



中國經濟發展
之天時，熱帶
島省門戶之地利，
讓美蘭機場
走向騰飛之路。



Beijing	Xiamen	15:05	26	DDU
GuangZhou		15:10	24	MAT
Shanghai		15:20	17	CHK
GuangChun	ShenZhen	15:30	30	CHK
ChengDu	Guilin	15:30	15	CHK
Yiwu	GuangZhou	15:50	16	CHK
Shanghai		16:00	29	CHK
Shanghai	GuangZhou	16:20	24	CHK
Wuhan	ShenZhen	16:25	28	
Shanghai	HangZhou	16:35	30	
Shanghai		16:40	15	





管理層討論 及分析

廣州	15:00	20	候辦	CA-3507
深圳	15:10	24	候辦	CZ-3935Gu
桂林	15:20	17	候辦	HU-77632H
廣州	15:30	30	候辦	CJ-6354CH
廣州	15:30	15	候辦	HU-7531 C
廣州	15:50	16	候辦	HU-7179
廣州	16:00	29	候辦	3Q-4386 K
廣州	16:20	24	候辦	CZ-3507
廣州	16:25	28	候辦	MU-372
廣州	16:35	30	候辦	CJ-6390 SH
廣州	16:40	15	候辦	HU-7127 CH



管理層討論 及分析

行業概況

中國航空業

在全球經濟氣氛不明朗的環境下，中國的經濟發展持續增長強勁，國內生產總值於一九九一年至二零零一年之年複合增長率達9.9%。經濟及生活水平改善，使商務、旅遊和貨物運輸的需求大幅增長，這都使空運業廣為受惠。主要原因包括經濟自由化及消費者收入提高，使航空交通變得更易負擔及更見普及。加上中國國內及國際旅遊業、國際貿易和文化交流迅速發展，全面促進民航業增長。二零零一年，中國航空客運量及貨運量分別達109,101,000,000客公里及4,370,000,000噸公里，較一九九一年迅速攀升262%及333%，是全球航空業中增長最快的國家之一。

中國航空業於近年變化巨大。二零零二年初，國務院批准航空公司合併計劃，組成以中國國際航空、中國南方航空及中國東方航空為首的三家航空集團。國內三大航空公司鼎足之格局成形，加上中央下放機場管理權後，無論航線之重整亦或國內機場之併購結合都已解除限制，使各項發展策略皆得以依市場情勢之需要而進行。此舉進一步加速了中國國內航空業的整合速度，擴大機場購併活動的空間，航空業及機場向更為現代化、市場化之方向發展亦得以預見。

早於二零零零年，海南美蘭機場即被選為中國民航機場現代企業制度改革的試點。機場在二零零零年至二零零二年期間經歷重大改革，故此，相對於其他中國機場而言，美蘭機場在現時的改革過程中有著重大的體制優勢。

海南省旅遊業

海南美蘭機場位處海南省海口市，是海南島往來國內外的最重要交通門戶。

海南島是中國境內著名的旅遊勝地，吸引中國國內及國際旅客。二零零一年，旅遊業相關收入達人民幣88億元，較二零零零年同期上升10.5%。

根據海南省旅遊局發表的二零零一年統計數字顯示，海南島的旅客人次攀升11.6%至一千一百二十萬人次。而春節、勞動節及國慶黃金周期間的旅客總數達一百三十七萬人，較二零零零年上升50.6%。海南省旅遊局預測，隨著當局推行長遠策略發展計劃，海南島成為亞洲熱帶地區旅遊勝地，預計二零零零年的訪客約達七千五百萬人次，所帶來之旅遊相關總收入約為人民幣五百五十億元。海南美蘭機場亦直接受惠於客流量屢創新高所帶來的增長。



管理層討論 及分析

於二零零二年，海南島共接待遊客超過一千二百萬人次，較去年增加7.1%。其中96.89%為國內遊客、3.11%為海外遊客。預計隨著海南省經濟進一步發展，博鳌成為國內及國際會議中心，到訪海南島的商務旅客將持續上升。

海南島是全國最大的經濟特區。農產品、海產、天然氣、珠寶、紡織品及橡膠等的外貿是該省的主要收入來源。故此除了旅客流量增加外，貨郵運輸量也在不斷上升。



業務回顧

航空業務

於二零零二年，美蘭機場的航空業務營業額為人民幣二億零九百五十四萬元，較去年上升58%。航空業務的主要收入包括：

- 旅客過港費；
- 機場管理建設費；
- 地勤服務費；及
- 飛機起降費和相關收費。

回顧年內，集團航空業務表現理想，主要由於自二零零二年一月一日起，50%之民用機場管理及建設費（「機場建設費」）（不包括旅遊發展基金之收費）獲准計入公司部分日常收入，使收入顯著上升，以及海南美蘭機場交通流量增加所致。二零零二年，海南美蘭機場（扣除二零零一年4,382架次及二零零二年9,614架次之非運輸項目）航班起降由二零零一年的49,404架次上升7%至二零零二年的52,884架次。旅客吞吐量為五百六十萬人次，增幅達10.2%。貨郵吞吐量達76,480噸，較去年增加3.9%。

