

探索民航强国的基因构成

邱连中教授

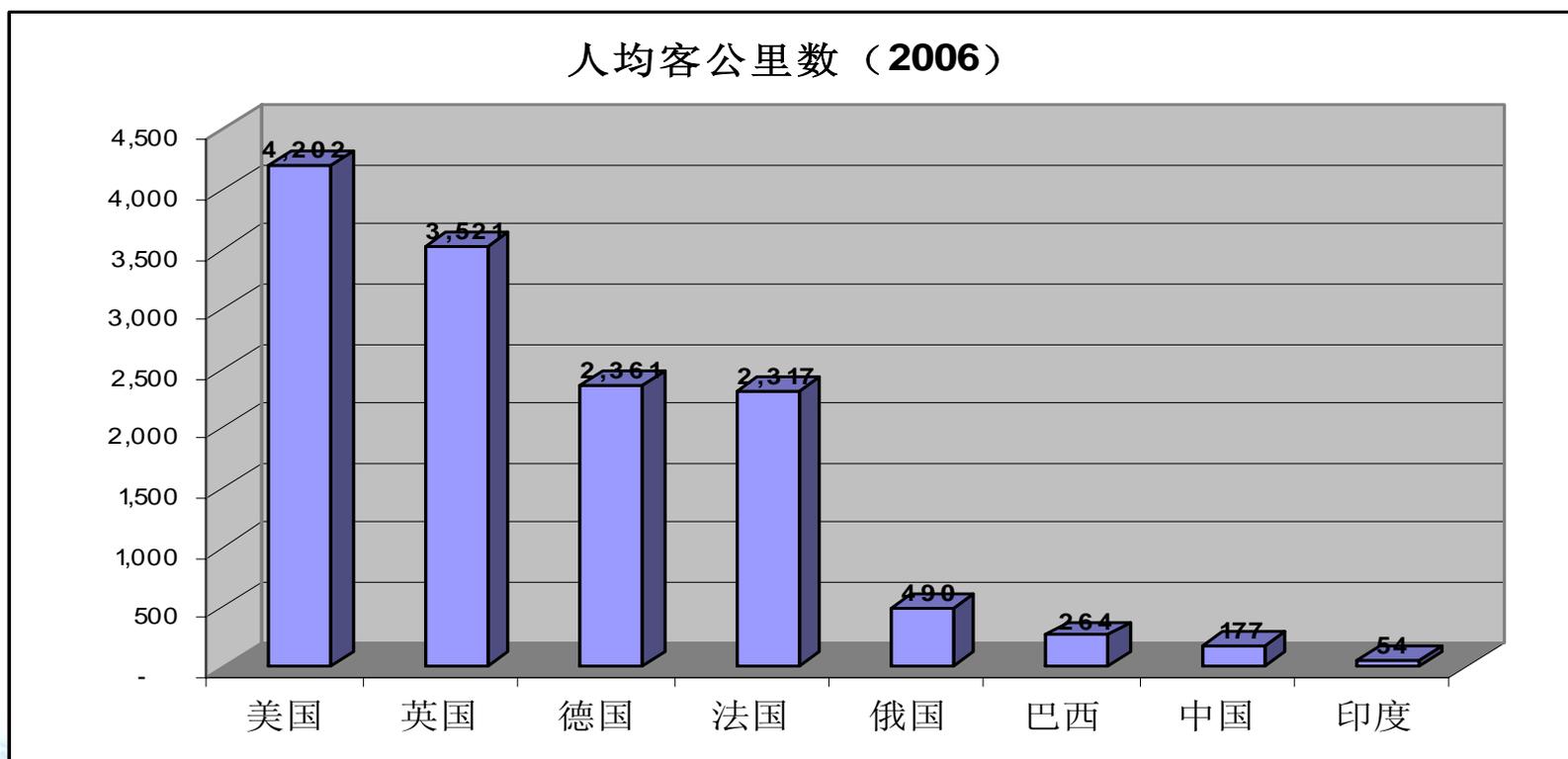
中国民航管理干部学院



CAMIC OF CAAC

通向民航强国的路究竟有多长

- 从总量、增长速度或是硬件设施看，中国民航离强国似乎触手可及，但从民众实际享受到的航空服务看，中国民航的强国之路还很长
 - 与欧美发达国家比我们差整整一个数量级，在后起的所谓“金砖四国”中，中国排名第三，仅比印度强



