

經濟評論

港美航權談判須達雙贏

美國政府多年來都要求香港單方面全面開放航權，由於兩地第三及第四航權已開放，美國的要求似乎主要是開放第五航權（可透過香港自由往來其他城市），其次可能是第七航權。在二〇〇〇及〇二年的談判過程中，美國曾高姿態地向特區政府施加政治及輿論壓力，美國一些業界亦進行游說，但在現在一輪的談判過程中，美國政府似乎採取較低調的立場——我們未能從報道中了解到其具體要求是什麼，因此，也不容易評估對香港整體經濟和航空業有何影響。

港美經濟關係是香港重要對外經濟關係的一環，能妥善處理這項關係，達致雙贏的結果，最為重要。在評論這個複雜的政策前，必須清楚說明幾方面的背景事實。

港航空政策出現轉變

自二〇〇二年中，香港的航空業經歷了多方面的重要變化，包括港龍作為香港的第二間航空公司往來台北、香港與美國之間達成進一步開放航權協議，而港龍更可往來亞洲的幾個重要旅遊點（包括馬尼拉、曼谷、首爾、悉尼和東京）。兩間新的航空公司，中富及港聯相繼成立，這無疑可增加旅客的選擇、改善服務的素質和促進票價上的競爭。

港府的航空業政策中，「一航線，一公司」一直是主要的支持點，而政府在面對新申請者，是依據市場情況、現有航線的需要和申請者的條件作出決定。港龍近期獲得台北和亞太區的一些原本只有國泰經營的航線，以至兩間新航空公司成立，清楚顯示特區政府已開放了「一航線，一公司」政策，這是香港航空政策重要的發展，符合全球一體化及市場對加強競爭的要求。

歐美國家都有明確的政策促進基地航空公司加強其在國際間的競爭力及經營效率，香港政府在這方面也是責無旁貸的。

根據近年國際航空業的發展，就算是一些中型的發達國家（例如德國、加拿大和澳洲），如要創造競爭環境以培育兩間本地的航空公司，在國際航線中作全

面的競爭經營，後果是失敗的。退而求其次，政府可以鼓勵一個「一大一小」的基地航空公司，在干預下作有序競爭。在這「一大一小」的格局中，面對不斷變化的市場狀況和新技術挑戰，政府如何調整現有政策，以達致一個新的動態均衡，進一步為社會提高整體的長期利益，是高難度的決策。

對一個經濟體系來說，要發展航空業，除了開放的政策外，能與其他國家協議更多航權和航班，則可以擴大其航空網絡；每個政府都必須反映市場的需要，與其他國家爭取公平而開放的航權。在這方面，香港政府近期積極推動了多方面的發展，這包括了二〇〇四及〇五年與內地的航權協議，以及在二〇〇四年與西班牙、澳洲和馬來西亞更開放的航權協議，其中更增加了不少的新第五航權安排。

大小公司干預下有序競爭

美國自一九七七年開放本土航空市場，內部競爭也促進了國際航空市場的變化，美國航空公司出現收購合併，導致美國航空（American Airlines）、聯合航空（United Airlines）及達美航空（Delta Airlines）等超級航空公司的出現。為了爭取更大的業務和市場，它們推動政府與其他國家洽談「開放天空」的協議，這些協議大幅度地擴展了國際航空服務。

直至目前為止，美國政府已經與接近七十五國家簽訂「開放天空」協議，其政策的基本內容，通常包括以下方面：開放雙邊夥伴間所有航線；沒限制地在美國與其他參與國家中任何國際開放，進行經營，包括中途和過境航權（第五航權）；所有航線沒有載客量、班次和機種的限制；更有彈性地某些指引下訂定價格；開放包機及貨運的安排；航空公司可把國外收入轉換為硬貨幣，並容許無限制地回他們的國家；開放「代碼共享」的機會；容許美國航空公司在夥伴國家經營自己的地勤服務；容許美國航空公司自由參與航班運作有關的商業活動；可公平地經營電腦預訂系統。

美英航權關係具代表性

美國在近年推動「開放天空」的第五航權談判過程中，有多個重要市場進展仍然非常緩慢。這些國家都因為各種原因，拒絕向美國全面開放第五航權，這對香港亦有重要的啓示，它們包括：

美英航權 自一九九五年，美國航機已在完全沒有限制下飛往英國所有城市（第三及第四航權），但倫敦的兩個主要機場（希斯路及吉域）則除外；再者，第五航權仍未有開放。在近年的談判中，美國希望英國更能開放希斯路機場給更多美國航空公司使用，但未能成功。

美加航權 美加自一九九五年簽訂航空協議，除了完全開放的第三及第四航

權外，兩國間只有很有限的全貨運境內「串飛」安排；客運及貨運的第五航權仍完全未有開放。

美澳航權 全貨運現在是全面開放的，而客運方面的第五航權卻未有開放。

美日航權 在二〇〇一年談判，日本拒絕了美國全面「開放天空」的建議。現在，美日間的全貨運差不多是完全開放，而在客運方面，第三、四及五航權仍然有較大的限制，日本成田機場的擁塞是主要的原因。

美墨航權 美國和墨西哥在二〇〇五年年初曾就航權進行討論，墨西哥至今拒絕了全面開放航權的要求。

在歐洲的「開放天空」進程中，英美的關係是有其代表性的。自一九九五年至今，美國只有兩間航空公司(美國航空和聯合航空)可飛往倫敦的希斯路機場，而其出發的美國城市亦有所限制。對英國而言，英航及維珍航空是指定可使用希斯路機場飛往美國多個城市的兩間英國航空公司。現在，有些美國城市，包括鳳凰城、費城、底特律及休斯頓，只有英航提供到希斯路的服務。

近年，英國佔英美航線業務的市場比例逐漸上升，美國政府因而不斷向英國提出要求，但希斯路機場的規模和設備亦嚴重受到限制，更多美國航空公司希望能進佔英國市場，短期內並不容易。二之一

中文大學航空政策研究中心副主任、全國政協委員

本港航空業的發展，與美國「開放天空」的航權談判結果有重大關係。

文章編號: 200511013910079

本文章版權屬於 信報財經新聞 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: sales@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2005)。版權所有，翻印必究。