



## Hong Kong Commercial Daily

2008-02-18

B03 | 商報論壇 | 北望神州 | By 袁尙文

### 東新航合併有利有弊

近日，內地航空業最關注的事件莫過於東新航「合併」事件。東航(中國東方航空公司)於2007年11月9日發出正式公告，公布與新航(新加坡航空公司)和淡馬錫控股達成共識，簽署入股東航；以每股港幣3.8元增發29.85億股H股，其中18.84億股是增發給新航和淡馬錫，並於2008年1月8日召開臨時股東大會表決是否接受該份協議。

2008年1月6日，中航(中國航空集團公司)向東航以每股不低於港幣5元提出收購增發的18.84億新股。結果，在東航的A、H股股東大比數投反對票的情況下，東航的引資方案被否決，這也意味着東新航「合併」告吹。

#### 合併 可互 補雙贏

其實，東新航「合併」成功對國內和國際航空市場均有深遠影響。筆者就此分析其利弊：

東新航「合併」成功，可以直接引進新航的豐富管理經驗、財務運作、投資管理經驗和淡馬錫的資本，可望為東航解決不穩定的財政和管治問題。另外，新航的加入亦可幫助解決東航長途線客座率不足和虧蝕的問題，提升公司營運效率和競爭力。

現時，東航的長途客座率為30%-40%，新航的長途客座率為90%。東航的國際航線有九條，內地航線有二十多條；而新航有六十多條國際航線。從數據上，東新航「合併」能夠互補大家在國際航線、內地航線的客源，為雙方開拓新的客源和市場，從而令資源能更有效地運用。

#### 推向更 激烈的 競爭

若不合併，上述好處固然落空，但與此同時卻避免了「合併」後帶來的衝擊和挑戰。東新航的聯合會使內地航空業和外資競爭推向更激烈的地步。本來，內地的航空公司在中國飛往國際航線大約佔44%，假如東新「合併」後，內地航空業和國際航線必然要面對直接競爭，而首當其衝的是擁有內地最多國際航線的航空公司——中國國際航空公司。宏觀地看，內地航空公司的管理質素和航線數目與國際知名的航空公司仍有一段距離。加上開此「合併」先例，只會引來更多外資用類似方法進入中國市場。就現時狀況而言，內地航空公司能否堅守原本的國際航線和市場佔有率仍是未知之數。因此，東新航「合併」對內地航空公司未必是最佳方案。

從東新航「合併」一事可以預見，未來國內和國際航空市場競爭將日見激烈。據空中巴士(Airbus)最新發表的2007-2026年全球航空市場預測報告顯示，未來二十年，全球空中交通總量將增加兩倍，新客貨機需求超過24000架。而亞洲，特別是中國和印度，均預測為航空交

通發展最迅速的地區之一。要使內地航空市場有鞏固、平衡和健康的發展，我們不但要固本培元，不斷改善和優化內地航空公司的管理和運作，還必須與國際航空市場接軌，引入有限度的外資和跨國航空企業合作。這樣才可迎接內地航空流量的快速增長，走向國際化。

總括而言，隨着內地經濟快速發展，航空交通需求越來越大。只要我們把握機遇，不斷提升航空交通管理和服務質素，引入有限度的外資和競爭，與國際航空市場接軌；這樣不但能促進人流物流，還能提升業界的地位和聲譽，鞏固內地航空市場邁向專業化、企業化和國際化！

DOCUMENT ID: 200802180010074

---

The copyright of this content is owned by the relevant media organization / copyright owner. Any reproduction, adaptation, distribution or dissemination of this content without express authorization is strictly prohibited. All rights reserved. This content is sourced from Wisers' electronic services.

---

----- 1 -----

---

Wisers Information Limited Enquiry: (852) 2948 3888 Email: sales@wisers.com Web site: <http://www.wisers.com>  
Copyright (c)2008Wisers Information Limited. All Rights Reserved.