

經濟點評

新貨運站增港競爭力

國泰計劃興建貨運站，自己處理貨運後，現有貨運站的業務就會下降，由於國泰貨運站初期亦有一些額外空間，很可能會對外開放其貨運站競爭業務。在這情況下，運費應該會下降，而提升服務水準則是競爭的手段。香港機場貨運站由兩間增加到三間，正合乎現有國際航空業相關開放的標準。市場是更開放的，而非倒退，付貨人及貨運代理會有更多的選擇。國泰近日與港龍和國航合併和重組後，又計劃獨資發展本地第三個空運貨站，據悉機管局已大致同意香港有必要進一步擴充處理貨物的能力。

香港現在經營空運貨站的兩間公司，香港空運貨站有限公司和亞洲空運中心有限公司都質疑國泰的投資計劃；一方面認為現時香港整體的貨運處理能力仍有很大的空間，另一方面認為國泰經營自己的貨運站可能導致壟斷。這兩項質疑都是涉及公眾利益的重要課題，遠遠超出國泰、空運貨站公司、香港國際機場等個別企業的利益，是關乎香港作為航空樞紐的生命線，必須嚴肅處理。

港需要新貨運站

兩間在赤角機場經營的空運貨站公司，是沒有專利權的。但它們多年來作了大規模的投資，為香港提供了優質的貨運服務，政府亦應「保障」它們獲得合理的回報，否則會影響政府未來在另一些基建計劃下，吸引私營資金參與投資的能力。如果兩間現有公司會蒙受不合理損失的話，政府應該給與申訴的機會。

香港現時處理空運貨物的總規模，包括今年將落成的亞洲空運第二期大樓，略超過五百萬公噸，而香港去年的總運輸量為三百四十萬公噸。若香港未來的空運貨物能維持以往十五年平均約百分之十的增長，香港現有的貨物空運設施就會在2009年飽和；就算平均增長率下降至百分之七，飽和的時間大概只會推遲到2011年。

百分之七到百分之十的貨運增幅，是保守還是偏向太樂觀？根據中國民航總局在2005年的一項預測，到2010年，內地的貨物空運吞吐量達一千二百萬公噸，每年平均增長百分之十四；到2020年，貨物將達三千萬公噸，年均增長約為百分之十。以香港在航空貨運方面所佔的相對優勢，這方面的增長幅度應該可以同步增長。再者，內地在以往十多年的外貿發展中，經常都低估發展的潛力，這次的預測可能也有同樣情況。

回歸後，香港政府在基建的發展經常滯後於經濟和社會的需要，這包括地下鐵路、跨境設施、社區文娛體育設施、貨櫃碼頭等，社會因而蒙受不可估量的損失。現在國泰願意盡快投資擴大香港空運的規模，就算獲得政府的批准，正式落成啓用很可能已在 2009 年，這相距以百分之七增長計算的飽和點也不遠。

由於現有經營者並沒有專利權，只要政府堅持在公平和合理的原則下，推行新空運站公開招標的工作，就合乎香港一貫賴以成功的公平競爭原則。

國泰垂直經營是商業決策

根據航空業界及物流業界近日在報章上提供的一些資料，都顯示香港航空貨物的處理費偏高。而國泰今次計劃自資興建貨運站，是要降低經營成本、改善營運效率，是加強其競爭力的重要商業決策。有論者認為國泰「垂直式的一條龍」經營會造成壟斷，甚至對用家不利，這是不正確的推論。

要分析這個問題，我們先要明白國泰作為香港的基地航空公司，面對的是全球和區域航空公司的競爭；而差不多所有我們的對手都長期擁有自己的貨運站，為客戶提供「垂直式的一條龍」貨運服務。

以新加坡為例，星航所擁有的機場地勤服務公司(SATS)，就一併經營在樟宜機場的貨運站(新加坡共有三間公司經營貨運站)。在泰國的曼谷機場，泰航就透過其子公司泰國貨運航空(ThaiCargo)經營曼谷的貨運大樓。英航也是透過其子公司 BAWorldCargo 經營在倫敦斯克魯機場的先進貨運站 Ascentis；而法航也直接經營在 1998 年落成的 G1XL 貨運站。

國泰計劃興建貨運站，第一期可處理二百五十萬公噸貨物，以現有機場的總貨物處理規模計算，到 2009 年會增加二分之一。國泰自己處理貨運後，現有貨運站的業務就會下降，由於國泰貨運站初期亦有一些額外空間，很可能會對外開放其貨運站競爭業務。在這情況下，運費應該會下降，而提升服務水準則是競爭的手段。香港機場貨運站由兩間增加到三間，正合乎現有國際航空業相關開放的標準。市場是更開放的，而非倒退，付貨人及貨運代理會有更多的選擇。

香港如能盡快決定把空運的規模增加百分之五十，是本地業界對香港繼續發展物流業投下重要的信心一票；也是向全世界發出清楚的信息：香港航空樞紐的地位會繼續維持。

文章編號: 200606300010024