

政中香港人 Real Hong Kongers View

維持國際航空樞紐中心  
支持興建第三條跑道

現今，香港社會對發展第三條跑道，存在爭議性，但我們相信在可見將來，繼續維持香港作為區內的一流國際機場，一流的國際交通樞紐中心，會是香港人的共同願景。

首先，回顧一下我們的機場發展。當年因啟德機場飽和，港英政府於 1989 年，提出香港機場核心計劃，即「玫瑰園計劃」，原計劃預算超過二千億港元，因耗費鉅大，輿論譁然，而且工程所需建設借貸跨越 1997 年，因此受到反對，經修改計劃以降低成本後，最後耗資 1553 億港元完成整個工程。

現今，新機場同樣面臨飽和問題，據知現在雙跑道容量最高只可達每小時 68 架次，雖然有反對意見，引用 1992 年機場管理局的報告，指機場容量可達至每小時 86 架次，但民航處助理處長，已作出澄清，指在地形限制下，實際上每小時 68 架次，已到極限。故勿論，能否提升到每小時 86 架次是否實際可行，任何基建必是未雨綢繆，在未達飽和前，就應計劃興建，以趕及將來的需要和發展。以新加坡樟宜機場為例，在 1975 決定興建規劃時，已預留充足的容量，給予未來二、三十年的需要，否則今日新加坡機場亦會面對飽和問題。即使如此，為了維持高服務質數，樟宜機場由原本總體規劃，只是興建 2 個航廈，亦於 1999 年擴建第 3 個航廈。近年 Skytrax 全球旅客調查，樟宜機場排已連續四年排名第一，而香港就由 2001 年第一，保持了數年，到近四年三甲不入，今年 2016 年跌到第五。

另有反對興建意見認為，香港鄰近有多個機場，因此，即使達至飽和，也可以鄰近如深圳、澳門、廣州等機場，作為第二機場，又或是高鐵會搶走部份客源，因此無需興建。這些建議無疑是降低，香港作為區內維持國際機場的地位。依這些論點，那當初香港就不用建新機場，沿用啟德機場好了。香港要維持國際地位，保持一國兩制的有效運作，就需要一個國際機場，讓香港繼續成為一個國際交通樞紐。

除此，反對興建第三條跑道的論點，亦涉及其他多個方面，如香港的承載能力，機場的定位，自然資源包括空間的合理使用，投資基建市民承擔的財政風險，環保，甚至全球經濟的下行因素。但以上這些類似論點，當年興建新機場時亦存在，甚至因為涉及 1997 年的問題，某些問題，情況可能更差，例如：當初興建新機場時，誰人能保證 1997 年之後，有足夠的客源使用量？最初方案提出時是 2000 億，最後約 1500 億，如果把通脹和當年香港約只有六百萬人口，加上所需建設借貸跨越 1997 年，市民承擔的財政風險，明顯比今日的三跑還要高。但我們當日興建了新機場及其配套，如果我們當日沒有興建新機場，又能否有九十年代的經濟發展呢

至於，有論認為新跑道所來的經濟發展，未必能受惠基層，而把那些資源投資在社會福利或醫療等更能受惠。能否受惠基層，是社會再分配問題，但任何社會都需要投資基建，投資將來，以推動經濟，如果香港保持不到國際航空樞紐的地位，連帶物流、金融、旅遊業都會受到衝擊，經濟下行，失業率高企，首當其衝的其實是基層市民。中產有些積蓄，可捱一段日子，有錢人可境外投資，甚至移民。但打工仔手停口停，不對將來的經濟發展作出規劃，只投資在沒有經濟回報的社會福利或醫療等，對基層有更大的傷害。一個成熟的社會，在社會福利和基建投資(經濟增長投資)方面，要有一個有效的平衡，經濟增長的投資，就是要達到可持續的社會福利開銷。

最後，近來中港兩地磨擦加劇，有部份香港人擔心香港被大陸化，香港想維持自主性，正正需要維持一個，國際交通樞紐中心的機場。

因此，我們支持第三條跑道的興建。