

希斯路機場衰落值得香港借鑑
羅祥國
香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈希斯路機場衰落值得香港借鑑〉為標題，刊於二〇一一年一月七日的信報財經新聞（第 P16 頁）

英國希斯路機場在去年聖誕節大風雪中，令香港中學生和其他國際旅客等數千人要在機場滯留多天，暴露出這個曾是全球最多航機升降的國際機場的危機管理和服務水平，已去到其國際航空樞紐聲譽嚴重受損和國家蒙受巨大經濟損失的境地。

歐洲大陸的主要機場，如法蘭克福、羅馬、蘇黎世、布魯塞爾和巴塞隆拿有三條跑道，巴黎和馬德里則有四條跑道，阿姆斯特丹甚至有六條跑道。今次希斯路機場逐漸恢復服務初期，只有一條跑道可供使用，因而每小時處理的航班數量非常有限。至於歐洲其他主要機場，很多仍有兩條跑道可供運作，令航班能盡快恢復正常。

十一時後停止升降

英國機場自 1987 年私有化後，七個主要機場由一個西班牙基金擁有的 BAA plc 所管理，包括倫敦的 Heathrow、Gatwick 和 Stansted。根據英國競爭委員會於 2009 年對 BAA 的「反競爭」調查結論中，認為 BAA 長期投資不足，其壟斷地位和經營手法不利競爭，影響旅客及航空公司的利益。競爭委員會除了要求政府必須加強監管外，更規定 BAA 要在兩年內出售英國三個機場，包括倫敦的 Gatwick 和 Stansted，以促進競爭。BAA 雖曾上訴，但法院維持原判；BAA 現已售出 Gatwick。

由於希斯路機場非常接近民居，當地社區對噪音非常敏感，在現有安排下，每晚十一時後已沒有定期航班升降（在香港，約在凌晨三點仍有定期航班升降），這亦大大限制了希斯路機場兩條跑道的使用量和拓展，機場可說完全沒有額外航班升降時段（landing slot）。

至於希斯路機場的飛機停泊費，則是全歐洲最高的。自歐美在 2007 年簽訂《開放航空》協議後，促進了希斯路機場的一些開放政策，包括容許航機的升降時段可以在航空公司之間作自由交易；據悉在 2008 年期間，意大利航空（Alitalia）出售三個時段，共值 9200 萬歐羅，反映了希斯路機場所能提供航機升降服務的經濟價值。

2009 年，希斯路機場共有 460026 班航機升降（比 2005 年下降約一萬航班），已給巴黎、法蘭克福和阿姆斯特丹的機場超越；旅客人數的優勢亦逐漸減少（2009 年的旅客人數下降至六千六百萬）；它所服務的英國本土機場，亦由二十一個大幅下降至七個，國內航班的旅客只佔整體旅客的 8%。

分析六大「病因」

希斯路機場的容量不足，因而須要盡快興建第三條跑道，這結論應該是顯而易見的。事實上，早於 2003 年，英國運輸部就曾建議興建第三條跑道，延至 2009 年 1 月，英國政府才批准它興建第三條跑道和第六客運大樓。然而，反對者（主要以環保為理由）向法院申請司法覆核，法庭裁定政府須為此擴建計劃重新進行檢討；英國政府最後宣布取消該機場的擴建計劃。至於各主要政黨對第三條跑道的擴建需要未有任何共識，令希斯路機場的服務水平將會繼續下滑。

希斯路機場衰落的成因，有幾點值得香港

借鑑：

一、英國機場在戴卓爾夫人年代轉為私有化，主要目的是籌集資金。希斯路機場由一家公營的壟斷機構轉變成一個受監管的私營壟斷機構，可惜政府監管不善，嚴重影響旅客、航空公司和國家的利益。

二、為了爭取最大利潤，長期不主動計劃興建第三條跑道和改善其他基礎設施，令服務水平不斷下降。

三、英國各主要政黨對第三條跑道的迫切性和重要性並無共識，反映各執政黨會有不同的考慮和決定。

四、希斯路機場非常接近民居，市民對興建第三條跑道反應 烈。

五、政府對環評法例和程序的要求，須以誠意和專心處理，不可大意，否則費時失事。

六、英國競爭委員會可監管英國機場運作，其研究結果對促進競爭和保障旅客利益非常有用。香港機場雖然管理完善，亦應受「競爭法」的監管，避免發生反競爭事件。