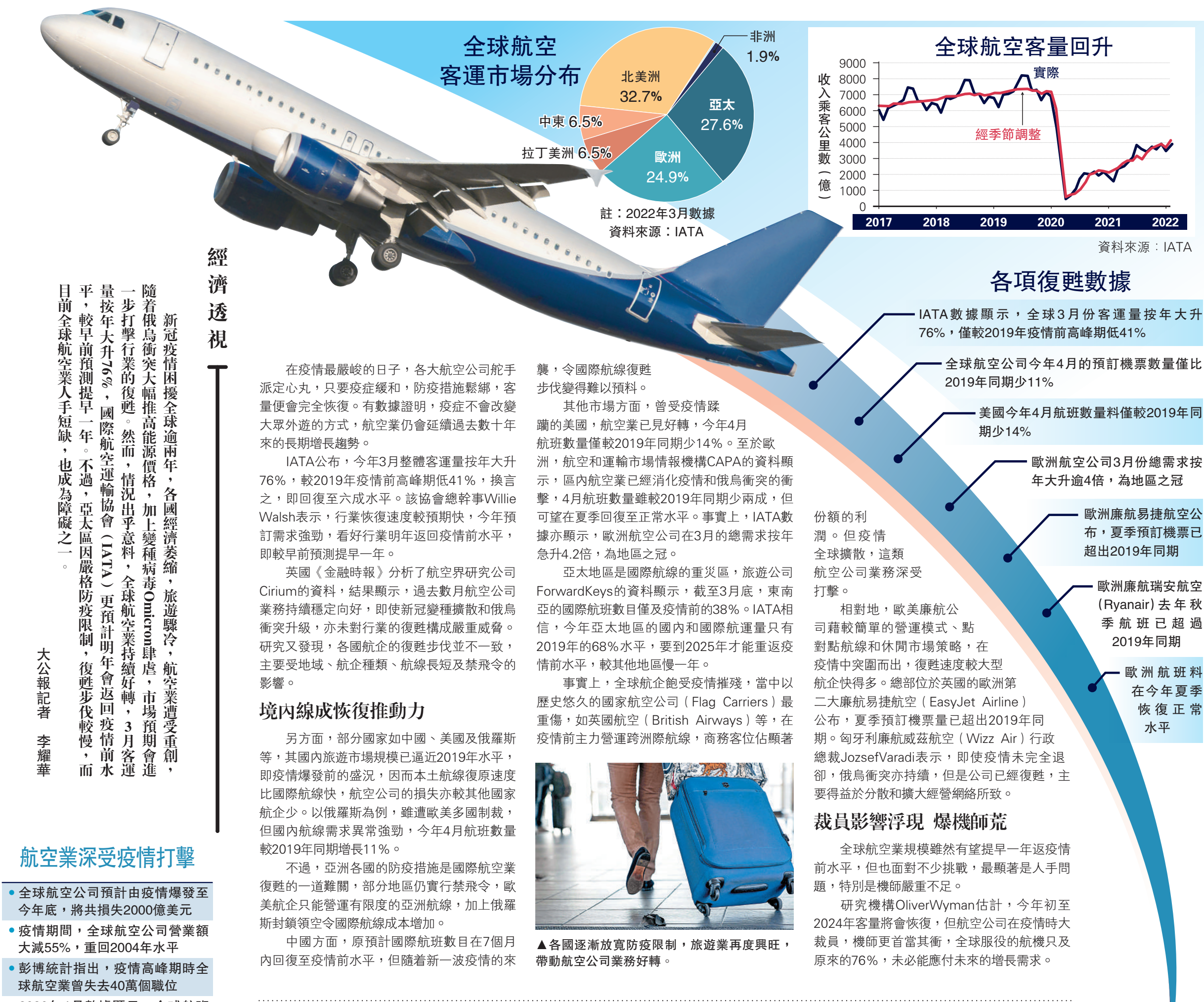


客量達疫前60% 航空業明年料復常

歐洲需求增逾4倍領先 亞太反彈較慢



美強制披露碳排放 後年起實施

全球對環境保護議題日益關注，被視為溫室氣體排放一大來源的航空業更成為眾矢之的。美國證券交易委員會正計劃加強對航空公司的監管，規定最遲兩年內公布實際的溫室氣體排放數據。市場相信，新規例將會改變航空業對減少碳排放所採取的含糊態度。美證交會以增加投資者對氣候危機的透明度為由，要求大型上市航空公司披露碳排放數據，以及任何對公司業務、營運或財務狀況構成威脅的環境風險資料。

