

二零零六年七月十八日會議  
討論文件

## 立法會經濟事務委員會

### 政府對國泰航空建議收購港龍航空的意見

#### 引言

應委員會邀請，本文件就國泰航空與港龍航空的建議股權變動及其對香港航空業及旅遊業的影響，以及競爭方面的問題，表達政府的意見。

#### 背景

#### 建議的股權變動

2. 二零零六年六月九日，國泰航空與港龍航空的主要股東宣佈，達成重整股權的協議，以創立全球其中一家最強大的航空公司集團，當中包括港龍航空會成為國泰航空的全資附屬公司。關於建議交易的資料和交易各方所預期的好處，國泰航空公司提供了載於附件的說明。

#### 政府就建議的可能影響的意見

3. 有關的交易性質上是兩家航空公司及其股東之間的商業事宜，毋須政府批准，政府亦沒有介入這項交易。再者，該交易仍有待有關公司股東的批准。

4. 總體而言，香港正面對區內其他主要機場的激烈競爭。上述建議若能如交易各方所預期，使國泰航空的國際網絡與港龍航空的內地網絡更緊密地結合，發揮最大的協同效應，則香港可以為往返內地與海外的旅客提供方便的接駁，加強我們作為內地市場接駁樞紐的競爭力，有助進一步鞏固香港的國際航空中心地位。一個蓬勃、有競爭力的航空業，使往返香港的航空服務更為便捷，亦將有利於旅遊業的發展。

5. 至於競爭問題，航空業是充滿競爭的行業。過去數年，政府積極開放香港與內地和世界各地的民航安排，取消限制，促進競爭。現時香港的航空市場屬高度開放，共有 80 家航空公司經營往返香港的定期航班。在主要航綫上，香港航空公司與內地和海外的航空公司的競爭非常劇烈；而即使在二線航綫上，亦有充足的航權，讓更多的航空公司隨時順應需求進入市場。此外，國泰航空與港龍航空針對不同的市場，只有極少數航綫重疊。因此，我們並不認為建議中的股權轉變會帶來任何實質性的競爭問題。政府將繼續積極開放與現有的 60 個航空夥伴和日後更多夥伴之間的航權安排，創造有利競爭的經營環境。

經濟發展及勞工局

二零零六年七月十二日

## 股權重組有利鞏固香港作為亞太區主要航空樞紐地位 (資料由國泰航空公司提供<sup>註</sup>)

### 引言

國泰航空有限公司、太古股份有限公司、中國國際航空股份有限公司、中航興業有限公司與中信泰富有限公司五方達成一項協議，以重整國泰、港龍及國航之股權。新股權架構為航空公司的顧客、香港及北京作為中國的門戶城市，皆帶來深遠的利益。

根據該協議（惟待股東通過），港龍航空會成為國泰航空之全資附屬公司；國航則購入國泰航空之 17.5% 股權；同時，國泰航空會增持一倍國航之股份至 20%。

太古公司仍維持作為國泰航空的主要長期股東。港龍航空將繼續以本身的品牌營運，但由國泰航空負責管理。

國泰航空及國航將繼續在多個範疇上維持更緊密合作，當中包括在上海建立聯營的航空貨運業務。

### 各方受惠

有關協議無論對顧客、股東、員工及香港經濟都帶來深遠的裨益：

- 結合國泰航空的國際航綫網絡與港龍航空的內地及區內二綫航點的航班服務。
- 令運作更具效率及更流暢，促使兩家航空公司的網絡得以大幅擴展，航點增加，令乘客的選擇更多，也更方便。
- 加強香港作為亞太區首要航空樞紐的地位，並為香港的本土航空公司提供發展及擴充內地及亞太區業務的平台。
- 使國航及國泰航空得以擴展業務及營運合作，增加航班及乘客量，同時加強三間航空公司的航班接駁能力，以能進一步把北京

---

<sup>註</sup>於 2006 年 6 月 9 日宣布之股權重組建議仍待有關管制當局及股東所必須的批准通過始告生效。股權重組建議之細節已詳載於 2006 年 7 月 6 日向股東發出之通函。有關股權重組之一切細節皆以股東通函內所列之資料為準。

首都國際機場及香港國際機場發展為進出內地的門戶及內地的樞紐機場。

- 在香港，保持航空及相關行業的增長動力，創造更多職位及就業機會。
- 讓國泰航空股東持有一家擁有更強大國際、地區及內地網絡的航空公司權益。
- 以香港為根據地，創立全球其中一家最強大的航空公司集團 – 國泰航空、國航及港龍航空。

## 背景

國泰航空與港龍航空本來就是合作夥伴。早於 1990 年至 1996 年間，國泰航空便持有港龍航空部分股權，並負責該公司的營運。其後，經濟環境及航空業狀況起了重大變化，尤其是內地，而國泰航空、港龍航空及香港目前面對的競爭環境亦不斷改變。

香港的持續繁榮很大程度取決於能否繼續發展成為進出內地的門戶及作為全球人流及物流樞紐。國泰航空作為香港的本土航空公司，一直致力為香港及市民作出貢獻。

然而，單憑國泰航空或港龍航空的力量，皆不足以全面地提供香港發展所需的條件：港龍航空缺乏國際航綫網絡；國泰航空強大的國際網絡則未能為消費者提供踏足全球發展最迅速的經濟體系兼香港強大腹地—中國內地的航空聯繫。

