



香港中華出入口商會 支持興建第三條跑道

隨着亞洲區經濟的加快發展，香港的經濟將會有進一步的擴張，包括將來一定要融入中國和東南亞自由貿易區；因此，香港需要擁有一個有競爭力的機場，承擔亞洲航空樞紐的角色，以吸引世界各地的商家來港進行貿易和投資。興建第三條跑道，涉及香港的競爭力，涉及香港的經濟發展大局，如果因為某些環保問題而不予興建，香港將錯失發展機會，航空樞紐的位置將被鄰近地區搶佔。

區域內於航空運輸領域競爭劇烈，新加坡樟宜機場已計劃建造第四條跑道，並興建更多機場配套設施；首爾仁川國際機場第二客運大樓及貨運站將分別於 2015 年前落成及完成擴建，而 2020 年將擁有第五條跑道；廣州、上海及深圳已分別計劃興建第三、第四甚至第五條跑道。只有香港躊躇不前，政府及有關部門仍在不斷說服各環保組織、壓力團體及部分立法會議員。

難道上述提到的相關國家和地區沒有考慮過機場的環保問題？完全不是，上述的對手是權衡利益和弊端，發現利大而弊端少，才作出擴建機場的決定。八十年代我們放棄了貨櫃碼頭的發展，結果讓內地的貨櫃碼頭吸納了我們的貨物，這一些貨運生意永遠不再回來，我們也失去了亞洲地區貨運中心的重要地位，大批物流業從業員亦因此失去了工作，這個經驗教訓是非常深刻的。

香港的基本工程建設，從規劃到完工的週期很長，因為中間有漫長的諮詢程序和環保的程序。即使明日通過第三條跑道環境評估報

告，也要等九年之後，才可以完成第三條跑道的建設工程。這正是香港經濟競爭力不斷削弱的的原因。

香港國際機場去年客運量已達 5,990 萬人次、貨運量為 412 萬公噸、飛機起降量達 37.2 萬架次，三組數字顯示機場的航空交通量已超過《香港國際機場 2030 規劃大綱》的預測水平，即迅速接近最高的處理容量。若機場增加第三跑道系統運作，每年可處理的飛機起降量將達 62 萬架次，才能應付到 2030 年的預測航空交通需求量。如果不興建第三條跑道，受到傷害的是香港的進出口貿易業，這將衝擊六十萬人的就業機會；屆時飛機的停泊費用、貨運收費、客運機票價格極可能因為需求激增、供應不足而出現急升的情況，將大大增加香港的進出口貿易的成本。

據估計，第三條跑道可以創造新的產值，佔香港本地生產總值的 4.6%；跑道營運後，將創造 141,000 個直接的就業機會和增加 199,000 個間接職位；此外，因跑道建設，還能即時創造四萬個建築工程的崗位。對香港全局有利，對創造就業機會有利。

環保組織反對興建機場的理由無非有兩個：一是興建第三條跑道，就失去了六百五十公頃的海面，影響到白海豚的生存；另外一個理由，飛機的班次多了，碳酸氣排放也多了。這樣的理由似是而非。關於碳酸氣排放的問題，應該進行科學的計算，建設了第三條跑道，飛機起降增加了，當然會增加一點碳排放。但是，世界計算環保的方式是，每耗用一度電力，所產生的本地生產總值是多少？現代的服務貿易業，所創造的產值遠遠比傳統製造業工廠高得多。假如香港人失去了航運中心的地位，失去了工商業樞紐的地位，難道我們又要從事製造業，製造更多的污染？相對於製造業，香港現在營造航運中心、金融中心、貿易中心，其所創造出來的產值，遠遠比傳統製造業為高。相對來說，第三條跑道有助擴大更高回報率的現代服務業，避免香港發展低產值的產業，這就是最大的環保策略。

興建第三條跑道，其實可以和環保建設工作結合起來考慮。目前，活動於珠江口範圍的白海豚，僅有一成左右於打算興建第三條跑道的原有水域活動。中華白海豚是非常聰明的動物，如果工程影響了海洋裏面小魚的數量，白海豚就會轉移到珠江口其他擁有更多魚類的地方找尋食物；而對白海豚的保育工作其實也可以提早進行，在赤臘角鄰近地區建設新的中華白海豚的棲息地，先建設新型的的海岸公園製造細沙的海床，種植海藻，用浮游生物迅速地被海藻所吸入，海藻所形成的水底花園能夠保護和繁殖小型的魚蝦和貝殼類生物，繼續吸引白海豚至到鄰近地區進行棲息。

有人說，不需要擴建第三條跑道，到時候只需要全部採取超大型的廣體客機，不准中小型飛機升降，就可以減少飛機降落的次數。這種說法是外行的，航空樞紐中心需要和鄰近的飛行距離兩個小時的機場有航線聯繫，一百多個機位的支線飛機也需要降落在香港機場才可以形成一個長程接短程航線的航空網，服務亞洲地區。如果都是大型的長程飛機，香港就不可能形成為航空樞紐了，大量轉機的乘客將會流失，助長其他機場發展成為新的樞紐中心。

如果有政黨將環保工作政治化，為了反對香港的大型建設，扼殺香港和環球、內地經濟聯繫，而將環保問題複雜化、擴大化、惡性升級化，什麼事情也要發起司法覆核，實際上是配合其他國家在經濟上壓制香港的經濟活動，從而達到干擾和破壞中國經濟崛起的目標，那是置七百多萬人的長遠利益於不顧。

