

香港物流業的機會和挑戰

馮嘉耀 中大航空政策研究中心副主任(研究)

本文以〈港物流業受邊緣化威脅〉為標題，刊於二〇〇六年十一月二十七日的太陽報（第 B04 頁）。

筆者最近參加了一些有關「十一・五」和香港經濟發展的研討會，雖然不少與會者對整體中國經濟增長和開放步伐感到樂觀，但卻認為香港正受到「邊緣化」的威脅。以物流業為例，廣東省增長強勁，對外出口的工業製成品及入口的中間製成品數量與日俱增。雖然需求不斷上升，但本地物流仍深感競爭壓力。根據業界人士觀察，本港航運業增長已放緩（一些意見認為已下跌），而深圳港口增長動力強勁。事實上，深圳港口無論在地理位置和成本因素上，相對香港已佔優勢，加上一些深圳港口營運商為香港公司，相信管理質素已接近香港水平。此消彼長下，香港航運業的競爭優勢的減弱，似乎已成不爭事實。一些業界人士認為政府應加快興建新貨櫃碼頭，希望通過競爭，最終達致收費下跌，有望可爭取貨源。筆者不會反對加設碼頭可增加競爭；然而，劇烈競爭早已存在於深圳和香港兩地，為何香港航運業的整體運輸成本卻沒有因為競爭存在而顯著下跌？早前一些顧問報告顯示，兩地的陸路運輸限制甚多，可能是運輸成本長期高企的原因。

另一些人認為，香港道路基建設施限制甚大，根本不能繼續承擔不斷增長的陸路運輸壓力。過去幾年，廣東省運輸基建大幅改善，香港若不能提升本地運輸基建

的接駁和容量，本地物流業不但未能從珠三角整體運輸基建改善中得益，本地陸路運輸的擠塞問題，只會增加付貨人從香港出口的相對成本。作為一個高度發展的城市，要快速改善香港運輸基建並不容易。其中有關的空間和收地問題，並不如在內地般容易解決。筆者相信兩地陸路運輸基建發展步伐的差歧，將持續削弱香港物流業的競爭優勢，特區政府雖然面對實際困難去加快本地陸路運輸基建的發展，但政府在長遠規劃上仍要緊貼廣東省的運輸基建規劃，希望不會令差歧擴大。另一方面，政府仍可積極改善邊防檢查效率，從而提升本地物流業的競爭。不少評論認為在「一國兩制」下香港和中國內地的海關和邊檢必須嚴格分開執行。筆者不會反對上述的大原則，但在政策執行上，似乎太着重「一國兩制」的「兩制」，而反略其中的「一國」。在「一國」下，兩地資訊流動限制應可減至最低，加上現時資源科技日益發達，兩地的通關效率應有改善空間。

香港航空貨運量正維持高速增長，動力主要源自中國（尤指華南地區）的出口增長，對應着航空貨運的龐大需求。與九十年代的本地航運業一樣，香港航空業競爭力遠高於國內同業。根據學術組織 ATRS 的研究結果，香港國際機場雖然成本高企，但生產力及效率卻位於亞洲前列位置。國內航空業雖於八十年代開始改革，運量正不斷上升。但根據筆者一項研究發現，國內機場生產力升幅遠低於需求增長，而甚多次機場仍處於低效率水平。除香港機場表現卓越，另一些研究顯示本地主要航空公司(國泰)競爭力及效率同樣優異。機場和航空公司的優越表現，導致香港航

空業競爭力仍可高於國內同業。另一方面，香港機場擁有龐大航空網絡，國際聯繫性仍遠高於國內三大國際樞紐機場。中、短期而言，香港航空貨運業的競爭力將可維持。長期而言，國內航空業(機場和航空公司)效率有望提高，兩地航空業生產力差距將可拉近；另一方面，隨着中國航空市場不斷向外開放，香港航空網絡優勢將會減弱。

隨着中國民航市場高速增長，作為中國門戶的香港機場雖然面對需求增加，但本地航空業將面對容量飽和問題。不少論者認為珠三角同時存在五個機場，造成資源浪費和惡性競爭，區內機場應通過整合從而提升效率。機管局入主珠海機場，有論者認為對香港航空界產生效益。有論者將珠三角機場狀況等同美國紐約及英國倫敦的機場系統(Airport System)，認為互相協調將可生產經濟效益。可是珠三角情形和倫敦等地不盡相同，五個機場處於三個不同司法區域(中國、香港、澳門)。雖然港澳兩地來往中國屬國內航線，但三地來往外國分屬三個獨立航權簽署地區。就算機管局入主珠海，本地航空公司亦不能使用當地機場接送乘客，該入股計劃主要得益只是機管局財務收益。另一方面，機場服務帶有壟斷性，區內機場若成功整合，反而增加其市場壟斷能力，長遠而言對航空業發展不利。筆者認為機管局入股區內機場，絕不是擴充本地機場的替代品。本地航空業應儘早規劃機場擴展，並考慮改善支援貨運基建(如物流園及新貨運站)，以應付區內需求上升及劇烈競爭。