



■航空業背後仍存有不少問題，要待解決後，才能真正「衝上雲霄」。 資料圖片

今年盈利雖可觀 難關重重待衝破

航空業 逆風上雲霄

全球航空業去年業績亮麗，不少大型航空公司錄得雙位數銷售增長，盈利可觀。然而這可能只是烏雲壓頂前的一線陽光，油價波動、工會勢力擴大、機票漲價壓力增、資金短缺、碳排放限制等新舊難題接踵而至，航空業要繼續「衝上雲霄」，須先克服陣陣「逆風」。

■香港文匯報記者 李鍾洲、張易

近期轟動全球航空業的大事，是美國司法部提出反壟斷訴訟，叫停美國航空和全美航空合併大計，重創它們欲組成世界最大航空公司美夢。司法部指，合併將大大削弱美國民航市場競爭，導致機票價格上漲，威脅消費者利益。

合併大勢所趨 美告別平價機票

航企合併是大勢所趨，油價上升、「911」恐襲後安檢成本急增，美國廉價機票時代已一去不返，本土來回機票平均價格從2008年的351.48美元(約2,276港元)，升至去年的378.62美元(約2,936港元)。受2008年金融危機影響，航企因應需求下降，紛紛減少航線和班次，藉此讓飛機坐滿，增加收入並削減成本。

FareCompare總裁、機票專家肖恩尼坦言：「2008年前，乘客佔上風。金融危機後，天秤漸向航空公司傾斜。」國際航空運輸協會(IATA)今年7月估計，亞洲航企今年盈利可達破紀錄的46億美元(約357億港元)，按年增7億美元(約54億港元)；北美和歐洲航企盈利料分別升至44億美元(約341億港元)和16億美元(約124億港元)。

油價尚平穩 有助盈利

然而這無法掩蓋業界憂慮，最迫切仍是油價和宏觀經濟狀況。IATA預測今年業界燃油開支為2,140億美元(約1.7萬億港元)，佔總營運成本31%。今年以來平均油價持續低於去年，雖減輕航企負擔，但同時意味經濟增長緩慢，打擊需求。總體而言，即使經濟未如理想，但只要油價相對平穩，仍有盈利增長。

航空是勞動密集型產業，很多從業員都加入公司工會。近年歐美航空界不時爆發工潮，在今年4至6月，英、法、德機組人員相繼罷工，癱瘓歐洲空運。在美國，航企勞資關係須遵守《鐵路勞工法》，該法例規定雙方集體談判不設固定有效期限，意味著談不攏，將導致漫長、間歇的罷工行動，擾亂公司運作。

長遠而言，航空公司面臨愈來愈沉重的環保壓力。歐盟去年曾表示，有意向非成員國航企徵收航空碳排放稅，惹起爭議後才叫停。然而，IATA已計劃在2020年起推行「碳中和」方案，屆時排放量見頂，不會再增長。有業界人士指方案極不公平，畢竟發達國家航空市場需求已穩定甚至下滑，毋需支付碳排放費用，而發展中國家收入水平持續上升，航空市場繼續高速增长，反要為此埋單。

改良飛機 融資成關鍵

面對種種挑戰，航空業已扭盡六壬尋求新出路。航企通常需進行巨額投資提升產品和服務，以獲得競爭優勢，例如試用生物燃料等環保能源取代汽油。為保持成本效益，航企亦嘗試推出新機種，包括可折疊機翼和提升機體設計、減輕重量等，以降低燃油消耗並增加座位，又或引進高科技產品和技術，減少人手。

由此可見，航企融資更顯重要。目前全球銀行在嚴厲監管下借貸意慾下降，航企需保持高效的現金流管理，維持中期財政充裕，重整長期戰略定位，才可衝出籠罩航空業的厚厚雲層，翱翔萬里晴空。

廉航省錢限制後備燃料 安全堪憂

廉價航空藉經濟不景冒起，但同時衍生飛行安全問題。愛爾蘭廉航瑞安航空(Ryanair)的客機，近年多次因燃料不足急降，報告揭發公司為節省成本，要求機師以最低標準燃油量出航，一旦遇上突發事故，後果堪虞。

西班牙事故調查委員會報告披露瑞安內部備忘，提醒機師不應遵從每次航程應額外攜帶後備燃料的慣例，直

指此舉會令公司每年虧損500萬美元(約3,878萬港元)。

廉航削減式搶客，打擊傳統航企市佔率，統計顯示，今年上半年途經泰國的廉航客運量飆升近3成。消息指，俄羅斯航空公司(Aeroflot)有意開辦本地廉價航線，預料最早明年投入服務。但分析認為，俄國機場收費和客機相關稅務昂貴，不適合營運廉航。



