

編者按

大灣區航空去年12月向香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，戰略上有利提升香港的國際

航空樞紐地位，消費者角度有利獲得質優價廉的出行服務。穩固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，以及結合香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，香港航空業大幅萎縮，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，公司只屬於很小型的公司，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啓航。

香港文匯報記者 莊程敏



●大灣區航空行政總裁丘應樺（右三）期望，明年首季後能夠啓航。

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程要進行，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。

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，內地市場之大但都做唔晒，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，因要視乎疫情的發展，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

對於香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每況愈下，但他相信，香港機場發展「三跑」，新的候機大樓等一系列新設施落成後，將會為旅客提供一個更多元化的航天城。他建議，香港政府應更支持航空業界，例如提供一些停泊優惠等，舒緩經營壓力及提供香港航空業競爭力。



### 配合國策

香港文匯報訊（記者莊程敏）國家的「十四五」規劃綱要對香港賦予了新的定位，包括支持香港提升國際航空樞紐地位。有學者認為，國家的發展戰略，為香港提供了更大發展空間，香港也適時提出了「機場城市」策略，就是希望充分利用香港國際機場的獨特地理位置優勢，將機場核心功能與相關產業結合，以發揮強大的協同效應，從而強化香港機場的國際航空樞紐功能。

### 「三跑」明年投入服務

為鞏固香港的國際航空樞紐地位，以及應付長遠交通需求，香港國際機場正發展三跑道系統。本月7日已舉行鋪設工程竣工典禮，預計2022年下半年投入服務，而整個三跑系統，包括T2客運廊等則料於2024年完工。行政長官林鄭月娥在出席儀式時指，擴建後機場能夠達到年處理1.2億名旅客和1,000萬公噸貨物的目標，屆時機場將按照國家的「十四五」規劃，繼續保持國際航空樞紐地位。

### 更好發揮香港區位優勢

另外，香港機場局又同時推進「機場城市」的建設，其中包括零售、餐飲、娛樂、辦公大樓、物流中心及大型表演場地等項目，將於2023至2027年陸續落成，機場城市將盡用港珠澳大橋的

便利，成為大灣區獨特地標。

清華大學中國發展規劃研究院執行副院長董煜認為，通過提升香港的國際航空樞紐地位，能較好地發揮香港已有的區位優勢，能夠更好地促進人流、貨流、信息流在香港作為一個重要節點的流動發散，「它實際上是提升了香港在整個國家交通基礎設施布局當中的地位，它會使得香港跟周邊的航空布局更加好地融為一體。」他指，當香港機場第三跑道完成後，每年客運量將達到1億人次，貨物處理量將達到900萬噸，將成為粵港澳大灣區機場群領頭的國際機場。

香港運輸及房屋局局長陳帆在網誌也認為，「十四五」規劃不單對香港航空業發展增添動力，亦為香港航運及物流業發展帶來機遇。隨着現代貨運物流體系和多式聯運的發展，香港在大灣區的現代物流體系中可發揮更積極作用。香港可善用覆蓋面廣的國際化航線和空運樞紐等優勢，加上興建中的高層物流中心及專業的物流管理技術，配合生產鏈向高價貨物轉型，能促進大灣區內水陸空多式聯運和高增值物流的發展。同時配合國家的國內國際「雙循環」策略，發揮區域中轉樞紐港角色，與大灣區各市共建世界級港口群，推動航運及物流業發展更上一層樓。

## 近年香港國際機場貨運及客運情況

	旅客人數 (千人次)	貨物輸送量 (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

註：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

### 到2026年料擁30架波音機

據了解，公司首架飛機於早前抵港，該架飛機型號為波音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都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，例如租用飛機費用，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香港航空業帶來很大的商機，因其總人口8,000多



●三跑道系統預計於2024年完工，料將為香港帶來1,670億港元的經濟貢獻。資料圖片

## 航空業拉動經濟 貢獻香港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，還有結合香港金融業優勢的飛機租賃、融資等行業，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，香港運房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%，為香港逾8萬人提供就業，但卻是貿易及物流業的重要支柱。香港國際機場連續十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超過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1,100班航機

升降，接載約20萬出入境和過境旅客以及1.3萬公噸貨物到全球超過200多個航點。根據香港旅遊業網，2019年1月至12月與入境旅遊相關的總消費達到2,562.2億元（港元，下同），按年下跌22.7%。

### 帶動飛機租賃商務會展

中國及亞洲新興經濟體經濟的長足發展，還刺激亞太市場的飛機需求，讓結合香港金融優勢的飛機租賃、融資業務興起。港府於2017年曾估計，香港能為離岸飛機租賃設立新的專門稅制，在未來20年內，香港能獲得全球飛機租賃市場18%的份額，為3,240架飛機融資逾7,000億元，直接聘用1,640名員工，間接創造13,700個就業崗位，獲得稅務收入超過100億元，為香港生產總值貢獻4,300億元。

中飛租賃發言人近日回覆香港文匯報時亦指，非常看好飛機租賃市場的前景，因疫下租賃商為航空公司提供流動性，避免了他們龐大資本開支，也幫助製造商協調交付時間表，降低經營風險。目前，環球新交付的飛機55%通過租賃商交付，已將全球租賃市場滲透率拉升至50%以上，並有望於未來數年超過60%。

## 「十四五」撐打造國際航空樞紐

## 香港航空公司興衰史

