

民航局：12月起放开3家以上航企参与经营的国内航线的旅客运输价格

据民航局网站消息，近日，民航局会同国家发展改革委印发《关于进一步深化民航国内航线运输价格改革有关问题的通知》，明确自2020年12月1日起，放开3家以上(含3家)航空运输企业参与经营的国内航线的旅客运输价格(以下简称国内运价)。改革后，实行市场调节价的国内航线将大幅增加，市场决定价格的机制将进一步得到强化。

《通知》要求，航空运输企业要合理确定调整范围、频次和幅度，确保航空运输市场平稳运行。航空运输企业和销售代理企业要严格遵守《价格法》《民用航空法》的有关规定，及时、准确、全面地向社会公布实际执行的各种运价种类、水平和适用条件。同时，民用航空主管部门将进一步加强国内运价的监督，将价格违法违规行记入信用记录，并依据《民航行业信用管理办法(试行)》实施惩戒。

此次深化民航国内运价市场化改革、扩大市场调节价航线范围，是民航局会同国家发展改革委贯彻落实党中央、国务院决策部署，扎实做好“六稳”工作，全面落实“六保”任务，进一步深化“放管服”改革，有效扩大国内航空运输市场需求，不断满足旅客多样化航空运输需要，加快行业复苏的重要举措。

据悉，自2004年以来，民航局会同国家发展改革委积极推进民航国内运价改革，同步加强国内运价监管，不断优化市场环境。特别是自2013年以来，民航国内运价市场化改革步伐不断加快，国内运价改革成效明显，市场活力得到有效激发，国内运价治理体系和治理能力进一步提升。



国际航协：国际航空连通性危机威胁全球经济复苏

日前，国际航空运输协会(IATA)发布的数据显示，新冠肺炎疫情危机对国际连通性造成严重损害，撼动世界最佳连通性城市排名。

伦敦曾是2019年9月世界上连通性最高的城市。2020年9月，其连通性暴跌67%，排名跌至第8位。上海位居中国四大最佳连通性城市(上海、北京、广州和成都)之首。纽约(连通性下降66%)、东京(下降65%)、曼谷(下降81%)、香港(下降81%)和首尔(下降69%)均已跌出前10。研究表明，如今拥有大量国内航线的城市占主导地位，亦凸显出国际航线的关闭程度。

国际航协第76届年会呼吁各国政府采取病毒检测安全地重新开放边境。“对旅客进行系统检测是重建连通性的直接解决方案。病毒检测技术已可使用，实施准则也已制定。现在，我们必须在全球航空运输网络的损害无法弥补之前采取行动。”国际航协会员对外关系高级副总裁塞巴斯蒂安·米科斯表示，“最佳连通性城市排名的戏剧性变化表明，在过去几个月，世界各地的连通性重新排序。然而，变化并非因为连通性的增加，反而是整个市场都在下滑。连通性的研究彰显重建全球航空运输网络的紧迫性。”

航空运输是全球经济的主要引擎。常态下，航空业可提供约8800万个就业机会和3.5万亿美元GDP。全球航空旅行需求的暴跌，导致一半以上的就业和经济价值处于危险之中。“政府必须意识到，对民众生活和生计有重大影响。航空

运输业泥足深陷冲击到至少4600万个工作岗位。如果缺乏有效的航空运输网络支持，从新冠肺炎疫情中拉动经济复苏的动力将受限。”

国际航协的空中连通指数是衡量一个国家的城市与世界其他城市之间的连接程度，对贸易、旅游、投资和其他经济流量至关重要。作为一个综合指标，反映出从一个国家的主要机场飞往目的地的座位数量以及这些目的地的经济重要性。

