

港龍全面停飛 航權須還政府

公共資產不能自行轉讓 專家倡引新經營者破壟斷

有35年歷史的國泰港龍即日起停運，該公司原有的逾40條航線成為最珍貴的「剩餘價值」，國泰航空表示擬尋求特區政府批准，將其航線轉交國泰及旗下的香港快運營運。運輸及房屋局表明，國泰港龍全面停飛後，必須將航權交還政府，不能自行轉讓予其他公司，政府會按既定機制作出分配。有航空專家及立法會議員在接受香港文匯報訪問時強調，航權是公共資產不能自行轉讓，而且目前僅得三家本地航空公司有權申請使用有關航權，缺乏競爭，建議引入新經營者打破壟斷，使行業有更健康的發展。

■香港文匯報記者 高俊威

國泰航空以及旗下國泰港龍及香港快運等航空公司，在全球一共有119個直航航點，若加上聯營航班共255個，組成一個龐大的航運網絡，是國泰集團最大的航空優勢。其中，國泰港龍主力發展內地、台灣及亞洲航線，停飛前營運的航點46個，當中內地航點涵蓋20多個城市，相比之下，國泰則只有4個航點，分別是北京、成都、上海及廈門。

這些航點得來不易，國泰集團昨日發出公告指，擬尋求監管機構即政府批准，由國泰及旗下全資附屬公司香港快運，營運原本由國泰港龍擁有的大部分航線。

航權收回後 當局再分配

運輸及房屋局在回覆香港文匯報查詢時表示，航權是政府與政府之間簽訂的雙邊民用航空運輸協定下，賦予各自地區/國家的本地註冊航空公司可經營連接兩地的航點、航線及有關的班次與運力等之權利。

運房局強調，在香港註冊航空公司所使用的航權，屬政府所有，是香港作為國際航空樞紐的重要公共資源。本地註冊航空公司除需取得政府分配的航權外，亦需向擬營辦航線所涉及的其他有關當局申請所需許可。

運房局表明，國泰港龍全面停飛後，必須將航權交還政府，不能自行轉讓予其他公司。政府收回國泰港龍的航權後，本地航空公司可向該局申請使用有關航權，並由該局根據既定機制分配。過程中，其他相關本地航空公司可就有關申請提供意見。

運房局並強調，綜合所收集意見後，會根據既定指引處理申請，考慮包括鼓勵良性競爭，是否對香港作為國際航空樞紐地位有利、香港航空業的整體發展等因素，以決定如何分配。該局知悉國泰集團有意申請國泰港龍需交還的航權，該局在收到集團提交進一步資料後，會根據既定機制處理。

中文大學航空政策研究中心高級顧問羅祥向香港文匯報解釋，政府在重新分配航權時，會考慮申請者的財力、經驗及營運計劃等。惟目前本港僅餘國泰本身及其旗下香港快運，以及香港航空三家本地航空公司，合資格申請該些航

權，故政府的選擇不多。

憂出現「航權流失」

他認為，無論任何行業均應存在競爭，引入更多競爭，讓更多經營者進入市場，才會令原有營運者不會因循及故步自封，消費者可從中獲益，行業亦可有更健康的發展。

羅祥國指出，航權是政府與政府之間的雙邊協定，除了要過香港特區政府一關，也要目的地政府批准，過程中或有可能出現航權流失，「航權是兩地政府簽訂的協議，難以隨時推翻，但另一地區政府亦可以因為不滿新接手的經營者，以飛行安全為由，拒絕批准航權易主，國際上亦有實例。」

民建聯立法會議員葛珮帆同意「有競爭才有進步」，有新經營者加入，可令整個市場出現新氣象，在競爭中互相提升服務水平，票價方面亦有調整空間，市民出行可有多一個選擇。新公司加入亦可令行內從業員有更多就業機會，並吸納被裁減的員工。



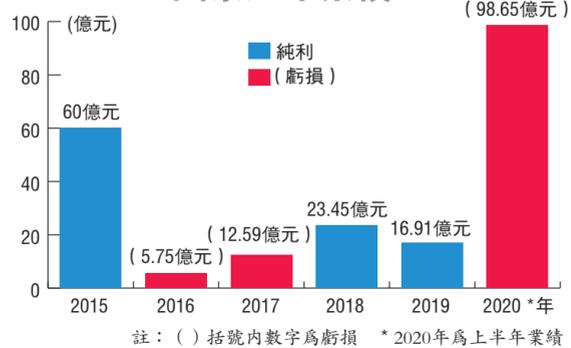
國泰削減8,500個職位並停運國泰港龍，有利日後復甦。中新社



國泰擬尋求政府批准將國泰港龍逾40航線轉交國泰及香港快運。新華社



國泰近年業績



12 航班取消 可轉國泰信用額

香港文匯報訊(記者 文森)國泰港龍航空即日起停運，昨日有12班抵港及由香港起飛的港龍航班取消。部分受影響乘客未來七天將收到航空公司的訊息，安排將機票的未使用部分退款，或轉成為國泰信用額作預訂新旅程之用。若經旅行社預訂機票，則須向旅行社商討善後安排。消委會認為，國泰應主動聯絡受影響乘客，安排退款或

轉乘其他國泰航班，保障消費者權益。根據機管局網站，昨日共12班原定抵港及離港的國泰港龍航班因受停運影響需要取消，主要是往來香港及北京、廣州、成都、上海和福州的航班。

國泰航空表示，會就所有持有國泰港龍航空或國泰航空(包含國泰港龍航段)機票的乘客作出妥善安排，將根據機票行程，提供機票尚未使用部分的退款或安排轉乘國泰航空(CX)其他航班。當中往返北京、上海、台北或峇里島的乘客，會安排轉乘由國泰航空營運的航班(乘搭國泰港龍往返上海浦東/虹橋機場的乘客會獲安排轉乘國泰航空的上海浦東航班)。

