

建第三跑道刻不容緩

□國泰航空行政總裁 史樂山

第三跑道對香港經濟的長遠發展及增長不可或缺。如果我們再不設法提升香港機場跑道的容量，充分發揮香港位處亞洲心臟及通往蓬勃內地市場的地理優勢，四大支柱產業發展勢將受限，甚至面臨危機。繼往開來，香港必須保持競爭優勢，持續發展航空樞紐，而非桎梏其繼續向前。

指點香江

社會各界最近就第三跑道展開熱烈討論，以項目對香港的深遠影響而言，這實屬理所當然。是否興建第三跑道抑或維持雙跑道系統？公眾就有關發展的決定，對香港經濟持續發展、長遠繁榮穩定，以至社會民生皆有舉足輕重的作用。

興建第三跑道涉及成本效益、環境及社會等重要議題，相信透過具建設性的討論，有助我們了解問題所在及尋求解決方案。因此香港公眾須齊心協力，積極參與諮詢過程，表達意見。

國泰支持建第三跑道

國泰航空在這個議題上立場明確：第三跑道對香港經濟的長遠發展及增長不可或缺。我們亦相信時間已越趨緊迫，須盡快落實有關項目。

你言我語

正當海峽兩岸都在隆重紀念辛亥革命一百周年之際，美國在台協會卻發出消息稱，將於7月14日美國國慶時，首次公開一份官方文件，證明孫中山是美國公民。消息一披露，立即引發人們關注。

從媒體透露材料分析，孫中山曾有美國籍這一點恐怕不假。已故的英國調查採訪作家馬丁·布斯（Martin Booth）也曾寫道，1908年孫中山在泰國為躲避滿清逮捕，向泰國政府出示夏威夷出生證明和美國護照，聲稱他是美國公民。但馬丁同時證實這兩份文件都是檀香山三合會偽造的。

「入籍」為方便革命

對於孫中山曾有美國籍另一個依據是，孫中山在1870年11月24日出生於夏威夷的茂宜島，而興中會成立日也是11月24日。因此，1904年3月14日，孫中山就通過朋友、親戚的幫助，佯稱出生於夏威夷而申請到了美國籍。對此，國民黨黨史館主任邵銘煌表示，這個出生證明，孫中山只是為了革命需要採取的「非常手段」，無法改變孫中山1866年11月12日出生於廣東省中山縣翠亨村的事實。連美國在台協會也不得不承認，「不太清楚孫中山是否真正出生於夏威夷」。

既然孫中山出生廣東中山縣翠亨村，為何要取得美國國籍？這一點不難解釋，真正的情況其實是：首先，孫中山不是外籍人，美國和當時的中國都默認雙重國籍，所以孫中山加入美國籍不意味著沒有中國籍。其次，也是最重要的一點，在當時，無論是共產黨、國民黨，還是北洋軍閥，以及孫中山本人，都不認為如果擁有外國護照就是不愛國的表現。因此，即使擔任中華民國總統，孫中山也沒有宣布放棄美國籍。孫中山說自己出生於夏威夷，其實目的就是為了方便在海外倡導革命，否則依據當年美國通過的「排華法案」，禁止華工入境，孫中山也無法繼續往返中美之間。翻閱孫中山的革命史，為躲避反動勢力的追殺，曾幾度出國，他選擇美國國籍也不失為一種保衛自己的策略。也應該說，不少外國政治家為着事業成功，也曾擁有過他國國籍。

問題在於，這個本來不成問題的問題，美在台協會偏偏不早不遲在此時以官方身份透露，並在美國國慶那天鄭重公布。有趣的是，美國在台協會（AIT）7月還將舉辦「孫中山與美國」特展。不言而明，在兩岸紀念辛亥革命一百周年問題上，美國在台協會要來插一腳，攪渾水。

