

熊永達

香港理工大學土木及結構工程系副教授

就《香港國際機場2030規劃大綱》在立法會經濟發展事務委員會的發言

2011年7月19日

首先聲明，我絕對支持香港國際機場繼續發展，不斷提高服務水平，持續保持全球最有效率機場的美譽。這是香港人的光榮。

我今天要強調的是香港人對機場的期望很高，希望它能精益求精，做足一百分。港人期望能和政府攜手把機場搞得更好。從規劃到落實，都是一流的，而不是蒙運過關，花上過千億，而不知得到甚麼貨色。究竟我們和我們的國際朋友會不會比現在有更好的服務？誤點的機會率下跌多少？出入境的時間快了多少？等候航班的時間縮短了多少？航機的票價有沒有下調空間？候機乘客可否享有更快的免費互聯網服務？可否享有更價廉物美的免稅品、紀念品等等？我們的機場可否成為低碳環保機場？

我們期待政府能拿出誠意，真心與市民一道，規劃一流的國際機場。但不幸的，我們的期望正朝向失望。六月一日開始的諮詢，很快就過了一半時間，一般市民大眾都沒有提供意見的切入點。從目前政府處理諮詢的情勢來看，市民並不感到機場規劃與他們有絲毫關係。

誠意，是一種感覺，機管局華麗在灣仔會展隆重公佈《香港國際機場2030規劃大綱》，往後，又在同一地點開了一個研討會，都是有針對性的邀請個別人士參與。我在網頁找到的公眾活動，就是一個展覽和一個公眾論壇，都是在九龍塘達之路72號創新中心展覽廳舉行。這個地方有多少人會知道在那呢？。為甚麼機管局的公關公司只選擇目標的持份者，花盡時間精力，實行個別遊說，而對於平民大眾，就不願花多一點心思去諮詢呢？我家住中西區，就沒有聽聞有地區諮詢會。是不是當局只求速戰速決，想儘量找些贊同《香港國際機場2030規劃大綱》的意見？而在幾個星期後，即得出大部份人贊成《大綱》所提增加跑道建議，諮詢完滿結束？！

我希望當局慎重考慮這一策略，所謂慾速則不達。諮詢工作做得不足，有些關鍵問題到最後才浮現，又會出現官民對峙的局面，又把好事搞成壞事，這又何苦呢？

這裡我只想再談一點，就是坊間的一個謬誤，認為我們國際機場的龍頭地位正受到前所未有的競爭威脅，必須儘快興建第三條跑道，否則深圳和廣州將會取代香港。事實上，今天的香港國際機場的國際化，遙遙領先區內的其他機場，國際客量每年達五千萬，是區內任何機場十倍以上，而貨量每年超出四百萬噸，是廣州國際機場的四倍，不用提深圳了。有人提出與珠江三角洲的機場競爭，就等同巨人與小童之爭。若香港加強國內航點，同深圳爭，如同乞丐兜裡爭飯吃，不羞愧麼？我認為區內機場互補的空間大於競爭，合作共賺遠比爭鬥造成兩敗俱傷好。

香港國際機場的成功，原因很多，有地域、歷史、法制、管理、機構文化和人等等因素。不是多一條或少一條跑道，其他機場就能取而代之。我認為香港國際機場若真的要找競爭對手的話，就是自己。所謂創業難，守業更難。難，並不是問題，只要官民一道，香港是有能力維持一個模範的國際機場和模範的國際城市。