

沈建法, 2011, 如何鞏固香港航空樞紐地位, 時事評論, 信報, p. 12, 6 月 6 日.

Shen Jianfa, 2011, How to consolidate Hong Kong's status as aviation hub, Commentary, *Hong Kong Economic Journal*, P. 12, 6 June (in Chinese).

如何鞏固香港航空樞紐地位

自 1978 年以來，香港成功由工業城市轉型為以生產者服務業為經濟基礎的世界城市。2011 年 3 月發布的全球金融中心排名，香港高居第三位；香港的得分為 759 分，追近倫敦和紐約的 775 分和 769 分。

世界城市，是全球城市體系中具有強大控制能力的國際大都會。「流動性」對世界城市至關重要，世界城市的成功，有賴於人、物、資金和訊息等要素的自由流動。香港國際機場在香港發展成為亞洲領先的世界城市的過程中，貢獻良多；香港已經成為全球頂級的國際航空樞紐。

不過，預計到了 2020 年，香港國際機場將會飽和；機場有限的運載能力，將成為未來香港城市發展的一大瓶頸。

各地競爭構成威脅

現時，香港國際機場的空運能力遠遠落後於世界的主要城市，例如紐約和倫敦，甚至落後於亞洲和中國的一些主要城市。

試看看以下數據，紐約和倫敦兩大都市區每年的航空客流量，均達一億人次以上。大紐約都市區擁有五個機場，其中的三大機場合計有九條跑道，最大的是甘迺迪國際機場，有四條跑道。至於大倫敦都市區，則擁有五座機場和六條跑道，其三大機場共有四條跑道。

韓國首爾擁有兩個機場，仁川國際機場擁有三條跑道，到 2020 年，將擁有五條跑道，屆時其年均乘客和貨物吞吐能力，將分別達到一億人次和七百萬噸。

北京首都國際機場擁有三條跑道，2010 年度乘客吞吐量達 7395 萬人次，成為全球第二大最繁忙的機場。北京首都國際機場現正研究增加第四條跑道的可能性，北京地區新機場建設也已經提上日程。

該地區還有天津濱海國際機場。上海擁有兩個機場，2010 年總乘客吞吐量達到 7188 萬人次。浦東國際機場擁有三條跑道，將在 2015 年建成第四條跑道；虹橋國際機場擁有兩條跑道。2015 年，上海兩大機場的旅客和貨物吞吐能力，將分別達到一億人次和 550 萬噸。到 2012 年，廣州白雲國際機場將擁有三條跑道；2011 年，深圳機場將建成第二條跑道。

作為世界城市 and 國際金融中心，香港國際機場有必要修建第三條跑道。紐約和倫敦是全球排名首兩位的世界城市 and 國際金融中心，每個都市區每年乘客吞吐量達一億多人次，由至少三個大型機場和六條跑道提供服務。

環評研究同樣重要

目前，京津地區和上海地區各擁有兩個機場和五條跑道（未來將有六至八條跑道）。假若香港國際機場不增建第三條跑道，港深都市區則只有四條機場跑道可供使用，因此，短期內有必要修建第三條跑道。

香港和珠三角各大城市之間，將通過高速公路網和高鐵網建立緊密的交通聯繫。香港國際機場是加強本港國際聯繫推動生產者服務業進一步發展的關鍵。否則，香港國際機場空運能力的瓶頸，將會制約國際人流和貨物流，削弱香港的國際聯繫和網絡，也將影響本港提供近九成就業機會的第三產業的發展。

在香港國際機場空運能力有限的情況下，航空票價和貨物的運輸成本將會上漲，影響商務人士、居民、遊客的出行，以及公司的物流。當然，需要開展環境影響評估，確保興建第三條跑道符合本港的環評標準，以求對居民生活和環境的影響減至最低。

作者為香港中文大學香港亞太研究所及地理與資源管理學系教授

沈建法