

民航行业标准规划前瞻 ——中国民航发展大趋势

綦琦◎著



国防工业出版社
National Defense Industry Press

民航行业标准规划前瞻

——中国民航发展大趋势

綦琦 著

国防工业出版社

·北京·

内 容 简 介

本书参考民航“十三五”规划的布局逻辑谋篇,结合笔者近十年着重跟踪和潜心研究的方向,选取形势、安全、战术、标准、人本、创新、价值、辐射、改革共九个关键词,较系统性地阐述了笔者在行业发展环境、民航持续安全、发展内在逻辑、运输标准制定、服务提升路径、民航供给侧改革、通用航空发展、机场战略价值、全面深化改革的主要思想和研究成果,涵盖了民航软科学研究的主要方向,力争填补在中国民航发展趋势领域系统性研究的空白。本书另一大特色是紧跟中外民航行业最新发展趋势,以全新视角、创新逻辑、独到见解阐释笔者对中国民航发展大趋势的深入研究,为中国民航行业标准规划做好前瞻工作。

本书可作为民航各级管理部门、航空公司、民航机场、科研院所、行业院校等民航从业者把握中国民航最新发展脉络的读物,也可作为民航相关单位深入学习民航“十三五”规划的辅助参考资料。

图书在版编目(CIP)数据

民航行业标准规划前瞻:中国民航发展大趋势/綦琦
著. —北京:国防工业出版社,2016.6
ISBN 978-7-118-10943-6
I. ①民… II. ①綦… III. ①民用航空—交通运输
业—经济发展—研究—中国 IV. ①F562.3
中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第131585号

※

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路23号 邮政编码100048)

北京嘉恒彩色印刷有限责任公司

新华书店经售

*

开本 710×1000 1/16 印张 10 $\frac{3}{4}$ 字数 195千字
2016年6月第1版第1次印刷 印数 1—2000册 定价 58.00元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

前 言

因势利导方能与时俱进,顺势而为方能事半功倍。2016年是中国民航“十三五”规划的开局之年,也是民航强国全面强化基础阶段的攻坚之际。作为国民经济发展战略性行业,民航业科学、快速、健康的发展势必将为正在全国范围开展的全面深化改革、经济结构转型、供给侧结构性改革,以及全面建成小康社会、实现“两个百年”发展目标发挥支撑、带动和引领作用。

在依法治国、依法行政的大背景下,中国民航急需根据新时期、新环境、新要求做好顶层设计,特别是民航行业管理机构应该在明确事权的基础上加快推进民航行业标准的规划、修订、编制工作。遵循行业发展规律、符合行业阶段特征、体现行业迭代趋势的民航行业标准必将成为加速实现中国由民航大国向民航强国这一质变的助推器,也必将成为夯实民航强国基础、全面强化民航内涵建设的重要抓手。对未来十年乃至更长时期中国民航发展趋势的准确研判将是做好民航行业标准顶层设计的关键。

近些年,随着民航局更加重视和加大在科研领域的投入,民航科研能力获得了极大提升,也取得很多可喜成绩,但大多集中在适航、空管、安全、维修等方向,以宏观环境分析、行业发展趋势等为代表的民航软科学方面成果不多,民航科研院所和高校的行业智库角色相对缺位。笔者利用自己微薄的学识,力争在此方面做一些抛砖引玉的尝试。

本书参考民航“十三五”规划的布局逻辑谋篇,结合笔者近十年着重跟踪和潜心研究的方向,选取形势、安全、战术、标准、人本、创新、价值、辐射、改革共九个关键词,较系统性地阐述了笔者在行业发展环境、民航持续安全、发展内在逻辑、运输标准制定、服务提升路径、民航供给侧改革、通用航空发展、机场战略价值、全面深化改革九个领域的主要思想和研究成果,涵盖了民航软科学研究的主要方向。

本书由广州民航职业技术学院慕琦副教授执笔著述,并负责全书的统稿和整理,其中三亚航空旅游职业学院马广岭教授参与了第四章部分内容的编写,中国民航大学欧阳杰教授参与了第八章第一节的编写。