辛亥革命創始人是孫中山，紀念辛亥革命一百周年忘不了孫中山。對於孫中山，不但兩岸高調隆重紀念，就連海外華人都會通過各種形式緬懷先烈先哲的功勳。對於孫中山，開國領袖毛澤東在1956年11月12日紀念孫中山誕辰90周年的撰文稱，偉大革命先行者孫中山先生是中國革命民主派的旗幟；又稱孫中山「全心全意地為了改造中國而耗費畢生精力，鞠躬盡瘁死而後已」。對於孫中山，不但上世紀的中國人在懷念他，本世紀中國人同樣在學習他，可以說世世代代的中國人都會緬懷這位中華民族的一代偉人。

始終是一代偉人

其實，就以美在台協會拋出孫中山曾有美國國籍這個消息而言，同樣證明了孫中山的偉大。正如香港資深傳媒人所指出，孫中山如果他想做美國人，他想要在美國發財，或者想要在美國過他的逍遙的生活，他根本就不需要冒着生命的危險來到大清，來推動祖國的革命。可以說，美在台協會出示這份對孫中山美國籍的材料非但抹黑不了孫中山，反而從另一個角度印證孫中山的偉大。

談論一個歷史人物，不是看他出身如何，主要看他所言所行，是否為人民利益、為推動社會進步而奮鬥。中國人紀念孫中山及其領導的辛亥革命，乃因孫中山順應歷史潮流，推翻帝制，建立共和國，把舊三民主義轉變為新三民主義。反之，即便在中國出身或美國出身或其他什麼國家出身，對社會發展毫無裨益，甚至逆歷史潮流而動，這只能是歷史垃圾，歷史罪人，沒有值得紀念之處。當然，孫中山也不是完人，早期的孫中山對帝國主義抱有幻想，也是可以理解的。一位資產階級革命家，在當時的歷史條件下，如果什麼幻想也沒有，反而不可理解了。但是，側面並非正面，非本質的東西永遠變不成本質的東西。孫中山是一代中國偉人毋庸置疑。

紀念辛亥革命的熱潮中，美在台協會插上孫中山的所謂美國籍這一腳，其結果可能會令美國人始料不及，恐怕會引起兩岸中國人的反思：中國人的事情需要中國人作主。

不少人或有疑問：香港為何需要第三跑道？討論這個問題，我們的視野，應擴寬至香港在世界舞台上的地位，並聚焦於三個範疇：

香港國際機場的成就有目共睹，但將屆飽和，較原有發展藍圖所預計的2040年提早了15至20年。承先啓後，我們須持續投資，延續這個成功的故事。

航空業是香港經濟的四大支柱產業——金融、貿易及物流、旅遊及專業服務的發展磐石。四大產業倚重國際市場，而非單純本地業務，須靠航空運輸將之連繫世界。

香港國際機場發展至今逾十年，已躍居為亞洲首屈一指的航空樞紐。但如我們坐失良機，區內衆多蓄勢待發的競爭對手亦勢必迎頭趕上，取而代之。

以上的分析，正是香港面臨的局面。

完善「現有」是權宜之計

航空業對本地經濟具重要帶動作用，扮演關鍵角色。業界為本港提供超過二十六萬個就業職位，佔香港總勞動人口約7.7%，帶來的經濟收益佔全港生產總值的8.2%。這些事實正正說明其重要性。

如果我們再不設法提升香港機場跑道的容量，充分發揮香港位處亞洲心臟及通往蓬勃內地市場的地理優勢，四大支柱產業發展勢將受限，甚至面臨危機。

《香港國際機場2030規劃大綱》清楚指出，香港國際機場長遠發展受阻礙所面臨的登局。最明顯的是，受國際商貿及航空樞紐的地位將會逐步削弱，喪失競爭力。

興建第三跑道以外，還有其他替代方案嗎？

其中一個選擇包括修改現有兩條跑道的設計。然而，這方案只能於未

來數年充當權宜之計，應付所需，過後機場發展仍會再受局限。航空樞紐這香港的「主動脈」仍會堵塞，即使進行「搭橋分流手術」，亦無補於事。而這亦代表本地經濟命脈會繼而慢慢倒退癱瘓，損失大量發展機會及就業職位。

