

維持香港國際航運中心及航空樞紐地位
對國家經濟發展極為重要
建議納入“十二五”規劃中

容永祺

2010 年 3 月

提案內容

香港位處中國南大門，亦位於亞洲的中心，擁有優越的地理位置。香港法制健全，稅收低且制度簡單，金融體系成熟，資訊公開，資金流通不受限制，吸引不少跨國企業選擇香港作為亞太區總部；而在過去三十多年，香港更是中國改革開放對外的重要『門戶』，亦是國家的重要國際航運中心及航空樞紐。但隨著國家經濟急速起飛，珠三角地區各自尋求發展，包括大興土木建造機場及港口，造成建設重疊、資源浪費。

直至 2006 年，國家發改委公佈的“十一五”規劃，首次表明支持香港發展金融、航運、旅遊、資訊等服務業，保持香港國際金融、貿易、航運等中心的地位。到 2009 年 1 月，發改委亦公布《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008－2020 年）》，表明珠三角地區要緊密協作，確保在發展機場和港口方面能夠明確分工，布局合理，優勢互補，以保持香港作為亞洲區內重要港口和民航中心地位。珠三角各地區的合作，才開始有一個明確的方向。

香港回歸祖國已經超過十二年，適逢國家“十二五”規劃正在籌劃中，應該將香港及澳門的情況納入規劃，特別是香港作為國際航運中心及航空樞紐的角色，讓香港特區與國家配合發展，共創雙贏局面。

建議

優化珠江三角洲空域安排。作為國際航運中心，必定要有完善及準時的國際航班網絡，但現在珠三角空域要應付五個機場的升降量，加上軍方的需要，在顧及航空安全的情況下，航道容量受到限制，更局限了香港國際機場兩條跑道，無法同時容許兩架飛機抵港和離港，因此應訂立優化珠江三

角洲空域安排的時間表，並更好地平衡軍事和民航對空域的需求，以容納更多航班。

統一空域管理標準。現時珠三角地區被劃分為多個空中交通管制區域分別管理，香港與內地無論在飛行管理，飛行程式、運行標準和平台等，都有不同的制度和標準，增加了運作的複雜度，也造成一定程度的空域資源浪費，如果能夠統一管理空域，統一飛行程式、運行標準和平台，並將空域管理現代化，對於提高空域使用和效率，將有非常大的幫助。長遠而言，可以參考美國或歐盟各國之間的「統一空管模式」，發展一套適合珠三角情況的空管模式。

香港國際機場儘快興建第三條跑道。香港國際機場的使用率，在大部份可用時段已接近飽和，雖然當局正逐步提升兩條跑道容量，預計至 2015 年每小時可供航班升降的數字增加至 68 架次；但各方面估計，兩條跑道的容量在 2018 年將會飽和，所以急需要興建第三條跑道，以配合香港及國家的發展

在互惠互利的原則下開放航權。國家在互惠互利的情況下，研究進一步開放航權予香港航空公司，如開辦由香港經內地城市，再往第三國的航線，並可以在內地接載乘客及貨物往來第三國，或容許香港的航空公司，開辦來往香港與內地城市的串飛航線，以進一步優化香港國際機場的航線網絡，鞏固國際航運中心及航空樞紐的地位。

隨著兩岸關係緩和，兩岸直航服務與需求持續增長，香港和台灣之間的經濟文化交流日益緊密，應考慮促成中港台三地的航空公司可同時經營兩岸三地之間的直航服務，進一步促進兩岸三地的經貿交流與合作。

進一步加強香港與深圳的合作。香港國際機場是國際和區域航空樞紐，深圳機場則擁有強大的內地航空網路，深港機場合作，優勢互補，無疑為兩地和珠三角的經濟和社會發展，提供了新的動力。所以，應儘快規劃港深西部快速軌道交通連接兩個機場，並研究在深圳的前海設置口岸及其他相關設施，在邊檢、清關和航空服務安排上，力爭便利乘客的模式，達致無縫接駁；而前海的整體交通規劃也必須能夠四通八達，全面和深圳以及珠三角城際軌道交通對接，以能夠

發揮作為一個完善的交通樞紐的作用。

在“十二五”規劃充份考慮香港。鑒於全球經濟趨向一體化，區域主導力更形重要，任何發展難以單從城市層面進行規劃。爲了達至對香港，珠三角以及國家最有利的遠景，國家在考慮“十二五”規劃時，應充分考慮香港及澳門的需要。唯有與內地發展充分協調，優勢互補，香港才能夠繼續發揮作為國際航運中心及航空樞紐的功能，爲香港以及國家經濟發展作出更大貢獻。

結語

珠三角地區的國際空運市場發展蓬勃，發展潛力強大。相信整體規劃和協調區內的航空發展，對於全面發揮各機場以至區內整體的經濟發展，進而爲國家經濟發展做貢獻，悠關重要。如果香港能夠趁此次機會積極參與“十二五”規劃，以在國家總體經濟規劃中發揮香港優勢，使香港得以協助國家經濟發展並從中得益，必定能夠創造雙贏局面。