

香港航運「中途站」競爭力不足

羅祥國

內地與香港在九月八日宣布的新航空運輸安排，訂定了二地未來兩年航空運輸業發展的新基礎，多方面拓展了互惠發展的新機會。

先談貨運，其運載能力在兩年內可增加百分之一百，貨運航班數目由每方現在每周二十一班增至四十二班；上海線方面，由十月開始，香港可批准多一家航空公司經營貨運服務，而上海線的貨運力量，則由現在的每周二十一班增至二十八班。客運方面，運力將增加百分之三十，客運航班數目由每方現在每周約一千二百多班增至接近一千六百班；香港往內地航線則增加麗江一條新航線，即增至四十五個城市；到北京的主要幹線，由下月開始，香港航空公司可用客運運力將增加每周四班（國泰很可能申請每周一班的安排），至明年三月底，將再增加每周七班至共約七十班。

近年國泰致力爭取復飛上海，但根據新的安排，港府要到二〇〇六年十月底才可批准第二間客運航空公司經營上海航線；至於香港到上海的航班，可在下月底增加百分之十（約七班），在二〇〇五年三月底再增加百分之十至共約九十八班。現在看來，國泰如果能在二〇〇六年底復飛上海，每天的班次可能最多只有二班，這對現有的港滬航空市場的結構影響不大；長遠的發展仍有待內地與香港間的航權進一步開放，消費者才能有較顯著的得益，票價才可以明顯下降。

開放第五航權屬重要課題

除了北京和上海外，香港政府可在下月起批准多一家航空公司經營香港至內地其中十個航點，明年三月再放寬至四十個航點，至二〇〇六年底香港則可以有二間航空公司經營所有已批准的航點。另一方面，由即日起，兩地航空公司可在所有內地航線上實施代碼共享安排，並可以此「串飛」內地航點。代碼共享的安排，對吸引更多國際旅客乘搭國泰再轉機進入內地主要及其他城市，有一定的幫助；但這安排對香港的航空公司可具體帶來多少業務，暫時並不清楚；因為中國現在對美國及其他一些國家已有同樣的安排。

在今次的新安排中，最重要的突破點之一，是容許香港航空公司串飛兩個內地航點，這可算是內地把本土的第八航權部分開放給香港。港龍可以重新整合其內地的航線，串飛兩個城市可以減低經營的平均成本及增加收益，開拓的空間極大；對內地來說，偏遠的城市亦可得到更多和更好的香港航班服務，尤其是貨運方面。對本地小型航空公司（如中富航空）的發展，特別有利。

串飛的安排，很可能是香港放寬第五航權的互惠條款。據悉，目前內地航空公司可由內地出發，經香港前往四個其他國家。在新安排中，可經香港轉飛的地點將增加二個，並把目前的三個遠航點，由每周三至四班，增至每周七班。第五航權的開放是國際的大趨勢；內地的第五航權對香港的吸引力不大，國泰和港龍現在也未能有效使用內地的第五航權。長遠來看，中港之間在互惠原則下如何再開放第五航權，是重要的課題。

總的來說，中港航運的逐步開放，促進了整體航空業及機場的業務，將進一步鞏固香港作為中國「南大門」的地位，但香港航空業對經濟的貢獻能否更上一層樓，卻仍是面對嚴峻的挑戰。

改善清關手續具迫切性

香港要成為內地居民到境外旅遊或公幹的中途站，一方面必須提供優質的旅遊、休閒、購物、會議、展覽、培訓、專業、醫療、金融及投資等服務；另一方面，香港的航空業要以更方便和廉價的安排，接送內地居民來港，這對珠三角旅客的安排更為重要。對於北京、上海和其他較遠城市的旅客，港龍和國泰現在加起來的票價至歐美是偏高的，競爭力並不足夠，這是長期要處理的問題，不然，漢城、東京、新加坡和曼谷就將成為內地居民到歐美更重要的中途站。

航空貨運方面，珠三角的貨物及速遞物件要經過水路或陸路，才可到達機場使用香港的空運設施和服務。現在邊境口岸陸路交通經常嚴重阻塞，清關手續仍然繁複，實須迫切地進行改善。特區政府應爭取中央政府和地方政府的支持，尋求短期及長期的改善方案。

〔本文已刊於 2004 年 9 月 16 日之信報〕