

編者按

大灣區航空去年12月向本港空運牌照局申請營運牌照，並計劃今年第四季起飛，但今次幾乎肯定會「誤點」。香港文匯報請學者詳細分析新航空公司加入對市場的影響，香港屬細小型國際城市，沒有內陸航線彌補，控關措施對本地航空業的影響較其他地區為大，但疫情終會過去，允

許新航空公司加入，戰略上有利提升本港的國際航空樞紐地位，消費者角度有利獲得質優價廉的出行服務。穩因而強勁的航空樞紐地位，還能帶來廣泛的經濟利益，包括商務、旅遊、會展、空運出口、相關的各類職位，以及結合本港金融業優勢的飛機租賃、融資等行業的興旺。

可帶來更多轉機客 定位不存惡性競爭

大灣區航空：有信心做大個餅

航空樞紐 專題

經過新冠疫情的洗禮，本港航空業大幅萎縮，大灣區航空則有意「疫市」起飛，去年12月已向空運牌照局（下稱「牌照局」）申請營運牌照，公司一共申請了104個航點，包括內地、北亞和東南亞，並計劃今年第四季營運，惟近10個月過去，牌照仍

經近一年時間，大灣區航空已籌備得如火如荼，公司近日公布了機艙服務員制服，讓市民先睹為快。丘應樺在接受香港文匯報訪問時指出，公司目前已有一架飛機，第2架將於10月份在廣州交付，強調會「一步一步」走。他坦言，公司在營運前有很多前期工作要進行，例如新的系統及設置，目前已聘請了多名飛行員及空中服務員，部分都來自早前被其他航空公司裁減的員工，料今年年底會達到150人。

到2026年料擁30架波音機

據了解，公司首架飛機於上周抵港，該架飛機機號為波音737-800，採用藍白配色機身，最高載客量為189人。公司計劃，將於今年引入3架波音737-800型號飛機，而且機隊會不斷壯大，預計在2022年將會增加至10架波音737-800飛機，而於2026年將共有超過30架波音737-800飛機投入服務。

由於國泰已向牌照局提交申述，指所有航空服務申請的審批，都要考慮本地航空服務業所面對的艱難營運環境，故當局要在12月才能就大灣區航空的發牌申請召開閉門聆訊，丘應樺預計公司最快可能要待明年第一季後才可正式「起飛」，並坦言延遲啟航對於公司都會有一定的財政壓力，例如租飛機費用、員工薪酬等，雖然公司的財務情況很健康。

申104條航線 盼明春起飛

丘應樺認為，當局如允許新航空公司愈早起飛，對香港經濟的幫助會愈正面。他指，公司的理念是相信大灣區發展可為本港航空業界帶來很大的商機，因其總人口



●三跑道系統預計於2024年完工，料將為香港帶來1,670億元的經濟貢獻。資料圖片

航空業拉動經濟 貢獻5%GDP

重要產業

香港文匯報訊（記者 莊程敏）香港作為開放型市場和外向型的國際城市，航空業對香港經濟的直接間接貢獻十分大，除商貿物流、會展旅遊及相關各類職位外，還有結合本港金融業優勢的飛機租賃、融資等行业，都要具影響力的航空樞紐地位作配合。

空運佔港貿易總值逾40%

貿易及物流業一直是香港四大經濟支柱之一，2019年佔本地生產總值約五分之一。運房局局長陳帆早前於網誌指出，航運業雖然只佔香港本地生產總值的1.1%，為本港逾8萬人提供就業，但卻是貿易及物流業的重要支柱。香港國際機場連續10年蟬聯全球最繁忙的空運機場，航空貨運的總量雖只佔香港貿易量大概2%，但總值卻佔香港貿易總值逾40%。他指，連同航空業間接貢獻，佔本地生產總值約5%。

航空業對其他周邊行業亦帶來莫大得益，例如旅遊業及會展業。在2019年新冠疫情前，香港國際機場每天有超過

8,000多萬，佔全國GDP 13%，加上國家「十四五」規劃亦提到要香港融入大灣區，香港機場正在建「三跑」，而公司申辦的104條航線中，有48個屬於中國內地航點，其餘則涉及台灣、日本、韓國及東南亞等航點。他認為，「多一間航空公司未必是惡性競爭，可以是互補互助，例如國泰做很多轉機客到海外航點，內地市場之大巨都吸唔晒，反而加入新航空公司，或會為其帶來更多轉機客，大家一齊做大個餅。」

