

粤港国际航空物流发展态势详析*

王爱虎

(华南理工大学 工商管理学院管理科学与工程系, 广东 广州 510640)

[摘要] 基于广东省海关的统计数据,对珠三角国际空运贸易规模、流量和流向等进行了归纳。通过分析粤港两地航空物流业在承担珠三角国际空运货物的运输方面所起的作用以及所处的地位对粤港两地国际空运物流业的竞争态势进行了深入研究。

[关键词] 国际物流; 空运物流; 粤港

[中图分类号] 552.765

[文献标识码] A

[文章编号] 1008-1763(2006)01-0083-04

International Airborne Logistics Analyses of Guangdong and Hong Kong

WANG Ai-hu

(Department of Management Science and Engineering,
South China University of Technology, Guangzhou 510640, China)

Abstract: Based on the statistical data provided by Guangdong Customs, the development trend of PRD international airborne trade and the competitive relationships between Guangdong and Hong Kong international airborne logistics as well as the air cargo composition are thoroughly investigated.

Key words: international logistics; airborne logistics; Guangdong and Hong Kong

一 引 言

随着国际贸易环境的不断改善,国际贸易的规模也在不断扩大。考虑到市场的瞬息万变,企业愈来愈多地把时间作为一个竞争重点。这些变化直接促进了国际航空物流业的蓬勃发展。本文对粤港国际航空物流的研究范围限定在国际航空货物。研究的动机如下:

(1)有研究表明:2002年香港处理的国际航空货运量只是香港处理的国际货运量(包括海运和空运)的1%,但货物总价值却占外贸总值的28.6%,约1160亿美元。所以,对粤港国际航空物流业发展态势的研究将是粤港国际物流问题研究的主要内

容之一。

(2)泛珠三角周边不足200公里的范围内,有香港、广州、深圳、珠海、澳门5个机场,机场之间的车程都只需一个多小时。深港澳三地的空中运输各有其优劣势:香港在国际航线上占优;深圳在内地航线密度上占优;而澳门则在分流台湾客源上居主流。五大机场间的竞争与合作是泛珠三角国际空运物流业的主旋律。

(3)新白云机场的兴建和投入使用必将对泛珠三角五大机场的已有格局产生深远影响,是一个值得关注的问题。

基于上述观察,本文从珠三角国际贸易额和国际贸易流量和流向等角度探讨粤港国际空运物流的发展态势。

* [收稿日期] 2005-06-12

[基金项目] 广东省第五批科技三项经费计划项目(软科学项目)(2004B70102058),广东省哲学社会科学“十五”规划项目(03/04L09)

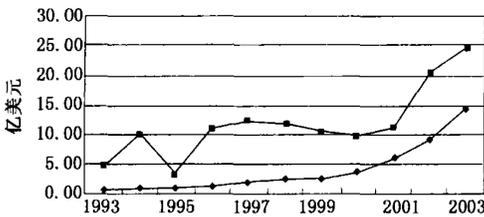
[作者简介] 王爱虎(1969-),男,河北承德人,华南理工大学工商管理学院副教授,天津大学机械工程博士和美国纽约州立大学布法罗大学工业工程博士,研究方向:产品开发管理、运作管理、物流与供应链管理。

二 假设条件和说明

由于该研究的主题是粤港国际空运物流,所以应综合考虑途经香港国际机场和广东机场运输的国际空运货物。然而,粤港两地间存在的陆路运输模式(约占珠三角出口贸易额的50%和进口贸易额的60%)使得分析由珠三角陆路运输到香港的货物中有多大比例经港口或机场转运以及有多大比例用于香港社会的消费变得非常困难。考虑到已经收集到的由广东省主要机场运输的国际空运货物的详细数据^[1-7],本文以广东主要机场为启运地和目的地的国际货物为研究对象,通过分析其直航和经香港机场转运两种模式的发展趋势探讨粤港两地航空物流业的发展态势。

