

# 中港天空的整合

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈維持競爭降機票售價〉為標題，刊於二〇〇六年七月十日的太陽報（第 B04 頁）。

雖然香港沒有龐大內部需求，倚著地理位置優越，加上其國際商業中心地位，遂成為亞洲重要航空樞紐。作為香港主要航空公司，國泰一向維持優質企業管理，對保持香港航空樞紐競爭力，產生了相輔相成的作用。自中國逐漸成為世界工廠以來，經濟增長得以維持高水平，國際航空業一直保持對中國民航市場的樂觀預期。作為中國的主要門戶，香港應可從中得益；然而，在股權變化前的國泰，雖然作為香港主要航空公司，卻未能全面得益於中國增長。

港龍自成立以來，其市場定位及角色不斷受到香港政經環境變化所影響。在回歸前，港龍被定位為經營內地來往香港的本地航空公司。航點數目超過三十個城市，仍以內地城市為主，其中國內航點佔二十三

個，為香港來往北京和上海的主要經營者。雖然燃油價格高企，港龍業績增長仍算不錯。以0五年而言，載客量約為五百萬人次，增長率約為十個百份點；0五年載貨量為三十萬公噸，增長率為十二個百份點。根據公司資料，貨運收入約為總收入百份之四十，相信得益於中國增長迅速的航空貨運市場。

雖然國泰近年積極開展香港至內地航線，但現時國內客運線航點只有北京和廈門，而班次亦相當有限。國泰現時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。國泰在0五年的集團營業額增幅接近二十個百份點。同期載客量達一仟五百四十萬人次，為港龍三倍；同期載貨量為一佰一十一萬噸，同為港龍三倍左右。

由於回歸前航空政策安排，兩間本地航空公司的航空網絡相對分割，重疊航點不多（主要重疊客運航點為北京、台北、東京、曼谷及廈門）。除市場覆蓋的分別外，兩間公司規模亦差別極大：以可用座位千半數（ASK）而言，國泰約為港龍的八倍；以可用噸千半數（ATK）計算，國泰約為港龍六倍。

通過兩間公司的合併，國泰終可整合其國際及國內網絡。由於中國強勁經濟增長及急速商業發展，來往國際至國內城市的航空客運需求正不斷上升。可是中國的國際樞紐機場只有北京、上海及廣州三地，而國際航點及班次數目相對偏低。香港作為亞洲主要航空樞紐，國際航點及班次較多；另一方面，由於本地機場及航空公司管理優良，香港機場的航班延誤風險較低。同時間，來往香港至國內主要城市的航點及班次，則比日本東京、新加坡、南韓仁川及泰國曼谷較多。上述兩項因素正是香港作為中國門戶樞紐的競爭力所在。

在兩間本地航空公司合併後，國泰的國際網絡將可和港龍的國內網絡整合，應可降低在香港轉機來往國際至國內城市的票價，將令國泰可從中國市場增長中有所裨益。事實上，這個合併例子相信會成為「網絡經濟」(Network Economies)的實例 -- 即網絡擴大有望顯著提升航空公司盈利。

另一方面，航空業屬資本及技術密集行業，航空公司不但投資機隊，還須作科技投資，兩間公司合併可望產生「規模經濟」(Scale Economies)效益 -- 即單位成本將隨規模上升而下跌。當然，公司合併有望提升管

理效能，可再令成本下調。

雖然現時本地航空公司已不只港龍和國泰，還有中富、港聯和甘泉（還未正式開始經營航線），但國泰和港龍的規模遠比其他本地航空公司大，公司合併令公眾人士擔心市場壟斷。國泰雖是香港主要企業，但兩間航空公司合併對國泰盈利的正面影響，並不完全對等香港利益。要將企業得益轉至消費者，政府必須維持市場競爭。在國際線而言，國泰須面對其他國家空公司的劇烈競爭，市場壓力存在，成本得益可望導致機票下跌。可是，在國內線而言，特區政府可考慮支持其他航空公司經營特別是北京和上海航線，以保持足夠市場競爭壓力。