

珠海航空論壇的啟示

羅祥國

香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈**珠海航空論壇的啟示**〉為標題，刊於二〇〇八年十一月十一日的信報財經新聞（第P33頁）

珠海剛舉辦的第七屆航展，當中同時舉辦了第一屆的「粵港澳台航空業」論壇。其重點探討了：全球和大中華區航空業在中國經濟高速成長、兩岸直航及高油價格局下面臨的機遇和挑戰；搭建粵港澳台合作平台，促進中國、亞太地區以至全球航空產業的合作；中國航空業發展的機遇與前景。在這論壇上，中國民航總局的高層官員和航空企業的高層都有出席，台灣的業眾和學者都有一個龐大的代表團，香港的業界當然都有各方面的代表；再者，國際各航空企業在華的總代表亦藉此機會介紹他們的服務和發展計劃。

中國進入航空強國之路

就此論壇的內容，很多方面都與香港航空業的發展息息相關。首先，中國民航局副局長王昌順強調了中國未來的航空業（包括客運和貨運、通用航空業、支線航空、飛機製造和維修、機場發展、空域管理、航空業相關專業教育等），都在需求增長的情況下，持續快速發展；目標是由現在航空大國的地位，進一步發展成為航空強國。中國航空業在未來二十年很可能都有雙位數字的增長，香港的航空業如何配合國內的發展，是重大的挑戰。

王昌順更提出，國內航空企業在近期經營困難的環境下，一定要注意改善經營效率和增加生產力；而合併和改進國際資本都是可行的途徑。在這方面，這為香港航空業界開拓了業務發展更廣闊的空間，一些以前國內未開放的航空業務和合作模式，現在都有洽商的新條件。香港機場與珠海機場、蕭山機場、北京機場等的合作；國泰航空與國航的合作；和黃與廣州飛機工程維修公司的合作等模式，都只是個開始。

兩岸真正直航

在兩岸民航合作的問題上，台灣的前民航處長張國政即時分析了兩岸最新的直航協議的具體情況；兩岸由原本的每周共三十六班周末包機，增加到每周的一百零八班。

此外，原本須飛經香港飛行情報區的航線，已真正改為直航：由台北到上海，已不再需要向南飛，先北飛，再西轉向上海；需時約由一百七十分鐘減為八十二分鐘，大大方便兩地的旅客。

台灣這兩年由於經濟不景和全島捷運通車，航空業面對沉重的打擊；最初兩岸直航的安排由於限制太多，業界的得益不大。台灣業界對新一輪的協議，期望和要求都很大。新協議的內容現有突破性的發展，兩岸客運短期內將大幅增加。

面對兩岸直航，香港航空業界多年來已有足夠的準備和調整，港台航班會再有所收縮，但估計總體的影響不大。航空公司會以優惠票價爭取旅客，而旅遊業界亦會設計新的旅遊行程吸引兩岸遊客。

發展珠海航空產業園

珠海機場自 2006 年年底珠港機場管理有限公司成立，香港機管局已提供各方面機場管理的先進經驗，推動珠海機場的發展，成績有目共睹，旅客的吞吐量也超過一百萬人次。

按照國務院對珠海產業發展規劃的要求，在「四大園區」發展目標中，「航空產業園」是重要的一環，希望以十年的努力，在珠海建立中國具競爭力的民用航空產業基地、世界航空展覽基地、國際及國內公務機製造基地、亞太區綜合性的航空維修基地、航空數控加工基地、航空業相關專業人員培訓基地等，年產值達 600 億元。

中國航空業的飛機生產和培訓基地都集中在北京、天津、上海、成都、瀋陽、西安等地，在南中國並沒有具規模的企業和設施。珠海航空產業園的發展是全國航空產業布局的一大突破，其發展是可跳躍式的促進整個珠三角航空業的發展，關鍵仍在於中央提供多少政策上的支持。

香港由於地貴及工資高，要發展同樣的航空產業園，希望吸引國內和國際生產型企業落戶香港，並不容易。雖然香港並沒有飛機生產的經驗，但在維修保養方面、專業人才培訓方面、展覽業等都有國際水平的經驗，香港在珠海航空產業園業務的參與，是有先天優勢的。

在今次的論壇中，通用航空的發展是重點之一。通用航空的範圍包括公務機、私人飛機、教練機、農業用機、特殊用途（救援等）用機、體育競賽飛機等。中國

在製造公務機、私人飛機、直升機等方面的技術已有一定的基礎，而國產的 ARJ21-700 支線飛機（約一百座位）已進入試飛階段，並獲超過二百架的訂單。

有關通用航空的發展方面，空域的分配和使用是一個重大的問題。國內空域在軍方的控制下，仍未有足夠的空域給予公務機和私人飛機的使用。香港在這方面的發展也非常緩慢，公務機的使用在香港每年只有幾千架次，大大低於市場的需求，進出國內並不方便。

中國未來推動通用航空發展的政策，加上空域進一步開放，這對於香港發展公務機和私人飛機業務是關鍵性因素。