協會：消除外界質疑

市值超過7億美元的大型航空公司需於2024年起披露碳排放資料，較小型的航空公司則在2025年和2026年開始披露。幾乎所有美國航空企業均被界定為大公司，列入小型航空公司只有兩家，分別是梅薩航空（Mesa Air）和太陽城航空（Sun Country Airlines）。

美國最大航空公司貿易代表組織美國A4A航空協會（Airlines for America）去年6月致函美證交會，信件在今年3月21日公開，內容是歡迎新的碳排放披露，認為有助減少投資者對航空公司環保政策上的質疑，該協會將會按部就班符合新規。A4A發言人卻不予置評。

數碼化服務 提升旅遊體驗吸客源

財經觀察 李耀華

全球航空業剛走出新冠疫情寒冬後，現在又要面對俄烏衝突引發的高油價衝擊，以及消費者因通脹升溫而減少旅遊的威脅。無論如何，疫情對航空業的影響是永久性的，業界面對瞬息萬變的市場，必須進行全面深化的改革，以及加速數碼化。

多個國家的疫情已大幅緩和，但世事變幻莫測，航空公司必須未雨綢繆，及早應對市場變化。過去兩年，各大航企紛紛檢討運作模式，最顯著是建立新的基建系統，藉數碼化改善服務質素。

數碼化加速資訊流通，為客戶提供更佳的旅程方案。投資顧問公司麥肯錫指出，航空公司若要給客戶截然不同的旅遊體驗，最重要是在到埠和登機程序上無縫銜接，讓乘客感覺簡單方便；與此同時，管理層亦要善用資料和數據分

郵輪需求弱勢未改 股價反彈恐虛火

未脫困境

各行各業深受疫情打擊，除航空業外，郵輪業也是另一個重傷板塊。隨着多國放寬防疫措施，旅遊限制鬆綁，加上投資者相信新冠變種Omicron的禍害逐漸減退，多隻國際郵輪股應聲反彈，但分析師坦言郵輪旅遊市場仍舊，只是較2020年疫情初爆發時略好。

研究網站Cruise Critic表示，郵輪旅遊市道在今年2月已恢復，至今仍穩定復甦。不過，證券公司Tuis執行董事蘇爾斯（Patrick Scholes）卻認為，目前郵輪業的經營環境仍然是歷來最惡劣，早前股價反彈的幅度實際有限。

證券公司Jefferies上月調查指出，大多數旅客認為Omicron是出行的最大障礙。另一項訪問600名熱愛郵輪客戶

的調查顯示，逾四成人指自Omicron肆虐之後，不會以郵輪作為旅遊首選，四分之一受訪者則表示短期不會揀選郵輪遊。

接連爆疫損消費者信心

美國疾病控制中心的報告指出，約三分二在美國水域航行的郵輪曾出現新冠疫情。Jefferies分析師David Katz估計，由於疫情的風險仍很高，故郵輪業的全面復甦一直推遲。

蘇爾斯解釋，郵輪業的負面消息一般需時18個月才會淡化，但正當旅客預訂數目回升時，疫情再度反彈，令行業始終未能走出谷底。另一方面，多國規定郵輪旅客及員工須完成接種疫苗才可上船，這項防疫措施讓未打針的旅客「望船興嘆」，對郵輪業有一定影響。

郵輪業另一個復甦障礙是俄烏衝突持續，雖然瑞士銀行分析師Robin Farley強調郵輪是可移動資產，航線可隨時變動，但在Jefferies的調查中，約一半受訪者指俄烏衝突是其延遲旅程的主要原因。

◀郵輪目標顧客群為休閒旅客及退休人士，疫情爆發嚴重打擊需求。