

航，從而吸引更多旅客。他據悉疫情前，有不少廉航打算申請使用本港機場，但當時兩條跑道已飽和，現在三跑道系統投入服務後可引入多些廉航，令廉航的整體佔比，可由現時只有一成逐步增加。

他說，亞洲的廉航市場在這十多年發展非常迅速，在亞洲10大廉航市場中，有5個本地市場的佔有率已超過50%；而在其國際市場中，亦有4個超過30%。香港的廉航業務數量偏少，在2018年只佔11%。香港自2016年在興建第三跑道時，升降時段的使用已趨向飽和，一些境外廉航公司嘗試申請來港，也安排不到適當的升降時段。

他強調，香港整個三跑道系統啟用後，就有足夠的容量配合廉航在香港的發展。這能為香港的航空業注入強大動能，特區政府、航空公司和機場必須作出積極的配合措施，以迎接廉航時代的來臨，特別是邀請內地廉航公司接待更多內地不同城市的旅客來港，為兩地旅客帶來更多元的選擇。

結合灣區優勢擴國際聯繫

他慨歎地說，最近5年，香港在拓展新航線停滯不前，他參考廣州機場的情況，其中兩個長途航點——埃及的開羅和伊朗的德黑蘭，都是有豐富的旅遊資源和充滿商機的“一帶一路”沿線地區。建議特區政府和業界考慮加強聯繫這些“一帶一路”沿線國家，盡快啟動航空協議的談判。

此外，在現時的航權協議中，一些市場的運力使用已飽和，這包括印度、印尼等“一帶一路”沿線國家，特區政府可積極爭取與有關國家簽訂更開放的航空服務協議，以促進香港航空業的發展。再者，特區政府與東盟簽訂“開放天空”協議，也是努力的方向。

他繼續說，廣州機場和深圳機場在疫情後，已快速啟動國際航班。近年由於香港乘坐高鐵可直達廣州南站及港珠澳大橋通車，部分港人選擇使用廣州機

場、深圳機場和澳門機場出行到內地和世界各地。反過來說，這些跨境基建也方便了大灣區內地居民使用香港機場。香港機場有更全面的長途航空網絡，可以持續為旅客提供優質服務。大灣區的航空業在一個更廣闊的競爭環境下，已形成融合態勢。

應拓闊服務至全國

他指出，除了結合灣區外，更應擴展至全國。他解釋說，香港航空業的長遠發展，有賴拓闊更大的服務腹地，目標不僅是服務大灣區，而是服務全國。深圳機場的全國航空網絡，正是香港能更有效運用其國際航空網絡的最適當合作夥伴。

他說，政府首階段的港深西部鐵路研究，並沒有直接考慮連接兩地的機場；至於次階段研究，則可望在今年內完成，是否能做到由港鐵屯馬線洪水橋站附近位置出發，途經廈村和流浮山，跨越後海灣經深圳灣口岸接入前海，這值得各界密切留意，去年多名立法會議員倡議興建“前海—香港國際機場”支線，由深圳機場站至香港國際機場站，全程只需45分鐘。當然，為使“前海—香港國際機場”支線能為兩地航空業帶來最大效益，“一地兩檢”、行李無縫托運等問題，定要一併處理。

他支持“前海—香港國際機場”支線的倡議，這是一個多贏方案。由現時開始研究到支線落成，可能要十年時間，這項目的研究和規劃，與“港深西部鐵路”是可以同步進行的。

他強調，面對競爭可以是“你中有我，我中有你”的融入格局，香港應該多與內地機場合作，放眼全國旅客。



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文