

商管啓示

香港機場有否壟斷能力？

香港機場是本地重要基建資產之一。現在社會較關心機管局以什麼形式「私有化」及其時間表；相對而言，社會人士較少討論其他重要議題：應否對「私有化」機場實施監管？若要監管，有什麼方案可選擇？世界各地的監管經驗為何？要開展上列討論，我們須先探討機場運作的有關經濟概念。

香港國際機場現為政府資產，機管局私有化後將是香港市場上唯一提供機場服務的機構，可定義為市場的自然壟斷者（natural monopoly）。自然壟斷的定義是假設市場大小、需求及科技水平不變，由一個機構提供服務的成本比兩個的來得低；出現的成因如下：

一、機場投資有著不可分割性（indivisibility of airport investment）。機場需要有土地、跑道、停機坪、航空集散站等等的設施才能順利運作，故此機場的興建成本比擴充成本高，對新進市場者極為不利。作為國際大都會，香港地價昂貴，要在本地設立另一機場，高昂成本成為進場障礙（entry barrier）。

二、機場投資涉及沉澱成本（sunk costs）。沉澱成本愈大，投資風險愈高，願意承擔風險的愈少；進入障礙因其引伸的退出風險的提高因而形成。

三、現有機場具規模經濟（economies of scale）。固有資產比例偏高和有剩餘容量，所以擴充業務的單位成本（unit cost）比潛在對手低。不過，據研究顯示，規模經濟只適用於客量較低的機場，當客量超過某一水平，機場的營運平均成本將隨客量上升。事實上，香港機場規模遠超現在實際需要。當然，機場規劃必須預測未來需求；可是，充裕的規模亦成為另一項進場障礙。

壟斷獨佔力取決需求彈性

四、機場一併提供航空及非航空服務具範疇經濟（economies of scope）。換句話說，由機管局一併提供機場的航空服務（aeronautical services）及商業服務（non-aeronautical services），比由兩個機構各自提供的成本較低。範疇經濟在航空服務方面尤其明顯，見於由一個機構協調提供跑道、的士站、停機坪等服務的成本

較低。由一個機場經營者去分配航空集散站作不同的用途（或令用家在同一航空集散站享用不同的服務）可產生商業服務的範疇經濟。

五、網絡效益（network benefits）。以上四點是從機場服務的供應著眼，網絡利益則是從需求方面去分析。如果服務的提供集中在同一機場，航空公司可使用較大的客機，從而達致需求的規模經濟；乘客情願在同一機場轉機，航空公司亦希望只需要在一個機場投資基建。除非擠塞導致成本大幅上升，否則航空公司大多不會選擇擴充業務到同地區的另一機場。由此可見，網絡效益引致的進入障礙比供應方面的影響更強烈。

另一個令人關注的問題是，究竟這壟斷的獨佔力（market power）有多強。獨佔力的強弱取決於許多因素，就機場而言，這包括需求彈性因素。簡單而言，市場控制力量決定在對其服務的需求彈性（demand elasticity）。若彈性數值愈大，機場增加價格會大幅降低需求量；機場總收入非但不會增加，反因令收入下跌，對應的獨佔力將愈低。

一般而言，需求彈性主要決定於二方面因素：(1)航空公司對機場服務的依賴程度；(2)機場收費佔航空公司營運成本的百分比。若航空公司對香港機場依賴程度愈高（原因為本地國際航班網絡覆蓋甚廣、班次頻密、機場及貨運站提供可靠及快速服務、香港海關的高效率服務等），航空公司對香港機場服務的依賴程度甚高，對應的需求彈性較低，香港機場的市場控制能力應該不低。

值得一提的是，機場服務需求的價格彈性是衍生需求，嚴格來說，是「衍生需求的衍生需求」：對機場服務的需求源自對航線服務的需求，而對航線服務的需求則是衍生自公幹、假期、探望親戚朋友、移民、貨運等等的需求。商務旅遊及貨運的需求彈性應較度假旅遊的需求低。由於獨佔力取決於機場服務需要的價格彈性，前段提及影響獨佔力的因素自然亦是影響機場服務需求的價格彈性的因素，其中最值得注意的是，平均而言，機場費用只佔機票及航空公司成本的一小部分—某特定成本所佔比例愈小，其需求彈性便愈小。如機場服務的需求彈性一般較低（因為機場費用只佔機票及航空公司成本的一小部分），機場便擁有極強的獨佔力了。

機場價格有監管必要

另一方面，空運需求可分成客運及貨運兩類，客運更可再分成旅遊及商務兩類。三類需求中，旅遊客運的需求彈性最大。事實上，由於內地有關費用較香港便宜，不少旅客已選擇從深圳機場出發；這方面發展將降低香港機場的市場控制力量。可是，香港機場近年在貨運方面發展迅速，加上本地各方面優勢，本地機場將難被珠三角其他機場替代，這方面的發展將增加香港機場的市場控制力量。隨著珠三角商

業活動日趨活躍，商務客運的需求會不斷增加，對香港機場的市場控制力量亦將提升。

若香港機場的壟斷能力或市場控制力量被確認，傳統智慧認為必須予以監管。對應著香港特有經濟狀況，機場價格不但影響航空公司利潤，對香港旅遊及物流等支柱行業也有重大的影響。可是，在缺乏完全資訊下，要訂下最優的管制價格機制，似乎是不可能。管制價格機制有什麼選擇？它們有否缺點？筆者下次再和大家分享一些經濟學者的分析。

中大網際物流研究中心

文章編號: 200401093910114

本文章版權屬於 信報財經新聞 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: sales@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>
慧科訊業有限公司 (2005)。版權所有，翻印必究。