何谓民航强国

由民航大国走向民航强国不仅仅是量的累积，而是一个量变到质变的过程，从航空运输角度，民航强国应当具备几大基因构成

- 广泛的乘客基础
- 通达的支线网络
- 强悍的国际竞争力
- 富有活力和开放的民航市场



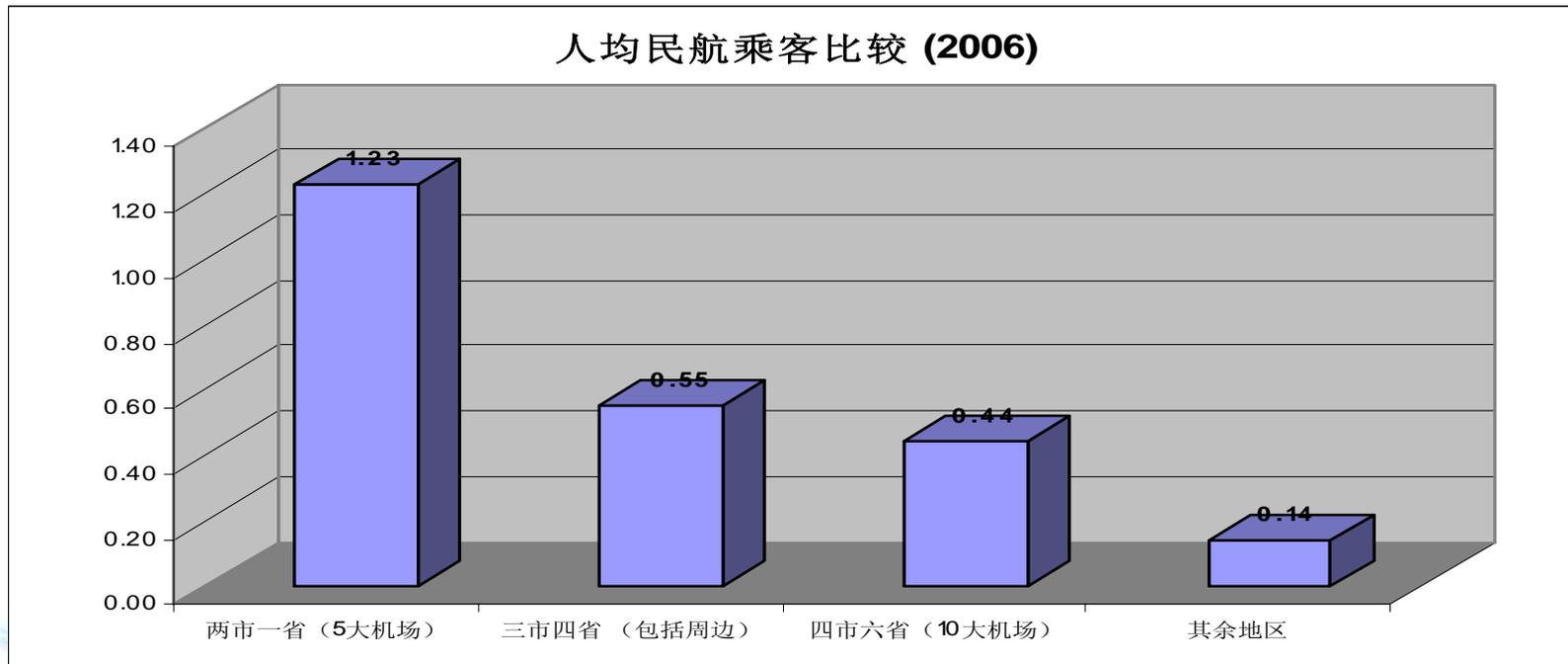
民航强国的根基

- 整个民航业的强盛必须建立在广泛的乘客基础之上
- 一百年来世界民航业能以超出经济增长的速度发展，久盛不衰，凭借的是“国际化”和“大众化”这两股基本的内在推力，不断拓展国内外乘客基础
- 民航强国的一个重要标志是 -- 民航走进千家万户，坐飞机成为大众出行模式



