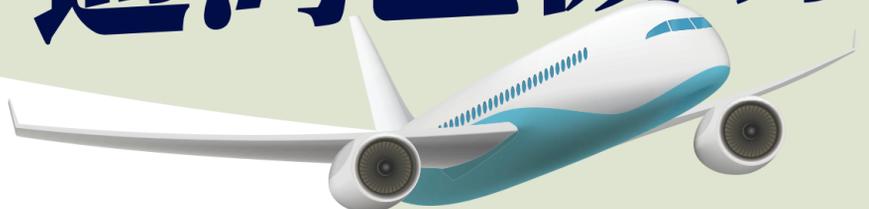


▼專家和議員提倡打造「機場快線2.0」，接駁香港和內地機場。

大公報航空業座談會 專家議員建言

打造機鐵2.0 打通灣區機場



發達的航空運輸能力和臨空經濟是世界級灣區的核心增長極之一。《大公報》日前舉辦「創新求變 聯動騰飛——大灣區航空業新質生產力」座談會，出席座談會的業界持份者、專家及議員提出多項大灣區機場群協同發展倡議，包括打造「機場快線2.0」，接駁港深兩地機場，強化多式聯運；擴大「東莞空港中心模式」，滿足內地高附加值產業對航空運輸需求，同時讓香港更好融入和服務大灣區等，共同打造高質量、高效能、可持續、更具國際競爭力的世界級機場群。



聯動騰飛



掃一掃有片聯

大公報記者 曾敏捷、陸九如、實習記者蔣夢宇

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。國家近年發布多項政策，鼓勵粵港澳大灣區機場群發展，建設世界級機場群。

做好協調機制 按定位分配資源

出席大公報座談會的多位業界代表、專家及議員認為，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，區內空域結構複雜、機場群呈多中心發展格局，需引入新思維，設立更高層面的協調機制，就不同機場之間的差異化定位分配資源，創新聯動合作模式，強化大灣區機場群協作，才能促成大灣區機場群聯動騰飛，互惠共贏。

立法會議員張欣宇指出，香港作為「空鐵聯運」模式的先行者和受益者，隨着大灣區基建互聯互通程度逐漸加深，香港應該把握港深西部（洪水橋至深圳前海）鐵路和港島西至洪水橋鐵路建設的機遇，在欣澳站接駁至現有的機場快線軌道，打造「機場快線2.0」，實現香港機場和前海核心商業區的直達鐵路連通，甚至接駁至深圳機場。

張欣宇估算，參照現時機場快線載客量計算，「機場快線2.0」一年載客量可接近1500萬人次，有潛力讓接近20%的機場旅客受益，亦將成為香港機場三跑道落成後，達至全年1.2億人次增長目標的重要配套和保障。他相信，項目可大大便利從深圳、東莞及廣州出發的旅客，通過鐵路直達香港機場，不但令香港機場作為粵港澳大灣區內的國際樞紐機場地位更加鞏固，同時使港深兩地機場在未來分工和配套服務更加精細化。

中山大學港珠澳三角研究中心鄭天祥教授建議，應盡快開通廣州、深圳至香港三大機場的高鐵聯線，並將機場鐵路延伸至內地，以進一步強化機場群之間的聯繫。另建議在大嶼山西建設新港口，與港珠澳大橋和機場聯動發展，打造多式聯運模式。鄭天祥亦建議，善用港珠澳大橋，將大橋與即將投入使用的深中通道協同運作，形成環城公路，這將有助香港機場吸引周邊地區客源。

香港中文大學（深圳）高等金融研究院政策研究員練卓文表示，香港應該主動向深圳合作，將深圳至港珠澳大橋的連接線設計為公路鐵路兩用，公路可連接深港珠大橋至珠海，鐵路則通至香港機場。這種設計可以連接深中通道和深江鐵路，加強香港前往內地的高鐵城軌網絡。練卓文認為，隨着深中通道、深珠通道以及深江鐵路的規劃開通，締造雙贏局面。



▲《大公報》日前舉辦「創新求變 聯動騰飛——大灣區航空業新質生產力」座談會，一眾嘉賓就大灣區航空業融合創新發展建言獻策。大公報記者林少權攝

深圳在大灣區的樞紐地位不斷加強。香港應該與深圳共同規劃，增強大灣區內的交通聯繫和經濟發展。

運輸局：為鐵路延伸預留土地

運輸及物流局副秘書長洪思敏回應提問時表示，香港洪水橋接駁深圳前海鐵路項目，首階段研究工作已完成。由港深政府合作成立的「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，已有共識推進項目，並因應兩地的社會發展及經濟需要，聚焦洪水橋至前海段，同時為鐵路向南及向北延伸預留了土地，在日後有需要時作延伸發展。

