

# 中國首季GDP增5.3%超預期

### 中國經濟亮點

#### GDP增速超预期

- 一季中國GDP達到296,299億元(人民幣,下同),按不變價格計算,同比增長5.3%,比上年四季度環比增長1.6%。國家統計局指增速高於很多人預期,但符合實際。

#### 工業加速恢復

- 一季中國規模以上工業增加值同比增长6.1%,增速比去年同期和去年四季度均有提高,表明工業經濟回升向好。

#### 服務消費穩增

- 一季,中國服務零售額同比增长10%,明顯高於同期商品零售額增速。同期,居民人均服務性消費支出同比增长12.7%,高於居民整體消費增速4.4個百分點。

#### 外貿規模新高

- 得益於貿易夥伴多元化、民企活力凸顯,一季中國進出口規模歷史同期首次突破10萬億元,同比增长5%,增速創6個季度以來新高。

#### 新質生產力顯效

- 新興產業加快發展,一季中國規模以上高技術製造業增加值同比增长7.5%,比去年四季度提升2.6個百分點。

#### 就業開局良好

- 一季中國城鎮調查失業率平均值為5.2%,比上年同期下降0.3個百分點。3月份全國城鎮調查失業率為5.2%,比上年和上年同月均下降0.1個百分點。

資料來源:新華社、中新社

相關新聞刊 A5



▲粵港澳大灣區80公里半徑範圍內有七個機場,學者倡議減少同質化競爭,協調分工,更好發揮香港航空業優勢。圖為香港國際機場。

## 求變創新系列 1

編者按:

中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍日前表示,香港要實現由治及興,就是要把香港的獨特地位和優勢鞏固住、發揮好,進一步提升國際競爭力。香港融入大灣區發展,航空業是重要一環。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出「建設世界級機場群」以及「推進大灣區機場錯位發展和良性互動」,但過去多年區內機場呈現競爭明顯、協調不足的情況。

《大公報》今起推出「求變創新」系列,分析大灣區機場發展現狀,研究新情況,探索新思維,讓香港航空業繼續發光發亮,為促進大灣區發展拋磚引玉。

# 專家倡用新思維 減少同質化競爭

# 灣區機場須協調

# 香港優勢待發揮

香港正站在由治及興的新起點,粵港澳大灣區建設亦進入加速度、縱深推進的新階段。航空業是香港傳統優勢產業,要進一步發光、發熱,用新思維把握好大灣區發展機遇十分重要。

專家指出,目前大灣區主要機場航線網絡重複建設情況普遍,同質化競爭激烈,且區內空域結構複雜、機場群呈多中心發展格局。多位專家學者建議設立更高層次的協調機制,參考粵港澳大灣區建設領導小組的模式,成立大灣區航空業委員會,從中央層面進行協調,提出機場間交叉持股;統籌分配航權、航線和進一步釋放空域資源等方式。

大公報記者 林靜文、曾敏捷、方俊明

現時粵港澳大灣區80公里半徑範圍內有七個機場,航線網絡遍及全球主要城市,聯通全球230多個航點,旅客年吞吐能力達2.2億人次,客貨運量位居全球主要灣區首位。根據廣東交通運輸部門估算,到2035年,粵港澳大灣區將擁有七個運輸機場、17條跑道,旅客吞吐量達4.2億人次,貨郵吞吐量超過2000萬噸,客貨保障能力比2020年約提升一倍。

### 空域少航量大 機場定位重疊

不過,珠三角地區空域素有「全世界最複雜空域」之稱,因區內空域涉及廣州、珠海、香港三個空域管制區,分屬香港民航處及國家民航局管理,加上香港與內地空域制度等存在諸多差異,造成有限的空域資源未能充分利用,恐怕會成為制約大灣區航空業發展的樽頸。

香港中文大學航空政策研究中心政策及知識轉移主任袁志樂指出,區內民航空域佔比少、航班流量大,導致空域資源緊張,隨着疫後航空業復甦,加上各地機場都在積極推展擴容項目,空域不足問題將日益凸顯。

除了空域問題,中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥也認為,廣深港三大機場的航線網絡重複性尤為明顯。以疫前的2019年三機場布局航線情況來看,三機場均布局了21個國家的航線,兩機場有重複布局的國家高達35個,這導致機場間互搶客源情況較嚴重。他直言,儘管灣區五大機場自2001年起年年開會,但同質化競爭、定位重疊、空域虛耗等問題仍未解決。

### 國家部委協調監管 效果更佳

事實上,早有專家學者指出,大灣區航空業要協同發展創共贏,便要加強各機場和基地航空公司之間的統籌及協調,如何以創新性的方式解決問題尤為重要。

其中,全國政協委員、太古集團董事鄧健榮建議,設立更高層面(如國家層面)的協調機制,參考粵港澳大灣區建設領導小組的模式,成立大灣區航空業委員會。「該委員會可以由中央政府、廣東省政府、兩個特區政府、大灣



▲廣州白雲機場。

## 大灣區機場群現況

80公里半徑範圍內有7個機場

- 區內包括香港國際機場、廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場三個國際航空樞紐,澳門國際機場和珠海金灣機場兩個幹線機場,以及佛山沙堤機場和惠州平潭機場兩座支線機場,機場密度高。

### 航空需求增長迅速

- 區內航線網絡遍及全球主要城市,預計到2035年旅客吞吐量達4.2億人次,貨郵吞吐量逾2000萬噸,客貨保障能力比2020年約提升一倍。

### 各大機場加快擴容建設

- 區內主要機場均在開展擴容建設,還將新建一個珠三角樞紐(廣州新)機場,到2035年,區內七個機場將有17條跑道。

### 空域結構複雜

- 大灣區呈「一國兩制三法域」,設有香港、珠海、廣州三個航空管制區,分屬香港民航處及中國民用航空中南地區管理局管理,兩地飛行高度層、空域制度、信息交換等存在諸多差異。



▲《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確提出「建設世界級機場群」以及「推進大灣區機場錯位發展和良性互動」。圖為香港國際機場。



## 大灣區機場群待解決問題

- 需求增長快,空域資源緊張。
- 空域結構複雜,窒礙發展。
- 航線網絡重複建設情況普遍,同質化競爭激烈。
- 多中心發展格局,統籌協調難度大。

資料來源:大公報記者整理

責任編輯:劉仁杰 美術編輯:王彩洋 麥兆聰