

香港國際機場的生產力表現

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈香港國際機場生產力有待改善〉為標題，刊於二〇〇四年十一月十二日的信報財經新聞「商管啟示」（第二十四頁）。

在全球一體化的趨勢下，航空運輸（客運及貨運）需求正不斷上升。對於航空公司而言，從不斷改善路線及網絡安排去提升效率，成為航空公司在劇烈競爭環境下的必要考慮。在過去航權相對限制程度偏高的環境下，航空公司基本上很難隨意開展新航線及新航點。事實上，在各國積極逐步「開放天空」及機場基建的改善，航空公司在規劃航線的限制逐漸減少。當然，航線規劃主要考慮市場因素，而兩航點的直飛航線以需求量為重要決策依歸。然而，當航空公司取得不同地方的第五航權及考慮以不同的地方設立樞紐時，在市場因素以外，它們需要比較不同機場的地理、競爭力等因素。

另一方面，機場是提供航空運輸服務（包括客運及貨運兩方面）的必需投入，機場服務效率絕對影響服務使用者（航空公司及貨運公司）的競爭力。同樣地，由於壟斷因素存在，機場收費成為機場服務使用者不能避免的成本，收費水平同時影響這些使用者的成本因素。機場的生產力與收費不但影響本身表現，而對整體航空業界有著直接及間接影響。

航空運輸研究學會（Air Transport Research Society）在剛發展的研究報告中，

以二零零二年數據為基礎，詳細比較全球一百零二個機場的表現，並希望從研究結果得出提升機場表現的提議。在亞太地區中，合共研究二十七個機場。除香港國際機場外，樣本包括澳門機場、北京首都機場、上海浦東機場、上海虹橋機場、台北中正機場等。研究主要集中四個範疇作比較：(一) 機場生產力與效率；(二) 機場成本競爭力；(三) 機場財務表現；(四) 機場收費。

在機場生產力比較分析方面，主要研究兩大類別生產力。首先，研究人員考慮個別投入 (Factor Input) 的生產力。他們計算了勞動生產力、軟成本生產力及資本生產力。在勞動生產力 (Labour Productivity) 方面，亞太區表現較佳機場集中於澳洲及紐西蘭兩地；而同區表現較差機場則包括澳門及北京兩地機場，香港在該類別則排行第六。研究人員發現機場的勞動生產力表現，主要和四方面因素有關。首先，較多外判服務機場，勞動生產力會較高。其次，服務質素愈高的機場，對應的勞動生產力會較高。另外，規模較大機場的勞動生產力亦會較高。最後，國際運輸比例較高機場，則對應較低勞動生產力。

除勞動生產力外，研究人員分析了各機場的軟成本生產力 (Soft Cost Input Productivity)。該項投入生產力主要量度機場在安排外判工作的效率，亞太區表現較佳機場主要為澳洲及紐西蘭機場，但表現較差機場則包括澳門及北京兩地機場。香港在這項目表現較差，在亞洲區排名十一。跟勞動生產力相似，軟成本生產力會受機場規模、服務質素及國際運輸比例所影響。

機場為基建項目，最後一項個別投入生產力主要量度資本生產力（Capital Productivity）。資本投入主要包括跑道、閘口及大樓面積（Terminal Area）。在有關大樓面積生產力方面，亞洲區表現較佳機場包括上海虹橋機場，但表現較差則包括上海浦東機場，而香港機場則排名十六。在有關跑道生產力方面，亞太區表現較佳機場包括北京及上海虹橋機場，香港則排名第七。在資本生產力方面，研究人員發現該項表現和旅客量有正相關，而跟國際運輸比例成負相關。

除個別投入生產力外，研究人員更利用統計方法去量度機場的整體生產力。短期而言，機場並不能隨意改動硬件設施，研究人員只集中量度變動投入的生產力（Variable Factor Productivity）。該表現指標可反映機場在安排勞動力及外判工序等決策的效率。在這項表現指標項目，亞太區表現較佳機場仍主要集中為澳洲及紐西蘭機場，表現較差機場則包括澳門機場，而香港則排名第七。

由於生產力表現極受不少背景因素影響，上述結果可能有所偏差。研究人員遂利用統計方法找出這些背景因素，他們發現變動投入生產力受下列因素影響：（一）機場規模；（二）國際運輸比例；（三）貨運比例；（四）服務質素；（五）商業收入比例等。在控制上述因素後，他們量度剩餘變動投入生產力（Residual Variable Factor Productivity）。較準確的量度顯示，亞太區在管理勞動力及外判服務較佳機場仍為澳洲及紐西蘭機場，而澳門機場仍處於較差位置，香港則仍然排名第七。

整體而言，澳洲及紐西蘭機場在不同生產力指標，大致上均被評為表現優良；然而，澳門機場則大體上在不同生產力表現不佳。

香港國際機場在不同生產力指標，大致上在亞太區位列中上位置。雖然香港機場在管理勞動力及外判服務的有關生產力高於平均水平，但和表現最佳的紐西蘭威靈頓國際機場，相差超過一倍。如果香港國際機場要在生產力挑戰前列位置，似乎在勞動力及外判管理服務多下點工夫。

香港國際機場將開始有關「私有化」的討論，其中較重要課題和監管有關。事實上，訂定「適度」監管並不容易：監管過鬆，可能影響航空業界利益；監管過緊，則可能影響效率。澳、紐兩地機場生產力表現出色，特區政府官員可考慮參考兩地監管機制。事實上，紐西蘭機場的監管機制極為特別。筆者希望日後有機會和大家分享這方面的資料。

* 本文資料來源：Airport Benchmarking Report - 2004；有興趣讀者可參考以下網頁：www.atrsworld.org