

化威脅為助力——香港與廣州航空業的錯位發展

倫敦五個機場的航線都會重疊，但不算太多，大約三至四成；香港與廣州在航線上重疊則較多，高達七成。香港與廣州應對自身優勢作出定位，達致錯位發展，而非在同一航線上搶客。

專欄：灼見商業 作者：本社編輯部 日期：2017-09-29

整理：蘇楚言



航空業是香港的優勢之一，惟近年社會開始擔心這優勢會漸漸減弱。（Pixabay）

編按：香港素來是亞洲的航空樞紐，香港國際機場在國際間享負盛名。近年，香港機場的競爭力成為了社會熱議的話題，恒生管理學院供應鏈及資訊管理學系黃惠虹博士帶領的研究小組就此題目進行調查，研究香港航空未來的挑戰和機遇，報告名為《香港航空業如何避免被邊緣化——全球航空網絡分析》，本社記者採訪整理研究小組的演講解說，節錄如下：

黃惠虹博士：香港位於珠三角地帶，區內有多個機場，例如廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場、香港國際機場、澳門國際機場。目前，市民普遍認為香港機場仍然保持着亞洲最頂尖的地位，這是真相嗎？還是幻象？以客運量而言，香港國際機場仍然是珠三角地區的主要機場，但廣州白雲機場已在航線數目上超越香港。假如珠三角地區的機場維持現有增長趨勢，廣州白雲機場的客運量可能只需數年，便可取代香港的區內領先地位。面對廣州航空業發展一日千里，香港要如何應對？



2017年Skytrax最佳機場排名中，香港國際機場位列第五，屬較前位置，惟落後區內競爭對手、榜首的新加坡樟宜機場4名。（香港國際機場網頁）

國際龍頭機場的重要性正在下降

我想強調一點，雖然香港依然是個航空樞紐，但很多航線都不必經過香港亦能到達目的地。其他地區的龍頭機場情況如何？它們還是支撐着地區內的大部分運載量嗎？縱觀全球最繁忙的100個機場，它們的運載量都見上升，惟首50位的升幅明顯比尾50位的小。尾50位的機場升勢凌厲，原因在於它們的連接度

（connectivity）。很多研究指出，機場的連接度和它的四個特性相關：中間性（betweenness）、接近度（closeness）、度數（degree）、特徵向量（eigenvector）。中間性：當乘客由A點前往B點，途中他會在某機場停留或等待轉乘的機率；接近度：機場網絡的方便程度；度數：某機場連接其他機場的數量，就像一個人擁有多少朋友一樣；特徵向量：它連接的機場的重要程度。所以，是次研究以這四項特性為基礎，以量度全球機場的連接度。

研究顯示，近5年全球首20名機場的連接度表現都在下跌，代表它們在區內網絡的重要性正在下降。與此同時，當排名較後的機場不斷發展，hub bypassing（航班直接從A點飛往B點，途中不必經過如香港等航空樞紐）的現象會否成為趨勢呢？

張敬賢博士（供應鏈及資訊管理學系助理教授）：香港機場作為航空樞紐，它的中轉站優勢明顯，以轉乘運客量計，它比亞洲的主要競爭對手如新加坡樟宜機場、曼谷國際機場、廣州白雲國際機場、雅加達的蘇加諾—哈達國際機場都要優勝。可是，若從增長幅度看，曼谷、首爾、吉隆坡等地區的國際機場都勝過香港機場。在珠江三角洲地區中，澳門、廣州、深圳是香港的主要競爭者。現在，廣州機場和香港機場的航線變得愈來愈相似，兩者的航點重疊度達68%，71%的乘客可以不經香港，選擇廣州作轉機點前往目的地。對於香港而言，這無異是個很大的威脅。



廣州白雲國際機場與香港機場的客源重疊逾七成，出現互相競爭的局面。（廣州白雲國際機場網頁）

維持競爭力：檢討航線、善用空域、增加貨運量

黃惠虹博士：我們建議香港用以下方法維持競爭力：

開發新航線：在歐洲和中東的多個城市，存在着很多載客量高的國際機場，當中某些尚未與香港機場連接。我們建議香港機場嘗試連接它們，既可提高連接度，亦可配合香港在一帶一路航空業上的發展。目前，一帶一路的重點大多放在陸上和海上絲綢之路，卻甚少談及空路，我們認為香港應把握契機，擔當一帶一路中的航空樞紐角色。