民航强国的出发点

- 安全、可靠、盈利、竞争力应当是航空公司追逐的目标，但为的是广大本国民众能享用优质民航服务
- 受贫富两极分化和地区经济不平衡发展的影响，中国民航的乘客基础非常集中于富裕地区：京、沪、广三地占全国人口的9%，但享有43%的民航乘客数



低成本/低票价应是民航强国的题中之意

- 想象一下，如果美国只有AA、UA，而没有美西南，蓝色喷气；欧洲只有英航、法航和汉莎而没有瑞安航、轻松航，欧美的民航市场会缩水多少
- 拓展国内乘客基础固然要从需求着手，民航业作为供应方，应该探索有中国特色的低成本航空模式，通过低票价和产品的多样化来满足不同收入层次民众的需求
- 美西南开创低成本航空是钻了联邦航空管制法的一个空子，而低成本航空汇成世界潮流，则是放松管制的产物
- 低成本在西方完全市场化环境下是航空公司创新的一种经营模式，在民航资源（航线/时刻）基本在国家掌控之下的中国，低成本/低票价要靠民航的政策导向

先有鸡还是先有蛋：支线航空的困惑

- 支线飞机的单位成本高，需要发达的经济水平来支撑较高的票价水平；而适合支线飞机运行的地区经济落后，恰恰又因交通闭塞。
- 支线航空一直就在这“先有鸡还是先有蛋”的怪圈中徘徊
- 随着开发西部经济热潮的兴起，各级政府都开始支持支线的开发，民航局也出台了一系列扶植支线航空的优惠措施，试图用政府补贴来打破这一怪圈；不可否认，开发支线有其经济意义，但从科学发展观和建设和谐社会的角度出发，我们发展支线航空的指导思想上还存在一些误区

修路仅仅是为了致富吗

- “要致富，先修路”成为各级政府热衷于开发交通的动力
- 中国几千年的传统观念正好相反，是先致富，后修路，修路铺桥通常被看作是行善积德，我们的祖先早就把交通运输当做是一种公益品
- 民航产品曾因其价格较高常被视作是“奢侈品”，其实是一种歧解。对于边远地区，缺乏其他快捷交通服务的穷乡僻壤来说，民航就是为大病重症，或救济、抢险、抢修时输送人员物资的必需品
- 民航、特别是支线航空具有明显的两重性，即功利性（商品）和公益性（通达）
- 衣食住行是一个和谐社会必不可少的物质要素，就同教育医疗卫生一样，政府有责任为各地区公民提供一定程度的通达保障，不管这种通达性能否带来经济发展或是GDP



交通运输是国家统一，民族团结的粘合剂

- 在中国这样一个幅员广大，民族众多的国家，建立一个通达支线网络的意义远远超出了提供公益品的意义：交通运输网络是现代国家的骨络
- 自加拿大成立起，一部分魁北克省居民的独立风潮从来没有断过，其中维护加拿大统一最得力的是居住在魁北克省北部，近北极圈的原住民；那些边远地区居民反对分裂的原因很多，但有一组数据很能说明问题
 - 1999年每个加拿大人平均坐飞机2.8次，但加拿大北部邻北极地区的居民平均坐飞机13.5次



通达要建立在立体交通观上

- 现在国家富起来了，应当扶助落后地区的经济发展，改善中小城市的通达性，使人民平等享有出行的便利。但也要充分认识到中国地区差别很大，通达性应当建立在多种运输模式的体系之上，支线航空的发展必须遵循运输经济学的客观规律
 - 以经济发达程度相似的欧洲同北美相比，美国、加拿大年人均拥有支线航班座0.7个，但英法德三国人均支线航班座只有0.1个，美国、加拿大的支线航空更发达，但欧洲三国的地面交通远胜北美，因为人口密度不同
 - 中国东部沿海地区和相邻的中部省份，人口密度每平方公里最低的是海南省（241），最高的是江苏省（724），平均人口密度约是欧洲三国的三倍；而西南和西北的省份人口密度最低的西藏才2人。青海（7）、新疆（12）和内蒙古（20）的人口密度都低于美国



