



# 現代中國 + 全球化

空鐵競爭

現在，中國人出遠門，除傳統的火車、汽車或船舶外，也越來越多選擇乘飛機。除迅捷和舒適外，坐飛機也被視為富裕和高端的象徵。然而，在當前的經濟社會發展狀況下，尤其是高速鐵路(簡稱高鐵)的貫通和延伸，中國民航業受到一定挑戰。其中武漢往返南昌的航班被同線動車組搶市場，運營僅5個月後宣告停飛，堪稱史上「最短命」的航班之一。有評論文章說，「中國大力發展高速鐵路引發的『空鐵之爭』，將在整個『十二五』期間成為焦點」、「內地交通運輸格局面臨重整」。

究竟中國民航業的發展現狀如何？目前航空業面臨何種挑戰？「十二五」綱要對交通事業的規劃將產生甚麼影響？

■作者：梁江南 浸會大學政府與國際關係學系碩士生  
■顧問：陳峰 浸會大學政府與國際關係學系教授



香港浸會大學中國研究課程成立於1989年，至今已培養近兩千名本科生，為香港歷史最悠久的中國研究課程。香港文匯報與浸大中國研究課程合作推出通識專欄，以專業的角度，深入淺出地探究中國在社會民生、城市規劃、經濟轉型、外交政策等多方面的最新發展，為本港高中生提供具權威性的「現代中國」通識科單元學習材料。



## 內外夾攻 轉為危機

# 民航 vs 高鐵

# 誰勝誰負？

以下將從3方面闡述中國民航業的現狀和特徵：

### 民富需求大 客貨量齊升

經過多年的社經發展，中國GDP總量躍升全球次席，而民間儲蓄量更居世界首位。民眾富裕程度的提高是民航發展的基礎。此外，民航業的多頭競爭格局和市場化運營體系的逐步形成也是民航業發展的兩股動力。民航業發展的幾大指標，如機隊規模、航班數量、航線布局、運輸量及安全保障等，都有較快增長。根據中國民用航空局在2011年5月公布的《2010年民航行業發展統計公報》，從2006年到2011年，運輸總周轉量和旅客運輸量都穩步上揚(見表一及表二)。

另外，基於市場潛力豐厚，很多研究報告都得出「中國民航已成為全球第二大民航主體」的結論。有專家估計，到2025年，中國民航的運輸總周轉量將有可能達到現在的4倍以上，運輸飛機超過5,000架，運輸機場超過300個。

### 沿海升降頻密 內陸稍遜

貨物和旅客的運輸是航空業的主要業務，實現兩者的均衡發展也是民航業戰略的應有之義。另外，中國國土遼闊，社經發展樣貌在沿海和內陸、南方和北方都不盡相同。

民航領域的特點包括沿海地區的國內外航空運輸發達、大西南地區的國內運輸規模稍遜沿海地區、東北地區的國際運輸規模僅次於沿海地區、西北地區市場相對落後、中部地區市場偏小。

資料顯示，沿海地區有較高的機場等級和數量，這明顯與此地區的發展水平和經濟開放程度有關。西南地區擁有全國22.5%的機場和15%的國內運輸量，這得益於此地豐富的旅遊資源。東北地區空運市場佔全國6%至8%，但國際航線規模僅次於沿海地區，這與東北地區和俄羅斯及日韓的外貿聯繫有關。中部地區的航空市場對國內GDP的貢獻率最低，主要因為中部為能源和原材料的生產基地，鐵路和水路運輸是主要途徑，同時中部對外經貿往來遠不及沿海頻密，故在國內和國外的兩個航線市場都處於落後位置。