除了旅客數目增加外，貨運量亦取得不俗成績。這證明海南島是一個旅遊天堂，也是一個具潛力的商貿中心。機場交通流量增加，顯示海南島成功推廣旅遊及經貿發展之餘，也印證海南美蘭機場具質素的配套設施、服務水平及極佳安全紀錄。其中，海南美蘭機場的安全紀錄乃全國最優秀的機場之一，自啟用以來，並無發生任何嚴重意外。

此外，集團預期在取得國際機場地位後，於二零零三年正式開通國際航線。隨著國際航線正式開通，海南美蘭機場的國際航班起降架次將逐步增加。由於國際航班之起降費及離港旅客所繳付之機場建設費均較本地航班高，將帶動有關收入進一步上揚。加上集團於二零零二年底成功引入策略性投資者哥本哈根機場，集團管理層相信，結合哥本哈根機場的豐富管理經驗，集團的企業形象、盈利能力及營運效率將獲得進一步的提升。



管理層討論 及分析

二零零二年航空交通流量詳情及與二零零一年的對比載列如下：

	2002	2001	變動 (%)
飛機起降架次	62,498	53,786	16.2
— 國內	60,839	52,091	16.8
— 香港 / 澳門	1,471	1,522	(3.4)
— 國際	188	173	8.7
旅客吞吐量 (萬人次)	559.3	507.9	10.1
— 國內航線	544	490	11
— 香港 / 澳門航線	13.7	16.6	(17.5)
— 國際航線	1.6	1.3	23.1
貨郵吞吐量 (噸)	76,479.8	73,621.7	3.9
— 國內	74,627.2	71,691.4	4.1
— 香港 / 澳門	1,548.3	1,681.5	(7.9)
— 國際	304.3	239.8	26.9

非航空業務

年度內，集團積極拓展非航空業務。該部份業務之營業額為人民幣七千三百九十一萬元，較去年同期增加42%。非航空業務來源主要收入包括：

- 租賃航站樓的商鋪、櫃位及辦公室；
- 飛機配餐權利、售票、保險銷售及經營貨運中心的特許經營費用；
- 廣告費；
- 商品銷售；
- 提供旅遊服務；
- 停車場收費；
- 管理費收費；及
- 其他收入。

本公司於二零零二年五月與母公司進行資產置換。完成後，集團擴大非航空業務的範疇至旅遊服務、貨運中心特許經營、免稅品及其他零售貨品銷售，以及停車場收費經營（合稱「收購資產」）。



管理層討論 及分析

收購資產中，以於二零零一年底成立的美蘭機場旅行社有限公司（「美蘭旅遊」）的表現尤見突出。美蘭旅遊提供包括往來海南美蘭機場與海口市運輸服務、預訂酒店、售賣機票和安排旅遊團等。二零零二年六月至十二月期間的有關營業額為人民幣一千零六十一萬元。

此外，在春節、勞動節及國慶黃金周假期對海南旅遊拉動下，海南海口美蘭機場免稅品有限公司（「美蘭免稅公司」）的銷售亦取得佳績。六月至十二月期間美蘭免稅公司的營業額達人民幣四百四十一萬元。

停車場收費是美蘭機場非航空業務的另一收入來源。一樓停車場地盤面積為54,183平方米，最多提供662個停車位。航站樓上層（離境大堂）有另一個面積1,440平方米的停車場，共50個停車位。二零零二年六月至十二月期間的營業額為人民幣一百四十七萬元。

集團出租航站樓的廣告位從而賺取廣告收入。截至二零零二年十二月三十一日止年度來自廣告收入為人民幣五百一十二萬元，較二零零一年度同期增幅約27%。預期隨著美蘭機場開通國際航線，將吸引更多的本地及國際企業透過機場航站樓的廣告位作推廣及宣傳。預計未來此部分業務的營業額將有所提高。

