

# 香港國際機場的成本競爭力及財務表現

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任（研究）

本文以〈香港機場成本競爭力須提高〉為標題，刊於二00四年十一月十九日的信報財經新聞「商管啟示」（第三十一頁）

在航空運輸學會 (Air Transport Research Society) 的最新環球機場表現研究中，研究人員評估及比較不同機場的生產力表現，事實上，機場生產力因素不但直接影響營運效率，生產力表現在直接及間接關係上，對機場成本競爭力亦發揮一定影響力。由於成本競爭力是評估不同機場表現的重要指標之一，研究人員利用 2002 年數據去比較全球機場的成本競爭力表現。

在成本比較上，由於硬件設施於短期難以改變，該研究主要探討不同機場的變動成本(即勞動成本及外判服務成本的總和)表現。機場在成本結構上的差別甚大，勞動成本在變動成本的比例，全球不同機場的數字在百份之六至百份之六十七不等。澳門機場和日本關西機場的上述比例數字均低於百份之十，這兩個機場成為勞動成本比例最低(或外判服務成本比例最高)機場。香港機場的勞動成本比例約為百份之三十二，稍微高於亞太區平均水平。整體而言，亞太區機場較依

靠外判服務，而歐洲機場則較依重機場直接提供服務。

研究人員再利用變動成本及機場產出(客運和貨運)數據，以計算平均單位變動成本。在亞太區的二十七個機場中，單位變動成本偏低機場主要包括澳洲及紐西蘭兩地機場，而北京首都機場同時被評為低成本機場。然而，澳門和兩個日本機場則被評為高成本機場。香港機場雖未被評為高成本機場，但單位變動成本比最低成本機場高達百份之八十。研究人員發現這項指標極受其他因素影響，如服務質素愈高機場，單位成本會愈高；同時，他們發現國際航運比例愈高機場，單位成本亦會愈高。上述兩項因素可能是導致香港機場單位成本偏高的原因。

除上述單位變動成本指標外，整體成本競爭力同時考慮生產力表現。研究人員利用變動成本及生產力兩項因素，以計算變動成本競爭力。在亞太區機場而言，澳洲及紐西蘭兩地的三個機場被評為最具成本競爭力；而澳門機場及日本兩個機場則被評為低成本競爭力。香港機場的成本競爭力和最佳表現者差近一倍，但比最差表現者高大約百份之五十。整體而言，香港機場在成本競爭力項目表現較差。正如上述原因，服務素質及國際運輸偏高可能是解釋原因之一。

在評估及比較成本競爭力外，研究人員同時審視各機場的財務表現。機場收入主要包括航運及非航運兩部份。航運有關收入包括著陸費、停機費、地面設施使用費用等。上述收入為大部份機場的主要收入，但增長極受航班次數影響，因受政策因素決定，改變幅度極為有限。非航運收入主要包括商場出租收入、停車場收入等。由於機場人流量極大，非航運收入的增長空間極大。整體而言，報告顯示亞太區機場的航運收入佔整體收入大約為百份之四十六，比北美洲及歐洲機場偏低約百份之十。而上海機場的比例高達百份之八十，澳門的比例亦高達百份之六十七。航運收入比例最低為南韓金浦機場，比例為百份之二十二。然而，若考慮場地租金收入 (Concession Revenue) 而言，香港機場比例達百份之三十二，遠高於亞太的平均水平(百份之二十二)。而北京首都機場及上海機場的比例仍然偏低(大約為百份之十二左右)。這方面數據反映香港機場收入的增長潛力。

在計算賺取收入能力方面，研究人員比較不同機場在旅客平均收入表現。相對整體收入(航運及非航運收入總和)而言，人均收入最高為日本的兩個機場，其次為香港及新加坡兩地機場，台北機場則排於第五位。若只計算場地租金收入，日本兩個機場仍然位於前列，香港排於第三，但比較新加坡則有較明顯差別。這方面數據反映香港及內地旅客的購買能力。

研究人員同時利用收入及整體產出去計算回報率 (Yield Index)。在亞太區而言，日本兩個機場仍佔據首兩位。而新加坡和香港表現接近，分別排於三及四位。香港機場在這方面的表現約高於亞太區平均值大約百份之二十五左右。

在其他財務數據方面，香港機場的表現較差。以淨收入 (Net Income)，除以總收入 (Total Revenue)，可得到邊際利潤 (Profit Margin)。亞太區平均值為百份之十五，表現最佳為台北機場，香港則排名十一，表現約等於亞太區平均水平。另一方面，香港機場的資產回報率 (Return on Assets) 低於百份之二，但亞太區的平均數值為百份之四點二。在這方面指標，泰國機場表現最佳，回報率超過百份之十三；而北京首都機場則排於次位，回報率接近百份之十。若以股本回報率 (Return on Equity) 計算，香港則低於百份之三，而亞太區的平均數值為百份之五點九。泰國機場在這方面的表現同樣位於前列，股本回報率達百份之二十二。北京首都機場及上海機場分別於亞太區排名第四及第六。香港則排第十一，表現強差人意。

對於航空公司而言，機場收費是難以避免的營運成本。航空運輸學會比較不同機場航機著陸費及乘客收費。由於不同大小飛機收費有所不同，研究人員只列出波 747-400 空中巴士 300 及 CRJ200LR 的著陸費資料。根據他們的資料，日本

機場收費最高，香港機場雖比日本機場收費便宜三成，但收費水平亦位於亞太區首三位內。然而，香港機場的乘客平均客運大樓收費約為三美元，收費水平低於亞太區平均費用(三點五七美元)。

根據 ATRS 研究報告資料，香港國際機場在收入方面表現出色；可是，偏高的成本卻拉低香港國際機場的整體財務表現。如何提高香港國際機場的成本競爭力，可能是機管局管理層極需解決的問題。

\* 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](http://www.atrsworld.org)