

大灣區航空申104航點 近半在內地

黃楚標：先上報資料 具體日後再說

疫市起飛

全球各國陸續為市民接種疫苗，經濟有望重回正軌，受盡折騰的航空業終見曙光，甚至吸引生力軍加入市場。繼去年7月向民航處申請航空營運人許可證（AOC）後，空運牌照局昨日公布，大灣區航空申請經營在香港和往來香港的客運、貨運或郵件服務，共涉104個航點，當中近半為內地航點。大灣區航空主席黃楚標回應《大公報》查詢時表示：「現在只是先上報資料，具體何時飛、飛不飛是以後的事。」

大公報記者 文梓、毛麗娟

空運牌照局昨登憲報，指收到大灣區航空申請為經營在香港和往來香港的編訂航空服務的申請，當中涉及104條航線，當中有48條來往內地城市，最近的地點是廣州。而港人較喜愛前往的日本、韓國和中國台灣亦分別有13個、4個和4個航線；餘下有33個航點分布在泰國、新加坡、菲律賓、印尼等東南亞

國家，另有2個航點在美國屬地的塞班島和關島。

主攻港龍經營市場

黃楚標表示，大灣區航空確實有向空運牌照局申請經營中日韓等104個航點，目前還在公示階段，需要公示兩周，因為涉及到航權和時刻等問題，如果沒有反對的聲音，才可拿到空運牌照局發放的牌照，以進行下一步推進實質飛行的計劃。他補充道，目前還沒那麼快，現在只是先上報資料，具體何時飛、飛不飛是以後的事。

根據憲報內容，申請中啟航的臨時時間表有待決定。而公眾若提出任何申述或反對、或要求進行公開研訊，則需在昨日起14天內送達空運牌照局。至於大灣區航空的航空營運人許可證申請情況，民航處回應查詢時稱：「在2020年7月獲獲大灣區航空公司的航空營運人許可證申請，目前正在處理中。」

中大航空政策研究中心高級顧問羅祥國認為，是次大灣區航空申請的航線可謂是大包圍，「申請航線不用成本，填表就可以申請咗先。」他又指出，大灣區航空主要是依據過往國泰港龍航空（已於2020年10月22日停止營運）的運作方法，申請的好多航線航點都與港龍經營的相似，覆蓋內地和東南亞國家。

國泰港航皆不評論

羅祥國提及，在申請航空營運人許可證期間，就經營編訂航空服務提交申請是正常做法，「一般新成立的航空公司都會咁做，兩邊同時申請，最理想係有牌照的時候就有航權，盡快可以飛。」他料是次的大部分航線申請都不會遭到反對，一旦遇到持份者反對，便須舉行公開聆訊，再由當局判決。

談及會否就此反對或提出意見，國泰航空（00293）發言人回應稱：「不作評論。」港航亦表示：「我們正在研究中，目前不作任何評論。」

大灣區航空管理層簡介

- 主席 黃楚標
- 行政總裁 丘應樺（前國泰港龍航空行政總裁）
- 董事 許漢忠（前機管局行政總裁）
- 王衛（順豐創辦人兼董事長）
- 李國章（東亞銀行董事局副主席）
- 李少光（前保安局局長）
- 梁君彥（立法會主席）

