
新一輪中港航權談判醞釀整合契機

珠三角地區是世界主要航空樞紐之一，這細小的區域共有五個國際機場，加上區內可供民航機飛行的航道及空域卻很有限，這限制了區內的空中交通，威脅到區內航空業的正常發展。

顯而易見，增加航道及擴闊空域；重新劃定珠三角空域、導航及空中交通控制程序，能夠帶來可觀的環保效益，所有飛來區內機場的航空公司都會因為節省燃油及飛行時間而受惠，而旅客亦能直接得益。

這個空域問題因涉及北京、香港和澳門三地航空監管機構（也包括廣州軍區），雖討論多年，並未有實質結果。因此，現在重要的是中央政府對整個問題必須有足夠的了解和重視，並在維護整體利益和公平原則的情況下，提供和推行解決的方案。這課題涉及「一國兩制」的實踐，必須小心處理。

廉價航空在亞洲的發展，也使珠三角的空域更加擁塞。香港首家長途廉價航空公司「甘泉航空」，將於九月啓航，其主要計劃是經營長途航班，將以四千多元推出直飛倫敦的機票。這票價相對國泰正常價格來說，當然極具吸引力；但澳航現在飛往倫敦亦只是三千多元，而估計當「甘泉」正式起飛，國泰和英航亦會提供接近的優惠票價。「甘泉」的價格雖然不一定比現有的一些票價更低，但它將會提供一個穩定低票價的水平，傳統的大規模航空公司亦因面對搶客的壓力，而要提供較低的票價，這將惠及所有旅客。

至於總部在馬來西亞的亞航和在星加坡的虎航，主要都因為香港的「陸費」太貴，而飛往澳門。最近，澳門機場就聯同信德旅遊、亞航和虎航，以九百六十元，推出包括來回港澳船票、澳門來回曼谷機票及兩晚酒店住宿套票，這對香港旅客有一定的吸引力。此外，自香港到曼谷亦有兩家廉價航空公司，包括泰國東方及天鷹航空，最低票價都在一千元以下。現在到曼谷的傳統航空公司都超過十家，其票價都受到下調的壓力。

總的來說，雖然香港第一家廉價航空到今年下半年才起航，而在香港落地的廉價航空也不多，一些旅客對廉價航空的服務也有保留，但由於香港已開放再多的第五航權，澳門和深圳也是香港旅客可使用的機場，香港旅客是有更多的選

擇，票價亦不斷受到壓力。廉價航空在亞洲的發展只是初階，未來將面對重組和汰弱留強的市場發展。

香港與內地有關航權的談判，以往遇到的一些困難，是由於兩地航空公司利益上的衝突。中信泰富現在擁有香港兩家主要基地航空公司的重要股權，國泰為百分之二十五點五及港龍為百分之二十八點五。中信泰富在三月份宣布二〇〇五年全年業績時，首次指出航空業務不是其核心資產和業務，並透露在過去數年一直希望協調國航、國泰和港龍之間互相競爭的複雜局面，期望三家公司通過結盟全面合作，組成區內的最大航空集團，但這些努力並沒有什麼進展。

據筆者的分析，中信泰富在這關鍵時刻（中港快將談判航權）公布這個業務策略，有重要的意義：中信泰富如果願意以合理價格出售有關股權給國航和國泰，這可能有利香港和國內今次的航權談判，亦有利於兩地航空業更高層次的全面合作。

歐美的主要航空公司都擁有七、八百架飛機，在經營上有龐大的經濟規模。內地與香港的各航空公司，最多只有百架飛機。因此，在購買燃油、飛越他國領空費用、各類專業服務方面，都要支付更高的價格，面對更大的風險。所以，內地與香港航空公司如果能達至高層次的合作，是「多贏」的結果。之二·完中文大學航空政策研究所副主任

文章編號: 200605093910080

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。
