

經濟評論

## 香港須緊抓開放航權談判籌碼

在過去十多年來，亞太區的航空業每年有平均約百分之八的增長，同期北美市場只有百分之四。這給予美國政府所推動「開放天空」強烈的誘因，希望美國航空公司能經營更多的亞洲區內航線；在亞太區，美國現在與馬來西亞、新加坡、印尼、台灣、南韓、婆羅乃及紐西蘭是有完全「開放天空」的協議；對其他的亞太地區，如日本、菲律賓、中國、泰國（只有開放全貨運）、澳洲（只有開放全貨運）及香港等，開放仍然受到不同的限制。

有論者提出，既然新加坡已單方面全面對美開放，香港不開放，是對香港航空業非常不利。如果我們從一些基本的數據來看，答案就很清楚。

現在服務香港的定期航空公司共七十二間，新加坡只有五十六間；香港直航的城市有一百四十五個，新加坡則有一百二十個；國泰只佔用機場上落機時段約百分之二十五，而新加坡航空仍高達百分之四十。

由此觀之，新加坡對美開放第五航權，對新加坡拓展其航空網絡及減少新航的市場壟斷，似乎沒有明顯的效果。事實上，由於新加坡並不是美國航機跨越太平洋進入亞洲的第一線主要城市，其第五航權的價值是較低的，美國航空公司使用新加坡的第五航權實際上非常有限。

### 美國航空公司經營困難

美國政府推動本土全面競爭配合海外「開放天空」的政策，是否能為美國國際航空帶來可觀盈利，近年的結果是否定的。自二〇〇一年「九一一」慘劇後，情況更加嚴重。二〇〇一年至二〇〇四年，美國航空公司估計損失了三百二十三億美元，遠遠高於其在一九三八年至二〇〇〇年的總盈利一百八十二億美元。美國航空業特別面對以下各方面的問題：

- 傳統大型國際航空公司的經營成本偏高，令競爭力不足；
- 在廉價航空的競爭下，美國整體的航空業長期出現嚴重的規模過剩現象；

- 「九一一」慘劇使旅客恐懼再有恐怖襲擊，乘搭美國航空公司的國際乘客減少；

- 近年國際油價不斷上升，大大加深美國航空業不穩的情況。

二〇〇五年九月，美國航空業進入最困難的時代。由於油價高企和廉價航空公司冒起，美國第三大航空公司達美航空和第四大航空公司西北航空雙雙向紐約破產法院申請破產保護。美國七大航空公司已有四家正式申請破產保護，另外兩家分別為第二大的聯合航空和第七大的 US Airways，公司間進行重組和合併是最有可能發展的方向。過去二十五年美國已有超過一百家航空公司申請破產，包括顯赫一時的泛美航空和 TWA。美國傳統航空公司的成本不斷上升，服務素質欠佳，業務亦每下愈況；至目前為止，只有兩家破產航空公司能獲得新生。

### 港航空政策全球最開放

在美國航空公司的艱難經營條件下，本港有以下五點可以回應美國「開放天空」的策略：

一、香港的航空政策是全球最開放之一，近五年更有快速發展，這一定比美國更開放—美國仍有外國人士不可以擁有美國航空公司超過百分之二十五的股權，美國公務員海外公幹一定要乘搭美國航空公司等限制，而美國對第五和第八航權的限制就更多。香港現有經營的航班中約有百分之十五是與第五航權有關，這相等於英國希斯路機場的八倍，更遠高於美國任何一個機場。因此，如果有批評香港政策是保守的，這是偏見的立論。

二、美國周邊的主要國家：北面的加拿大、南面的墨西哥、西面大西洋彼岸的英國（倫敦）、東面太平洋彼岸的日本、澳洲和中國，都策略性的「保護」自己的第五航權，以此作為與美國航權（主要是第五及第八）長期談判的交換條件。現在並沒有任何資料顯示，這些國家將單方面向美國開放第五航權；因此，香港對美國繼續維持其公平及對等利益交換的談判策略，是有效的，並完全合乎國際的經驗。

三、美國航空業正進入了一個不穩定的時期，多間大航空公司很可能不能經營下去；削減國際航線是無可避免的結果。如果香港現在漫無目的地向美國單方面開放第五航權，是不適當和不及時宜的。

四、有論者認為，單方面開放第五航權對香港消費者有利，但由於航空業涉及龐大的投資，各國政府對本土航空公司亦有不同的資助，網絡經濟的競爭情況比單一市場更為複雜，而外國航空公司通常在需求下降就即時取消服務（所有美國客運航空公司在沙士時取消了來往港美的直接航班）等因素，單方面開放航

權，對消費者及香港整體經濟的長遠利益為多大，情況實不容易確定。一些美國航空公司曾用不公平的經營手法打擊競爭對手，多年來亦時有所聞。

五、在港美二〇〇二年協議中，在第五航權方面，香港提供美國每周六十四班全貨運及四十九班客運的安排。貨運的第五航權，是限制在菲律賓、法國、德國和十個由美國選定的其他國家，這些航班都安排分配了，主要為 Fedex 及 U P S 公司獲得。至於客運的第五航權，則限制在印尼、日本、南韓、馬來西亞、新加坡、泰國和越南；這些航班有不少仍未被使用。

冀美國亦「開放天空」

表面來看，美國全貨運第五航權的運載力已完全飽和，有再增加的必要，具體的數目須由雙方政府決定。由於對以香港為基地航空公司來說，全貨運來往美國的第五航權業務不大，香港的航空公司須把其具體要求向政府反映，例如擴大「代碼共享」的範圍和公平的安排，以向美國政府及其業界爭取。

至於在客運方面，由於現有很多提供給美國的第五航權仍未有效運用，任何的再增加似乎都是沒有實際需要，只有象徵開放的意義。反過來說，香港能否向美國爭取到有用的客運第五航權，情況並不清楚。

亞洲的航空市場，是香港航空業最重要的客源和貨源腹地；長遠來說，政府應妥善運用從香港來往腹地的第五航權，為香港的航空公司換取來往北美及其他市場更好的安排，以促進旅客和貨運者利益。香港政府現採取「積極漸進開放」(Progressive Liberalization) 的航權談判政策，是必須和正確的。當美國施加壓力開放我們的天空，我們也希望美國能同意開放其天空。二之二·之一在上周二刊出

中文大學航空政策研究中心副主任、全國政協委員

文章編號: 200511113910084

---

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。

---