

## 香港航空業面對的挑戰

馮嘉耀、盧慧玲

香港中文大學航空政策研究中心

二零零五年四月廿五日

本文以〈香港航空業面對的挑戰〉為標題，刊於二 00 五年四月二十五日的信報財經新聞經濟·企管(第 23 頁)。

在香港國際機場私有化的討論中，應否增加機場收費是其中一個重要議題：上調收費將有利估值，政府可望收回較多資金；但增加收費可能對航班數目產生負面影響，最終影響本地航空樞紐及物流中心地位。短期而言，收費上升雖影響航空公司盈利能力，筆者認為航班次數的變化應不會太大。可是，亞洲區內航空市場競爭日趨劇烈，航空公司對成本變化將會較敏感，機場收費上調對航班次數的中長期影響可能較預期大。

相比其他的國際機場，目前從香港機場飛往內地的航班次數仍是最多。不過，中國近來不斷與多國簽訂新的航空協定，導致很多國際航線已不用途經香港，部份航線甚至已開放第五航權。單就亞洲地區的機場，日本、南韓、馬來西亞、泰國、新加坡等亦已成功爭取更多往來中國的航班，對香港機場這個連接中外的樞紐中心，以及對香港兩間主要的本地航空公司，都帶來直接的沖擊。

以零四年中美簽訂的航空協議為例，到了零七年，雙方可以行使互相協定的第七航權，兩國的航空公司可在對方境內設立貨運樞紐中心，並獲准開辦航線往還第三國，而不用以本土市場為起點。協定公佈後，聯邦快遞 (FedEx) 率先宣布考慮將亞洲的貨運中心，由菲律賓遷往廣州。這個新發展將會進一步加劇珠江三角洲內五個國際機場的競爭。事實上，零四年八月開幕的新廣州白雲機場，一直被視為香港機場主要的競爭對手。

此外，中港航線網絡亦迅速增長。按照零四年訂立的中港航空協議，中港兩地客貨運班次增加，航點增多，香港的航空公司亦可以在中國各城市開辦串飛服務，但是，連接到北京及上海的串飛服務，則有待零六年才開放。有一點值得留意，在這個協定談判過程中，中方航空公司成功爭取第五航權，可經香港往返第三目的地及接載客貨，此舉既增加了中港班次，卻又同時增加本地航空公司的競爭壓力。雖然如此，不論外圍的航空及政治的環境如何，相信目前的協定確實為香港機場帶來更多的客貨流量，到了零六年，中港協定將會再次調整。

另一方面，中台包機直航的成功亦是近年來大中華航空領域的一宗大事。自從台商獲准進行內地投資，香港機場一直是台商進出國內最主要的中轉站。零五年二月，台商首次由北京、上海或廣州直飛返回台北或高雄。隨著海峽兩岸日漸頻繁的包機直航服務，兩岸三通機會日漸增加，香港作為中介的角色亦會受到一定的影響。

中國民航業的蓬勃，除了有賴於逐步開放的國際航權，以及大型的機場擴建計劃之外，國內機場相互之間的合併收購，航空樞紐引入全面的機場系統概念等因素都使國內機場的競爭力大大增強，尤以北京首都機場入股周邊機場的計劃最為進取。收購合併融合天津、沈陽、大連、武漢、重慶及貴陽等營辦國內航線的機場，北京機場的國際航線與鄰近機場的國內航線連接，華北及東北的區域網絡雛型便逐步形成。雖然最近香港機管局成功入股杭州蕭山機場，但該項投資能否加強香港航空業在中國市場的競爭力，仍屬未知之數。