三亞機場

美蘭機場目標是結合策略性投資者哥本哈根機場的國際經驗及美蘭機場管理層本身的專長，成為一家地區性的機場管理公司。本公司於二零零二年八月與海南省三亞市擁有及經營三亞機場的三亞鳳凰國際機場責任有限公司簽訂三亞管理合同，負責三亞機場的日常管理。在美蘭機場接管後，從企業文化、管理制度、人力資源、機構編制及業務流程等方面進行整合，穩步推動整體企業經營機制的轉換，均取得滿意的效果。截至二零零二年十二月三十一日止年度，三亞機場完成的飛機起降架次為14,670架次、旅客吞吐量為1,491,558人次、貨郵吞吐量為16,486.5噸，比對去年分別增加37%、51%及70%。



管理層討論 及分析

財務回顧

資產分析

於二零零二年十二月三十一日，集團的資產總額達人民幣十七億四千四百五十萬元，較去年同期增長119%。主要增長來自美蘭機場發行H股帶來股東資金的增長。集團負債總額達人民幣三億九千八百六十萬元，較去年同期上升2%。主要原因在於新增人民幣五千萬元的國家開發銀行短期商業貸款及應付中央財政的機場建設費的人民幣一千六百三十六萬元。集團的總銀行貸款達人民幣三億一千四百萬元，較去年上升6%，主要原因是由於公司新增的貸款大於年內歸還的貸款金額所致。

成本分析

於二零零二年，集團的總營運成本為人民幣七千零四十一萬元，較去年同期增長17%。營運成本增加是由於二零零二年五月購置美蘭免稅公司及美蘭旅遊。新增業務在二零零二年六月至十二月的運營成本為人民幣八百四十萬元。行政費用為人民幣二千三百八十萬元，較去年增加85%。主要原因是年內支付母公司人民幣五百三十一萬元的綜合服務費用，支付人民幣一百四十七萬元的管理激勵報酬金，及收購美蘭旅遊及美蘭免稅公司的行政費用為人民幣一百四十一萬元。

二零零二年集團財務費用淨支出為人民幣一千八百八十二萬元，較去年同期增加7%，主要由於公司二零零一年十二月增加人民幣二千萬元的短期貸款。

流動資金及財務資源

截至二零零二年十二月三十一日止年度，本集團的流動資產淨值約達人民幣七億五千零四十六萬元（二零零一年：流動負債淨值約為人民幣一千九百五十八萬元）。本集團的流動資產包括現金及現金等價物約人民幣七億零三百七十五萬元、應收賬約人民幣二千四百一十九萬元、應收關連方款項約人民幣一億二千九百六十一萬元、存貨約人民幣二百三十萬元、預付款項、按金及其他應收款項約人民幣二千三百七十萬元。



管理層討論 及分析

截至二零零二年十二月三十一日止年度，本公司的流動負債約達人民幣一億三千三百零九萬元(二零零一年：人民幣一億一千九百零九萬元)，包括長期貸款即期部分約人民幣一千四百萬元、短期銀行貸款約人民幣五千萬元、應付賬及其他應付款合計約人民幣四千二百六十七萬元、應付機場費約人民幣一千六百三十六萬元、已收按金約人民幣三百九十四萬元、應付股息約人民幣六十七萬元、應付賬約人民幣一百三十七萬元，應付稅項約人民幣九十三萬元，以及應付關連方款項約人民幣三百一十五萬元。

現金流量

二零零二年，本集團經營現金淨流量為人民幣八千五百四十五萬元，較去年增長11%，主要是由於本集團收入增長所致。年度內，本集團的投資現金流出量為人民幣一億五千三百四十萬元，包括購買物業、廠房、設備及土地使用權的支出約為人民幣一億五千二百七十二萬元，較二零零一年度增長13.7倍。年內增長亦由於購置海南美蘭機場二期擴建所需土地使用權支出人民幣九千四百三十八萬元，支付二零零二年五月向母公司購置收購資產支出及支付聯檢大樓工程款項。

集團的資產抵押

於二零零二年十二月三十一日，本集團已把土地使用權作為國家開發銀行授予本集團長期貸款的抵押品。詳情載列於財務報表附註13。

資產負債率

截至二零零二年十二月三十一日，本集團的資產負債率（總負債對總資產比率）為18%，較二零零一年十二月三十一日的37%下降19%。顯注改善的主要原因是本公司的股東資金由於二零零二年十一月發行H股而有所增加。

外匯風險

本集團大部分收入及開支均以人民幣及美元結算。回顧年度內，本集團並無因貨幣波動而令其營運或流動資金出現任何重大困難或影響。董事相信，本集團將有充足外匯應付其外匯需要。

