

# 業界籲政府加大補貼 重視公益設施定位

內地民航業近期出「十二五」發展規劃，未來五年將新建至少55個機場，以中小型機場為主。隨即各省市再次掀起上報建機場熱潮，冀利用機場帶動當地經濟發展。然而，記者調查發現，目前內地中小機場因客源、航線稀少，近九成都呈現運營虧損，生存狀態堪憂，正如火如荼建設的高速鐵路網絡，亦將進一步衝擊航空市場，令中小機場身陷圍困。航空業界呼籲，地方政府在發展航空經濟時切忌一哄而上，更應重視中小機場作為公益性基礎設施的定位，加大對中小機場的扶持力度。

香港文匯報記者 唐苗苗

# 內地支線機場

# 9成難逃蝕錢

公司化管理 地方政府扶持不足

投資近50億元人民幣的揭陽潮汕機場正在加緊建設中，預計今年內實現通航，而作為該機場配套的汕頭至揭陽高速公路金平路段，在政府的資金支持下，目前已實現工程過半的目標。有專家認為，受客源少、航線少、管理成本高等原因的制約，內地中小機場難逃虧損命運。民航界也呼籲，地方政府應正視支線機場的公益性定位，加大對中小機場的運營補貼。

## 大型機場享「水桶效應」

記者了解到，各地中小型機場大多建設在大型樞紐機場的周邊，難獲客源。中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥分析，大機場有「水桶效應」，人們往往向它靠攏，捨棄小機場小飛機。例如佛山機場，距離廣州白雲機場僅有約30分鐘的車程，客源自然流向白雲機場。由於航班少，佛山機場也易失去希望靈活選擇行程時間的客源。有旅行社表示，之前開通的三亞航線下午五點多起飛，不是旅行團出行的最佳時刻，因此旅行團多數選擇白雲機場，因為那裡去三亞的航班有多種選擇。

當前來自民航局和地方政府的補貼是內地支線機場得以為繼的主要原因。《民用機場管理條例》已明確機場是公益性基礎設施，要求鼓勵、支持民用機場的發展，提高民用機場的管理水平。但實際上，目前內地大部分中小機場由機場集團直接管理，普遍都是公司化運作和管理，地方政府都將其視為企業，機場虧損後，當地政府補貼基數不盡人意。

## 無錫機場夾縫中覓商機

佛山機場公司副總李治信曾表示，一個機場的發展，當地政府的參與很重要。以無錫機場為例，作為全國支線機場的「金字招牌」，無錫機場可謂在長三角各大機場夾縫中生存，也與上海浦東國際機場相鄰。無錫機場原也是軍用機場，後改為軍民兩用，於2004年2月18日正式開通民用航班以來，先後有深圳航空、南方航空、東方航空等進駐，相繼開通無錫至北京、香港、廣州、深圳等多條航線。短短幾年時間內躍居中國民航前四十強，與當地政府的扶持有莫大關係。去年，無錫蘇南國際機場集團有限公司成立，直屬無錫市政府管理，代表市委市政府履行對無錫機場規劃、建設、發展等管理職能。

佛山機場是距離廣州白雲機場最近的支線機場。從廣州市區驅車前往，需時不到40分鐘。記者在早上11時左右到達佛山機場候機廳，由於目前佛山機場僅剩一班飛北京南苑機場的航班，起飛和抵達時間都是下午，所以早上只見整個候機廳空無一人，不僅沒有乘客，也沒有工作人員。記者在候機室呆了十幾分鐘，才有一個工作人員出現在諮詢台內。候機廳出來後左拐便是到達廳，同樣也是空無一人。在候機廳旁，有一排單層商舖，如今全是鐵閘緊閉，只有上方貼着的廣告牌昭示店家最初的經商期望。



