

新闻稿 - 实时发布

## 商用航空对跨国企业运营举足轻重

### *特区政府应促进商用航空发展,巩固香港亚洲国际航空枢纽地位*

[香港 2017 年 10 月 3 日] 研究显示,面对邻近城市竞争,香港应加强发展商用航空业,以保持作为亚洲国际航空枢纽的领先地位,吸引跨国公司在香港设立地区总部。

香港国际机场的固定营运基地(FBO)-- 香港商用航空中心(HKBAC)- 委托 ASA Project Limited 苏佑田博士与香港中文大学张惠民教授进行「商用航空业对香港经济影响研究」,旨在剖析香港商用航空的发展与经济贡献,从而探讨行业增长潜力以及其面临的挑战。

研究显示大部分上榜财富杂志,福布斯及商业周刊排名的企业都采用商用航空(或称公务飞机),并透过援引海外研究,证实这些企业均视商用航空为公务旅程的重要交通工具,认为商用航空有助维持公司的生产力和全球竞争力。第一阶段研究报告显示商用航空与跨国企业息息相关,在业务发展上,使用商用航空的企业,表现一般优于不使用商用航空的公司。

香港上市公司 100 强中至少 65 家有使用商用航空服务,相关的总市值达 13.7 万亿港元。当中超过一半(35 家)是香港公司、26 家是中国内地企业,其余均为外国企业。

为了清楚说明商用航空对企业可以发挥的积极作用,研究包括一些跨国企业案例,显示它们择在香港设立地区总部,以之作为全球采购中心以及业务发展的核心基地。

报告又显示这些顶尖企业都倾向选择设施齐备和交通便利的城市设立地区总部,以方便管理和决策。公司高级管理层通常会用商用飞机往来各地,尤其是一般民航机少到的地点。2015 年,机管局数据显示民航班机到达的地点有 208 个,但是报告显示香港的商用航空覆盖全球 234 个城市,当中 171 个大部分属三线偏远城市当时没有民航客机可选,由此可见商用航空对支撑国际商业行政人员前往没有民航覆盖地点的重要性。如果有关城市交通不便或不够灵活,会影响企业管理效率和决策的速度,减低顶尖企业于这些城市成立总部的机会,这些企业往往会别选适合的地点作总部。

研究也访问了业内人士,确认了大部分商用航班都是为了公司业务及商业原因,而不是旅游休闲。

报告同时亦披露了香港商用航空正面临的区域发展挑战。中国政府在「十二五」及「十三五」规划确立优先发展商用航空。上海是国内最积极发展商用航空的城市,而广东省,广州、珠海以及深圳都热衷于发展商用航空。与此同时,新加坡和马来西亚政府都加大对商用航空发展的投资甚至补贴,令香港面对非常激烈的区域竞争。

香港大屿山香港国际机场南环路十二号

12 South Perimeter Road, Hong Kong International Airport, Lantau, Hong Kong Tel: +852 2949 9000 Fax: +852 2949-9500

面对激烈竞争,香港的商用航空发展却一直受到限制。香港商用航空中心自 1998 年成立,二十年来一直录得强劲增长:从 2000 到 2015 年的复合年均增长率为 16%;2015 年达到 9,500 架次。然而,由于受到香港国际机场跑道系统饱和所限,2016 年的升降数量大幅下降至 7,500 次。由于香港国际机场跑道容量已饱和,任何可提供的额外容量都只会是微不足道的。这情况估计将持续到 2024 年三跑道系统开始运行为止。

总括而言,这项研究以及国外早前的众多研究均显示商用航空有助于公司生产力和效率,推动本地经济发展。作为一个国际化都市,商用航空大大辅助香港成为一个高端和综合性的航空枢纽,吸引世界各地跨国企业选择香港作为目的地。

香港商用航空中心行政及业务拓展总监张美仪表示:「香港应尽全力巩固自身作为亚洲国际航空枢纽的领先地位。商用航空是航空业的重要组成部分,其发展值得推动和支持。有关研究报告指出香港面对邻近地区的激烈竞争,我们必须采取积极创新的举措,方能迎接挑战,免于落后人前。」

香港商用航空中心一直与有关部门保持沟通,特别是民航处和机场管理局,为发展中面对的问题探讨舒缓解决等方案,近期已推出一些改善措施,例如鉴于对跑道使用的需求很大而相关的容量有限,现时晚间时段可让一些音量较低的公务机升降增加,但是还有很多方面需要加倍努力,以加强香港作为国际商业中心的形象和地位。



图片一:(左至右)ASA Project Limited 苏佑田博士、香港中文大学 张惠民教授和香港商用航空中心行政及业务拓展总监 张美仪女士

(完)