三 珠三角航空进出口贸易

图1描述了珠三角航空国际贸易在近10余年的发展情形。就贸易额而言,航空进口贸易额一直高于航空出口贸易额,而且逆差还很大。就增长速度而言,出口额在1993年至2003年的10年中增长平稳,以年平均38.51%的速度在增长,从2000年至2003年的4年间,平均年增长速度高达53.62%。而进口额则在同期有较大波动,10年中的平均增长速度为39.27%,而从2001年至2003年的3年间平均增长速度高达39.74%。尽管就贸易额和平均增长速度而言目前的航空进口贸易均高于航空出口贸易,但2000年以来的发展趋势则表明航空出口贸易正以高于进口贸易的增长速度在发展。这在一定程度上表明PRD制造基地生产的产品正在向高价值和高水平发展。



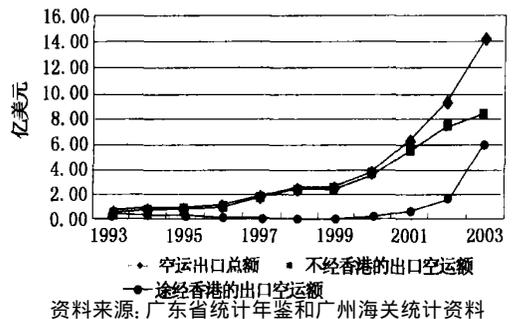
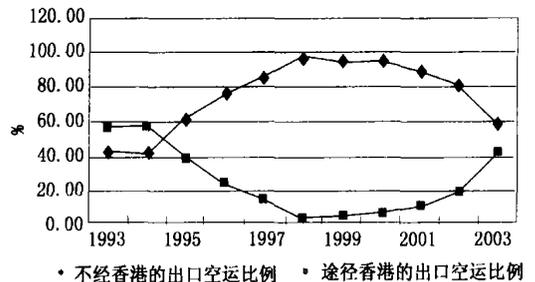
资料来源:广东省统计年鉴和广州海关统计资料

图1 PRD 航空进出口额对比

四 香港在 PRD 出口空运物流中的地位

表1和图2对香港在PRD出口空运物流中的地位进行了客观描述。最近10年PRD出口空运额获得年平均38.51%的持续增长,尤其是最近4年,平均增长速度高达53.62%。而经过一番起伏后,途经香港的空运额与不经香港的空运额达到大致两分的局面。其中途经香港的PRD空运出口额在近10年中以年平均69.38%的速度在增长,2000年至2003年的增长速度高达179.23%。而不经香港的空运出口额则在近10年中以42.42%的年平均速度在增长,从2000年至2003年间,年平均增长速度是52.22%。尤其是2003年,途经香港的国际航空物流业的增长速度高达252.02%,而不经过香港的航空出口增速仅为10.65%。

表明:就PRD国际贸易的航空出口而言,珠三角乃至广东省国际航空物流业吃的是PRD国际贸易航空出口的增量,香港航空物流业不仅没有被“挤出”的迹象,而且还分享了大部分PRD国际航空出口贸易物流的增量。



资料来源:广东省统计年鉴和广州海关统计资料

图2 香港在PRD出口空运物流中的地位

表2所示的统计资料表明,2003年PRD的主要空运贸易出口国为美国、比利时、马来西亚、新加坡、俄罗斯、日本和捷克共和国(占航空出口总额的82.59%),航空出口到这些国家的贸易额占珠三角航空出口总额的比例分别为:27.15%、21.06%、16.58%、6.03%、5.53%、4.06%和2.17%。其中,

出口到这些国家的航空贸易中经香港的比例为 40.3%，尤其是珠三角经香港航空出口到比利时和美国的贸易额分别占航空出口到这两个国家总出口额的 97.76% 和 72.27%。这表明珠三角航空出口中有 40% 多要经过香港，而就航空出口而言，香港

在比利时和美国的航空运输中占有绝对优势。由于广东省与比利时的货物大多经过香港主要是由于两地间没有直航货运航班，所以一旦两地开通货运航线则将会给香港的航空物流业造成一定冲击。

表 1 香港在 PRD 出口空运物流中的地位

年份	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
空运出口总额(亿美元)	0.65	0.94	0.95	1.15	2.04	2.47	2.58	3.73	6.16	9.17	14.29
不经香港的出口空运额(亿美元)	0.28	0.39	0.59	0.87	1.75	2.39	2.46	3.54	5.48	7.26	8.25
不经香港的出口空运比较(%)	43.20	41.59	61.40	75.97	85.65	96.84	95.39	94.79	89.01	81.31	57.75
途经香港的出口空运额(亿美元)	0.37	0.55	0.37	0.28	0.29	0.08	0.12	0.19	0.68	1.71	6.04
途经香港的出口空运比例(%)	56.80	58.41	38.60	24.03	14.35	3.16	4.61	5.21	10.99	18.69	42.25