本书在著述过程中参考了众多相关内部资料,并得到中国民用航空局、国际航空运输协会、中国航空运输协会、中国南方航空公司、深圳航空公司、九元航空公司、中国民航报社、中国民用航空杂志社、民航资源网等有关部门领导、专家的大力支持,在此一并致谢!还要特别感谢广州民航职业技术学院吴万敏校长在百忙之中审读了本书。

感谢帮助过、鼓励过我的所有人,正是因为有你们,我才会鼓起勇气在我投身民航工作的第十二个年头著述我人生中第一本专著。感谢广州民航职业技术学院给我提供了事业发展的优秀平台,感谢中国民航,感谢这个时代,让我参与、学习、思考了更多,让我拥有了更丰富的人生阅历并借此实现了人生价值。最后,还要感谢我的父母、妻子和女儿给予我的理解、鼓励和支持。

谨以此书,献给你们!

綦琦
2016年4月
于广州

目 录

导言 民航强国全面强化基础阶段的总体构想	1
一、持续推进民航强国战略,全面满足小康社会需求	1
二、努力夯实民航强国基础,着力谋划三条发展路径	2
三、切实发挥行业战略价值,重点培育五大行业理念	2
第一章 形势:中国民航 2016 年度发展环境解析	4
一、民航发展环境之政治因素	4
二、民航发展环境之经济因素	5
三、民航发展环境之社会因素	6
四、民航发展环境之技术因素	7
五、民航发展环境之环境因素	8
第二章 安全:积极应对民航的“达摩克利斯之剑”	9
第一节 全球民航安全局势分析	9
一、21 世纪全球民航业之殇	9
二、全球民航业加大航空安全风险防范措施	11
第二节 中国民航加强安全管理在路上	13
一、21 世纪中国民航业之痛	13
二、中国民航业推动航空安全的措施及成效	14
第三节 构建民航持续安全体系	15
第三章 战术:厘清民航发展的内在逻辑	17
第一节 基于“一带一路”战略的全球航线网络重构	17
一、“一带一路”为民航全球化战略指明方向	17
二、构筑“空中一带一路”的有效路径探讨	19
第二节 基于互联网思维的航空货运战术创新	20
一、我国航空货运企业发展困境分析	20

二、互联网思维下航空货运战术创新	20
三、实现创新模式路径探讨	21
第三节 民航客票销售渠道解析及趋势研判	22
一、我国民航客票销售渠道解析	23
二、我国民航客票销售渠道趋势研判	26
第四章 标准:民航运输质量提升的路径选择	31
第一节 民航运输标准体系建设现状	31
一、民航运输国内标准体系建设概况	31
二、民航运输国际标准体系建设概况	32
三、我国现行民航运输标准体系存在的主要问题	32
第二节 民航运输标准体系构建思路	33
一、标准体系建设的指导思想与原则	33
二、标准体系建设目标及构想	34
第三节 民航基本要求标准体系设计	35
一、基本要求标准体系框架	35
二、基本要求标准体系及规划标准需求分析	36
第四节 民航旅客运输标准体系设计	40
一、民航旅客运输业务流程分析	40
二、民航旅客运输标准体系框架	41
三、民航旅客运输标准体系	41
四、规划民航旅客运输标准的新建需求分析	46
第五节 民航货物运输标准体系设计	57
一、民航货物运输业务流程分析	57
二、民航货物运输标准体系框架	58
三、民航货物运输标准体系	58
四、规划民航货物运输标准的新建需求分析	62
第六节 民航客货运输标准体系建设实施方案	69
一、民航客货运输标准体系管理机构建设	70
二、民航客货运输标准体系运行机制建设	71
三、标准体系管理和监督体系建设	71
四、标准体系实施人才培养和选拔体系建设	72
五、民航客货运输标准资源服务平台建设	73

