

亞太機場效率評估

馮嘉耀

中大航空政策研究中心 副主任 (研究)

本文以〈機場效率決定航空競爭力〉為標題，刊於二〇〇六年十月三日的太陽報（第B03頁）。

隨着新曼谷機場在九月份開始運作，亞太區航空市場的競爭，將更趨白熱化。各地區航空業的競爭力，決定於多項不同因素。除有關航空政策因素外，航空公司及機場效率，均對航空業競爭力產生顯著影響。

以亞洲區而言，在金融風暴後，正重回高增長軌跡。除傳統集中客運服務外，跟隨着中國成為全球製造業基地，導致來往亞洲至美國或歐洲的最後製成品貨運量大幅上升。在全球供應鍊管理安排下，亞洲各國的半製成品，必須以可靠和快捷方法安排運輸，對亞洲區內的航空貨運同時產生龐大需求。

機場服務為整體航空服務必須一環，同時帶有一定壟斷成份，在缺乏競爭下，效率很容易出現問題，最終對整體航空業生產力帶來一定負面影響。中國現存機場超過一百四十個，但大部份仍然虧損，和整體國

家航空業發展很不對稱，若機場效率不能予以提升，最終必然成為中國航空業發展的不利因素。

航空運輸學會 (Air Transport Research Society , ATRS) 每年發表世界各地機場的效率表現研究。其研究結果不但對各大機場作出考核評估，對機場營運者有一定參考作用；另一方面，對政府相關監管機構而言，在決定機場收費及表現要求時，將可提供指標作用。現在不少機場考慮私有化，這研究結果對資本市場投資者，在決定應否投資機場項目時，可提供有用資訊。

在最新發表的全球機場表現研究報告顯示，今年樣本機場為一百三十五個，主要研究地區為北美洲、歐洲和亞太區。以亞太區機場而言，樣本數目為三十四個，其中包括香港、北京、上海虹橋、上海浦東、廣州、深圳、澳門、台北、新加坡、南韓仁川、南韓金浦、東京、曼谷等主要國際機場。

評估方法主要可分兩方面：生產力和成本。生產力量度產出與投入比例，分別有勞動生產力、資本生產力、軟成本生產力等。由於機場設

施於中、短期難以變動，機場管理能力主要反映於變動要素生產力 (Variable Factor Productivity, VFP)，以量度勞動力及軟成本 (其中包括外判服務成本) 對產出的貢獻。

若以變動要素生產力而言，亞太區以澳洲及紐西蘭機場表現最佳，其中以雪梨機場居於首位。中國機場如北京、上海及澳門等機場則表現較差。香港機場在這方面表現於亞太區雖不能排在首位，但在刪除澳洲等機場後，則於亞洲排名第一。

變動要素生產力除受機場管理質素影響外，還受到不少外在因素影響。ATRS 研究隊伍嘗試控制三項外在因素，從而可反映各機場管理層在中短期的能力。首先，他們考慮平均航機體積的影響：大一點航機帶給機場多一點旅客及貨物，一方面需要較多人手處理而增加成本，但同時有規模經濟的正面影響。其次，他們亦控制國際旅客數目對機場生產力影響：國際旅客對機場服務要求較多，一方面會增加人力需求，但國際旅客有着較高消費能力，對機場產出有正面幫助。最後，ATRS 研究員也考慮到貨運對生產力影響：貨運需特別設施及人員處理，對人手亦有特別要求。

在考慮上述三項因素後，ATRS 研究員計算出剩餘變動要素生產力 (Residual VFP)，主要反映不同地方機場的中短期管理能力及效率。亞太區表現較差機場包括上海、印度及馬來西亞的機場管理機構。亞太區表現最佳機場為南韓仁川機場，香港和新加坡則以接近分數同位於亞軍位置，而泰國機場管理公司則排第四。這些表現前列機場，同為業界認可的亞洲表現卓越機場，相信會成為未來亞洲航空市場的主要競爭對手。

在 ATRS 年會中，香港機管局代表上台接受有關獎項，台下的筆者甚感欣慰。根據筆者研究結果顯示，航空業對香港生產總值貢獻超過百份之八。香港機管局的卓越表現，不但對本地航空業作出貢獻，同時對香港整體經濟表發揮正面影響。可是，亞洲機場競爭劇烈，ATRS 研究同時顯示香港機場處於成本劣勢。在這嚴峻競爭環境下，機管局在制定其策略 (如私有化、空中橋樑等)，可能須審慎考慮這些策略對香港航空業的影響。