通达要建立在立体交通观上（续）

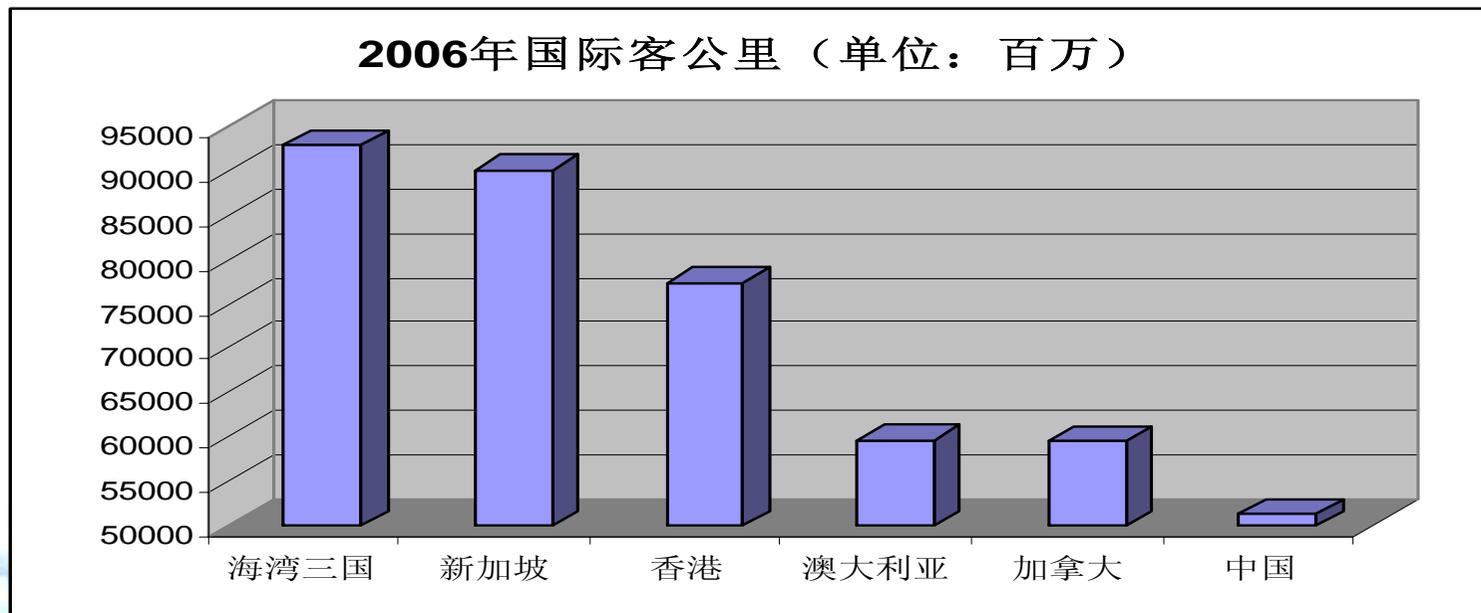
- 从航空公司来说，可能因经济效益而偏好东部的支线，而作为国家的交通发展规划的一部分，支线航空的发展应当重点扶植西部
- 近年来，中国铁路和航空的替代竞争很激烈，但也不能忽视各种运输模式的互补性。从中国目前的国力、辽阔的疆域和复杂的地理环境看，要迅速改变各地区中小城市的通达性，需要民航、铁路、公路等交通部门的密切配合和科学规划，为中国各族人民构筑起四通八达的交通网络
- 最近组建的大交通部，许多人从精兵简政的角度去理解，忽略了现代交通本来就是一个不可分割的立体网络，科学发展的首要前提就是要尊重客观规律