亦有建議認為，香港機場應與其他珠三角機場合作，代替興建香港第三條跑道。其中一個提議包括興建深港機場鐵路，讓兩個機場「分工合作」，香港機場負責處理長途航班，深圳機場則運作內地航班。

但這方案實際上並不可行。正如David Dodwell上周於南華早報亦提及，參考其他國家的經驗，旅客根本不會喜歡選擇前往另一個機場轉機。更何況，如香港機場能提供完善的一站式服務，旅客更毋須大費周章。事實上，透過鐵路連接兩個城市的機場，或甚至連接同一都會區內的兩個機場，並無成功先例。如倫敦的希思羅和蓋特威克機場並沒有連接運作，兩個機場之間的轉機流量近乎零。在美國紐約、芝加哥和三藩市，當局亦未能成功增加市內各機場之間的交通流量。近至日本方面，羽田及成田機場亦分別獨立運作。因此綜觀世界各地，並無任何兩個機場連接運作的成功例子。

更何況，雖然深圳機場第二條跑道將於本年下半年落成，但該機場仍會與香港機場一樣，若干年後同時面臨瓶頸問題。因此有關的合作建議並不可行。

機會別讓給競爭對手

香港作為國際金融中心、商貿、物流樞紐及熱門旅遊點，必須由本身的機場去滿足當地長遠經濟發展的需求，以維持競爭力。本地航空樞紐目前雖佔有優勢，但如我們墨守成規，踴躍不前，便會給競爭者迎頭追上。繼往開來，香港必須保持競爭優勢，持續發展航空樞紐，而非桎梏其繼續向前。這樣我們才能充分把握背靠內地所帶來的機遇，發揮處於亞洲心臟優越位置的優點。倘香港錯失這大好發展良機，即是把機遇拱手相讓予新加坡、首爾、台北及曼谷等競爭對手。



北京理工大學的節能車俱樂部曾用自製賽車以一公升汽油載人行駛1279.565公里的成績奪得全國節能競技賽冠軍。圖為隊員們利用中午休息時間在學校田徑場上調試車輛。

盡快興建第三條跑道

□譚文天

議論風聲



香港機場管理局日前公布香港國際機場未來二十年發展藍圖，其中一個方案是興建第三條跑道，需在現時機場島以北填海六百五十公頃，涉及總成本一千三百六十二億元。若一切順利，第三條跑道於二〇一三年動工，二〇二〇年前後落成啓用。有關規劃已開始諮詢公眾，為期三個月。

投資龐大 思之再三

像這樣投資巨大的大型基建工程，在目前這種爭拗多多的社會氣氛之中，可想而知，各方必有爭議。初步的反應已是如此，有人贊成，有人反對，而且是各有各的理由。以反對的一方為例，有指成本太高，有指填海太多，有指不夠環保，也有指現時的兩條跑道尚未充分發揮潛力等等。坦率地說，這些反對的理由，均有一定的根據，並非「空口說白話」，所以不能視之為全無參考價值。例如，如何控制成本，如何加強環保，這些反對意見至少有「提醒」的作用。

贊成或反對，換一種表達方式，其實就是建或不建。這樣一項大型工程，要回答「建或不建」的問題，必須考慮許多方面，給出答案或作出決定，難度是非常之大的。不說別的，單是一千三百多億元天文數字的投資，就不能不令人思之再三。所以，控制成本的重要性，不言而喻。

不過，若論「建或不建」，其中關鍵是在「是否必須」。這裡，龐大的投資額反而成了稍次一層的考慮因素。說得俗氣一些，不論投資額是何等巨大，最終必然是「羊毛出在羊身上」，屆時一定是「用者自付」，客

運或貨運的用戶，將會承擔這筆巨額投資。當然，有一點很重要，那就是對未來客運量和貨運量增加的估計，必須基本上正確。實際運量超過當然好，若是不足，差距不能太大，否則，第三條跑道將成為一項蝕本的、錯誤的投資，這就不是市民和各方所樂見的了。

