

新聞稿 - 即時發佈

商用航空對跨國企業運營舉足輕重

特區政府應促進商用航空發展，鞏固香港亞洲國際航空樞紐地位

[香港 2017 年 10 月 3 日] 研究顯示，面對鄰近城市競爭，香港應加強發展商用航空業，以保持作為亞洲國際航空樞紐的領先地位，吸引跨國公司在香港設立地區總部。

香港國際機場的固定營運基地（FBO）-- 香港商用航空中心（HKBAC）- 委託 ASA Project Limited 蘇祐田博士與香港中文大學張惠民教授進行「商用航空業對香港經濟影響研究」，旨在剖析香港商用航空的發展與經濟貢獻，從而探討行業增長潛力以及其面臨的挑戰。

研究顯示大部分上榜財富雜誌, 福布斯及商業周刊排名的企業都採用商用航空(或稱公務飛機), 並透過援引海外研究, 證實這些企業均視商用航空為公務旅程的重要交通工具, 認為商用航空有助維持公司的生產力和全球競爭力。第一階段研究報告顯示商用航空與跨國企業息息相關, 在業務發展上, 使用商用航空的企業, 表現一般優於不使用商用航空的公司。

香港上市公司 100 強中至少 65 家有使用商用航空服務, 相關的總市值達 13.7 萬億港元。當中超過一半 (35 家) 是香港公司、26 家是中國內地企業, 其餘均為外國企業。

為了清楚說明商用航空對企業可以發揮的積極作用, 研究包括一些跨國企業案例, 顯示它們擇在香港設立地區總部, 以之作為全球採購中心以及業務發展的核心基地。

報告又顯示這些頂尖企業都傾向選擇設施齊備和交通便利的城市設立地區總部, 以方便管理和決策。公司高級管理層通常會用商用飛機往來各地, 尤其是一般民航機少到的地點。2015 年, 機管局數據顯示民航班機到達的地點有 208 個, 但是報告顯示香港的商用航空覆蓋全球 234 個城市, 當中 171 個大部分屬三線偏遠城市當時沒有民航客機可選, 由此可見商用航空對支撐國際商業行政人員前往沒有民航覆蓋地點的重要性。如果有關城市交通不便或不夠靈活, 會影響企業管理效率和決策的速度, 減低頂尖企業於這些城市成立總部的機會, 這些企業往往會別選適合的地點作總部。

研究也訪問了業內人士, 確認了大部分商用航班都是為了公司業務及商業原因, 而不是旅遊休閒。

報告同時亦披露了香港商用航空正面臨的區域發展挑戰。中國政府在「十二五」及「十三五」規劃確立優先發展商用航空。上海是國內最積極發展商用航空的城市, 而廣東省, 廣州、珠海以及深圳都熱衷於發展商用航空。與此同時, 新加坡和馬來西亞政府都加大

香港大嶼山香港國際機場南環路十二號

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

對商用航空發展的投資甚至補貼，令香港面對非常激烈的區域競爭。

面對激烈競爭，香港的商用航空發展卻一直受到限制。香港商用航空中心自 1998 年成立，二十年來一直錄得強勁增長：從 2000 到 2015 年的複合年均增長率為 16%；2015 年達到 9,500 架次。然而，由於受到香港國際機場跑道系統飽和所限，2016 年的升降數量大幅下降至 7,500 次。由於香港國際機場跑道容量已飽和，任何可提供的額外容量都只會是微不足道的。這情況估計將持續到 2024 年三跑道系統開始運行為止。

總括而言，這項研究以及國外早前的眾多研究均顯示商用航空有助於公司生產力和效率，推動本地經濟發展。作為一個國際化都市，商用航空大大輔助香港成為一個高端和綜合性的航空樞紐，吸引世界各地跨國企業選擇香港作為目的地。

香港商用航空中心行政及業務拓展總監張美儀表示：「香港應盡全力鞏固自身作為亞洲國際航空樞紐的領先地位。商用航空是航空業的重要組成部分，其發展值得推動和支持。有關研究報告指出香港面對鄰近地區的激烈競爭，我們必須採取積極創新的舉措，方能迎接挑戰，免於落後人前。」

香港商用航空中心一直與有關部門保持溝通，特別是民航處和機場管理局，為發展中面對的問題探討舒緩解決等方案，近期已推出一些改善措施，例如鑑於對跑道使用的需求很大而相關的容量有限，現時晚間時段可讓一些音量較低的公務機升降增加，但是還有很多方面需要加倍努力，以加強香港作為國際商業中心的形象和地位。



圖片一：(左至右) ASA Project Limited 蘇祐田博士、香港中文大學 張惠民教授和香港商用航空中心行政及業務拓展總監 張美儀女士

(完)