

回歸20年，香港國際機場取得舉世矚目的成就，貨運量自2010年起穩居全世界第一，客運量亦從20名開外躍升至第八。資深航空業界人士、新創建(0659)副行政總裁許漢忠是香港公認的航空界第一人，親眼見證了舊啟德機場最後一日的熄燈儀式，以及赤鱸角機場的第一日開張。在他看來，即將於2024年落成的第三條跑道，將會推動目前趨近飽和的客貨運量再創高峰，其意義絕不亞於當年新舊機場的交替。許漢忠情不自禁地表示，第三跑正式啟用的那一天，「我絕對會去(現場)，見證又一個偉大的歷史時刻，和機場一起迎接新的輝煌。」

■香港文匯報記者 吳靜儀、涂若奔



興建新機場第三跑道的系統工程，包括改建一號客運大樓。資料圖片

從啟德到赤鱸角 親歷港機場交替

許漢忠：我想去三跑 見證藍天下又一傳奇

許漢忠大學畢業不久就投身國泰航空，先後在數間航空公司出任要職。1997年香港回歸祖國時，他已擔任港龍航空的行政總裁。翌年的7月6日，香港機場迎來新舊交替的大時代，至今仍令他記憶猶新。前一晚最後一班由啟德機場離開的飛機，是國泰一架飛往倫敦的航班；最後一班抵達啟德機場的飛機，正是港龍的航班。許漢忠與當時的政務司司長陳方安生和民航處處長施高理(Richard Siegel)等人堅守到最後一刻，親眼見證了舊機場的熄燈儀式。

換機場當晚場面轟動

許漢忠日前在接受香港文匯報專訪時憶述，當晚場面非常轟動：「一個晚上成千上萬的人在搬東西到新機場，往赤鱸角的車龍相當『壅塞』……然後港龍的飛機隨即於當晚飛往新機場，準備第二日早上起飛。」他坦言，能親身見證這一歷史時刻，心裡是非常興奮的，但畢竟在這個地方工作，進進出出了23年：「問我有沒有不捨得？有，但新的機場意味着帶來新的發展、更好的明天，這更令人期待。」

第二天，赤鱸角機場正式啟用，許漢忠亦親身到場，視察港龍的營運狀況。這是業界期盼已久的時刻，亦令他心潮澎湃：「對新機場的第一感受就是大，非常震撼……這是啟德機場無法比較的。」更大的空間，帶來更大的格局，令本港的航空客貨量直接上升。許漢忠清楚記得，舊機場關閉前的實際客運量約為2,800萬人次，新機場落成後，客運量迅速上升約三成達到3,600多萬人次。

2010年起貨運量稱霸

這之後香港機場的客貨吞吐量繼續蒸蒸日上，貨運量於2010年起穩居全球第一，客運量亦於2011年躋進全球十大。許漢忠的個人事業也攀上高峰，於2007年2月起出任香港機場管理局行政總裁。由商入仕，他的眼光較一般官員更為精準，早在2011年已預料機場的使用量將於2016年至2017年左右飽和，提出只有興建新的跑道才能令客貨規模持續增長，保持香港作為國際航空樞紐的重要地位。

三跑料突破機場瓶頸

在許漢忠看來，修建第三條跑道的重大意義，絕不亞於當年新機場的啟用：「發展才是硬道理，因為世界是等不了你的。」雖然按照政府目前的規劃，第三跑要到2024年才能正式啟用，但他已在期盼這一刻的到來，強調：「等到呢一日，我絕對會去看。」不僅僅是為了見證又一個偉大的時刻，也是因為他相信第三跑會帶來更多的起降資源，促使更多新航空公司的出現，令機場突破瓶頸，迎來新一輪的快速增長。對未來10年至20年的航空業發展，他非常樂觀，有信心機場會繼續蓬勃發展，更加輝煌。



許漢忠期望能親身見證三跑啓用的一刻。

彭子文攝



啟德機場關閉這一天，大批市民到場見證。

資料圖片

許漢忠簡歷

- 1975年 國泰航空管理實習生
- 1992年 派駐北京出任英國太古(中國)首席代表
- 1994年 國泰航空全資附屬香港華民航空總裁
- 1997年 港龍航空行政總裁
- 2007年2月至2014年7月 香港機場管理局行政總裁
- 2015年9月至今 新創建集團執行董事及副行政總裁

製表：記者 吳靜儀

香港機場客貨運量全球排名

年份	貨運量排名	客運量排名
2000	2	22
2001	2	17
2002	2	15
2003	2	24
2004	2	17
2005	2	16
2006	2	14
2007	2	14
2008	2	12
2009	2	13
2010	1	11
2011	1	10
2012	1	12
2013	1	10
2014	1	10
2015	1	8

