

透视美国交通系统中的民航业

来源：中国民航报 作者：范幸丽

近期，美国交通部发布了《2016年美国交通运输统计报告》(以下简称《报告》)，分别对美国交通系统的物理情况、性能、对经济的贡献以及对公众和环境的影响等各个方面进行了详细统计、分析、预测与论证。从功能上讲，这份报告要发挥两个作用：一是向社会公众公布交通运输体系的整体情况；二是向国会汇报，并将此作为下一步交通业发展决策的最重要依据。在美国《迈向21世纪前进法案》中，这一统计报告制度已正式通过公共法律的形式固定下来。对于研究美国交通系统现状及下一步发展方向，这份报告无疑具有很高价值。

目前，美国交通部正在加紧实施特朗普政府的三大经济政策之一“增加基础设施投资”，选取的重要交通项目投资依据应该主要来自《报告》。同时，美国还是世界上当之无愧的民航强国，但从报告中可以看出，美国民航业不是为了“强”而“强”，更根本的是，它根据美国的经济状况、资源禀赋、不同交通方式的互补性以及行业对经济发展的贡献等来考虑如何发展民航系统的。“强”既要满足“市场需求”的需要，更要考虑如何对整个美国经济（包括经济贡献和就业贡献）发挥更大的作用，是交通系统与宏观经济相互影响、相互作用后的一个自然发展过程。毫无疑问，分析美国交通系统中

的民航系统，把握美国交通系统中民航业的发展脉络，对我国民航业的发展也有很大的参考价值。《报告》将民航系统界定为包含机场跑道航站楼、飞机和空中交通控制系统。从《报告》中分析，现阶段美国交通系统中的民航业呈现三大发展特征。

一是美国民航将在国际市场上发挥更为重要的作用。2014年，美国共有19300个机场，其中5145个是运输机场，14000个是私人机场。美国2015年的航空客运量为8.94亿人次，其中国内占78%，国际占22%。但从交通客运公里数来看，美国航空业仅次于高速公路，为第二大交通运输方式，占比23%。随着美国国际贸易日益全球化，民航的优势更多体现在国际旅行和国际贸易这样的长距离交通中。2008年金融危机后，美国航空业持续增长。其中，受近5年外国旅客量持续增加的影响，国际客运量增长迅猛，从2013年开始已经超过国内（12%为国际，11%为国内）；国际航空货运量增长也很快，2015年运输不到1%的贸易量，但是价值量占26.6%。在前25个交通关口运输了63%的货运量，其中8个为机场。

正如《报告》中提到的，美国可靠的国内交通系统与国际交通系统的有效连接，一直是支撑美国全球市场发展的关键要素。美国交通业本身也是国际贸易的一部分。2015年，美国贸易赤字7757亿美元，18%的贸易额（1.8万亿美元）

都与交通直接相关。

特朗普政府三大经济政策之一是贸易保护主义，目的在于通过各类优惠政策吸引相关产业回归美国，创造就业的同时扩大美国出口。不管政策对国际贸易产生多大的影响，但是美国加强与全球的贸易往来这一点不会改变。目前，美国 10 大贸易伙伴中有 5 个在亚洲，中国是最大也是增长最快（从 2000 年的 5.8% 增长到 2015 年的 16.0%）的贸易伙伴。以此预期，美国民航业的重心将继续向国际市场倾斜，通过与国内交通系统的有效衔接，为美国扩张全球贸易提供更多交通便利。

二是美国交通部将在提高民航运行效率方面加大力度。近年来，美国空管系统一直为各方所诟病。自 2005 年始，美国联邦航空局致力于通过推行新一代航空运输系统来提升空管系统能力，即主要用 GPS 卫星技术及相关信息技术来改进空管系统，以满足日益增加的航班量需求。但在制定和推进计划时，存在目标过高、技术发展和项目管理等问题致项目成本过高，无法按照原定时间表推进，最终导致支撑新一代航空运输系统的核心新技术引进失败或功能延期（美国交通部审计办公室-审计报告（2016））。

《报告》中明确指出，拥堵已成为影响美国民航业性能的一个重要方面。2004 年-2015 年，美国航班平均航班延误时间从 50 分钟上升到 59 分钟。航班延误的原因复杂，其中，

由非极端天气状况、机场运行和繁忙交通量以及运行控制造成了 22.9%的延误，由于前发航班延误造成的后发航班延误占延误量的 39.8%。同时，在各种因素作用下，美国主流航空公司越来越倾向选择宽体和更大的窄体机型，机型尺寸从 1994 年的 145.6 个提高到 2015 年的 149.1 个，以此带来更少的航班量（从 2005 年的 1130 万将至 2015 年的 950 万）和更高的客座率（从 2005 年的 77.8%将至 2015 年的 82.7%）。但是，大机型的平均航行间距也更大，对航班正常会造成一定影响。

以此预期，不论从体制改革还是从设施、新技术投资等，美国交通部在本轮基础设施投资中都会对空管系统加大力度，在提升航空运行效率方面花费更多心思，行业运行效率有望进一步提升。

三是美国民航业将在行业生产效率方面持续提升。交通业的生产效率是指以技术进步、更有效率的管理方式以及其它因素让交通的生产效率更快提高。加大交通基础设施投资可以更好地改善交通系统的性能，既可以带来实实在在的生产效率提高，同时也通过减少拥堵和增强可靠性降低物流成本推动经济发展，进而惠及经济的各个层面，提高美国潜在的经济增长率。因此，《报告》将交通生产效率作为考察交通业绩效的一项重要指标。实际上，为应对 2008 年金融危机，2009 年之后美国的交通政府支出就已经大幅度增长。其中，

民航业占到了投资的 47.4%，高速公路占到了 22.7%。这个阶段美国民航业的生产效率提高很快，1990 年~2015 年，民航业的劳动生产率提高了 158 倍，是所有交通方式中提高最快的。特别是民航业生产效率的提高直接体现在航空货运的产出量上，国内航空货运吨公里收入提高了 1.25 倍，直接加快了整个美国经济的货物流通效率。以此预期，特朗普政府的基础设施投资额度从 5000 亿美元提高到 10000 亿美元，将进一步提高整个美国交通业的生产效率，其中自然包括民航业。此外，美国飞机机队年龄正趋于年轻化。大型航空公司飞机机龄（10.7）是小型航空公司的一半（24.8），随着波音 737-300/400/500 和波音 757 等机型陆续退役，美国机队也更加年轻，这同样也将成为促进行业生产效率提高的重要因素。

可以发现，以上的发展特征叠加对当前的美国航空业发展是重大利好，美国航空运输企业不论从市场环境、行业运营环境，还是自身的发展阶段看，都处于一个更为有利的状态中，其在国际市场中竞争力也将继续保持领先地位。值得注意的是，本文截稿之时，美联储自金融危机以来第三次加息，中美经济火车头加速，全球经济开始了一轮较为强劲的共振式向好，新周期来临。交通和经济周期高度相关，预期，美国民航业特别是航空货运业也将进入新一轮增长周期。

（本文表达系作者个人观点）