

名家指點

## 應公平競投上海新航權

上海的新增航權應以投標的方式進行，以達致公平和高效率的目標。航權是港人的寶貴資產，以往政府審批航權的準則和程序，透明度非常不足，實有改善的必要。建議的投標並非以價高者得為原則，政府應訂出一系列的指標，評分計算。

在最近的中港航權新安排中，對特區政府最具挑戰性的，是如何公平和有效地分配新增的上海航權。

現時港滬的航線，港龍每天有十六班而東航則有十四班，港龍和東航亦有代碼共享的安排；有些航班是合併的，實際上每天的總航班沒有三十班，運力並沒有用盡。在新安排下，香港在今年冬季可以有第二間航空公司來往上海，據悉國泰、港聯和中富都有興趣經營。

在政府公布的資料中，沒有清楚公布所容許第二家航空公司的運載力，但以內地前年開放北京航線的經驗，加上浦東機場亦開始擠塞，新安排很可能只容許新航空公司每天經營兩班班機。

投標不等如價高者得

政府現在面對的上海新增航權，有兩個重要問題需要處理：

(一)在以往「一航線、一公司」的政策下，香港的國泰和港龍有默契在分割市場下經營，政府未曾面對超過一間基地航空公司，同時申請一個熱門航點的新增經營權。

(二)香港最大的兩間基地航空公司，國泰和港龍剛合併，不少人會憂慮出現嚴重壟斷的情況，政府促進航空業競爭的政策正面臨挑戰。

國泰和港龍合併後，政府仍會視他們為兩間獨立持牌經營的航空公司；即是說，雖然港龍現在經營了香港至上海的所有客運航線，國泰仍有權申請作為第二間香港基地航空公司，提供到上海的服務。

本人認為，上海的新增航權應以投標的方式進行，以達致公平和高效率的目標。

航權是港人的寶貴資產，以往政府審批航權的準則和程序，透明度非常不足，實有改善的必要。建議的投標並非以價高者得為原則，政府應訂出一系列的指標，評分計算，主要考慮因素可包括：新服務的多元化、服務水平承諾(例如誤機)、可減價之幅度、增加就業、公司的財政實力、經營經驗、對整體經濟貢獻等。

港龍現在飛內地航線的票價，如果以相同距離比較(新加坡和曼谷等)，票價是偏高的，這明顯是缺乏競爭的結果。政府這次分配新航權，減票價應該是主要政策目標之一，應要求申請的航空公司作出承諾，不然，減價亦會無望。

此外，有論者認為政府應保護小的航空公司，因而應該禁止國泰申請上海的新航權。筆者認為這是不適當及徒勞無功的。多年來，根據本地和國際經驗，一些政府嘗試以傾斜政策支持小的航空公司發展，最後都透過收購合併或倒閉而消失。故此，政府設計一套公平及高透明度的投標準則，開放給所有的基地航空公司公平申請，是最適當的政策。

國泰自動放棄 是上策

國泰多年來都爭取重飛上海，新航權本來也是其囊中物。就算政府同意採用一個新投標準則，國泰的勝算也高。

話雖如此，國泰跟港龍合併後，已完全控制了每天十六班往返上海的航權，加上港龍原本與東航亦有高層次的合作，國泰在港滬的航空市場已有君臨天下之勢。國泰如果集中精力重組和改善港龍經營上海每天十六班的航班，效果和盈利一定非常可觀。

國泰是香港第一品牌，港人引以為傲的大企業，應有王者之風。是否需要「大小通吃」？國泰應該三思：給市場留下一些空間，自動放棄申請可能是上上之策。

文章編號: 200607200010034

---

本文章版權屬於 香港商報 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 (2006)。版權所有，翻印必究。