資料來源：國際機場協會(ACI)

市場需求龐大 飛機租賃吸金

由航空公司高層到機管局掌門人，如今又成為上市公司高層，雖然機構和頭銜不同，但許漢忠四十年如一日，從事的一直是與航空和物流相關的工作。他指加入新創建以來主要負責飛機租賃業務，同時亦分管物流及免稅店。由於公司所有飛機均是連租約一起購買，沒有一架飛機閒置，加上他重視風險管理，因此該業務的內部回報率達12%，有信心未來能繼續維持在這個水平。

飛機租賃業務被市場視為新創建未來增長的一大亮點，現時公司旗下主要有兩大飛機租賃平台，分別為Goshawk和Bauhnia。許漢忠指Goshawk目前有98架飛機，當中18架是已承諾但未交付的，預料2017年或2018年交付；Bauhnia則有6架飛機。兩個平台的所有飛機均是空中巴士或波音機型，資產值加起來達48億美元，未來希望每年增加約10億美元的資產。

設多重保障降風險

許漢忠又透露，公司飛機的租客遍佈世界各地，當中東南亞及內地較多。目前其營運模式是以「經營租賃」為主，買飛機的時候均已連租約，所以飛機不會閒置。至於租期的長短則視乎談判結果，大約介乎6年至12年。他強調，雖然航空公司出現問題比率相當低，但仍然非常重視風險管理：「租金都必須月月清，不容許拖租。」此外還有保證金和維修儲備金等諸多條款保障自身的利益，能進一步降低風險。

由於市場需求大，投資回報穩定，飛機租賃於近年成為市場的新寵兒，吸引不少城中富豪入場分一杯羹，連香港首富李嘉誠也加入市場。許漢忠指，目前全球40%以上飛機是租賃的，現時行業發展愈來愈快，公司飛機租賃業務的內部回報率達12%，有信心未來能繼續維持在這個水平。

港實際稅率降至3%

為推動香港飛機租賃業務發展，港府正計劃修例，把飛機租賃公司利得稅率由16.5%減半至8.25%。許漢忠談到這一話題時表示，飛機租賃行業一直以愛爾蘭為主要基地，雖然愛爾蘭的利得稅率為12.5%，但愛爾蘭利用折舊率的計稅法，令飛機租賃公司基本不需要交稅，成為全世界飛機租賃成本最低的地方。「現時香港將利得稅率減半，再加上各種會計計算方法，若飛機租賃公司選擇以香港為基地，實際有效稅率將大幅減至僅3%，這令香港可以直接與其他國家競爭，是一個好的開始。」

更重要的是，新的稅制變相在香港產生新的產業，令一部分公司可以考慮在香港設立平台。在產業發展愈來愈成熟後，還會令其他附帶產業，例如飛機維修及管理的行業等獲得發展機會。

航班多效率高 港貨運桂冠穩

近十多年，香港周邊地區的機場發展非常迅速，整個大珠三角有「全球最密集機場群」的稱號，不少分析擔憂香港機場會受到較大影響。對此，許漢忠直言，無可否認其他鄰近機場會分流本港的航班，但內地及東南亞的市場非常龐大，加上香港機場擁有航線多和效率高優勢，故有信心本港仍可保持「貨運吞吐量全球第一」的桂冠，相信這個地位短期內不容易改變。

收費水平物有所值

許漢忠指，香港機場的貨運量連續多年保持全球第一，首先是因為航線和航班的數量仍勝過珠三角其他機場：「我們國際航班的規模和網絡都是相對比較大的，貨運航班一天就達200多班。」由香港飛往紐約、倫敦和芝加哥等國際大城市的航班，皆遠多過其他鄰近機場。舉例而言，廣州白雲國際機場每天飛往倫敦的航班班次只有1班至2班，香港機場則高達10班。

其次是因為香港機場處理效率一直維持於最高水平。許漢忠指出，按照每公斤貨物的處理成本計算，香港機場的貨運收費無疑較鄰近機場高，但處理貨運的效率同樣亦非常之高，強調「收費水平是物有所值」。由於香港貨運效率快，貨物不用在香港短留太久：「貨物還沒到機場前，還在貨車上時就已經通過電子系統報關，這可以給客戶省卻幾個小時的時間及成本。」

受惠內地旅遊增長

客運方面，內地旅遊業的強勁增長，無疑是支撐香港機場的一大利好。在許漢忠看來，「20多年前，內地(海外)旅遊的概念是零」，因為只有很少人可以拿到「因私護照」。上世紀90年代初每年僅300多萬人出國，此後增長的速度愈來愈快，到了發展的高峰期，每年以2倍至2.5倍的速度增長；近年來雖然有所放緩，但仍保持每年約10%的增幅。目前到海外旅遊的內地旅客每年超

