

專家論壇

首都機場運力已達飽和

作為中國政治、文化及環渤海經濟區的中心，北京近年發展迅速，航空客、貨運都有可觀增長，機場設施漸漸不敷應用，不論地面的硬體與天上的航空領域，都有飽和之虞。面對可觀的增長，有關當局以多項措施提高機場運力，包括大型擴建專案和放寬空中交通管制，目標是應付日益擴大的需求，特別是 2008 年前後，奧運會期間航空需求大幅增加，本文介紹有關措施及長遠的解決辦法。

機場是一個城市的窗戶，對內聯繫內地各城市，促進合作及交流；對外接觸世界，迎接全球化帶來的機會。作為一種服務出口，發達的航空業可以促進地方以至全國的經濟發展，經濟繁榮又會衍生對空運的需求，兩者的關係十分密切。

客貨吞吐量全國之首

自 1959 年啓用伊始，北京首都機場已經有近五十年歷史，現時是中國境內最大、同時是全球最繁忙的機場之一，並在香港交易所上市。2005 年，首都機場錄得飛機起降超過 341,000 架次，旅客吞吐量超過 4,100 萬人次，貨郵吞吐量達 78 萬噸，這三項指標都是全國之首，與 2004 年相比，增長率都達到雙位數（分別為 12.1%、17.36%，及 17%）。同年香港機場這三項指標分別是 263,500 架次、4,074 萬人次和 340 萬噸，兩個機場客運的繁忙程度，可謂不相伯仲。

根據國際航空交通協會（IATA）的估計，亞太地區與中東是未來數年全球航空需求增長最快的地區，加上北京經濟急速發展，預計空運會維持每年雙位數的高速增長（貨運 13.6%，客運 10%）。首都機場今後的定位，不僅是中國第一個大型空中交通樞紐機場，而且是東北亞洲的航空樞紐，競爭對手包括南韓仁川和東京等大型國際機場。

有關當局具體提高機場運力的措施有硬體和政策兩方面：硬體方面，首都機場正進行第三期擴建，以美國亞特蘭大機場為藍本的第三條跑道即將竣工，今年底開始模擬仿真，確定最佳運行模式；翌年 10 月開始，三條跑道將會試行半年，預算在 2008 年 5 月，即奧運開幕前正式使用；另一方面，三號航站樓將於 2007 年底前完工，翌年 5 月投入營運。

擴建足應付數年需求

三號樓的設計運力高達(每年)旅客吞吐量 6,000 萬人次、貨運吞吐量 180 萬噸、航班起降 50 萬架次，而且有機場地鐵及高速公路連接北京市中心。預計是次擴建足以應付北京地區直至 2015 年的需求增長。其他正在動工的項目還包括一站式的物流通關基地，擴大貨運處理能力。

除擴建機場外，民航總局亦放寬多項規定，如提高單日起降架次上限一成，至 1,100 架次；又放寬了午夜航班升降的管制，原本不得超過零時飛行的航班現已延長到凌晨 2 時；空域與航路方面，民航總局提出新的航線和航路，例如開闢中蒙航路和中韓平行航路，緩解首都機場來往歐洲及日韓等方向的飛行流量，又在北京上空新設飛越航路，減輕飛行流量積聚；此外，民航總局將開放滬港海上航路和京廣、京滬複線航線，減輕這些地區間的空域擁堵，疏導空中交通。

由於今次擴建有上述政策配合，預料首都機場的運力與競爭力，在奧運前可以顯著提升，緩解地面設施飽和與空中交通擁擠（即所謂「塞機」）的問題。另一方面，首都機場可以加強與天津機場的協調與合作，運輸能力還有進一步提高的空間。

雖然擴建可以應付幾年內的需求，可是機場受周邊環境的限制，擴建並非無止境的。以北京發展步伐之快，單靠擴建很難應付客貨量的長遠增長，興建新機場無疑是當務之急。從選址、規劃、施工到營運前的大量測試，新機場要趕在 2015 年，即首都機場再度飽和前啓用，時間已經很緊了。有關當局應加快新機場選址，盡快確定與落實興建方案。國際上很多大都市有多個機場，例如東京、紐約、倫敦、巴黎及上海等，機場之間的角色與協調運作，旅客轉機、交通與資訊網絡等問題，都有許多經驗可供借鏡，有助興建新機場、進一步促進北京地區的發展。

中文大學決策科學與企業經濟學系高級導師

周立基博士

文章編號: 200609260320071

本文章版權屬於 東方日報 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。
