

立法會——1999年6月23日
建議提高香港作為航空中心地位的可行性

“開放天空”的問題可分兩部分討論。第一，是透過與外國商定民航協議，開闢更多的國際航線，拓展航空市場；第二，是開放本地的航空的市場，讓更多的經營者參與。

自由黨完全支持政府要繼續拓展新的國際航線，尤其是需求甚大的印度和意大利米蘭的直航航線。但一個地方應有主權擁有和控制當地的航空權，而“開放天空”必須在對等、互利和對飛的原則上進行。

美國雖是“開放天空”政策的始祖，但本身卻關閉本土市場，不容許其他國家的航空公司轉飛美國各大城市，始終也要保護其國家的航空權。自由黨反對香港要“蝕底”地只開放自己的第五航權，而不對等地獲得其他國家開放它們的利益相若的轉飛權。

而開放本地航空市場的問題，自由黨認為航空業對社會的整體經濟影響深遠，航空政策必須以促進本港的航空中心地位，以及為本港帶來最大經濟為首要目標。

第一，“一航線、一航空公司”的政策不應只被視為造就個別航空公司“坐大”，這政策其實亦保護實力較次的航空公司，免被大航空公司吞食。

第二，本土公司在航線上的不恰當競爭，只會造成兩敗傷的局面。

第三，任何國家都會致力扶育本土的航空公司，因為本土的航空公司是該地方的一種象徵，也只有本土的航空公司才會把總部設在當地，提供龐大的就業機會和稅收。不過，到目前為止，香港還沒有一間規模可與國際上其他國家作後盾的大航空公司相比擬的本土航空公司。

第四，本地的航空市場並沒有出現壟斷的情況。現時共有64間航空公司經營合共120個直航點，國泰的市場佔有率只得32%，遠比歐、美或亞洲其他航空公司在本國機場的佔有率為低。

自由黨認為政府在維護香港航空發展的大前提下，可彈性處理每條航線的申請，我們相信市場自會作出明智的選擇。