檢視現有航線：過去幾年間，某些航線升幅驚人，需求增幅達到十倍之多，航空公司應考慮增加班次。這些受歡迎航線的目的地主要是中國某些城市、韓國的首爾及濟州島等地、台灣的台北及台南等地、日本各城市等。至於跌幅較大的航班，航空公司亦應考慮調整。香港機場的航班已經非常擠擁了，刪減部分航班是否一個解決方案？跌幅較大的主要是內地航線。由香港連接到其他航空樞紐的航線亦見跌勢，例如巴黎戴高樂機場、多倫多皮爾遜國際機場、倫敦希斯路機場、西雅圖—塔科馬國際機場等。全世界航空業發展迅速，載客量理應上升，為何這些航線會出現相反的結果呢？

保持樞紐地位：香港人口不多，機場若發揮不了樞紐的作用，其他地區的乘客則不必在香港轉機，載客量一定大大減少。香港機場可以增設配套，以方便過境乘客，例如快速登機、轉機閘口安排等服務。另外，航班延誤問題在香港愈來愈嚴重，香港目前尚未有第三條跑道，要想方法改善問題。

增加貨運量：這是不可忽視的一環，因為貨運與客運的關係愈來愈密切。過往10年，東歐、拉丁美洲、東南亞等地的貨運量升幅很大，如果香港要發展貨運業，能否跟這些城市緊密合作呢？

增設廉價航空：很多人認為，香港已是個樞紐機場，所以不應發展廉價航空，以免令機場變得更擠逼。但是，廉價航空有着一群穩定的顧客，當中大部分是本地人。一個機場除了需要國際乘客，本地客的支持亦十分重要，這是機場的基礎。與新加坡樟宜機場、日本成田國際機場、首爾仁川國際機場相比，香港國際機場的廉價航班較少，我們尚有空間拓展廉價航空。

與粵港澳大灣區緊密合作：我們參考了倫敦5個機場的定位，它們的航線都會重疊，但不算太多，大約三至四成；香港與廣州在航線上重疊則較多，高達七成。我們建議香港與廣州對自身優勢作出定位，達致錯位發展，而非在同一航線上搶客。

善用空域：民航處的研究指出，2015年首半年航班延誤數量比2014年同期多出五成，我們一直以香港機場準時為傲，但該半年的數據告訴我們香港機場的航班延誤數目比北京、上海、深圳機場還要多。2015年繁忙時間，乘客平均要花20分鐘等待飛機起飛，2020年這數字或會升至45分鐘。香港機場需要跟內地官員討論如何善用或擴闊空域。

問答環節

問：興建第三條跑道對香港機場的競爭力幫助大嗎？

張敬賢博士：廣州和深圳都在建立新跑道，所以香港亦需要新跑道。我們的研究指出，若香港機場不擴闊空域或增加跑道，延誤情況會愈來愈嚴重。我們應考慮清楚三跑的定位：它會服務什麼航班？

問：內地機場由中央政策主導，香港是市場主導。兩者的合作空間何在？

黃惠虹博士：沒錯，兩地政策相當不同。幸運的是，去年中央提出了大灣區城市群的發展模式，中央期望城市群內基礎設施的競爭不要太激烈。此政策讓中央主導，希望香港和內地的機場能建立合作關係。



左起：全球供應鏈政策研究所成員張敬賢博士、黃惠虹博士及王越博士發表報告《香港航空業如何避免被邊緣化——全球航空網絡分析》。（恒生管理學院）

<http://www.master-insight.com/%E5%8C%96%E5%A8%81%E8%84%85%E7%82%BA%E5%8A%A9%E5%8A%9B-%E9%A6%99%E6%B8%AF%E8%88%87%E5%BB%A3%E5%B7%9E%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%A5%AD%E7%9A%84%E9%8C%AF%E4%BD%8D%E7%99%BC%E5%B1%95/>