

香港有否需要興建第三個空運貨站？

馮嘉耀

中大航空政策研究中心 副主任(研究)

本文以〈增建空運貨站利多於弊〉為標題，刊於二〇〇六年十二月二十七日的太陽報（第 B11 頁）。

根據報導，香港空運貨站在今年十一月共處理二十四萬多噸貨物，較去年同期增加約八個百分點，並於十一月十三日共處理約九仟噸空運物，同時打破歷來單日處理貨量紀錄。事實上，香港空運貨站的驕人成績存在已久。就算在過去一段香港經濟低迷期，由香港空運貨站處理的貨量不斷上升，成為支持本地航空貨運業的重要基建項目之一。

在近期一些討論香港競爭力的研討會中，不少人士認為香港航運業面對沉重競爭壓力，港口吞吐量增長難免受到限制；可是，不少政府官員和業界人士同時認為香港空運業競爭力強勁，鄰近機場難以在短期替代香港在空運上的領先位置。香港從來不是空運貨品的主要來源地和目的地，究竟本地空運業擁有什麼優勢？首先，珠三角成為「世界工廠」，製成品出口及原材料（或半製成品）進口，為地區對外運輸創造龐大需

求。其次，在全球一體化下，各地降低關稅和貿易障礙，不但刺激全球貿易量，更促成企業以「供應鏈管理」(Supply Chain Management)安排全球生產活動。事實上，不少香港廠商在珠三角地方進行製造業活動，但由於香港擁有「聚合經濟」和資訊流通等優勢，不少港商仍將珠三角製造業的後勤基地設於香港，以進行市務及採購等業務，這位置因素為貨物或原材料流經香港提供一定的管理優勢。另一方面，香港擁有極具競爭力的航空業，機場設有優質硬件設施（包括空運站），加上覆蓋廣闊的國際航空網絡及以樞紐航空公司形式運作的國泰，令本地空運業相對國內同業更能符合在「供應鏈管理」中的「可靠、守時、快捷」的高標準。

自從國泰提出自行興建貨運站以來，引起業界不少相關討論。首先，香港空運貨站認為空運貨量增長雖然強勁，但短期而言，需求仍未超越香港空運的整體處理容量，根本沒有需要增設第三空運站。筆者參與一有關「十一、五」研討會時，一位香港大學教授提出一個有趣觀點。他指出特區政府在規劃基建項目傾向「謹慎」，主要在確認需求壓力存在，才推行基建籌劃；可是，國內基建規劃則以「樂觀」預測主導，希望基建容量能滿足較長期需求增長。筆者不認為政府要一定依從何種模

式制定基建投資計劃；事實上，需求預測極難準確。以空運需求而言，鄰近機場無論在硬件設施、管理質素及航空網絡等因素將可望改善，對香港空運業產生競爭壓力。然而，區內航空運輸改善將有利成本下調，對商業活動及外來投資有積極推動作用。另一方面，廣東省積極提升產業結構，將來高增長貨品將佔較大比重；同時間，珠三角運輸基建改善，廣東省西部將有較大發展動力。除區內競爭壓力不斷上升外，地區發展因素均對空運需求有正面作用。

筆者相信沒有人可確實知道未來五至十年的空運需求數量；可是，若本地處理貨量追不上需求增長時，香港貨運處理將出現「擠塞」問題，處理時間及風險會有所增加，最終將削弱本地空運業的競爭優勢。當然，容量遠超需求的話，將導致資源浪費，但收費會因競爭而下調，雖然貨運站經營者的溢利或有影響（如需求彈性足夠大，收入或能上升），對需求量反有刺激作用。

另一些業界人士擔心，由國泰運作新貨運站將擴大其壟斷能力，對其他競爭者不公。事實上，由航空公司運作貨運站並非罕見，在流程整合上亦可為航空公司帶來成本效益，當然可增加其市場競爭能力。然

而，若市場存在足夠競爭，上述成本效益將有望令收費下調，從而令消費者得益。如國泰獲得新貨站經營權，並與其相關公司退出（如太古等）香港空運站股權，仍要面對現存香港空運中心及亞洲空運貨站競爭，市場壓力很大可能令收費下調，香港整體空運成本將有下調空間。另一方面，國泰在航空市場仍需面對其他航空公司競爭，如政府繼續其開放市場政策，將可保持航空市場有足夠競爭存在。事實上，由於國泰以樞紐形式運作，若國泰可經營新貨運站，或可增加其轉運貨量，將可加強香港作為航空樞紐的地位。筆者認為只要特區政府保持空運貨站及航空業有足夠競爭，由航空公司經營貨運站帶來的成本效益，有可能令收費下調，最終對本地空運業有利。