區內樞紐競爭激烈，對香港的威脅迫在眉睫，來不及讓國泰航空或港龍航空單憑自然發展來迎接種種挑戰。此協議正好填補了這急切所需。

事實上，國泰航空及港龍航空在網絡及能力上正好互補不足，兩者聯手必能帶來更大的協同效益，無論香港本身、香港作為航空樞紐、消費者、員工及股東都能同時受惠。

## 港龍航空成為國泰航空全資附屬公司

- 國泰航空原持有港龍航空 17.79% 股權，在協議下提出以 82 億 2 千萬港元購入餘下的 82.21% 股權，令港龍航空成為其全資附屬公司。

- 國泰航空將以每股作價 13.5 港元發行新國泰股份，及現金支付收購代價。
- 國泰航空同意在交易完成後派發每股 0.32 港元的特別股息，以反映其對收購港龍航空所得利益及協同效益的信心。

## 香港及其樞紐受惠

據香港中文大學航空政策研究中心的資料顯示，航空業於 2005 年對香港經濟的貢獻接近本地生產總值 10%，是香港經濟的主要支柱之一。國泰航空集團是香港其中一家最大的僱主，在港僱用逾 23,000 人。故此，藉該協議所帶來的經濟增長，亦將令香港整體經濟尤其航空業受惠。

航空樞紐能否壯大，取決於往來航班的班次、接駁能力及營運的航空公司可否提供具競爭力的票價。在同一管理層下，國泰航空與港龍航空有共同的管理目標：為香港帶來更多內地及國際客貨流量，必可加強上述鞏固香港作樞紐實力的三大要素。

在以往，由於港龍航空未能為國泰航空的轉機乘客提供具競爭力的票價，兩公司難以作緊密的合作。

例如從悉尼往上海的乘客如乘搭同一航空公司的航班經曼谷及新加坡轉機，所付的票價較乘搭國泰航班來港再轉乘港龍航班所需的票價更便宜。隨著不少往來內地的乘客經其他區內樞紐轉機，香港會逐漸喪失其樞紐地位。

國泰航空與港龍航空只有在共同擁有權之下，才能達致無縫的營運方式，在航班及時間表上作出最佳配合，為乘客提供更快捷及頻密的接駁服務，從而加強香港的樞紐實力。

一個強大的樞紐可為消費者創造連鎖性好處：人流及物流增加可促使航班增加，而更頻密的航班則可帶來更多選擇。

## 顧客受惠

國泰航空與港龍航空的網絡及營運能力相結合，可為顧客帶來更多航點，享有更多旅遊選擇，更便利的航班服務，以及更多價值。

此收購亦對消費者帶來裨益。香港的航空業在全球市場將更具競爭力，從而令香港受惠，港人也可從香港的經濟增長中獲益。

協議可帶來更多國際旅客經香港轉機，從而令港龍航空有足夠客量增加現有航點的航班，並可在更多其他城市開辦航班，因而刺激競爭及為顧客提供更多選擇。

香港僅有 700 萬人口，如非依靠國際旅客經香港樞紐轉機往世界各地，單靠香港本土市場，許多香港人現享有的航班服務根本不會存在。國泰航空目前的乘客中，佔半數是在香港轉機往其他地方。

例如，如沒有環球網絡帶來的客、貨源，國泰航空不可能每天營運前往巴厘及科倫坡。此外，單靠香港旅客維持、班次較疏落的航班，票價亦會較高。

以國泰航空網絡的龐大流量及密度，港龍航空現時不頻密、甚至乎每天的航班服務，將可進一步得以改善。國泰航空可憑藉港龍的內地網絡開辦新航綫，為顧客帶來更多選擇。

兩家航空公司的機隊組織將有助航班及航線的增長。國泰航空的機隊全為大型飛機，如用以飛行內地及區內城市，並不符合經濟效益；港龍航空的較小型及適合短途的飛機，則可以彌補這不足。當然，這有賴國泰航空提供足夠的國際客源，始能在有盈利下經營。

## 股東受惠

國泰航空股東將擁有一家更強大的公司，憑藉彙集香港兩大航空公司的品牌、網絡及營運實力而更具競爭力，因而更能維持有盈利的長遠增長。

國泰航空全資擁有港龍航空後，可全面發揮兩家航空公司的優勢：國泰航空作為擁有環球網絡的全面航空公司；港龍航空作為地區性航空公司，擁有中型及短途的機隊，在內地市場及區內二線航點具備規模的網絡。

兩家航空公司業務無縫的合作將為國泰航空帶來前所未有的機遇，以提升效益，創造更新、更强的收益來源，擴充網絡及市場份額，以及進一步加強香港作為環球航空樞紐及內地門戶的策略性地位。

## 員工受惠

經過多年的發展，國泰航空已在亞洲各地，以至歐洲、北美洲、大洋洲、中東及南非建立了龐大並具盈利能力的客、貨運網絡，美中不足是欠缺了最大的腹地中國。曾以為港龍航空可以填補這個空缺，但基於某些原因而並未成事。現在，此協議可令情況改變。

共同擁有權可帶來增長及擴展的機會，從而創造更多職位及長遠就業前景。公司規模壯大後，仍會一如以往堅守最嚴謹的生產力、成本管理及效益標準，維持造就國泰航空成功的元素。

國泰航空公司  
二零零六年七月