

名家指點

期待珠三角一天空

香港中文大學航空政策研究中心副主任羅祥國 在全球化經濟和區域競爭的趨勢下，全球的空域和空中交通管制，都漸漸脫離了以個別機場管理的行政地域分界模式，發展成爲以多機場綜合的有效空域管制模式。歐美推動成立區域性無縫空域管制的經驗非常值得我們參考，我們應朝「珠三角一天空」的目標前進。

在全球化經濟和區域競爭的趨勢下，全球的空域和空中交通管制，都漸漸脫離了以個別機場管理的行政地域分界模式，發展成爲以多機場綜合的有效空域管制模式。這樣可以重新規劃民用空域和航道，使多個各自管理空中交通的民航署和機場，演變成無縫的地區性統一空域管理，並協調各機場的新設施和發展。區域性的綜合空域管制，可以更有效地使用空域和航道，減少空中交通阻塞和航班延誤，減少用油和改善環境，使旅客和貨物以更相宜的費用及更暢順的航程到達目的地。

港府期望協調管制

珠三角的五個機場，近年航班延誤的情況日趨惡化。根據香港政府提供的數據，2006年延誤起飛的航班已超過3000班，比2004年的900多班超逾兩倍。主要原因，是從香港往北進入內地空域，至今只有一條擁有兩個切入點的航道。當使用此航道的航班越來越多，而兩地的航空交通管制又有不少不協調的限制時，航班延誤繼續惡化是無可避免的。

自2004年初，香港民航局、澳門民航局和中國民航局，已成立一個三方的工作委員會，定期討論相關的技術性和政策性問題，建議包括開通至中國東北部的新航道。事實上，有關珠三角空域擠塞的問題，近年已得到中央政府的重視，曾特首在去年底北京述職時，直接向中央領導人解釋空域擠塞的問題，而在「十一五」行動綱領中，亦凸顯對珠三角空域協調管制的期望。事實上，在去年年底，中國民航局已派出專家南下，研究珠三角空域擠塞的問題。

借鑑紐約綜合空管

歐美國家已透過立法和投入大量資源，與時間競賽，快速朝區域性空域綜合管制發展。

紐約共有三個國際機場，Kennedy、LaGuardia和Newark，每年共處理超過一億人

次。每個機場當然有自己的航機升降空管中心，而整個紐約區也有航道空管中心；但是，並沒有一個獨立的空管中心是全面兼顧紐約、新澤西和費城空域的。此外，波士頓、華盛頓和祈富蘭市(Cleveland)的航道交管中心，亦提供過境航班的資料，給紐約航道空管中心協調處理。由於紐約集中三大機場，而且空域由多個空管中心管理，航機的升降一定受到很大的限制，並增加經營成本。

為了解決空管和擠塞的問題，美國聯邦航空局於 1990 年代後期，計劃成立「紐約綜合空管中心」(NewYorkIntegratedControlComplex)，以統合紐約各機場的空管中心及相關航道，作為一個綜合中心。新安排以「最適度空域(Optimumairspace)的概念作為設計的基礎，改善空管的程序，以改善交管效率、系統的安全和各機場經營規模。綜合中心將於 2009 年落成。

歐盟「一天空」政策

歐洲航班亦面對越來越嚴重的延誤。1999 年，歐洲正式通過「歐洲一天空」(SingleEuropeanSky)的立法和建議，一些具體的政策分三階段至 2005 年完成。事實上，航班延誤的情況在 2002 年已有所改善；而高空的最低安全距離亦由 2000 呎調低至 1000 呎，使 29000 呎以上的高空增加了 6 個飛行層階，高層空域可使用規模增加 20%，航空公司的成本共減少約 40 億歐元。

「歐洲一天空」政策在 2003 年委託了 Euro-control 機構執行。該機構是歐盟政府間的一個組織，以促進空域的有效安排和安全管理為使命，共同服務民用和軍方的需要。機構的最高層大會(GeneralAssembly)，是負責訂立政策的，由各國的交通部長和國防部長組成。至於執行機構方面(Agency)，則由各國的航空處長組成。特別要留意的是，各國國防部長和軍方的其他代表、專家，都全面參加 Eurocontrol 的工作。

Eurocontrol 並不是一個新的機構，其工作成效多年來都是顯著的。1972 年，Eurocontrol 已統合北歐幾個國家(比利時、荷蘭、盧森堡和德國的西北部)的高空空管，空管中心設在荷蘭的 Masstricht。另一個統合高空空管中心將設立在維也納，管理意大利、奧地利等八個國家。

歐美推動成立區域性無縫空域管制的經驗非常值得我們參考，我們應朝「珠三角一天空」的目標前進。

文章編號: 200701250010031