
整合中外航 迎航空業挑戰

隨著中國及亞洲各國近年的急速增長，加上香港機場於 1998 年落成後的規模效應，香港航空業在過去幾年發展迅速。香港經濟結構已成為一高增值商業服務中心，航空業作為本地其中一項重要行業，其運作及競爭力和其他服務業緊扣，並發生互動效應。

事實上，本地航空業在過去幾年對香港經濟影響不斷增加：在計算直接及間接影響後，航空業對 99 年的本地生產總值約貢獻達 8%；然而，經筆者和一些同事的估計，02 年的貢獻已達 21%。

國泰港龍劣境下 盈利不遜

在惡劣的環球航空業經營環境下，兩間本港航空公司（國泰及港龍）在缺乏政府補貼或援助下，盈利表現並不比其他外國航空公司遜色。同時，香港機管局的管理水平，已反映在其龐大空運量的承擔及偏低的延誤率上。本地航空業的競爭力，不但反映個別公司或機構的管理素質，更體現了香港不同服務業的整體素質及相互的緊密關係。近年間，航空貨運已成為國泰及港龍的重要盈利增長動力。事實上，兩間本地航空公司在航空運貨業的競爭力，受惠於本地物流業的服務水平；同時，香港物流業的市場優勢，亦得益自本地航空業的表現。

國內開放天空 衝擊航空業

在美國政府積極推動下，亞洲不少國家正逐步向美國航空公司推行「開放天空」政策。在剛簽署的中美「航空協定」中，兩國將於未來六年大幅開放航權，主要內容有：1. 雙方在現有四家營運航空公司的基礎下，在未來六年分階段增加多五間航空公司加入競爭。2. 在原有協議下，中國航空公司只能飛往美國 12 個城市，而美國航空公司可飛往中國 5 個城市；然而，新協議的航點限制將大幅度放寬。3. 未來六年間的客貨航班次數將大幅度上升。4. 美國貨運公司可在中國設立航空貨運中轉中心。雖然中國長期維持高增長，但內地航空業的發展並不配合整體經濟的急速發展，這項開放政策將對中國經濟的持續增長作出貢獻。事實上，美國作為中國重要貿易夥伴，航空貨運業的開放將有利促進貨品貿易。另一方面，客運班次的大幅增加，將可同時對兩地服務貿易產生正面影響。可是，這政策改變帶來的正面影響，將受制於內地一些因素。首先，內地機場數目雖多，硬件設施及管理水平未必追上航班數量的上升速度。其次，航空貨運只是整體物流過程的一部分；最終，中國航空貨運量的增幅，將決定於內地物流業的水平。在筆者和一些學者進行的中國

航空貨運業有關研究顯示，內地物流業還有極大改進空間。另一方面，內地主要航空公司的相對競爭並不出色，「開放天空」將對內地航空業帶來衝擊。政策改變帶來的市場震盪可能很大，調整時間可能頗長。

內地短期難挑戰港航空業

對香港航空業有甚麼影響？本地航空的客貨運服務以「中轉」運輸為主，上述政策改變將加大大地航空公司的競爭壓力，同時本地以服務中國為主的航空樞紐地位將受挑戰。然而，筆者認為中、短期對香港航空業的影響極為有限。事實上，本地航空業的主要貨運需求來自珠三角，加上本地相對高水平物流業，香港航空貨運業競爭力極高。另外，在策略考慮下，美國公司可能以發展其他地區（如上海、北京等）為主。因此，香港業界所受壓力未必太大。正如上述內地物流業水平有待改進，整體航空貨運業的競爭力將有所限制，對香港同業的影響亦不會顯著。長期而言，當中國服務業隨世貿協定開放，整體物流業水平將可提高，香港航空貨運才會受到真正挑戰。

香港政策應如何應付挑戰？航空業屬於「網絡」行業，競爭力決定於「網絡」覆蓋範圍。作為經濟學者，筆者不會反對本地航空業擴大「網絡」及引入競爭。事實上，在對等航權的制度限制下，每間航空公司在每條航線上都存在市場壓力。本地兩間航空公司的盈利表現，並不是完全缺乏競爭的結果。當然，「開放天空」可增加香港的「國際網絡」覆蓋範圍；然而，香港現時優勢在於「國際網絡」，有待改善的卻是「內地網絡」及兩個網絡的整合。香港航空政策制定者可能不應認為「開放天空」可解決問題，認真考慮兩個網絡的整合問題，可能更有效增加本地航空業的競爭力。另一方面，特區政府若能加強本地物流業競爭力，亦可助本地航空業面對競爭。事實上，本地航空業和物流業的互動關係，應是分析這兩個行業的重要考慮因素。

文章編號: 200408020300152

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。