■中國民航發展蓬勃，外國機師頓成搶手貨。 網上圖片

銀彈搶外籍機師

陸航企開兩倍年薪

中國民航業迅速發展，但機師嚴重短缺，各大航企紛紛用高薪招攬富經驗的外國機師。數據顯示，中國航企過去一年半向外籍機師加薪達3成，部分甚至開出相等於美國機師年薪兩倍的條件「搶人」，令亞洲許多規模較小的航企更難競爭。

國際航空運輸協會(IATA)數據指，中國航空市場今年6月按年增長14.7%，是全球發展最快的航空

市場之一。當局計劃引入廉價航空公司，預料機師需求大增。業內人士透露，有中國航企不惜開出27萬美元(約209萬港元)年薪挖角，是美國機師平均薪酬的兩倍。

IATA顧問本特指出，航空業正出現機師退休潮，加上美國航空市場逐漸改善，誘使美籍機師回流，加劇亞洲外籍機師供不應求的程度。

樂羣南籲港機師學好普通話



■前民航處處長樂羣南

資料圖片 港機師必備技能，但本港現時並無專業航空學校，機師兩文三語水平參差不齊。樂羣南直言，不少機師英文基礎弱，對方稍有口音就一片茫然；也有飛機進入跑道後，機師聽不懂控制塔指揮擅自起飛。「試過有航班飛廣東湛江(ZHAN JIANG)，航管不識拼音說成深圳(SHEN ZHEN)，沒想到機師也稀裡糊塗降落深圳」。

建第三條跑道 不如與深圳合作

早前新加坡宣布擴建機場跑道和客運大樓，維持區域航空樞紐優勢，香港亦面臨跑道容量飽和問題。樂羣南表示，即使興建第三條跑道亦可能在2023年飽和，不如直接與深圳機場合作，本港只需建航站樓。

樂羣南又指，港府可考慮與內地民航總局簽署雙邊協議，允許以上海、廣州等大城市為基地的航企在港成立公司，相信「只要揀對航線，以東南亞短途為主，廉航在香港一定有市場」，如此可望降低短程機票價格，亦可促使國泰、英航、維珍等大型航企改變經營模式。



■深圳機場。 資料圖片

航空公司奇招吸客

與球隊合作吸球迷	秘密會籍提供奢華服務	設「寧靜區」BB免進
俄羅斯航空早前與英超班霸曼聯簽訂5年贊助合約，成為球會的官方航空公司。俄航希望與全球知名的體育品牌合作，提升公司名聲並開拓新客源，這亦成為當前一大趨勢。俄航發言人盧卡申表示，期望能推出一架曼聯品牌飛機，並邀請曼聯球星成為代言人。國際品牌評	估機構Brand Finance指出，此類合作對球會和航空公司均有利，贊助額和合作規模近年有上升趨勢。  曼聯在全球有多達6億球迷。美聯社	全球航空業競爭激烈，有航空公司甚至設立非公開的「貴賓俱樂部」，為極少數特定乘客提供無微不至、極盡奢華的服務。會籍為全邀請制，很多乘客甚至不知其存在，如聯合航空的「環球服務」，職員會替逗留旅客安排活動，甚至私下將其他乘客的機位讓給貴賓。
		新加坡航空旗下的酷航(Scoot Airlines)特設「小童免進區」，不招待12歲以下小童，與前座距離亦稍闊幾吋，乘客另付約14美元(約110港元)便可享受寧靜旅程。不過有人認為「寧靜區」只有5排座位，仍會聽到BB喊聲，作用不大；專家亦指此舉可能弄巧反拙，趕走家庭客源。

學者：廉航或削港中轉地位



■雷錚接受本報專訪。 香港文匯報 記者張易 攝

有意見認為，引入以本港為基地的廉航可拉低整體票價，香港中文大學航空政策及研究中心研究員雷錚接受本報專訪時表示，香港機場跑道容量幾近飽和，廉航只會分薄主流航空資源，削弱本港中轉樞紐地位，政府須評估長遠影響。

雷錚引述歐美經驗預計，採用網絡型營運的主流航空，長線票價可能不降反升，因引入廉航後，部分乘客經其他城市轉行，要改搭其他航空公司航班，間接推高航線成本。另外，東盟2015年實現區內航空自由，加上新加坡機場擴建，中國內地、韓國、泰國等鄰區航線競爭，皆可能削弱香港機場的中轉吸引力。

鑑於航空業間接影響物流、旅遊、金融等產業，雷錚建議香港借鑑歐美經驗，扶持以本港為基地的航企，相信能較引入廉航吸引更多長線中轉客。

《衝上雲霄》 掀航空業熱潮

港產電視劇《衝上雲霄》於2003年首播，故事以航空業為題材。續集《衝上雲霄II》現正播映，透過講述主角機長如何走出喪妻之痛，重新施展機師抱負，貫穿其他人物的愛情及成長經歷。其收視率曾高達35點，即224萬人收看；據本月3日，此劇點擊率已達1.7億。受此劇影響，一間航空公司上月的機艙服務員招聘日，更吸引逾千名應徵者前往面試。