

香港有需要在珠海投資第三條航空跑道？

馮嘉耀

中大經濟研究所主任、中大航空政策研究中心副主任

本文以〈香港有需要在珠海投資第三條航空跑道？〉為標題，刊於二〇〇六年四月二十七日的明報（第A06頁）。

根據媒體報導，流傳已久的港珠機場合作計劃，已得到中國商務部批准，雙方正磋商細節安排，並可能於短期內正式簽署有關協議。一些評論認為珠三角內機場基建重疊，該項合作計劃有助整合區內機場。另外一些評論描述上述投資計劃，將為香港於珠海加設一條跑道，可能對香港航空業作出貢獻。

在大珠三角區域內，同時存在著五個機場：廣州白雲、深圳寶安、珠海三灶、香港和澳門機場。香港國際機場雖立足於珠三角內，但已是亞洲區內的國際航空樞紐。香港機場於二〇〇五年表現驕人，旅客吞吐量接近四千萬人次，約為客運設計容量（四仟五百萬）的百分之八十九；同期貨運量為三百四十萬噸，已超越三百萬噸的設計容量。廣州白雲機場為中國三大樞紐機場之一，二〇〇五年的表現同樣驕人。其客運量為二仟三百五十萬人次，約為客運設計容量（二仟五百萬人次）百分之九十

四；同期貨運量為六十萬噸，約為其設計貨運容量（一百萬公噸）百份之六十。深圳寶安機場雖未被中央政府納入為樞紐機場，但其0五年表現同樣出色。同期客運量為一仟六佰萬人次，已超過其設計客運容量（一仟五佰萬）；其貨運量為四十七萬公噸，約為其設計貨運容量（七十萬公噸）的百份之六十七。相對而言，澳門國際機場的客貨運量較為遜色，同期客運量為四佰二十五萬人次，約為其設計客運容量（六佰萬人次）的百份之七十一；其貨運量約為二十三萬公噸，已超越其設計貨運容量（十六萬公噸）。五個機場中，以珠海機場表現最差，0五年的客運量為六十六萬人次，約為其設計客運容量（一仟二佰萬人次）的百份之五點五；其貨運量約為八仟公噸，只佔其設計貨運容量（六十萬公噸）的百份之一點三。二00五年中國及廣東省經濟增長強勁，生產總值增長率分別為百份之十及百份之十二點五。得益於中國、廣東省及亞洲增長動力，廣州、深圳及港澳四地機場增長同樣出色；客運量平均年增長率為百份之十四，貨運量平均年增長率為百份之十。相對而言，珠海機場不但表現遠遜於區內其他四個機場，在客貨兩方面分別錄得百份之十三及百份之十八的負增長。

不少人認為珠三角區內，機場基建重疊，容易出現惡性競爭問題。然而，

除珠海機場外，其餘四個機場均得益於珠三角強勁增長動力，實際運量已接近或超越設計容量。廣州白雲機場和香港國際機場為區內主要競爭對手，若其客貨量依據波音公司對中國未來二十年約十個百分點的年增長率上升，相信會於數年間達致飽和現象。雖然兩地機場正積極擴充容量，兩機場總客運容量可望於二〇一〇年從七仟萬人次增至九仟萬人次，總貨運容量亦會於二〇一〇年從四佰萬噸上升至六佰三十萬噸，整體升幅分別為百分之二十九及百分之五十八。客運容量，從〇六年至一〇年的平均年增長率將低於預測增長率，而貨運容量的同期平均年增長率則接近預測增長率水平。對於兩大機場而言，二〇一〇年擴容後，因已接近飽和，相信不會達致資源浪費。

雖然有論者認為珠三角區內機場基建重疊，有可能造成浪費，但珠海以外的各機場均就其優勢，在競爭中尋找生存空間。香港和廣州機場，由於其相對完善國際網絡及龐大規模，將可繼續在區內擔當領先地位。深圳則擴展貨運，基於其地理優勢，接近貨源，航空貨運有望成為其增長動力。另一方面，深圳的國內航點遠超香港，已和香港產生互補作用。另一方面，澳門已積極拓展其廉航服務，配合其旅遊及娛樂中心地位，市場定位較清晰。

機場在航空服務過程中擔當重要而不可替代的角色；對航空公司而言，機場在提供航機降落及停泊服務，有一定壟斷能力。相對能源及員工成本，航機著陸及停泊費用，並不算是航空公司重要成本構成部份。然而，在廉航競爭及能源壓力下，這部份成本卻對航空公司盈利能力產生一定影響。我們當然沒有責任保障航空公司盈利，但航空服務支持著香港的旅遊、物流及貿易服務，其收費水平影響著上述重要經濟活動的競爭力。根據中大航空政策研究中心的估計，本地航空業對香港經濟貢獻接近百分之十。若珠三角內機場維持一定競爭關係，對區內各機場的壟斷能力可產生一定制衡力量；對區內旅遊、物流及貿易服務業而言，機場的競爭關係，反而產生正面影響。

有論者認為機管局在珠海機場的投資，將為香港提供第三條航空跑道，最終令香港航空業有所裨益。雖然香港為重要亞洲航空樞紐之一，其國內航點及航班次數相對國際線及廣州機場而言仍偏低，這缺陷因素會阻礙香港繼續成為中國門戶的航空樞紐中心。因為地理因素，深圳機場正和香港產生互補作用，兩地機場有客輪接駁，同時亦有「貨運快線」方便航空貨運安排。其次，在上次中港航空協議安排下，香港方面可容許

兩間航空公司同時經營國內航線，相信有助加強香港至內地的航空網絡。珠海又如何？由於地理位置及交通基建問題，香港機場至珠海機場在交通接駁上，遠差於和深圳機場在客貨運兩方面的連繫。將來港珠澳大橋可能改善上述交通安排，但中短期而言，筆者相信珠海機場難為香港機場產生互補作用，從而為香港航空業帶來好處。

自機管局推「空中橋樑」概念，香港機管局正積極尋求投資國內機場的機會，杭州蕭山機場為其整體投資計劃的起步點。筆者一向不明白這些投資如何對香港航空業帶來好處？香港航空公司會否加強國內航線服務，相信主要考慮商業因素。機管局參與管理或可提升夥伴機場的營運效率，但航班次數或開展航線基本上由航空公司的商業決定。機管局在內地機場投資，似乎不可能直接增加香港至內地的航空服務。在缺乏充足資料下，筆者對珠海機場的投資價值有所保留。珠海機場和大部份國企一樣，面對效率問題。雖然筆者相信機管局很大可能將珠海機場的效率予以提升，但似乎不會於短期可見成效。其次，由於地理因素，珠海的交通基建及地區發展水平較低，筆者相信中短期難以改善。另一方面，就算機場效率及地區發展水平提高，客貨運量增幅亦受制於航空政策因素。面對廣州白雲機場的競爭壓力，筆者很難想像珠海可大幅度增

加航線及航班次數。可能機管局對珠海機場的長期價值有其特別考慮，發放更多有關資訊，或可令公眾人士瞭解機管局的投資決定。