

日本紀行之廉航市場

四月份起，日本政府17年來首次上調銷售稅，雖對居民的消費產生一定影響，但基本上未有影響訪日旅客的消費。有日本官員接受訪問時直言，銷售稅的影響程度不及日圓匯價變動，對於講求「慳錢至上」的廉價航空，更是利多於弊，有廉航更決定增加機隊，捉緊市場發展機遇。

【大公報記者李潔儀日本東京報道】

日本央行過去一年史無前例推出多項刺激措施，此之謂「安倍三箭」。日本統計局最新數據顯示，由於有了銷售稅的刺激，東京4月份核心消費者物價指數按年上升2.7%，創22年來最大的通脹幅度。在本土旅遊費用高昂的大前提下，廉價航空也迎來了大好商機。

四大廉航爆發空戰

在2012年7月前，日本並無以當地為根據地的廉航營運，自捷星日本開航後，樂桃航空（Peach）及香草航空（Vanilla Air）先後起飛，春秋航空日本亦計劃在今年6月底起飛，在這個逾億人口的市場分一杯羹。

廉航其中一個特點，是航班升降時間屬於非繁忙時間。早上八點多，準備到北海道度假乘客Ken Fujiwara，完成辦理登機手續，他說廉航價格便宜，原本需要超過3萬日圓（約2340港元）的機票，現只需約8000日圓（約608港元），而且極少出現航班延誤的問題。

另一位來自台灣地區的廉航乘客賴小姐表示，雖然廉航會額外收取行李費用，但收費合理，畢竟廉航票價較傳統航空公司航班最少便宜一半，而且不時會有機票促銷活動，很是吸引。

廉航捷星日本董事長兼代表取締役社長鈴木美雪認為，日本廉價航空市場發展迅速，惟市佔率不足10%，對比美國及歐洲廉航佔有率達30%至35%，日本廉航市場仍有龐大的發展空間，加上銷售稅增加更令旅客傾向選用廉航。

鈴木美雪直言，趁機隊使用率持續上升，配合廉航市場急速發展之勢，捷星日本計劃今年中增添4架飛機，令機隊數目增至18架，有信心捷星日本投入服務3年後錄得EBIT正數能達標。她提到，除了發展札幌、福岡、鹿兒島等內陸航線，亦計劃開啓國際航線，畢竟廉航需求仍大。

根據日本國家旅遊局（JNTO）統計數據，2013年訪日國外旅客突破1000萬人次的門檻，達1125萬人次歷史紀錄，為廉航市場造就機遇。

日本成田市副市長藤田禮子認為，雖然日本政府上調銷售稅，但未見乘客的消費行為有所改變，反而相信日圓匯價變動構成的影響更大。不過她提到，3年前日本大地震造成的海嘯重挫日本經濟，惟經濟表現已逐步復甦，又認為日本東京取得2020年奧運主辦權，將進一步提振經濟。

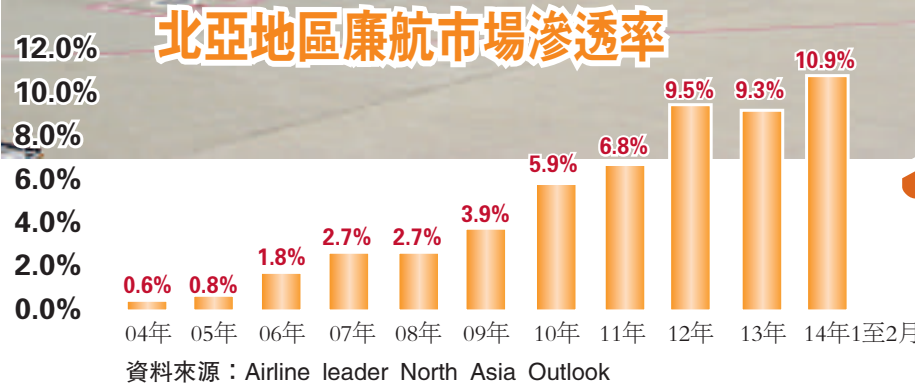
開放天空 旅客數目急升

藤田禮子指出，隨著成田機場實施開放天空（Open Skies），配合開通廉價航空，到訪的日本旅客亦顯著上升，每年飛機升降倍增至超過4萬個航班。目前內陸航線每星期約有880班航機升降，當中55.5%由廉航提供。她續說，過去一年單是入住成田市附近酒店的外國旅客約有100萬人，成田市政府預期未來3年可提升至130萬人次。

