

為社會整體利益 辣招須堅守

為回應市民「住屋難」呼聲，特區政府推出多項被稱為辣招的需求管理措施，但社會卻有聲音要求當局減辣。特首梁振英昨日強調，理解辣招會對部分人造成影響，但為了符合整體社會的最大和長遠利益，當局不會撤招，也不會減辣。事實上，當局辣招不但有效抑了樓價升幅，而且進一步遏止投機活動，減輕樓市泡沫一旦爆破對香港經濟的衝擊，是最受社會肯定的政策之一。儘管辣招引起地產業界及相關行業一時痛楚，但局部利益不能凌駕於社會整體利益。當局擇善固執應予肯定。同時，解決房屋問題增加供應才是關鍵，當局應加快拓地建屋以滿足市民需求。

當局在今年2月推出新一輪樓市需求管理措施，通過徵收額外印花稅及買家印花稅，令到樓市的投機活動銳減，為樓市釋出水份。在樓市辣招推出後，整體樓價由今年首兩個月的平均月升2.7%，下跌至平均每月升0.4%，樓市交投陷入牛皮，立竿見影地平抑了市場的非理性亢奮，也改變了社會對樓市只升不跌的預期。現時本港樓市風險正在不斷積累，外圍風險和加息預期與日俱增，如果貿然撤招或減辣，只會再次引發樓市的投機性需求，加劇泡沫風險。倘若樓市逆轉，後

果將不堪設想，全港市民包括業主、地產代理都會深受其害。同時，如果對政策作出太多的豁免和寬減，將會為鑽政策空子提供誘因，最終令辣招變成無牙老虎，不宜輕率行事。

應該看到，辣招令樓市交投冷卻，地產代理及相關行業的生計無疑會受到影響。然而，樓市辣招是以社會整體利益為依歸，避免本港樓市重蹈金融風暴時的覆轍，防止本港經濟硬著陸。當局能夠承受壓力堅持執行辣招，顯示出以民為本，以社會利益為重的施政理念，也展現出果斷的施政魄力，向市場傳達出當局穩定樓市的決心。

梁振英又提到，香港房屋問題的關鍵在於目前建屋量不足。確實，近年本港樓市不斷攀升的主因，在於樓市供求嚴重失衡，加上熱錢和低息環境推波助瀾所致。要治本清源，必須從增加房屋供應著手，大量增加公私營房屋厘順供求。然而，建屋需要寬地。當局以至社會各界都應放開思想，不應自設禁區，包括填海、減少郊野公園面積、開發新界郊區等，都值得社會心平氣和地討論，如果任何拓地計劃都陷入政治化的爭拗，成為不能討論的禁區，香港房屋問題將難望得到解決。

(相關新聞刊A1版)

「李克強經濟學」增強外界信心

國務院總理李克強昨日在大連2013夏季達沃斯論壇開幕式上致辭表示，中國經濟已經到了只有轉型升級才能持續發展的關鍵階段。當前環球經濟復甦緩慢，中國經濟進入改革關鍵期。李克強首次以總理身份亮相夏季達沃斯，系統闡述中國應對當前經濟下行和推進改革的思路，主動回應國際社會對中國經濟的擔憂，顯示中國政府透過改革推動經濟發展的信心，向國際社會傳遞積極樂觀的信息，為確保穩增長營造有利的內外環境。

目前歐美經濟復甦緩慢，再加上美聯儲退出量寬政策的影響，新興市場遭受嚴峻考驗，大量資本外流，引發股匯震盪，新一輪金融危機風險迫近。環球經濟不景，中國經濟亦寒意驟起，經濟增速明顯放緩、市場信心不足、地方政府債務風險加劇的不明朗因素紛呈，中國經濟會否「硬著陸」成為全球關注的焦點。在此背景下，李克強向來自世界各地的財經要明確指出：「中國當前經濟發展的基本面是好的，經濟運行是平穩的。在採取一系列穩增長、調結構、促改革的措施後，中國經濟運行呈現企穩向好的勢

頭，中國今年經濟社會發展的預期目標、主要任務一定會實現。」

李克強對中國經濟恰如其份、自信十足的評價，有力地為中國經濟鼓勁，重振外界對中國的信心。出席論壇的外國嘉賓認同，雖然中國的發展道路並不平坦，但中國擁有光明的發展前景，總體軌跡將非常積極。