资料来源: 广东省统计年鉴和广州海关统计资料

表 2 2003 年珠三角主要航空贸易出口国及香港在出口航运中的地位

	总量 (美元)	比例 (%)	直航量 (美元)	直航比例 (%)	经香港量 (美元)	经香港比例 (%)
美国	387 882 296	27.15	107 455 087	27.70	280 334 042	72.27
比利时	300 913 588	21.06	6 737 028	2.24	294 174 746	97.76
马来西亚	236 925 826	16.58	236 421 261	99.79	6 535	0.00
新加坡	86 183 406	6.03	81 206 603	94.23	1 084 419	1.26
俄罗斯	78 984 215	5.53	77 971 765	98.72	4747	0.01
日本	58 047 415	4.06	57 840 504	99.64	166 040	0.29
捷克共和国	30 974 692	2.17	27 246 460	87.96	17 843	0.06
总计	1 428 650 305	82.59	594 878 708	41.64	575 788 372	40.30

资料来源: 广东省统计年鉴和广州海关统计资料

五 香港在 PRD 进口空运物流中的地位

表 3 和图 3 对香港在 PRD 进口空运物流中的地位进行了客观描述。统计分析表明: 尽管最近 10 年 PRD 进口空运额的起伏较大, 但总体趋势仍然是增长的, 年平均增长速度为 39.27%, 且其中平均 89.45% 的进口航空货物均不经过香港。其主要特征是不经过香港的进口空运额起伏较大但总体趋势是增长的; 途经香港的进口额则在 1994 年至 1998

年的 5 年间表现为负增长(平均负增长速度为 22.76%), 从 1999 年至 2003 年则表现为高速增长, 平均增长速度为 122.41%, 其中 2003 年的增长速度高达 251.28%。资料显示: 2001 年和 2002 年 PRD 制造业的发展产生的进口空运增量基本上被 PRD 的航空物流业所分享, 主要应该是深圳机场的影响; 然而在 2003 年, 该增量则基本上被香港机场所分享。就 PRD 进口空运物流的总体而言, 香港空运物流业不仅没有被“挤出”, 而且在 2003 年还吸收了绝大部分的增量。

表 3 香港在 PRD 进口空运物流中的地位

年份	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
空运出口总额(亿美元)	4.79	9.89	3.18	10.99	12.59	11.93	10.42	9.62	11.12	20.50	24.45
不经香港的出口空运额(亿美元)	3.79	9.33	2.64	10.57	12.31	11.68	9.46	8.71	9.86	18.71	18.16
不经香港的出口空运比较(%)	79.21	94.41	82.99	96.20	97.73	97.91	90.78	90.55	88.67	91.26	74.27
途经香港的出口空运额(亿美元)	1.00	0.55	0.54	0.42	0.29	0.25	0.96	0.91	1.26	1.79	6.29
途经香港的出口空运比例(%)	20.79	5.59	17.01	3.80	2.27	2.09	9.22	9.45	11.33	8.74	25.73

资料来源: 广东省统计年鉴和广州海关统计资料

德国和日本经由香港机场运输的比例却很低。这是香港航空运输业要考虑的主要问题之一。

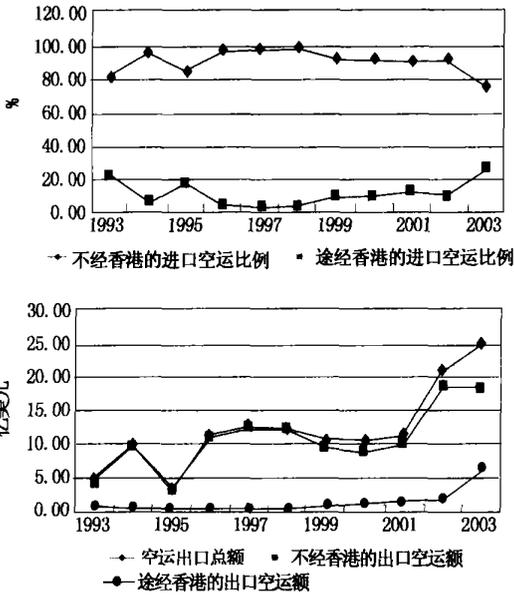
六 结 论

本文从国际贸易额和贸易流量和流向等角度探讨粤港国际空运物流的发展态势并得出如下结论:

(1)就 PRD 国际贸易的航空出口而言,珠三角乃至广东省国际航空物流业吃的是 PRD 国际贸易航空出口的增量,香港航空物流业不仅没有被“挤出”的迹象,而且还分享了大部分 PRD 国际航空出口贸易物流的增量。

(2)2002 年香港处理的国际航空货物总价值约 1160 亿美元,在计算广东省制造业生成的国际航空货运量时的计算,表明香港处理的国际航空货物中有 25.2%来自于 PRD,则其价值约为 292.32 亿美元;然而海关的统计资料显示途经香港的航空进出口总额约为 3.51 亿美元(2003 年为 12.33 亿美元)。说明大量的航空货物是以陆路运输的方式在 PRD 和香港之间运送。该结果说明要维持香港机场的枢纽地位,必须改善粤港两地的陆路运输途经,包括改善通关程序和增加陆路基础设施的建设等。

(3)就 PRD 进口空运物流的总体而言,香港空运物流业不仅没有被“挤出”,而且在 2003 年还吸收了绝大部分的增量。然而,广东省新白云机场的建设和投入运营必将对粤港两地国际航空物流业的发展格局产生深远影响,因而是一个值得继续关注的问题。



资料来源:广东省统计年鉴和广州海关统计资料

图 3 香港在 PRD 进口空运物流中的地位

表 4 所示的统计资料表明,2003 年 PRD 的主要空运贸易进口国为美国、德国、比利时和日本(占航空进口总额的 67.87%),由这些国家航空进口的贸易额占珠三角航空进口总额的比例分别为:31.42%、14.9%、12.66%和 8.89%。其中,由这些国家进口的航空贸易中经香港的比例为 15.52%。与香港在珠三角海运进口中的明显优势相对应,香港在珠三角航空进口中并没有明显的优势。除了由比利时到珠三角的航空进口贸易额中有 97.8%要经过香港外,珠三角的其它主要航空进口国如美国、

表 4 2003 年珠三角主要航空贸易进口国及香港在进口航运中的地位

	总量 (美元)	总量比例 (%)	直航 (美元)	直航比例 (%)	经香港 (美元)	经香港比例 (%)
美国	768 078 672	31.42	698 717 918	90.97	368 221 62	4.79
德国	364 226 323	14.90	344 755 961	94.65	948 736 1	2.60
比利时	309 595 927	12.66	651 255 5	2.10	302 770 598	97.80
日本	217 255 808	8.89	179 033 918	82.41	303 586 31	13.97
总计	2 444 734 277	67.87	1 229 020 352	50.27	379 438 752	15.52

资料来源:广东省统计年鉴和广州海关统计资料

参 考 文 献

[1] 中国海关网海关统计[EB/OL]. <http://www.customs.gov.cn/tongjishujv/index.asp>, 2004-10-01/2004-12-25.

[2] 中华人民共和国国家统计局年度统计数据[EB/OL]. <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/index.htm>, 2004-10-01/2004-12-25.

[3] 中华人民共和国交通部统计数据[EB/OL]. <http://www.moc.gov.cn/tongji/tongjisi>, 2004-10-01/2004-12-25.

[4] 香港港口发展局香港港口运输统计摘要[EB/OL]. <http://sc.info.gov.hk/gb/www.pdc.gov.hk/chi/statistics/summary.htm>, 2004-10-01/2004-12-25.

[5] 广东省统计信息网统计数据[EB/OL]. <http://www.gdstats.gov.cn/tjsj/default.htm>, 2004-10-01/2004-12-25.

[6] 广东省外经贸厅统计数据[EB/OL]. <http://www.gddoftec.gov.cn/wjmtj/index.html>, 2004-10-01/2004-12-25.

[7] 广东省统计局. 广东统计年鉴[M]. 北京: 中国统计出版社, 2004.