CAMIC OF CAAC

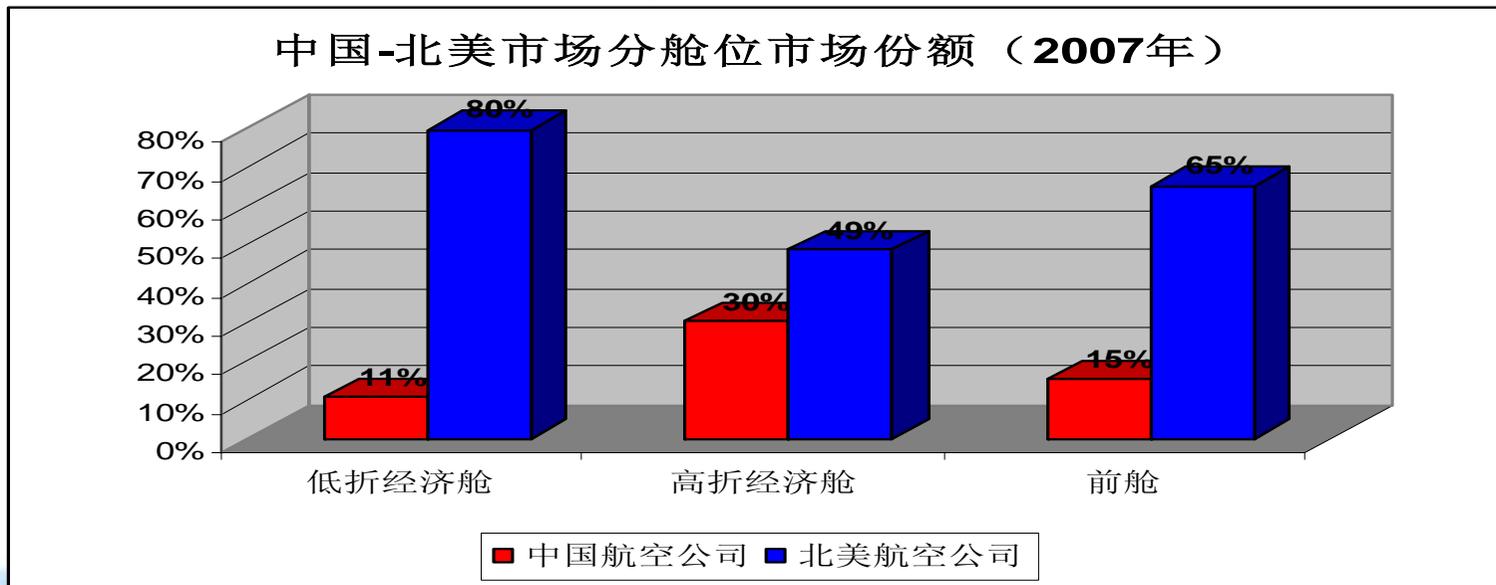
大国乎，小国也

- 民航强国是一国际概念，要放在国际市场这一共同平台上加以衡量，必须有强悍国际竞争力的航空公司与之匹配
 - 从2001到2006的五年里，中国的客公里总量排行由第六位上升到第二位，上了4个台阶，国际客公里量的排行仅上了两个台阶，由17位上升到15位
- 泱泱十四亿人口的大国，国际客运量不仅低于几千万人口的澳大利亚和加拿大，更不如弹丸之地的中东海湾三国，香港和新加坡



