

名家指點

疏導空中交通開拓港粵航運

本港航空業商機處處，「十一·五」規劃已確立了香港航運中心的地位。但要持續發展，還有賴港粵合作，改善空中交通情況。希望在今天舉行的高峰會中，當局能好好考慮本文所提出的意見。

香港航空業近期經過重要的發展和重組：國泰全面收購港龍、港聯和中富都出售予同一內地企業成為大股東，而最新成立的甘泉航空，亦將啓航歐美的長途航線。這些重要的變化，一方面反映特區政府高度開放的航空政策；另一方面，亦反映在內地經濟持續快速增長的情況下，香港航空業商機處處。

香港有五間本地航空公司，所能提供的航點和票價，一定能使旅客有更多的選擇；但新航空公司的經營模式尚在摸索階段，未來變化有待觀察。

是時候建第三條跑道

根據中國民航總局在 2005 年的一項預測，到 2010 年，內地所有機場的旅客吞吐量將達五億四千萬人次，貨物吞吐量達一千二百萬噸，每年平均增長約百分之十四；到 2020 年，旅客和貨物將分別達十四億人次和三千萬噸，年均增長約百分之十。再者，在 2005 年，從內地乘飛機出國旅遊及公幹的，僅略超過二千萬人次，約佔總人口的百分之一點五，大大低於歐洲的百分之三十至四十，澳洲的百分之十七，以及日本的百分之十二，這反映中國市場有龐大發展潛力。

香港航空業必須配合內地航空業發展，以及內地人流物流的需要，一方面這樣可以增加航空業對香港整體經濟的貢獻，另一方面，也可支援現時內地航空業的不足。為此，香港的機場實有擴充的必要。

香港機場在 2005/06 財政年度，使用機場的總乘客量約為四千二百萬人次，這大概是機場原本設計總容量的三分之二，現在應該是策劃擴建第三條跑道的好時機。

事實上，機場在每天早上九時到下午六時的繁忙時間，航機的升降已用盡每小時約五十三班次的容量。任何一班航機延誤升降，都很可能使其後的航班出現延誤，或是要航機等候很長時間重新排隊。相信近期使用香港機場的朋友，定感覺

到航機經常延誤的不便。

香港政府應盡快提升航空交通管理的設施和軟件，好使繁忙時間可應付的航機能有所增加，以配合需要。國際航班考慮增加來港的班次，是否能在最適當的時段升降，是重要評估因素之一；香港機場現時在繁忙時間的運作，基本上已經飽和。

統合珠三角空域管理

珠三角共有五個國際機場，現在是競爭有餘，而協作不足。珠三角人口有五千三百萬，五個機場在 2005 年的使用量超過八千萬人次。倫敦在一百公里直徑內共有六個機場，英國總人口為六千萬，使用六個機場的旅客共約一億三千萬人次。美國的紐約曼克頓，共有三個機場，人口為二千二百萬，旅客共有九千萬人次。

在「9+2」區域發展的大藍圖下，這地區人口就有四億五千萬，珠三角五個機場服務四億五千萬人口，以與國際連繫為目標，商機是無限的。可是，現時五個機場空中交通管理各自為政，加上珠三角民用航空的空域受到各方面限制，珠三角上空已出現「塞機」的情況，導致航機延誤升降，在空中需要更多的等候時間，經濟和社會成本不斷增加。

要解決這些問題，就要在中央政府的領導下，珠三角各級政府和香港特區政府進行高層次和實務性的溝通和協作。對於開放珠三角空域的問題，軍區應在維護國家安全的大前提下，安排更多的空域給民用航空。在其他國家，軍方都直接參加民用航空空域的設計和協調。然而，內地軍方似乎仍然採取較封閉的態度。

另一方面，珠三角五個機場就有三個航空管制中心，空域的使用不能達到最佳的整體經濟效益。相對於歐盟地區的各大機場、倫敦的六大機場和紐約的三大機場，雖然都屬於不同的國家或行政管轄區，卻都建立了統一或是高度合作的空中交通管理中心，共同協調多個機場的航機升降。

我們在珠三角一百五十公里內的五個機場，有足夠的條件和客觀需要建立類似的統合空中交通管理，以更有效地使用有限的珠三角空域資源。這是「一國兩制」的重要課題，也是香港航空業未來發展的關鍵所在。

文章編號: 200609110010015