

香港航空市場的競爭壓力

馮嘉耀教授

香港中文大學航空政策研究中心

本文以〈機管局財政表現仍須改進〉為標題，刊於二〇〇五年六月十三日的太陽報財經評彈（第 B04 頁）。

有關機場私營化的諮詢期終於結束。根據傳媒報導，政府接獲六十多份意見書，其中包括贊成及反對意見。在反對意見中，業界及公眾人士較關心機場收費的變化。上市後的香港機場將受資本市場監管，增加盈利壓力將令機場收費上調。在燃油價格高企情形下，機場收費並不是航空公司主要成本項目；然而，在高度競爭的航空市場，航空公司仍十分重視這數個百分點的成本部份，機場收費的變化可能影響航空公司的企業策略（航點及班次等）。事實上，香港航空業正面對龐大競爭壓力，機場收費水平將影響整體行業的競爭力。

雖然中國內地城市不斷加快開放步伐，香港仍是中外航空交往的主要樞紐。在中國經濟不斷開放的環境下，中國正不斷與多國簽訂新的航空協定，各國來回中國航線正大幅度上升。單就亞洲地區的主要樞紐機場而言，日本、南韓、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國及亞洲其他城市的

樞紐競爭力，都帶來直接的沖擊。在亞洲區以外，中國正大幅度開放航權。以零四年中美簽訂的航空協議為例，到了零七年，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。隨著中國成為「世界工廠」，貨運需求正不斷增加，國際物流公司正準備積極參與中國市場的競爭。協定公佈後，聯邦快遞 (FedEx) 率先宣布考慮將亞洲的貨運中心，由菲律賓遷往國內城市。如最終 FedEx 選擇廣州的話，這變化將影響以提供空運為主的香港物流業競爭力，亦會進一步加劇珠江三角洲內五個國際機場的競爭。

同時間，中港航空運輸量亦迅速增長。按照零四年訂立的中港航空協議，中港兩地不但客貨運班次增加，香港的航空公司亦可以在中國各城市開辦串飛服務，新協議將令中港兩地航空網絡得以改善，相信目前的協定確實為香港機場帶來更多的客貨流量。然而，中港航線雙方都可容許兩間航空公司經營，市場競爭壓力將會加大。另一方面，中台包機直航的成功將標誌著兩岸直航的開端。自從多年前台商開始進行內地投資，香港機場一直是台商進出國內最主要的中轉站。香港來往台北航線，更為國泰和港龍兩間本地航空公司帶來可觀利潤。零五年二月，台商以包機形式由北京、上海或廣州直飛返回台北或高雄。隨著海峽兩岸包機直航服務的發展，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，相信對兩間本地航空公司的盈利同樣地有著負面壓力。

中國將成為航空市場的增長重心，根據波音公司估計，中國民航市場在未來二十年內，將會以百分之七的年增長率擴張。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，將令國內機場的競爭力大大增強，尤以北京首都機場集團入股周邊機場的計劃最為進取，收購合併包括天津、沈陽、大連、武漢、重慶及貴陽等營辦國內航線的機場。上述收購合併不但加強區域分工功能，同時可提高成本效率。雖然最近香港機管局成功入股杭州蕭山機場，但這「遠距離」投資如何加強香港機場競爭力或效率，將有待機管局解釋。

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。投資及借貸不但提供資金，加強合作關係可望提升這些機場效率，這變化亦挑戰香港機場的競爭力。

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，中國和亞洲其他城市人口的消費力日漸增強，廉價航空

的冒起正正符合亞洲地區的消費模式。隨著中國不斷向亞洲市場開放航權，廉價航空公司在中國天空的爭奪戰將日趨激烈，本港航空業將首當其衝。事實上，雖然廉價航空長遠影響可能令市場需求增加，但短期票價將承擔極大下調壓力。

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將帶來一定的幫助。現時為止，全亞洲有多個二級機場可供廉價航空公司起降。與香港鄰近的澳門國際機場正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，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，同時令香港航空市場的票價有下調壓力。

中國及亞洲各地的持續增長，將繼續為香港航空業提供增長動力。可是，整體市場競爭壓力將不斷增加，機場收費水平對維持本地航空樞紐及物流中心的重要性亦相當重要。