除了國內機場本身的融資合作，亞洲地區的機場亦希望在中國這個擴展中的航空市場分一杯羹，紛紛入股國內機場。例如，九十年代，新加坡機場已開始於上海機場及北京地勤公司注入資金。日本及南韓亦為內地的二級機場提供借貸。此外，國內機場亦得到為數不少的歐洲機場垂青，例如，巴黎機場於二千年投資北京首都機場，哥本哈根機場亦於零二年注資海口機場，而在零四年，法蘭克福機場則與昆明機場磋商成為後者第二大的股東。這些日漸頻繁的投資項目，對香港機場維持在亞洲的航空樞紐地位造成一定的挑戰。

再者，航空公司市場的轉變往往改變機場在區域中所扮演的角色。現時，約有二百四十個亞洲城市超過五十萬人口，區內市民的消费力日漸增強，航空旅遊由從前的豪華消費理念模式，轉向成為一種新興、時尚及經濟的優閒活動方式，航空客運市場需求愈來愈大，廉價航空的冒起正正符合亞洲地区的消費模式。而馬來西亞的亞洲航空公司可說是亞洲廉價航空市場的先鋒，它於零一年成立，今日的航線已覆蓋馬來西亞、印尼、泰國、菲律賓及澳門，曼谷-澳門線更被視為亞航進軍內地市場的前奏，皆因超過兩成選搭該航線的乘客都是來自中國內地。其實，不單止亞航，區內不少廉價航空公司都對中國這個龐大的市場虎視眈眈。隨著中國不斷向亞洲市場開放航權，中國天空的爭奪戰日趨激烈，本港兩間航空公司首當其衝。

不過，能夠爭取成為廉價航空公司的基地機場，對機場城市本身的旅遊業及商業活動帶來一定的幫助。現時為止，全亞洲約有三百個機場可供廉價航空公司起降。其中，與香港鄰近的澳門國際機場亦致力發展成為廉價航空中心。澳門的優勢在於其開放的航空政策，機場設施配套符合廉價航空公司的營運模式，以及較低廉的機場收費。此外，澳門政府大力推動博彩業及旅遊業，加緊與周邊地區發展海陸運輸的融合，就珠江三角洲的五個國際機場而言，澳門發展成為區內廉價航空中心的潛力相當大，一定程度上分流部份香港機場的客源。

事實上，香港機場最近才正式推出各項著陸費回扣及增加泊機位等計劃，希望吸引廉價航空公司停經本港機場。不過，各間廉價航空公司的反應不一。日前，港澳兩地分別有一間以經營長途線為主的廉價航空公司公佈擬在當地開業，香港有甘泉航空，澳門有 WOW!Macau。現時使用香港機場的廉價航空公司已有新加坡的捷星亞洲航空和惠旅航空、泰國的東方航空，以及菲律賓的宿霧太平洋航空等等，而在澳門著陸的則有馬來西亞的亞航及新加坡的虎航。從歐美經驗而言，香港航空業將面對極大競爭壓力。

總結而言，雖然香港航空業界將受惠於中國的市場增長。同時間，中國及亞洲整體市場競爭日趨劇烈，機場收費水平對維持本地航空樞紐及物流中心的影響可能日益增加。

### 二零零四年中外航空協定

中國 – 英國	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 准許超過一間航空公司營辦客運服務往來上海、北京及英國</li> <li>- 英國航空公司每星期可開辦五班貨運航班往來中國，到了二零零六年，可增至每週七班</li> </ul>
中國 – 澳洲	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 撤銷往來全中國機場及所有澳洲國際機場的航空客貨運服務的限制</li> </ul>
中國 – 南韓	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 中國開放更多航線及增多每週班次予南韓的航空公司</li> </ul>
中國 – 泰國	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 中國向泰國開放第五航權，並就指定的貨運服務項目撤銷限制</li> </ul>
中國 – 美國	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 到了二零一零年： <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 中美雙方可新增五間航空公司往來對方各個城市</li> <li>▪ 貨運方面，每週可增辦一百一十一班航班</li> <li>▪ 客運方面，共有九間航空公司提供每週二百四十九班航空客運服務</li> <li>▪ 代碼並享協定亦全面開放</li> </ul> </li> </ul>