

沈阳航空航天大学民航学院副院长于耕:

社会资本加入促民航业洗牌

中国民航局起草的《国内投资民用航空业规定(征求意见稿)》文件,对开放国内民航建设市场和运行市场有了一个明确的指导意见。长期以来,民航业作为一个特许准入行业,在诸多领域和工种都有严格准入限制,比如对投资主体、控股比例等都作了很多严格限制。而本次征求意见稿首次提出空管部门只允许对空管系统投资,明确了国家对空管系统的主体投资责任,事实上否定了空管系统企业化运行的思路和方案,但对飞机燃油设施领域开启了竞争性机制,开创了很多先河。

航空燃油是航空公司的主要成本之一,航油市场逐步开放后,将有利于国内外价格实现接轨,对整个行业的发展起到推动作用。

市场竞争有利于倒逼服务效率和质量提高。随着社会民营资本的进入市场竞争加剧,民航业过去一家独大的垄断格局将逐渐改变,国企在管理模式上的大而全,以及管理成本高企和市场反应滞后等痼疾将得到改善,一些效率低下的国企恐将被重组兼并

或倒闭退出,民航业或将迎来行业洗牌。

同时,市场竞争让航空配餐变得更加灵活便捷且丰富多样。以前是由机场或航空公司自行选定配餐公司,品种单一、口感一般,未来随着开放竞争,航空配餐将更加多样化,不仅可以为航空运输企业节省成本,还将实惠传导到下游的乘客,并将提升民航业在国际市场的竞争力。

在机务维修市场,竞争的加剧将助推我国航空维修产业进入深度维修领域。相关数据显示,目前国内航空维修产业每年以15%的速度增长,有望超过飞机的增长速度。现在国内已有一些上市的民营维修企业加入竞争中,若继续开放这个领域,发展前景非常巨大。未来,随着中国航空维修实力和本土制造、配套能力的不断增强和提升,以及社会资本不断进入,国内维修产业有可能进入到深度维修领域,从过去的大部件维修到小零件维修甚至再制造,对航空器的适航维修特性和保持安全性都具有重要意义。

北京瑞枫航空投资有限公司、瑞兰通用航空有限公司董事长张有宁:

大数据助推民航业健康发展

民用航空是综合交通运输体系的一个组成部分,其发展到一定程度时,市场规模能够支撑上下游相关产业的发展,并形成完整的产业体系,进入一个快速的发展阶段。

航空公司是服务业,它的核心任务是把旅客或货物安全正点地从一个地运送到另一个地。能否成功运输,取决于空管、飞行、客舱、机务、签派等相关职能部门能否正常衔接。因此,部门之间相互配合、相互协调成为完成生产任务的关键。在已确定的系统内,首先要通过运用风险评估的方法对可能发生的危险进行评估,然后利用量化的结果对可能发生的危险进行定性,最后提出风险控制方法,把危险消灭在萌芽状态。

商业模式与服务模式的多元化将成为未来民航业的主要特征。首先低成本航空将成为关注热点,随着便捷的铁路、高铁以及四通八达的高速公路与日俱增,人们可选择的出行方式也越来越多,在市场环境与政策空间逐渐开放的背景下,低价航空呈现快速发展的态势。

其次是全局性和区域性通用航空机场网络建设在快速发展。随着军队改革进程的不断深入,以及国防力量的不断加强,国家不断出台空域政策的改革方案,大

力提倡并推动通用航空的发展,加快了全局性和区域性通用航空机场网络的建设。

第三是支线航空的专业化发展。随着通航机场网络的不断完善与布局,发展支线航空不再是民航业的选择问题,而是国家航空器制造、城镇化建设等诸多战略的必然要求。依托支线航空以及通航机场,航空货运服务呈现规模化和快速化发展态势。

第四是航空公司间的并购与重组在加速。规模经济与网络经济是航空公司战略选择的永恒主题,所以优胜劣汰是自然法则。

此外,大数据技术也将给民航业带来全方位的、持续的变革与创新。简化商务、定制服务、便捷出行、智能管理、信息共享、数据监管、体验与共享等将成为未来民航业运用大数据技术的核心点。

民用航空 如何 健康发展?