### 各地趕建機場 規劃不周致虧

「潛力巨大、競爭無序、建設重複、運營混亂」是中國民航發展的階段性特徵，這是1987年中國民航改革允許「投資主體多元化」的一個後遺症。機場建設可為地方政府帶來大量就業機會和GDP產值，而且擁有機場也代表交通便利和城市地位，是吸引外商直接投資的重要條件。地方政府投資機場建設成為一時風潮，但也利弊兼具。距離香港咫尺之遙的珠海機場就是典型的地方政府投資不善的例子。1995年6月，珠海機場建成，一度擁有「現代化程度最高、規模最大、跑道最長」等美譽，但因規劃和論證不足，導致使用率極低，虧損甚巨，嚴重影響政府的財政平衡。香港機場管理局在2006年接手經營後，機場效益逐漸好轉，而這也成為粵港合作的著名成功例子。

表一：2006-2010年民航旅客運輸量

時期	運輸量(億人次)	升幅(與上年比較)
2006年	1.6	15.5%
2007年	1.86	16.3%
2008年	1.93	3.6%
2009年	2.31	19.7%
2010年	2.68	16.1%

表二：2006-2010年民航運輸總周轉量

時期	周轉量(億噸公里)	升幅(與上年比較)
2006年	305.80	17.0%
2007年	365.30	19.5%
2008年	376.77	3.1%
2009年	427.07	13.4%
2010年	538.45	26.1%

## 通用航空 任務廣泛



通用航空的其中一個任務是搶險救災。圖為因汶川地震而被困多日的礦工被救出後登上通用航空飛機。

通用航空意指使用民用航空器從事公共航空運輸以外的民用航空活動，包括從事工業、農業、林業、漁業和建築業的作業飛行以及醫療衛生、搶險救災、氣象探測、海洋監測、科學實驗、教育訓練及文化體育等方面的飛行活動。根據中國民用航空局在2007年頒布的《通用航空經營許可管理規定》，通用航空企業的經營項目劃分為以下3類：

- 甲類** 陸上石油服務、海上石油服務、直升機機外載荷飛行、人工降水、醫療救護、航空探礦、空中遊覽、公務飛行、私人或商用飛行駕駛執照培訓、直升機引航作業、航空器代管業務、出租飛行及通用航空包機飛行；
  - 乙類** 航空攝影、空中廣告、海洋監測、漁業飛行、氣象探測、科學實驗、城市消防及空中巡查；
  - 丙類** 飛機播種、空中施肥、空中噴灑植物生長調節劑、空中除草、防治農林業病蟲害、草原滅鼠、防治衛生害蟲、航空護林及空中拍照。
- 搶險救災不受上述3類專案的劃分限制，按照民航總局的有關規定執行。

### 通識概念圖



### 民航挑戰

雖然發展潛力巨大，但目前中國民航業面臨一定的挑戰和困難，詳見如下：

#### 弊案頻發 監管薄弱

中國的民航經濟仍處於初級發展階段，在監管和審批制度的建設比較薄弱。民航業近年成為經濟犯罪的重災區，多家航空公司內部弊案頻發。民航業中的航線審批、財務投資、物資採購甚至航班管理等，都是腐敗的高發地帶。

根據內地媒體報道，從2009年尾到2010年中，有多名高官要員落馬，如國家發改委民航處處長匡新、民航局原副局長宇仁錄及首都機場原常務副總經理黃剛等因涉案被查。

#### 高鐵搶客 同行競爭更烈

目前民航已感受到高鐵發展帶來的巨大壓力。上文提及武漢至南昌的支線航班停飛，而武漢至廣州、深圳、珠海和香港的航線都會因為武廣高鐵的運行而受到衝擊。武廣高鐵令武漢到廣州的全程時間由原來的10個半小時縮短到3小時，而且班次頻密，加上車資比機票便宜，令乘坐飛機的候機和接駁時間長的缺點更加放大。東北、華北和長三角地區相繼開通多條高鐵線路，這無疑令民航的一些支線或短途航線難以經營。

另外，民航業已進入多元競爭的時代，5大航空公司國航、南航、東航、海航和深航聯合分享9成的國內市場。資本構而言，前三者是央企，海航和深航是民企。其餘還有春秋、奧凱和華夏等小型的私營航空公司。這令國內市場接近飽和，尤其在一些如京滬之

