

香港空運業的前景

馮嘉耀 中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈提升物流效率保競爭力〉為標題，刊於二〇〇六年八月七日的太陽報（第B03頁）。

雖然物流業為香港支柱行業之一，由於本地貨櫃貨運量增長放緩，不少業界人士認為行業正面對威脅。香港已發展成服務為主的經濟體系，基本上沒有很多製造業在香港進行。同時間，香港的本地貨品需求規模不算龐大。上述兩項因素顯示香港的主要物流服務需求並不源自本地。事實上，本地物流業的發展和中國（尤指珠三角）的經濟增長息息相關。珠三角已成為全球主要製造業中心，最後製成品至海外市場，可利用香港物流服務。另一方面珠三角作為全球供應鍊一部份，原材料及零部件可經過香港運往珠三角。同時間，中國門戶對外開放，外國貨品可經香港輸往內地分銷。

出口的主要貨源地不是香港，入口的主要目的地亦不是香港。距離上的差別，一直是香港物流業相對國內同業的不利因素。以往由於運輸基建

設施（港口及機場）質素、對外連繫性及管理水平等優勢，香港的物流業一直發展暢旺；然而，隨著珠三角地區的發展水平不斷提高，上述優勢因素正逐漸消失。事實上，港貨櫃碼頭的增長放緩，勢頭已被深圳港口趕上。同樣地，空運業界人士同樣擔心本地空運優勢會否被鄰近機場蓋過去。

香港空運業的主要優勢在於航空網絡。雖然中國正積極加快其開放天空速度，但中國的樞紐機場（北京、上海和廣州）的國際航點及班次數目，仍然低於香港機場。不少業界人士認為由於每天有多班飛機前往歐美市場的主要城市，地面運輸或海關效率不會對整體運輸的延誤造成太大問題。可是，香港航空網絡的提升空間將不會太大，香港來往主要國際城市班次頻密，若需求沒有急速增長，航空公司很難作出增加班次的商業決定。相對而言，廣州及深圳機場航空網絡的改善空間極大，但受制於機場管理效率及空管制約，短期的變化卻不會太顯著。筆者認為較值得留意的改變有兩方面：首先，FedEx 將在廣州白雲機場設立其亞洲航空樞紐，廣州機場在區內快遞及小包裹的空運優勢將得到加強；其次，香港需密切留意廣州和深圳至其他亞洲航空樞紐（新加坡、曼谷、東京）的班次變化。只要廣州或深圳機場來往亞洲其他樞紐的班次增加，香港

作為珠三角的門戶航空樞紐角色同樣會受到威脅。長遠而言，廣州作為中國的國際樞紐機場之一，將發展其幅蓋範圍較廣的國際航空網絡，香港機場和廣州機場的競爭模式將變成樞紐間的競爭。若本地航空公司的航點愈多、連繫性愈高，將對香港作為航空樞紐的競爭力，產生「雙輔雙成」的作用。最近國泰收購港龍，不但加強國泰的盈利能力，同時對香港作為中國門戶樞紐的競爭力有利好作用。然而，如何在提升國泰競爭力及維持市場足夠競爭間取得平衡，或許是特區政府在未來分配航權的考慮要點之一。

隨著全球一體化，航空貨運已成為維持全球供應鍊的必需物流服務之一。新落成的廣州白雲機場，在其鄰近地區設立大規模物流園。事實上，不少亞洲及國內新落成機場均作出類似安排。在機場附近設立物流園，不但可加強該地作為物流中心的競爭力，更令機場對空運需求的吸引力加強。香港有否需要在機場附近設立大型物流園，在港珠澳大橋落成後，香港空運的市場版圖將可擴大，特區政府可重新評估機場物流園的經濟價值。

國泰最近申請建設香港第三個貨運站，引起業界不少爭論。對國泰而

言，這商業決定應建基於管理層對貨運增長的樂觀預期，將對其盈利作出貢獻。對香港物流業界而言，貨運站的競爭加大，空運費用將有下調空間，最終對行業競爭力帶來利好變化。對現存兩個貨運站而言，可通過改善效率及服務以應付新挑戰。

從香港開展物流業以來，本地業界一向要面對遠離貨源的劣勢；另一方面，珠三角地區物流業的競爭力跟隨著國家發展水平而提升。雖然香港空運業仍維持一定優勢，但競爭壓力將因廣州機場改善其航空網絡而不斷加大。香港企業慣於面對競爭，相信物流業界會通過提升效率及推出高增值服務以維持競爭力。然而，物流業競爭力極受基建及海關效率影響，特區政府可考慮在提供運輸及物流基建及海關政策方面配合業界需要，以面對區內的劇烈競爭。