

# 香港航空貨運業的發展與挑戰

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任

本文以〈航空貨運業要提高警惕〉為標題，刊於二〇〇六年五月十五日的太陽報（第B03頁）。

香港國際機場的航空貨運表現成績驕人，以國際貨運量而言，香港已多年在國際排名第一。相對海運而言，以航空貨運形式附運貨品價值較高。根據統計數據，航空貨運貨品重量，佔整體貨運百份之一左右；然而，貨值計算則佔整體貨運百份之三十以上。

自一九九八年至二零零四年，香港國際機場的航空貨運量每年平均增長超過百份之十。事實上，香港物流業的主要貨源地為珠三角，得益於廣東省強勁增長動力（二零零五年增長率為百份之十一點五），區內大部份機場的航空貨運量，均錄得強勁增長率。

在珠三角區域內，同時有五個機場運作：廣州白雲、深圳寶安、珠海三灶、香港和澳門機場。中國三大樞紐機場為北京、上海及廣州，廣州白雲機場在二零零五年貨運量為六十萬噸，約為其設計貨運容量（一百萬噸）百份之六十。香港國際機場不但擔當珠三角重點機場，同時位列亞洲樞紐機場之一，二零零五年貨運量為三百四十萬噸，已超越三百萬噸的設計容量。以地理距離而言，深圳寶安機場最接近貨源地，零五年貨運量為四十七萬公噸，約為其設計貨運容量（七十萬公噸）的百份之六十七。澳門國際機場的貨運表現相對遜色，同期貨運量為二十三萬公噸，已超越其設計貨運容量（十六萬公噸）。珠海機場在珠三角區內機場表現最差，零五年貨運量為八仟公噸，只佔其設計貨運容量的百份之一點三左右。隨著整體地區增長動力，港澳、廣州及深圳四地機場，在零五年的平均年增率為百份之十。相對而言，珠海機場在貨運表現卻錄得百份之十八的負增長。

以地區面積而言，珠三角機場基建似乎偏高，一些言論認為將會出現惡性競爭，最終導致資源浪費。若小心審視珠海以外的四個機場

數據，不難發現實際貨運量正接近飽和量。不少業界人士對中國民航市場增長潛力抱樂觀態度，美國波音公司認為中國市場會於未來二十年內，以十個百份點的年增率上升。雖然珠三角機場正積極擴充規模，以廣州及香港兩地機場而言，總貨運容量可望於二零一零年從四佰萬噸上升至六佰三十萬噸，整體升幅約為百份之五十八。雖然容量增長看以龐大，但從零六年至一零年計算，容量升幅約接近市場增長比率。由於珠海機場位於珠三角西部，發展水平不能於短期改善，航線及航班次數相信於短期難以增加。若只考慮其餘四個機場，如區內經濟增長動力持續，貨運需求可持續增加，貨運容量雖會大幅度提升，但相信不會出現大幅度容量過剩現象，各區內機場應可維持樂觀貨運增長預期。

雖然本港機場貨運量仍遠高於其他國內機場，但國內機場表現不斷改善，貨運量增長率持續高企，導致香港機場在中國國際貨運市場的佔有率有不斷下調跡象。另一方面，香港營商成本偏高，再令本地物流及航空貨運業處於成本劣勢。事實上，香港遠離貨源地，貨物經香港轉口，除運輸距離因素外，貨物從珠三角經港至外地，更要經中港兩地海關檢查。整體而言，香港航空貨運業面對不少不利因素。

香港不但是中國內人力資本素質最高地區，同時為亞洲區內重要商業中心。行政人員的優良素質、企業卓越管理水平、整體經濟對競爭的高度適應力，上述因素維持香港整體服務業的競爭力。航空貨運業是香港眾多服務業之一，主要服務提供者包括香港機管局、機場貨運站、本地航空公司（國泰和港龍）及本地物流服務供應商。不少上述企業均是行內表表者，服務水準及營運效率為業內前列領先位置。航空貨運業較著重可靠性，服務素質比價錢更重要；因而在成本偏高劣勢下，本地航空貨運業仍處於領導地位的原因。然而，本港境內及跨境整體運輸基建發展緩慢，筆者極擔心廣東省不斷改善的交通運輸網絡，最終將成為本地物流業及航空貨運業的最大威脅因素。如特區政府能儘快推動改善本地及跨境運輸基建，本地航空貨運業將可維持行業的領導地位。