



善用「三跑」新系統 做好「三港」大文章

工商界發光發熱

昨日下午的赤鱘角機場，是萬眾矚目的焦點。同一時間，國泰航空、香港航空的航班分別於中跑道及南跑道同步起飛，大灣區航空一班由舟山抵港的航班於北跑道降落，這標誌着香港航空業邁入「三跑」新紀元。在新發展階段，香港要充分挖掘「三跑」潛力，進一步鞏固香港作為國際航空中心、航空樞紐的地位，振興香港經濟，並為國家開放作出更大貢獻。

造價達1415億元、歷時13年建成的機場「三跑」系統，是香港有史以來規模最大的基建項目，創造了多項香港和世界紀錄。「三跑」系統啟用後，每小時飛機升降量將由現在每小時69架，逐步增至102架。10年後的2035年，3條跑道合共每年可處理1.2億人次乘客及1000萬噸貨物。「三跑」系統將跨越機場本身的基本運輸功能，推動香港從「城市機場」到「機場城市」的蛻變。

行政長官李家超在啟用儀式上指出，今年是國慶75周年，「三跑」今年落成，別具意義；他並對未來機場發展提出了三個要求：首先是要全速恢復航空運力，再創新高峰；二是積極融合灣區優勢，未來將機場城市擴展一倍，帶動民航產業與大灣區各城市合作，共

一流灣區；三是全力拓展國際聯繫，開拓更多航線，特別是「一帶一路」航線，提升行業競爭力。

由於三年疫情打擊，香港機場運輸量一度大幅萎縮。去年初香港全面復常，加上中央惠港、挺港政策陸續有來，包括擴大個人遊城市、增加內地客在港消費免稅額、考慮恢復深圳居民「一簽多行」等，為香港帶來滾滾客流，既有力提振零售、餐飲、酒店等行業，亦為香港機場增添新動能。但也要看到，由於外圍大環境的影響，香港機場貨運量雖已重回全球第一的位置，客運量尚未恢復到疫前水平。「三跑」啟用後要做好配套，盡快補齊人力不足等短板，快速將運力恢復至疫前水平，並在此基礎上實現新飛躍。

香港「三跑」正式營運，亦為共建大灣區提供新動力。深圳、廣州、澳門、珠海都有機場，且在不斷擴大規模，大灣區多個機場並存確存在一定的競爭關係，但只要加強溝通協調，做好市場分工，有利於發揮規模效應，實現合作共贏。事實上，香港可利用現有溝通機制，與周邊機場就空域、航權、客源、人手等方面進行協調。出席「三跑」啟用儀式的國家交通運輸部副部長

徐成光表示，支持香港提升國際航空中心、航空物流樞紐地位，將有一系列政策，為鞏固提升大灣區機場群、港口群的國際競爭力和輻射帶動力，建成具有全球影響力的交通樞紐集群提供支撐。國家的支持，為香港航空業發展突破提供了底氣，增添了信心。

「一國兩制」賦予香港內通外聯的獨特優勢，這是其他城市無法取代的。香港航空業未來發展的重點，不是對內競爭，而在於開拓更多的國際航線，特別是加強與「一帶一路」國家的航空合作，增加新客源。中東、東南亞、南美等市場都是香港的拓展目標。一些非常熱門、趨於飽和的傳統國際航線，有必要盡快增加更多的航班。特區政府及有關部門要抓緊「三跑」機遇，主動出擊。

中共二十屆三中全會提出，健全香港在國家對外開放中更好發揮作用的機制。中央港澳工作辦公室、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍強調，香港以港為名，憑港而興；一定要繼續在「港」字上做文章，要建設好海陸空三個港。「三跑」啟用是進一步建設好「三港」的契機，特區政府和有關部門需要全力以赴，積極作為，做好這篇大文章，進一步推進香港由治及興。

香港中華總商會第54屆會董就職典禮昨日舉行，行政長官李家超以視像方式致賀辭，表示香港的工商界和企業家是推動經濟發展的主力軍，每一位都要積極為香港發展勇於擔當、挺身而出。相信中總將繼續與特區政府攜手合作，促進業界積極發展，主動對接國家戰略，為國家、為香港作出更大貢獻。

連任中總會長的蔡冠深則表示，香港工商界作為促進經濟發展的主力軍，必須因地制宜，不斷改革，鞏固和提升香港的優勢，積極開拓新發展領域，充分把握機遇，以自身所長貢獻國家所需，主動支持特區政府併經濟、謀發展、惠民生。