洪思敏又提到，香港機場管理局正在大橋港口岸人工島發展兩個自動化停車場，包括「轉機停車場」及「訪港停車場」，其中「轉機停車場」供以自駕方式經大橋抵港，然後往香港機場乘坐國際航班的廣東及澳門旅客使用，過程中旅客不需入境香港。她表示，特區政府及機管局會繼續積極與大灣區的機場進行戰略合作，善用區域資源，提高服務效率，共同推進粵港澳大灣區世界級機場群的協同發展，締造雙贏局面。

大灣區機場群 協同發展倡議(部分)

強化多式聯運

透過加強大灣區機場之間的陸路及海路聯繫，包括建設接駁大灣區樞紐機場的鐵路網、在機場附近建設港口等，提供更多客運及貨運的多式聯運服務。

擴大「東莞空港中心模式」

「東莞—香港國際空港中心」令內地出口貨物可在空港中心「一站式」辦理海關通關手續、完成航空安全檢查和打板，通過海運直達香港機場裝機發往全球，該模式可擴展到更多產業集聚區，滿足內地高附加值產業對航空運輸需求，同時讓香港更好融入和服務大灣區。

研究在機場落實「一地兩檢」

在香港機場落實「一地兩檢」，有助增強香港機場中轉功能，便利內地與海外旅客以香港作為中轉站，帶旺物流及資金流，利好大灣區發展。

發展低空經濟

低空經濟將改變傳統的商務出行、物流運輸方式，承接國家大力推動低空經濟發展東風，加強與周邊城市通用機場合作，開闢新的低空物流路線、商務航線，對香港未來發展意義重大。

打造航空文旅產業圈

香港大嶼山本身有豐富的旅遊資源及會議博覽基建，若強化機場城市建設，引入購物、美食等元素，並與珠海、澳門合作，充分利用港珠澳大橋，把三地的資源互補，可打造航空文旅產業圈。

資料來源：「創新求變 聯動騰飛——大灣區航空業新質生產力」座談會

倡港機場「一地兩檢」 強化中轉功能

創新模式

為優化粵港澳大灣區區域民航協同發展，助力灣區聯通世界，有參與大公報航空座談會的航空公司代表及學者建議在香港國際機場實施「一地兩檢」，增強香港機場中轉功能。他們認為，在香港機場落實「一地兩檢」意義重大，會是航空業的創新合作模式，安排可望提高通關效率，節省旅客時間。

大灣區航空地面服務總經理簡浩賢認為，若在香港國際機場推進「一地兩檢」，能體現國家賦予香港國際機場的角色，可更方便旅客中轉至內地不同城市，「我們將聯動和聯通時間做好，客戶透過我們中轉內地和國際。」他相信香港本地航空公司持份者將會支持相關政策，持續做好有關工作。

內地民航專家李瀚明表示，「一地兩檢」對香港意義重大。他認為，高鐵經驗顯示，「一地兩檢」等通關機制創新，方便港人前往不同地方公幹消閒之餘，亦便於內地旅客往來香港。香港機場若實施「一地兩檢」，將有助香港更好連接內地城市，亦可吸引更多中外旅客經本港往來內地和海外地方，有利鞏固及發展香港的國際樞紐地位。惟他認為，在香港機場實行「一地兩檢」相較高鐵西九龍站而言，牽涉更複雜的法律和實踐問題，需要進一步討論。



▲現時高鐵西九龍站已實施「一地兩檢」模式，相關經驗可供機場參考。

《大公報》「求變創新」系列 探討灣區航空業協同發展

話你知

《大公報》早前推出「求變創新」系列報道，分析大灣區機場群發展現狀，探討大灣區航空業協同發展，推動大灣區航空業在新階段的新發展。系列1指出，大灣區機場群同質化競爭激烈，多位專家學者建議從中央層面設立更高層次的協調機制，統籌分配航權、航線等。系列2提到，大灣區機場群有競爭也有合作，包括區內五大機場早於2001年合作探索打造珠三角地區的航空服務品牌，以及自2004年起，香港民航處、中國民航局及澳門民航局

成立工作小組，制訂優化航空交通管理和規劃措施。有分析認為，機場群合作體制機制亟待創新，實現合理分工和差異化經營尤為關鍵。香港運輸及物流局表示，三方工作小組積極探索應用新導航技術，提升灣區空域運行效率。系列3指出，為優化粵港澳大灣區區域民航協同發展，助力大灣區建設世界級機場群，議員、學者及航空業界均呼籲政府研究落實在香港國際機場實施「一地兩檢」，助香港機場「無縫銜接」內地航空網絡，賦能「內聯外引」優勢。



▲《大公報》上月推出「求變創新」系列，探討大灣區航空業協同發展，引來社會熱烈反響。

相關新聞刊 A2·A23·A24