

發展民航新產業 航空樞紐再升級

作為與香港四大支柱產業密切相關的航空業，長期以良好的服務和豐富的航線支撐起香港國際航空樞紐的中心地位。與此同時，面對內地民航業及鄰近其他地區航空樞紐城市的高速發展，香港航空業正面臨着艱巨的挑戰。故此，如何鞏固提升香港國際航空樞紐地位，亦成為香港發展問題中的重要一環。民建聯早前舉行《推動香港航空業發展》圓桌會議，邀請政府、業界、學術界代表，共同探討香港航空業存在的瓶頸及發展建議。

在疫情後，航空業開始全面復甦的步伐。2024年，大灣區機場群旅客吞吐量超過2.14億人次，其中主要的三大樞紐機場廣州白雲、深圳寶安及香港赤鱗角客運量分別為7636.9萬、6147.7萬及5310萬人次。對比疫情前的2019年，三大機場的客運量數據分別為7338萬、5293萬及7500萬人次。可以見到，廣州機場的客運量已經回復至與疫情前相若的水平；深圳機場則增長勢頭強勁，成功邁入「6000萬級客運機場俱樂部」，香港則仍與疫情前的客運量有一定距離。

與此同時，香港在盈利能力較強的國際航線上有着較大優勢。2024年，香港約有160條飛往世界各地的航線；廣州約為90條；深圳則在2024年國際航線突破50條。這也使得各自機場的旗艦客運航空公司在營運收益上有所差距。對比每

可用座位千米客運收益 (RASK)，即每搭載一位旅客飛行一公里所獲得的利潤，2024 年國泰航空 RASK 為 0.56 港元，而主要以廣州作為基地的中國南方航空，2024 年的 RASK 則為約 0.50 港元。

創造大量優質就業機會

「十四五」規劃提出積極穩妥推進粵港澳大灣區建設，加快城際鐵路建設，統籌港口和機場功能布局，優化航運和航空資源配置。要打造大灣區世界級機場群，需要將大灣區機場視為整體，2024 年大灣區三大機場的客運量約為 1.9 億人次，已經超越倫敦都會區的 1.8 億人次及紐約灣區的 1.4 億人次。如此龐大體量的客運數量，不僅反映大灣區經濟活動的活躍程度及與國內外聯繫的緊密程度，亦引出在區內發展壯大民航業的廣闊前景。

民航業的一大特點，是可以直接或間接創造大量的優質就業機會。以香港為例，航空業產業鏈為香港提供了超過 30 萬個就業機會。而如今隨着航空業的發展，亦不斷催生出與新興科技結合的相關產業。早前，全球飛機零件裝拆及回收龍頭之一、法國航空服務公司 Elior Group SA 與機管局簽署合作備忘錄，公司計劃拓展香港業務，將與特區政府探討在港提供飛機拆解、部件回收、人才培訓等專業服務，推動香港發展成亞洲首個飛機部件處理及交易中心。

隨着飛機的更新迭代，飛機二手零部件有着十分強勁的需求。例如，原來主要飛

行越洋航線的廣體客機波音 747，已逐步被燃油效率更高、載客容量更靈活的機型取代，退役的 747 客機因其巨大的客量而成為主流的貨運機型，不少物流公司購入二手 747 客機改裝成為貨機，相關的零部件亦成為支撐貨機運行的重要一環。根據參考中國商飛公司發表的《市場預測年報 2020-2039》，預計至 2039 年，全球將有逾 2 萬架客機退役，足以見得飛機零件回收市場的廣闊前景。

除了零部件回收，航空可持續燃油 (SAF) 亦是航空業所關注的新興產業。為了實現碳排放目標，民航業亦開始聚焦更加清潔的能源選項。根據歐盟的規定，2025 年起，在歐盟機場供應的燃料中有 2% 為 SAF 燃料，在 2030 年增加至 6%，並逐步提升至 2050 年的 70%。香港將於今年內宣布 SAF 的用量目標，國泰航空將增加 SAF 的使用量，目標是 2030 年將 SAF 使用量增至總油耗 10%。

目前，香港民航業不僅出現人才緊缺的情況，也缺乏涉及上述新興產業的針對性人才。短期內香港可透過外來人才輸入計劃，解決民航產業在人手方面的燃眉之急。

共同培養產業所需人才

長遠而言，香港可以與大灣區其他城市加強合作，共同制定更加有針對性，與實際需求高度結合的人才培養戰略，為大灣區民航業的發展奠定堅實的基礎。灣區城市也可以從基礎建設、產學研合作等多方面合作，制定可行的民航新產業發展

策略。

飛機的發明不僅讓人類實現了飛行夢想，更大大改變人類的交通運輸方式，促進了全球經濟活動。而這些變化亦不會因為人工智能等工具的出現而被取代，當中包括高技術的工程人員及新能源從業者，而民航業毫無疑問地符合上述兩個特點。建議當局進一步強化政策支持，為有志於航空領域的青年提供更廣闊的發展平台，讓他們在實現個人價值的同時，為香港航空業注入新動能。

民建聯主席、立法會議員