香港工商界素有愛國愛港的光榮傳統。從新中國成立，到改革開放，再到香港回歸祖國，在各個歷史時期，香港工商界始終憑藉自身獨特優勢，奮力拼搏，靈活應變，推動香港經濟的騰飛，並積極參與國家建設和發展，發揮了重要作用。國家主席習近平早前為祖籍

寧波在香港工商界人士回信，充分肯定他們用實際行動詮釋了薪火相傳的愛國心、桑梓情。習主席勉勵香港工商界繼續發揮各自優勢，積極主動融入國家改革開放大局，為中國式現代化建設添磚加瓦，為實現中華民族偉大復興的中國夢作出新的貢獻。

中央港澳工作辦公室、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍月初在深圳與香港工商界人士座談，亦鼓勵香港工商界人士和企業家堅持以港為家、倚港興業；積極探索新產業、新業態；堅定支持特區政府；堅守企業社會責任；說好香港故事；主動對接國家發展戰略，推動香港融入國家發展大局，在貢獻國家的同時推動香港更好發展。

國家正以進一步全面深化改革推動中國式現代化建設，香港也邁入由治及興的關鍵時期。特別是北部都會區建設，關乎香港未來，正需要工商界發光發熱，主動擔當。工商界挺身而出是香港社會的熱切期盼，更是實現自身更大發展的難得機遇。

學者：大灣區將有七機場17跑道 須有效協調分工

優勢互補實力強 打造世界級機場群

新聞綜述

隨着香港國際機場三跑道系統全面啟用、機管局入股珠海機場，粵港澳大灣區世界級機場群建設，邁入新的里程碑。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。

分析認為，目前區內各機場積極擴容發展，但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，建議建立制度，更好協調發展。

大公報記者 文梓

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》明確表示支持香港鞏固國際航空樞紐的地位，並提出要推進大灣區機場錯位發展和良性互動，以及在大灣區建設世界級機場群。

目前，粵港澳大灣區擁有七座運輸機場、11條跑道，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3座國際航空樞紐，澳門國際機場和珠海金灣國際機場兩座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。

香港打造千億「機場城市」

為更方便區內旅客和商務客往來，各大機場均在紛紛擴容建設，其中香港國際機場除了昨日全面啟用的三跑道系統，還正在打造「機場城市」，整個發展預計投資逾千億元，面積將擴大逾一倍。

除了練好內功，香港國際機場還不斷加強與區內聯繫，發展與大灣區其他城市之間的多式聯運網絡，其中去年12月開通的「經珠港飛」直通客運服務，能發揮港珠兩地機場互補的優勢。香港運輸及物流局局長林世雄日前表示，可把服務推廣至更多香港沒有直航的內地城市，從而結合香港機場的國際航空網絡和珠海機場的國內航空網絡，形成強大的協同效應，以提升香港的國際航空樞紐地位。

在香港國際機場積極發展的同時，大灣區內的其他機場也在發力。其中廣州白雲國際機場，三期擴建工程正在進行，建設第四、第五跑道，預計2025年建成啟用後，旅客吞吐能力將達到1.4億人次、貨郵吞吐能力達600萬噸。深圳寶安國際機場的三跑道擴建工程也在加速推進，預計到2026年年旅客吞吐量將達到8000萬人次、貨郵吞吐量260萬噸。

至於香港機管局剛剛斥資43億元人民幣入股的珠海機場，也正進行擴建工程，包括興建全新的T2航站樓，目標於2025年落成啟用。屆時珠海機場每年將可以處理旅客超過2700萬人次。去年，珠海機場的年旅客處理量

超過1100萬人次。

根據國際航空運輸協會預測，到2030年，粵港澳大灣區航空客貨運需求將達3.87億人次、2000萬噸。

然而，珠三角地區空域素有「全世界最複雜空域」之稱，因區內空域分屬不同民航機構管理，加上香港與內地空域制度等存在諸多差異，還存在航線網絡重複、同質化競爭激烈、定位重疊等問題。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。

倡設國家層面聯席會議協調

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥以疫前廣深港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。

全國政協委員、太古集團董事鄧健榮早前建議，要設立更高層面（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。團結香港基金副總裁兼研究部聯席主席葉文祺也認為，隨着大灣區內各主要機場將在未來數年相繼完成擴建，建議區內各機場之間應建立聯席會議制度，以更好協調整個機場群的發展。

隨着打造粵港澳大灣區「世界級機場群」邁進全面提升期，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。因此，要鞏固和提升香港國際航空樞紐地位、推進大灣區機場發展和良性互動，區內各機場不僅要加強溝通，還要積極探索應用新導航技術，推進大灣區空管運行的創新升級，提升空域運行效率。



◀機場三跑道系統昨日舉行啟用典禮。
大公報記者 蔡文豪攝

大灣區機場分布及定位

