

## 香港國際機場的發展及表現評估

馮嘉耀

香港中文大學航空政策研究中心

本文以〈機管局財政表現仍須改進〉為標題，刊於二〇〇五年五月三日的信報財經新聞經濟·企管(第21頁)。

香港國際機場在空運客貨處理量排名於世界前列位置，其服務表現更多次獲得國際機構讚許；然而，它的財務表現卻低於亞太區平均水平，極影響將來上市的估值。在比較亞太區其他機場表現後，筆者發現香港機管局的賺取收入能力仍遠高於平均表現，但其成本效率卻高於區內平均值。在機場私有化討論中，如何通過增加成本效率去改善財務表現，可能是增加航空收費以外值得考慮的方案。

經過 SARS 的沖擊後，二零零四年的客貨流量從零三年的低谷向上攀升。民航處公佈的零四年客運量比零三年高出約 36%，初步統計數字為 3,630 萬人次左右，重新接近零二年的 3,400 萬客流量。雖說 SARS 大大打擊了本港的旅客量，但單計全球機場國際客運處理量的排名，香港國際機場於二零零三年度仍高居第五位，加上零四年航空客運服務全面恢復，香港國際機場運作暢順的旅客服務處理能力仍然是有目共睹。

香港國際機場的貨運服務發展成績更為驚人，零二年至零四年的貨流量一直有增無減。根據民航處資料顯示，零四年的貨運量數據已超過零二年的 250 萬及零三年全年的 264 萬噸，達到 309 萬噸。若以統計處

公佈的貨值計算，在零四年，香港機場處理的空運貨值比零二年全年上升超過 4,000 億港元，達到 13,400 億港元。在二零零三年 SARS 期間，它的國際航空貨量仍是列在全球機場排名的前列位置。正值珠江三角洲的工業發展蓬勃，作為南中國其中一個重要物流中心，香港國際機場的貨運發展前景仍是相當樂觀。

按航空客貨運的處理量，香港機場的發展已得到國際肯定，只是，機場整體表現的評估仍需參考相關的財務數據。由於零三年的 SARS 來襲，香港機場的整體收益與成本表現均相應下調。根據香港機場管理局零三/零四年度年報顯示，由零三年四月起至零四年三月為止，該財政年度的總收益超過 50 億港元，比零二/零三財政年度的 54 億少了 7%。營運成本金額亦略為減少了 2.2%，零三/零四財政年度的營運成本額接近 27 億港元。

由於，機管局所公佈的數據主要為財政年度數據，難以與其他地區同期數字作直接比較，因此，筆者使用零一/零二及零二/零三數據，用比例方法推算了二零零二年的全年數字。在表格中已列出財政年度數據及全年年度數據的分別，以供讀者參考。由於數據未能獲得機管局確認，筆者的推算可能有所偏差。

筆者使用零二/零三財政年度的數字，計算香港國際機場的平均收益與平均營運成本，其間分別使用了三種平均數：乘客、航班次數及客貨運總值(Work Load Unit)。筆者參考加拿大英屬哥倫比亞大學 Air Transport Research Society 的研究報告中提出的平均收益及平均營運成

本值，比較香港機場與亞太地區其他機場的平均數，發現本港機場的平均收益較亞太區平均數為高，特別是乘客及航班次數兩項平均值，分別高出六美元及一千四百美元左右。不過，它的平均營運成本亦同時比亞太區平均數昂貴，尤以航班次數的平均值為例，香港的平均營運成本比亞太區平均數高出接近一倍左右。

一般相信，亞洲地區的生產成本低廉，相比之下，香港的整體生產成本相對昂貴，連帶機場的營運成本亦為偏高。同時，成本支出往往與服務質素成正比，香港機場處理的國際航線眾多，相比鄰近機場，它所處理的轉機客貨流量及大型航機的數目較龐大，投入的配套設備亦比較多，生產成本自然亦因此提高。從零三/零四年的財務報告中顯示，香港機場的確致力削減成本開支，近年的總營運成本亦逐步下調，只是員工薪酬佔總營運成本的比例仍然超過 30%，再者，在總營運成本下的五個細項中，「其他營運成本」一項更是不跌反升。由於機管局未能提供詳細成本資料，筆者很難判斷香港機場的成本效率是否正在改善。

此外，股東回報率及資產回報率亦是常用的財務表現指標。於零二/零三財政年度，香港機場的股東回報率為 1.4%，比亞太地區的平均數低 4.5%，而零三/零四年度的股東回報率更低至 1.0%。至於資產回報方面，香港機場的數字為 1.0%，比亞太地區的平均數低 3.2%，而零三/零四年度的資產回報率亦下跌至 0.8%。回報率的計算往往受到總成本的大小影響，除了營運成本以外，總成本還包括折舊、財務成本及稅項。按照香港機場管理局的年報顯示，營運成本佔總成本的比例超過

五成，整體財務表現仍決定於成本效率水平。其次，機場作為一項資金密集的投資項目，折舊成本佔總成本比重很大是可以理解的，直到零三/零四年的財政年度，機場的折舊率約 35%，達到 16 億港元。故此，在零三/零四財政年度，縱使香港機場總收益達到 50 億港元，扣除了高昂的成本後，實際的溢利只有 4 億左右。可見新機場開幕至今的實際回報率仍屬偏低，甚至不及鄰近地區機場回報率的平均數。事實上，香港機場的回報率遠低於在香港上市的北京首都機場及海南美蘭機場。

假若機場私有化能提供庫房收入，及更多資金周轉的空間，機場私有化的估值便很重要，而這項數值則受機場的財務表現直接影響；不過，現時機場的財務表現仍有待改善。在比較亞太區機場表現後，香港機場的成本效率似乎仍有改進空間，而賺取收入能力則高於平均表現。若特區政府需提高機管局財務表現以達「高估值」，增加航空收費以外可能另有選擇。

香港國際機場與鄰近地區機場的財務數據比較

	亞太地區平均數	香港國際機場		
	2002	2002 <sup>a</sup>	2002/03 <sup>b</sup>	2003/04 <sup>b</sup>
<b>平均收入(美元)</b>				
收入/乘客	14	20	20	23
收入/航班次數	1,890	3,309	3,276	3,400
收入/客貨運總值	11.75	11.83	11.64	11.73
<b>平均營運成本(美元)</b>				
營運成本/乘客	6.17	10.4	10.3	12.5
營運成本/航班次數	845	1,695	1,664	1,817
營運成本/客貨運總值	4.7	6.1	5.9	6.3
資產回報率(%)	4.2%	0.9%	1.0%	0.8%
股東回報率(%)	5.9%	1.2%	1.4%	1.0%

附注：

<sup>a</sup> 筆者按機管局公佈的財政年度數據，以比例計算二零零二年全年的數字結果

<sup>b</sup> 數據按機管局年報的財政年度計算資料來源：〈香港機場管理局年報〉及  
〈Airport Benchmarking Report 2004〉，Air Transport Research Society