春秋航空日本將於今年6月開航，集團發言人張武安回應本報查詢時解釋，廉航在經濟發達及自費客較多的地區發展迅速，集團尤其看好日本的廉航市場，符合公司以年輕客群為目標的定位。他續說，從目前營運的日本航線看，策略較為成功，因此對在日本成立廉價航空充滿信心。

廉價航空的起飛，令日本航空市場出現根本的變化，2012年日本內陸航線載客量上升8.7%，是6年來首次錄得增長。銷售稅的提升，為廉航的發展創造了更大的商機。在全服務航空與廉航共存下，旅客的選擇增加，日本有望透過旅遊業帶旺本土經濟，為走出「迷失20年」助一臂之力。

捷星日本力拓當地廉航市場



成田新廉航大樓明年竣工

廉價航空在日本市場極具競爭力，成田機場自2013年8月，動工興建新的廉航大樓，投資額達110億日圓（約8.35億港元），預期2015年3月底財政年度結束前竣工。

成田國際空港株式會社主管本間峻表示，佔地面積達6.6萬平方米的新廉航大樓，估計每年可達到5萬架飛機升降次數，接待750萬名乘客。

目前在成田機場營運的航空公司有82家，其中9家屬於廉航。本間峻提到，現時廉航與傳統航空公司享有同等設施，兩者的飛機停泊費沒有差別，但當新廉航大樓落成後，相信停泊費會較現有一號及二號客運大樓便宜，但不包括辦公室及行李處理系統（Baggage Handling System，簡稱BHS）。

本間峻續說，目前每年超過26萬架飛機升降次數，受惠需求持續強勁，預期2015財年，將錄得30萬架飛機升降次數。不過，他直言，成田機場暫未有計劃興建新的跑道。

廉航捷星日本董事長兼代表取締役社長鈴木美雪



廉航迎來機遇與全航競爭處有利地位

擴張實力

體驗之旅

效率高

一切化繁為簡

乘坐飛機最費時的，莫過於辦理登機手續、安全檢查、跑道上排隊起飛等過程。本報記者從日本東京搭乘廉航捷星日本到大阪，親身體驗講求效率的一次旅程。

在距離航班起飛前55分鐘，記者來到成田機場內捷星日本的櫃位，通過自動櫃位辦理手續，如要託運行李便要拿到職員櫃位處。經過安全檢查後來到候車室，再由接駁車把旅客送到在停機坪等候的飛機，航班準時中午12時25分起飛，下午1時50分到達大阪。

果然，航班升降並未出現誤點，正如廉航捷星日本董事長兼代表取締役社長鈴木美雪表示，過去8個月的航班準點（OTP）達90%。

由於廉航採用「用者自付」的原則，機上所有服務化繁為簡，乘客只需按照所需訂購服務，例如



▲廉航「飛機餐」以輕食類小吃為主

託運行李費、選擇座位等均要額外購買。廉航提供的「飛機餐」，主要是輕食類小吃，以捷星日本為例，價錢由100至650日圓不等，相等於7.6至不足50港元，是否便宜則見仁見智。

以效率見稱的廉航市場，積極開拓銷售渠道，其中捷星日本特設新的售票渠道，旅客可透過全國逾1萬間Lawson便利店內終端系統Loppi，按指示選擇並列印收據，再到收銀處付款便可，貫徹廉航方便、快捷的理念。

