

第三條跑道是否需要

讓我們從不同角去看這個問題

1. 如果只是滿足本地航空的需要，兩條跑道可能已經足夠。如果以香港跟其他國際大城市比較，香港的人口不算最多，但我們只有一個機場。倫敦人口比我們多一點，但在 60 平方公里內卻有 5 個機場，假定每個機場只有一條跑道，即是在倫敦已有 5 跑道。紐約在 40 平方公里也有 3 個機場，即最少有 3 條跑道。香港的機場跑道是明顯比倫敦和紐約少。

當然，人口不是最重要，經濟活動才是一個重要因素。香港經濟的四大支柱，包括物流、金融、旅游和服務業都十分依賴航空，這些行業佔香港的 GDP 超過 56%。

未來 20 年，香港每年的航空平均增長率是 3.2%到 5%，視乎全球經濟的情況而定，就算經濟一直放緩，二十年後，兩條跑道便會不敷應用。

2. 有種說法是我們的兩條跑道仍未被充分利用，這數據是以倫敦機場每小時可容許 80 班航機升降，而香港只可以容許 68 班，單從數字來看這個問題，就會忽略了香港的地形。倫敦是平原，機場附近沒有高山，而香港機場是在赤鱸角填海興建跑道，東涌與大嶼南一帶都是高山，每小時 68 班機的升降已是極限。另外有人提出，用一條跑道起飛，一條跑道降落，可增加升降量。專家指出，這方法表面上看似有分別，但升降總數仍是一樣。

3. 也有人提出現在中國有很多地方都採用高鐵，這會影響香港機場的載客量，因此興建第三條跑道是不切實際。在香港方圓一千公里的範圍內，高鐵確實影響航空公司的載客量，但只會影響香港機場的 3%。

我在 20 多年前到新加坡，發覺樟宜機場空空洞洞，人流很少，以為是大白象工程，原來新加坡人很有遠見，到今天你會見到新加坡機場熙來攘往，如果當年不建這麼大的機場，相信新加坡今天又要擴建或要興建第二個機場了。

香港人近年目光變得短視，在很多方面已被北京、上海、深圳等國內城市超越。深圳在 2005 年才有地鐵，現在已發展到第 5 條綫路，香港的沙中綫，拖拖拉拉多年，仍在興建中。龜兔競跑的故事，連小學生也明白，不須我去提大家了。

4. 第三條跑道會為香港帶來經濟效益，增加就業機會，增加客運和貨運，鞏固香港的航空中心地位。當機場未能滿足航空公司的要求時，他們只有選擇其他鄰近地區的機場，客戶的流失，將會影響航空業及有關的支柱行業，減少就業機會。專家們指出，香港機場最遲去到 2018 年便會飽和，興建第三條跑道是刻不容緩的。

因時間所限，我未能在碳排放和減少夜間噪音方面提出意見，但信相大家都會明

白，這些都不應成為興建第三條跑道的絆腳石。
為配合未來的經濟發展，香港應盡快興建第三條跑道。

香港保育協會主席龍漢成