他續指，大灣區航空的定位是介乎傳統航空公司及廉航之間，稱為「Value Carrier」（有價值的運輸工具），會根據客人各自的需要提供更個人化服務，例如在餐飲上可提供更靈活的配套。至於票價，則會按需求而定。他表示，現時很難估計啟航後市場的需求如何，因為視乎疫情的發展，各地政府有否「通關」，以及是否推出「疫苗護照」等措施。由於未來會貨運及客運兩用。他指，按目前情況來看，貨運應會穩步增長。

助灣區人才物流互聯互通

對於本港的航空樞紐在大灣區的定位方面，丘應樺希望能做到提升效率，提供高質素的服務，例如提升準點率及接載率，讓內地的同胞可以與全世界接軌，與大灣區內的人才、物流能夠互相接連。雖然香港國際機場於全球的排名有否「通關」，以及是否推出「疫苗護照」等措施。由於未來會貨運及客運兩用。他指，按目前情況來看，貨運應會穩步增長。

無着落，市場懷疑與國泰航空的阻撓有關。大灣區航空行政總裁丘應樺在接受香港文匯報訪問時指出，公司只屬於很小的公司，與國泰航空不存在惡性競爭問題，同業在疫情期間更應有「共融」心態，亦相信能共同「做大個餅」，期望最快明年首季後能夠啟航。

●香港文匯報記者 莊程敏

學者：防疫措施拖慢港航空復甦

香港文匯報訊（記者 殷考玲）受到各國及地區檢疫措施影響，香港航空業陷入困境。國泰航空財困，去年中獲港府斥資273億元拯救，旗下港龍航空去年10月結業，以香港為主要經營地的航空公司還有香港航空和香港快運，都曾進行大幅度裁員，其中國泰航空現時每月仍「燒錢」近10億元。

「清零」影響港對外交往

對於航空業何時可以復甦，香港中文大學商學院高級講師李兆波接受香港文匯報訪問時亦同樣指出，香港航空業相對其他地區經營是較為困難，因為香港沒有內陸航班，只有國際航線，以國泰為例，有不少生意是來自轉機，深圳、廣州的旅客經香港轉機到海外，而海外旅客亦會以香港作為中轉站再到內地其他城市，故此航空業的復甦程度很視乎內地何時通關。

李兆波坦言，今年疫情無疑是較去年有好轉，但由於政府致力清零，今年的檢疫措施較去年為長，航空業要復甦相信仍要一段長時間。對於現時航空業面對的困境除了通關問題之外，李兆波認為成本上漲是問題之一，旅客在上機前後航空公司需要額外做檢疫工作，這方面加重人手成本。

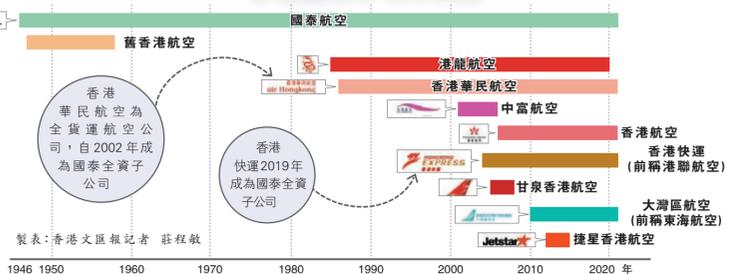
視像會議普及 商務客減少

此外，疫情下航空公司的收入結構也出現改變，李兆波解釋商務旅客佔航班有一定比例，因為疫情不少企業轉為網上視像會議，久而久之企業接受了此種做法之後，就覺得公幹未必需要，連帶酒店業都會受到影響，如果只單靠旅遊消閒客的客量，有可能養不起一條航線，一旦航線減少，長遠會影響香港航運業的競爭力。

有部分航空公司變陣轉為主攻貨運，李兆波表示雖然貨運量在疫情下有上升，但未必可完全彌補到消閒客和商務客的流失，因為大型飛機可載貨，但小型飛機未必適合載貨，所以需要減省航班。

被問及全球航空業的復甦情況，李兆波指出歐美等地的航空業正在復甦中，估計2022年至2023年可回復到疫情前的水平，但香港的防疫政策以清零為目標，所以預期香港航空業的復甦時間會較歐美等地為長。

