

## 新跑道是香港經濟命脈

羅祥國

香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈新跑道是香港經濟命脈〉為標題，刊於二〇〇八年五月五日的信報財經新聞（第 P32 頁）

在近日有關香港如何維持經濟競爭優勢的討論中，整體的氣氛都是比較悲觀的。一方面，貨櫃碼頭業已明顯走下坡；而仍有財團反對興建第十號碼頭。在金融方面，最近一個智庫組織所發表的報告，亦指出香港如果不能吸引更多不同國家的企業來港上市，香港要維持一個地區性金融中心的地位，也不樂觀。

### 多元的反對意見

更有甚者，就香港航空業的未來發展，不明朗的因素不斷增加。最近甘泉航空的結業，使香港成為廉航基地的努力，經歷重大的挫折。至於是否興建第三條跑道的爭論，有關的因素亦愈變複雜。一些評論認為香港現時每小時的五十五班航機升降的上限，可以增至七十至八十，因此現在並不需要考慮興建第三條跑道。另一方面，由於珠三角的空域已非常擠塞，第三條跑道並不能解決香港航空業未來發展需要的問題。再者，由於香港機場已全面管理了珠海機場，一些機管局的高層似乎也認為珠海機場可以發展成為香港的第三條跑道，以及作為後勤基地。只要香港機場和珠海機場能有適當分工，香港則沒有需要興建第三條跑道。

在這方面，廣東省一些學者，亦經常公開反對香港興建第三條跑道，他們認為香港如能全面與珠海和深圳機場合作發展，就對各方面最有利。此外，特首在其新上任的十大基建施政計劃中，他並沒有提及新跑道。

香港於興建第三條跑道的工程和環保問題方面，亦面臨很大挑戰。工程上的問題，當然會大大影響建築成本；而環保問題更影響到民生和海洋生態，成本更不可估計。近期已落實了的港珠澳大橋，在港的進出口岸將設在機場東北區，加上連接港深機場的高速鐵路也在研究中，再包括新跑道，這三項大工程都聚焦在香港機場，其對環保的影響，將會互為強化和擴大，這對考慮興建新跑道非常不利。

### 中國空運需求快速增長

在這大的客觀環境下，香港中文大學的航空政策研究中心於去年底完成了一項有關第三條跑道的政策性研究；過程中參訪了倫敦、三藩市和紐約的各大國際機場，特別了解它們對擴建機場的考慮。至於珠三角各機場的發展，筆者等亦曾與

各機場的管理層作溝通。

根據中國民航總局在二零零五年的預測，至二零一零年，內地所有機場的旅客吞吐量將達五億四千萬人次，貨物吞吐量達一千二百萬公噸，每年平均增長約百分之十四；而到二零二零年，旅客和貨物將分別達十四億人次和三千萬公噸，年增長約有百分之十。再者，在二零零五年，從內地乘飛機出國公幹和旅遊的，僅略超過二千萬人次，約佔總人口的百分之一點五，大大低於歐洲的百分之三十至四十、澳洲的百分之十七、以及日本的百分之十二，這反映中國市場有龐大發展潛力。乘飛機出國公幹和旅遊的，僅略超過二千萬人次，約佔總人口的百分之一點五，大大低於歐洲的百分之三十至四十、澳洲的百分之十七、以及日本的百分之十二，這反映中國市場有龐大發展潛力。此外，亞洲空運的整體增長，亦達全球的兩倍。

為了配合內地人流和物流的需要和促進香港航空業的發展，政府必需經常檢討現有設施上的限制，並作出適時長期規劃的調整。事實上，現時香港的赤鱗角機場在每天早上九時到下午七時的繁忙時間，航機的升降已用盡每小時的五十五班次的容量。根據機管局最近委託英國一間顧問公司的研究成果，認為政府在提升航空交通管理的設施和軟件的情況下，航機的升降到二零一五年可達每小時六十八班的極終目標。在國際的標準下，兩條跑道的運作是可每小時達八十航班的。但據悉香港因在空域和地理環境的限制，約七十班已是實際上的極限。在空域的限制方面，政府應向中央政府力爭改善。

在本研究中心的報告中，就算採用每小時可升降八十航班的寬鬆假設，以每年航班會有中度百分之五增長率計算，香港赤鱗角機場將於二零一五年飽和。如果以英國顧問公司提出的六十八班上限，達到飽和的時間將會更早；英國希斯路機場在長期飽和中經營的混亂情況，將會在香港出現。

### 機場擴建必須配合環保

機場的擴建，在近年各大相關的城市的經驗中（東京、倫敦、法蘭克福、巴黎等），在環保、徵用土地和財政安排方面，都引起很大的政治反響，甚至民眾的示威。政府都需要很長的時間與民眾溝通和作出政治上的妥協；從計劃到落成一條新跑道，如能在一年內完成，已是樂觀的估計。根據香港在一九九八年通過的環境評估條例的規定，機場附近的人口不斷增加、海路航道的縮減、民眾對海洋生態的關注等，往往都會延長對環保問題的諮詢時間和法定程序，需要時間才能妥善處理。

第三條跑道如果不能及時興建落成，對香港的經濟損失是非常嚴重的。香港的航

空業，整體來說，對香港經濟的貢獻近年都超過百分之八，而每一新增的航班產生的經濟貢獻，則達四十五萬港元。因此，就算新的跑道只可增加香港機場的總規模百分之三十(而非百分之五十)，第三條跑道在營運飽和時，每年對香港經濟的貢獻將達五百六十億港元。

### 航空業不可重蹈覆轍

當深圳機場的第二條跑道已計劃於二零零九年完工，廣州白雲機場則計劃每五年落成一條新跑道(已預留土地興建第五條跑道)，而香港第三條跑道連預留土地仍未有著落，情況的落差是令人憂慮的。廣深機場未來在其規模和成本優勢的條件下，如果香港機場不能及時落成第三條跑道，以擴建規模和吸引更多航班，香港航空業的發展，很可能就會重蹈香港貨櫃碼頭業和會展業的覆轍：使極具競爭優勢的行業，在快速成長中續漸失去市場份額；到時才作政策性的修補，為時已晚。

香港現時兩條跑道的運作，已沒有可能達至原本規劃的每年八千萬人次，而飽和點很可能在二零一五年就出現。因此，現時具體的策劃第三條跑道，是唯一的結論。當然，珠三角的五個機場未來是可以有更緊密的分工和合作，但如果香港在談判中爭取到有利的位置，決心和實力是最佳的保證，而第三條跑道則是香港顯示決心和實力的基礎。