第五章 人本:主观能动性是提升服务的法宝	74
第一节 论人在提升民航服务质量中的决定性作用	74
一、全面提升民航服务质量是社会发展的要求	74
二、标准化服务体系构建与落实缺失的矛盾	75
三、基于人本理念的民航服务质量提升路径	76
第二节 提升航班延误服务质量的“白金模式”	77
一、提升航班延误服务质量可以创造价值	77
二、提升航班延误服务质量路径思考	78
三、提升航延服务质量的软件保障——民航一线员工	79
四、提升航班延误服务质量的硬件支持——智能机场	80
第三节 “协同模式”——美国西南航空高效率运营揭秘	81
一、协同及系统协同思想	81
二、西南航空的成功与挑战	82
三、“西南模式”的标志性特征	83
四、解密西南航空的成功密码	85
五、“协同模式”带给航空公司管理的启示	87
第六章 创新:推动民航服务的供给侧改革	89
第一节 我国航空市场供给侧结构性改革路径展望	89
一、民航局管理地位改变或加速供给侧改革步伐	89
二、推动国际化和大众化战略或成为民航供给侧改革的方向	90
三、“航空+”发展理论落地或助力民航战略作用发挥	90
四、航空产品倒逼式创新或重构新型共赢销售模式	91
五、民航核心资源市场化配置或引发航企资产增值	92
第二节 以市场为导向的民航资产重组“2+1”战略构想	93
一、民航资产重组的必要性	93
二、民航资产重组的路径设计	93
三、民航资产重组的意义	94
四、民航资产重组的可行性	95
第三节 我国低成本航空运营模式解析及趋势研判	96
一、中国低成本航空的“拓荒牛”——春秋航空	96
二、我国发展低成本航空的战略价值	98

三、我国发展低成本航空之“围城”	99
四、中国特色低成本航空的发展路径探究	101
第四节 航空公司未来的金矿——辅助性服务	102
一、培养航空公司和消费者的“裸航”思维	103
二、透视航空运输旅客需求的新特征	105
第七章 价值:将通航打造成民航增长第二极	109
第一节 通用航空发展的全方位战略价值须重新审视	109
一、有效增加国内飞行人才数量	109
二、增强国家应急救援能力	110
三、构建城市公共保障力量	110
第二节 浅析通勤航空模式的市场价值	110
一、通勤航空模式特点浅析	111
二、通勤航空模式的市场价值	112
三、如何释放通勤航空模式的市场价值	114
第三节 基于金融视角的通用航空发展思路创新	115
一、通用航空产业投资价值分析	115
二、金融视角下价值发掘和模式创新总体思路	116
三、存量公务机的价值发掘和新模式思考	117
四、通航企业科研能力的价值发掘和新模式思考	118
五、通用机场省内航线网络的价值发掘和新模式思考	119
六、民用直升机的厂商回购价值发掘和新模式思考	119
七、航空器第三方评估业务价值发掘和新模式思考	120
第四节 商业直升机航空医疗救援的战略价值分析	120
一、HEMS 体系是大中城市现代化的必然要求	121
二、国外研究显示商业化是 HEMS 的发展趋势	121
三、金融机构需认清 HEMS 商业化的潜在价值	122
第八章 辐射:充分发挥机场的潜在战略价值	124
第一节 关于完善国家级机场布局体系的创新思考	124
一、我国机场规划的方法及特点	124
二、我国机场规划和建设新态势	125
三、我国国家级机场布局规划的总体原则	126

四、我国国家级机场布局规划的战略新思路	127
五、我国国家级机场布局规划实施的主要举措	129
第二节 发展临空经济,凸显民航战略属性	130
一、临空经济基本理论初探	131
二、临空经济区重要战略价值解析	132
三、“五位一体”的我国临空经济发展思路	132
四、我国临空经济区发展路径	133
五、我国临空经济发展趋势展望	134
第三节 基于人本理念的 O2O 智能机场模式浅析	135
一、智能机场的现实意义	135
二、智能机场的模型规划	136
三、智能机场的功能设计	137
第九章 改革:发掘中国民航发展新引擎	139
第一节 民航市场化改革的历程及启示	139
一、民航初创期的市场基因	139
二、民航发展期的企业化实践	140
三、市场化改革铸就的民航大国	141
四、民航市场化实践对全面深化改革的启示	143
第二节 民航全面深化改革的目标研判	144
一、民航市场现阶段的竞争格局分析	144
二、民航生产要素市场分析之空域	145
三、民航生产要素市场分析之飞机和航材	146
四、民航生产要素市场分析之航油	146
五、民航生产要素市场分析之销售渠道	147
第三节 民航改革实践的战术思路探讨	148
一、战术思路之一:全力打造民航全产业链	148
二、战术思路之二:大力发展通用航空业	149
三、战术思路之三:鼓励服务和金融创新	150
附录 1 基本要求标准体系结构表	151
附录 2 民航旅客运输标准体系结构表	154
附录 3 民航货物运输标准体系结构表	157
参考文献	161