僱用員工、培訓及發展

於二零零二年十二月三十一日，本集團共僱用481名僱員，較二零零一年同期增加130名，而員工成本總額佔營業總額約5%，員工成本較去年增長27%。本集團按僱員的表現、資歷及當時的行業慣例給予僱員報酬，而酬金政策及組合會定期檢討。根據僱員的工作表現評估，僱員或會獲發花紅及獎金。這些都是對個人表現的獎勵。



管理層討論 及分析



購買、出售或贖回股份

自二零零二年十一月十八日上市起至本報告刊發日期止，本公司並無贖回其任何股份。本公司及其任何附屬公司概無於同期購買或出售任何本公司的股份。

或然負債

截至二零零二年十二月三十一日止年度，本集團或本公司並無重大或然負債。

策略及展望

海南省旅遊局提供的資料顯示，二零零三年春節期間國內外到訪海南省之遊客大量增加，為來年開展良好的增長契機。我們預期美蘭機場在二零零三年，仍會受惠於海南旅遊業之增長。加上取得國際機場地位將增加國際航班及旅客的數量，海南美蘭機場作為通往海南省的主要門戶，預期在二零零三年，經海南美蘭機場來往海南省之遊客將較二零零二年全年上升約達六百萬人次，處理飛機架次預期為65,800架次，至於貨運吞吐量為78,800噸。美蘭機場的盈利能力將直接受惠於其預期上升之客、貨吞吐量。

擴充經營設施

為了處理日益上升的交通流量，在二零零三年，美蘭機場將繼續其既定之擴充計劃，包括擴建航站樓及停機坪及展開建設新聯檢大樓之所需工作。其中，為應付取得國際機場地位而陸續增加的國際航班的新聯檢大樓之工作預期於二零零三年三月底完成，並將於同年五月啟用。另外，集團將於未來數年進行之擴建計劃，包括增加二十個停機位及八座航機接駁橋以及興建新貨運中心、貨機停機坪等等。

增加非航空業務之收入

集團充滿信心可繼續憑藉其航空業務穩定客源、良好往績以及具深厚發展潛力之優勢，同時汲取哥本哈根機場的成功經驗進一步發展非航空業務，擴大該部分的盈利能力。集團期望借助海南省為國內遊客重點旅遊目的地之優勢擴充旅遊服務、因應中國各類連鎖業務發展及外資在中國拓展市場之需求尋找合作及特許經營之機會、強化飛機航站樓之貨品及免稅品之銷售狀



管理層討論 及分析

況、透過國際航班增加吸引更多本地及國際品牌在海南美蘭機場刊登廣告，以擴大廣告收入等。本集團深信隨著取得國際機場地位及增加國際航班，非航空業務將取得理想表現，為集團平衡發展業務提供重要支援。

提升營運及管理效率

為達至成為地區性的機場管理公司的目標，美蘭機場將努力不懈致力改善成本結構、提升營運及管理效率以及服務質素。美蘭機場於過去一年在成本控制取得卓越佳績，管理層相信本公司成本控制之方向正確，亦反映提升整體營運效率之成果。

海南美蘭機場啟用至今，一直保持良好的飛行安全紀錄，我們有信心此卓越的飛行安全紀錄得以繼續保持。隨著交通流量之增加，美蘭機場將全力加強機場飛機升降管理之效率及水平，力求精益求精，為來往海南美蘭機場之航班提供更安全、更暢順的航空起降服務，配合美蘭機場長遠發展成為機場管理公司之目標邁進。



擴大集團營運規模

本集團將積極物色與其他機場進行購併的機會，從而取得更多收入及盈利增長，及達至規劃、採購及服務方面的經濟效益。

本集團的策略投資者哥本哈根機場是歐洲四大上市機場公司之一，擁有豐富機場購併經驗，旗下共經營包括哥本哈根機場等十三個機場，每年旅客總吞吐量超過三千三百萬人次。哥本哈根機場投資美蘭機場後，已委任一名高級管理層加入美蘭機場董事會參與機場的日常行政及營運工作。此外，本集團

與哥本哈根機場之附屬公司Copenhagen Airport Development International A/S ("CADI") 所簽署的十年技術服務協定，促使該公司向美蘭機場提供有關機場容量及擴張、機場運作及商業發展等顧問服務，有助本集團不斷改善運作。

作為中國增長最迅速的地區性機場公司之一，美蘭機場將糅合哥本哈根機場之管理經驗，提高本公司之管理水平，改善服務及優化機場之營運流程。

本集團將依循成為地區性機場管理公司的目標前進，並將利用二零二零年十一月發行H股集資所得，陸續落實本集團既定計劃及實行以業務發展增長為目的的策略，為股東帶來更佳的回報。