所有通過國泰航空網站或環球客戶聯絡中心預訂機票的乘客，將收到新航班安排的訊息，乘客亦可選擇退款，或轉為國泰信用額作預訂新旅程之用。至於經旅行社預訂機票的乘客，則須直接與相關旅行社聯絡。

消委會發言人關注停運對消費者的影響，認為國泰有必要即時主動聯絡未來幾天出發的受影響乘客，作出適當的安排，以免對消費者造成不便。



港龍航空停運，有12班航班取消。受影響乘客將獲退款或轉成為信用額。圖為國泰港龍客機。資料圖片

港龍黯然離場 「灣航」躍躍欲試

香港文匯報訊(記者 文森)雖然國泰港龍黯然離場，但在疫情肆虐下，香港航空業亦有人吼。東海航空董事長黃楚標成立的「大灣區航空」，正向香港民航處申請航空營運人許可證。黃楚標回覆香港傳媒查詢時表示，有意在香港招聘航空業人才，包括機組人員、地勤、維修、財務等不同範疇，並期望「大灣區航空」明年第一季可啟航，主要往返香港與東南亞及內地二線城市，營運初期僅需數百人。

對於國泰裁員，「大灣區航空」會否吸納有關人手？黃楚標表示，要視

乎相關人才是否合適，又指暫沒有打算聘請內地人來港。黃楚標2002年在珠海成立「東海航空有限公司」，2004年將基地遷至深圳，2006年9月19日首航。2010年5月時，黃楚標在港註冊「東海航空有限公司」，其後3度易名，去年1月改名為「東海航空(香港)有限公司」，至去年底再改為「香港紫荊航空有限公司」。去年7月，黃楚標又成立「大灣區航空有限公司」。根據該公司發展計劃，最快明年2月至3月對第一架飛機進行認證，年底前增至5架飛機，2025年達30架。



「大灣區航空」創辦人黃楚標同時擔任深圳東海航空董事長。圖為深圳東海航空空乘人員服務乘客。資料圖片

重組僅「吊命」 疫情是關鍵

香港文匯報訊(記者 周紹基)國泰(0293)削減8,500個職位並停運國泰港龍，重組開支料達22億元，冀2021年起每月省約5億元開支，相等於將每月燒錢降至10億至15億元。市場仍憧憬重組可令國泰減省開支，有利日後復甦，有券商更認為國泰最壞情況已過，而消息刺激其股價曾升6.6%至6.1元，收市升2.3%，報5.85元。

國泰航空行政總裁鄧健榮指疫情帶來沉重打擊，國泰以往通常每日載客近10萬人次，但今年9月每日客量只約1,500人次，前景極不明朗，須作根本性的重組。

國泰股價曾升6.6%

重組消息刺激國泰股價昨日曾升6.6%至6.1元，但收市升幅收窄至2.3%，收報5.85元，相較6月份政府宣布向國泰注資後的高位約9元，目前已跌35%。國泰的股東太古(0019)及國航(0753)走勢各異，太古跌0.3%，國航則升1.6%。

傑富瑞發表報告，指國泰重組可消除主要威脅因素，但公司盈利復甦情況，仍視乎香港與其他地區「旅遊氣泡」計劃效果。該行亦關注國泰港龍現有航線或轉移到經營廉航的香港快運，相關航線未來不知會否運營商務客艙，令人關心相關航線未來定位。傑富瑞維持對國泰「持有」評級，目標價6.3元，相當預測市賬率0.6倍。

大和發表報告，認為國泰重組意義重大，為維持運營鋪平道路，而國泰近期股價走弱，今次重組有望成為股價催化劑。該行重申國泰的「買入」評級，認為其最壞情況已過。

分析指國泰現金可撐逾1年

交銀國際交通運輸及基建行業分析師尤璐雅認為，國泰實際裁員人數佔整體比例，較北美及歐洲大部分航空公司裁員20%至30%低，相信已考慮到政府補貼及在港地位的承擔，裁員人數相對保守，但環球疫情若不符國泰最樂觀預期，明年運力提升至不足正常一半水平，國泰仍需進一步裁員。國泰預計今年裁員，明年每月可減少約5億元現金支出，尤璐雅認為國泰現金流將可由支撐集團營運8至9個月，延長至1年以上，現難預測國泰會否再要政府注資。

政府6月向國泰注資273億元，加上供股集資的117億元，令國泰有400億元現金「捱日子」，今次裁員，國泰燒錢時間可由原先20個月增至26至36個月，相信有望捱過疫情，待經濟復甦。

信誠證券聯席董事張智威認為，國泰經注資及裁員後雖可「吊命」多一兩年，但經濟未反彈，貿易戰也令貨運面臨沉重壓力，燃油對沖持續錄得虧損也令人失望。國泰將航機轉泊至澳洲沙漠地帶，已反映成本「減無再減」，故看淡國泰的中長線表現，建議投資者不宜「撈底」，相信未來股價仍會受壓，支持位繼續為5.4元。

國泰近年盈利表現不濟，2000年代高峰期時曾年賺逾140億元，至2015年盈利還有60億元，但其後「炒爛油」而出現虧損。2016年及2017年分別蝕5.75億元及12.59億元，國泰要在2017年裁員約600人，業績到2018年才由虧轉盈，但因廉航瓜分市場，以及中美貿易戰開打，國泰2018年盈利僅23.45億元，去年社會暴力事件令機場多番受衝擊，國泰利潤更進一步降至16.91億元。今年疫情橫行全球，國泰單是上半年已蝕98.65億元，預計下半年虧損程度相若。