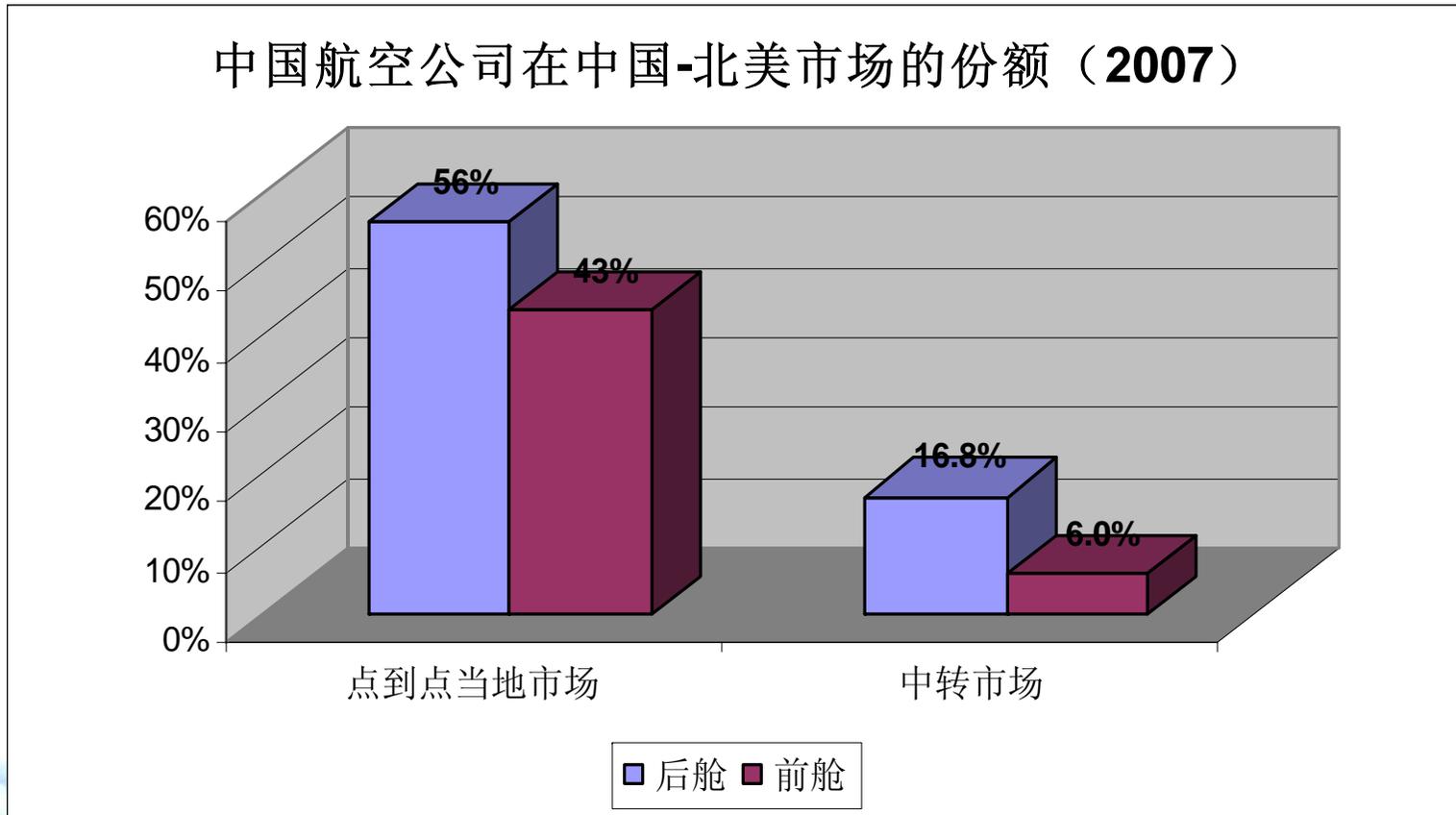
高不成，低不就

- 国内市场人均客公里的低下可以用人均GDP低和收入分配的不合理来解释，国际市场的地位则完全是中国航空公司竞争力的写照，因为往返中国的不乏发达国家的乘客
- 航空公司的国际竞争力可以从三个层次衡量：高端市场竞争力；双边中转市场竞争力和多边市场竞争力
 - 世界航空产品的潮流是两极分化，即国内产品越来越低成本化，而国际产品，特别是长线产品不断升级换代，中国航空公司在高端市场的劣势明显



