

消逝的港龙

10月21日星期三早间，香港民航史迎来了一个变化的时刻。香港国泰航空公司宣布，停止运营全资附属公司港龙航空有限公司，并裁员8500人。这意味着，创立了35年的港龙品牌，将就此消逝。

港龙的消逝，表面原因当然是外界环境对航空运输的冲击。但正当越来越多航空公司在外力支持下逐渐走出困境之际，国泰宣布停运港龙，背后因素不能不令人深察。

占据香港空运市场主导地位的国泰航空，今年上半年运营情况确实不好。上半年国泰航空集团营收276.69亿港元，同比下降48.3%；亏损98.65亿港元，上年同期则盈利13.47亿港元。飞机使用量为每日5.4小时，同比下降55%；航班准点率86.5%，较上年同期提升12.3个百分点。这些数字与正常年景比，自然状况不佳，但世界各国各地区航空公司均大抵如此，国泰情况不是最差的。特别是港府出于多种原因考虑，曾经一次性注资近300亿港元支持国泰渡过难关，国泰完全可以有比停运港龙更好的选择。

国泰的窘境，某种程度上是“搬起石头砸自己脚”的结果。去年香港发生黑暴动乱，国泰的表现令许多港人十分不满。在黑暴势力的煽动下，国泰不仅明面上有飞行员、乘务员加入到黑暴的行列里，为黑暴推波助澜，暗地里更有一些势力利用国泰在香港空运市场的主导地位，不断制造严重涉及航空安全的危险事件，有的甚至接近于恐怖活动。比如多次将飞机上紧急救生用的氧气瓶放空，以图加剧黑暴恐怖氛围。国泰的某些高层不辨是非，态度暧昧。这一系列情况，致使国泰航空运营具有巨大潜在风险，国家民航局不得不对国泰航空的飞行活动进行限制和规范。

当时就有不少有识之士指出，作为发迹于香港、发财于香港的一家主要航空公司，国泰如此作为令人不齿，也令人不解。吃着香港的饭，狠砸香港的锅，国泰算是树了自作孽的典型了。也是“种瓜得瓜种豆得豆”，在国泰不少员工明里暗里“帮衬”下，黑暴动乱给香港经济带来沉重冲击，访港游客大幅下降，进而给整个国泰港龙航空公司经营状况带

来巨大负面影响。从去年下半年开始，国泰港龙的经营效益就不断滑坡，算是咎由自取吧。

对于国泰匆匆关闭港龙，也有资深人士判断，恐怕还不仅仅是经济因素。不能不说，国泰是事实上消除了可能的竞争对手。

国泰与港龙，虽然最终是一家，但起初却是对手。国泰航空具有英资太古公司的背景，创办于1946年，在英占香港期间靠着英资身份迅速发展成香港独大的航空公司。1985年，曹光彪、包玉刚、霍英东等华资企业家合作创办了港龙航空公司，力图改变国泰独霸香港天空的局面。1990年1月，国泰航空和太古集团收购了35%港龙股份，2006年6月9日，国泰航空以82亿港元及发行新股，全面收购港龙。同年9月28日，国泰正式完成收购港龙，并因此取代日本航空，成为当时亚洲最大航空公司。

港龙航空拥有大量飞往内地的航线，收购港龙后国泰逐渐进入发展迅速的内地市场。在两家公司合为一家的过程中，港龙印记在逐渐淡出，机尾那条著名龙徽被国泰标志取代，只是在机头处留了一个小龙徽标记。2016年1月，两家公司正式合称为国泰港龙航空公司。

今年10月21日，当国泰航空宣布停运港龙航空后，香港航空市场又回到了国泰一家独大的局面。稍有不同的是，由于近年的股权变动，国泰已不是英资独占，进入了不少中资。

对于港龙航空，一个流传甚广的故事是，早年搭乘他们航班，在正餐之后有一小盒哈根达斯冰激凌供应。事实上，这早已不是独家秘诀了，提及这样的故事，无非是表达念想而已。

从大的层面说，国泰航空亏损，可以有相应应对举措，但停运的是港龙航空，也不无“羊毛出在猪身上，让龙买单”之意。

只是，35年之后，港龙将要消逝了。■