

國泰與港龍的整合 — 香港天空的變局

馮嘉耀

中大經濟研究所主任、中大航空政策研究中心副主任

本文以〈國泰與港龍的整合——香港天空的變局〉為標題，刊於二〇〇六年六月十五日的明報（第A08頁）。

在全球一體化的趨勢下，國際間的貨品及資金流動障礙正逐漸減少。當發達國家撤銷貨品入口關稅及配額時，對發展中國家的出口產生刺激作用。在供應鏈管理及資訊科技發展的推動下，加上發展中國家降低對外資流入的限制，資金正不斷流入低工資地區以設立工廠。流入發展中國家的資金不但刺激工業製成品出口，同時更增加這些國家的中間製成品貿易。在出口增長及資金流入帶動下，不少發展中國家在近年均錄得可觀增長。中國的近年經濟表現備受注目，過去五年的經濟增長率均接近百份之十，同期的出口及入口增長率接近百份之三十，而外國直接投資增長率則約百份之六點五。

國民收入上升，加上地區間商業活動日趨頻密，航空客運需求正不斷上升。在國際貿易刺激下，加上時間成為供應鏈管理的重要因素，航空貨運需求亦同時不斷上升。以中國為例，民航市場在這五年間表現驕人，客運及貨運平均增長率均超越百份之十五。主要飛機製造商更預期中國在未來二十年內對噴射機需求超過二仟五佰架，約值二仟億

美元（以二〇〇四年價格計算）。

雖然油價持續高企，得益於地區增長因素，國泰和港龍仍然錄得可觀營業額增長。國泰主要經營亞洲及歐、美各國來往香港航線，航點超過九十個城市。以〇五年而言，國泰的集團營業額增幅約為百份之十九。同期載客量達一仟五百四十萬人次，增幅為百份之十三，平均載客率為百份之七十八。同期載貨量約為一百一十一萬公噸，增幅為百份之十五，平均載貨率約為百份之六十七。雖然企業收益仍以客運為主，但貨運收益已超越客運收益的三份之一水平。

港龍主要經營內地來往香港航線，航點數目超過三十個城市，其中內地航點為二十三個。以〇五年而言，載客量約為五百萬人次，增長率接近百份之十；載貨量約為三十八萬公噸，增長率為百份之十二。相對而言，貨運收入約為總收入百份之四十，比重較國泰為高。

從航空網絡比較，港龍主要包括國內航點，而國泰則主要經營國際線，重疊不多（主要重疊客運航點為北京、台北、東京、曼谷及廈門）。以〇五年數據而言，兩間航空公司規模有所差別：以可用座位千米數（ASK）而言，國泰約為港龍的八倍；若以可用噸千米數（ATK）計算，國泰約為港龍六倍。

兩間航空公司整合，有成本及網絡整合兩方面影響。在成本方

面，兩間公司可分担部份營運成本，從而提升整體生產力。其次，兩間公司可共同採購，以增加議價空間，對成本下調亦會有所幫助。香港營商成本高企，一向為本地企業和低成本地區企業競爭的不利因素。如國泰和港龍整合能成功將成本下調，將能提高競爭優勢，更能面對國內航空公司及亞洲區廉價航空公司的競爭壓力。

由於國泰和港龍的航空網絡相對分割，整合將有助提升網絡價值。隨著中國經濟的強勁增長，往來中國至外地城市的客貨運需求正不斷上升。可是中國的國際樞紐機場只有北京、上海及廣州機場，而國際班次及航點數目仍然相對偏低。中國民航市場的國際線部份，遂成為其他亞洲樞紐機場的爭奪對象，除香港外，日本東京、新加坡、南韓仁川及泰國曼谷均積極開展來往中國航線，從而在增長的中國市場取得利益。

相對內地的國際樞紐機場，香港的國際航點及班次較多，而航班延誤風險較低。另一方面，相對其他亞洲樞紐機場而言，香港的國內航點及班次則較多。兩間航空公司的整合，將國泰的國際網絡和港龍的國內線網絡融合，應可降低在香港轉機來往國內城市的票格，將更能吸引國際及國內旅客選擇香港為轉機點，對香港維持國際樞紐的競爭力會作出貢獻。

中國航空貨運需求不斷上升，同時成為國泰和港龍近年盈利增長動力之一。兩個航空網絡的融合，不但令貨運成本有下調空間，資訊系統整合更能令貨運效率及可靠性提高。珠三角和亞洲各國在全球供應鍊擔當重要角色，而香港空運業為這地區提供中間製成品的運輸服務，以支援珠三角生產。現時，長三角及環渤海發展急速，加強的香港航空貨運網絡，將有助香港物流業及貿易服務業在較大程度上參與這兩個高增長區域的發展。

國泰和港龍的整合，同時對國內民航業的演變作出一定貢獻。國泰和國航將在聯營、銷售和貨運作不同程度的合作，國航將有望加快效率及表現提升。事實上，亞洲及中國的開放天空步伐正不斷加快，美國和中國的航權開放速度更令國內業界人士擔心。國航如能從加強合作中提升效率，將有助降低開放對外航權對中國民航業的沖擊。

國泰和港龍的整合，對國泰和國航的盈利將有正面影響，對加強香港作為中國門戶的航空樞紐競爭力亦有貢獻。然而，整合會否加強國泰的市場壟斷能力？消費者（旅客、付貨人及物流服務供應商）的利益會否受損？根據民航處零四至零五年數據，在兩間航空公司重疊經營航線上，合併市場比率偏高：北京 - 59.1%；廈門 - 57.1%；台北 - 46.9%；東京 - 43%；曼谷 - 39.3%。可是，合併比率偏高的主因在於

個別航空公司已是這些航線的主要經營者，如港龍佔北京線超過 50%，而國泰佔台北線則接近 40%。在國泰佔主導位置的航線（如東京、台北和曼谷），港龍只佔低比例；反之，在港龍佔主導位置的航線（如北京和廈門），國泰則佔偏低比例。雖然整合確會降低競爭，但對這些重疊航線市場結構的影響應不會太大。事實上，筆者認為整合將可降低國泰和港龍的成本，只要市場競爭仍然存在，整合的成本收益將可望轉嫁消費者。對於大部份國內航線，港府已容許兩間本地航空公司經營。在國泰及港龍完成整合下，港府可支持其他本地航空公司參與北京及上海航線以維持競爭。在國際航線方面，國泰為主要經營者，但同時面對其他國家航空公司的競爭。如果特區政府能繼續推行對天空的「漸進式開放」政策（Progressive Liberalization），加上廉價航空的興起及亞洲開放天空的急速步伐，整合的成本收益可望成為消費者得益。

作為香港主要航空公司，國泰得益有可能令香港經濟得到好處；然而，國泰利益並不對等於香港利益。航空業競爭劇烈，國泰必須考慮採用不同策略以提升競爭力。怎樣將國泰得益引導為香港利益？特區政府必須維持一定程度的市場競爭，才可令國泰競爭力的提升，轉嫁為消費者（旅客、付貨人、物流服務供應商等）利益，最終令香港經濟競爭力得以改善。