

## 本港「廉航」面臨極大挑戰

太陽報

財經評彈 頁 B05

馮嘉耀

2005-07-11

目前「廉價」航空公司或「低成本」航空公司（Low Cost Carrier）正在亞洲區興起。香港市場一向以傳統航空公司為主，國際航線的主要營運者為國泰，中國航線的主要營運者則為港龍。隨著中國航權擴展，兩間新公司（中富及港聯）將加入競爭，主要經營香港至中國二級城市。另一方面，一間新航空公司（甘泉）會以「廉價」模式經營香港至歐洲城市。機管局正興建以服務廉價航空公司為主的停機坪，相信以較低收費及較簡單服務吸引「廉價」航空公司經營往來香港航線。機管局行政總裁彭定中先生明言，希望這些航空公司為香港機場帶來超過 10% 的客源。

特區政府的航空政策正配合這方面的發展，根據最新的香港及新加坡航權協議，兩地將會全面開放第三及第四航權，航空公司可以無限制地運載乘客往返兩地，全面取消兩地直航客運的運力限制。由於新加坡擁有數間低成本航空公司，開放航權有望吸引更多廉價航空公司經營來往香港航線，最終可加強香港作為航空樞紐的競爭力。

### 澳門機場具吸引力

除中富、港聯和甘泉可能以「廉航」形式經營外，一些往來香港至新加坡及泰國的「廉航」已在香港開展業務。另一方面，澳門正積極爭取成為「廉航」中心，現已有往來澳門至新加坡及馬來西亞的「廉航」經營者。然而，由於澳門航空公司擁有澳門航線專營權，對投資者產生一定的阻力。

亞洲區「廉價」航空公司會否成功，現時尚屬未知之數；然而，「廉價」航空公司在歐、美兩地興起已有頗長時間，它們之中不乏成功例子，競爭壓力更令不少傳統航空公司倒閉。事實上，歐、美「廉價」航空公司興起，主要由於航空政策的改變。以美國為例，航空市場開放始於一九七八年，市場開放主要解除航線班次、航線經營者數目及機票價格各方面的規管。

歐洲不少國家以往均用補貼形式資助國家旗艦航空公司，民航市場開放速度十分緩慢，開放措施始於一九九三年，由於歐洲境內航行時間多屬短程，極適合廉價航空公司。

事實上，亞洲區「廉價」航空公司興起正配合這地區整體航空政策的開放。隨著美國施加「開放天空」壓力，亞洲各國（如新加坡）正大幅度加快航權對外開放步伐，市場開放造就「廉價」航空公司興起。

中國經濟增長驚人，加上近年來積極對外開放，龐大市場潛力將成為「廉價」航空公司增長的主要動力。

雖然開放市場是孕育「廉價」航空公司的主要背景因素，歐、美的「廉航」發展模式還需要一些特定因素配合。歐洲「廉航」發展主要依靠次級機場配合運作：

首先，次級機場收費較低，「廉航」更容易將成本控制於低水平；其次，「廉航」較易在次級機場取得較佳時段起降，而傳統航空公司較集中於主要機場運作，「廉航」可避開傳統航空公司的直接競爭；最後，「廉航」於次級機場開展新航線，將有助開拓新客源，以增加市場的需求。

中國境內機場數目眾多，在主要機場如北京首都機場、上海浦東機場、上海虹橋機場以及廣州白雲機場外，次級機場分布境內各地，大家可預期，中國有望成為亞洲主要「廉航」市場。

另一方面，香港及澳門兩地同時爭取亞洲「廉航」開展航線。相對香港國際機場而言，澳門機場雖然未必是次級機場，但擁有上述次級機場的特點，如收費較低，起降時段較多選擇等，應對「廉航」有一定吸引力。

「廉航」主要競爭力在於成本效率。根據歐、美經驗，「廉航」可通過不同方法以控制成本水平。主要通過簡單商業模式，以達致「低成本、低票價」的競爭策略：（一）簡單機票結構——減少機票類別及收費種類，以節省管理開支；（二）減少航機服務類別——取消或以「用者自負」形式提供機艙膳食及娛樂服務；（三）簡化分銷安排——降低依賴旅行社銷售，改以直接或互聯網售票，將可節省佣金開支。

#### 本港整體成本偏高

簡單的商業模式有利控制成本及提供廉價機票，提供有別於傳統航空公司的服務（differentiated product），對不大注重航機服務，較注重票價的顧客（如旅遊人士）有一定的吸引力。以歐、美經驗而言，「廉航」單位成本比傳統航空公司低約五成，成本優勢主要來自：（一）員工成本；（二）機場收費；（三）機票分銷佣金；（四）機艙服務成本。

面對油價不斷上升，傳統航空公司亦不斷通過簡化商業運作模式以節省成本，「廉航」的成本優勢可能並不比預期中大。同時，香港整體成本偏高，對「廉航」的成本控制能力，將產生極大挑戰。