

責任編輯：龍森娣 王文嫻 美術編輯：馮自培

# 暴亂損競爭力 穗深奮起直追 港擴陸空聯運求存

面對穗深兩地機場崛起，香港國際機場正積極融入粵港澳大灣區的發展當中，機管局推出四招便利灣區旅客經港機場來往世界各地，包括在港珠澳大橋口岸增設服務櫃檯、發展多式聯運、增加城市候機室數目及興建多式聯運轉客運大樓等。機管局發言人回覆《大公報》查詢時表示，機場客、貨運量將隨經濟發展持續增長，會繼續完善跨境交通網絡，另會密切留意因中美貿易戰及近月社會衝突帶來的影響。

大公報記者 林靜文

隨着港珠澳大橋的落成，以及廣深港高鐵香港段通車，進一步增強了香港機場與大灣區的交通聯繫。機管局發言人指出，目前已在港珠澳大橋各個口岸及高鐵西九龍站設立服務櫃檯，旅客可進行值機及行李寄倉服務。

## 城市候機室擬倍增至29個

為配合大灣區旅客需求，香港機場現在大灣區不同地方設有15個城市候機室。機管局發言人表示，未來數年城市候機室數目將增至29個，便利區內旅客，同時進一步加強樞紐功能。

此外，機管局將繼續發展多式聯運，積極推動開展多式聯運代碼共享，進一步擴大灣區內的境內外航空網絡。其中，國泰與港航已推出結合機票及跨境船票的代碼共享產品，未來將會有更多相關產品推出。國

泰也曾指出，繼開辦海空代碼共享後，下一步將拓展空陸聯運。

加拿大航空香港及南中國區總經理林漢基看好大灣區航空發展潛力，正以香港作為華南地區航班服務中樞，積極與華南各地旅行社合作，吸引灣區居民來港乘坐飛機到加拿大。

香港機場去年客運量較廣、深分別多約12%和51%，貨運量多約1.7倍和3.2倍，後者優勢十分明顯。作為全球最繁忙的貨運機場，香港空運運輸業協會副會長林志偉認為，縱然大灣區內國際機場服務及航班日增，影響本港部分貨量選用廣州等其他機場出口，惟隨着旅客逐年提升，客機機腹貨也會大增，他對客機帶來的貨流前景樂觀。目前，香港利用客機或貨機出口的貨物各佔一半。



香港國際機場正積極融入粵港澳大灣區的發展

值得注意的是，近期受到暴力衝突影響，旅客訪港意欲減，港機場旅客量已連續兩個月錄得下跌。暴亂成為港機場發展的阻力。分析認為，儘管深圳和澳門機場受國際網絡布局所限，料只會錄得平穩增長，但北、上、廣機場國際網絡覆蓋廣，可容納500萬名原計劃來港的中轉客。2017年，香港機場來自大灣區的中轉旅客約1400萬人次，佔整體客量約五分之一。

「要做大個餅，唔係從人哋袋度攞錢，你着數、我輸咗，係要一齊協同發展，大家才着數。」立法會航運交通界議員易志明認為，根據各城市定位，廣州機場應具備國際和國內航線，深圳機場以內地航線為主，至於作為國際航空樞紐的香港，則要進一步完善國際航空網絡。

易志明又引述民航局回覆指，正組織開展有關政策制定工作，並針對多個機場的基礎設施、功能定位、互聯互通及協同機制等關鍵問題，開展深入研究。另為加快粵港澳大灣區民航協同發展，會充分發揮市場在資源配置中的決定性作用，和更好地發揮政府作用。

## 盼灣區試點放寬空域限制

市場普遍關心的空域問題，易志明認為，儘管空域有限制，但三方可更好的協調發展。航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會成員劉洋指出，本港應善用中央支持，夥同大灣區內其他主要機場共同提出放寬空域限制的要求，並以粵港澳大灣區作為先行先試區。

香港空運運輸業協會副會長林志偉

立法會航運交通界議員易志明

航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會成員劉洋

## 各方談航空人才發展

航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會成員劉洋：港可成航空人才輸出中心，為內地、東南亞，乃至「一帶一路」沿線國家輸出航空人才。此外，本港還有條件發展成為航空仲裁中心。