近日,中国民航局就《国内投资民用航空业规定(征求意见稿)》公开征求意见,该政策鼓励、支持包括国有和非国有投资主体在内的国内投资主体投资民用航空业,促进民用航空业快速健康发展。民航业健康发展的关键在哪里?行业内部各系统之间如何协调发展?未来,商业模式与服务模式将有哪些变化?对此,《中国企业报》记者采访了多位专家学者及企业人士。

安徽省合肥市政府政策研究室研究员夏飞:

培育中部民用航空市场高地

中国民航局起草了《国内投资民用航空业规定(征求意见稿)》,并向社会公开征求意见,这无疑给民用航空产业快速健康发展带来了千载难逢的机遇。

民用航空制造业已列为国家重点培育和发展的十大战略性新兴产业之一,是我国经济结构调整中的“新兴增长点”。因此,必须深化认识、拓展思路、统筹推进,实现民用航空产业在新一轮跨越发展中的带动作用,主要把握以下四个着力点:

一要深化认识,深刻理解民用航空产业发展内涵。各地方要充分认识到机场不仅是城市的重要基础设施,更是不断聚集优势资源的平台,吸引或汇集一系列高科技产业、信息产业、现代制造业和现代服务业,促进多种产业有机结合,与区域经济相互影响、相互渗透、相互融合,形成带动力和辐射力极强的“临空经济区”。

二要科学规划,建立健全民用航空产业政策体系。进一步明确航空运输业与民用航空制造业高新技术产业化的总体思路、产业布局和

相关举措,围绕大型客机的研发、制造与服务,形成符合地方特色的配套产业或产业链。带动产业集聚,实现区域经济集约化发展,以适应区域性特大城市发展的需要。

三要开发开放,培育中部地区民用航空市场的高地。以大开放的理念,积极推动各大航空运输企业、航空制造企业和航空服务企业到中心城市投资兴业,将航空运输纳入本地区发展规划统筹布局,培育航空市场。建好、用好、管好机场,提升商业运作水平,并通过推行特许经营模式,吸引更多国内外航空公司落户,搭建专业化、市场化的服务平台。引进基地航空公司,不断完善航空网络,加快建设航空产业基地。

四要加强组织领导,健全民用航空产业培育机制。民用航空业作为战略性先导产业,涉及诸多领域,与公路、水运等交通运输方式不同,民航行政事项更多、事权涉及面更广、关联部门更多,理应形成高层次、强有力的决策和协调机制,形成有利于民用航空产业发展的体制机制环境。

上海能飞民航工程设计有限公司执行董事、浙江平湖九龙山航空俱乐部总经理牛衍凯:

发展通用航空需破三大瓶颈

我国航空产业市场巨大,将给非国有资本进入民航产业带来深刻的变化。数据显示,2014年我国军用飞机市场规模在800亿元,民用航空工业市场仅200亿元。到2020年民用飞机产业年营业收入将超过1000亿元。

但是,航空产业也是一个投资大、回报周期长、风险高的行业。尽管国家出台了一系列的鼓励政策,国资、民资跃跃欲试,但大多还是持观望态度,相对比较谨慎。

空域、机场以及专业技术人员

是制约通用航空发展的三大障碍。因此,民用航空产业的发展还必须建立在改革的基础上。首先是改革低空空域的开放问题。作为民航业的重要支撑,我国通用航空发展相对缓慢的重要原因还是低空管理的政策。航空业发达国家如美国、欧洲、日本等,民航使用空域都在80%以上,而我国民航使用的空域仅为30%左右。

其二是加快飞行人才的培养。航空专业人才不同于其他行业,他们必须具有丰富的经验和较高的专业技能。按照民航总局调查显示,未来5年,中国航空业将增加飞机500架,20年内将新增支线飞机约600架。按照我国民航发展目标,到2020年,我国民航市场将达到目前美国民航市场的水平。目前全美航空公司从业人员超过70万人,而我国的从业人员不足20万,有近50万人的缺口。

其三是提升服务质量。飞机因为快速便捷成为人们出行的首选交通工具,但由于飞机的延误、登机时间长、机场距离远等原因,短距离的出行已让相当一部分乘客成为了高铁的消费者。

(本版稿件由本报记者何芳、洪鸿、钟文采写)