

香港航空貨運業存隱憂

過去幾年，除了金融和旅遊業外，航空業是香港增長較迅速，在區內仍然享有明顯優勢的行業；不過，今年三月份，香港國際機場的貨運量下跌，出現了兩年來首次單月負增長，按年減少 5.4%。有論者擔心，航空貨運業已經響起警號，機場的優勢會否如貨櫃港一樣，逐漸流失到內地的競爭者？

數據顯示，四、五月的航空貨運量止跌回升，情況並無惡化，四月份增長 1.4%，五月份進一步擴大至 3.7%。三月份的警號，似乎不足為慮；可是，中國的出口策略改變，出口高增長會隨之放緩；加上區內五個機場的競爭愈來愈激烈，香港航空業的優勢是逆水行舟，航空貨運業的經營環境也會日漸困難，業界與政府都不能掉以輕心。

回頭看看三月份的負增長。由於出口退稅政策調整，許多廠商特別趕在退稅下調之前付運，形成今年一、二月，中國出口特別蓬勃，而且農曆新年過後，一節淡三墟，在農曆新年尾付貨高峰後，新春期間的貨運量一般會隨工廠放假而顯著放緩。

內地改變出口政策

上列原因既有短期的農曆新年假期因素，也有一項更長遠的政策改變：出口主導不再，從開放沿海城市時，一直沿用的出口推動經濟的戰略，演變為出口與內需的平衡發展，預示了出口增長放緩的大勢。

促成這種轉變的動力，來自內地與國外，包括內地的長三角、珠三角民工荒，促使企業產業（例如低增值的出口產業）升級；也有外匯儲備大增，令人民幣的貨幣供應上升，加劇宏觀經濟的不穩定性；還有內地經濟高速增長，人均產值上升，內需自然增加；外在因素則來自美國、日本等貿易夥伴，以中國近年貿易盈餘高速上升為口實，不斷投訴中國產品攻佔其市場。

中國對美取得貿易盈餘，其實僅僅是近年的事，不過盈餘快速上升，引來愈來愈多的貿易摩擦，促使中國改變出口為主的指導思想，希望增加進口，特別是高新科技及機械的進口。上月，財政部公布了新一輪的出口退稅調整，取消逾 500 種商品的出口退稅，希望進一步控制外貿出口增長，緩解巨大外貿順差及貿易摩

擦，並以環境保護的角度，抑制「高耗能、高污染及資源性」產品出口。由於出口增長受到控制，衍生的貨運需求也因此減慢增長。貿易及物流是四大支柱行業之中，產值最高，創造最多就業職位的。政府應及早評估中國出口增長放緩，對貿易物流及香港整體經濟的影響，並擬定相關策略。

區內機場競爭加劇

航空貨運業界的另一項隱憂，是區內的劇烈競爭，特別是廣州白雲機場。在珠三角五個機場當中，廣州與香港的規模相若，定位接近，存在很大的競爭。雖然白雲機場目前的運力仍然與香港有一段距離，未構成太大威脅；不過，隨 內地加快開放航權，加上珠三角世界工廠的需求，支持廣州開通更多、更頻密的國際航班，形成一個更有規模的國際航運網絡，長遠來說，對香港構成龐大競爭。

以早前結束的第二次中美戰略經濟對話為例，中國開放天空的步伐之快，更彰顯香港之優游。中美雙方同意擴大現有雙邊民用航空運輸協定範圍，大量增加兩國間航班班次，在二〇一一年全面開放貨運航權，屆時美國貨運業界，可以在內地各大城市建立新航線，香港的中轉地位無可避免會受到削弱。順帶一提，中美客運全面開放也提上日程，雙方在二〇一〇年開始談判有關協定和時間表。

特區政府要做的，是提高中港口岸的通關效率，和加快航權談判。近年香港與美國的航權談判，雖然時間開放天空之聲，惟實質進展不大，政府非得加把勁不可；業界也可以趁內地放寬空管限制，珠三角空域擠塞問題有望緩解，增加航班的運力與新航線，保持香港物流樞紐的優勢。

文章編號: 200707190320100

本文章之版權由有關出版商擁有。除非獲得明確授權，否則嚴禁複製、改編、分發或發布本文章。版權持有人保留一切權利。本文件經慧科的電子服務提供。

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 (2007)。版權所有，翻印必究。