非洲的连通性暴跌93%。埃塞俄比亚曾设法扭转了这一趋势。在2020年4月的第一波疫情高峰期间，埃塞俄比亚与88个国际目的地保持联系。埃及、南非和摩洛哥等许多依赖旅游业的航空市场受到了特别严重的影响。亚太地区的连通性下降76%。在该地区联系最紧密的国家中，中国、日本和韩国等较强的国内航空市场表现更好。尽管国内航空市场相对较大，但泰国受到严重影响的原因可能是该国高度依赖国际旅游业。欧洲的连通性狂降93%。尽管俄罗斯人的连通性整体上优于西欧国家，但欧洲国家在大多数市场上均出现大幅下滑。中东国家的连通性下降88%。除卡塔尔外，该地区五个联系最紧密的国家的连通性水平降低了85%以上。尽管边境关闭，卡塔尔仍允许旅客在航班间过境。它也是航空货运的重要枢纽。北美洲的连通性下降73%。加拿大的连通性(下降85%)降幅高于美国(下降72%)。在某种程度上，反映了美国庞大的国内航空市场，尽管客运量大幅下降，但仍继续支持连通性。拉丁美洲的连通性暴跌91%。

墨西哥和智利的表现好于其他联系程度最高的国家——这些国家实施国内封锁的时机以及执行的严格程度所致。

在新冠肺炎疫情之前，航空连通性在全球实现了增长。在过去的20年中，经航空直接连接(城市对连接)的城市数量增加了一倍以上，而同期，航空旅行成本下降了一半左右。

2014年至2019年间，世界上联系最紧密的10个国家/地区大多出现了大幅增长。美国仍然是联系最紧密的国家，增长率26%。中国位居第二，连通性增长62%。在前10名中，表现卓越的国家还包括第四名的印度(增长89%)和第九名的泰国(增长62%)。

国际航协的研究总结了增加航空连通的诸多益处，结论如下：连通性和生产力之间的积极联系。相较于一个国家的GDP，连通性提高10%，劳动生产率将提高0.07%。对发展中国家的影响更大。在连通性目前相对较低的国家中，对航空运输能力的投资将对其生产率和经济成功产生的影响比在相对发达国家的类似水平的投资要大得多。旅游收入可以重新投资以形成资本资产。航空运输通过旅游业的催化作用为就业机会和经济效益做出贡献，特别是在一些小型的岛国。在新兴市场经济体中，需求可能会出现结构性短缺，因此旅游支出可以填补这一缺口。税收收入因经济活动增强而增加。航空连通有助于促进国家的经济活动和增长，对政府税收产生积极影响。(王亚玲)

南航通航引入战投混改正式落地

11月26日，南航通用航空有限公司(以下简称“南航通航”)正式实施混合所有制改革，引入国改双百发展基金管理有限公司、南方电网产业投资集团有限责任公司和中国南航集团资本控股有限公司三家投资主体，并实施员工持股，成为实行混合所有制的国家骨干通用航空企业之一。当日，南航股份公司与三家投资主体、员工持股平台以及南航通航在北京产权交易所正式签约。

混改完成后，南航通航的注册资本由10亿元人民币增至13.4228亿元人民币，南航股份公司、国改双百基金、南方电网产业投资集团、南航资本控股、珠海通航分别持有南航通航57.9%、14.1%、10%、10%、8%的股权，南航股份公司依旧保持控股地位。

南航通航方面介绍，改革实施后，南航通航企业性质从国有独资公司转变为混合所有制公司，落实董事会职权，法人治理结构更加完善，员工工作积极性将得到充分释放，有利于南航通航做强做优做大国有资本，加快推动国有企业高质量发展。

2019年，南航在集团层面引入投资者，宣布正式实施股权多元化改革，取得良好效果。此次南航集团在其子公司南航通航实施的混合所有制改革，也是扎实推进国务院国资委国企改革三年行动计划的实际行动，将民航局“放管服”改革推向深入的具体体现。

南航通航表示，未来将立足粤港澳大湾区，以海南自贸港、长三角经济带和京津冀区域经济建设为契机，发挥专业技术、深耕海油运输、电力能源等工业类传统通航运输市场，大力拓展维修服务、短途空勤等新兴产业和通航产品，促进交通运输、医疗保障、旅游娱乐等多产业发展，为促进国内国际双循环贡献力量。(韦华怡)

福建省发布航空运动产业发展规划

11月27日，《福建省航空运动产业发展规划(2020-2030年)》在福州正式发布。该规划由福建省航空运动协会起草编制，由福建省体育局、福建省发展和改革委员会和福建省财政厅等11家单位联合发布。

