

# 香港航空貨運業的挑戰

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈香港航空貨運業的優勢與挑戰〉為標題，刊於二〇〇四年十一月一日的太陽報「財經評彈」（第 B04 頁）。

隨著中國逐步全面地加入世界經濟體系，「中國因素」在不同範圍正發揮不同影響。首先，廉價勞工成本令中國製成品暢銷世界各地，中國已成為「世界工廠」。其次，急劇經濟增長帶動國內對不同服務及貨品的需求。同時間，香港已成為一個以提供服務為主的經濟體系（根據統計數據，服務業佔本地生產總值已超過百分之八十）。香港能否於中國急速增長中得益，將決定於本地服務業能否成功進入國內市場。近期 CEPA 的有關措施，主要幫助香港服務業進軍國內市場。若成功的話，不但為香港企業提供更大市場空間，國內企業應可從高質服務提升本身競爭力。在一般情況下，CEPA 應是一個雙贏方案。

香港航空業和本地其他服務業有不小相似的地方。一方面，本地航空業需面對國際市場，競爭力已達國際水平。另一方面，航空業競爭力並非完全獨立自決，它和本地其他服務業的生產效率緊緊相連。

以空運業而言，根據國泰和港龍兩間本地航空公司公布數據，航空貨運項目已成為它們近期盈利增長的動力；然而，這方面的增長動力絕對取決於香港物流業的競爭力。

大體上，香港的航空貨運主要可分為三個類別。第一類航空貨運源於香港作為「亞洲（中國以外）航空樞紐」的原因——貨品以香港為轉運地來往亞洲（中國以外）各國間及遠至亞洲以外國家。第二類航空貨運源於香港作為「中國（南中國以外）航空樞紐」的原因——貨品以香港為轉運地，來往中國（南中國以外）各地區及中國以外國家。第三類航空貨運源於香港作為「南中國對外門戶」的原因——貨品以香港為轉運地，來往南中國至中國其他地區及世界各地。由於香港完善國際航空網絡及地理因素，香港各類別空運在過去十年間急劇增長。然而，由於特別因素，香港航空貨運最有競爭力為第三類別。

筆者剛完成一項關於南中國物流業研究，通過訪問一些珠三角開設工廠的企業，加上一些官方數據，我們希望能勾劃出珠三角的物流市場的輪廓。根據我們搜集的資料。珠三角地區進行的製造業衍生了香港航空貨運業的龐大需求。首先，珠三角地區製造業需要不少原材料及中間製成品。不少原材料及中間製成品（如電子配件、晶片等）

生產地位於亞洲其他地區，這些貨品的運輸創造亞洲地區(主要以台灣、南韓為主)至香港的航空貨運需求。另一方面，珠三角地區的工業製成品，不少以陸路或內河運輸拉至香港，然後以空運或海運模式運往歐美主要市場。由於香港完善國際航空網絡，對應價值較高貨品，航空貨運是最佳選擇。

今年是本地航空貨運業震盪較大的一年。首先，中、美兩國公布最新航權協議，兩地貨運班次不但大幅上升，而美國航運公司將獲准於中國境內設立「樞紐中心」。其次，廣州新機場正式開始運作，不但國際網絡大大改善，物流園等設施的設立將吸引廠商使用廣州為空運點。

雖然面對挑戰，筆者認為短期威脅不大。首先，航空運輸是整體物流服務一部份；然而，中國物流業正處於起步，香港物流業的競爭力遠超國內同業水平。這些物流供應商可提供運輸以外的物流服務(如原材料訂貨及倉儲服務等)，不但可提高珠三角廠商的競爭力，同時為本地航空貨運業維持需求。其次，不少香港企業雖然於珠三角設廠，但 DMU (Decision Making Unit) 仍然設於香港。雖然香港成本稍高，但本地各方面商業專才(如財務、會計、市務管理等)素質較佳

及供應充裕，這因素極有利企業的決策效率。另一方面，香港的金融及法律等服務已具國際水平，這些因素有利香港廠商作貿易融資及合約安排。如 DMU 仍留在香港的話，將有利於維持本地的空運貨源。另一方面，本地機場、航空貨運站、本地航空公司服務亦具國際水平，加上香港國際航空網絡完善，這些因素應有利廠商選擇香港提供航空貨運服務。

正如上述，航空運輸屬於整體物流服務一部份，而物流業是香港眾多優質商業服務成員。只要香港整體服務水平能高於國內同業，而能立足於競爭劇烈的市場，香港的航空貨運業應仍可保持優勢。然而，國內服務業將不斷改進，香港業界只可以持續提升競爭力去維持市場地位。在 CEPA 框架下，香港物流服務供應商正大規模開展國內業務，這項因素亦會拉近兩地物流服務水平的差距。筆者並不會主張特區政府援助某一行業；可是，政府仍可通過改善航空網絡、提高中港兩地海關效率、提供物流資訊科技基建(DTTN)、檢討過時海關條例等項目去維持本地航空貨運業的競爭地位。