

香港航空業的經濟貢獻（二）

馮嘉耀、梁志明

本文以〈空運業對本地經濟貢獻續增〉為標題，刊於二〇〇四年五月二十八日的信報財經新聞「商管啟示」（第二十四頁）。

由於香港位於東亞及東南亞中心，地理位置甚適合成為亞洲地區轉口中心。事實上，香港一直擔當轉口港角色；隨著本地製造業北移，轉口貿易的貨品價值於八十年代中期已超越本地貨品出口總值。中國內地的開放政策，加上南中國成為製造業基地，香港的轉口貿易遂成為服務來往中國貨物流動為主的行業。根據統計處的數據，百分之九十的轉口貿易都是與中國有關連的活動。

雖然海路運輸仍然提供香港主要對外運輸服務，空運正逐漸成為運輸主流。主要原因有三：首先，劇烈市場競爭令企業有龐大削減成本壓力，其中利用 JIT (Just in Time) 及供應鍊管理方法可有效降低存貨成本；然而，上述方法極需可靠、快速及有效率運輸協調，空運成為較適合方案。其次，全球採購原材料成為趨勢，對於高產值配件的運輸同樣衍生對空運的需求。最後，世界各地航空業在過去三十年間逐步開放，航空服務（包括機場服務）的供應大幅上升，這方面的有利因素亦促進空運業的蓬勃發展。

由於珠三角及中國整體出口迅速增長，本地航空貨運方面經

歷了同樣發展。根據統計署資料，表四顯示航空貨運對本地貿易貢獻正逐漸增加。在入口貨品貨值方面，航空貨運比例由九八年的百份之二十四，上升至零二年的百份之三十二。在本地出口貨品貨值方面，航空貨運比例雖然變化不大；然而，在轉口的空運比例則有可觀升幅，自九八年的百份之十七，上升至零二年的百分之二十四。隨著珠三角生產貨品檔次不上升，轉口貨品的空運需求將有著龐大發展空間。

貨品貿易一向為本地重要經濟構成部份，貿易服務產生附加價值，對本地生產總值作出貢獻。根據統計署資料，表五顯示空運貨品價值佔總貿易量由九九年百份之二十四，上升至零二年的百份之二十九。假設空運貿易產生的附加值比例大致和海路及陸路一樣，空運貿易產生附加值佔本地生產總值比例，由九九年的三點九百份點，上升至零二年的五點三百份點。由於航空運輸屬於高增值行業，上述數字可能低估空運貿易對本生產總值的貢獻。因此，在空運業急速發展下，航空運輸業對本地經濟的貢獻正逐漸增加。

根據中大網際物流中心的分析，香港和中國的轉口貿易關係，主要可分為兩類。第一類為「門口」貨流（Gateway Flows）——香港作為南中國的對外「門口」，擔當著原材料及製成品的中轉站角色。一方面經海空途徑從世界各地運載原材料及半製成品至香港，再

從陸地運輸至珠三角加工。另一方面製成品從珠三角則通過陸路運輸經香港輸出至世界各地。第二類為「樞紐」貨流 (Hub Flows) — 香港主要提供轉運服務 (Transshipments)，香港機場將來往中國南部以外地區及海外國家的空運貨品集中處理，以達至經濟效益。雖然兩方面貨流發展甚佳，但仍面對不少限制因素。

自從香港製造業於八十年代北移，加上國家的門戶開放政策，香港成功成為中國對外貿易服務中心。雖然國家於八十年代開始逐步開放市場，海外買家已可直接接觸國內廠商洽談業務；然而，由於香港已有不少貿易服務公司存在，資訊網絡相對較有效率，加上高度發展的法律及金融制度，在這種優勢下，香港仍可於國家開放中維持貿易中心位置。當然，互聯網及電子商貿的盛行絕對威脅香港的「門口」優勢，中大網際物流中心一向鼓吹政府，儘快設立為香港中小企服務的資訊平台及網絡 (DTTN)，只有加強本地資訊網絡系統的效率及質量，香港才可維持中國「門口」的位置。自然地，香港的「門口」貨流會依循中國的經濟增長而得益。

相對而言，本地的「樞紐」貨流雖有增長，但隨著香港回歸中國後，香港作為「樞紐」角色的地位正面對改變。一方面，香港至英國倫敦線由英國「本地航線」變成「國際航線」。引入競爭後，國泰雖面對較大市場壓力，但香港可從增加航班去加強作為「樞紐」的

競爭力。可是，香港至國內城市的航線部由「國際航線」變成「國內航線」，航班變動必須符合國內航空政策的發展方向。近年來，亞洲其他國家（如日本、泰國及南韓）成功通過國際航線增加對中國城市的航班次數，加上中國城市極力推動「開放天空」政策，香港作為中國航空「樞紐」的競爭力正面對威脅，「樞紐」貨流亦會受到影響。

馮嘉耀： 中大航空政策研究中心副主任（研究）

中大網際物流中心

《香港航空政策系列之四》

* 附表四、表五

表四：空運貿易數據

年份	進口			港產品出口			轉口		
	百萬港元	年增長 (百分比)	空運貨值 佔 總進口額 百分比	百萬港元	年增長 (百分比)	空運貨值 佔 總港產品 出口額 百分比	百萬港元	年增長 (百分比)	空運貨值 佔 總轉口額 百分比
1997	381,101	11.5	24	68,822	-0.3	33	204,932	12.1	16
1998	339,936	-10.8	24	59,101	-14.1	31	197,965	-3.4	17
1999	366,091	7.7	26	56,253	-4.8	33	241,918	22.2	21
2000	487,518	33.2	29	61,630	9.6	34	313,012	29.4	22
2001	479,260	-1.7	31	43,700	-29.1	28	301,121	-3.8	23
2002	521,228	8.8	32	39,261	-10.2	30	349,326	16.0	24

資料來源：香港政府統計處

表五：空運貿易佔本地生產總值比例的經濟計量 (百萬港元)

	1999	2000	2001	2002
(1) 港產品出口的空運貨值	56,253	61,630	43,700	39,261
(2) 港產品出口的總貨值	170,600	180,967	153,520	130,926
(1) / (2) =	33%	34%	28%	30%
(3) 轉口的空運貨值	241,918	313,012	301,121	349,326
(4) 轉口的總貨值	1,178,400	1,391,722	1,327,467	1,429,590
(3) / (4) =	21%	22%	23%	24%
(5) 進口的空運貨值	366,091	487,518	479,260	521,228
(6) 進口的總貨值	1,392,718	1,657,962	1,568,194	1,619,419
(5) / (6) =	26%	29%	31%	32%
(7) 空運貿易貨值佔總貿易貨值： [(1) + (3) + (5)] / [(2) + (4) + (6)] =	24%	27%	27%	29%
(8) 進出口增加值	198,618	225,359	227,200	231,558
(9) 空運貿易增加值 (7) * (8) =	48,121	60,141	61,404	66,251
(10) 佔本地生產總值	3.9%	4.7%	4.8%	5.3%

資料來源：香港政府統計處