

業界稱貨運設施硬件一流軟件落伍 穗新機場未足威脅本港

隨着鹽田等內地港口興起，成本高昂的香港貨櫃碼頭，近年已陷入苦戰。擁有一流硬件的廣州新白雲國際機場(下稱 白雲機場)，去年 8 月正式啓用，曾經令業界擔心本港機場會步碼頭後塵。不過，從香港機場管理局公布的數字看來，本港空運業近期仍然錄得強勁增長(見下表)。本報訪問了多間與空運相關的公司，包括機場貨運站、空運速遞公司及貨運代理(詳見另稿)，他們都不約而同地指出，香港不但清關手續較內地簡便，航線網絡龐大，而且業界的服務質素仍然比內地佔優。

香港國際機場

本報記者日前曾聯絡廣東省機場管理集團宣傳部，希望取得新白雲機場近月客貨運數據，並請他們回應外界投訴，發言人在收到本報傳真提問後一日，表示當局未能回應境外媒體的提問。

穗海關「遲上班」 客機常誤點

有航空業界人士曾向本報透露新白雲機場存在的問題：「內地民航處容許我們提供早上 8 時起飛的航班，但新白雲機場的海關、邊檢人員最早 6 時許才上班，由於不夠時間幫旅客辦理出境手續，令我們的航班經常誤點，最終要推遲航班起飛的時間。」

新白雲機場開幕之前，業界普遍認為客運方面，廣州難搶香港生意，因為旅客會較關注機場的效率及服務質素。但貨運方面，廣州佔有地利，珠三角生產的貨物經廣州出境，毋須經過香港的關口，應有一定競爭力。但本港多名業界人士都說，新白雲機場在貨運方面也未對香港構成威脅。

貨機空置率高 暫難與港匹敵

香港空運貨站企業發展董事陳正接受本報訪問時說：「一些在本港及廣州都有航班的航空公司，有時見到廣州的航班貨運艙位空置率太高，會把已經運到香港的貨物，送回廣州起飛的航機。把貨物從香港運回廣州，雖然要多花一些額外成本，但總比讓廣州的航班空置大量艙位為佳。」

陳正表示，香港業界的服務水平，無論在安全、效率以至可靠性等各方面，

仍然極有競爭力。他強調，香港業界對於來自廣州的競爭，不能掉以輕心，在科技方面更要不斷投資。

港府 業界 聯手 強化物流系統

香港空運貨站正倡議推廣 RFID 技術，即是在貨物貼上帶有晶片的標籤，讓所有參與運送流程的公司，在探測了晶片的信號後，都可即時知道有關貨物的詳細資料。倘成事，香港將是全球首個全面採用同類系統的城市。另一方面，港府今年會推行一個劃一的資訊交換平台 DTTN，所有與物流相關的公司，包括銀行、律師行等，都可以用 DTTN 交換資料。貨運代理保昌控股(0562)主席兼物流發展局成員劉少榮表示，DT-TN 可以令資訊傳遞更加準確快捷，對於時間緊迫的空運貨物來說特別重要。

聯合包裹：港報關效率高取勝

廣州新白雲機場去年 8 月啓用之初，有市場人士預期憑藉其成本低的優勢，將會搶去香港不少空運生意。

不過，從事空運速遞服務的聯合包裹(香港及澳門)，其總經理梁國基卻指出，內地的報關程序複雜，並存在不少掣肘。相反，香港的營運效率高仍是其優勝之處。

本港機場一直被認為是亞太區空運中樞站的龍頭一哥，資料顯示，本港的轉口貨中，有七成以上自珠江三角洲。不過，在廣州白雲機場去年啓用之初，這個後起之秀憑着成本及地理優勢，絕對有能力與香港爭奪逾千億的貨運生意。「其實又不能夠將新白雲機場直接與香港比較，香港機場的發展時間比較長，又有自由港的優勢，報關程序較簡單。此外，香港的報關程序亦較為電子化，效率當然較高。」梁國基接受訪問時說。

海關 24 小時運作 方便

另一方面，香港空運貨站在內地亦設立了多個貨物收發中心，把內地貨物集中後，運往香港機場再出口。這些貨物的收發中心都附設海關，但這些海關卻不是 24 小時運作，而香港海關早已是 24 小時運作。香港空運貨站表示，現時內地全國各地的海關都不是全日運作，因此貨物收發中心也不能例外。

貨運代理：航線不多阻礙發展

雖然內地近年不斷開放航權，但貨運代理保昌控股(0562)指出，新白雲機場獲分配的航權不多，局限了這個新機場的發展。

保昌控股主席劉少榮對本報表示，內地新增加的航權，大部分分配到北京、上海等地。由於廣州獲分配的航權不多，難以擴展航線網絡。他估計，可能是中央協調華南的空運運力分配，確保新白雲機場不會搶去香港太多貨量，保障香港的發展。

國際航線僅 20 多條

劉少榮年前接受傳媒訪問時，都提出廣州新白雲機場可威脅香港機場。他昨天則形容，新白雲機場仍然需要一段時間，才能追上香港。但長遠來說，它始終會有作為，而香港的空運代理公司，亦有需要在廣州早作部署。

