

港辦廉航三難 整合業務需時 國泰購快運分析憂礙復甦

國泰航空(00293)洽購廉航香港快運，惟暫未公布擬購入股份規模等具體細節，市場則預計國泰可藉此提升在日本航線的市佔率，並在成本控制方面產生協同效應。有分析指出，雖然香港快運錄得盈利，但現時在本港經營廉航困難甚多，包括機師不足、機場升降量接近飽和及員工成本高等；即使成功收購，亦須花長時間來整合兩家公司的業務，未必有利於表現剛見復甦的國泰。

自廉航興起後，國泰的東南亞航線備受打擊，其管理層過往多次被問及會否拓展廉航時，均表明無意染指，直到去年才改口說會探索廉航模式，並於上周公布正洽購香港快運。

缺機師工資高競爭大

對國泰到現在才拓展廉航會否起步太遲？大和資本市場分析員劉偉健認為，現時本港經營廉航的環境較困難，要面對機師不足、機場升降量接近飽和及工資高等不利因素，經營成本大，不像以前般容易「有錢賺」，而且其他亞太區城市發展廉航時均獲政府支持。

數年前，不少區內航空企業把業務

■市場預期國泰可藉收購快運，提升在日本航線方面的市佔率。(彭博資料圖片)



去年亞洲部分機場
客運量及乘廉航比例

機場	客運量 (萬人次)	乘廉航離境 比例 (%)
東京 (羽田)	8710	1.2
香港	7470	11.9
新加坡	6560	31.2
曼谷	6340	12.4
吉隆坡	6000	52.5

資料來源：CAPA

信報

分拆，致力經營廉航品牌，包括新加坡航空旗下酷航、日本全日空航空的香草航空、澳洲航空成立捷星航空、韓亞航空經營釜山航空，以及印度航空的靛藍航空等。當中以新加坡航空最成功，早於2011年成立酷航，經營4年後錄得盈利，並於2017年與虎航合併統一品牌。

另外，日本全日空於2013年成立廉航香草航空，計劃於今年與其有份投資的廉航樂桃合併經營。根據亞太航空中心(CAPA)數據顯示，區內廉航佔整

體運力比例，由2008年的14%升至去年的29%。2018年亞太區機場中，吉隆坡有五成人次乘搭廉航，新加坡則有三成，香港則僅約一成。

能獨力拓展日韓線路

此外，劉偉健指出，若國泰全購香港快運股權，須重整該公司架構，如要在成本上產生協同效應，估計須花很長時間才會見到成績。他強調，國泰本身有能力拓展日韓航線，未必需要收購香

港快運以提升日本航線的市佔率，而且廉航市場競爭日漸加劇，除了同行之外，還包括高鐵搶客。

另一方面，市場關注香港快運的估值，該公司於2013年轉型廉航，翌年曾錄得2.43億元虧損，到2015年扭虧為盈，截至2016年6月底止，半年盈利達1.44億元。以往曾傳出香港快運計劃在2017年上市，當時預計集資額或達3億至4億美元(23.4億至31.2億港元)。

採訪、撰文：陳慧筠

轉型縮皮修訂燃油對沖助扭虧

市場除關注國泰航空(00293)收購香港快運外，亦關注其轉型計劃的成效，以及燃油對沖虧損情況。國泰早前發出盈喜，預期去年業績可扭虧為盈，賺23億元，對照2017年則為虧損12.59億元。

券商認為，國泰能扭虧為盈主要由於轉型計劃節省成本，以及燃油對沖虧蝕大幅下調，其中上半年有關損失減少了26億元，至於早年訂下的燃油對沖合約，將於2019年上半年結束；料今年燃油對沖方面會錄得盈利。

目標年內削10億成本

國泰航空於2016年底修訂燃油對沖政策，對沖合約期由4年減至2年，其後於2017年下半年再訂新對沖合約，每桶油的對沖價會少於60美元。而去年第四季，國泰航空回復徵收燃油附加費，亦有助降低能源方面的成本壓力。

另外，高盛報告指出，國泰去年錄得23億元盈利，即意味去年下半年賺25億元，相信今年國泰航空開始踏入復甦期。里昂亦表示，該公司重整及轉型計劃的成果，可望於今年持續反映。在控制成本方面，國泰於2017年裁減600名員工，去年又與機師工會談判薪酬及削減福利等，目標是在3年內節省40億成本，同時提升生產力；市場關注今年國泰節省成本的進展，尤其是今年能否按計劃削減10億元。