导言 民航强国全面强化基础阶段的总体构想

2012年国务院颁布《关于促进民航业发展的若干意见》，其中明确指出：“民航业是我国经济社会发展重要的战略产业。”时值民航统筹制定行业“十三五”规划之际，深入思考民航如何更好地、主动地、负责地发挥好其战略价值更具现实意义。思考中国民航发展应始终坚持国家战略高度和全球视野格局，应充分结合我国建设民航强国的阶段性特征，应更加重视以创新思维解决现有问题。中国民用航空局（以下简称民航局）将“十三五”时期的行业工作重心定位在实现民航强国全面强化基础的阶段。我们认为中国民航需做到在坚持不懈、毫不动摇地抓好航空安全的基础上，服务好一个战略目标、规划好三条发展路径、培育好五大发展理念。

一、持续推进民航强国战略，全面满足小康社会需求

伴随全面建成小康社会的临近，人民群众收入日益提高，航空产品消费需求将日益增加。预期关注乘机出行安全、希望获得低价产品、期待快捷通达世界将成为新时期消费者对民航运输的基本需求。竭尽全力满足需求，中国民航责无旁贷。早在2008年，民航局提出全面推进建设民航强国的战略构想并根据国民经济和社会发展以及参与国际竞争的需要，提出“持续安全战略、大众化战略、全球化战略”的建设民航强国的三大战略。全行业把落实这三大战略作为推进民航强国建设的重要抓手并取得了阶段性成效。持续安全要求始终把安全工作放在第一位，做到强化职责、提升素质、完善法规、改进监管、改善设施装备、提高管理水平。例如：中国民航在“十二五”期间取得了民航飞行百万小时重大事故率为0.03%（同期世界平均水平为0.2%，美国为0.1%），百万架次重大事故率为0.07%（同期世界平均水平为0.39%，美国为0.19%），亿客公里死亡人数为0.0016%（同期世界平均水平为0.01%）的骄人成绩，实现了行业持续安全发展；大众化要求民航从提供高端性消费向兼顾满足大众经济型消费延展，让更多人能够享受到安全、便捷、经济的航空服务。例如：中国民航在“十二五”期间市场化改革加速，多种形式资本参与民航发展，鼓励低成本航空模式发展壮大；全球化要求充分以航空公司为代表的行业主体利用全球化市场、全球化资源，重点加大力度“飞出去”，为群众出境旅游、国家对外贸易和国际政治交往的总体战略服务。例如：我国四大航空集团在“十二五”期间的国际战略各具亮点，成绩斐然。总而言之，民航强国战略不仅是中国民航行业发展的内在需要，更是全面满足新时期消费者和国家对民

航服务保障能力的外在要求。

二、努力夯实民航强国基础,着力谋划三条发展路径

依据民航局最新提出的民航强国的“两步走”的战略目标要求。第一步,2016年到2020年为全面强化基础阶段,预期到2020年民航强国初步成形;第二步,2020年到2030年为全面提升阶段,预期到2030年,全面建成安全、高效、优质、绿色的现代民航体系,成为全球公认的民航强国。根深方能叶茂,要想结出硕果,夯实基础至关重要。纵观国内外政经局势,国民经济发展的新常态要求中国民航在谋划自身发展路径时,务必要审时度势,务必要与时俱进,务必要将行业发展置于国家战略高度。笔者认为,应重点谋划和深入研究以下三条可靠的、科学的、务实的发展路径。