规划深入分析了当前福建省发展航空运动产业的基础和面临的形势，提出了引领航空运动基础设施建设布局等五大重点任务，展望了到2030年我省航空运动产业初具规模的远景目标，即在全国率先形成200千米航空运动飞行圈，基本建成一批具有一定国际影响力和知名度的航空运动产业项目，并通过与旅游、康养、教育、体育制造等产业的融合发展，基本形成基础扎实、结构合理、内容丰富、产业带动性强的航空运动产业体系。

按照该规划，航空运动将降低消费门槛贴近普通百姓，并通过与公园、大型体育设施甚至高速公路服务区融合，打造家门口的都市航空飞行营地。同时，省航协将通过引进“翱翔华夏”等大型航空节活动推动“翱翔八闽”省级航空运动联赛，让福建省有大型的航空赛事，有精彩的地面配套活动和丰富的旅游、餐饮、土特产品销售，同时通过航空运动进校园等“雏鹰展翅计划”培养后备人才，扩大航空运动人群。(张旭阳)

美国10家无人机公司达到FAA适航标准



日前，美国10家无人机系统(UAS)公司达到了联邦航空管理局(FAA)用于适航认证的标准，这是将小型UAS纳入国家领空的一大进展。

这些取得特殊类飞机适航审定标准的UAS全部是电动的，重量范围从5到89磅(2.267-40.37千克)，包括固定翼和旋翼无人机。10家公司包括：3D Robotics, Airobotics, 亚马逊, Flirtey, Flytrex, Mattemet, Percepto, Telegrid, Wingcopter and Zipline。

FAA针对UAS发布的标准与传统的类型认证不同，它通过性能审查和风险校准对系统进行认证。公布的标准只是认证的一个环节，并不表示这些公司已经获得了FAA的适航性认证。公众有30天时间对申请人的标准发表评论，然后FAA将发布适航标准的最终草案，之后申请人将证明自己符合标准要求，才能获得最终认证。(刘勇彤)

空客直升机公司预估2020年全球直升机销量跌幅40%~50%

空客直升机公司发布的最新数据显示，受新冠肺炎疫情的持续影响，全球直升机行业在2020年的新机销量跌幅将达40%至50%。

空客直升机公司首席执行官布鲁诺·埃文曾表示，新冠肺炎疫情对竞争环境产生了极大影响，但公司的直升机销量下降了25%-30%，低于全球新型直升机跌幅水平。这可能得益于公司轻型双发H145直升机项目的成功和新的中型H160直升机的良好销售态势，使公司在日益萎缩的民用市场上获得了更多份额。轻型双发H145直升机配备了最新认证的五星旋翼系统，其有效载荷比之前型号增加了330磅(150千克)。空客直升机公司计划年销售15至20架H160直升机，预计储备订单可达40至50架。

全球直升机市场的跌幅现象并不是新现象，因石油和天然气的暴跌影响，2019年数据已有所下降，加之新型冠状病毒的影响，直升机销售市场在未来4-5年将持续下降。为此，空客直升机公司发布已制定强有力的转型计划，以适应这一长期低迷的市场。

就订单数量而言，客户并没有取消空客直升机公司的订货，只是推迟了采购时间。空客直升机运营数据比订单数据更具说服力，2019年平均飞行小时减少约15%。虽然飞行时间有显著减少，但显然没有达到世界某些地区商业航空50%或80%的减少水平。尽管经济低迷，但空客直升机公司的保障和服务仍有“良好势头”。事实上，空客直升机公司第三季度的报告显示，直升机业务领域较高的服务收入才使其今年前9个月的总体收入“大体稳定”。

空客直升机公司在全球有25个客户服务中心，能够与客户保持密切联系。公司近年来



采取的策略是鼓励客户使用各种维护合同，尤其是HCARE服务的推行。受疫情危机的严重影响，公司目前已放缓在多瑙沃思和马里涅纳的工厂工作，以便能够为员工推行新的安全措施。公司还将加快新型机型认证工作，包括H160直升机和五星H145直升机。这两型直升机已在2020年获得EASA的型号认证，H145直升机将在“未来几周”获得FAA认证，H160直升机有望在2021年初获得FAA型号认证，随后交付给美国启动客户。

空客直升机公司的长期创新战略还包括VSR700无人机的研发和城市空运原型机CityAirbus的项目开展工作。这是一个很好的商业机会，还包括军事客户和民用客户带来新的能力，同时空客直升机公司将继续致力于可持续航空战略。(彩林)

