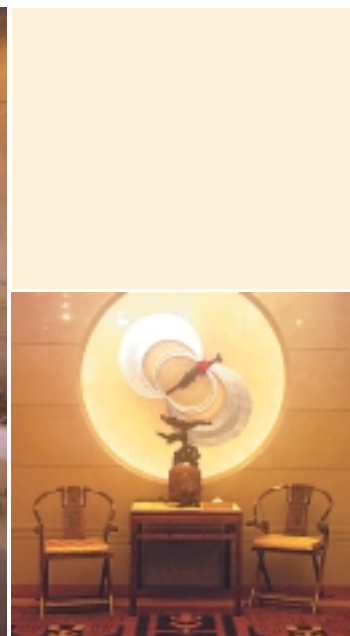


管理層討論及分析



中國航空業

二零零六年，中國經濟持續增長帶動商務、旅遊等快速增長，中國航空市場持續出現加速增長的態勢，航空已經成為國內快速交通運輸的首要選擇，中國航空行業正在進入一個快速發展的黃金時代。在「十一五」期間，中國將投入約1,400億元人民幣用於機場建設，二零零六年，中國政府簽下300多架飛機訂單，這都將為民航業的發展創造有利條件。在中國航空運輸整體快速發展的同時，支線航空運輸也具備一定基礎，並呈加快發展趨勢，尤其是在西南、西北、華北和新疆地區，以及長三角、珠三角等區域，支線航空運輸尤為活躍。

面對連續幾年大漲的航空燃油價格，中國民用航空總局（「民航總局」）已出台相關政策，保證了航空公司的平穩過渡。而近期國際油價已出現見頂回落的情況，有望逐步回歸正常水平，航空行業最困難的階段行將結束，航空行業的毛利率水平將逐步轉好。人民幣升值長期穩定上升已經是必然趨勢，對擁有巨大外資負債的航空類上市公司是利好的消息。

隨著國內及國際航空運輸市場的逐步開放，國內航空公司將面臨更激烈的市場競爭；國內航空運輸市場的開放，各航空公司可以獲得更多的航線准入機會，擴張勢力範圍，但同時也意味著原來相對壟斷的熱門航線也會有更多的競爭者加入。在激烈的競爭環境下，為降低經營成本、提高運營效率，預計未來航空公司間整合與併購將更加頻繁。



海南省作為中國開放航權的試驗田，航權開放一直得到中國民航總局與海南省政府的大力支持。二零零六年，民航總局充分肯定了海南省航權開放所取得的成績，同時放寬了海南省有關中途分程權政策。同時，海南省政府也加快了航權開放的步伐，出台了多項優惠政策，大力宣傳和促進航權開放。二零零六年海南國際地區航線航班量大幅度增加，新增多家境外航空公司執飛海南國際航班，實現了中途分程權的零突破。

二零零七年三月三十日，海南省航權開放辦公室正式宣佈海南開放航權航路調整問題已得到解決，海南國際航路終於實現了「南面開口，北面開放」的目標，即從海南本島上空開闢一條南下通道，對接南海上空的國際航路和北部灣上空的國際航路，並對境外航空公司開放北上部分航路，標誌著海南將擁有中國最開放的天空。

本集團相信，海南省日益完善的航權開放政策將吸引越來越多的國內外航空公司開飛海南航線，以及更多的國際旅客前來海南旅遊或投資。

海南省旅遊業

海南島旅遊市場秩序經過近兩年的整頓，信心正在逐步恢復。二零零六年，海南省航權開放的優惠政策及海南旅遊對國際市場的大力宣傳，前來海南的國際遊客比二零零五年增加約42.8%。海南旅遊已實現了由觀光向休閒度假的轉變，旅遊產品也開始從低檔次消費向中高檔次消費過度，陽光島高爾夫運動倍受推崇。此外，海南省積極舉辦的歡樂節、環島自行車賽等大型文化體育活動，也有效宣傳了海南島「健康、陽光」的美麗形象，大大提高了海南的知名度，從而帶動了海南島國內、國際旅遊市場的發展。



管理層討論及分析

業務回顧

航空業務綜述

二零零六年，本集團受航空公司進行戰略重組和佈局調整、海南開展旅遊市場整治及粵海鐵路開通與三亞鳳凰機場的崛起造成旅客分流的影響，生產運營指標再度小幅下滑。

二零零六年航空交通流量詳情及與上一年的對比載列如下：

	二零零六年	二零零五年	變動(%)
飛機起降架次	61,738	68,879	-10.4%
其中：國內航線	58,905	66,383	-11.26%
香港／澳門航線	1,646	1,562	5.38%
國際航線	1,187	934	27.1%
旅客吞吐量（萬人次）	666.8	702.7	-5.1%
其中：國內航線	639.71	680	-5.93%
香港／澳門航線	13.06	14	-6.7%
國際航線	14.03	8.7	61.3%
貨郵行吞吐量（噸）	97,641.1	94,728.9	3.1%
其中：國內航線	93,775	91,217.7	2.8%
香港／澳門航線	1,614.6	1,938	-16.7%
國際航線	2,251.5	1,573.2	43.1%

