

中國機場的發展機會與挑戰

馮嘉耀

中大航空政策研究中心

中大利豐供應鏈管理研究中心

本文以〈中國機場的發展機會與挑戰〉為標題，刊於二〇〇八年十一月二十一日的信報財經新聞（第 P35 頁）

環球航空業在二〇〇八年面對沉重打擊。燃料成本在年初不斷增加，令航空公司面對着持續上升的成本壓力；年中開始的「金融海嘯」令全球經濟步入衰退邊緣，航空公司要面對着需求下跌的沖擊。中國作為全球經濟一員，當然不能獨善其身，但中國的強勁增長將可為中國航空業注入推動力。

根據國際貨幣基金會（IMF）的經濟數據顯示，中國實質生產總值在二〇〇〇年至二〇〇七年間以接近 10% 年增長率上升，其實質生產總值已上升超過一倍。雖然「金融海嘯」令全球經濟步入衰退，但 IMF 在最新的經濟預測中，仍認為中國於二〇〇九年可維持年增長率高於 8%。在未來五年間，IMF 對中國的年增長率預測，仍維持接近 10% 水平。因

應中國經濟強勁增長動力，波音公司和空中巴士公司認為中國民航市場在未來二十年間將可以年率超過8%速度增長。

經濟增長一方面刺激航空服務需求；另一方面，中國作為全球主要出口國，航空貨運服務為維持出口競爭力發揮重要作用。中國於二〇〇六年有一百四十七個民用機場，在考慮強勁增長需求下，中央政府計劃在「十一·五」計劃多興建四十五個機場，跟着在二〇一一年至二〇二〇年間再興建約五十二個機場。在這龐大機場興建計劃完成後，中國在二〇二〇年將有二百四十四個民用機場運作，比二〇〇六年增加九十七個機場，投資不可謂不龐大。

中國航空市場增長驚人，中國三大樞紐機場（北京、上海浦東、廣州）加上香港國際機場在二〇〇七年共處理超過一億六千萬旅客人次和八百萬噸貨物。香港過去一直擔當中國主要樞紐機場角色，無論在客運和貨運均處於領先地位。但近年國內三大樞紐機場增長急速，以二〇〇七年數據顯示，香港雖仍維持在航空貨運的領先地位，但北京首都機場的客運處理量已超越香港。然而，香港機場的航空貨運量仍和其他樞紐機場保持着顯著距離，相信香港在航空貨運業務仍保持一定優勢。

因應市場增長需要，中國主要國際樞紐機場正進行龐大投資計劃。北京首都機場近年先行完成興建第三跑道和第三航站大樓，其處理客運和貨運已大幅上升。同時，首都機場正探索興建第四跑道和第二北京機場的可能性。另一方面，上海浦東機場在近年間已完成興建第二航站大樓和第三跑道，並大力拓展航空貨運服務。UPS 和 DHL 將於上海設立其樞紐運作中心，加上今年擴展貨運處理中心，其航空貨運容量將於二〇一五年超過每年六百萬噸的水平。長遠而言，上海浦東機場正研究第三航站和另外兩條跑道的可能性。

鄰近香港的廣州白雲機場在二〇〇八年已完成新貨運站興建，加上即將投入運作的 FedEx 亞太樞紐中心，廣州機場的航空貨運處理將可大幅上升。另一方面，廣州機場的第三跑道可望於二〇一〇年完成，其第二航站樓亦已獲批准興建。長遠而言，廣州機場仍規劃多興建另外兩條跑道和多一個航站樓。

面對國內三大國際樞紐機場的競爭壓力，香港國際機場亦開始規劃擴展規模。香港機場在近年完成興建第二客運大樓，並已開始興建新貨

運站，預期新貨運站可為香港國際機場多增加每年二百六十萬噸運力。然而，有關第三跑道的興建，現在還處於研究階段，並未訂立興建日期。根據中大航空政策研究中心報告顯示，如不興建第三跑道的話，香港機場將會於二〇二〇年前達到飽和，將影響香港作為樞紐機場的競爭力。另一方面，在二〇〇七年政府的施政報告倡議的「港深機鐵」計劃，將以快速鐵路形式連接香港和深圳機場，估計乘車時間大約為二十分鐘。若這「港深鐵路」計劃有效整合兩地機場，香港將主力經營國際航線，而深圳機場將主力經營國內航線，雙方機場或可顯著提升效率和運力。

龐大的增長動力為中國機場發展帶來機遇，同時亦帶來挑戰。首先，國內航班延誤問題嚴重；根據民航總局資料，航班延誤比率接近20%。造成航班延誤有很多不同原因，但空域擠塞是造成珠三角地區航班延誤主因。事實上，珠三角地區空域擠塞問題嚴重，每年導致嚴重經濟耗費。造成珠三角的空域擠塞問題主要原因有二：首先，珠三角同時存在着五個機場和三個航空管理區域，由於距離太接近，而加上航班頻密，令這空域擠塞問題嚴重。其次，中國主要空域由軍方控制，開放航道有限。長遠解決方法為軍方開放空域，並於珠三角設立共同空管中心。可是短期出現機會似乎不大，珠三角機場仍需面對空域擠塞問題。

大中華區機場生產力增長率*					
	北京	廣州	上海浦東	香港	所有樣本 機場
平均的增長率	-1.31%	1.32%	16.55%	2.03%	10.71%
* Chow and Fung (2008). “Estimating the Malmquist Productivity Index of Airports in the Greater China : A Parametric Output Distance Function Approach” , Working Paper, Aviation Policy and Research Center.					

除空域擠塞問題外，國內機場的低效率運作，是另一挑戰。根據筆者剛完成的大中華區機場生產力研究顯示，國內機場於二〇〇〇年至二〇〇六年間，效率並沒有顯著進步。整體而言，大中華區機場生產力雖以年增長率 10% 上升，但生產力改善原因主要來自技術進步，而並非來自效率改進。這結果顯示大部分國內機場仍存在着極大效率改善空間。

另一方面，研究結果同時顯示，香港、北京和廣州等國際樞紐機場在二〇〇〇年至二〇〇六年生產力增長遲緩。長遠而言，如何提升中國國際樞紐機場生產力，以面對其他國家的競爭，將成為一項不易應付的重大挑戰。

對香港而言，中台的「大三通」將對航空界帶來另一挑戰。根據資料顯示，兩岸將增加航點和航班次數，最重要是可採取直航而不需飛經香港或澳門。根據報導，台北至上海的飛行時間將由一百五十分鐘縮至八十二分鐘；而台北至北京的飛行時間將由二百二十五分鐘縮至一百七十分鐘。事實上，台灣轉機客運和貨運一向為香港和澳門航空業主要收入來源之一，「大三通」將對香港和澳門兩地航空業產生沖擊，筆者認為這政策改變同時提升台灣機場的競爭力。我們的生產力研究同時顯示，台北機場表現相當不俗，在效率表現中位於北京、香港、上海浦東和廣州之後。長遠而言，筆者相信台北機場有望成為大中華區主要機場之一。