鄭天祥

## 去年130個機場錄虧損

通航八個月即虧損逾千萬元，僅執飛一條航線，佛山機場的慘淡經營並不是特例。貴州省荔波機場2007年11月通航以來，先後開通深圳、貴陽、廣州等線路的航班，但由於各種原因，荔波到深圳、廣州的航線



各省市積極申報建設支線機場。圖為廣東梅縣機場施工現場。

停運，目前只有貴陽至荔波每周2班執飛，機場處於嚴重虧損狀態。湖南省現有的五大機場除長沙機場外，張家界荷花機場、常德桃花源機場、永州零陵機場，懷化芷江機場都屬於支線機場，幾乎全部依靠補貼填補虧損。

事實上，目前內地中小機場的生存狀態都令人擔憂。民航網站的最新數據顯示，內地現有運營的175個機場中，只有小部分大型機場盈利，130多個中小機場均存在不同程度的虧損，年吞吐量100萬人次以下的機場91%虧損，年吞吐量50萬人次以下的機場更是全部虧損，2010年虧損數額達16.8億元人民幣（不包括地方政府補貼）。

## 未來五年再建55個機場

雖然擺脫不了虧損，但近年來，國內中小型支線機場一直有增無減。據2007年發佈的中國民用航空局《全國民航機場佈局規劃》，到2020年，全國還將新增機場97個，主要為支線機場。而今年4月出台的《中國民用航空發展第十二個五年規劃》也明確表示，為緩解大型機場容量飽和問題，擴建機場是民航「十二五」規劃中的一部分，中國未來五年將加速構築北方、華東、中南、西南、西北五大機場群，將新增至少55個機場。

由於機場常被地方政府寄予帶動經濟發展的希望，再加上受政策鼓

勵，內地各省市熱情高漲積極申報建設中小型支線機場。其中，作為政策扶持主要方向的西部城市，機場搶建潮尤為火熱。據報道，新疆、青海等西北省份也加入了搶建機場的隊伍。華南地區也不遜色，單從廣東看，目前除廣州、深圳和珠海三個大機場外，還有湛江機場、汕頭機場、梅縣機場3個機場，惠州機場也正準備通航。「十二五」期間，湖南省計劃在民用機場建設投資300億元左右，規劃佈局11個機場，改擴建項目有長沙、張家界、常德、懷化、永州、銅仁鳳凰機場，新建項目則有衡陽、岳陽、邵陽（武岡）機場，開展前期研究項目有婁底、郴州機場。

## 應建立可持續盈利模式

內地如此多支線機場，如果僅從機場本身的投入產出考慮，似乎不應有如此大規模建設。對此，中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥（如圖）說，事實上，「樞紐機場+支線機場」的佈局是必須的，大型機場周邊需要備有備用機場，例如在洛杉磯國際機場周邊就有12個小型機場。衡量支線機場存在的意義，不能僅僅通過機場或航空公司是否盈利來簡單判斷，在2009年青海省玉樹縣發生地震災害時，玉樹機場這一支線小機場就發揮了抗震救災的重要作用。記者了解到，按照國際通行的測算法，航空產業每增長一個百分點，相關的旅遊、商務等對當地經濟的拉動增長將超過兩個百分點。

不過，鄭天祥建議，短期內擺脫盈利困境的唯一方法仍是依靠政府補貼，然後珍惜和利用好政府的政策支持，建立適合自身機場發展的可持續盈利模式。

# 配套服務欠奉 難吸引客源

不少支線機場曾表示，機場雖小，但希望用節省登機時間、票價便宜等更好更細緻的服務來吸引顧客。實際上，很多支線機場由於地處偏遠再加上客源稀少，連周邊的交通、餐飲、住宿等服務也亟待完善。

