

香港航空業面對的新挑戰

羅祥國

香港中文大學航空政策研究中心副主任

本文以〈香港航空業新挑戰〉為標題，刊於二〇〇九年八月五日的信報財經新聞（第 P29 頁）

香港航空業自 2008 年，面對嚴重的衰退，週期性和結構性的因素，兼而有之。燃油的價格在衍生工具泛濫下，加上美元不穩，出現大幅波動；這波動性的擴大，使航空公司對經營成本的估計出現嚴重偏差，影響到航空業的正常運作，而金融衍生工具的運作，亦不能減低經營成本和不穩定性。

再者，全球在金融海嘯下引至的經濟衰退，也大大減少客運和貨運的需求。在 2009 年的上半年，香港的客運和貨運已較去年同期分別下降 8.2% 及 19.8%；而豬流感的影響，至今仍未見底。加上兩岸恢復直航定期航班，這也大幅減少了香港航空公司從這條黃金航線賺取的利潤。

香港的航空公司面對 2008 年及 2009 年估計的嚴重虧損，雖然其在開源節流方面已不斷努力，成效卻是有限的。總的來說，香港航空公司近年所面對的困難，一定使它們感到無能為力（這跟「911」和「非典」的短期衝擊不一樣），這是否會削弱業界對整個行業的信心，並出現連鎖反應，情況並不樂觀。在這方面，特區政府應主動加強與業界的溝通，以理解他們的憂慮和困難。

珠三角的不公平競爭

香港航空業面對珠三角航空業的競爭，是一個不公平的競爭狀況。香港主要的基地航空公司：國泰和港龍，在經營珠三角旅客和貨運的市場，主要是面對南方航空公司和深圳航空的競爭。南方及深圳兩間航空公司，基本上仍是以國營模式經營的壟斷性企業，並獲得中央政府或地方政府資金及政策的全力支持。至於廣州機場和深圳機場的經營模式，也是以擴大規模為主要經營目標（廣州機場的第三條跑道及深圳機場的第二條跑道均將在 2011 年落成），經濟效益和效率是較為次要的。在這情況下，雖然香港機場也是由特區政府全資擁有，其以高經濟效益為經營目標的策略，未必能全面兼顧。香港航空業和整體社會經濟持續發展的需要。因此，特區政府在政策上，如何促進香港整體航空業的競爭力，必須檢討和審慎處理。

當然，國內民營航空仍然在發展初階，面對很多管理上、效率和市場上的問題；因此，各級政府的參與和支持，無可避免。然而，這經營環境正正是構成香港航空業，拓展珠三角業務所面對的主要困難。

此外，據聞在不久將來，佛山的軍用機場會轉為民用，並成為廣州機場的備用機場；佛山市政府已對其航空城的發展進行全面規劃，初時佛山機場會啟用十多條國內航線。再者，珠三角內的其他軍用機場，亦有轉為民用的計劃。

小型支線民用機場在珠三角出現，將進一步激化這地區航空業的競爭，令珠三角的空域更擠塞。但在另一方面，如果軍方全面撤出使用珠三角的機場，珠三角可有更多的航道開放給民用航空；長期來說，可促進珠三角空域的統一管理（現在珠三角共有三個空管中心）。

航空業基建策劃混亂

香港國際機場在未來多年，很可能相繼啟動多項大規模的基礎建設項目，這包括港珠澳大橋、港深機場快速鐵路、屯門至機場的高速公路和機場的第三條跑道。它們互相間在工程上和效益上的關係、對政府財政的影響、對環境要素的累積影響等，至今尚不清楚。但這多項工程都有不同持份者在推動，各自在不同軌跡上獨立運作，特區政府是否能夠正確及全面的評估這多項的基建對香港整體航空業的影響，政府並未能提供一個有說服力的答案。

就以港珠澳大橋而言，香港將直接出支 67 億，興建大橋（其全體部份為 370 億元人民幣），其他的配套設施包括在赤鱘角機場島東北面填海逾 130 公頃、在機場南面與東涌北岸興建高架橋連接路、以及香港口岸設施業，其需要香港承擔的工程成本也是百億以上。而直至現在，政府與東涌居民在口岸的選址上，仍有意見紛歧。在航空運輸上，珠海和澳門都主要認為大橋有助其吸納香港的客源和貨源，而香港則認為有助於吸納珠三角西部的客貨源，這種各取所需的論據，佳大歡喜。如無意外，大橋將於 2010 年興建，並於 2016 年落成。

香港近年多項的大規模基建，包括西隧、西部通道、迪士尼樂園等，官方的可行性研究都是傾向樂觀的。

在另一方面，特首在 2007 年宣佈十大基建中的港深機場快速鐵路，至今仍未有公佈任何的可行性研究報告。如果這超過四十公里的鐵路，只接駁兩個機場，乘客量一定是不足夠的。再者，近年機場的「海天碼頭」，已投資超過十億元，以快速渡輪接駁珠三角多個城市，乘客以百萬計。未來的快速鐵路將全面與

「海天碼頭」的服務競爭，是資源的浪費。

兩地政府現考慮鐵路接駁到將發展成為綜合交通樞紐的深圳前海，以增加鐵路的客源。這一改再改，成本可能超逾五百億的項目，究竟有多少是服務港人？對香港航空業有什麼好處？答案仍是非常不明朗。

但不幸的是，這項目似乎已上報中央，溫總理在今年三月的施政報告中，亦對項目作出了正面的回應，這項目如果最終是在兩地政府欺下瞞上之下湖混過關，將是港人的悲哀。中央所強調的「民主科學決策」精神，在這項目中至今未能體現。

與此同時，香港機管局正在研究第三條跑道的可行性，詳細報告估計在2010年完成。這研究除了在客貨需求量和成本效益作出全面評估外，環境評估亦是關鍵部份。機場附近的環境資源是有限的，第三條跑道的興建，會影響噪音、空氣質素、海洋生態、海上航道等；而大橋和鐵路，亦聚焦在赤鱸角，其對環境的負面影響，是有共同的累積性效果。

政府現在分別就這幾個相繼項目進行獨立的环境評估，並沒有考慮累積性的效果，是錯誤的。當然，港珠澳大橋已有了定案，政府仍應選擇一個對環境影響最少的方案。在另一方面，鐵路和第三條跑道的詳細可行性研究，很可能都是在差不多的時間完成。如果其在資源運用上和環境影響上是有矛盾的，兩個項目應一併考慮其策略性和對香港航空業的貢獻，以作出適當的抉擇。