

# 港三跑上馬無期 深機場優化吸「肥水」

## 今啓雙跑道「兩起一降」 口岸24小時通關

香港文匯報訊（記者 郭若溪 深圳報導）為滿足深圳地區持續旺盛的航空市場需求，提高效率，深圳機場今日（12日）起正式啓動實施雙跑道獨立離場（向北）試驗運行，即兩條跑道由「一起一降」優化至「兩起一降」，同時，深圳機場口岸正式實行24小時通關運作。相對深圳機場的銳意拓展業務，香港機場第三跑道興建至今卻仍上馬無期。深圳機場集團副總王穗初坦言，深圳機場將在「十三五」期間，把握香港機場第三跑道建設之前、現有跑道容量飽和、客貨業務外溢的發展機會，主動承接這一批外流的「肥水」。



深圳機場啓動24小時通關。 記者郭若溪 攝

根據今年9月15日，廣東省政府印發的《廣東省加強和改进口岸工作支持外貿發展實施方案》，明確提出支持深圳機場區域樞紐機場建設，加密東盟、日韓、南亞及中東地區航線，合理佈局歐美航線，鞏固澳洲航線，加快開闢南太平洋地區航線，積極拓展非洲、南美洲航線。

### 深跑道容量料增兩成

隨着雙跑道實現「兩起一降」，首發航班和後續航班的正常率（編按：指正常航班班次與計劃航班班次之比）將大幅提高。在早上7時至9時的早高峰時段，飛機可從兩條跑道同時起飛，將加速離港航班的放行，後續航班也將減少進離場延誤。同時，雙跑道效率提升，航班分佈日趨均衡，外圍航路航線容量將得到有效提升，為國際航線拓展奠定了基礎。按照國家民航局批覆，深圳機場高峰小時容量將增加至55架次，較目前高峰小時容量48架次增約2成，為航空公司增開

航線提供更多的時刻資源。

為鼓勵航空公司增開國際航線，深圳市政府有望年內制定、出臺新的民航產業政策，重點加大「一帶一路」國際新航線和洲際航線財政獎勵力度。深圳機場也將對新開國際航線的地面操作收費予以適當優惠，並為航空公司加強新開國際航線市場培育提供一定金額的營銷補貼。

### 港跑道飽和 客貨業務外溢

珠三角機場群密集，深圳機場國際航線的大幅增長，勢與廣州、香港等門戶機場之間形成競爭關係。最新數據顯示，深圳機場2014年旅客吞吐量3,627萬人次，國際（地區）旅客量佔比5%，今年1月至9月，國際旅客吞吐量122萬人次，同比增長40%，根據規劃，「十三五」期末（2020年）旅客吞吐量將達5,500萬人次，其中國際（地區）旅客量預計將超過550萬人次，佔旅客吞吐量總量的10%以上。

### 深圳機場航站樓 本報深圳傳真

對此，深圳機場集團副總王穗初表示：「深圳和香港兩個機場客觀上是互補關係，深圳機場有發達的內地航線，香港機場的國際航線優勢巨大。」他坦言，深圳機場將在「十三五」期間，把握香港機場第三跑道建設之前、現有跑道容量飽和、客貨業務外溢的發展機會，主動承接這一批旅客量，提升區域民航整體競爭力，並加快實現國際遠程航線突破。

王穗初表示，深圳機場將加強「一帶一路」沿線市場開拓，並加快實現歐美洲際航線突破，助力粵港澳灣區經濟和「一帶一路」樞紐城市建設，打造成為區域國際航空樞紐機場。



# 長隆建清遠樂園 助力粵北融珠三角

香港文匯報訊（記者 胡若璋 清遠報導）首期投資300億人民幣建設、位於粵北的清遠長隆，昨日正式動工。長隆集團董事長蘇志剛表示，將通過現有的廣州、珠海園區的相互連接，極大推進廣州、清遠一體化進程，使清遠融入珠三角、粵港澳一個半小時經濟生活圈。

### 定位國際森林度假區

全國政協副主席何厚錕、清遠市委書記葛長偉、廣東長隆集團董事長蘇志剛等昨日出席動工儀式。清遠長隆項目定位為國際森林度假區，投產後預計年接待遊客數千萬人次，帶動相關產業就業20萬人，項目年產值超100億元，帶動綜合經濟效益1,000億元，將幫助清遠旅遊產業走出目前旺丁不旺財的尷尬處境。

### 打造港澳「後花園」

蘇志剛表示，隨着清遠長隆項目的動工，廣東長隆集團將打造一個縱橫珠三角最佳的旅遊資源地域的超級旅遊目的地主軸線，充分融入粵港澳三地90分鐘經濟生活圈內，為香港、澳門遊客打造別具地域特色的後花園式的主題樂園。尤其是港珠澳大橋2016年底開通後，港珠澳1小時生活圈格局奠定。香港、澳門本地數百萬居民和每年到港澳的數千萬遊客，會有相當一部分經過大橋分流到廣東，特別是長隆的三大主題樂園。在三地優質旅遊資源差異互補的前提下，玩轉粵港澳將成為大趨勢。

此外，交通部門正在抓緊推進廣清一體化普通路網（非收費公路）對接等項目的前期報批工作，爭取用較短的時間，實現廣清兩地40分鐘通達的目標。

目前，清遠長隆已開始建設國家級世界珍稀動植物種源基地，接下來將打造華南虎等極珍稀動物的專屬保護地和世界級的動植物基因庫與保護基地。

資料顯示，2014年，由於長隆海洋王國的帶動，整個珠海橫琴長隆國際海洋度假區共接待遊客超過800萬人次，廣州長隆則在去年迎來了1,600萬人次入園。



長隆珍稀動植物種源基地。 記者胡若璋 攝

### 深港機場相關數據比較

	深圳機場	香港機場
旅客吞吐量（萬人次）	3,627	6,330
貨物吞吐量（萬噸）	96	438
飛機起降量（萬架次）	29	39
國際航點（個）	16	133
國內航點（個）	103	47
跑道容量（繁忙時段每小時架次）	55（優化後）	68

