

# 中国民用航空业的国际化： “一带一路”战略框架下的供给侧改革

来源：中国民航网 作者：王正绪、方瑞丰

民用航空是国民经济和国家现代化发展的重要产业。从产业经济的角度来看，民用航空业具有产业链长、产业部门多的特点，同时涵盖资本密集、知识密集、劳动密集等类型的部门，包含制造业、服务业、金融与贸易等部门。此外，民用航空业还具有突出的区域经济特征，对国家的经济地理布局有巨大的影响。目前全球航空公司每年直接创造 GDP 接近 3 万亿元。在我国大力推进“一带一路”战略的背景下，大力发展民用航空业，对于改善我国经济的供给结构、提高我国经济的核心竞争力、增加城乡就业规模、提高我国人民的生活水平等，都会产生巨大的推动作用。

近年来，我国民用航空事业发展迅速。自 1993 年至 2016 年，航空运输总周转量从 1993 年的 51.2 亿吨公里增长到 959 亿吨公里、旅客运输量从 3383 万人次增长到 4.8 亿人次、货邮运输量从 69.4 万吨增长到 664 万吨，稳居世界第二大航空运输体系。8 个机场进入世界前五十位，首都机场、上海浦东和广州白云居前十位，机场起降架次达到 923.8 万架次。国际化是我国民航长期的发展战略。自上世纪末国家大

力改组民用航空公司以来，民航的国际化战略获得了长足的发展。

但是，我国民航的国际化战略，面临巨大的挑战。一方面，全球范围内国际航空市场的持续扩大。2015年，全球民航在北美、欧洲、东北亚、大洋洲等传统民航客运市场之外，非洲、东南亚、南亚、拉丁美洲的航空客运市场在急剧增长中。尤其是在我国大力推动“一带一路”的发展战略的情况下，我国和中亚、中东欧、东南亚、南亚、西亚、非洲等一带一路沿线国家之间的国际航空客运市场正在快速增长。

另一方面，全球范围内一批新兴的大型航空公司正在迅速地占领全球国际民用航空的巨大的市场份额。近年来，我国居民的商务、休闲国际航空客运需求增速迅猛。我国居民的国际航空运输需求的增长部分，极大比例的是由北美、欧洲、中东、大洋洲的航空公司来供给的。我国航空公司占领国际航空市场的任务艰巨、面临严峻挑战，需要在优化产业结构、增加有效供给、提高核心竞争力的严峻任务。

### **民用航空业的重要经济、战略、社会意义**

民用航空是一个非常广阔的经济部门，包含众多的产业种类，主要包括基础设施建设、设备制造、航空客货运、航材贸易租赁、航油供应、机场管理服务业等。民航业产业链长，使得该行业具有巨大的经济联动能力，在发展上会产生乘数效应，对技术进步、经济结构调整、创造就业等经

济、社会目标都有积极意义。特别是在“一带一路”战略的实施过程当中，发展国际航空运输更有先行官的作用，对于我国经济进一步“走出去”有很强的带动和示范作用。

在机场和配套的交通基础设施建设上，凸显巨大的中国基础建设能力。近年来设计、兴建、完工了一系列大型、超大型国际机场，并将在未来数年内建设或完工另外一些巨型国际机场。同时，一些三、四线城市的机场建设也取得巨大的发展。我国目前一共 297 个地级以上城市（293 个地级市和四个直辖市）。2016 年，不含香港、澳门和台湾地区，我国民用航空机场已达 220 个，平均 1.4 个地级以上城市就有一个机场。

如此大规模的民航基本建设，显示了我国近年来快速的基础建设投资规模和世界领先的建设能力。但是，如果民航经济规模不能及时扩大，也有可能带来显著的机场等民航基础设施的供给过剩。基础设施不能充分使用、运营程度偏低，必然造成这些设施前期投资的债务问题。珠三角地区的大型机场就被指存在供给过剩、过度投资的问题。而一些三线城市的机场，建成以后，不尽快增开航线、扩大运量，也同样会出现债务问题。所以，民航是个系统性工程，在基础设施供给上，存在一定的去产能、去库存的压力，需要航空客运、货运行业大力提高对机场服务的需求。

在民航装备制造方面，我们在成功生产 ARJ 型支线客机后，目前第一款大型运输机，C919 已经下线，预计 2017 年上半年可以实现试飞。目前该型号客机已经接收订单 500 余架。在 C919 开始交付之后，中国商飞还将继续加大投入，研发、生产宽体客机 C929、C939，未来也形成产能力。在飞行器制造业中大量的投资，也需要要民航旅客运输业继续增长，形成对各类型号的商用飞机的持续需求。

