

中國航空公司的改革

馮嘉耀

中大航空政策研究中心副主任

本文以〈中國民航業生產力不斷提升〉為標題，刊於二〇〇六年四月十八日的太陽報財經評彈（第 B04 頁）。

從一九七八年開始的中國經改，重點在於以改革國企去提升行業及整體經濟效率。過去民航業的改革方向，正是緊隨整體國企改革政策的結果。

自八七年起，民航業和其他行業一樣，希望能通過開放市場及增加競爭去提升效率；然而，開放市場卻導致航空公司數目大幅度上升。一些以服務地方為主的小型航空公司數目於短時間增加，一九九三年已超過四十間。這些地方航空公司的出現，大大刺激市場對民航服務需求，它們同時填補了大型航空公司的短缺供應：在九二至九六年間，運輸量平均年增幅超過百分之四十。一些學者認為，這些小型航空公司的出現，對當時大型國營航空公司並沒有產生過大競爭力。主因為當時大型航空公司運力有限，小型航空公司的出現，正可滿足不斷增加的客貨運需求。民航業絕對屬於資本密集行業，小型航空公司運作難達規模經濟水平，結果導致嚴重虧損。以一九九八年數據而言，整體行業虧損

超過二十億人民幣。隨著大型航空公司擴充機隊，小型航空公司的競爭壓力已直接損害大型航空公司的表現，民航總局遂於一九九九年三月，正式宣佈對國內民航業進行整頓，希望通過整合能降低規模過剩問題，從而達至較佳行業盈利水平及效率。

事實上，在九九年整固期前，整體民航業發展還是驕人的。若以公哩乘客收入（RPK）計算，國內民航業自一九八零年至九八年間，平均年增長率達百份之十八，高於整體國內運輸行業的年增長率達一倍以上。另一方面，中國在 RPK 於九八年在世界排名第六，在貨運的公哩公噸收入（RTK）的世界則排名第十，相對於一九八零年排名三十以外，可謂進步甚大。

民航業的高速增長，主要推動力為中國整體經濟的增長動力，但民航業改革對行業效率的刺激作用亦相當顯著。雖然九八年曾出現過度競爭情形，整體行業開放及逐步解除管制，對提升市場效率及刺激需求，擔當了極其重要的角色。

UBC 學者張安民教授曾就民航業的生產力作出研究。若以勞動生產力而言，張教授發現整體民航業在一九八七至九六年間，平均年增長率為百份之七。若以整體生產力（TFP）計算，年增長率在八七至九二年間，約為百份之四，但在隨後四年則沒有顯著增長。上述結果顯示，

行業的改革政策，對效率（尤指勞動生產力）提升起了正面作用。而勞動生產力的高速增長，可能主要受益於行業的大規模資本投資。雖然市場開放和解除監管對提升行業及市場效率有所幫助，但欲導致行業分割、缺乏整合及小型航空公司泛濫的問題。民航總局決定於一九九九年開始進行整頓，最終於二零零二年十月十一日宣布中國民航業將以三大航空集團為主體運行，它們是國航、東航及南航。根據當時數據顯示，上述三大民航公司分別擁有達六十億美元資產，機隊數目超過一百架；整體而言，三大公司經營了全國八成航班。

這政策有助將分割市場整合、產生規模經濟效應去降低成本，應有助面對外地航空公司競爭。三大航空公司以外，以海南航空的設立最具代表性：（一）海南航空於二零零二年約佔國內市場百份之九；（二）外國資本為海南航空重要股東之一，海南航空的成功，支持了外資參與國內民航業的政策方向；（三）由於海南航空並不直屬民航總局，公司有營運自主權，運作模式接近廉價航空公司，其運作成功同時支持民航業可考慮不同模式運作。事實上，國內航線普遍屬中短程，加上人民收入水平偏低，「廉航」模式可能較適合中國的內地市場。

除航空公司整合及容許廉航運作外，民航總局同時降低對航空公司收入及票價管制；另一方面，有關當局逐步容許外資參與民航業不

同環節（如機場基建、航空貨運），整體行業生產力正不斷提高。隨著行業效率上升，加上市場競爭加劇，效率得益將可轉嫁消費者；價格下跌再刺激需求，而整體民航市場亦不斷擴大。近年間，一些民營廉價航空公司的出現，將可繼續刺激市場發展。

中國的國內民航市場變化甚大，中國民航業的對外開放程度亦不斷擴大，對香港作為中國門戶角色將有深遠影響。最新中美航空協議的內容，將為關心中國及香港民航業的朋友，提供有用參考資料。