

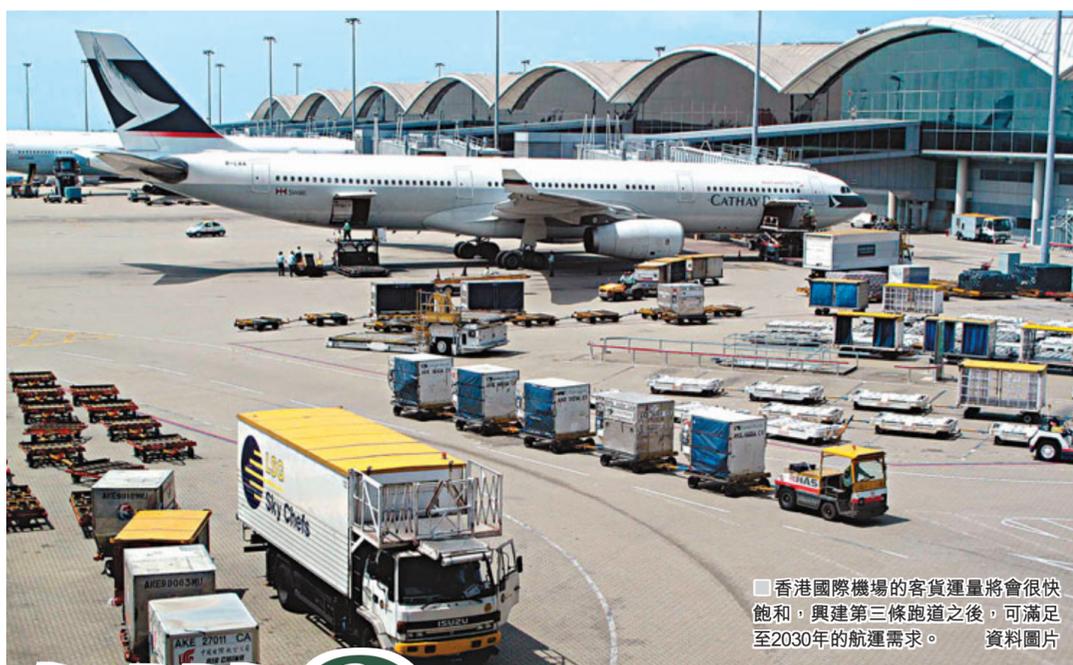
今日香港+現代中國+全球化

知已知彼

早前，香港機場管理局(機管局)公布《香港國際機場2030規劃大綱》，當中最引人注目的是建議特區政府興建第三條跑道，以提升香港國際機場的競爭力。興建第三條跑道與否在香港社會討論多時，下文將探討支持和反對的理據，以及檢視大珠三角其他機場的狀況。 ■陳振寧、戴慶成 亞太國際關係學會

作者簡介

戴慶成：《環球時報》、《青年參考》、《鳳凰周刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、內地「天涯論壇」及《美國僑報》撰寫時政評論文章。 電郵：taihangshing@gmail.com 陳振寧：一國兩制研究中心研究員，亞太國際關係學會成員。定期於《成報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。 電郵：jambon777@yahoo.com.hk



香港國際機場的客貨運量將會很快飽和，興建第三條跑道之後，可滿足至2030年的航運需求。 資料圖片

香港需建第三條跑道？

《2030規劃》提兩可行方案

《香港國際機場2030規劃大綱》(《2030規劃》)共提出兩個建議的方案：

方案一 維持雙跑道 耗資較少

維持現有的雙跑道系統，耗資234億元(按2010年價格)，擴建客運大樓、擴建停機坪及客運廊、擴建旅客捷運系統、提升行李處理系統、擴建道路網及公眾區交通設施等。預計方案令機場每年的客運量增至最多約7,400萬人次，貨運量約600萬公噸，滿足至2020年左右的航空交通需求。另外，至2030年，雙跑道運作的經濟貢獻約為1,200億元(按2009年價格)，佔當時本地生產總值的預測數字的3.3%，並提供約10萬個直接職位。

方案二 建第三跑道 長遠利益大

耗資862億元(按2010年價格)以興建第三條跑道。預計該方案令機場每年的客運量增至最多約9,700萬人次，貨運量約890萬公噸，滿足2030年或以後的航空交通需求。另外，至2030年，對香港的經濟貢獻約為1,670億元(按2009年價格)，佔當時本地生產總值的預測數字的4.6%，並會提供約14萬個直接職位。

