

內地與香港航權協議 — 香港航空業的機遇？

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈港航空業界伺機進軍內地〉為標題，刊於二〇〇四年九月十七日信報財經新聞「商管啟示」（第二十九頁）。

特區政府終於公佈業界期待已久的內地與香港航權協議安排。根據政府新聞發佈，該協議描述了兩地現時開始至二零零六年的航權安排，其中主要內容如下：

- （一）正式取消「一航線、一航空公司」政策，逐步允許兩家指定本港航空公司經營兩地所有航線。
- （二）分階段性增加來往兩地客貨航空運力。
- （三）容許香港航空公司以「串飛」形式安排航班停降兩個國內城市。
- （四）內地經停香港至外地的航點及班次均有所增加。
- （五）兩地航空公司在所有航口上可作代碼共享安排。
- （六）增加兩地航口數目。

事實上，中國近年和鄰近國家（南韓、日本、泰國、新加坡等）正不斷加強航空聯繫，往返各地至國內航班增幅頗大，這些改變正挑戰香港作為亞洲航空樞紐的地位。另一方面，中、美兩國於七月發表最新航空協

定，客運航班及經營航空公司數目，同時會於未來六年內大幅度上升；在貨運方面，協議內容顯示美國貨運公司可於國內設立貨運樞紐中心(Hub)。該項協議不但影響香港作為中國對外航空中心地位，擴大美國貨運公司在國內的運作範圍，更影響香港在提供物流相關服務的競爭力。在上述的背景因素下，航空及相關行業均對特區政府在檢討內地與港兩地的航空協議寄予厚望。

整體而言，筆者認為最新的兩地航權安排有下列影響：

- (一) 深化內地與香港的航空網絡 — 相對國際網絡而言，內地與香港的航空聯繫，無論在航點及班次上均極有改進空間。事實上，近年來兩地航空網絡的發展，正落後於亞洲其他各國，步伐似乎亦跟不上中國整體「開放天空」政策的發展。根據特區政府公佈，兩地的客貨航空運力，將會逐步上升：首先，客運運力將上升百分之三十，每周班次由一千二百班上升至一千六百班；其次，貨運運力則上升一倍，貨運航班次數由每方每周二十一班上升至四十二班，而兩地航空公司共可經營貨運班次總數由每周四十二班增至八十四班。雖然在主要航點(上海及北京)的班次增幅遠低於整體升幅；然而，整體班次的大幅度上升可加強香港與內地間的航空網絡聯繫。這些改變有助鞏固香港作為航空樞紐的地位，以減輕來自鄰近地區的競爭壓力。

(二) 加強競爭 — 其中一項協議主要內容是關於經營權的安排，現時差不多所有往來內地與香港的航線，港方的指定經營者均為港龍航空公司。事實上，這安排源於香港政府的「一航線、一航空公司」政策。隨著國泰航空公司不斷積極開展國內航線，並正經營香港至北京的有限度航班服務；同時間，港龍航空公司亦不斷開展香港至亞洲其他城市（如東京及雪梨）的航線。基於這些發展，「一航線、一航空公司」政策正處於瓦解邊沿。根據政府公佈，個別內地航線經營權將逐步開放，最終希望至二零零六年冬季起每一條航線每方都可指定兩家航空公司經營。可是在主要的上海線的經營權開放安排還是很小心，貨運方面可於下月開始增加多一家航空公司經營；可是在客運方面，經營權開放須延至零六年十日。雖然政府採用「緩進式」去引入港方競爭者，加強競爭最終可望增加市場效率，消費者可從中得益。

(三) 加強港方航空公司的營運效率及安排 — 以往的兩地航線都是以「點對點」形式進行，如航點為主要城市如北京及上海等地，穩定的需求水平可支持較多班次往近兩地；然而，二級城市的需求有限，傳統的定點飛行並不能支持多班次的安排。由於內地不同地方的經濟發展差異，港龍航空公司未能用盡香港至內地二級城市的運力；同時間，這因素亦局限了本地與內地的航空網絡發展。根據政府公佈，港方航空公司可串飛兩個內地航點，這安排將可有助本地航空公司擴大及增

加飛往國內城市的經營範圍。另一方面，航空公司間還可作「代碼共享」安排，對經營者的營運效率及安排彈性將可大大提高。這方面安排應有利本港航空公司安排香港至國內二級城市的航線，最終有利香港至國內航空網絡的發展。