第一,落实行业全面深化改革,坚决根治掣肘民航可持续发展的体制机制顽疾。发挥市场在资源配置中的决定性作用,这是全面深化改革的最终目标。具体到民航业,凡是影响、限制甚至阻碍民航各项资源通过市场机制配置的原有体制机制都应该废弃、修订及革新。要彻底改变现有故步自封的坏风气,切勿一味强调民航的行业特殊性,为延续顽疾、不改革找理由和借口。深化改革是夯实民航强国基础的动力源泉。

第二,构建依法依规行政思维,通过修订法律法规理清民航各级管理机构和部门的事权责权。法规留存的依据是行业必需、管理必要、可量化、可执行,通过法律的形式明确各级民航行业管理机构的事权和责权,并最终实现全行业的依法依规行政。应以推动《中华人民共和国民用航空法》全面修订为契机,对现有的各项民航行业法律法规进行逐一清理,该废的废、该删的删、该补的补、该立的立,为实现民航强国搭建起必要的也是必需的中国特色民航行业法律法规体系。在不涉及安全问题的前提下,民航行业所涉及法律法规应向社会公示,最大限度发挥舆论的监督功能,利用外部力量更好地敦促民航各级管理部门依法依规行政。依法依规是夯实民航强国基础的行政边界。

第三,根据巡视反馈切实做好整改,根除共生性腐败危害。2015年中央组织开展的专项巡视是对民航系统的“体检”,查出了不少“病灶”甚至“毒瘤”,特别是个别人利用民航核心资源的分配职能搞权力寻租,行业性腐败问题严重。民航系统清正廉洁、真抓实干、勇于担当的干部队伍是实现民航强国战略的重要组织保障。民航各级管理机构和部门应以巡视整改工作为契机,力争在短时间内为实现民航强国战略打造出一支政治过硬、作风优良、业务精干的干部队伍。

三、切实发挥行业战略价值,重点培育五大行业理念

“创新、协调、绿色、开放、共享”的五大发展理念是全面建成小康社会的思想内核,牢固树立并切实贯彻这一内核,关系我国发展全局,事关“十三五”乃至更长

时期我国发展思路、发展方式和发展着力点,国家如此,民航亦然。民航应在夯实民航强国基础的同时,将五大发展理念同行业发展实际有机结合,力促形成兼具全局思维、行业特征、时代特色的全新民航发展理念。

第一,培育创新理念,民航需秉承创新基因,促进行业“持续安全生态系统”形成。民航将主要精力集中于保障飞行安全,这是真正切中了民航行业管理的“命脉”并且取得了一些可喜成绩。但是安全工作无止境,还需要在工作方式和方法上持续创新,力争构建起一套遵循民航安全运输客观规律的,可实现良性循环和内生动力的“持续安全生态系统”,变目前的外部安全管理压力为理想的内生安全需求动力。

第二,培育协调理念,民航需突出统筹协调,助力国产大飞机成为中国制造新名片。大型客机研发和制造能力是衡量一个国家航空水平的重要标志,也是一个国家整体实力的重要标志。以大飞机为代表的高端装备制造业已经上升为国家战略。民航作为大飞机的能否顺利进入市场的“裁判员”理应协调各方资源,为指引并加速大飞机适航取证做出自己最大的贡献。

第三,培育绿色理念,民航需倡导绿色出行,鼓励并支持机场实施绿色环保项目。绿色中国、美丽中国是全面实现小康社会的重要指标,民航理应在倡导全社会投身环保领域做出表率。虽然航空器的降低能耗还要依靠航空发动机技术的革命性飞跃,但鼓励并支持机场做好节能减排工作、倡导绿色环保是民航不可推卸的责任。通过采用机坪车辆设备电动化、航站楼建设低碳化、开发消费者旅行碳中和产品等具体举措,努力塑造民航业的绿色环保形象。

第四,培育开放理念,民航需探索资源开放,通过市场化手段配置民航核心资源。当各方想方设法为实现民航强国出谋划策时,恰恰忽视了最行之有效的办法——推动航空资源供给全面开放。正所谓“不经历风雨怎么见彩虹?”,没有经过激烈行业竞争的洗礼,是不会练就出能担当民航强国重任、有较强竞争优势的世界级民航企业。可以参考美国20世纪70年代推出的航空公司放松管制法的经验,积极推动航空市场准入、机场时刻分配、运输保障能力等民航核心资源稳步、科学地市场化改革,最大限度地发挥“看不见手”的功能和作用。

