

香港、澳門民航業發展比較

馮嘉耀

香港中文大學航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈珠三角為港澳機場帶來商機〉為標題，刊於二〇〇五年四月十八日的太陽報財經評彈（第 B05 頁）。

隨著中國內地急速增長，港、澳兩地民航業發展迅速。雖然澳門經濟規模甚小；然而民航業發展速度並不比香港遜色。表一顯示經澳門國際機場進出口的貨物流量從 1999 年的 53 000 公噸大幅增長至 2003 年的 141 000 公噸，增加了約二點七倍，其增長率於這幾年間均錄得雙位數字的增幅。當把經澳門國際機場進出口的貨物流量與經香港國際機場進出口的貨物流量作比較時，經澳門進出口的貨物流量佔經香港進出口的貨物流量的比例從 1999 年的 2.7% 升至 2003 年的 5.3%。

表一. 澳門國際機場 / 香港國際機場進出口貨運流量

	澳門		香港		澳門佔 香港的比例
	千公噸	增長率 (%)	千公噸	增長率 (%)	%
1999	53	NA	1974	21.2	2.7
2000	68	28.3	2241	13.5	3.0
2001	76	11.8	2074	-7.5	3.7
2002	111	46.1	2479	19.5	4.5
2003	141	27.0	2642	6.6	5.3

資料來源：統計年鑑，2000–2003；運輸及通訊統計，2001 年 12 月、2002 年 12 月及 2003 年 12 月；香港統計年刊 2004

註：數據包括轉口之貨物

表二顯示澳門國際機場旅客吞吐量由 2000 年的 3 239 000 人次增加至 2002 年的 4 172 000 人次，但於 2003 年跌至 2 896 000 人次。澳門國際機場旅客吞吐量佔香港國際機場旅客吞吐量比例從 2000 年的 9.7% 升至 2002 年的 12.2%，但於 2003 年則稍為下跌至 10.6%。整體而言比例還是有上升趨勢。

表二. 澳門國際機場 / 香港國際機場旅客吞吐量的比較

	澳門		香港		澳門佔 香港的比例
	千人次	增長率 (%)	千人次	增長率 (%)	%
2000	3 239	NA	33 374	9.8	9.7
2001	3 805	17.5	33 065	-0.9	11.5
2002	4 172	9.6	34 313	3.8	12.2
2003	2 896	-30.6	27 433	-20.1	10.6

資料來源：澳門國際機場網頁；香港國際機場網頁

註：香港國際機場總旅客量包括在香港出發、結束旅程、過境及轉機的旅客

因於中國成為未來民航業最快增長地區，港、澳兩地民航業發展將受制於中央政府的航權安排。根據澳門民航局與中國民航總局於 2004 年 11 月簽署的新備忘錄，澳門飛往內地的航點由原來的 31 個增至 37 個，新增 6 個航點分別是：天津、張家界、麗江、濟南、南寧及溫州；各航點的運力亦得到提升，客、貨混合每週航班量增至 539 班，升幅達百分之八十二，而全貨運亦由原來的每週 25 班增至 50 班；在指定空運企業方面，舊的備忘錄規定在同一航線上各方只可指定一家空運企業經營，但新備忘錄則允許自 2004 年冬季開始，除北京、上海、廣州以外，雙方可指定兩家空運企業經營，而自 2006 年夏季開始，各指定空運企業均可經營航班至所有通航地點。在航班串飛方面，除北京、上海、廣州外，兩地指定空運企業可以串飛內地地點，但澳方的指定空運企業在串飛內地地點之間暫無業務運載權。

內地與香港航權協議安排描述了二地現在開始至二〇〇六年的航權安排，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，安排航班停降兩個內地城市；
- 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正不斷加強航空聯繫，往返各地至內地航班增幅頗大，這些改變正挑戰香港作為亞洲航空樞紐的地位。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。根據特區政府公布，兩地的客貨航空運力將逐步上升；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。

另一方面，香港至個別內地航線經營權將逐步開放，最終希望至二〇〇六年冬季起每一條航線每方都可指定二家航空公司經營。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，經營權開放須延至二〇〇六年十月。雖然政府採用「緩進式」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。由於以往的中、港兩地航線都是以「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返兩地；然而，二級城市需求有限，傳統定點飛行並不能支持多班次的安排。根據公布，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內地城市的經營範圍。

在新的安排下，香港往內地航線會在原本的 44 條航線上再增加「麗江」一條新航線，較澳門的 37 條航線多出八條航線。另一方面，新的安排下，香港客運運力將增加 30%，即由現在每週約 1200 多班增至接近 1600 班，貨運運力則增加 100%，由現在每方每週 21 班增加至 42 班，兩地航空公司共可經營貨運班次總數由每週 42 班增至 84 班。與澳門相比，香港每週客運及貨運航班分別較澳門多 1061 班及 34 班。在新的安排下，澳門及香港都可以「串飛」形式，安排航班停降兩個內地城市。整體而言，新安排有助香港及澳門兩地民航業拓展內地有關市場；然而，開放速度應能跟上中國對外的航權安排轉變。