

商管啓示

大中華區海空運輸業發展

台灣總統陳水扁再次提出兩岸直航的建議。根據報道，兩岸通航將分三階段進行。首先，台灣政府將開放貨運包機。如運行順利的話，航機可以中降第三地的形式進行兩地通航：華北、華中地區航線，將以琉球作中轉地；華西地區航線，可以泰國曼谷為中降站；對於華南地區航線，香港及澳門仍可作為中轉站。最後階段則以兩岸直接通航為主。兩岸直航與否極受台灣本地政治影響；然而，直航將影響兩岸三地的空運業發展。

筆者於八月中跟隨中大網際物流研究中心（Center of Cyber Logistics）同事考察台灣空運業。我們訪問兩間頗具規模的貨運代理公司、一間市場佔有率頗高的貨運航空公司、中正機場內最新貨運站及台灣民航局。訪問中有關當地空運業的發展及前景的部分，筆者整理如下：

兩岸整合阻力不小

一、經濟背景 作為亞洲四小龍之一，台灣和香港一樣經歷了七八十年代以出口帶動為主的高增長期。香港在八十年代中開始轉型為服務業為主的經濟形態；台灣卻因應著深厚的科研基礎，產業結構從勞動密集貨品轉向高技術型貨品。

面對九十年代中國經濟逐步開放，低廉成本吸引資金從各方流入。由於語言及文化方面因素，台資和港資比世界其他地方的資金更早流入中國。事實上，台灣對內地輸出的不單是資金，長期從事生產高技術型貨品的經驗，更可為中國內地提供現代化生產技術及工程管理。另一方面，長期的「代工」經驗令台資了解國際市場狀況，擁有的不單是技術知識，國際營銷經驗對中國產業結構提升更重要。

相對香港而言，資金從台灣本土流向內地設廠，可能只是台灣企業「供應鏈」的一部分，從事的產品開發及國際營銷的人力資源仍留在台灣本土。所以「產業空洞化」可能只是把技術要求較低部分的生產地轉移，只要台灣仍然保持進行產品開發及國際營銷人才，這些工序仍會留在台灣本土，所以台灣的經濟轉型仍然是一個以高技術製造業為基礎的經濟結構。然而，台灣的服務業比重遠較香港低，原製造業的調整壓力則相對較大。擔負著沉重的調整壓力，兩岸的全面經濟整合面對的阻力將不小。

二、政治背景 台灣的兩大政黨對兩岸政策分歧極大；可是，兩大政黨的民意

支持還沒有一面倒情況。即將舉行的總統大選，將為台灣空運業帶來極大改變因素。一些評論認為最近公布的有「三通」計劃，主要為選舉造勢。根據訪問接觸，業界對兩岸直航還是傾向審慎及保守態度。筆者對台灣政治毫無認識，但政策變動可能成為業界發展的風險因素，對業界的長遠發展產生負面影響。

應用資訊科技重要

三、業界反應 因應經濟調整壓力，業界近年亦發展出不同企業策略。首先，根據貨代公司提供資料，企業業務重點在於整固在內地台商客戶網絡，為他們提供「一站式」服務。通過在不同地區（中國及歐美等地）設立辦事處，企業可為客戶提供在不同地區的物流貨運方案。比較大規模的貨代公司更在內地組成合資企業，並持有一級貨代牌照，他們亦透露將來在中國地區的發展大計。這些企業的發展將不局限於其台資客戶網絡背景，發展重心將著眼於中國市場。

我們同時訪問一間市場佔有率頗高的貨運航空公司。根據這間公司提供的資料，業務在過去數年的發展十分順利。兩岸雖不能「直航」，但貨運航空公司則大力開展香港及澳門兩地作為中轉站安排。另外，台灣民航局十分積極為台灣航空公司開展新航線，這對行業發展前景似乎十分樂觀。

資訊科技的應用在空運業發展十分重要。在訪問一間貨代公司時，公司的管理層以資訊管理為企業策略發展方向；另一間競爭對手則設立一個專責資訊系統發展部門。這些發展對他們在資訊科技較落後的中國市場將成為競爭力來源之一。

整體而言，台灣空運業雖受制於政策因素，業界仍能因應中國市場發展及其「台商」客戶網絡作出調節。在「直航」還不能實施前，台灣業界仍積極利用香港作為中轉地的角色，他們在香港的發展對本地業界有正面影響。

C E P A 影響香港空運業

更緊密經貿關係安排（C E P A）對業界的影響可分成兩部分。首先，零關稅將可提高本地產品的競爭力，主要得益產品為高產值貨品；然而，對空運業的短期影響將不大顯著，因本地產品出口往國內的數量不大。長期而言，若能吸引廠商回流，出口量大幅度加大，則可能對空運業有正面影響。可是，廠商的回流決定仍受制於成本及人才供應的限制因素。

C E P A 將於明年開放十七個服務行業，香港企業可較外國企業更快在內地開設獨資企業。受惠行業包括不少物流相關行業，例如貨運代理、倉儲、道路貨運、海運服務及物流服務。

雖然不少本地物流相關企業已在國內開設合資企業，「獨資企業」的運作模式應更有效提高企業的效率及應變能力。物流業十分注重「整合」，「獨資企業」的

運作可能更有利企業及市場間的「整合」。

長遠而言，C E P A 不但令本地物流增加投資機會，整體物流業競爭力將有機會得以提升，空運業或可從中得益。除物流業外，貿易服務業將是受惠行業之一。如本地貿易服務業可更容易在珠三角開展業務，香港空運將可從中有所裨益。可是，C E P A 是中央政府政策，地方政府對政策執行仍有影響，這些「地方利益」因素將決定C E P A 對業界的得益。

網際物流研究中心於上周舉辦了一次研討會，重點討論C E P A 對本地空運業的影響。業界普遍認為C E P A 提供更多發展機會；然而，短期的幫助有限。

首先，香港貨代公司以中小型企業為主，基於資金及資訊科技限制，大規模開拓中國物流市場於短期並不可行；其次，業界認為如C E P A 能開設「窗口」辦事處，主要協助香港企業在內地設立獨資公司事宜，則可避開國內不同部門的審批程序；否則，官方的多重程序將延遲香港企業在內地的投資，C E P A 對香港企業的優待將變成「有名無實」。

中大商學院企業經濟學教授

文章編號: 200310103910098

本文章版權屬於 信報財經新聞 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: sales@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>
慧科訊業有限公司 (2005)。版權所有，翻印必究。