立法會航運交通界議員易志明：全球航空業對機師等航空人才需求大，不少本地大學亦推出航空相關課程，如飛機維修等，香港可以在這方面發揮自身優勢。

機管局發言人：為航空業持續增長及培育人才，機管局成立了香港國際航空學院，在2018/19年度，香港國際航空學院共為4萬名學生提供逾1200個培訓課程。

## 香港機場客運量



## 機管局內地拓合營 冀實現共贏

珠三角空域被戲稱為「全世界最複雜」的空域，過去十多年來，一直流傳區內機場將通過收購合併、股權互換等形式達成聯盟，又指曾研究設立融合的空管中心，也有人促組成經濟利益共同體，但似乎都無疾而終。然而，早在2006年，香港機管局便與珠海市國資委合資成立珠港機場管理公司，機管局持股55%。機管局發言人表示，期望透過與內地合作夥伴分享管理專業知識，提升香港與內地機場的競爭力，促進中國航空業發展。

珠海機場去年客運量同比大增21.7%至1120萬人次，國內貨運量亦升逾24%，飛機起降量攀升超過16%。機管局發言人指出，通過引入香港國際機場先進的經營管理理念，珠海機場不斷拓展航線網絡、增加航班，以及提升安全保障。

機管局發言人期望，能與內地機場管理層就機場發展策略、管理及營運等方面，進行更緊密的經驗及意見交流，更加完善彼此之間的管理和營運，提升各自競爭力。機管局還在

2006年購入杭州蕭山國際機場35%股權，其後更與上海機場集團成立合資公司，管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務。

立法會航運交通界議員易志明認為，香港機場可加強與珠海的協作，「內地唔同城市的貨源運到珠海機場，經港珠澳大橋『跨境一鎖』直入港機場拼裝，反之亦然。」而「空陸空」協作，本港可把握內地跨境電商商機加強兩個機場之間的合作。

## 「一城多機場」協調顯不足



香港國際機場航線航班較多，在珠三角的地位短時間內難以動搖

機管局機場運作及設施規劃部門總經理林華貴，近日隨香港航運交通界訪京時談及，目前區域內五個機場的航點和客源出現重疊，區內民航區域有限，建議中央政府可協調大灣區機場群發展，成立包括各機場代表在內的高層次統籌小組，共同發展大灣區空運業。國家發改委代表認為，香港國際機場航線航班較多、加上港珠澳大橋建成後為機場帶來很大支撐，相信在珠三角的地位難以動搖。

粵港澳大灣區內有五個主要機場，林華貴直言，雖然「一城多機場」在其他國家都

有出現，但區內因協調不足，導致五機場航點和客源重疊，各機場又積極推進機場擴建工程。

國家發改委代表回覆指，大灣區內機場較多、空運結構較複雜、結構性矛盾較突出，其發展必須突破行政區塊的分割，未來會深入研究區域內機場的分工定位、空域設計、空管運營方案等，推動區域機場資源整合共享，合作共贏，呼籲業界與粵港澳大灣區領導小組就有關議題加強溝通協調。

## 合作在於行動 而非「高談闊論」

從珠三角機場群，到粵港澳大灣區機場群，有關區域的機場群發展問題由來已久，合作的方向離不開「錯位發展、優勢互補」這八個大字，發展的問題也離不開空域限制、航點客源同質化、競爭激烈等，這次一連三版的「灣區機場大門法」系列，闡述了區內廣州、深圳和香港這三個主要機場如何配合《粵港澳大灣區發展規劃綱要》建設世界級機場群。

然而，從三方面的發展來說，廣州和深圳忙於建跑道、拓展國際航線、發展智慧機場，搶佔香港的市場份額；香港則忙於鞏固自身優勢，增加「經港飛」旅客，拓展貨運。

但對於如何合力發展，則仍各自有自己的「小算盤」，廣州志在如何將「經港飛」變成「經廣飛」、深圳「主動」承擔香港因容量趨於飽和而外溢的業務、加快拓展國際業務。至於香港機場，早前一度成為暴力衝突的主戰場，近日亦疲於應對暴力衝突持續帶來的影響，而8月和9月的客運量紛紛錄得雙位數跌幅，情況令人擔憂。廣深兩地機場更是瞄準是次「機遇」，上演一場「搶客大戰」。

對於市場提出引入專業諮詢機構的力量、建立跨行政邊界的協調監管機構，成立高層次的統籌小組等，各方在過去十多年來也只是停留在「高談闊論」階段，錯位發展變成各自發展，拚硬件、拚服務，即使有協調大會機制，各方也只是流於空泛論述，預期的協同效益與協調合作仍是個問號。如今粵港澳大灣區這個大發展機遇下，期望三大機場利用國策優勢，以灣區整體長遠利益為重，真正做到協調發展、優勢互補！

## 數看香港機場