公開資料整理



大灣區航空主席黃楚標持有的東海航空

各界回應

國泰航空發言人 不作評論

旅遊達人小斯 一旦獲批，相信可食正報復性旅行；料初始會以貼近廉航的機票價格試水溫

中大航空政策研究中心高級顧問羅祥國 最理想就係有牌照的時候又有航權，咁就可以盡快飛，料大部分航線申請都無人反對

大灣區航空主席黃楚標 如果沒有反對聲音，才可以拿到牌照，以推進實質飛行的計劃，現在只是先上報資料，具體何時飛、飛不飛是以後的事

大公報製表

話你知

成立十年 三度易名

【大公報訊】近期非常火熱的大灣區航空，由有「深圳李嘉誠」之稱的東海航空董事長黃楚標成立，但曾經歷多次改名。

2010年5月24日，一間名為「東海航空有限公司」在港註冊，其後於2019

年1月27日更名為「東海航空（香港）有限公司」，再於同年12月5日改名「香港紫荆航空有限公司」，直至去年7月8日才更名為「大灣區航空有限公司」。

其實，黃楚標早在2003年已涉足航空業，並建立一家專營貨運的航空公司，在2013年再轉型成經營客運的東海航空。目前，東海航空擁有23架波音737-800型飛機；目標至2025年底，機隊規模增至80架。

2019年1月27日更名為「東海航空（香港）有限公司」，再於同年12月5日改名「香港紫荆航空有限公司」，直至去年7月8日才更名為「大灣區航空有限公司」。

48 中國內地

- 上海、北京、杭州、成都、南京、廈門、海口、福州、泉州、寧波、天津、重慶、武漢、無錫、昆明、西安、三亞、濟南、大連、青島、貴陽、南寧、瀋陽、湛江、南昌、鄭州、長沙、煙台、銀川、溫州、武夷山、廣州、長春、鹽城、太原、合肥、蘭州、石家莊、哈爾濱、烏魯木齊、唐山、呼和浩特、蘇州、南通、常州、徐州、濰坊、鄂州

4 中國台灣

- 台北、高雄、台中、台南

13 日本

- 東京、大阪、沖繩、福岡、札幌、名古屋、鹿兒島、石垣、高松、廣島、長崎、岡山、米子

4 韓國

- 首爾、釜山、濟州、大邱

6 泰國

- 曼谷、布吉、清邁、蘇梅島、甲米、清萊

1 新加坡

- 馬尼拉、克拉克、宿霧、伊洛伊洛、達沃

5 菲律賓

- 雅加達、登巴薩、泗水、棉蘭

4 印尼

- 吉隆坡、亞庇、檳城

3 馬來西亞

- 胡志明市、河內、峴港、芽莊、富國

2 柬埔寨

- 金邊、暹粒

1 緬甸

- 仰光

1 文萊

- 斯里巴加灣市

1 寮國

- 萬象

1 印度

- 加爾各答、加德滿都

1 孟加拉

- 達卡

1 蒙古

- 烏蘭巴托

2 美國屬地

- 塞班島、關島

大公報整理

最壞時候 最好機遇

新聞分析

文梓

在新冠肺炎疫情下，環球航空業一片蕭條，倒閉的倒閉、裁員的裁員，就連國泰都要放棄港龍這塊生招牌求存之際，黃楚標卻疫市起飛，籌備開辦的大灣區航空在去年7月遞交了AOC申請，昨日空運牌照局亦宣布其申請營辦104個航點。

2021年開始，便有這個好消息，可謂是相當振奮人心，之後港人出行又有一個新選擇。業內人士估計，成立一間新航空公司，需要1至2年才能完成必要的審批流程，相當於要待今年下半年或明年才能啟航，樂觀看待大灣區航空的成立之初，或可趕及航空業復甦的

風口，可謂是在最壞的時候，碰上了最好的機遇。

事實上，與全球航空業相比，內地航空市場已率先復甦，這次大灣區航空申請的航線中，近半數是內地航點，可見其看好內地航空需求和大灣區航空產業商機。

當提起在港設立新的航空公司，不少人會想起2012年東航、澳航和信德集團合資成立的廉航捷星香港，惟最後因主要營業地不在港、股東協議不能獨立於兩名非本地股東、沒有自主營辦權等原因，不獲空運牌照局派發牌照而自願清盤解散。