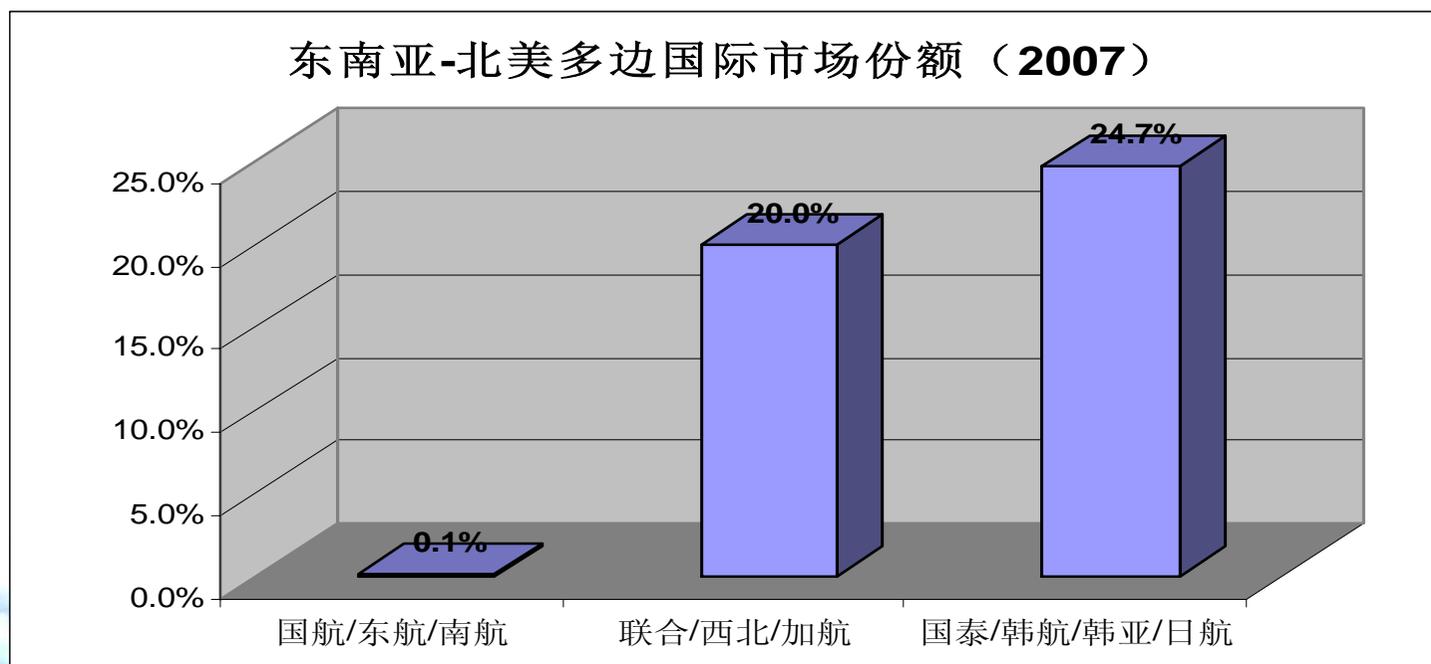
还是点到点的招数

- 深入一个层次，就可发现在国际航线可以直达的当地市场，中国航空公司的表现不俗，但在国际国内的中转市场上，前舱的市场份额落到了一个第三国第六航权承运人的水准



看不见的战线

- 民航市场的国际化却毫不受贸易壁垒的影响，因为航空公司可以在既定的双边协议的框架下渗透到与本国航运无关的多边国际市场
 - 与中国相邻的许多东南亚国家与北美之间都没有直飞航线，大都要依赖多边国际市场服务，据MIDT数据，东南亚多边市场仅前舱乘客一年就达二十几万，与中国国际市场的前舱乘客数相似，但却同中国航空公司无缘



竞争力只能在竞争中形成

- 竞争力不是从天上掉下来的，也不取决于企业的大小，航空公司的国际竞争力往往是其国内竞争力的延伸
- 87年民航分家以来，中国航空公司一直在走市场化的道路，尽管中国国内市场还没有如欧美那样完全放松管制，从消费者角度，中国民航市场的价格竞争程度并不亚于欧美市场；然而从生产者（航空公司）角度，中国民航市场还存在一些结构性的缺陷，抑制了市场活力
 - 进入与退出机制不完善
 - 资源不能自由流动
 - 缺乏严格的市场规范



