

香港機場做好長遠規劃，提升航空競爭力

群策學社青年策略師 簡昌恆

香港國際機場是全球最優秀和最繁忙的國際航空樞紐之一。為滿足長遠的航空交通需求量，機管局近月展開《香港國際機場2030規劃大綱》公眾諮詢，分析了兩個未來20年的發展方案，其中填海興建第三條跑道以提升容量的方案引起各界關注。

位於赤鱸角的香港國際機場 1998 年啟用，2010 年客運量達 5090 萬人次，貨運量為 410 萬噸，但目前的系統容量料於 2017 年飽和。然而，要擴大機場系統容量，並不是一朝一夕的事，而是需要前人種樹，最少十年後的後人才可以乘涼。所以，提升香港航空競爭力，此時不發，更待何時？

回看射雕處，舊啟德機場於1990年代已經遠超飽和量，加上只有一條跑道，平均每小時升降班機達36次，繁忙時間接近每分鐘一班，是安全考慮下之極限。當時，港英政府宣佈興建新機場，以免香港蒙受直接經濟損失4200億港元。赤鱸角機場造價高昂，啟用初期曾一度出現混亂，引起各界質疑及批評。隨著第二條跑道於1999年5月啟用和各項擴展計劃完成，公眾當年對機場發展的疑慮一掃而空。過去十年香港國際機場先後近40次獲推選為「全球最佳機場」，是全球最繁忙的貨運機場，以及第三大國際客運航空樞紐。民航處公佈機場在2011年4月23日創下單日航班升降數目新紀錄，共有1003架次航機升降。雖然種瓜不一定得瓜，種豆不一定得豆，可以肯定的是現在子彈不飛，機場2030也不會「飛」。

香港的基建發展必須提升經濟的競爭力，有效促進香港各行各業，包括發展四大經濟支柱，推動六大優勢產業。機場除了為旅客提供服務外，它提供 65000 個直接職位，支撐經濟發展，各行各業都依賴人流和貨流去運作及相互競爭。提升航空競爭力讓香港能夠進一步發展，加強與內地的聯繫，加強香港連通世界的的能力。所以，香港機場發展的需要是不容置疑。我們亦不願意看見機場原地踏步，問題是「如何和怎樣」提升香港航空競爭力，以免行差踏錯。

珠三角航空競爭錯在錯位發展，五大機場（又稱 A5）集中在方圓 200 多公里的土地上，香港、澳門、廣州、深圳及珠海機場的角色及腹地有部分重疊。合指一算，現時香港機場有兩條跑道；深圳寶安機場有兩條，有意建第三條；珠海

機場有一條；澳門機場有一條；廣州白雲機場將有第三條，目標是五條跑道。總計，環珠三角現時有九條跑道，未來將會有至少十三條跑道。

雖說機管局研究發現，五大機場客貨容量在未來 20 年的預期增幅，未能應付 2020 年未能滿足 3300 萬人次區內客運需求，2030 年更高達 1.47 億人次，我們能否力拼容量之餘，智取國際和國內航空市場。《孫子兵法》闡述人無我有，人有我優，人優我多，人多我走。香港機場能否在有效利用區域資源，兵分兩路，一方面興建新跑道，一方面爭取其他機場合作，使更多航空公司落戶？

中央政府早在「十一五」的規劃說明，各省、市、自治區及特別行政區須做好各種運輸的相互銜接。中央政府在「十二五」規劃中，支持香港鞏固和提升國際航運中心的地位，更首次提出支持香港發展高價值貨物存貨管理及區域分銷中心。香港和深圳需要智取海港和空港合作，打造世界級的港口群。

珠三角若要共同推動形成全球性的優質生活圈、物流中心、貿易中心、創新中心和國際文化創意中心，需在及時打破混戰局面，鼓勵多類型跨界合作。《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》(CEPA)方案實施後，2001 年初香港機管局建議進一步融合。2001 年 7 月底香港國際機場舉行首屆「珠江三角洲五大機場研討會」代表表示將更緊密合作。

可惜，港深機場的進一步港合作，近兩年始終未有結果。深圳機場處理國內航班遠較香港機場為多，服務到國內二、三線城市。目前，兩個機場之間僅有高速渡輪和大巴服務。我們有必要落實港深機場高速跨境鐵路，加強兩個機場之間的聯繫，只要列車以每小時 140 公里的速度行駛，來往深圳寶安及香港赤鱗角僅須 17 分鐘。

環看全球大城市，紐約有肯尼迪、拉瓜迪亞、紐華克自由三大機場；倫敦有希斯洛、史丹史德、格域三大機場；東京有羽田、成田兩大機場；首爾有仁川、金浦兩大機場；北京首都正興建第二個國際機場；上海有浦东、虹橋兩大機場。大城市的機場之間都設有或規劃高速鐵路聯繫。如果港深機場簡化通關，珠三角居民會增加來香港機場次數。外國航空公司定會看準一條與內地掛鈎的跑道，兩個和國際國內聯繫的機場。再參考歐洲法國、德國、瑞士等國的機場與高鐵 AVE, ICE, TGV, Eurostar 歐洲之星等列車無縫接合。香港機場要連接高鐵西九龍總站、深圳北站及福田站，有助吸納廣州、東莞、深圳客運需求，將大大提升航空競爭力。

總而言之，香港機場要做好長遠規劃，提升航空競爭力，也要與時並進，優化跨境交通網絡，協調鄰近地區發展，以提升香港作為國際空運及物流中心的地位。