### 民航国际化的挑战

目前，我国的民航旅客运输业的发展现状，存在着一系列结构性问题。一方面，长期以来，我国民航业的发展主要依靠国内市场，造成国内航空市场出现过度竞争的情况。各航班执飞的机型以中小机型为主，由于空域资源不足，航班延误极大地影响消费者的体验。另外，航空公司之间也存在明显的地域分割。一方面存在过度竞争，一方面又由于产业结构的问题，造成竞争不充分。

与我国航空公司在国内市场的过度竞争相对应的，则是我国航空公司在国际市场上相对偏弱的竞争力、国际市场占有率明显偏低。我国的航空公司不仅在非洲、拉丁美洲这些新兴市场的介入程度低，在老牌的北美、欧洲市场也还有巨大的介入空间。以一些知名国际航空公司为例，德国的汉莎航空每天有六个航班直飞上海。卡塔尔航空每天也有六个航班从多哈直飞伦敦。相比较而言，我国的国航、东航、南方

航空则基本上每天分别只有一个航班飞到法兰克福、伦敦或其他欧洲主要城市。

中国民用航空局在 2008 年就提出我国民航业发展的三大战略中包括国际化的战略。目前我国民航的国际化程度已经有大幅度提高。自 2014 年以来，我国民用航空呈现出国际运输快于国内运输增速的新态势。东亚、东南亚地区的旅客，乘坐我国航空公司的班机，经中国主要空港转飞欧洲、北美的数目已经达到一定的规模；欧洲乘客乘坐中国的班机，在中国境内转飞大洋洲机场的比例，也有所提高。目前，中美之间的航线，我国航空公司的运量已经超过美国的航空公司。这些都是可喜的成绩和令人振奋的发展。

然而，和国际上一些业绩优异的航空公司相比，我国航空公司在推进国际化方面，面临着诸多问题。中国三大航空公司的国内旅客运输量已经挤入全球前列，但国际旅客运输量离进入世界前 10 还有很远的距离 -- 目前我国三大航空公司国际旅客年运输量刚刚超过 1000 万人次，而全球排名国际旅客运输量前十名的航空公司，年运输量最低的已经达到 2500 万人次。

与全球领先的航空公司相比，我国航空公司的结构性问题主要表现在机队规模小、飞行员、空乘人员国际化程度低、管理部门国际化能力低、运营成本高等问题。我国旗舰的三家航空公司，目前拥有的空中客车 380 飞机仅有南航 5 架，

由于航权的限制，飞机利用率不高，处于严重亏损的状态。国航有波音 777 机 29 架。相比之下，阿联酋航空公司的空中客车 380 达到 94 架、波音 777 飞机达到 157 架。新加坡航空公司这两种型号的飞机，空客 380 达到 14 架，波音 777 达到 61 架。

就航空服务的质量而言，我国的航空公司和这些国际一流的航空公司还有巨大的差距。例如，一些乘客非常惊讶地发现，我国一些执飞跨洲航班的飞机，居然还没有安装个人电子娱乐系统。乘客旅途中只能观看航班上统一播放的影视节目。而任何人只需将中国国际航空公司、中国东方航空公司、中国南方航空公司官网上订票的经历和在阿联酋航空、新加坡航空的官网上订票的经历稍一比较，就能发现我国航空公司的网上服务的质量、效率、体验和世界一流航空公司的巨大差距。这说明，一国的航空业、单个航空公司要大力推进国际化战略，需要系统性地加大投入，在装备、人员、知识、技能、管理、营销等方面全方位地大幅提高，才可能在今天激烈竞争的国际民航业中逆流而上，挤进行业的前列。

事实上，面对激烈的国际民用航空市场，一些国家政府采用非常积极的产业政策，对本国的航空公司给予巨大的支持，使之能在国际竞争中处于十分有利的地位。

根据披露的部分文件，阿联酋航空曾将 24 亿美元的航油对冲损益转嫁给政府，并在迪拜基地享受补贴以降低运营

成本；卡塔尔航空先后享受到政府 78 亿美元的无息贷款，并免付了 70 亿美元的利息；阿提哈德航空则拥有近 110 亿美元来自政府的现金注入和无息贷款。这些航空公司还享受国家给予的免税政策，极大地降低了运营成本。而美国进出口银行对这些公司购买播音飞机也提供大量的低息贷款，事实是也变相的用美国纳税人的收入补贴了这些航空公司。