第五,培育共享理念,民航需培育共享思维,引导临空产业发展助力地方经济转型。民航是社会经济效益外溢性极强的行业,它能高效地将自身发展经济成果以近八倍的增量共享到其所在区域。近年兴起的大力发展临空产业的热潮,正是地方政府读懂民航业辐射能力强、有助经济转型战略性的明智之举。除此之外,民航业应本着普惠更广大人民群众的理念,通过转变运营模式和提升管理效率,切实将航空运输产品的价格降下来,让更多人共享中国民航发展的成果。

民航强国战略的如期实现需要全体民航人秉持五大行业发展理念,沿着三条发展路径,为达成全面建成小康社会的目标知难而进、奋勇前行。

第一章 形势：中国民航 2016 年度 发展环境解析

因势利导方能与时俱进，顺势而为方能事半功倍。何为“势”？形势、情势。何为中国民航之“势”？中国民航的形势和情势，通俗而言就是民航发展情况、环境。能准确分析和展望中国民航大趋势的前提是对行业未来发展环境的精准研判，借此做到洞悉民航即期环境，掌握行业发展规律，力争做到未雨绸缪。笔者在此解析民航发展之“势”——中国民航 2016 年度发展环境解析。随着国内外政经环境的激烈变动，中国民航发展环境发生重大变化，逐步形成民航发展外部环境的新常态。笔者运用斯蒂芬·萧在其所著的《航空公司市场营销与管理》一书中阐述的 PESTE 模型，分别从政治、经济、社会、技术和环境五个发展环境维度，深入解析 2016 年中国民航发展所处的外部环境。

一、民航发展环境之政治因素

1. 十八大以来逐渐形成的政治新环境

十八届三中全会开启的全面深化改革更是直接影响并决定着未来中国经济各个领域和层面的发展方向和进程。作为与经济发展关联度性极强的民航业，在我国现行的政治直接指导经济发展的体制下，民航行业发展特别是民航市场竞争参与主体应密切关注政治环境的新动态，准确研判政治新环境对未来中国民航市场需求变化的新影响。

2. 以“八项规定”为代表的政务出行新标准

目前，在全国推行以“求实、为民、清廉”为主题的群众路线实践活动，通过活动的扎实推广、狠抓实效和持续开展，全国政经领域清风拂面。这在很大程度上影响甚至改变了政商务航空产品的市场需求。自 2008 年全球经济危机以来，我国民航运输企业逐渐探索出产品高端化这一生财之道，但是随着 2013 年以来的系列“新标准”抑制了某些特殊群体对头等舱和公务舱的两舱产品需求，甚至头等舱消费已经成为一种“奢靡之风”的突出表现。南航在 2014 年率先在国内航线改名降舱就是很好的佐证。

3. 国务院若干意见指明发展路径

2012 年 7 月 8 日《国务院关于促进民航业发展的若干意见》正式出台，标志着民航发展正式上升为国家战略高度，文件提出了促进民航业发展必须坚持的五条基本原则：以人为本、安全第一；统筹兼顾、协调发展；主动适应、适度超前；解放思

想、改革创新;调整结构、扩容增效。明确提出了民航的发展目标,并从加强立法和规划、加大空域管理改革力度、完善管理体制机制、强化科教和人才支撑、完善财税扶持政策、改善金融服务六个方面提出了中国民航进一步发展的实现路径。民航局将2016年开始的“十三五”时期定位为民航强国全面强化基础阶段,预计民航“十三五”规划将按照:“创新、协调、绿色、开放、共享”的五大发展理念谋篇布局。《国务院关于促进民航业发展的若干意见》是民航未来发展的纲领性文件,同时也是塑造民航未来发展外部环境、左右民航发展大趋势的最重要、最直接的纲领文件。

