

中國民用機場的發展景

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任

本文以〈機場引資加速航空業改革〉為標題，刊於二〇〇六年二月二十七日的太陽報財經評彈(第 B05 頁)。

中國的持續高增長表現令世界矚目。人民收入日漸提高，不但對航空客運服務需求增加，同時刺激入口貨品開支及航空貨運需求。另一方面，中國已成為世界工廠，資金湧入設廠將可再提升中國的航空貨運量。內地機場將面對龐大需求壓力；若規模及效率追不上需求，將成為整體經濟增長的限制因素之一。事實上，內地機場改革經年，較重要改變來自近年外資參與的項目上。

追溯至二零零二年，民航總局已經頒布《外商投資民用航空業規定》，進一步放寬外商於國內機場的擁有權，只要機場的最大單一股東仍屬中國籍，則海外公司股份的總和可超過五成。同樣地，有關當局於零五年頒布《國內投資民用航空業規定(試行)》，希望加強國有及國內私人企業對民航市場的參予性。

上述政策目的在於引進國內外資金及管理技巧，最終能提升中國機場的營運效率。近年中國航空業生態上的變化，可從全球航空業界，爭相入股環渤海、珠三角及長三角機場的活動窺探出來。在

二零零零年，法國巴黎機場管理公司率先投資三百二十九萬港元，獲得北京首都機場約百份之十的股份；道富基金及威靈頓基金也分別購入約百份之二及百份之五的股權；它們透過首都機場，更可獲得其他位於各省各地的策略機場股份。

此外，海外資金對華南地區亦有莫大興趣：哥本哈根國際機場於零二年，在海南機場投資了六千六百萬美元，取得其兩成股權及兩個董事局席位。在機場的日常營運工作外，外商更有興趣去參予廈門高崎、廣州白雲，及深圳保安機場的商業決策工作。

基於中國對航空貨運的龐大需求，台灣有四間航空公司購入廈門機場航空貨運站的百份之四十九股權；美國聯邦快遞更計劃投資一億五千萬美元在廣州白雲機場建立亞洲空運中心。德國漢莎不但投資四千五百萬元人民幣於廣州建立航空餐飲中心；同時，該公司以一千六百萬美元人民幣取得深圳機場航空貨運站的五成股權。珠三角作為中國龐大的出口製造業基地，外資正準備在航空貨運方面大展拳腳。

在長三角地區，法蘭克福國際機場集團於零五年六月初，與寧波機場簽署了合作協議書；兩週後，新加坡樟宜機場洽購南京祿口四成至四成五的股權。而武漢、昆明、青島及成都雙流機場則分別與來自英國、俄羅斯、德國、新加坡及香港的公司商談引進資金事

宜。香港機管局同時正爭取與珠海機場的合作，以租用的方式來避免違規爭議。上述活動，反映了中國民航業為發展成熟的民航市場而積極變革，外商亦樂於投資參予。

踏入二零零六年，中國民航業將繼續在各方面進行變革，其中影響較大有以下三項：

（一）民航總局正考慮收窄國內外航班在降落費及停泊費的差距，對國內航班建議增加一成五的有關收費，對國外航班的削減幅度則是兩成至三成。普遍認為，建議會增加國內中小型機場的收入；相反，對較多國際航班的大型機場之盈利會帶來負面影響。可是減費將有效幫助中國機場開展國際航班，對香港機場將產生一定競爭壓力。

（二）除了主線航空業務之外，民航總局也為支線航空的發展鋪路，最近更公布將會增加支線航班、放寬准入門檻，甚至為營運支線航班的航空公司提供補貼。同時，當局承諾會簡化購置及租借用於支線航班的飛機的申請手續，以便能夠盡快展開有關業務。隨著支線航空的發展，中國次級機場的交通量將大幅度上升。

（三）環渤海地區作為十一•五計劃的重點發展項目，天津將投資二十六億元人民幣擴建天津國際機場，以及一系列的基建交通，如京津鐵路、高速公路及航空城。為配合零八年北京奧運及地

區經濟發展，北京、青島、上海浦東、昆明及西藏機場會進行擴展工程。中國其他地區交通基建的改善，將對珠三角地區的競爭力產生一定影響。

展望將來，國家統計局預測，在二零零六年至二零一零年期間，中國平均經濟增長可達百份之八。另一方面，波音飛機預測。中國客運量可達接近九個百份點的年增長水平；相比之下，其他亞太區只有約五個百份點增長，而北美及歐洲只有約四個百份點的增幅，中國的增長可謂驚人。中國民航業相信會繼續成為全球焦點，而中國民航政策對於全國，甚至全球的航空市場都有著非常重要的意義。