此外，我国主要航空公司的地理布局，不利于充分利用一带一路等国家战略带动下的航空服务需求。我国三大航空公司的枢纽机场都位于东部沿海（北京、上海、广州）。这三个城市适合东南亚和大洋洲至东北亚、北美的航班，但并不适宜作为飞往欧洲、中东、非洲的枢纽。相反，如果以我国的西部城市如重庆、成都为枢纽，则提供了东北亚至南亚、中东、非洲的良好航线。而以西安、乌鲁木齐为枢纽，则提供了欧洲至东南亚和大洋洲、东北亚至欧洲、非洲、中东的良好航路。而近年来，西部地区也兴建了大型的国际机场（如成都），具备了程度大型中转枢纽的基础设施。与此同时，西部地区机场建设成果，如果不尽快开发大量国际航班、中转，则也可能由于对机场服务的需求不足而造成投资回报不足乃至债务问题。

### **政策建议**

在我国大力推动一带一路战略的情况下，我国民用航空旅客运输业的国际化面临巨大的机遇。供给侧改革要求民航

和与民航相关的行业调整产能结构、增加有效供给、补短板提高核心竞争力。本文提出如下政策建议。

### （一）加快综合交通体系建设

民航用航空是极其重要的国民经济部门，推动民航业的发展是系统性的工作，不仅需要着力于部门内部的协调发展，还要着力于部门外部的协调。这方面，相比于西方资本主义的市场经济体制，我国社会主义市场经济体制有独到的制度优势，可以充分发挥国家的“看得见的手”的积极作用。而国家推动民航发展的“看得见的手”还有很多进一步的政策、战略选项。

国家可以尽快对国内主要高铁线路提速，通过高铁部门的供给侧结构调整来推动民航部门的供给侧改革。如果将目前五小时左右的高铁运行时间缩到四小时左右，将对民航改革产生巨大的影响。一方面，通过空铁联运，可以为民航国际运输更便捷的输送旅客。另一方面，国内市场结构性调整，可以引导国内航空公司更积极地向国际市场进取，避免躲在国家保护的国内市场里。再次，短途航空市场的收缩，将带来国内航空业的重组和整合，这样一方面使得国内航空业的竞争结构更加合理，另一方面对主要航空公司的整体实力形成正面效应，助推这些公司竞争国际市场。

### （二）大力做强做大国有航空公司



国家通过统一的政策工具，将现有的三家主要国有航空公司做大。在规模、能力、管理水平、国际化程度等方面，接近、达到、超越阿联酋航空等国际领先的航空公司。以成都、重庆、西安、乌鲁木齐之中的两个城市为枢纽，新组建两家大型航空公司，尽快达到国际领先的规模、管理、国际化水平。以西部城市为枢纽的航空公司，在开拓飞往中东、南亚、中亚、欧洲方向的国际航线上，将具有独特的优势，可以国内和东亚、东南亚、大洋洲乘客飞往上述地区提供中转航班方案。另一方面，我国主要航空公司都集中东部，所以另一种可行的方式是，一些东部的航空公司，例如厦门航空、海南航空公司等，可以考虑在西部地区组建新的枢纽，占据开拓国际航线的优良地理位置。

### （三）在航空公司中探索推进管理国际化。

目前我国已经引进了大量的外国飞行员，缓解了飞行队伍短板，要推进民航国际化战略，还必须有国际化的人才支撑，以阿联酋航空、新加坡航空公司等国际型航空公司为学习模板，大型的国有航空公司要引进具有欧美、中东主要航空公司工作经历和可认定的绩效的管理人才。这有利于我国航空公司尽快在管理方面补短板、增加核心竞争力。

### （四）加强国际航空发展的顶层设计

民航是当前国际上竞争非常激烈的行业，需要有非常完整的国家战略、产业政策来支持、扶植我国航空公司参与国

际竞争。仅依靠民航局一家的力量是不足的。建议国务院出台《加快我国国际航空运输发展的意见》，建立包括发改委、财政部、交通部、商务部、国资委、中航工业等的部级协调机制，制定综合性国际航空运输发展规划，完善产业政策工具。要花 20 年左右的时间，打造全球领先的民航产业，需要强有力的部门和机构，在规划、战略、融资、发展等方面给民航业长期有力的支持。如何调整现有机制、组建新的机构或组织，需要认真研究。

### 结语

2015 年，世界航空公司运输旅客 35 亿人次，5100 万吨货物。全球民航产业直接生成的就业岗位超过 6300 万个。IATA 的二十年预测，到 2034 年，全球航空旅客数量将翻番，达到 70 亿人次。在每年 10% 的增速的情况下，2030 年中国民航运输量将达 15 亿人次，成为全球航空第一大国。中国民航如果积极推进国际化的战略，将占领更大比例的国际旅客运输份额，在国际民航事务当中拥有更大的话语权，成为全球民航业的佼佼者，为国家发展、人民生活水平提高作出巨大贡献。

（本文表达系作者个人观点）