同樣是5月20日飛往北京，佛山機場只有一個航班，不含稅費的經濟艙票價是1,564元，另有一種不得簽轉的機票最低價格是938元；廣州白雲國際機場當天有23個航班，幾乎每隔15—30分鐘就有一班飛機飛往北京，不含稅費的最低票價是1,360元。經常需要從佛山飛往北京出差的商務人士唐先生告訴香港文匯報記者，他幾乎每次都是選擇從廣州機場出發，「去過一次佛山機場搭機，發現外面沒有停車場可以停私家車，搭公共汽車的話前後都要走上一段路，拉着行李很不方便。後來乾脆就直接去白雲機場，距離差不多。」他說，更關鍵的是，白雲機場航班多，可以隨

到隨走，時間容易掌握。

## 周邊食肆生意寥寥

出了佛山機場，記者看到機場對面的餐飲小店，基本上生意寥寥。一家湖南菜館的女老闆告訴記者，佛山機場通航並沒有給她帶來額外的收益，「每天只有一班機，再加上這邊很偏僻，客人一出機場就走了，不會停留吃飯。」在飯店門口候客的摩托車司機也稱，每天只有一兩個客人。

佛山機場位於南海區羅村街道，從禪桂市中心出發，約20分鐘即可到達。然而對於市中心區域外的市民和周邊城市旅客來說，進出佛山機場的交通並不便利。佛山市原本計劃開通的五區機場快線，最後也因航班少沒有開通，目前只有禪城城巴總站至佛山機場的一條快線在運營。



目前佛山機場僅剩一班航班，起飛和抵達時間都是下午，早上整個候機廳空無一人。

# 高鐵衝擊民航業發展

5月11日，京滬高鐵全線試通車，預計六月底正式投入運營。全國如火如荼的高速鐵路建設，同樣給民航市場帶來空前壓力，對於以短程運輸為主的中小型機場來說，更是致命一擊。根據中國《中長期鐵路網規劃》，中國鐵路「四縱四橫」高速客運專線將於2020年全面建成，屆時高鐵網絡可以涵蓋中國民航45%的航線和65%的客運市場。

高鐵對民航業的衝擊已經逐步顯現。武漢經南京到上海的動車組大量加開，已經逼停了南京往返武漢的航班；受武廣高鐵開通影響，長沙至廣州航班也大幅減

少；受鄭西高鐵開通的衝擊，鄭州至西安航班相繼停飛。中國南方航空股份有限公司董事長司獻民曾坦承，南航的160多條國內航線中，約有38條與高鐵直接競爭，比例接近1/4。

## 旅行社選用高鐵省成本

在內地，旅客年吞吐量在100萬人次至200萬人次的中小機場多為旅遊機場，客源單一多為遊客，且旅客中多為由旅行社組織的團隊遊客。高鐵的興建，也分流了中小機場的旅遊客源。據廣州的旅行社分析，從廣州乘坐高鐵至長沙，每20分鐘一班，普通票價為333元。再從長沙乘坐旅遊大巴經高速進入張家界，總計費用約為400元。而廣州直飛張家界航班在旺季時最多才有3班，機票價格加上燃油附加稅後為1,000元左右，按最低6折計算也需640元。兩者相比，旅行社出於利益最大化驅動，選擇了相對成本較低的高鐵作為旅遊方式。

按鐵道部公佈，目前在建高速鐵路為1.7萬公里，



高鐵嚴重瓜分中小機場的客流。

到明年底預期將有總計1.3萬公里的高速鐵路投入營運。而到了2020年，隨著「四縱四橫」的高鐵網絡建成，中國經濟最發達、人口最密集的中心城市，幾乎將全部被高速鐵路網覆蓋。鄭天祥稱，在1,000到1,200公里距離內，高鐵將瓜分15%到20%的民航客流；800公里左右的運營里程內，高鐵將會分流民航市場20%至30%的客流；而500公里以內的距離，則完全是高鐵的地盤，民航客流會流失殆盡，民航航線將被迫取消。按此推算，到2020年，中國80%以上的民航運輸市場將因此受到極大衝擊，給中小機場帶來的衝擊更是毋庸置疑。

在佛山機場候機廳旁，有一排單層商舖，如今全是鐵閘緊閉。