

# 香港航空業的經濟貢獻

馮嘉耀、林艷虹

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，刊於二〇一二年三月一日的信報財經新聞（第 B15 頁）

雖然香港已發展成為國際金融中心，但本質乃屬小型開放經濟，商業活動極依賴對外連繫。香港航空業不但將香港連接世界各地，同時作為航空樞紐，本地航空公司更為不同地方的旅客和貨品提供運輸服務。航空業的利潤受經濟週期影響，近年的金融海嘯、歐債危機及油價波動等問題使航空公司在營運上遇到壓力，然而航空業仍直接及間接地支持香港經濟，促進旅遊、貨運及物流，其需求仍不斷上升。香港機場管理局(機管局)預計香港國際機場將於 2017 年至 2020 年間飽和，並於去年六月展開為期三個月的《香港國際機場 2030 規劃大綱》諮詢，期間因提出興建第三跑道耗資 1,362 億港元(付款當日計算)及可能帶來的環境問題引起香港市民廣泛關注及討論。要全面評估機場擴建的利與弊需要從經濟貢獻、環境影響等多方面作出探討。本中心一直以來也有計算航空業對香港總體帶來的經濟貢獻，希望藉此文章給大家一個參考。由於自二零零九年起，香港政府統計處所發表之統計數字乃按「香港標準行業分類 2.0」編製，其數列有部分只作出後向估計至二零零五年。故本文只集中討論由二零零五年至二零零九年，航空業對香港經濟貢獻的趨勢。

有別於其他服務業，航空運輸業既提供服務予顧客(乘客和付款人)，亦同時對其他主要行業(物流、貿易服務、旅遊)作出貢獻。航空業對香港經濟貢獻可分直接及間接兩方面作評估。直接貢獻主要計算航空運輸業及航空運輸輔助服務活動的附加值。這項經濟貢獻數值由二零零五年的約四百億港元，下降至二零零九年的三百七十億元，平均年增長率為負 2.0%。這直接貢獻於二零零五年，約佔當時生產總值 2.98%，至二零零九年下調至 2.41%。另一方面，直接貢獻亦包括本地旅行社安排外遊及出售機票等相關活動產生的附加值，數值由二零零五年的四十一億元，上升至二零零九年的五十億元，平均年增幅達 5.09%，其所佔本地生產總值亦由二零零五年的 0.30%，增加至二零零九年的 0.32%。

香港作為一個已發展城市，以金融、進出口貿易、物流、旅遊等服務行業作為經濟主導，航空業提供重要支持予其他服務業。間接貢獻主要分為四方面。首先，航空業為香港帶來海外旅客，他們的消費開支對香港不同行業產生附加值。據我們

估計，以飛機來港的旅客所產生的經濟附加值，由二零零五年七十九億，增加至二零零九年八十億，平均年增長率為 0.23%；其佔本地生產總值由二零零五年 0.59%，輕微下降至二零零九年 0.52% 左右。其次，航空業提供航空貨運服務，支持香港對外貿易服務業的運作。根據我們整理之航空貨運佔本地傳統貿易份額，有關空運的本地貿易服務業附加值於二零零五年數值為約五百九十二億，並升至二零零九年五百九十五億，平均年增長率為 0.17%；這部份佔生產總值由二零零五年 4.35% 跌至二零零九年 3.84%。

另一方面，間接貢獻亦包括香港的國際速遞業。據我們估計，二零零五年附加值為二十三億，並升至二零零九年的二十四億，平均年增長率為 1.18%。其佔本地生產總值由二零零五年 0.17%，降至二零零九年的 0.15%。最後，間接貢獻也計算航空貨運業對本地物流服務需求（如陸路運輸、本地倉儲等）所產生的附加值，二零零五年數值估計為四十一億，二零零九數值估計為三十九億元；這部份佔本地生產總值由二零零五年的 0.3%，跌至二零零九年的 0.26%。

香港航空業對本地經濟整體貢獻詳列於附表。直接貢獻的數值於二零零五年約為四百四十七億，降至二零零九年的四百二十四億；其所佔本地生產總值比例，由二零零五年的 3.29%，下調至二零零九年的 2.74%。另一方面，間接貢獻的數值由二零零五年的七百三十四億，升至二零零九年的七百三十九億；其所佔本地生產總值比例，由二零零五年的 5.41%，跌至二零零九年的 4.76%。

香港航空業經濟貢獻評估及佔本地生產總值百分比

	2005		2009	
	百萬港元	百分比	百萬港元	百分比
直接貢獻	44,661	3.29%	42,422	2.74%
間接貢獻	73,466	5.41%	73,861	4.76%
總評估	118,127	8.69%	116,283	7.50%

\* 研究方法請參考 Fung et al. (2006) “Economic Contribution of Hong Kong’s Aviation Sector” *The Chinese Economy*, V. 39, p. 19-38.

從數字來看，航空業對香港經濟貢獻似乎有下滑的趨勢。2008 年因美國次按危機引發的金融海嘯對全球造成嚴重衝擊，香港航空業也受到外貿下降及訪港旅客減

少等打擊；油價的波動也使一些航空公司蒙受虧損。但內地經濟迅速帶頭復甦及本港經濟強韌，香港經濟活動於2009年第二季度有所回升，並於季尾有顯著升幅，相信航空相關經濟活動會一同回升。同時，值得注意的是航空業的經濟貢獻仍佔本地生產總值相當的百分比，這反映了航空相關業務對香港的重要性。

香港本地生產總值（以二零零九年環比物量計算）

	2008		2009			
	第三季	第四季	第一季	第二季	第三季	第四季
本地生產總值 (百萬港元)	429,336	434,189	380,670	387,448	412,253	441,951
按年變動百分比	3.3%	-3.1%	-7.4%	-3.8%	-4.0%	1.8%

隨着中國及整體亞洲的經濟急速發展，香港航空業亦會不斷增長。據 IATA 估計，2008 年至 2030 年期間，香港客運將有約 3.2% 的累積增長，貨運則有 4.2% 的累積增長。航空業不但對本地經濟的直接影響正日漸增加；同時，香港航空業和香港其他行業關係日趨密切。「十大基建」之一的港珠澳大橋可望有助香港航空業發展。港珠澳大橋令來往珠三角西岸地區至香港交通時間大大縮短，吸引珠三角旅客使用香港國際機場，對未來客量有正面作用。雖然基建有望提升香港航空業競爭力，可是國內三大樞紐機場（北京、上海、廣州）正積極規劃擴展工程，香港國際機場容量的不足將會大大削弱機場對旅客及物流的競爭力及吸引力，以致客貨運將流向附近其他鄰近機場，嚴重影響香港作為國際航空樞紐的地位。香港機場興建第三跑道實在是刻不容緩，機管局須積極與持分者作出溝通，探討如何就經濟利益及環境污染中取得平衡、達到社會共識，以便能應付香港對航空的長遠需求。