預計二零零七年本集團國際航班及國際旅客數量將會保持持續穩定的增長。由於市場環境的影響，本集團二零零六年的航空業務收入為人民幣230,756,000元，較去年同期下降7.1%，詳情如下：

	金額 (人民幣千元)	較上年變動 (%)
旅客服務費	89,005	-6.7
飛機起降及相關收費	41,044	-2.9
機場費	80,564	-5.6
地面服務費	20,143	-20.7
航空業務總收入	230,756	-7.1

新國際航線開通情況

二零零六年，借著海南省航權開放的契機，美蘭機場的國際及地區航線旅客持續穩步增長。本年度內，本集團成功引入首家國外低成本航空公司—新加坡欣豐虎航空公司，開通了每天一班海口—新加坡往返航班；同時，香港港龍航空首次順利執飛「香港—海口—三亞—香港」航線，標誌著中途分程權零突破。迄今已有11家國內外航空公司開通了以海南美蘭國際機場為出發／到達地的9條國際／區域航線，通達香港、澳門、新加坡、泰國、馬來西亞、韓國及日本等地。

積極引入低成本航空公司

二零零六年，受航權開放和旅遊業蓬勃發展的影響，國內的低成本航空公司如雨後春筍般出現。本集團不失時機地啟動了「低成本航空公司引入」的研究項目，並致力於吸引這些航空公司在海口設立外站基地。目前，春秋航空、東星航空、奧凱航空、新加坡欣豐虎航空公司等國內外低成本航空公司均開通了往返海口航線，運營情況良好。

二零零七年三月二十五日至二十七日，本集團成功舉辦了二零零七年區域亞洲航線發展論壇，海口成為中國第一個舉辦國際級航線會議的城市。在這次論壇上，本集團充分利用東道主的天時地利，向亞太地區及歐洲的航空公司積極宣傳海南航權開放政策及航線補貼辦法，推介海南省豐富的熱帶旅遊資源，引起了眾多航空公司的濃厚興趣。本集團相信此次論壇的成功舉辦，將進一步推動海南省航權開放的進程，在提高美蘭機場國際知名度的同時，將吸引更多的國際航空公司開飛海口航線。

非航空業務綜述

二零零六年，本公司借鑒國外機場商業開發的先進經驗，建立了適應機場發展要求的商業開發模式，按照「經營性資源面向市場求發展」的思路，積極推進業務外包工作，非航空業務收入取得穩定的成績。非航空業務收入為人民幣103,619,000元，較去年增加19.8%，收入增加是因為機場航站樓二期工程建成投入使用，商業面積擴大，Duty Free Shoppers Hong Kong Limited（「DFS」）業務全面展開，取得DFS的特許經營收入增加。詳情如下：

	金額 (人民幣千元)	較上年變動 (%)
零售業務	9,509	-6.4
特許權費收入	27,769	73.8
航站樓商業租賃業務收入	17,942	8.9
旅遊服務收入	20,485	5.3
廣告收入	12,008	31.1
停車場收費	5,101	-4.2
其它收入	10,805	8.8
非航空業務總收益	103,619	19.8

管理層討論及分析

商業開發

二零零六年，本集團與國際知名的Select Service Partner（「SSP」）和DFS零售商的合作已步入正軌，完成了自營向特許經營模式轉變，實現了機場商業管理的統一化、專業化。通過簽訂有保底租金的合同，一方面本集團在營業額下降時能夠有固定金額的收入，另一方面還可以在營業額提高時按比例獲得額外的收益，從而有效地減少了生產量下降所帶來的損失，並降低經營風險。

海南美蘭國際機場旅行社有限公司（「美蘭旅遊」）提供包括往來美蘭機場與海口市區的旅客運輸、酒店預訂、機票售賣和旅遊接待等服務，並積極開拓更多短線旅行團，但由於受航空運量的減少，為保證本集團收益的穩定性，於二零零六年，旅遊運輸業務已外包給幸運國旅經營，由其向本公司繳納特許權費，並按經營利潤比例分成，獲得額外收益。二零零六年，本集團旅遊收入為人民幣20,485,000元，另外，幸運國旅繳納的特許權費為人民幣583,000元。

