

名家筆陣：三跑經濟計得失

近年不少行為經濟學的研究結果顯示，人類並不如經濟分析中的理性，心理學和市場學更指人類行為極受環境因素影響。經濟學家認為「資源缺乏」始終是不能迴避的現實，所有個人決定和政府政策，都包含「機會成本」，必須比較得益和成本去作出「理性決定」，沒有理性基礎的政策決定，可能會導致資源浪費。

香港國際機場正面對容量不足問題，希望興建第三跑道，維持香港在航空業和物流業的競爭力。究竟這基建項目為香港帶來經濟效益是否高於成本？

鞏固香港航空樞紐

航空運輸包括客運和貨運兩部分。香港是一個國際商業中心，使用香港國際機場的旅客除訪港和出外旅遊的旅客外，也包括訪港和出外公幹的商務客。香港也是亞太區航空樞紐，乘客有不少是過境轉機客，最終目的地可能是其他大城市。

此外，香港國際機場是環球供應鏈的主要構成部分，不少生產用的零部件從亞洲各國經香港轉運至珠三角工廠，製成品由珠三角經香港轉運至歐、美市場。無論客運和貨運，航空業極受經濟循環影響，但循環有起有落，香港航空業是否作出準備去迎接未來的增長？

根據不同機構的航空客貨運量預測，亞太區未來二十年需求增長會高於全球水平。中國更會以接近 7% 的複合年增長率發展航空業，中國的重要生產基地珠三角地區會面對龐大航空客貨運需求增長。

經濟貢獻遠超成本

根據 IATA Consulting 為香港國際機場作出的需求預測，大珠三角航空市場的客運量到二〇三〇年將增至 3.87 億人次，貨運量將達 1,800 萬公噸，而香港國際機場到三〇年的航空客運量可高達 1.05 億人次，貨運需求可達 980 萬公噸。如果不能興建第三跑道，香港國際機場的容量只有每年約 6,000 萬人次及約 500 萬公噸貨物，將流失上述需求增長帶來的經濟效益。

香港航空業對經濟的貢獻可分成三大部分：（一）直接貢獻：香港航空業（包括機場管理局、航空公司、航空貨運站營運商等）所帶來的收入和就業機會；（二）間接貢獻：支援香港航空業的供應商（包括水電煤、建築及清潔公司、食物及零售商品等）帶來的收入和就業機會；（三）連帶貢獻：直接和間接僱員在本地購物消費。

根據諮詢顧問公司 ESA 為機管局作的估計，在第三跑道全面運作下，香港航空業在二〇三〇年為本地生產總值的貢獻約為 1,670 億港元（佔生產總值的 4.6%），直接產生的工作職位約為 141,000 個，間接及連帶職位會增至 199,000 個。雖然機管局估計興建第三跑道的資本投資會高達 862 億港元（以二〇一〇年價格計算），或 1,362 億港元（以付款當日計算），第三跑道在二〇一二至六一年卻可為香港帶來經濟淨現值高達 9,120 億港元。

面對龐大的經濟淨現值，一些人士對第三跑道仍抱保留，主要觀點如下：

首先，機管局未能善用現有機場容量，一些人士建議可削減短線航班（主要為國內二級城市航線），以便將資源集中經營往來主要城市的寬體客機。然而，這些往來二級城市的短線航班不只服務往來兩地的點到點旅客，更包括利用香港作中轉站的轉機客，令香港可維持往來這些主要城市較多的航班次數，對香港維持航空樞紐的競爭力十分重要。

環保代價需要評估

其次，中國對空域管制甚嚴，將限制香港的航空運輸需求增長。不過，北美和歐洲的發展經驗顯示，經濟增長的需要會成為加快放寬空域管制的催化劑。

第三，增加航班將增加碳排放，對全球暖化產生不良影響。如香港不興建第三跑道，鄰近機場亦會增加航班去滿足需求，對整體碳排放的影響分別不大，香港卻喪失需求增長帶來的經濟效益。

第四，填海工程影響香港水域的海洋生態，對中華白海豚的保育產生負面影響。筆者沒有專業知識去評估中華白海豚受的影響有多大，但作為經濟學者，希望市民評估願意為保育中華白海豚付出多大代價？

筆者絕對同意不應只計算經濟效益，但環保人士倡議環保理念時，又有否計算保護環境的成本？社會又是否願意共同分擔呢？香港國際機場是本港主要基建之一，希望社會爭議不會拖垮第三跑道項目，更希望環保人士多作建議，減少興建第三跑道對環境的破壞。

馮嘉耀

現為香港中文大學工商管理學院企業經濟教授、中大航空政策研究中心主任，並曾任中文大學經濟研究所所長（商業經濟）及中大商學院企業經濟學碩士課程主任。研究範圍包括國際經濟、中國經濟、香港經濟及航空經濟學等。

文章編號: 201409040320261

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。