中國經濟高速增長30年，已不可能再沿襲高消耗、高投入的模式拉動經濟增長，如今需要推動各項改革向深水區前進，為經濟進一步發展創造新的活力。李克強以短痛換取長期的可持續發展模式，海外輿論形容為「李克強經濟學」。中國經濟要爭取突破，保持穩定增長，如今的關鍵是要着眼轉型升級，調整優化結構，打造中國經濟的升級版。中國的工業化、城鎮化任務遠未完成，區域發展的迴旋餘地和市場潛力巨大，只要堅定不移地改革釋放新活力，中國完全有能力、有條件打造新的發展黃金時期。中國已經成為世界經濟增長的主要推動力量，中國保持經濟長期持續健康發展，也必將有利於世界各國的繁榮穩定。

(相關新聞刊A2版)

內地澳門挺港建第三跑道

民航處澄清「雙跑未盡用」誤解 籲社會討論建基於事實

香港文匯報訊（記者 文森）香港國際機場是全球最繁忙的客運機場之一，民航處預計，機場兩條跑道兩年後將達到最高容量。民航處指出，赤鱗角機場的兩條跑道自啟用以來升降量不斷上升，由1999年開始每小時40架次，增加到現時每小時64架次，預計到2015年會增加至68架次，達到最高容量。如果興建第三條跑道，每小時會有102架次升降，較雙跑道大增34架次。民航處又指，已跟內地及澳門民航部門達成運用珠三角空域的共識，並獲支持本港興建第三條跑道，期望到2020年可以取消珠三角空域的流量管制，有助增加飛機升降量。（詳見另稿）

最近有評論以雙跑道容量尚未盡用、「空中高牆」及內地流量管制令第三跑道無法發揮作用，反對興建第三跑道。民航處昨日召開記者會，指「說法不正確」，並逐點澄清誤解，期望社會討論可建基於有事實基礎的資料。

岑兆華：每小時68架次極限

民航處助理處長（航空交通管理）岑兆華昨日於記者會上表示，民航處透過實施多項優化措施有效提升空域使用效率及跑道容量，例如安裝自動化抵港航機排序系統和增加空管扇區及前線人手，以優化航空交通監察、排序及決策，從1999年的跑道容量每小時40架次，增至2004年每小時50架次，現時已增至每小時64架次，按計劃，今年冬季逐步增至每小時65架次，預計於2015年可達至兩條跑道的實際最高容量每小時68架次，再增加容量的空間不大。

李天柱：赤鱗角難比希斯羅

民航處助理處長（航空交通管理）李天柱則稱，跑道運作設計須考慮包括跑道之間的距離、空域限制、高地障礙、導航儀器、進場程序、航班密度，以及飛機類型等多個因素，而跑道最高容量受地形、空域、交通組合、天氣等不同因素影響。對於有評論引述1991年的顧問報告指香港國際機場雙跑道最高容量可以處理每小時逾80班航班，他指出，相關數字是在沒有地理及環境限制下的最理想運作數字，當中亦無考慮空域結構及國際民航組織最新指引等。

「空中高牆」不影響跑道容量

李天柱補充，香港國際機場難以與英國倫敦希斯羅機場直接比較，因為前者位處的珠三角地區，有多個機場位置十分接近，加上附近有高山，設計航道面對不少限制，反觀希斯羅機場「起飛後可任選方向」，跑



◀香港國際機場是全球最繁忙的客運機場之一，機管局預計現時的雙跑道或提早於2017年飽和，反映興建第三跑道刻不容緩。黃偉邦 攝

▼民航處空域控制中心每日需處理大量航班升降。黃偉邦 攝



■岑兆華(中)指出，預計於2015年便達至兩條跑道的實際最高容量每小時68架次，但再增加容量的空間不大。黃偉邦 攝

道容量不能類比。

有評論質疑，香港與內地存在空域高度管制（俗稱「空中高牆」），興建第三跑道的真正成效及服務對象成疑，岑兆華強調，「空中高牆」旨為確保雙方空域有效運作，航班需達到一定高度才可移交，確保飛行安全，常見於世界其他繁忙空域，對實際跑道容量並無影響。

岑兆華續指出，雖然香港國際機場離港往內地航班時有受到內地實施流量管制影響，但所佔比例極少，

以2012年為例，往中國北部及東部的航班受流量管制影響之航班量共合僅佔離港航班數量約1.5%，去年及前年分別有約2,600及1,500班航班。

強調私人飛機無礙航班升降

另外，民航處承認，近數年私人及商務飛機的使用量有上升趨勢，由去年7月至今年6月已有8,200架次升降，但強調相關數字佔整體航班升降量僅2%，而所用時段亦無影響航空公司的航班升降。

三地研優化空域 2020年冀撤「流管」

香港文匯報訊（記者 文森）珠江三角洲地區有多達5個機場，現時每日平均有約3,000架次航班升降，包括香港及廣州分別逾千架次、深圳逾500架次，及澳門約150架次等，難免令空域管制有壓力。為優化區內空中交通管理，國家民用航空局、香港民航處及澳門民航局於2004年一同設立三方工作組，期望優化區內空域設計，目標於2020年取消所有空域流量管制。三方亦對進場及離場航路等優化方案達成共識，以配合香港國際機場三跑道發展方案。