因此，大灣區航空最終能否順利獲批准，仍需進一步觀察。

旅遊達人：食正報復性旅行

【大公報訊】旅遊達人小斯回應《大公報》查詢時表示，大灣區航空申請的航線有近半數為內地航線，一旦獲批，相信可食正報復性旅行的勢頭。「該批申請的航點大多數係短途航線，歐美疫情爆得咁勁，短期都去唔到，如果疫苗有效的話，年底可能都可以飛到去啲短途，例如曼谷等。」

小斯認為，多一家航空公司在港競爭是好事，相信大灣區航空初始會以貼近廉航的機票價格試水溫，「先睇下市場反應，做響名聲後，價錢會好返啲。」但他相信：「平極都有譜，因如成



小斯估計，大灣區航空將擁有一些獨家航線。

功申請，不少航線都是獨家。」他舉例道，過去港龍航空飛廣島和濟州，機票價格都企硬在約2000元。

此外，早前國泰航空大舉在港裁員5300人，小斯亦有談及：「之前咁多機組人員失業，有航空公司飛返都係好事。」

香港貨運航空擬拓9航線

【大公報訊】香港航空力拓貨運業務，旗下的香港貨運航空申請9條新的貨運航線，包括悉尼、墨爾本、列日、清奈、德里、雅加達、米蘭、東京和馬尼拉。計及現有的15條航線，貨運航線將增至24條航線。香港貨運航空政府及公共事務總監陳杰表示：「香港對進出口貨運運輸的需求正急速上升，已充分準備好利用擴展後的網絡來保持香港貨運的順暢運行。」

根據憲報，新申請的9個新航點，航機班次不受限制，啟航時間表亦有待決定，飛機類型則包括空巴A330-200F及香港貨運航空航空營運人許可證所載任何類型飛機或任何經民航處批准租賃的香港註冊飛機。公眾可就有關申請提出任何申述或反對，並在昨日起的14天內送達空運牌照局。

缺乏客機貨運艙位供應，導致貨運運力短缺。隨着強勁季節性需求即將到來，整個航空業將面臨龐大的運力短缺；為滿足客戶需求，率先申請增加航線以拓展服務網絡。

目前，香港貨運航空的航班貨運量平均維持在70%至80%，隨着疫苗推出市場，該公司預期為應付各地對疫苗的分配和運送，空運需求將再進一步增加。

香港貨運航空擴張後的航點

- 長沙、杭州、上海、天津、鄭州、台北、大阪、東京、吉隆坡、新加坡、曼谷、河內、胡志明市、雅加達、馬尼拉、達卡、阿拉木圖、金奈、德里、悉尼、墨爾本、伊斯坦布爾、列日、米蘭

*為新申請航點 大公報整理



中國率先反彈 客量上季恢復84%

【大公報訊】疫情下航空業大受打擊，美聯航在業績會上表示，難以估計航空需求何時反彈，今年將是業務過渡期。行政總裁Scott Kirby稱，已定下目標，期望於2023年邊際利潤率可回復至疫前水平。與海外情況不同，中國疫情防控措施有效，內地民航業率先觸底反彈，去年的旅客運輸量和貨運運輸量分別為4.2億人次和676.6萬噸，相當於2019年的63.3%和89.8%。

值得一提的是，去年第四季度，中國民航運輸旅客運輸量和貨運運輸量已恢復至上年同期的84.2%和95.8%，其中國內航線運輸恢復至94.5%。中國民航局局長馮正霖表示，力爭今年完成旅客運輸量5.9億人次、貨運運輸量753萬噸，分別恢復至疫前90%左右及與疫前基本持平，努力實現航空企業減虧增盈。

其他航空公司方面，達美航空行政總裁巴蒂安預測，隨着市民在今年夏季前廣泛接種新冠疫苗，屆時集團收入將有明顯反彈，但不可能回升至疫前水平。不過，繼去年裁員5000人後，荷蘭皇家航空公司決定再裁員800到100人。公司表示，目前正陷入空前嚴重的危機困境中，預料復甦之路漫長且充滿不確定性，這表示在未來數年，公司的結構與規模還要進一步大力調整。