

開放航權助航空業騰飛

回歸以來，政府積極採取更開放的政策，促進香港航空業的發展，並在改善服務和引進競爭方面，維護旅客的利益。面對未來，珠三角三個空中交通管制中心各自為政，空域擠塞不斷惡化，是否興建第三條跑道，成急待解決的問題。

回歸後，香港的航空業雖然經歷亞洲金融風暴和 2003 年的 SARS，對整體經濟的貢獻仍有可觀的增長。以航空業直接業務的貢獻，加上空運貨運、旅遊業和其他相關業務的貢獻，自 1997 年佔本地生產總值約 6.5%，上升至 2005 年的 8.5%。比對來看，金融業的整體經濟貢獻約是 11%。

此外，香港國際機場多年榮獲全球第一的殊榮。在貨運方面，業務增長非常快速，珠三角的進出口貿易持續以香港為交易平台，香港已成為全球國際貨運第一空運港，前景樂觀。至於客運方面，除了航點和航班不斷增加外，香港國際機場亦不斷努力以陸路和海路運輸連接珠三角主要城市，以更方便安排接送珠三角旅客使用香港的空運設施。

開放 航空政策

政策方面，政府積極採取更開放的政策，促進香港航空業的發展，並在改善服務和引進競爭方面，維護旅客的利益。

回歸前的「一航線，一公司」政策，近年已基本上全面開放。現在，香港已有五間以香港為基地的國際航空公司，除了國泰和港龍外(已於 2006 年合併)，甘泉和兩間主要經營內地航線的公司，都是近年成立的。現在內地很多開放航權的城市，香港已有兩家航空公司提供服務。在長途方面，甘泉的第一條航線以「廉航」的模式來回倫敦，下一步的計劃，則是飛往加拿大和美國。

另一方面，政府近年與各國都簽訂更開放的航權協議，不只第三及第四航權全面開放，第五航權亦有多方面的重要突破，使香港的旅客有更多選擇，更多海外旅客以香港為樞紐，來往中國和亞太區。

甘泉以「廉航」模式提供直航倫敦的服務(單程票價為一千元)，為旅客提供了新的選擇。事實上，香港與倫敦的航線，提供服務的航空公司很多，競爭劇烈。國

泰每天就有四班直飛倫敦，其他如英航、維珍航空、澳航(使用第五航權)都有直航來回，機票由三千多元至四千多元。至於轉機，除了星航、馬航、泰航、法航、德航、海灣、阿聯酋等外，中華航空和長榮都可在台北轉機，東航和國航也分別可在上海和北京轉機。

迎接未來挑戰

據內地近期的一項官方預測，到 2010 年，旅客和貨物年均增長約百分之十四；到 2020 年，增長約為百分之十，旅客和貨物分別達十四億人次和三千萬公噸，內地市場發展潛力非常龐大。香港航空業如何配合內地人流物流的需要，關乎香港是否要興建第三條跑道的問題。

事實上，香港機場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。就算香港政府提升航空交通管理的設備和軟件，容量可能只上升到每小時六十班次。因此，盡快策劃第三條跑道的興建，似乎是唯一的結論。

但是，珠三角現在航道不足，三個空中交通管制中心各自為政，空域擠塞問題不斷惡化，已使興建第三條跑道成為次要。在技術上，統合珠三角空中交管，成為無縫的地區性管理，是可行的。在這過程中，如何協調各方面的利益，包括珠三角各機場未來發展方向，至為重要。

文章編號: 200705070010024

本文章版權屬於 香港商報 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。