停車場

停車場收費是本集團非航空業務的另一主要收入來源。二零零六年營業額為人民幣5,101,000元。

廣告經營

二零零六年，本集團以海南舉辦博鰲亞洲論壇、兩岸農業合作論壇等重大活動為契機，加大廣告資源推介力度，構建完善銷售網絡，與美林亞太集團、上海寶名集團、中國石油天然氣股份有限公司等30多家客戶簽訂了廣告合同。截至二零零六年十二月三十一日止年度來自廣告業務的收入為人民幣12,008,000元，較二零零五年度增加約31.1%。

本集團截至二零零六年十二月三十一日止年度來自零售業務的收入為人民幣9,509,000元，較上年同期下降6.4%。主要原因是二零零五年四月國內免稅商場由DFS承包經營，本公司取得DFS的特許經營收入，二零零五年前三個月零售業務收入來自國內，國際免稅商場總收入，自二零零五年四月至二零零六年十二月該零售業務收入僅來自於國際免稅商場。

特許權費收入

本集團截至二零零六年十二月三十一日止年度來自特許權費的收入為人民幣27,769,000元，較上年增長73.8%，主要原因是機場航站樓二期工程建成投入使用，商業面積擴大，DFS業務全面展開，取得DFS的特許經營收入大幅增加。

財務回顧

資產分析

於二零零六年十二月三十一日，本集團的資產總額為人民幣1,870,351,000元，較上年增長8.9%，主要原因是二零零六年經營成果帶來股東權益的增加。

成本分析

本集團二零零六年全年運營成本為人民幣125,250,000元，較上年增加人民幣26,110,000元，增長26.3%，主要是由於機場航站樓二期於本年度投入使用導致折舊費用增加；行政費用為人民幣61,528,000元，較上年減少人民幣644,000元，下降1%。

資本結構

本集團盡力維持適當的股本和負債組合，確保具備有效的資本結構以降低資本成本。於二零零六年十二月三十一日，本集團總負債約為人民幣207,496,000元，比上年增長16.97%。主要原因是本年增加應付航站樓二期擴建工程款人民幣約66,000,000元。

現金流量

截止二零零六年十二月三十一日止年度，本集團經營活動的現金淨流入為人民幣173,860,000元，較上年增長43%，主要是由於收回二零零四年九月至二零零五年十二月期間的機場建設費人民幣113,000,000元而導致經營活動的現金流入的增加；在本年度內，本集團的投資現金淨流出為人民幣47,228,000元，主要是集團航站樓擴建工程的資金投入。

金融來源

於二零零六年十二月三十一日，本集團的金融來源主要由銀行貸款、現金和銀行存款組成，這些金融工具的主要目的是為集團的運作籌集資金。另外，本集團還有來自日常經營的其它金融工具，諸如應收賬款及應付賬款。

資產負債率

於二零零六年十二月三十一日，本集團的流動資產總額約為人民幣616,809,000元，資產總額約為人民幣1,870,351,000元，流動負債總額約為人民幣163,016,000元，負債總額約為人民幣207,496,000元。於二零零六年十二月三十一日，本集團總負債與總資產比率為11.1%（二零零五年十二月三十一日：10.3%）。

外匯風險

除購買部分設備、服務是以美元交易外，本集團的業務主要以人民幣進行。H股股東的股利分配以人民幣公布，並以港幣支付。於二零零六年十二月三十一日，本集團所有的資產及負債除人民幣753,000元現金及現金等價物以港幣及美元訂值外，其它均以人民幣訂值。人民幣的匯率變動對集團的經營成果影響有限。

集團的資產抵押

本集團的經營收入包括機場建設費管理費留成的收費權作為本公司從國家開發銀行借入長期借款人民幣53,000,000元的抵押擔保。

或然負債

於二零零六年十二月三十一日，本集團或本公司沒有重大的或然負債。

購買、出售或贖回股份

於二零零六年十二月三十一日，本集團或本公司無購買、出售或贖回任何本公司股份。

管理層討論及分析

僱用員工、培訓及發展

於二零零六年十二月三十一日，本集團共僱用676名僱員，較上年減少15人，主要是本集團進行精簡架構及進行人員優化所致。而員工成本總額佔營業總額約11%。員工成本較上年增長5.5%，主要是因為人員正常晉升所帶來的成本增加。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，而本集團會定期檢討酬金政策及組合。僱員依其工作表現評估，有機會獲發花紅及佣金。

養老保險金

本公司及其子公司須參與由當地政府機構管理的養老保險計劃。相關地方政府須承擔該等退休僱員的退休金責任。本集團須為擁有中國永久居民資格的僱員提供其薪金20%的供款。本集團於截至二零零六年十二月三十一日止年度的退休金供款約為人民幣4,000,000元（二零零五年：人民幣3,530,000元）。

其它資料

除上述以外，於二零零六年本集團於有關聯交所證券上市規則（「上市規則」）附錄十六第32段所列事宜的其它資料上並無重大變化。