香港航空公司興衰史



●大灣區航空行政總裁丘應樺（右三）期望，明年首季後能夠啟航。



復甦需時

香港文匯報訊（記者 殷考玲）受到各國及地區檢疫措施影響，香港航空業陷入困境。國泰航空財困，去年中獲港府斥資273億元拯救，旗下港龍航空去年10月結業，以香港為主要經營地的航空公司還有香港航空和香港快運，都曾進行大幅度裁員，其中國泰航空現時每月仍「燒錢」近10億元。

近年香港國際機場貨運及客運情況

年份	旅客人數 (千人次)	貨物吞吐量 (千公噸)
2021年截至8月	713	3,154
2020年	8,836	4,468
2019年	71,543	4,809
2018年	74,672	5,121
2017年	72,866	4,937
2016年	70,516	4,521
2015年	68,496	4,380
2014年	63,343	4,376
2013年	59,903	4,127
2012年	56,467	4,025
2011年	53,904	3,938

注：香港國際機場自1996年起成為全球最繁忙的國際貨運機場。於2020年，機場的貨運總量約450萬公噸，佔香港外貿總值約43%，達到35,000億港元。目前香港國際機場連接全球220多個國家和地區，擁有良好的航空運輸條件，也是作為國際航空樞紐的巨大優勢。

資料來源：香港國際機場 製表：記者 莊程敏



中大商學院 袁志樂博士

大灣區航空向牌照局提出牌照申請近10個月，仍未獲發牌，香港中文大學商學院航空政策研究中心政策及知識轉移主任袁志樂博士接受香港文匯報訪問時表示，大灣區航空申牌時間不算長，根據以往經驗，在香港申請成立航空公司一般需要約一年多的時間，

在香港申請成立航空公司一般需要約一年多的時間，

由深圳東海航空董事長黃楚標創立的大灣區航空提出申請牌照10個月仍無着落，今年第四季起飛的計劃恐怕要延後。原因空運牌照局（下稱「牌照局」）排期到12月聆訊國泰航空提出的本地航空業艱難營運環境的申述，換言之，大灣區航空今年內

國泰申述經營困難 大灣區航空發牌受阻

學者：港航空樞紐需注新血

面對的艱難營運環境。國泰航空表示，未有對大灣區航空的申請提出反對，但承認有向牌照局提出申述。目前，在大灣區航空的牌照申請上，牌照局已將國泰航空列為利益攸關的一方。截至2020年9月1日，國泰航空的主要股東包括太古集團、中國國航及卡塔爾航空，分別佔42.17%、28.17%及9.37%；另外，港府因注資拯救國泰航空，亦以Aviation 2020 Limited名義持有6.08%股權。

票價更具競爭力 符公眾利益

被問及大灣區航空目前最大的發牌障礙是國泰航空向牌照局提出的申述，袁志樂認為要看牌照局的處理，整個過程上各方面的持份者都可以發表意見，例如航空公司、機場和其他業界，牌照局會以申請者的情況和符合公眾利益這兩點，作為發牌的考慮因素。

袁志樂指出，牌照局的發牌準則，通常有兩項主要考慮因素，第一申請牌照的航空公司背

啟航的機會渺茫。有熟悉發牌制度的學者指出，牌照局除考慮申請者的財力及經驗外，還會考慮市場持份者及社會的廣泛利益，但認為有新業者加入，有利整體航空業發展。

●香港文匯報記者 殷考玲

景、財務狀況，以及營運經驗；第二是要符合公眾利益，以及對整個行業、乘客和貨運方面的影響及裨益。就大灣區航空申請牌照的前期工作來看，袁志樂認為大灣區航空有足夠資金去營運，經驗方面以公司結構來看，公司董事構成和營運人員在業內都具有經驗。

新航空公司加入 前期準備需時

至於從公眾利益角度出發，袁志樂表示多一間航空公司，在票價上可以更具競爭力，而且每間航空公司的定位也不同，例如是商務旅客、家庭客或年輕客群，不同定位可滿足不同旅客的需要。

目前航空市場經營困難，國泰航空每月仍白白「燒錢」達10億元；多一間航空公司加入市場，會否拖慢市場的復甦，袁志樂認為，一間航空公司的成立不是一下子就做到，需要有大量前期準備功夫，例

如航線分析和市場推廣等，如果等到市場復甦才申請牌照，則可能會較遲，所以對於有意申請空運牌照的航空公司來說，疫情及短期的經營情況不會影響到他們的決心，而疫情下海外也有不少新航空公司成立。