“流水不腐，户枢不蠹”

- 市场竞争之所以会产生效率，是因为不断淘汰效率低的竞争者的过程
- 中国的航空公司中有不少是“铁帽子王”，在巨额亏损下不仅无破产退出之虞，而且可以继续高速增长
 - 一旦有限的民航资源（大机场的时刻、飞行员等等）被占尽，为保证民航的正常运行，民航当局不得不把进入的大门也关闭
- 退出之门不仅是效率之门，也是行业的安全阀门，当供需严重失衡，或者行业受到无法控制的外力冲击时（比如美国的9/11），低效率企业的退出可使整个产业迅速恢复平衡，重新回到科学发展的轨道上；进入与退出之路不畅通，会增加整个民航业的风险

流动的资源才谈得上优化

- **市场经济能优化资源的配置是以资源的自由流动为前提的，不怕资源稀缺，怕就怕价格不能反映资源的稀缺程度**
 - **航班时刻的世袭制是世界航空的普遍现象，在时刻紧张的机场，这种祖父条款妨碍了资源的流动和优化配置**
 - **欧盟民航当局正在酝酿市场化的航班时刻分配方法，以进一步促进资源的流动**
- **中国航班时刻的紧俏程度已不亚于欧洲，而且民航市场高度集中，时刻紧张的前八大机场占有三分之二以上的民航市场和绝大多数经济效益高的航线**
 - **在既存航班时刻世袭周替和无偿行政分配的体制下，航空公司自然把争取紧缺时刻当作头等大事，创新和精细管理的动力就少了**
 - **中国航空公司要同时打两场战争：国内市场非典型性竞争和国际市场自由竞争，难免顾此失彼，影响了国际竞争力的提高**



没有规矩，何来方圆

- 如果说在计划经济下国家可以用票证来规范交易的话，
市场经济一定要建立在严格的法制和法规上
 - 欠账还钱，天经地义；但中国航空公司可以拖欠油料公司的钱不还，而后者却不能在再三警告不果后拒绝加油
 - 只有一个遵纪守法，自由竞争，有效率的市场才能保障最大多数消费者的根本利益
 - 市场经济的退出机制会为消费者带来风险，政府可以通过设立民航非正常运作保障基金或航空公司加入非正常运作的强制保险计划等合法的手段来疏导为乘客带来的不便，做到防范于未然
- 航空公司欠债不还的很多，为什么偏偏挑小民营企业开刀而不敢碰大债主呢，这种选择性执法完全损害了法律的公正和公平

超级承运人的两个内因

- 航空公司是民航业的主体，民航强国自然要有一个乃至几个超级承运人支撑；然而我们必须清醒的认识到，合并和重组只是航空公司做大的外在形式，超不超级关键要取决于两个必不可少的内因
 - 航空公司能做多大，不在于引进多少飞机，而要看竞争力有多强
 - 航空公司的规模与市场规模密切相关，处于弹丸之地的新航、国泰和阿联酋航能做得那么大，离不开其渗透到周边其他国家的多边国际市场；法航和荷航的合并，是在欧洲航空市场一体化的铺垫之上；欧美间大西洋航空共同市场的形成亦将催化新的合并与重组热潮
- 毫无疑问中国民航要有超级承运人，但要以一个开放的市场为前提



“欲穷千里目，更上一层楼”

- 从“摸着石头过河”行事到科学发展观的提出，是国家发展战略的重大转折，航空公司和民航政策都需要一个新的定位
 - 从微观层面看，在坚持走市场化道路的前提下，航空公司要从一味追求速度转向到增长与效率的统一；称强不止只有由大而强一座独木桥，也可以由精而强，民航业的科学发展，需要企业的创新精神和多样化的定位
 - 从宏观层面看，政府政策的目标要兼顾民航发展和造福民众；从某种意义上说，不仅能造福广大民众，而且能造福子孙后代的发展才是可持续的发展