整體而言，新航空協議應可加強本地航空業界競爭力，以應付中國對外航權安排政策所帶來的急劇改變；然而，新安排對香港業界有著不同影響：

(一) 香港機管局 — 隨著兩地航班次數上升，機管局必定可從航空有關服務收費（如落地費及泊機費等）增加收入；另一方面，航班增加會令人流上升，應可刺激機管局的「非航空服務」收入（如商場租金、會展租金收入等）。事實上，機管局的「非航空服務收入」比例低於國際水平，人流增加可帶動機管局這方面的收入。長遠而言，深化內地與香港網絡可提高本地機場的連繫性（Connectivity），最終可望增加來往外地與中國而要停留香港的人流及貨流。現時機管局正準備私有化，最新公佈的兩地航空安排，應可提高市場的盈利預測，政府可望以較高價格出售機管局股份。

(二) 國泰航空公司 — 短期而言，國泰只能有限地增加來往北京的客運航線，有望可參與來往廈門的客運航線及上海的貨運航線。對國泰的龐大航空網絡而言，這些變動只佔極少份。然而，政府公布將逐步

正式解除「一航線、一航空公司」政策，國泰或其他航空公司在二零零六年十月開始可正式申請經營香港飛往國內的所有航線。加上協議公佈的「串飛」及「代碼共享」等安排，國泰將來經營國內航線將更有彈性及效率。對於國泰而言，現時北京或上海的客貨數量不會佔整體營業額一個顯著部份，但配合該公司的國際網絡及未來中國的增長潛力，最新的中、港航權政策公佈應可確認該公司將來業務的增長空間。

(三) 港龍航空公司 — 雖然政府最終會開放來往香港與國內航線予兩家指定航空公司；換句話說，港龍航空公司便不能維持其獨特地位。可是，協議內容顯示，港龍在北京及上海航線在二零零六年十月前仍可佔市場主導地位。事實上，港龍還可因應客貨運班次上升、航點增加及「串飛」等改變而有所得益。長遠而言，港龍需要面對另一間香港航空公司（國泰及其他市場新參與者），競爭壓力必會有所增加；然而，港龍可於這兩年多的緩衝期及擴張期內，以策略鞏固其不斷增長的乘客及貨運需求，加上其持續發展的亞洲網絡及中國龐大增長潛力，開放市場未必對其盈利帶來太大負面沖擊。

根據上述分析，香港與內地的最新安排對香港航空界在短期及中期

影響均屬正面；然而，若要鞏固香港的航空樞紐地位，未來的政策討論可考慮下列兩項因素：

（一）不對稱的國際及國內航空網絡 — 香港的國際網絡覆蓋甚廣，但國內網絡（以航班密度而言）仍只集中少數主要城市。傳統航空公司可能因應商業考慮而未能開展或增加在二線城市的服務，若小型公司以外地盛行的「廉價」航空公司模式運作或許能拓展市場空間，最終可擴大香港與內地的航空網絡，整體航空界可從中得益。事實上，香港來往內地的航空服務市場，根據飛行時間及顧客收入水平而言，可能適合這種「廉價」運作模式。根據歐、美兩地經驗，「廉價」航空公司能有效開拓新客源，最終市場需求會有所增加。應否及如何發展這些小型航空公司參與香港至國內的航空服務運作，可能是業界及政府值得探討的問題。

（二）分割的國際及國內航空網絡 — 由於過往的「一航線、一航空公司」政策，香港的國際及國內航空網不能完全整合。雖然國泰正有限度經營北京航線，業務範圍仍主要是國際線；同樣地，雖然港龍正開展亞洲網絡，其主要經營區域仍集中於國內主要城市。網絡分割造成效率損失，如何成功整合兩個網絡可能是特區政府及兩間航空公司值得探討的問題。

在宏觀的層面上，中國將逐步開放不同市場，引入外國公司競爭將

帶來動盪。在 CEPA 的框架下，內地正引入香港服務業的參與，可望於面對外資企業的市場壓力前，內地競爭力能有所提高，而香港企業亦得到寶貴的業務增長空間。對內地與香港而言，雙方均能得到利益。香港航空業和其他本地服務業一樣，國際競爭力相對國內同業為高。如能引入香港航空業界參與國內航空市場，以應付外國航空公司的競爭壓力，可能是內地及香港航空業界的雙贏安排，希望中央及香港特區政府在制定有關政策時能予以考慮。

《香港航空政策系列》