

專家論壇

中國機場改革之路未完

中國經濟高速增長，航空運輸日益頻繁，在剛過去的第十個五年計劃內，旅客和貨郵運輸量年均增長分別達到 15.5% 及 13.6% ，運輸量於五年內倍增。中國機場的體制與設施，如何追上快速的發展？

體制改革方面，2002 至 2004 年民航完成新一輪的改革，民航總局透過航空業資產重組，成立中國國航（0753）、南航（1055）、東航（0670）等六個集團公司，移交給國資委，進一步實行政企分開。此外，機場由民航總局下放給地方政府管理，除了北京首都機場（0694）和西藏區內的民用機場繼續由民航總局管理外，其他民用機場，連相關的資產、負債和人員，一併移交所屬地方管理，即機場屬地化改革。

硬件方面，05 年底，全國共有民用機場 142 個。過去十五年間（1990 至 2005 年），機場建設共投入 1,200 億元（人民幣·下同）；06 到 10 年，中國計劃斥資 1,400 億元建設 42 座新機場及擴建現有機場，以適應高速增加的需求。

近年全國機場的樞紐格局大致成形，三個國際航空樞紐定於北京、浦東和廣州機場，區域航空樞紐有六個，即成都、昆明、西安、武漢、瀋陽和烏魯木齊等六個機場。雖然整體布局成形，而且發展前景美好，但中國的機場建設仍然有不少問題，首先是大量小型機場處於嚴重虧損，其次是發展滯後，機場設施追不上需求。

小型機場虧損嚴重

根據民航總局的民航機場吞吐量數據，05 年旅客吞吐量逾一千萬人次的機場有七個，依次為北京、浦東、廣州、虹橋、深圳、成都和昆明，上述「七大」合計，佔所有民用機場的旅客吞吐量 52% 。

連「七大」在內，旅客吞吐量達到百萬人次以上的機場有 42 個，其餘近百個機場不足百萬人次，當中不足十萬人次的機場有近 60 個之多；這些不足百萬人次的小機場，僅佔所有民用機場的旅客吞吐量約 5% ；貨運方面，「七大」的壟斷程度更高，佔所有民用機場的貨郵吞吐量 71% ，可見不同機場之間，規模十分懸殊，而且「七大」增長迅速，年增長率往往高達 15 到 20% ，機場之間的「貧

富懸殊」，恐怕會愈來愈大。

許多機場流量不足，航線不足，達不到規模經濟，使用率長期偏低，處於嚴重虧損狀態，只能由地方政府進行補貼；相反，許多大機場容量飽和，以致賺錢的新航線也因為起降時段短缺而難以開航；據估計，05 年前，全國有 18 個機場容量飽和，預料到 2010 年另有 29 個達到飽和。機場屬地化改革其中一個目標，就是刺激地方政府的積極性，使機場管理更靈活，機場發展更加融入當地經濟，配合並推動地方經濟發展。

引外資改善軟硬體

機場自主的空間增加了，加上民航逐步開放投資，機場的發展速度明顯加快，除了興建新機場及擴建外，各地機場也積極引進外資，例如香港機場、德國法蘭克福機場及新加坡樟宜機場等國際級的管理公司，都公布了入股或合作計劃。從外資的積極反應，可見機場發展的確前景樂觀，內地機場不僅從對外合作得到資金，支持龐大的硬體建設（機場建設是資金密集的項目，所需金額動輒以十億或百億計），而且引入先進管理技術，借鑑同業的企業管治方式，這些軟體上的改進，將會有效地提高經營效率。

屬地化改革提高了機場經營者的積極性，投入資金與管理技術，開闢新航線，又加強了機場之間的競爭，不但有助民航業的發展，而且能促進人流與貨流，推動經濟發展，不過，機場在追求利潤與發展時，會否忽略了安全方面的投入？如何實施有效的機場監管？

此外，自從 2004 年民航完成新一輪的改革後，機場、航空公司與空中管制各有所屬，短期內難免會引起管理協調上的混亂，如何防止這種混亂演變成不同利益的割據，並且進一步理順航空公司和機場，以及航空公司和機場、空管之間的關係等等，將會是下一輪改革的重點。

中文大學決策科學與企業經濟學系高級導師 周立基博士

文章編號: 200607110320072

本文章版權屬於 東方日報 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。
