

深港機場合作的挑戰

羅祥國

香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈深港機場合作的挑戰〉為標題，刊於二〇〇八年九月四日的信報財經新聞（第 P12 頁）

有關深港機場的加強合作，近日似乎只是官方熱，而民間冷。我們很多時候是單方面聽到深圳市領導的雄財偉略，而香港的航空業界則不發一言，這是緊張不安和矛盾的結合。

據報導，深港兩機場計劃建設，快速鐵路，新鐵路將貫穿香港機場、元朗洪水橋、深圳前海及深圳機場；連成後，兩地機場單程只需 20 分鐘，這有助互相促進客流量。這全長 40 公里的新鐵路，目的是鼓勵更多旅客使用這兩個機場轉機，發揮香港機場在國際航班及深圳機場在國內航班的優勢。

大量港客使用深圳機場

此外，另一個的合作建議是深圳機場為其基地航空公司(深圳航空)在香港機場內興建候機樓。深圳機場已躋身國內的第四大機場，航線達國內超過 80 個城市，班次頻密；而香港機場只接駁國內約 40 個城市，現在已愈來愈多港人使用深圳機場來往國內城市。根據深航提供的資料，深航在 2007 年的一千多萬旅客，有約四萬是香港旅客或是從國內到香港的旅客。而根據深圳機場提供的資料，所有往香港的內地旅客中，約有 25%是通過深圳機場，再經陸路或海路至香港。所以，如果深航在香港機場的候機樓得以建成，港人或國際轉機旅客都可以在香港機場，直接辦理深航的登機手續和寄運行李，再乘搭專巴直接前往深圳機場上機，減少不便。

港人現在如果選擇到深圳機場乘機到國內各大城市，主要的公共交通路線有四條：

- (一) 從香港或九龍的港外線碼頭乘船到深圳機場附近的福永碼頭，再轉車；
- (二) 在港九一些酒店或集合點，乘坐旅遊車直接到深圳機場；
- (三) 乘坐火車至羅湖城落馬洲過關，再轉車到機場；和
- (四) 經九龍機鐵站辦理登機手續，再乘坐專車直接到深圳機場。

這四條路線的費用都是幾十元至約一百元，需時約兩小時(如家住在新界北則需時較短)。在這些行程中，旅客都要自帶行李，包括辦過關手續，頗為不便。反過來說，現在透過深圳機場(來自國內其他地方)訪港的 25%國內旅客中，主要亦使用這四條路線來港。深圳機場到國內各大城市的班次頻密，票價亦比香港低廉 40%以上，香港很多經常要到國內出差的人士，已習慣使用深圳機場。

轉機客量嚴重不足

港深政府建議興建的港深機場快速鐵路，最初官方宣佈的目的是方便來往港深兩個機場直接轉機的旅客，使他們再不需要辦理個別的清關手續，而能快速轉機。

現在香港機場的海天客運碼頭的跨境渡輪服務，接駁澳門、中山、蛇口、福永、東莞虎門和珠海九洲等六個口岸，這些抵港旅客並不需要先辦理進入香港的手續，而是直接轉入國內。再者，香港機場每天再有約 250 班的跨境旅遊車，讓乘客接駁珠三角 70 多個城鎮，擴大香港服務珠三角的範圍；這些進入國內的旅客，並不是到深圳機場轉機的，而只是使用香港機場。

國際(包括國內)旅客從海外到港，需要即時到深圳機場轉機到國內的，現在最快捷的方法，是使用機場內的海天客運碼頭跨境渡輪服務(約 45 分鐘)，接駁至深圳的福永碼頭，再乘約十分鐘的車到深圳機場。

根據機管局的統計數字，旅客使用香港機場內海天客運碼頭來回深圳福永碼頭的數量，在 2006 年全年是約五十萬人次，即每天約 1,400 人次，這只佔機場的總旅客人次約 1.1%。就算這五十萬人全是轉機客，數量仍是非常不足以支持港深機場鐵路快線。

根據香港中文大學航空政策研究中心近日完成的初步研究，如果鐵路的興建成本是在 300 億至 500 億港元之間，就算以海天客運的五千萬乘客量每年平均約有 20%增長，以單程收費 400 港元計，仍需 11 至 15 年才可達至第一年有 3%的回報率(這也假設了機場現有的海天客運碼頭至深圳福永碼頭的服務停止營業)。如果來回福永碼頭的服務維持下去(現在收費單程是約 250 港元)，除非鐵路調低收費，否則海路接駁仍然是有競爭力的。再者，渡輪公司也可增加班次和改用更快渡輪以改善服務。

最終，鐵路快線的策劃，很可能是要增加中途站，以增加客量。從香港方面來說，面對現有的四條到深圳機場的主要路線，鐵路快線是否有競爭力，收費多少是關鍵因素。在另一方面，這條快線能為香港機場帶來多少額外的國內乘客，也是非常關鍵的因素，國內專家對這問題應可提供更準確的評估。

當我們考慮策劃港深機場在基建上加強合作時，究竟是考慮什麼因素，必須三思。如果只是為合作而合作，為符合一些官員的主觀意願出發，建設形象工程，這將是香港殒落的先兆。這些基建上的合作，必須是互惠和雙贏的，對香港來說，以下的因素是決策依據的指標：

- (1) 加強對香港整體經濟(GDP)和就業的貢獻；
- (2) 為香港機場帶來更多的航機旅客和貨運；
- (3) 為香港所有的基地航空公司帶來更多的業務；
- (4) 為本地旅客和貨運用家帶來更有效的服務和更具競爭力的收費；和
- (5) 基建項目本身有足夠的經濟效益。

港深政府在研究鐵路快線的經濟效益時，還要明確考慮以上五點決策指標。初步看來，需投資幾百億的鐵路快線經濟效益不大，而只需幾十億投資的候機樓則相對可取。