4. 地缘政治改善助力国际客源增长

从乌克兰乱局到新一轮巴以冲突,从叙利亚内战持续到伊斯兰国组织挑起战事,从巴黎恐怖袭击到俄土军事摩擦,全球政治局势持续动荡。但对中国民航而言,由于钓鱼岛问题引致的中日政治关系进展局势有所趋缓,加之人民币升值和日元贬值的汇率因素叠加,2015年的中日航线旅客运输量显著增长,各航空公司纷纷增加中日航线的运力投放。同时,我国将“一带一路”上升为国家战略积极推进,和“一带一路”沿线相关各国的地缘政治关系显著改善,经济交往日渐密切和频繁,这将促进中欧、中非等民航国际旅客运输市场客源的持续增长。特别是随着中国民航配合国家战略打造空中“一带一路”构想的日渐清晰,未来将有更多的民航资源投放到相关市场。

二、民航发展环境之经济因素

1. 世界经济喜忧参半和国内经济增速趋缓

2008年全球金融危机之后,世界各主要国家经济走势差异显著。美国一扫危机之阴霾,经济复苏强劲,在达成各项预期指标后2015年底转入加息周期;而大西洋另一侧的欧洲似乎还未真正走出债务危机的泥潭,欧盟整体内需不振,经济增长乏力,就业率不佳,再加之恐怖事件频发、中东难民潮涌入,欧洲经济复兴变得遥遥无期;日本央行虽然奉行“安倍经济学”配合政府提振经济计划超发货币,持续向市场“输血”,但这一做法仍无法助力日本经济摆脱迷失的状态;以“金砖五国”为代表的新兴经济体市场出现明显滞胀和通缩,汇率变动日渐频繁再加之已经开始的美元资本回流,“抽血效应”将给新兴经济体的止跌企稳制造麻烦。总之,世界经济依然在重重危机中艰难前行。再具体到中国经济,作为发展支柱之一的对外出口因受到国外需求缩小而急速下降,而与此同时,我国正通过全面深化改革转变原有的传统经济结构的方式来获取全新的发展动力,调结构必将阶段性地抑制国内经济发展速度。民航业是国民经济发展的晴雨表,其波幅显著高于经济发展,世界经济不振和国内经济减速必将对民航的各项指标带来大幅压制。

2. 国际贸易保护主义抬头趋势仍将持续

2008年以来,以欧美为代表的发达经济体财政风险高位运行,美国调高债务

上限,欧洲因税收减少而进一步压缩财政支出。这使得欧美各国政府面临的来自其国内的各方压力空前巨大,增加就业、提振经济、促进稳定是各发达经济体执政当局所要解决的关键问题。由于中国是全球制造业的中心,外国各项饮鸩止渴指中国的贸易保护主义政策和措施纷纷出台,力求通过降低中国企业的国际竞争力而扶持产业资本回流欧美,其后果是造成我国对外贸易额显著下降,对外经济交流明显放缓,对民航国际客货运输量的增长甚至稳定带来的空前压力。

3. 地方政府寄意借助临空经济推动产业升级

中国经济发展进入新常态后,如何促进经济科学、健康、可持续发展已经成为摆在各地方政府决策者面前的难题。随着《国务院关于促进民航业发展的若干意见》的出台,地方政府清晰认识到民航业对于地方经济发展的重要战略和战术价值。截至2015年年底,已有31个省、自治区和直辖市与民航局签署合作协议,全国共建立了近50个依托民航机场的临空经济产业区,特别是郑州空港经济综合试验区的获批立项,在国家层面关注到了发展民航业对促进地方经济转型和产业升级的重大作用。以海航集团为例,其紧紧把握住各地方政府的转型冲动,以航空运输全产业链整合的形式积极和地方政府洽谈合作适宜,以共建地方航空公司为筹码,交换各种优质资源发展航空周边产业并从中获利。这也是乌鲁木齐航空、福州航空、北部湾航空等迅速组建的根本原因。

