

建與不建機場第三條跑道的代價

機管局剛發表第三條跑道的環評報告作公眾諮詢。老實說，機管局只是一個代理人，它是為香港建造第三條跑道。無論是即將卸任的，將上任的行政總裁，現任的主席，下一任主席，營運總監，工程總監等人，他們不用等到三跑道系統運作已退休。可以說第三條跑道是為了我們的下一代而建設。當年港英政府在 1989 年 10 月 11 日(是 6 月 4 日後的 4 個月左右)宣佈新機場計劃，也帶來誰來付款的爭議。今天大家享用了一個世界級的機場，鄰近的地區也以香港的為藍本。惟現時要興建大型建設，要經過重重的關卡，機場跑道不可能說想建便建，到知道要興建時已為時已晚。回顧香港國際機場，整個計劃由宣佈至建成共花了 9 年的時間，而這趟單是三跑道由採納至建成，需時至少 12 年。

根據香港統計年報，在 2012 年共有 7,809,000 名本港居民從機場離港，這數字按年上升，表示香港的市民平均每年也會用上香港國際機場多於一次。而在 2013 年，香港國際機場的旅客流量即包括出境及入境為 4,100 萬，這未計算經香港轉機的過境旅客。而據機管局的數字，去年的客運量為 5,990 萬人。在龐大的客運量背後是飛機的升降。去年便有約 37 萬架次的飛機在那裡升降，比起預計的升幅為大，即是飽和的時間較預期的為早。

飽和的情況是怎樣的呢？大家如果曾在長假期時或週末的早上於香港國際機場起飛，很有可能會遇上飛機遲了離開客運大樓及要等候良久才可以起飛，而在一些時候，到港的班機也要在空中盤旋一段時間才有時段降落。大家付上的寶貴的時間，也極不環保。觀光旅客不耐煩，因為遲了開始其假期；回來時也因為機場的阻塞而令回家的時間推遲；商務旅客會因為機場的不可靠而難於安排會議，或是花更多的時間於等候上，還有的是貨物，包括水果，昂貴的電子產品。沒有一個可靠的機場，香港的一切皆會改變。

香港的金融業製造了大量的高薪職位，金融業相當依賴有效率的資訊系統及航空交通系統。從業員很多時要在極短的時間內由一處地方飛往另一處地方，而且要極準時，因為時間上的差池隨時會影響一個重大的商業決定，這點不止是金融業，在其他行業的高層也有同樣的需要。而大家耳熟能詳的國際金融中心所在的地區，一定有一個世界級的國際機場。

建造第三條跑道，不止是發展，而是關係到香港的生存。當一個機場飽和時，一些想前來的航點便會選擇其他地區，如廣州及深圳，甚至是澳門。深圳機場的第三航廈剛啟用，那裡的硬件設施相當先進，軟件方面尚有很多可以改善的空間。他日若那裡的效率及服務水平大為改善後，香港的優勢將岌岌可危。我們一方面要顧及那些海豚的生存空間，同時也要兼顧生存在香港的市民。四大產業共聘請了 170 多萬人，包括貿易及物流，旅遊，金融及專業服務。若香港沒有一個可靠而有效率的機場，直接受到打擊的是貿易及物流和旅遊業，那裡的 100 萬名就業人數有不少會受到影響，間接也影響了零售業，內部運輸等，涉及的家庭不止此數。

海豚有價，在香港居住的市民也有價。有商業及消閒活動，便有使用機場的需要。現時的科技已令噪音，空氣及在建造時對人及海豚的影響減至最少。相信大家不可能一方面反對興建第三條跑道，另一方面卻多出外旅遊，或在香港享受由各國而來的美酒佳餚。要討論的，是簡單的生活方式。若社會大多數人不同意減少出外，減少因物流而帶來的貨運，那便要在建造的同時作出補償，否則生存有困難的不是海豚，而是香港的市民。

李兆波

香港中文大學商學院

酒店及旅遊管理學院會計及財務高級講師