2014年數據來源：香港機場管理局、深圳寶安機場 記者郭若溪 整理



香港國際機場是全球最繁忙的客運機場之一。 資料圖片

### 凌晨班機勢增 助拓國際航線

決定了「晚發早至」的最優成本運營模式。實現機場口岸「24小時通關」後，將有助於航空公司優化運力安排，提升飛機利用率，將促進各航空公司充分利用夜間非繁忙時刻增開國際航線，從而進一步滿足旅客多元化的出行需求。

### 南航率先開通悉尼迪拜線

南航深圳公司總經理劉國軍在接受記者採訪時表示，計劃在2016年1月率先開通深圳至悉尼、迪拜兩條國際航線，之後陸續推出深圳至歐

洲的航線。「歐美澳等洲際航線應越早開通越好，短期內客流可能不會很多，但經過長期培養，未來肯定會有明顯增長。」

深圳航空地面服務部總經理助理李承洲則表示，深航國際港澳台航線目前佔比41%，計劃2016年元旦期間開通深圳直飛東京航線，明年陸續開通吉隆坡、胡志明等10餘條國際航線。

此外，深圳機場國際聯檢區新建的6條邊檢自助查驗通道也將正式啟用，明年還將增加14條。

### 港議員：港機場飽和 建三跑保地位

香港文匯報訊（記者 馮健文）針對深圳機場雙跑道今起開始同時起降，更啟動24小時通關，未來吞吐量將大增，本港學者及議員均認為，香港機場及深圳機場的定位不同，香港機場有大量國際航班前往世界各地，深圳機場則以內地航點為主，兩機場並未構成直接競爭，反而可起互補作用；同時提出香港機場將近飽和，應興建第三條跑道，以保國際航空樞紐地位。

### 學者：兩地機場互補多

香港理工大學土木及環境工程

學系副教授熊永達指出，現時內地對航空運輸的需求甚大，「塊餅大咗好多」，因此深圳機場可增加航班來滿足需求。而香港機場的航班主要前往海外，內地航班目的地以大城市為主，深圳機場屬國內機場，絕大部分航點均屬內地城市，與香港機場重疊的航點不算多，未造成直接競爭，深圳機場的競爭對手反而可能是高鐵。

熊永達認為，兩地機場可起互補作用，海外旅客來港後，可到深圳乘航班前往內地城市；內地

旅客也可經深圳到本港搭機前往外地。而在前特首曾蔭權時期，已曾提出建鐵路連接香港機場及深圳機場，只是最後未有落實。

工程界立法會議員盧偉國同樣認為，香港和深圳兩個機場的定位不同，但有互補效益。

盧偉國又表示，香港機場本身於明年亦將飽和，達到每小時68架次飛機起降的上限，就算再增加，也只能增加一兩班，更顯出香港機場興建第三條跑道的重要性，以保持香港國際航空樞紐的地位。

### 同頂一片天 粵港旅遊業陰晴不均

一河之隔的廣東旅遊業，再次祭出大招：長隆集團大手筆投資300億元，在清遠規劃興建的世界級森林旅遊綜合體，昨天宣佈動工。去年年初才建成開業的珠海長隆海洋度假區，不足10個月，便已攬客超過500萬人次。

另外一則引起筆者注意的消息，是國家旅遊局上月授予廣東陽江海陵島五A級旅遊區稱號，這也是廣東的第11個五A景區。此前幾年，開平碉樓和韶關丹霞地貌，又先後入選世界遺產名錄。廣東旅遊業軟硬件的提升幅度，實在是引人矚目。而與之相應的，則是廣東旅遊業的逐年穩步增加。去年的數字是9,200多億，前一年是8,000多億，基本上以每年一千億的增加幅度繼續領跑全國。

與廣東旅遊業一路高歌猛進前途燦爛相較之下，同頂一片天又山水相連的香港，就顯得陰冷了不少。

### 強迫購物趕客 來港意欲插水

全球經濟持續放緩，世界各大旅遊城市，無不使盡招數吸引遊客催谷經濟，本港卻接連發生了許多與之反其道而行的怪事：去年違法「佔領」行動，在破

壞香港社會安寧的同時，個別反對派極端人士，組成「鳩鳴園」玩轉各區，滋擾遊客。以「反水客」為名的激進趕客行動，又時有發生。本港「好客之都」、「購物天堂」的金漆招牌不斷蒙污。

除此之外，屢禁不止的零團費引發的導遊強迫遊客購物事件，和尖沙咀旺地藥店坑害遊客，用不良營商手法高價新客的行徑，更讓內地遊客來港意欲插水。

### 善用服貿政策 港須迎頭趕上

旅遊業是本港四大支柱產業之一。過去數十年間，「國際旅遊目的地」的盛名，給本港帶來的不僅僅是超人氣，還有盆滿鉢滿的真金白銀。現在，卻要因為小部分的過激行為而屢遭重挫，導致人財兩失，實在是坐失良機得不償失。

眼下國家正在積極推進粵港澳旅遊一體化，「一帶一路」、廣東自貿區建設，內地與香港基本實現服務貿易自由化等國家戰略的實施，都為粵港兩地旅遊合作拓展領域，提供了政策利好。

為今之計，痛定思痛，唯有官民攜手，迎頭趕上，才是利港利民的長遠之計。

