

社評 雙語道

妥善處理港龍航權 保持必要市場競爭

Properly handle Cathay Dragon traffic rights to maintain market competition



國泰早前宣布停運國泰港龍航空及削減約8,500個職位。 資料圖片

原文

國泰宣布大規模重組計劃，即時停運國泰港龍航空及削減約8,500個職位，當中約5,300名駐港員工，是本港歷來最大規模的裁員行動。國泰指擬尋求監管機構批准，由國泰及旗下全資附屬公司香港快運航空營運國泰港龍的大部分航線。國泰港龍營運的內地及亞洲短途航線，本屬有希望在新冠疫情後率先復甦的航線，卻被率先停運，令業內專家感覺費解。航權屬香港重要的公共資源，國泰港龍停運後，相關航權須由特區政府循既定機制處理，並應以保持競爭、鞏固本港國際航空樞紐的地位為依歸。國泰是本港最大的航空公司，港龍在2006年被國泰收購後，2016年改名為國泰港龍航空，主要經營內地和亞洲區內短途航線。國泰去年全資收購香港快運後，國泰港龍和香港快運的業務幾乎重疊。國泰的內地航點只有北京、上海、成都及廈門4個，而國泰港龍航線則涵蓋內地20多個城市，並已建立良

好口碑。由於疫情率先受控，中國內地已成為全球人員流動、經濟活動恢復最快的主要經濟體，國慶期間超過6億人次的旅遊出行令人驚艷。只要本港疫情進一步受控，恢復與內地交往，香港將成為中國經濟「內循環」的組成部分，國泰港龍的內地航線很大機會是國泰系內率先復甦的航線，為國泰創造收益，有助整個國泰系紓緩壓力。但國泰選擇結束國泰港龍，令業內人士頗為詫異和不解。國泰向港龍開刀後，將尋求特區政府批准，將港龍航線轉交國泰及香港快運營運。有業內專家分析，國泰的算盤可能是進一步加強對香港市場的壟斷，令國泰既可縮減架構，又保住所有航線。航權是指由兩個地方簽訂的航空協議，涵蓋航班數目、航點、飛行空域等。航空公司必須有航權，才可營辦指定航點的相關航線。本港航權由中央授權特區政府與其他國家及地區談判航空運輸安排，由特區政府負

責公開予本地航空公司申請。所有在香港註冊的航空公司所使用的航權，實際上屬特區政府所有，是香港作為國際航空樞紐的重要公共資源，並非任何航空公司的私產。在國泰重組的消息公布後，運房局已明確表示，國泰港龍必須將航權交還特區政府，不能將有關航權轉讓予其他公司，各本地航空公司可以申請使用有關航權，並由運房局按既定機制分配。運房局強調，航權分配的首要原則，是公共資源能夠被充分地利用，以鞏固、增強香港航空業的競爭力。業內和社會人士均指出，任何行業均應保持競爭，有競爭才會令原有營運者不故步自封，消費者才能從中獲益，新競爭者亦可提供更多優質服務和就業機會，有利行業健康發展。因此，特區政府在考慮國泰重組帶來的航權使用問題時，應考慮保持必要的競爭，促進本港航空業良性發展。(摘錄自香港《文匯報》社評 2020-10-22)

Exercise

- 1. 航點 2. 子公司 3. 壟斷 4. 合併 5. 收購

1. destination 2. subsidiary 3. monopoly 4. merger 5. acquisition Answer

譯文

In accordance with the large-scale reorganisation plan announced by Cathay Pacific, Cathay Dragon was grounded immediately while approximately 8,500 positions were cut. Some 5,300 Hong Kong employees lost their jobs in what is the largest layoff in the history of Hong Kong. The company is now seeking approval from regulators for Cathay Pacific and its wholly-owned subsidiary Hong Kong Express to operate most of Cathay Dragon's routes. Cathay Pacific's decision to abruptly shut down its subsidiary has left experts in the field puzzled, as Cathay Dragon's short-haul routes from Hong Kong to mainland China and other parts of Asia were among those that could resume the soonest, once the Covid-19 pandemic comes under control. As traffic rights are important public resources of Hong Kong, the rights that were originally held by Cathay Dragon must be handled by the Hong Kong government in accordance with established mechanisms. Subsequent re-allocation of the traffic rights should also take into account two principles, which are the maintenance of market competition and the consolidation of Hong Kong's status as an international aviation hub. Cathay Pacific, the largest commercial flight operator in Hong Kong, acquired Dragonair in 2006 and later rebranded it as Cathay Dragon in 2016. Ever since its acquisition, Cathay Dragon has maintained its good reputation and mainly operated short-haul routes between Hong Kong, mainland China and other parts of Asia. It covers more than 20 Chinese cities while its parent company only covers the four destinations of Beijing, Shanghai, Chengdu and Xiamen. However, its operations seriously overlapped with Cathay Pacific's newly acquired Hong Kong Express last year. Being the first country to bring the Covid-19 pandemic under control, China has become the quickest in the world to