間的熱門線路中，幾乎所有航空公司都在經營。以機票打折為主要手段的「鬥平」價格戰也令民航業苦不堪言。

民營航空公司舉步維艱，在五巨頭的夾縫中艱難生存。國有航空公司依靠政府注資和政策支持，可在市場競爭中立於不敗之地。民營航空在支線航空中仍有有用武之地，但面臨「國進民退」的威脅。

#### 空域分配不符實情

一般而言，空域區域是一個國家的重要戰略資源，接受嚴格科學的管理和規劃。陸路和水路運輸都需要精細設計的線路，航空運輸也不例外。中國空管的最高機構是空中交通管委會，是國務院和中央軍委下轄單位。軍用飛機由空軍和海軍航空兵負責指揮，而民用飛機和外來航班的指揮權則歸於中國民航局。

現今中國的空域結構不合理，軍航空域居於絕對地位，而民航使用的不足20%，這可能是民航業內激烈競爭的主要原因。故在保證國防安全的前提下，令主要的空域資源得到合理、公平和科學的使用和調配，一定是利國利民的好事。



### 小知識 民航與「十二五」

「十二五」全稱《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》，是2011至2015年中國發展戰略和道路的總綱。在第十二章「構建綜合交通運輸體系」的第一節「晚上區際交通網絡」裡，多種交通方式的定位得到確定，有關民航的敘述是：「完善以國際樞紐機場和幹線機場為骨幹、支線機場為補充的航空網絡，積極推動通用航空發展，改革空域管理體制，提高空域資源配置使用效率」。有時時評論員分析指，綱要對「航空網絡」的用詞為「完善」，似乎說明中央認為國際樞紐機場、幹線機場和支線機場的配置已基本滿足經濟發展要求，甚至有冗餘的憂慮。另外，時事評論員亦指，綱要提到「積極推動通用航空發展，改善空域管理體制」，當中所傳達的資訊也頗耐人尋味。

#### 大量敘述鐵路 民航落墨不多

「十二五」規劃綱要全文中涉及民航發展的筆墨並不多，反而大量敘述「國家快速鐵路網和高速公路網」的建設。

### 結語

民航業仍是中國的朝陽產業，中國還有數以億計的人口從未搭乘過飛機。中國經濟的持續發展和民間財富的持續積累令中國民航業的潛力無窮、市場巨大。在「十二五」規劃中，民航發展戰略有了微調，這也是對社經發展現狀的真實反映。在國際市場方面，中國民航業的話語權仍薄弱，還面臨歐美環保和技術壁壘，這都是民航業需要全面努力的方向。



■ 高鐵的班次頻密，車資比機票便宜，而且車站鄰近市中心。資料圖片

1. 參考全文及就你所知，你如何評價內地的機場管理、空勤服務和運轉效率？

2. 高鐵對民航的影響有多大？兩者應如何協同發展？試舉例說明。

3. 隨著中國民間資本的累積，中國將成為私人飛機的巨大市場。假設你是廣東省政府官員，有何良策應對潛在的空域管理問題？

4. 內地的航空公司和香港的相比，在企業治理、國際化程度、業務分類和股東結構方面有何區別？試舉例說明。

**延伸閱讀**

- 肖晶、俞艷：《高鐵搶市場 民航頻停飛》，《香港文匯報》，2011-05-03  
<http://paper.wenweipo.com/2011/05/03/CN1105030002.htm>
- 《2010年民航行業發展統計公報》，中國民用航空局  
<http://www.caac.gov.cn/1/K3/201105/P020110504402578902358.pdf>
- 《改革篇：體制改革 給中國民航帶來活力》，中國民用航空局  
[http://www.caac.gov.cn/D1/SQDZT/200709/t20070930\\_8265.html](http://www.caac.gov.cn/D1/SQDZT/200709/t20070930_8265.html)
- 楊洪海、張光明：《中國民航PBN發展戰略及實施現狀》，《中國民用航空》，2010年12期，19-22頁
- 常家瑛：《八大經濟區域航空運輸市場分佈現狀及展望》，《中國民用航空》，2010年11期，25-28頁