社會建議 港與深澳合作 成本較低

除上述兩個方案外，社會還有討論其他方案，其中一個是與深圳國際機場或澳門國際機場合作(順帶一提，香港國際機場已與珠海機場合作，但其與香港國際機場的距離較遠，難以成為香港國際機場的第三條跑道)。港深機場曾洽談股權合作，具體而言有多種做法，如由香港機管局與深圳機場當局組成合資公司，機管局佔過半股權，管理深圳國際機場，促成香港國際機場主理國際航線、深圳國際機場主理內地航線的合作模式。不過，因為兩地機場的信任度不高、深圳國際機場發展迅速及航空公司利益等原因，有關談判停滯不前。直至2007/2008年度的施政報告提出，考慮興建連接港深機場鐵路，合作重燃希望。

港珠澳大橋契機

至於澳門國際機場因個人遊政策調整、金融海嘯及兩岸大三通等原因，客運量和貨運量大受打擊，連年虧損。它必須尋找更多發展空間以扭轉虧損局面，並利用機場加強當地的經濟發展。香港角度而言，澳門國際機場造價只是85億元，無論投資、租借或購買，成本都遠低於興建第三條跑道。而且，港珠澳大橋建成後，香港國際機場與澳門國際機場的車程更可縮短至半小時內。

通識概念圖



國際機場 成經濟動力



小知識

1989年，港英政府決定興建香港國際機場，並於1998年啟用。一直以來，香港機場是本地經濟增長的主要動力之一。2008年，按增加價值額計算，香港航空業的經濟貢獻達780億元，佔本地生產總值的4.6%。而在機場工作的人員有6.5萬人，加上從事與航空運輸相關的運輸服務、旅遊及零售行業的16萬人，合共22.5萬人的工作與香港機場息息相關。



有研究報告指，廣州白雲國際機場會由兩條跑道增至五條跑道，客運量將在2015年追上香港。 資料圖片



正反對對碰

刺激經濟 VS 耗資太大

本地社會對香港是否興建第三條跑道的討論熱烈。現將支持和反對意見歸納如下：

支持理據

鞏固國際航空樞紐地位

機管局預計，在2020年前，香港國際機場的跑道升降量會飽和。若香港不興建第三條跑道，可用升降時段被全部佔用時，難有新的航空公司加入本地市場，進而對航點和班次的增加帶來負面影響。另外，現有的航空公司為增加利潤，會盡量將升降時段分配給賺錢較多的長途航班，並減少其他短線城市的航班，打擊香港作為國際航空樞紐的地位。據估計，單是2020年至2030年，香港將會失去超過1億人次客運量和1,600萬噸貨運量。

創造大量就業 拉動支柱行業

香港國際機場支持四大傳統支柱行業，包括貿易及物流業、旅遊業、金融業和工商業，其中以貿易及物流業和旅遊業的效果最明顯。根據政府統計處資料，2009年，香港的整體出口貨物和進口貨物分別有31.1%和39.1%是以航空運送；另外，在抵港和離港旅客中，各有超過13%使用航空交通。若機場未能應付航空交通的需求量，可能打擊以上支柱行業的發展。

有專家認為，興建第三條跑道是香港的其中一項大型基建，能創造不少建築業職位。根據資料，興建第三條跑道，可創造約34萬個直接和間接職位。

反對理據

填海侵白海豚棲息地

興建第三條跑道涉及大規模填海，面積高達650公頃，是現時機場島面積的一半。挖掘淤泥難免造成海洋污染。而且填海位置鄰近中華白海豚的棲息和出沒地方。雖然機管局考慮多用90億元，減少翻動淤泥的影響，但仍受到環保團體的強烈反對。而跑道建成後，航班增加會帶來更多空氣污染和噪音污染。有評論指，環保問題可能令興建第三條跑道像港珠澳大橋一樣，受到附近居民採取法律行動影響而致工程延誤。

造價昂貴 資金不足

興建第三條跑道需耗資862億元。有人預計，若以未來10年每年約5%的通脹率推算，最終所涉資金可能超過1,000億元。機管局或需政府撥款、內部集資及貸款融資，甚至上市集資，解決資金不足問題。