recover both in terms of economic activities and traffic, with over 600 million trips being recorded on its National Day. Once the pandemic in Hong Kong is brought under control and traffic with the mainland is resumed, Hong Kong is set to be integrated into China's economic "internal cycle". Cathay Dragon's routes to mainland China could have taken pressure off its parent company, as those are very likely to be the first of the groups' many routes to get back into schedule, creating revenue for Cathay Pacific. However, Cathay Pacific ultimately decided to shut down Cathay Dragon, leaving the rest of the aviation industry surprised and puzzled. The aviation giant will allegedly seek approval from the Hong Kong government to absorb Cathay Dragon's routes together with its other subsidiary Hong Kong Express. According to industry experts, Cathay Pacific might be looking to consolidate its monopoly on the Hong Kong market, so

that it could simplify its corporate structure while maintaining all its routes. Traffic rights are aviation agreements signed between countries that cover the number of flights, destinations, and airspace. Airlines must be granted traffic rights before they can operate a route between the specified destinations. The SAR government negotiates aviation agreements directly with other countries and regions under the authority of the central government of China. Applications of traffic rights are also managed by the Hong Kong government. The traffic rights granted to airlines that are registered in Hong Kong are therefore important public resources that belong to the SAR government instead of private properties of airlines. Following the announcement of Cathay Pacific's reorganisation, the Transport and Housing Bureau has clearly stated that Cathay Dragon's traffic rights must be returned to the government and cannot be transferred to other companies. Other Hong Kong-based commercial airlines can apply for the use of the said traffic rights, and the Transport and Housing Bureau shall re-distribute the rights according to the established mechanism. The Transport and Housing Bureau emphasised that the major principle of air rights allocation is that public resources can be fully utilised to consolidate and enhance the competitiveness of Hong Kong's aviation industry. Both the aviation industry and the society have pointed out that competition is crucial to progress and consumer welfare. New competitors can also bring more quality services and employment opportunities, which is beneficial to the healthy development of an industry. Therefore, the government should bear in mind the maintenance of competition in the aviation industry when handling the traffic rights issue that is brought about by Cathay Pacific's restructuring.

打遠不如打近 先削趙再滅韓

奶茶咖啡「共舞」 港式鴛鴦獨特

歷史今昔

前一期寫奶茶的稿件時，朋友問我會不會寫關於咖啡的歷史和點滴，於是就有了這篇文章。

咖啡的起源眾說紛紜，較多人認為原產於非洲埃塞俄比亞。後來經過阿拉伯商人傳到土耳其。15世紀，土耳其人進攻維也納，他們身上的咖啡豆引起奧地利人注意，部分士兵取走咖啡豆後在歐洲兜售，從此咖啡便傳入歐洲。憑藉其獨特的味道和提神作用，咖啡就這樣在歐洲流行起來，與紅茶一樣，成為民眾主要飲品。

20世紀初，中國受西方文化衝擊，咖啡以舶來品的身份傳入中國。最早受西方文化影響的中國城市上海，成為中國人認識和接觸咖啡這個新商品的地方。上海在19世紀中葉以後，被列強劃分成不同國家的租界。

歐洲人離不開咖啡，自然就把咖啡帶來中國。雖然咖啡在一般百姓中並不流行，但至少到上世紀三十年代的文藝界之中是相當流行的。其時出名的作家，如郁達夫、田漢、張若谷等都有關於咖啡的文學作品。張若谷總結咖啡館有三大樂趣：咖啡刺激、長談地點和動人的女侍應。著名作者魯迅雖然愛諷刺咖啡館文化，寫成《革命咖啡店》，但其實他卻習慣在著名的內山書店與他的粉絲們會面，既喝咖啡又喝茶。

