

沈建法, 2011, 增建第三條跑道是最佳方案, 觀點, 明報, A32, 6 月 10 日。

Shen Jianfa, 2011, Building third runway is the best option, Viewpoint, *Ming Pao*, A32, 10 June (in Chinese).

<http://news.mingpao.com/20110610/faa1.htm>

The screenshot shows the Ming Pao website interface. At the top, there is a weather widget (28-34°C) and the date (2011年6月10日 星期五). The main header features the Ming Pao logo and navigation tabs for various sections like '新聞', '即時新聞', '財經', '教育', '親子', 'OL', '旅遊', '翠明假期', '健康', '求職增值', and '明報'. Below the header, there are navigation links for '主頁', '要聞', '港聞', '教育', '社評·筆陣', '論壇', '中國', '國際', '經濟', '體育', '影視', '副刊', and '英'. A search bar is located on the right. The main content area is titled '論壇' (Forum) and displays the article '沈建法：增建第三條跑道是最佳方案' (Shen Jianfa: Building the third runway is the best option). The article has 7 recommendations and includes a thumbnail image of an airport terminal. The text of the article begins with: '【明報專訊】《香港國際機場2030規劃大綱》公布以後，在香港各界引起廣泛討論。議題涉及是否需要興建第三條跑道？現有二條跑道是否已充分利用？珠三角空域擠塞會否影響新跑道發揮作用？經濟效益及環境問題'.

增建第三條跑道是最佳方案

沈建法

【明報專訊】《香港國際機場 2030 規劃大綱》公布以後，在香港各界引起廣泛討論。議題涉及是否需要興建第三條跑道？現有二條跑道是否已充分利用？珠三角空域擠塞會否影響新跑道發揮作用？經濟效益及環境問題等。本人 6 月 6 日《信報》的文章說明香港興建第三條跑道的必要性，以鞏固國際聯繫網絡，保持世界城市的領先地位。理論上，香港可以使用其他珠三角機場，但中環商務乘客至機場的時間就不是現在的 24 分鐘，而是 90 分鐘（至深圳機場）或 3 小時（至廣州機場），影響香港作為亞洲世界城市的競爭力。

香港國際機場有兩條 3.8 公里長的跑道。2010 年飛機起降 30.7 萬架次，運送旅客 5092 萬，貨物 413 萬噸。倫敦希斯路機場同樣擁有兩條跑道，2010 年飛機起降 45.5 萬架次，乘客吞吐量 6588 萬人次。該機場已接近全負荷運作（98%），其最高極限為每年起降 48 萬架次。倫敦另有兩大機場分流乘客。

雙跑道系統無法滿足未來需求

香港機場是否有能力在現有雙跑道系統的基礎上，增加飛機起降架次？根據機管局 2030 規劃大綱，實際跑道容量可由每小時起降 61 架次提升到 2015 年的 68 架次，最高每年起降 42 萬架次。如果選擇不建第三條跑道的方案一，機場在 2020 年達到飽和，處理乘客 6800 萬人次，之後只能慢慢增加到 2030 年的機場實際最高容量 7400 萬人次。屆時機場將流失 2300 萬乘客。香港更可能失去國際航空樞紐的地位。

倫敦希斯路機場在機場外圍設有航空控制系統，來自各地的飛機從 4 個方向進入備降盤旋路線，然後依次獲得許可至機場降陸，兩架飛機最近間隔只有 4.6 公里。由於香港周邊地形和空域的限制，每年起降最高量（42 萬架次）未能達到希斯路的 48 萬架次，但也相差不遠。因此，即使解決空域限制方面的問題，雙跑道系統仍然無法滿足 2020 年以後的需求。

三跑道系統是現時最佳方案

機管局的方案二，提出興建第三條跑道。跑道實際最高容量可達每小時起降 102 架次，每年則為 62 萬架次，將能滿足每年 9700 萬旅客的需求。從經濟效益分析，方案一需投資 234 億港元，方案二需投資 862 億港元。2012 至 2061 年經濟貢獻淨現值分別為 4320 億港元和 9120 億港元。兩個方案都有良好的經濟效益。如上所述，只有興建第三條跑道才能滿足未來的航空需求。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。

也有學者建議興建短跑道以代替長跑道，以減低成本、填海範圍和環境影響。機管局的數據表明香港機場 70% 是使用廣體飛機，需要建設長跑道。本人亦傾向支持建設長跑道，有足夠彈性也可滿足長遠需要。方案二也提供足夠用地建設新候機樓和其他機場設施，為充分利用三條跑道提供條件。

倫敦希斯路機場有 5 個候機樓，香港機場擴建是香港的重大基礎設施工程，也可能是最後一次大規模擴建機場，擬一步到位建設長跑道。

從城市發展角度來看，投資基礎設施是最好的投資。一方面，方案二的 862 億港元投資的相當一部分將轉換成建造業員工的收入，另一方面，建成後的基礎設施會進一步

提供就業機會，並推動其他經濟活動的發展。因此，如果相信未來航空需求穩步增長的預測，則建設第三跑道是對香港未來一項最好的投資。

作者是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