

# 「廉價」航空公司的興起

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈歐美廉價航空的發展經驗〉為標題，刊於二〇〇四年九月一日的太陽報「財經評彈/商貿前線」（第 B04 頁）。

雖然「廉價」航空公司已在歐、美等地風行一段日子，最近亞洲區類似的航空公司才逐漸受到注視。近期前往新加坡及泰國等地的票價，隨著這些航空公司加入競爭而面對減價壓力。由於這類航空公司曾在歐、美兩地市場帶來沖擊，筆者希望和讀者分享一些相關研究，最後希望可評估這些航空公司在鄰近地區的發展趨勢及影響。

事實上，歐、美「廉價」航空公司的興起，應是兩地航空市場在解除規管的其中一項產品。美國航空市場開放始於一九七八年，市場開放前的航線班次、航線經營者數目及機票價格等受政府有關機構嚴格監管。由於市場缺乏競爭，解除管制前的航空公司不但效率偏低，機票價格更處於偏高水平。市場開放的新加入競爭者憑著「低成本」運作模式，以「低票價」爭奪市場。雖然，在眾多新加入公司中，只有少數能成功在市場生存下來；然而，倖存的「廉價」航空公司（如 Southwest 等）

已佔有美國內陸航空市場多於四份一的市場比率。

歐洲內國家數目眾多，不少國家對本地航空公司提供補貼及予以保護。在這些政治因素下，歐洲航空市場的開放步代遠較美國緩慢。主要改革措施於一九九三年至一九九七年間，以三階段形式分期進行。一些原本於個別國家境內運作的小型航空公司，於開放後的歐洲市場內，可較容易以「廉價」模式經營歐洲各國間的航線。同時間，開放後的歐洲航空市場，各國政府更不能因保護本身航空公司，而拒絕其他國家航空公司以「低票價」策略加入競爭。

歐、美兩地的「廉價」航空公司發展模式不盡相同。美國市場開放步伐急速，新進場公司（包括「廉價」航空公司）數目眾多，但成功生存則佔少數。以「廉價」航空公司為例，成功如 Southwest 則不是小規模經營者，以機隊數目及盈利水平而言，在九十年代後期已成功成為世界首五十位航空公司之內。現時 Southwest 每日航班次數接近三仟，網絡覆蓋美國五十九個城市及六十個機場。事實上，不少美國「廉價」航空公司以經營高客量航線為主，一些航線亦包括主要機場，主要競爭者當然包括傳統航空公司。

歐洲主要機場於航空市場開放前則大多處於飽和狀態，加上機場收費偏高，新進場的「廉價」航空公司必須開發二線機場間的航線。這種

以二線機場為主的營運模式有下列好處：<一> 機場收費較主要機場低，偏低成本有利「低收費」策略。 <二>航空公司較易於二線機場取得黃金時段升降。 <三>傳統航空公司集中主要機場運作，以二線機場為主的運作模式，「廉價」航空公司可避免與傳統航空公司進行直接競爭。 <四>二線機場座落地區有別於主要機場，「廉價」航空公司的運作，可為航空市場開拓新客源。事實上，歐洲「廉價」航空公司最終為整體市場帶來可觀旅客增長；主要競爭對手亦非傳統航空公司，而是經營包機為主的航空公司。

歐、美兩地「廉價」航空公司的興起，絕對因應兩地航空市場的開放政策。回顧亞洲各地，因應美國政府壓力，正逐步推行「開放天空」政策。另外，中國最近與美國公布最新航權協議顯示，中國對外航空政策只會愈趨開放。事實上，國內航空市場規管甚多，主要航空公司的效率極有改善空間。如中國政府於國內航空市場推行開放政策，加上國內二線機場數目眾多，開放後的國內線市場將極適合「廉價」航空公司運作。另外，國內收入水平偏低，「廉價」機票將有助開拓新客源。這些因素將令中國成為本區重要「廉價」航空公司的市場；可是，國內機場管理未必能追上龐大旅客增長幅度。相對管理完善的香港機場管理局，在開放後的國內航空市場，將存在著龐大培訓商機。

歐、美兩地的「廉價」航空公司為市場帶來沖擊；然而，最終成功經營者只佔少數。這些成功生存「廉價」航空公司的運作模式甚具參考價值，筆者將於下次與讀者分享這方面的分析。