

經濟評論

## 中國開放天空衝擊港航空業

中美政府在七月底簽署了影響深遠的開放航線協議。在未來六年，雙方將分階段把航班數量，由現在的每周五十四班增至二百四十九班；新增的一百九十五班，包括一百一十一班貨運和八十四班空運航班。新協議將允許雙方客運航機飛往對方的任何城市，其中廣州和深圳機場均是首批開放予美國航空公司直航的機場。另外，本來中美航空運輸市場，由只有四家航空公司，在六年內將分階段增加至九家；雙方航空公司的代碼共享限制也取消。

現在經營中美航線的二間美國客運公司，西北航空可開辦由底特律經東京、再飛往廣州的航線（這是放寬的第五航權），這是首家獲准開辦飛往廣州的民航美國航空公司；聯合航空則可增加由芝加哥直飛上海的航班。在協議下，美國航空、美利堅航空及達美航空估計在未來數年會進入中美客運市場。

以美國龐大的客運和貨運能力，以至存在多間國際航空公司，美國九間航空公司足夠在六年內盡用每周二百四十九班的航班。對中國而言，除了中航、東航和南航外，基本上在未來數年，現有的其他航空公司要發展具競爭力的中美航線，實不容易。中國航空業只在發展國際業務的初階，未來數年在其最重要的中美國際航線就面對這樣懸殊的競爭，雖然這有助中國航空業的快速成長，但內地航空公司如何及是否能夠應變，情況是不樂觀的。

另一方面，協議批准了雙方貨運航空公司可在對方設立貨運中心，這對香港的航空貨運業就一定帶來嚴重的後果。

香港的航空貨物的來源，超過百分之七十來自珠三角，百分之五十以上美國輸往中國產品也透過空運進行。中國在新的航空協議及新白雲國際機場啟用的情況下，航空貨運和速遞運輸在廣州新機場將快速的拓展。據報道，聯邦快遞已申請增加中國航班，期望由現在每周十一班貨機增至二十九班；該集團現正計劃擴充在亞洲區的轉運中心，選址將在新白雲機場及菲律賓國際機場（前克拉克空軍基地）之中考慮。敦豪國際近日宣布將大規模拓展珠三角計劃，包括把位於廣州及深圳的辦事處分別擴大一倍及三倍，並計劃在深圳機場、東莞及中山開設新辦事處，加強清關服務，同時增聘人手。

這兩間公司以往以實際行動支持新白雲機場速遞運輸的發展，從貨源和經營成本的角度，新白雲機場的發展有清楚優勢；至於航權和航班現在仍面對的限制，未

來數年將獲得紓緩。

中美的新航空協議，對中國來說，可能是有得有失，對美國來說，則是一個「全贏」的方案。中國在國家利益和消費者利益方面，效果是顯著的。這協議有助改善中美關係，尤其是對台灣問題，可能鞏固了美國對「一個中國」的承諾；但對中國航空業和航空公司的發展，新協議對美國航空業的得益明顯較大。

依賴市場封閉得益日子過去

中國過去二年「開放天空」政策有長遠的發展，與很多國家的新航空協議都大幅增加載客量，例如英國增加百分之二百、新加坡百分之四十、東京百分之一百二十、大阪百分之五十五及紐西蘭百分之一百，並容許二間或多間航空公司進入中國。中國未來與其他國家談判的新協議，很可能都會參考中美協議為藍本，傾向更加開放，中國與歐盟將在九月的談判就是其中之一。

香港依賴內地市場封閉而得益的日子已逐漸過去，航空業就像貨櫃碼頭業面對深圳港口的挑戰一樣，我們要真真正正的拿出本領來；在面對新白雲機場的發展下，維持中國「南大門」的角色。以下有三個政策重點必須詳細考慮：

一、中美航權的開放程度，很可能是在香港特區政府和航空業估計之外；對此，香港對中國及美國未來的航權談判一定要作出重新評估及部署（至於新白雲機場的挑戰，業界應該心中有數）。香港在逐漸開放「一航線，一公司」的政策下，特區政府在下一輪與中央政府的航權談判，有必要增加國泰航空在內地的運載能力和網點，鞏固國際航線可以更直接的接載國際旅客進入內地，尤其是北京和上海。在二〇〇三年十月至二〇〇四年三月期間，來回香港及上海的旅客約有一百二十萬人次，只有東航及港龍兩間公司提供服務，來回香港及曼谷的人次，在同期亦約有一百二十萬人次，提供服務的卻共有十三間航空公司。現在往來香港及內地城市的票價偏高，明顯是缺乏競爭的結果。

至於與美國在明年的航權談判，香港可開放更多的第五航權，以嘗試吸引更多美國航空公司拓展香港市場，但是否有效，情況是未許樂觀的，開放航權可能已不是足夠的條件。

「大香港」阻礙粵港合作

二、香港須發展成為內地居民到境外旅遊或公幹的中途站，使香港提供的旅遊、休閒、會議、展覽、購物、專業、醫療、培訓、金融及投資等服務，對他們具吸引力，使他們願意途經香港，並在香港停留二、三天。特別是珠三角的旅客，香港的航空業應以更方便和舒適的安排，直接接載旅客往返，並吸引他們留港幾天。

三、航空貨運方面，珠三角的貨物是要經過水路或陸路，才可到達機場，使用香港的空運設施和服務。在這方面，通暢的珠三角和香港的陸路運輸，至為重要。

現在邊境口岸陸路交通經常阻塞，清關手續仍然繁複，實有迫切改善的必要。解決這個問題，特區政府須爭取中央政府及地方政府的支持，尋求改善的方案。

除了以上三項政策性的考慮外，業界的自強不息，改善效率和服務素質，當然也是維持香港作為航空中心的必須條件。近年一些港人仍然存在「大香港」的心態，經常強調「龍頭」和「全球第一」的虛幻理念，這對促進粵港的夥伴關係和合作構成障礙，這是大家值得深思的。

文章編號: 200408173910101

---

本文章之版權由有關出版商擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本文章。版權持有人保留一切權利。本文件經慧科的電子服務提供。

---

Copyright (c) Wisers Information Limited. All Rights Reserved.

電子剪報服務慧科訊業有限公司 查詢請電：(852) 2948 3600 電郵：sales@wisers.com 網址：  
<http://www.wisers.com>

Copyright (c) 2004 Wisers Information Limited. All Rights Reserved.