競爭激烈 不進則退

根據《香港國際機場二〇三〇年規劃大綱》的預測及估算，目前的兩條跑道，其升降量到二〇二〇年前後就會飽和，屆時不但難以消化珠三角地區的經濟增長所帶來的需求，亦大有可能被鄰近機場趕上。這就不利香港的競爭力和經濟發展了。以跑道數量為例：深圳寶安機場，目前跑道一條，今年另有一條落成啓用，日後計劃增至三條；廣州白雲機場，目前兩條，會逐步增至五條；上海浦東機場，目前三條跑道，會增至五條（上海另有虹橋機場，主要飛國內線）；北京首都機場，目前跑道三條，正計劃興建第二個國際機場。由以上情形可知，單是珠三角及內地，機場之間的競爭就非常激烈。更何況在東亞、東南亞地區，尚有日本、韓國、泰國、新加坡等地的競爭。

舉例說，韓國首爾仁川機場，目前跑道三條，已計劃確定到二〇二〇年會增加至五條。就機場（肯定可延伸至經濟）而言，香港面臨鄰近地區的競爭很大。正所謂「逆水行舟，不進則退」。不要說「不進」，就算是「慢進」，也很容易就給別人的「快進」超越了。很明顯，在第三條跑道「建或不建」的問題上，答案應該是「建」，而且必須在現有兩條跑道的升降量飽和之前建安，也就是在二〇二〇年或之前落成啓用。

在機管局發表報告後，航空業界、工商界及不少學者，對香港國際機場建第三條跑道咸表支持。例如，國際航空運輸協會（IATA）就明確表示，支持香港機場建第三條跑道。又例如，國泰航空公司認為，一千三百多億元的第三條跑道造價不算昂貴。該公司總裁史樂山

表示，國泰斥資一千八百億元購置飛機，投資額大於建第三條跑道。本港航空業界的普遍意見認為，機管局興建第三條跑道確有必要，對本港未來發展不但有利，且是必須。航空業界是跑道的用戶，換言之，最終是由他們承擔所有的成本，包括利息，甚至包括機管局的盈餘。試想，最終出錢的用戶都表態支持建第三條跑道，其他人還有什麼好反對呢？至於環保等方面的提醒，那是善意的，不宜真正列入「反對興建」的一方。還值得指出，在「必須興建」的大前提下，第三條跑道愈運動工，造價必然是愈貴。此一規律，人人皆知也。

增建跑道 大勢所趨

有學者指出，香港不但需興建第三條跑道，藉以保持香港的競爭力，在鄰近地區的機場已有能力威脅本港空運（客運及貨運）的情況下，不排除本港未來有需要興建第四條跑道。有一點理應予以肯定：本港必須維持亞太區航空樞紐的地位。這也是香港保持競爭力和自由度的基本條件之一。

有一種意見是：確定香港應建第三條跑道，但卻建議興建短跑道而非長跑道，原因是短跑道造價較低，可形容為「跑道愈短，造價愈低」。這一建議的出發點無疑是好的，減省成本和減少投資嘛！可惜這一建議同時也有不足之處，即短跑道只能供小型飛機起降，大型飛機必須有較長的滑行距離，通常要求跑道長達一千數百米，否則大型機起降時可能會衝出跑道，造成空難，那就得不償失了。在本港機場升降的機種，百分之七十以上是大型機，所以，第三條跑道有必要是長跑道。這樣，可以保持彈性，大型機、小型機均可升降。長跑道造價雖然貴一些，但更切合客觀要求。第三條跑道應建長跑道，當無疑問。

本港國際機場興建第三條跑道，堪稱是大勢所趨，確有必要。希望諮詢期結束後，機管局能宣布一個「建」字的好消息。

作者為資深評論員

外傭薪酬加幅合理適當

□希爾

日前，政府規定由6月2日起簽訂的新外傭合約，傭工須獲加薪160元。即聘請外傭的規定最低月薪，由現時3580元增至3740元，加幅達4.5%，屬2005年以來最高。至於選擇性質的膳食津貼亦獲調升25元至775元。

