

## 中美航空協定的新挑戰

中美剛達成的新航空協定，是兩地航空發展的大突破；其中包括美國現在飛往中國北京、上海和廣州的航班，將由目前每天十個往返航班，至二〇一二年增至二十三個航班；至於航機方面，可由現在的六家，增加至九家；而在貨運方面，美國任何貨機可以在二〇一一年，以無限班次飛往中國任何城市。

對中國而言，這次更爭取到經營中美航線的航空公司數量，將不受限制。此外，中國再把中部地區六省開放，甚至美國的直達航空運輸市場將全面開放。加上二〇〇四年已開放的西部地區，中國現在除東部地區以外，其他的直航市場都已經完全對美開放。

以中美間近年的航空旅客平均都有超過百分之十五的增長，而雙邊的貿易仍快速上升，中美持續開放，航權和航班上的限制，是必須的。但兩國在航空業上的發展懸殊，表面上公平和對等的協議，對國內航空公司的未來發展，是「危」多，或是「機」多則有待觀察，就算在二〇〇四年的協議下，國內航空公司仍未完全使用有關的運載能力。

### 國內航機競爭力不足

在二〇〇四年的協議簽署後，美國的六間航空公司迅速進入中國市場，除客運外，聯合包裹（UPS）和聯邦快遞（Fedex）已分別在上海和廣州設立速遞空運中心，不斷改善和發展其「一條龍」的貨運服務。

不少美國的國際航空公司，雖然財政上仍面對困難，國內航線亦面對廉航和其他陸上交通工具的強烈競爭，其國際航線的競爭力，卻是盈利的主要來源，以支援整個航空公司的經營。因此，中國市場這個新增長點，必是兵家必爭之地。

在客運航機中，商務客位盈利的能力大大高於經濟客位。由於美國多年來在中國的投資不斷上升，五百強的大企業大多已進駐北京和上海，美國航班的商務客位經常供不應求，盈利可觀。但在另一方面，中國企業在美國投資不多，商務客位形同虛設；中國航機經濟客位的票價，經常都高於美國航機，連國內乘客也因而流失，亦沒有能力吸引國際乘客。

據悉近年來，中國航空公司經營的美國航線，都是虧損的。中美航班在再開放的情況下，中國航空公司如何扭轉商機，達至雙贏，這是中國民航業在全球化下面對的重大挑戰。

在貨運方面，中國的競爭能力更加薄弱。當聯合包裹和聯邦快遞在上海和廣州分別成立空運中心，中國本土的速遞業仍只是在起步階段，更遑論有能力可以在美國的主要城市建立自己的空運中心，與美國公司在美國本土競爭。

貨運是一個從事多層次、多地域及多運輸載體管理的行業；其投資大，競爭大，但營利不高的行業。可是，貨運是航空業整體的一部分，亞洲的不少航空公司，其收益三分之一都來自貨運，是支持其客運服務主要資金的來源。如果貨運經營不善，客運的票價就有上升的壓力，從而削弱航空公司的整體競爭力。

中國航空貨運的發展已失先機，市場開放會帶來更大壓力；爲了縮短這個必需的學習期，尋找策略夥伴，成立航空貨運合營公司，似乎是唯一可行的發展策略。

中美的經濟和文化交流日漸加強，中國每年到美國的留學生以萬計，但國人到美國旅遊卻仍有很大限制，現在國人到東南亞、澳洲和歐洲的旅遊已大大放寬，唯獨到美國仍非常困難，這是不合理和違反經濟及社會發展的需要。

開放國人到美國旅遊，可大大增加國內航機的客源，改善其經營效率和競爭力，在美國航機加速進軍中國市場，國內航機卻面對休閒旅客和商務旅客不足的情況，政府須要用更務實和開放的態度處理這個問題。

#### 廣州加強航空樞紐地位

這個新的航空協定，必然加強北京、上海和廣州發展作爲航空樞紐的能力；歐盟和其他先進國家估計不久將來亦會與中國簽署類同的協議。當廣州機場有更多的航權可以拓展其國際航班的網絡，以及增加班次，廣州機場就更有能力與香港機場爭奪珠三角的旅客和貨源。

香港航空業如何發展，以能與廣州的發展達至雙贏？這是「一國兩制」的大課題，更是香港必須面對的挑戰。以短期來說，珠三角空域擠塞問題不斷惡化，如何統合珠三角空中交通管理，擴大可使用的航道，至爲重要。長期來說，如何協調珠三角各機場的未來發展，亦不致妨礙各機場的各自發展優勢，我們是有足夠的智慧尋找到答案的。

#### 香港中文大學航空政策研究所

文章編號: 200706043910084

---

本文章之版權由有關出版商擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本文章。版權持有人保留一切權利。本文件經慧科的電子服務提供。

---