深圳國際機場計劃把跑道數目由一條增至三條。 資料圖片

珠三角發展快 赤鱸角優勢減

大珠三角地區在方圓兩百公里範圍內已建立5個大型機場，包括香港國際機場、廣州白雲國際機場、深圳國際機場、澳門國際機場和珠海機場。無論航空客運量或貨運量，香港國際機場都佔龍頭位置，但業務所佔分額有不下降的趨勢(表一和表二)。這與廣州白雲國際機場和深圳國際機場的航點數目快速增加有一定關係(表三)，例如聯邦快遞(FedEx)和聯合包裹(UPS)都分別在廣州和深圳建立亞太區轉運中心，將業務重心轉移至兩地。

穗機場擬增至5跑道 客貨運量超港

國家對廣州白雲國際機場和深圳國際機場的發展亦非常重視。根據2008年發布的《全國民用機場布局規劃》，廣州白雲國際機場被定位為國家三大樞紐機場之一，深圳國際機場則被定位為骨幹機場。當中以廣州白雲國際機場的發展最受矚目。根據香港集思會的研究報告指出，廣州白雲國際機場將由兩條跑道增至五條跑道，至2016年可處理60萬架次航班升降，2017年的客運量達9,300萬人次，是香港國際機場目前處理能力的一倍。中國民用航空局副局長夏興華估計，廣州白雲國際機場的客運量將在2015年追上香港。另外，深圳國際機場已計劃把跑道數目由一條增至三條，預期5年內處理航班升降的能力將超越目前只有兩條跑道的香港國際機場。

表一：大珠三角5大機場客運量比較*

Table with 4 columns: Airport, Passengers (2005), % of total (2005), Passengers (2010), % of total (2010). Rows include Hong Kong, Guangzhou, Shenzhen, Macau, and Zhuhai.

資料來源：中國民用航空局、香港機場管理局及澳門國際機場 *註：大珠三角仍有其他民用機場，但規模較小，故並沒有包括在以上統計內。

表二：大珠三角5大機場貨運量比較*

Table with 4 columns: Airport, Cargo (2005), % of total (2005), Cargo (2010), % of total (2010). Rows include Hong Kong, Guangzhou, Shenzhen, Macau, and Zhuhai.

資料來源：中國民用航空局、香港機場管理局及澳門國際機場 *註：大珠三角仍有其他民用機場，但規模較小，故並沒有包括在以上統計內。

表三：3大機場航點數目

Table with 6 columns: Airport, International routes, Domestic routes, Total (2005), International routes, Domestic routes, Total (2010). Rows include Hong Kong, Guangzhou, and Shenzhen.

資料來源：香港集思會

共同難題——空域有限

大珠三角的五大機場同時面對一個問題：空域使用時間有限。由於涉及國家安全問題，軍隊必須使用一定空域時間，民航空域時間難以大幅增加。隨着廣州、深圳、珠海以至香港的機場都計劃興建更多跑道，空域緊張問題將會日益惡化。針對有關問題，五大機場都願意合作，互相作出協調。2010年4月，香港特區政府與廣東省政府簽署「粵港合作框架協議」，當中提及「完善廣州、深圳、珠海、香港和澳門等五大機場聯席會議機制，積極爭取國家支援擴大珠江三角洲空域使用空間」。無論是否興建第三條跑道或與其他機場合作，香港國際機場必須加強與其他四大機場的溝通和合作，以免形成惡性競爭。



想一想

- 1.你認為香港國際機場應否興建第三條跑道？試舉3個原因說明。 2.你認為當局應否為保護中華白海豚的棲息地而動用更多資金做研究？為甚麼？ 3.查找資料及就你所知，外國機場如何面對容量飽和問題？當中有何地方值得香港參考？



延伸閱讀

- 1.香港機管局，《香港國際機場2030規劃大綱》 http://www.hkairport2030.com/tc 2.香港集思會，《興建第三條跑道 刻不容緩》 http://www.ideascentre.hk/wordpress/wp-content/uploads/2009/02/report-for-hkia-eng.pdf 3.《中大研究香港國際機場第三條跑道如何提高香港航空業地位》，香港中文大學 http://www.cuhk.edu.hk/cpr/pressrelease/071220c.htm