過1億人次，如此巨大的航空需求，光靠內地的機場不可能完全消化，香港機場必然能從中獲得大量商機。

許漢忠又笑言，其實香港機場與內地的機場不一定只是競爭關係，事實上機管局亦有與其他機場聯繫，希望在基建方面協調及整合。他分享自己在任內時，亦有協助北京首都機場第三航站樓的啟用，以及與上海機場(集團)成立合資公司，管理上海虹橋國際機場航站樓的運作及零售業務等；至於珠三角區機場，一直有員工到香港機場交流或參加培訓：「這些目標不是以賺錢為主，而是經驗分享，希望內地機場能做得更好。」

他強調，香港不是獨攬所有的資源，其他內地城市的發展依然沒有影響香港成為國際上其中一個重要樞紐。「因為競爭一直在發生，但同時市場也一直在變，只要確立自己機場的定位，持續在服務及安全方面做好，大家都能夠分一杯羹。」

任內最大遺憾 三跑成本猛增

回顧擔任機管局行政總裁期間的工作歷程，許漢忠最遺憾的是，第三條跑道方案提出後受到不少阻撓。當年的整體規劃若未受到阻撓，原本可以提早2年至3年完成，不僅能令機場的客貨運量早日再上升一個級別，成本開支亦能節省數百億元。

許漢忠表示，第三跑道的所有建設，包括填海等工程，拍板後需要7年至8年時間才能完成，然而規劃提出後，許多問題被社會政治化了，不少環保人士提出反對。「重大的基建往後推遲，除了需求跟不上，價錢亦會愈來愈貴，拖一年成本就會增加大概100億元。」此外，如果當年機場北面水底沒有做淤泥坑，填海工程也不需要那麼長時間：「無得好講，不同的時空考慮事情都不一樣。」

貨運近飽和成隱憂

許漢忠坦言，近年香港機場貨運方面有出現倒退或停滯不前，加上接近飽和的營運狀態，已經成為發展的一大隱憂。雖然第三跑道已落實興建，但工程要到2024年才能全部完成，這一段時間客貨運量皆無法大幅增加。

網購帶動物流發展

有分析擔憂鄰近機場的分流作用，將會令第三跑道的使用率比預期低。許漢忠認為不會出現這種情況：「基建不是看5年或10年的，而是要放眼長期。」

航空市場四通八達，香港機場不僅得700萬人的需求，還有來自內地、台灣及東南亞等地的客人，加上內地每年的經濟增長率保持在約6%水平，在這增長的大環境下，運輸需求一定存在，且會愈來愈大。另外近年來興起的網購，也會帶動物流的發展。

近年香港機場客貨運表現

年份	客運量(百萬人次)	變幅(%)	貨運量(百萬公噸)	變幅(%)
2006/2007	45.1	8%	3.6	3%
2007/2008	48.9	8%	3.8	6%
2008/2009	47.7	-2.50%	3.4	-10.00%
2009/2010	46.9	-1.70%	3.6	4.40%
2010/2011	51.5	9.70%	4.2	16.50%
2011/2012	54.9	6.60%	3.9	-5.90%
2012/2013	57.2	4.10%	4	2.90%
2013/2014	60.7	6.10%	4.2	3.40%
2014/2015	64.7	6.60%	4.4	5.50%
2015/2016	69.7	7.80%	4.3	-1.40%

資料來源：機場管理局年報

多看近代史 增民族認同



特稿

「以史為鏡，可以知興替。」許漢忠閒暇時喜歡看書，最近幾年尤為重視閱讀近代史的書籍，從中了解「辛亥革命之後，我們中國的歷史怎樣發展」。他認為，香港的年輕人也應該對國家的歷史有更全面的了解，「這對培養我們的愛國情懷和對民族的認同，是有所裨益的。」許漢忠表示，他經常去內地和台灣，兩地皆有很多書籍，介紹中國過去100多年來的發展。相比之下，香港較少

見到這類書籍。他近期閱讀台灣作家龍應台的《大江大海1949》，以及其他一些近代史書籍，從中了解國共兩黨之間的互動關係，之後到抗日戰爭，以及解放戰爭爆發以來的歷史。

他認為，年輕人只知道從戰國、秦、漢，到唐宋元明清的古代史，顯然是不夠的。「新一代人應該有更深的認識，從鴉片戰爭開始，看看中國是怎樣一步一步走過來的……我覺得值得去看，這讓我(對國家)的認識更加深入。」

■記者 涂若奔