

機場飽和空域擠塞待解決

內地與香港航權的新協議，訂定了兩地航空業全面發展的基礎。但現在香港機場面對飽和與空域擠塞的問題，是不容忽視的。另外，如果星航和東航在未來加強合作，包括全面安排「代碼共享」，香港的優勢就會減少。在這方面，香港必須增加與其他內地城市的直接航班，以鞏固優勢。

香港特區政府早前與中國民航總局簽訂新一輪的航空運輸協議，進一步開放兩地的航空市場，這是上一次航權協議下的持續開放，有利兩地航空業發展。

新協議就航空公司數目、客運量和貨運量再開放作出規定。這規定主要可分為兩部分，第一部分是有關北京、上海、廣州、深圳、昆明、大連和成都七個繁忙的城市航線，雙方經營航空公司的數目將由目前的「二客一貨」增至「三客二貨」(2008年9月後)再加至「四客三貨」(2009年3月後)。

必須 促進競爭

新安排最重要的地方，當然是北京和上海航線將可引進新航空公司的經營。現在的香港和北京航線中，國航、國泰和港龍正形成「三位一體」，全面協作和運用「代碼共享」的安排。現在每天來往香港和北京的航班，在國泰收購港龍及其與國航互換部分股權後，已明顯減少，票價亦沒有明顯下降，這是值得關注的。

北京和上海航線進一步開放，估計香港快運和香港航空都有興趣申辦，特區政府應以引進有效競爭為主要政策目標之一，以保障旅客和其他用家的利益。為了能促進有效的競爭，政府應該給予新航空公司每天不少於三班航班，否則，對旅客來說，「引入競爭」只是一個幻覺。

新協議的第二部分，是自2008年3月取得四十九條其他航線上經營的航空公司和航班數目的限制。兩地在這些航線上，大部分的運力都未完全飽和。在新安排下，短期的效果是不顯著的。但長期來說，新協議會加強內地與香港的航空聯繫，鞏固香港作為國際和國內旅客進出內地的「南大門」。

新加坡是香港直接的競爭對手。歐洲、中東和澳洲的長途旅客，可以選擇經新加坡轉機進入中國內地。新加坡航空現在到上海的班機，每天約五班，而國泰和港龍到上海的班機，每天共約十五班，香港現時在接駁到上海方面是有頗大優勢

的。但如果星航和東航在未來加強合作，包括全面安排「代碼共享」，香港的優勢就會減少。在這方面，香港必須增加與其他內地城市的直接航班，以鞏固優勢。

航空業面臨制約

香港航空業的發展正面對兩個大制約因素：

一方面，香港機場現時在繁忙時間的運作基本上已經飽和。事實上，機場在每天早上九時到下午六時的繁忙時間，以及晚上十時至十二時，航機的升降已差不多完全用盡每小時約五十四班次的容量。任何航班如果因為天氣或其他因素延誤，需要重新安排升降的時間已越來越長。再者，那些希望能更有效運用香港第五航權的海外航班，由於未能獲得適當的升降時段，大大影響其運作，並降低使用香港機場作為航空樞紐的誘因。

根據香港中文大學航空政策研究中心的一項研究，香港機場現在的兩條跑道將於七至八年後全面飽和，因此，現在必須策劃興建第三條跑道，以確保香港國際航空樞紐的地位。

另一方面，珠三角五個機場現有三個航空交通管制中心，珠三角空域的使用不能達到最佳的整體經濟效益，而進出珠三角的航道擠塞情況亦已不斷惡化。如何設計一個珠三角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，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。

內地與香港航權的新協議，訂定了兩地航空業全面發展的基礎。但現在香港機場面對飽和與空域擠塞的問題，是不容忽視的。

文章編號: 200801110010089

本內容之版權由相關傳媒機構 / 版權持有人擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本內容。版權持有人保留一切權利。 本內容經慧科的電子服務提供。