三、民航发展环境之社会因素

1. 我国民航乘客群体意识性显著提升

随着乘坐民航飞机出行日渐普及,乘客对航空运输的群体意识性显著增强。更多乘客已经熟知航空运输的细节,对其享受的服务和遭遇的境遇有着更强的意识性,加之民航业具有极高的媒体关注度,往往使得乘客对民航服务的反应成为社会舆论热点。这一改变迫使中国民航重视思考如何更加人性化地提供各项服务,同时还要加强乘客群体意识和社会舆论的积极引导,倡导乘客和媒体对民航工作特殊性的理解。当然,中国民航在这一方面还有很多亟须改善之处,如“购物门”“急救门”等造成恶劣社会影响的事件频发,这也从一个侧面折射出全行业还没有重视新媒体对行业带来的舆论冲击。

2. 通用航空和通勤航空需求增长明显

随着我国人均收入的显著提升,全社会对航空运输有了更高层次要求。以公务飞行服务、空中医疗救援、私人飞机飞行、海洋资源开发、偏远地区通勤等为代表的通用航空和通勤航空需求显著增加。由于中国民航长期以来将更多的精力和资源投放在运输航空领域,导致我国通用航空发展严重落后于运输航空和市场需求,加之低空空域开放管理办法迟迟未推出,严重制约了通用航空的快速发展。正因为目前通用航空和通勤航空的慢发展和小规模,一旦低空空域开放,通用航空发展外部条件成熟,其释放出被压抑许久的能量将不可小觑。可以预见,通用

航空和通勤航空必将成为确保中国民航未来十年快速发展的有力增长引擎。

3. 旅游体验升级引致高端消费群体扩张

随着我国经济结构转型的稳步推进和对建设绿色中国的要求,旅游业在国民经济中的地位不断提升,把旅游业培育成国民经济战略性支柱产业已经成为中央和各级地方政府的共识。特别是近几年国民旅游已经呈现出战略化、大众化、国际化的新趋势。民航业和旅游业具有关联性极强的特征,民航业所提供大部分产品的消费者往往都是以旅游为出行目的的乘客。越来越多的乘客普遍受过良好的教育,有着丰富的旅游经验,对产品有个性化要求。出境游、自由行、深度游等旅游品位和潮流的新变化必将为中国民航提供更多优质高端消费群体,促进民航国内和国际两个闲暇旅客市场的持续升级。

四、民航发展环境之技术因素

1. 航空发动机技术即将取得重大突破

航空发动机是有效降低航空公司运营成本、应对市场需求变化最关键的技术瓶颈。可喜的是,民航业即将看到航空发动机技术取得革命性进步。普惠研制的齿轮传动涡扇发动机(PW1000G发动机系列)已经在2015年应用于庞巴迪C和三菱MRJ飞机上,通过使用齿轮机制让风扇转得更慢,同时让涡轮机转轴能以最高效率的速度转动,实现高涵道比,燃料燃烧效率比现有最好发动机提升15%,噪声污染的地面区域改善75%。与此同时,罗·罗公司和通用电气致力于开放转子发动机方向的研究取得巨大进展,该型号发动机没有发动机舱或风扇罩,重量和复杂程度大大降低,预期该技术能有效地节约15%~50%的燃料。

2. 新一代空管系统助力民航提升航班保障能力

以精密导航技术为代表的新型导航技术在更多机场的应用,全面提升了各民航机场的航班安全保障级别;以卫星通信技术在航空公司运行控制的应用,改善了航空公司的运行效率和安全保障能力;以新一代空管设备为代表的全新空中交通管制程序的应用,增加了飞机在繁忙航路的通过能力,减少了大型机场飞机起降的等待时间。中国民航通过原有技术升级和高新技术引进,全面提升了整个民航系统的航班保障能力,缓解了因软硬件设施滞后而引起的航班延误现象,为中国民航未来发展拓展了核心资源。

3. 国内高速铁路网络日臻完善

高速铁路运输已被公认为是最环保的运输方式。随着我国在相关高速铁路应用技术方面的重大突破和2008年救市四万亿元资金投放,使得建设高速度、低能耗的新一代铁路网络成为可能。随着全国范围内四纵四横高速铁路网络的陆续开工并建成,搭建起一张可以同国内航空干线网络相媲美的高速旅客运输网络即将实现。在高铁和飞机的竞争中,如果从一个城市中心到另一个城市中心乘火车的旅行时间少于3个小时,民航业将明显处于劣势,被高铁蚕食的多半为点到