
增加港航空公司往返京滬運載力

根據中國民航總局在二〇〇五年的一項預測，到二〇一〇年中國大陸所有機場的旅客吞吐量將達五億四千萬人次，貨物吞吐量達一千二百萬噸，每年平均增長約百分之十四；到二〇二〇年，旅客和貨物將分別達十四億人次和三千萬噸，年均增長約百分之十。再者，在二〇〇五年，國內乘飛機出國旅遊及公幹的，僅略超過二千萬人次，約佔總人口的百分之一點五，大大低於歐美的百分之三十至四十，澳洲的百分之十七，以及日本的百分之十二，反映中國市場有龐大發展潛力。

串飛未被廣泛採用

在以往幾年，國內航空業經歷了重要而影響深遠的改革，其中包括主要航空公司的重組和在境外上市、機場下放到地方管理、重組與民航業相關的其他企業、簽訂更開放的航權協議、放寬民營資本進入航空業、放鬆票價管制、加強基建投資、大量購置飛機和加強培訓等。在新的五年計劃中，漸進式的開放政策是深化下去的。

香港作為中國的「南大門」，近年亦有快速的發展，香港的國際機場和基地航空公司，都多次被國際航空業機構譽為全球第一，並新成立了幾間的基地航空公司。香港航空業對整體經濟的貢獻（包括旅遊業和航空貨運物）約有百分之九，其重要性與金融業差不多。香港航空業的未來發展，必須配合國內航空業發展，以及國內人貨的需要，一方面這樣可以擴大香港航空業的規模，另一方面，則可支援內地航空業的不足。在這方面，加強內地與香港航空業合作，定能達至「雙贏」的結果。

香港與內地航空業的合作，近期重要的發展將會是今年的航權談判。內地與香港在二〇〇四年九月宣布的新航空運輸安排，訂定了兩地近年航空業發展的新基礎，而這安排在二〇〇五年七月再達成補充協議。在這協議中，其中最重要的是分階段至二〇〇六年底，香港政府可批准兩家航空公司經營所有已批准的四十五個國內城市。此外，兩地航空公司可以立即在所有航線上實施「代碼共享」的安排，並可「串飛」內地航點。

在這次的新安排中，最重要的突破點之一，是容許香港航空公司「串飛」兩個內地城市。港龍可重新整合其內地的航線，「串飛」兩個城市，一方面可以減低港龍的經營成本及增加收益，另一方面可以使國內較偏遠的城市，亦得到更多和更佳的香港航空公司服務。再者，開放兩家基地航空公司的經營和「串飛」的安排，有利於香港新成立航空公司（如中富航空和港聯航空）的發展；但至今「串飛」安排並未被廣泛使用。

缺乏競爭致票價偏高

在今年將進行的國內航權談判中，對香港航空業發展最重要的要求應該是大大增加香港到國內主要機場的乘客運載能力，尤其是北京和上海。香港現在到北京和上海的票價是偏高的，這主要是缺乏競爭的結果（國泰現在飛北京每天只有兩班，而港龍是唯一飛往上海的香港航空公司；在貨運方面，國泰已擁有直飛上海的航權），高票價明顯對旅客不利。在現在眾多的亞洲航線中，如果業務達至一定的規模，兩地各有兩間航空公司在公平競爭環境中「對飛」，是較為理想的競爭經營模式，旅客則可有合理的選擇。根據近年的國際經驗，票價亦約有下調百分之二十的空間，消費者將會得益。

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，只有東航及港龍兩家公司提供服務。而來往香港及曼谷的人次，在同期間亦約有一百二十萬人次，提供服務的卻共有十三家航空公司，往返機票有低至一千元以下。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。

再者，根據二〇〇五年的資料，只有約一百萬國際旅客是經過香港進入上海的，而經其他亞洲機場（新加坡、曼谷、東京、首爾等）轉機往返上海的旅客，卻有約六百萬人。如果國泰能吸引百分之五國際旅客來港轉機，這就是額外的三十萬旅客，數目是非常可觀的。如果國泰可以直接飛到上海，其對國際旅客的吸引力，無論在票價或在轉機方便程度方面，一定比現在的安排優勝。為了達至這個目標，國泰須每天經營最少四班來回上海的航機。

在近日一些報道中，中國民航總局局長楊元元曾表示，中央準備向港全面開放航權，特別是延遠貨運航權（即貨運的第五航權），以減輕香港貨運成本，確保香港國際航空貨運龍頭地位的考慮。這樣看來，中央不只考慮全面開放第三及第四航權，開放貨運第五航權也在考慮之中，這是具前瞻性的政策。

貨運第五航權的安排，比客運第五航權複雜得多。有關香港航空公司需要多年時間，才可在國內城市，建立一個有經濟效益的貨物空運物流支援系統。

例如在中美二〇〇四年的航空協議中，就批准了雙方貨運航空公司可以在對

方設立貨運中心。全球最大速遞運輸公司聯邦快遞在二〇〇五年宣布，將在廣州白雲機場建立地區貨物轉運中心，是該公司在美國以外最大的轉運中心，將於二〇〇八年底啓用。

當中心落成後，每周約有一百五十架次貨運航班升降，聯邦快遞在菲律賓的亞太轉運中心業務，將轉移至白雲機場。因此，香港政府亦應盡快向中央爭取，香港基地航空公司可以在國內主要航空中心設立地區貨物轉運中心。否則，就算有第五航權，其經濟效益是存疑的。

至於客運方面，國內現在有經香港飛至六個其他國家的第五航權，主要為東南亞國家。客運第五航權的開放是國際的大趨勢，但內地第五航權對香港的吸引力不大。之一

中文大學航空政策研究所副主任

文章編號: 200605083910079

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。