日廉航市佔率兩年後或達20%

亞太航空中心資料顯示，廉價航空在全球市佔率約26%，當中超過一半屬於東南亞國家，西歐與美國均佔逾30%份額。反觀，發展迅速的日本市場，廉航份額不足10%。有學者估計，未來兩年日本廉航市佔率有望升至20%水平。

目前，日本成田機場有9家廉航公司，其中，捷星日本是首家以日本為根據點的廉航。廉航份額由2012年8月的2.7%，一年間增至6.9%。

日本帝京大學航空宇宙工學科客座講師鳥海高太郎接受訪問時表示，廉航的出現並無影響傳統航空公司的生意，反而有助增加旅客搭乘飛機的機會，又指選擇廉航的大多數為資金有限的年輕人。

他補充說，根據外國經驗，要打造成功的廉價航空市場一般要3至5年時間，隨着需求持續增加，相信一至兩年內，廉航佔日本市場大幅增至兩成。



▲日本帝京大學航空宇宙工學科客座講師鳥海高太郎



日本成田機場四家廉航比拼

分項	Jetstar	peach	Vanilla Air	春秋航空
開航日期	2012年7月3日	2013年10月27日	2013年12月20日	（計劃）2014年6月27日
股東結構	澳洲航空33.3% 日本航空33.3% 三菱商事16.7% 東京世紀租賃16.7%	全日空38.7% 第一東方航空33.3% 株式會社產業革新機構28.0%	全日空100%	春秋航空33% Skystar Financial Management株式會社31% 山佐產業株式會社25% 春秋航空日本投資事業11%
資本額	230億日圓 （17.4億港元）	150.05億日圓 （11.3億港元）	150億日圓 （11.3億港元）	60億日圓* （4.5億港元）

*為資本金

資料來源：日本成田國際空港株式會社

港借鏡日廉航一舉多得

大公報記者 李潔儀

新聞分析

香港作為航空樞紐中心，飛機升降的頻密度令人咋舌，今年首季機場客運量按年增長5.3%至1500萬人次，相等於每名港人帶動兩名旅客訪港。不過，以香港作為根據地的廉航，目前只有香港快運一間，捷星香港的申請遲遲未獲審批，大大局限消費者的選擇。

反觀，捷星日本（Jetstar Japan）、樂桃航空（Peach）及香草航空（Vanilla Air）三家以日本為根據地的廉航，經營不足兩年，卻為日本航空市場帶來頗為明顯的作用，刺激當地的內陸航空市場起死回生，發展越趨蓬勃。

日本的廉航市場成功發展，着實有賴當地政府的支持。以東京成田機場為例，每周升降近千班內陸航機中，超過一半屬於廉航，完全做到有效運用機場跑道的所有時段。該機場更計劃新增廉航大樓，為廉航提供更全面的配套。

從經濟學理論上，廉航的出現某程度

能產生「替代效應」（substitution effect）。假若旅客傾向採用傳統的全服務航空，不過由於廉航票價便宜，有機會搶走傳統航空的乘客，令廉航替代傳統航空。

畢竟，廉航是以「廉」為賣點、以減低旅客成本作招徠，實行「用者自付」的消費理念，減少不必要的服務收費。要留意的是，雖然廉航與傳統航空公司的經營成本不相伯仲，飛機燃油、機身維護、航班升降費等一概屬於固定成本，盈利能力可能不及傳統航空，但在上述提到的「替代效應」下，傳統航空在加票價時更為審慎，以免「趕客」，廉航在履行開源節流的手段下，自可突顯優勢所在。

事實上，香港擁有得天獨厚的地理環境，處於亞太區的中心位置，適合發展短途的廉航。目前，本港廉價航空市場尚處於起步階段，以日本廉航市場作為借鏡，香港若能抓緊發展廉航的機遇，既有助強化作為經濟命脈之一的旅遊服務業，同時提升整體經濟效益，長遠亦有助補足航空市場的不足，可謂一舉多得。