民航處助理處長（航空交通管理）岑兆華昨日指出，珠三角南部內的5個機場地理位置接近，與香港國際機場最近的距離只有60公里，加上南跑道附近有不少高山，令設計航道存在不少限制，為善用空域，香港已經與內地空管單位協商，自2005年起香港向北的空域高度限制於非繁忙時間，即晚上11時至早上7時，移交高度由1.57萬呎降至1.28萬呎，目標於2020年取消珠三角區域所有空域流量管制，但他強調現時「空中高牆」的高度限制下降空間有限，正爭取延長下降限制的應用時間。

三方工作組達共識「三統一」推程序標準

民航處表示，三方工作組已達成共識，同意採取「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則，一同推動全面空域體制銜接程序及標準，涵蓋範圍包括改善飛行高度層分配、統一空管設備的標準及程序等，將繼續推動中、長期工作目標和計劃，繼續優化區內空域設計，包括飛行程序及航道，並設置相關的軟硬件設備，如訊息交換平台等。

機場或提早3年飽和

香港文匯報訊（記者 文森）本港機場客運及貨運繁忙，去年機場的客運量高達5,520萬人次，貨運量達405萬公噸，有35萬架次航班升降，較預期目標提早最多3年達到，預料未來將有4%至5%增長。機管局行政總裁許漢忠早前指出，機場到2030年每年客運量將會超過1億人次、貨運量近900萬公噸，而飛機起降量更逾60萬架次，反映興建機場第三跑道刻不容緩。

香港機場去年錄得的飛機升降量達35.2萬架次。機場管理局行政總裁許漢忠早前指出，在今年7月期間，機場客運量增長8%，貨運亦輕微上升，按目前的客量及貨運量，大大超出《2030規劃大綱》所預測的流量，原本預期機場跑道要到2020年才飽和，但按目前的客量及貨運量，可能會提早1年至3年飽和，顯示興建機場第三跑道具迫切性。根據機管局最新預測，機場到2030年每年客運量將超過1億人次、貨運量近900萬公噸，而飛機起降量更逾60萬架次，航空交通需求量大遠超現有雙跑道系統的含量。

雖然興建第三條跑道需要龐大的金錢，不過許漢忠認為，由於興建第三條跑道將會對本港帶來很大的經濟效益，所以仍然非常值得興建。他又指，建設工程是「耽誤一日貴一日」，建築成本會隨時日而上升，所以工程應該盡快落實。

白雲機場國際航線後年超港

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥認為，國際航線是港機場的優勢，但目前客貨已近飽和，而白雲機場國際航線今年已達100多條，到2015年國際航線就將超過香港。按目前的發展速度，估計白雲機場到2015年客貨運輸量就將超過香港。

股壇長毛「揭密」 當局批非最終資料

香港文匯報訊（記者 文森）近期有評論指香港國際機場雙跑道容量未用盡，反對興建第三跑道。其中獨立股評人David Webb（股壇長毛）更在其個人網站公開民航處檔案密碼，讓公眾查閱2008年至今的飛機升降詳細資料，促善用香港機場現有資源。民航處則稱有關資料非最終飛行資料，故將檔案加密以免引起公眾誤解，但正與持份者商討移除密碼的可行性。

加密檔案被爆密碼 民航處擬移除

據《蘋果日報》報道，現時民航處每年均會公布飛

機升降次數總數，但每次航班升降時間、飛機類別、座位數量及目的地等詳細數據，則屬於加密資料。公眾人士雖然可瀏覽有關檔案列表，但需輸入密碼方可查閱加密檔案內容。獨立股評人David Webb於本周一在他個人網站上，公開民航處檔案密碼。公眾輸入有關密碼後，即可查閱由2008年至今飛機升降的加密資料。

《蘋果日報》委託「機場發展關注網絡」初步分析數據，稱2011年至2012年度香港國際機場共有6,424架次私人飛機升降，2012年至2013年度則有8,138架次升

降，一年間增加27%。而David Webb接受《蘋果日報》查詢時聲稱，機場跑道屬公眾資源，當私人飛機用跑道時，其實可供一架載有300人的客機升降。他認為機管局應統一私人飛機和民航客機的收費水平，同時要求民航處公開數據，供學者研究如何善用香港機場現有資源，再研究是否需要興建第三條跑道。

民航處回應查詢時表示，有關資料或因應航空公司修訂而變更，並非最終飛行資料，故把檔案加密以免公眾錯誤解讀，正與持份者商討移除密碼是否可行。