

機場私有化與公眾利益的關係：

香港航空業的經濟貢獻

馮嘉耀教授

香港中文大學航空政策研究中心

本文以〈香港航空業的經濟貢獻〉為標題，刊於二〇〇五年一月二十一日的信報財經新聞評論 – 中港評論（第十五頁）。

特區政府正進行有關「機場私有化」的有關諮詢。機場作為本地重要基建項目，相信沒有人反對「機場私有化」的討論，應分析其對「公眾利益」的可能影響。在諮詢前期的公開討論中，重點似乎放在機管局的「估值」（Valuation）上。如果機場是一項純粹商業投資項目，政府絕對應該儘量提高「估值」，從而為公眾人士提高庫房收入。然而，機場運作和香港不同經濟環節緊緊互扣，機場服務的收費與質素對香港經濟影響極大。在開展有關「機場私有化」的討論時，我們可能需要瞭解航空業對香港經濟的影響，以作為決定有關政策及監管機制提議的學術基礎。

透過航空網絡，航空業把香港與世界各地連接。有別於一般的服務行業，航空運輸業既提供服務予最後消費者（旅客與付貨人），亦為多個行業提供不可缺少的服務。因此，航空業除了為行業本身帶來利潤，它亦為相關的服務業帶來間接效益。

每一班航機為機場直接帶來航空收入，亦透過燃油補給及飛機維修服務，為空運輔助行業帶來收入。此外，空運服務本身可細分為客運服務及貨運服務。二零零三年，香港機場在全球的國際客運排於前列位置，接近三千萬的客流為香港機場直接帶來商業收入，更為航空公司及空運輔助服務供應商帶來航空服務及膳食服務收入。除了帶來以上的直接效益，旅遊業及酒店業亦間接受惠於航空業所帶來的龐大客源。若包括行業間的連鎖效應及受僱人士的消費開支，空運旅客為本土零售業及餐飲服務業會帶來更大的收入貢獻。

根據香港統計處公佈的數據，二零零三年度航空運輸業本身的增加值為 227 億左右，佔本地生產總值 1.93%。受到 SARS 的打擊，零三年的增加值比零二年的數字稍遜，但仍較同期的陸路及海路運輸為高。按統計處的分類，空運業包括以香港為根據地的航空公司及直升機公司、海外航空公司駐港辦事處及空運輔助服務。至於與空運業相關的服務業，則包括旅行社、票務代理和航空貨運代理，於零三年度，它們的增加值為 79 億左右，佔本地生產總值 0.68%。以直接效益計算，空運業及相關行業於二零零三年度為整體經濟帶來合共超過三百億的增加值。

航空業的貢獻除了可見於行業本身，它的興盛與旅遊業的發展息

息相關。當計算空運業對旅遊業的間接效益時，本調查著重考慮旅客在港的消費為本地經濟帶來的增加值。跟據研究結果，發現在二零零三年度，空運業對旅遊業間接帶來的增加值為 82 億左右，佔本地生產總值 0.7%。在政府公佈的統計裡，並沒有空運旅客增加值一項，本研究在作出估計運算過程中，加入數條審慎的假設項目，其間不排除低估了這項間接效益的實際數目的可能。零三年度，空運業對旅遊業的貢獻雖然輕微下滑，不過，零四年的增加值相信有起色的指望。受到自由行政策的刺激，整體旅客收益已有顯著攀升。內地的旅遊政策正逐步開放，加上迪士尼樂園即將開幕，內地市民外遊及訪港的需求大增，空運客流量的增長必亦步亦趨，其對旅遊業的間接貢獻亦再次上揚。

同樣地，香港空運業所提供的貨運服務，直接為機場貨運站帶來貨源及利潤。除了使本地機場多年來排列於全球最繁忙的貨運機場前列位置，它亦使香港成為南中國其中一個重要的貨運集散地，透過進行配送，加工，倉儲及包裝等工序，間接促進本地物流業的崛起；加上往還東南亞和南中國的出入口貿易，亦進一步增加了空運及其他交通模式的協作，使香港作為區內交通樞紐的運作更臻成熟。

基於地理、歷史、政治及經濟發展等因素，出入口貿易業成為香港經濟重要的一環。就貿易總額而言，整體貨值是香港本地生產總值

的三倍。按統計處提供的貨值分類，出入口貿易主要可通過陸路、水路及空運進行。在三種運輸模式中，空運所佔的比重日漸增加。與此同時，轉口貿易在香港亦扮演重要的角色。內地的開放政策，加上南中國成為製造業基地，當地的製成品經陸路運往香港，再從香港國際機場經空運送往全世界的商品市場。本研究結果顯示於二零零三年，與空運有關的貿易服務增加值為 730 億，佔本地生產總值 6.22%。

綜合航空業對經濟的直接及間接貢獻，整體航空業的增加值於二零零三年度佔本地生產總值 9.53% 左右。縱然受到零三年的 SARS 影響，整體發展仍較零二年度錄得增長。由此可見，航空業與香港經濟發展的關係已到達不可分割的地步。事實上，這項研究是根據較嚴謹假設進行，因此實際百份比應較我們的估計值為高。

航空業增加值評估及佔本地生產總值百分比

	2001		2002		2003	
	百萬港元	百份比	百萬港元	百份比	百萬港元	百份比
航空運輸	20,894	1.72	26,386	2.19	22,695	1.93
相關行業	8,102	0.67	8,103	0.67	7,941	0.68
貿易服務	61,404	5.05	66,251	5.50	73,013	6.22
旅遊業	9,759	0.80	10,973	0.91	8,191	0.70
總評估	100,159	8.24	111,713	9.27	111,840	9.53
本地生產總值 (以要素成本計算)	1,215,354		1,205,479		1,174,308	

資料來源：香港政府統計處

航空貨運發展的勢頭確實是有增無減。單是觀察廣東省的發展已令人鼓舞，零四年度首十一個月的出入口貿易總額接近 3,200 億美

元，這個龐大的貿易市場為香港帶來穩定的貨源，亦為本地空運業不斷締造商機。按本地航空公司之一的國泰航空公佈的零四年度上半年業績，貨運服務的營業額比零三年同期上升近 17%，佔總營業額近 29%。另一家貨運業佼佼者，香港空運貨站於零四年十二月更宣佈加薪，最高的加薪幅度是 4%。空運業的蓬勃不單可見於業者的營利而已，勞動人口亦因此受惠。在瞭解航空業對本地貢獻後，筆者將於下星期和大家分享一些有關「機場私有化」模式的意見。

《香港機管局私有化系列》