現時香港機場的航線超過 140 條，廣州新白雲機場雖然有約 100 條航線，但絕大部分是內陸航線，只有 20 多條國際航線。

香港近年亦不斷開放航權，即將進行的港美航權談判，是空運業界的焦點。聯合包裹(香港及澳門)總經理梁國基提醒港府，要達到香港成為國際航空樞紐中心的目標，航權是一項不可或缺的因素。他形容：「假如香港在航權問題上未能配合貨運業的發展，香港的航空樞紐地位將會不進則退。另一方面，劉少榮指出，相對於內地人來說，香港人的工作態度及思考模式，與國際更加接軌，這亦是香港的優勝之處。

學者：海運易趕上空運有排追

雖然新白雲機場擺明搶客，但香港空運業未受打擊，有學者指出，這是由於新白雲機場的硬件雖然不錯，但「軟件」卻不及香港，因此香港的競爭力依然不減。

「硬件」相當「軟件」難追港

浸會大學物流管理研究中心主任史新平指出，香港在空運方面的優勢，將會維持一段長時間。他說，內地空運業的「軟件」，即時間及可靠程度，短期內難以追上香港水平。若將空運與海運比較，利用空運的貨物，都是體積較小、價值較高的產品，較為着重服務水平；利用海運的貨物則相反，體積較大而平均價值較低，最重要是運費便宜。因此，香港的海運業雖然備受打擊，卻不代表空運也會出現這種情況。

另外，香港港口發展局昨天公布，5月份香港的海運貨量，只有1.8%輕微增長，貨量為186.6萬個標準箱。相比於鹽田、蛇口、赤灣等內地港口，動輒雙位數字的增長，確實較失色。

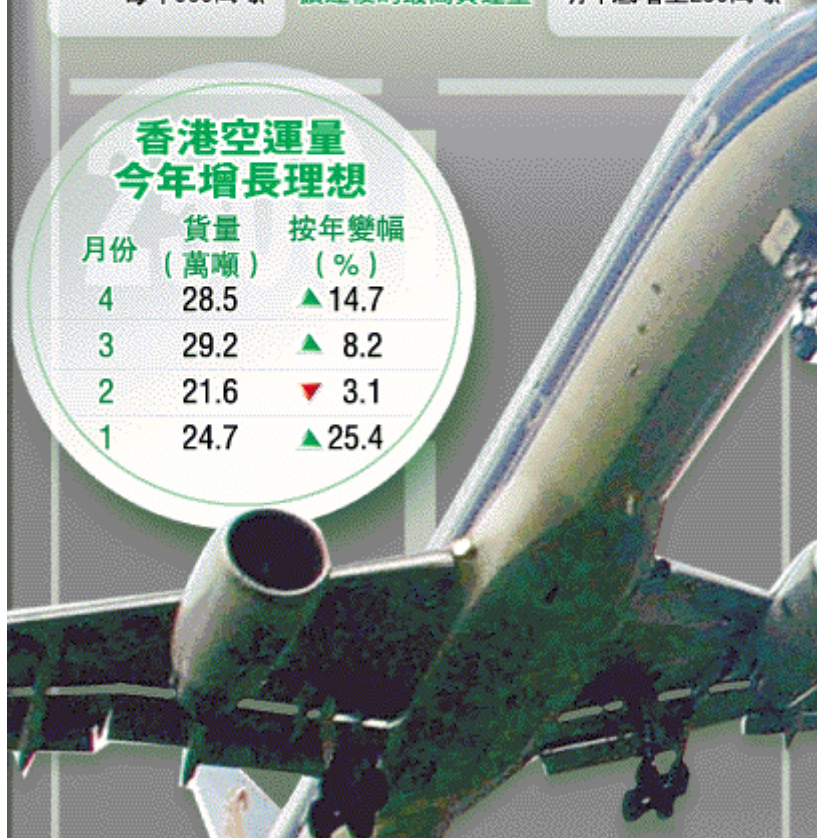
空運與海運另一個不同之處，是深圳的港口都是由港商經營，包括和黃(0013)及九倉(0004)旗下的公司，在科技以及管理上，都是與香港看齊。至於廣州機場，是由內地自行經營，管理水平並不相同。

香港及廣州機場比併

香港國際機場	項目	廣州新白雲機場
1998年	啓用年份	2004年
96個	首期航機泊位數目	66個
每年4500萬人次	現有設施最高客運量	每年2500萬人次
每年8700萬人次	擴建後的最高客運量	每年8000萬人次
每年300萬噸	現有設施最高貨運量	每年100萬噸
每年900萬噸	擴建後的最高貨運量	明年底增至250萬噸

香港空運量 今年增長理想

月份	貨量 (萬噸)	按年變幅 (%)
4	28.5	▲ 14.7
3	29.2	▲ 8.2
2	21.6	▼ 3.1
1	24.7	▲ 25.4



Source: Mingpao, 16 June 2005