

推動差異化定位 灣區共建世界級機場群

內地國慶長假期香港迎來大批遊客，黃金周首六天共錄得 111 萬人次內地遊客入境，料整個黃金周結束時，內地入境旅客人數有望達到 120 萬人次。其中有部分遊客選擇短暫遊覽香港後，經由香港乘搭國際航班前往外國度假。香港作為國際航空樞紐，國際航線的豐富程度及航班頻密程度，在粵港澳大灣區範圍內具有絕對優勢。但同時，區內深圳、廣州等機場發展勢頭迅猛，大灣區空域負載不斷增大，如何協調區內機場發展，成為各地需要面對的重要發展課題。

目前在珠三角空域，設有香港、珠海及廣州三個空域管制區。隨着航空業在區內的迅猛發展，珠三角空域已經成為全球最繁忙，且最為複雜的空域。早於 2015 年已有專家學者指出，現時的空域設計恐令香港三跑系統難以完全發揮成效。長遠而言，大灣區各地將繼續受空域資源持續稀缺的影響，形成「此消彼長」的零和困局，制約大灣區航空業的可持續發展。

全面統籌協調區內空域資源

而越發擁擠的珠三角空域，亦會造成更加嚴重的航班延誤及「空中塞車」。這不僅對各個機場的運作和旅客滿意度造成挑戰，亦將因飛機引擎被迫更長時間運作，製造更多的碳排放，對環境造成更大污染。上述客觀因素，都不斷提醒着大

灣區航空業需從制度層面，全面統籌和協調空域資源。

空域擁擠並非大灣區獨有，那麼在一個區域內，各地機場是否都應朝着「多大全」的方向發展？從世界其他地區的發展經驗而言並非如此。在航空業發達的紐約灣區，共有 3 個主要的民航機場，其中甘迺迪機場以國際航線為主，紐瓦克機場則國內國際航線兼顧，拉瓜迪亞機場則以國內市場為主。而東京灣區則以成田機場負責國際航線，羽田機場主攻國內航線，形成「一外一內」的發展關係。

進一步分析，這些有差異的發展定位，亦並不是非此即彼的關係。以紐約灣區為例，甘迺迪機場也提供較高頻次的國際主要航線航班，紐瓦克機場則側重國內國際航線的全面覆蓋，拉瓜迪亞機場國內航線的日均航班頻次最高。

對照大灣區，港深兩地機場亦在發展過程中各有聚焦和側重。香港以鞏固提升國際航空樞紐地位為核心要務，堅持不斷拓展國際客貨運新航線航點，現時有約 150 條國際航線，內地航點則為 30 多個。鄰近的深圳機場則以內地航線為主，2023 年深圳機場客運國內航點 125 個，國際及地區 35 個。可見兩地機場的航班組成，已經在市場關係中形成了互補的關係結構。

根據各地機場所公布的最新客運數據，今年 8 月，香港機場客運量約 492 萬人次，深圳機場約 557 萬人次。東京成田機場 6 月旅客吞吐量約 323 萬人次，羽田機場約 193 萬次；紐約三大機場 7 月合共客運量約 1368 萬人次。若將香港機場與深

圳機場的月度客運量數據相加，數字將大幅超越東京灣區機場群，更接近紐約灣區機場群的客運數據。兩地機場若能進一步互聯互通，勢必進一步放大香港在國際航線，以及深圳機場在內地航線的優勢，形成新的共贏關係。

而要推動兩地機場進一步的合作發展，縮短連結兩大機場的交通時間是最重要的課題。參考紐約灣區，紐約三大機場間的距離均在 50 公里以內，甘迺迪機場與紐瓦克機場的距離為 33 公里，與拉瓜迪亞機場則僅有 17 公里，這都為跨機場中轉和換乘提供了有力條件。而事實上，香港赤鱗角機場與深圳寶安機場的直線距離只有 37 公里，與紐約情況相若，有着進一步打通陸路連結的充分可行性。

實際上，有關兩地機場建立陸路連接的探討一直存在，但彼時深圳機場的規模與今時難以相提並論，有關設想一直未能成行。但隨着深圳機場不斷升級擴容，其在內地航線的航點數量、航班頻次、機票價格等方面，在區內已經具備相當競爭力。兩地恢復正常通關後，不少港人選擇北上旅行，其中一部分便選擇使用深圳機場，以相對適宜的價格飛到內地的旅行目的地。這一現象足以見得深圳機場在內地航線方面的吸引力。

研設灣區航空發展委員會

而隨着港珠澳大橋的啟用，香港機場與珠海機場展開合作，探索開發「經珠港飛」政策，實現了「空—陸—空」國際聯程轉運，充分印證通過陸路聯接機場，實現

跨境中轉的可行性。未來更可透過實施「一地兩檢」、「合作查驗、一次放行」等創新通關模式，進一步提升跨境航班中轉的效率，為旅客帶來更加無縫的中轉體驗。故此，港深兩地機場的鐵路連結工程，值得兩地政府提上日程，認真研究。

而要實現大灣區航空業的協同發展，避免陷入同質化競爭的困局，筆者認為，可以借鑒紐約灣區的管理經驗，成立類似紐約新澤西港務局的管理機構。該機構作為跨州管理機構，負責管理新澤西州和紐約州包括機場在內的重要交通基建。紐約灣區機場群的科學分工，便得益於港務局的管理統籌。大灣區亦可從頂層設計入手，成立「大灣區航空發展管理委員會」，在中央有關部門的統一部署下，實現大灣區各地航空的協同發展，優勢互補。此舉不僅可從更高層級，有效梳理三地空域資源問題，亦可依據市場變化，發展需要，更科學地為各地機場發展制定方向。使得大灣區航空真正形成各有側重、優勢互補的差異化共贏格局。

要建立起高層次的管理機制和體系，不僅需要三地政府達成共識，亦需要創新思維，打通制度對接、機制銜接中各環節要素。要成事絕非易事，三地均需拿出深化改革的魄力，並對各自部分發展利益作出讓步，共同將大灣區航空業的「蛋糕」做大做強。只有真正避免同質化競爭，強強聯手，大灣區才能真正實現建設世界級機場群的規劃目標。 民建聯主席、立法會議員