

香港不能再蹉跎興建第三條跑道

時為 2010 年 12 月，當機管局尚未公開香港機場 2030 年發展大計，香港集思會已組織一個三人小組進行研究，發表了名為《興建第三條跑道刻不容緩》的研究報告，在香港引起廣大關注和正面的回響。該報告強調了香港國際機場的策略重要性。自 1998 年從啟德搬往赤鱗角以來，屢獲各項殊榮，成為世界第一機場。目前它在全球國際貨運量排名第一，國際客運量排名第四，而且已成為全球國際航空樞紐之一。香港國際機場對本地諸如貿易和物流等多個產業，以及大量相關的就業已呈極為顯要的作用，亦支撐了香港的整體經濟發展和持續提升的經濟競爭力。

香港集思會報告公開不久，機管局推出香港國際機場 2030 年發展大綱，諮詢市民，其中最重要是給市民選擇：繼續用兩條跑道或興建第三條跑道。結果是興建第三條跑道一面倒勝出。換句話說，香港人已作了選擇，建第三條跑道已是政府和人民的共同選擇。接著，機管局動用了龐大的資源和兩年時間，才得到現充諮詢市民和各界的環評報告。當局強調，這是歷來最多樣，最權威和最全面的科學性資料。據我聽專家對環境影響的講解，香港市民，特別是對環保關注的一群，應有信心第三條跑道的興建不會對環境產生不能逆轉的不良影響。其實，隨著三條跑道同時運作和更替，東涌居民晚上受到的嘈音影響相比現況還有改善；其他環境問題亦沒有惡化。

香港面對的抉擇，不是要不要興建第三條跑道，而是甚麼時候開始建造。在我們面前的數年，國際機場將會完全飽和，屆時新的乘客、貨物和飛機我們都不能接納，只好拱手相讓給區內其他機場。香港的競爭力和經濟發展都會因此深受影響，出現下滑情況，這是我們願意見到的局面嗎？興建一條跑道通常需時十年。即是說，就算我們馬上決定動工興建三跑道，香港都要嚐到有生意不得做的滋味。香港更必須引英國倫敦希思羅機場和日本東京成田機場的前車之鑑。他們的發展都因環境和其他原因，不能順利興建第三條跑道而蒙受無可彌補的損失。此兩機場所受到的衝擊是香港機場發展原地踏步的教訓。況且，亞太經濟蓬勃發展，帶動空運長期高速增長，區內多個機場均已建成或籌劃興建多至五條跑道。所以，三條跑道是香港機場最基本的設施，且越早建成越能發揮最大效益。

有鑑於以上的原因，香港不要再等，理應立即開始興建第三條跑道，使香港有條件與區內的國際機場在同一個平台競爭，創出更美好的未來。

楊汝萬教授

香港集思會 2014.7.5