袁志樂坦言，香港的航空公司在復甦的過程中比海外公司困難，原因是「海外大部分航空公司均有內陸航班，他們的內陸航班已經恢復到接近疫情之前，但香港只得國際航線，所以在復甦過程中香港是比較困難的。」故此，他認為香港能否與其他地區設立旅遊氣泡或者與內地通航，才是關係香港航空業復甦進度的關鍵。

他又認為，過去香港的航空公司數量比較少，主因是我們的機場容量卻跑起降量飽和，但未來第三跑道使用後，機場容量就不會是主要考慮因素，將來香港能容納更多新航空公司加入。

機場排名跌 增投資刻不容緩

引入競爭

香港文匯報訊（記者 殷考玲）香港航空樞紐的重要基建——香港國際機場近年情況讓人擔心，在有「航空界奧斯卡」之稱的航空評級機構「Skytrax」的全球最佳機場排名調查中，過去8次排名奪冠的香港，自2011年後拾級而下，今年跌至第10位歷來最差。立法會議員柯創盛認為，香港此刻引入投資者，增加投資及擴建設施，提升服務水平，實乃刻不容緩。

2011年後拾級而下，今年跌至第10位歷來最差。立法會議員柯創盛認為，香港此刻引入投資者，增加投資及擴建設施，提升服務水平，實乃刻不容緩。

引入競爭 對業界大眾皆有利

柯創盛在接受香港文匯報訪問時表示，有新的參與者加入

審批進度

有消息指，空運牌照局排期到12月才聆訊國泰航空提出的本地航空業艱難營運環境的申述，成為大灣區航空公司發牌的障礙，以致該公司無法按計劃在今年第四季正式營業。香港文匯報向空運牌照局查詢有關大灣區航空的牌照進度，局方回覆指現正按照《空運（航空服務牌照）規例》（第448章A）及其他相關法例處理大灣區航空的牌照申請，如有決定，牌照局會根據法例在憲報公布。如有聆訊安排，仍有待牌照局與其他相關機構，包括大灣區航空商議後決定。空運牌照局又指，為免影響牌照局的工作，現時對大灣區航空的牌照申請並無進一步補充。

審批進度

有消息指，空運牌照局排期到12月才聆訊國泰航空提出的本地航空業艱難營運環境的申述，成為大灣區航空公司發牌的障礙，以致該公司無法按計劃在今年第四季正式營業。香港文匯報向空運牌照局查詢有關大灣區航空的牌照進度，局方回覆指現正按照《空運（航空服務牌照）規例》（第448章A）及其他相關法例處理大灣區航空的牌照申請，如有決定，牌照局會根據法例在憲報公布。如有聆訊安排，仍有待牌照局與其他相關機構，包括大灣區航空商議後決定。空運牌照局又指，為免影響牌照局的工作，現時對大灣區航空的牌照申請並無進一步補充。

審批進度

有消息指，空運牌照局排期到12月才聆訊國泰航空提出的本地航空業艱難營運環境的申述，成為大灣區航空公司發牌的障礙，以致該公司無法按計劃在今年第四季正式營業。香港文匯報向空運牌照局查詢有關大灣區航空的牌照進度，局方回覆指現正按照《空運（航空服務牌照）規例》（第448章A）及其他相關法例處理大灣區航空的牌照申請，如有決定，牌照局會根據法例在憲報公布。如有聆訊安排，仍有待牌照局與其他相關機構，包括大灣區航空商議後決定。空運牌照局又指，為免影響牌照局的工作，現時對大灣區航空的牌照申請並無進一步補充。

審批進度

有消息指，空運牌照局排期到12月才聆訊國泰航空提出的本地航空業艱難營運環境的申述，成為大灣區航空公司發牌的障礙，以致該公司無法按計劃在今年第四季正式營業。香港文匯報向空運牌照局查詢有關大灣區航空的牌照進度，局方回覆指現正按照《空運（航空服務牌照）規例》（第448章A）及其他相關法例處理大灣區航空的牌照申請，如有決定，牌照局會根據法例在憲報公布。如有聆訊安排，仍有待牌照局與其他相關機構，包括大灣區航空商議後決定。空運牌照局又指，為免影響牌照局的工作，現時對大灣區航空的牌照申請並無進一步補充。



●目前航空市場經營困難，國泰航空每月「燒錢」。資料圖片

引入競爭 對業界大眾皆有利

柯創盛在接受香港文匯報訪問時表示，有新的參與者加入

引入競爭 對業界大眾皆有利

柯創盛在接受香港文匯報訪問時表示，有新的參與者加入