後來，中國實行改革開放，隨著人們生活水平提高，加上一些連鎖的咖啡品牌進駐中



咖啡在20世紀初傳入中國。 資料圖片

國，咖啡亦開始受一般老百姓歡迎。至於香港的咖啡文化，主要在殖民時期由英國人引入。除了我們普遍認識的咖啡以外，香港人又發明了一個獨特的沖調方法，就是將三成咖啡和七成奶茶混合，成為「鴛鴦」。「鴛鴦」這個名字的由來有兩種說法。其一是有一位行船的客人要求蘭香園的老闆沖一杯「鴛鴦」，老闆詢問何為「鴛鴦」。客人答之將咖啡和奶茶混合，因此而成了第一杯的「鴛鴦」，並廣傳開去。第二種說法來自鴛鴦特性。鴛鴦是一種水禽，特色在於雄性和雌性會經常生活在一起，雖然兩性不同，卻異常和洽。香港咖啡

文化中的鴛鴦，名字其實便是取自這種特色，將咖啡混合奶茶，雖然兩種不同飲品，味道卻非常配搭，入口順滑之餘又保留了咖啡的獨特香味，相得益彰。於是，這種在地化的飲品便由此而誕生，成為香港獨特的飲食文化之一。我總覺得咖啡要和閱讀連結起來，在都市漫步，若能找到一間咖啡店，一邊品嚐咖啡一邊閱讀，實在是一件樂事。然而香港要找一間有大量書籍的咖啡店卻不容易，友人和我說是土地價格高昂及閱讀風氣不高所導致，知道後也只能理解，卻為此感到無奈和失望。下一期我們繼續討論第三種飲品——酒。

流行歷史

上回提到秦始皇的早期人生，接下來就為大家介紹他在盛年時期的豐功偉業：征服六國，一統中原。

早在秦始皇登基之前，經過商鞅變法的秦國已經在戰國七雄中實力最強，成為最具能力統一中原的國家，為秦始皇提供了基本條件。秦始皇即位同年，韓國出身的水利專家鄭國為了削弱秦國國力，所以來引誘秦國大興土木，建議建設一條貫通秦國中心部分至東部渭河平原的水渠。秦國接納了這項建議，縱使在建設途中鄭國的陰謀被發現，但秦始皇最終批准繼續建設，並將之稱為鄭國渠。鄭國渠之所以重要，是因為它大幅度改善了渭河平原一帶的糧食供應，為秦國提供安定的糧食基礎，從此秦國就沒再出現饑荒，本來為打擊秦國經濟而設的陰謀，反而大幅度強化了秦國的實力。

此時，出身楚國的李斯及來自魏國的尉繚等人，向秦始皇提出了統一六國的大戰略：籠絡燕齊，穩住魏楚，消滅韓趙。這就是所謂著名的「遠交近攻」戰略。具體而言，燕齊距離秦國最遠，為防他們與其他國家一起對付秦國，於是就積極拉攏此兩國的重臣，讓他們採取親秦的立場，

同時集中軍事力量征服與秦國鄰近的國家，並且採用逐個擊破的方針，以免秦國同時面對六國的軍隊。在「遠交近攻」作為主旋律下，秦始皇開始了一場長達十年的統一戰爭。

秦國滅六國的次序為韓趙魏楚燕齊，最初先選擇韓國的原因，是因為她在六國當中國力最弱，但是實際上發動滅韓的戰爭之前，秦國最優先的目標是削弱趙國的戰力。韓趙魏三國都是由晉國分裂而成，而且地理相鄰，秦始皇擔心一旦決心攻韓時，旁邊國力強大的趙國會支援韓國，因此在戰事初期，秦軍主要的交戰對象都是趙國的軍隊。

公元前234年，秦軍進攻趙國的平陽、武城地區，大敗趙軍，除了殺死趙國的重要將領之外，更斬殺了十萬趙軍。趙國經此一役後國力大衰，只能退守首都邯鄲，自此失去了救援韓國的能力。秦國則在四年之後，藉趙國出現地震與饑荒的機會，直接派兵征服了韓國。在征服韓國後，秦始皇很快便下令軍隊進擊趙國。趙國經歷了之前的大敗，加上受剛才提及的天災困擾，根本不是秦軍的對手，於是在韓國滅亡後兩年，趙國也步上韓國的後塵。

在滅韓趙之後，秦始皇下一個目標就是魏楚兩國。因為篇幅所限，秦始皇征服魏楚兩國的過程，下一回再為大家介紹。

布安東 (歷史系博士，興趣遊走於中西歷史文化及古典音樂。)

馮沛賢 (新聞系畢業，興趣歷史相關遊戲，香港青舍舍總幹事，現從事社區及青年事務工作)