

創建 Designing HongKong 香港 .com

擴建機場理據不足

機場擴展計劃倡議者的主要策略，是「靠嚇」：如果不擴建，香港機場將失去區內領導地位。

1. 在漫天飛舞的華而不實廣告下，技術報告的附錄卻揭示了第三跑道經濟增長的假設。然而，這些增長卻是沿自何方？
2. 在公關秀和宣傳攻勢下，大家不應忽略擴展計劃技術報告的附錄，尤其是有關機場使用需求的「大膽假設」。究竟預測中的強勁需求增長從何而來？畢竟，香港人口增長已緩慢，旅客數目也早已遠超出十年前預測。至於貨物，增長數字更見驚人，特別是製造業早已遷離香港，物流業自然亦逐漸隨之遷移，這些額外物流量假設又是源自何方？

增長預測需要更多的細節

3. 原來，報告使用的預測方法是簡單線性回歸模型(simple linear regression models)，即是單純地相信旅客和貨運增長會隨著本地生產總值(GDP)上升。且不說稍為專業一點的預測應該用引力模型(Gravity Model)而非簡單回歸方法，就算從常理推敲，此等無止境增長又是否可信？
4. 香港一直是珠三角僅有提供國際航班及有質素保證貨運系統的機場，目前處理珠三角近八成國際旅客及九成國際空運貨運，然而假設她未來仍然保持此角色，未免太看扁鄰近城市了。今日廣州和深圳處理貨運能力並非如香港般高效，海關運作亦未達水平，不過，有關部門和人士難道不會為競爭而嘗試改進？
5. 就算香港機場服務繼續大幅領先同儕，在欠缺緊密配套下，單純依靠貨車來作中港橋樑是否可持續之法？額外使用的燃料及連帶的污染排放、道路網絡的興建、額外貨車與司機的成本等皆顯示，這不單是差勁的生意盤算，也為環境帶來沉重負擔。第三跑道支持者會說，貨物不單是從內地來往，香港也可以成為東亞空貨樞紐。可是，這商業模式卻涉及空運貨物在香港進行組裝，後再由殘舊、嘈吵及高污染的飛機運送至其它目的地。
6. 在一個論壇上，旅遊業界代表威脅說，不擴建機場，香港旅客能繼續享受直飛的航班勢必減少。這種邏輯很奇怪：因為這些人同時希望說服鄰近地方旅客不坐直航，繼續經香港轉機！人人都希望旅途舒適方便，鄰近地方旅客量增加，自然也會發展更多不需停香港的航班。

把額外費用具體化，而獲利者需支付更多

7. 報告企圖說服香港納稅人支付千億投資，卻沒有註明我們同樣須要支付的額外費用：更多的飛機及道路氣體排放、更多的嘈音、額外的道路及鐵路興建、大面積的填海工程。

創建 Designing HongKong 香港 .com

8. 細讀過報告，只有「回報巨大」這訊息，簡單總結就是「有錢就有人有貨」，然後「有人有貨就有錢」這循環論證，至於客貨從何來、往那裡去卻語焉不詳。有人能從此發展中得到利益嗎？當然有，包括少數航空物流界，但成本就由公眾的金錢、土地和健康支付。

可持續發展：區域思維

9. 鄰近地方發展更高質素、更接近目的地機場及航空貨運站，可減少資源消耗、污染及交通所引起的連鎖問題，對香港更有好處，也會減輕香港機場擴充的壓力，我們可以透過繼續投資航空管理系統，加強現有跑道及空域效能，應付未來交通增長。如果支持者真的希望興建第三跑道，請提高飛機停泊費，讓他們自己為擴建「埋單」。

司馬文

創建香港行政總裁

2011年6月