外傭薪酬的加幅，正好貼合今年的通脹水平，但卻出現「老闆呻多，工人嫌少」的結果，僱主代表認為增幅太大會加重負擔，外傭組織卻不滿薪金未回復1997年水平。菲印泰外傭權益關注會行動負責人Susan Rojas指出，通脹下外傭在港生活開支增加，近年中介公司向她們收取的費用亦上升，希望月薪可加至4000元，超越1997年前後的高峰。

通脹厲害 僱主難捱

本港現時舊約外籍家傭的規定最低工資是3580元，於2008年訂立至今，較1996至98年的「史上高位」3860元少7.3%。1998年金融風暴後，外傭月薪下滑至3670元，02及03年「沙士」期間曾跌至低位3270元，04年才逐步回升至現有水平。雖然外傭薪酬確實因應過往的經濟環境而出現變化，卻未足以支持外傭團體所建議的11.7%加薪幅度，因為一般香港人今年的平均薪酬增幅只是介乎3-5%之間（公務員除外），比外傭的薪酬升幅還要低的大有人在，而在外傭凍薪兩年（由08年7月至今）的物價指數亦只不過是6%，因此11.7%的加幅要求便顯得超乎想像了。

外傭花費 只限假日

況且，新約外傭所得的3740元亦只不過是她們真正待遇的一部分而已，依現時的情況，僱主除了要支付外傭薪酬之外，還須包食、包住、包醫療、包機票、包保險，一星期接近六天的花用幾乎是僱主全包，傭工最需要花錢的僅是假日，其餘時間需要花錢的機會不多，她們承受通脹的打擊遠遠不及她們的僱主。如果外傭加薪幅度過大，恐怕會令到小康家庭難以負荷，最終導致反效果：僱主索性自我頂替外傭的工作。

環顧鄰近地區，香港給予外傭的薪酬其實不低，比星馬（約2000元）、台灣、沙特還要高（所以亦有外傭擔心會被裁），加上她們祖家（如菲律賓、印尼）的生活水平亦較低，令她們賺取的港幣「相對見便」。而基於各種因素，特區政府還未有引入內傭的打算，現有的外傭仍有相對的優勢。無論在法律保障和實際待遇方面，香港對外傭應算不薄。時籍通脹已「殺到埋身」，加上最低工資實施之後帶來的連鎖效應漸漸浮現（例如外出用膳費用和管理費增加），一般傭主所承受的壓力必定比外傭大。寄望一眾外傭可以多加體諒，別因為加幅「未如理想」而影響僱傭關係。

燒香案判得太重

□黃山松

燒香，拜佛，供奉祖先，善男信女所要做的最重要步驟是在神靈、祖先的靈位上點蠟燭、上三支香。朝拜一番、許下心願後，大功告成，於外人無涉。這已成為一種風俗。

哪裡想到，燒香拜祖先一事，稍微有點不慎，也會惹來一場說大不算大、話小也不算小的官司，惹禍上身，吃官司外，還得破財賠款，不僅如此，還得遵守約法三章。

這裡所指的是，日前本港法院判處一宗因在家門口安放神位，每日早晚燒香拜祭神靈、祖先，煙霧瀰漫，進襲隔鄰人家，引起反感而不忿，最後被告上法庭。原訴人得直，被告敗訴，被判罰款，賠錢七萬五千元。

許多街坊，尤其是上了年紀的過來人，老一輩，對這案件，都覺得十分奇怪怪也，畢竟該案史無前例。更加令人吃驚的是，法官一判又那麼重手，金額竟高達七萬有五，實在有點苛刻，太不近人情。

在香港這樣稠密幾近密封式的石屎森林中居住的家庭，家與家距離空間是十分挨近的，只有一條狹窄走廊為公眾空間，即使出入口，都要十分留心，稍微不小心，都會發生互相碰撞而打起來的事。而於家宅門旁安放神主牌，也十分普遍。那位馬戶主被告，因日上香，引起鄰舍不適，但應以勸籲為上，不應該以重責罰款作懲處。

在香港，像這樣因燒香引起的紛爭也許會因此宗判決案雀起，小事一旦變作大案、重案判，有樣學樣，到時官司紛至沓來，政府勢將頭痛不已。