低成本航空或当成为中国民航发展的重要基石

李桂进

今年是中国低成本航空开航15周年，明年是全球低成本航空开航50周年，此刻正是值得对低成本航空进行全面总结和深刻反思的时机。从2021年到2035年，我国中等收入群体将由现在的3亿显著增加，有专家认为将达到8亿——相当于目前美国和欧盟的人口之和。到那个时候，我国航空人均年出行次数1次，旅客运输量会达到14亿人次左右。

2019年我国民航客运量为6.6亿人次，这增加的7亿多人次，都靠国航、东航、南航等全服务航司能完成吗？显然，还有另外一支重要的力量是不可或缺的，这就是低成本航司。

低成本航空在全世界发展到什么程度呢？在欧美市场分别形成了“3+2”格局。在美国，美国航、达美航、美联航三个全服务巨头加上美西南和捷蓝两大低成本航空；在欧洲，国际航空集团(IG)、法荷航、汉莎三强加上瑞安、易捷两大低成本航空。

低成本航司可以分为三大类。第一类是以美西南为代表的经典款，第二类是以捷蓝航为代表的加值型，第三类叫极端低成本，以美国的忠实航空、边疆航空、精神航空和欧洲的瑞安为代表。

全球更关注的还是经典的低成本模式，也就是美西南的模式。美西南航空在官网上讲，如今的美国之所以有95%的人坐过飞机，是因为美西南的创始人在1966年就拥有了这样的航空大众化的梦想——美西南实现了自己的梦想，同时也做到了让美国的大多数人都会有机会坐飞机旅行。

在中国民航市场，2004年中国民航局批



准了一批新的航空公司成立，这一年也被称为“民营航空元年”。第二年的7月18日，春秋航空首航，给中国民航翻开了新的一页。接下来春秋航空的8年经营是孤独之旅，直到2013年西部航空转型低成本。2014年东航集团以中联航为平台，打造大众经济型航空平台。到现在国内共有7家低成本航空公司，它们在2019年共承运了6243万人次，占全国客运人次的9.5%。而在2015年这个比例只有5.9%，增长了2.4倍。

为什么说新发展阶段低成本航司应该成为中国民航发展的主要基石呢？欧美低成本航空的份额自2015年到2019年发生了更显著的变化，北美增加了32%，欧洲增加了39%，亚洲也达到了27%。需要注意的是，在目前欧洲三个小时以内的航线上，全服务航司已经被低成本航司打垮，低成本航空在10年前就达到了80%以上的份额。此外，2019年经营中国航线的境外低成本航空公司已经有31家之多。所以从全球航空运输市场发展趋势来看，中短期市场低成本航司取代全服务航空是大势所趋。全服务航司节节败退，只有在中长期市场上仍然保有竞争优势。

中国低成本航司下一步的机遇在哪里？机遇很多，包括中等收入群体增加、新发展

阶段民航业发展规划、消费时尚、机场对经济型航司的态度转变等。

据悉，正在编制的民航十四五规划，将会继续支持大众化、国际化的发展方向。民航局将推动《公共航空运输旅客服务管理规定(征求意见稿)》的落实，推动相关部委对低成本航空在辅营收入方面的措施给予更多的支持，比如选座、机上配餐、行李政策等。

中国低成本航空面临的挑战有哪些？最大的挑战是社会认同度不高。在行业政策方面还需要局方、发改委、国家市场监督管理总局更大力度的支持——这种支持来自令所有客运航司共同受益的监管政策的变化。可以预料，未来低成本航司之间、低成本航司与全服务航司之间的竞争将会愈演愈烈，但所有航空公司在国内市场必须共同面对高铁全网络和高速带来的更大的挑战。

目前越来越多的欧洲和亚洲的全服务公司开始成立低成本子公司去应对低成本对手的挑战。2008年汉莎决定收缩枢纽到法兰克福及慕尼黑，把其他的8个主要的市场都交给了德国之翼(后来是欧洲之翼)来运营。虽然去年欧洲之翼亏损了4个多亿欧元，但是整个汉莎集团盈利了14亿欧元。欧洲之翼就是汉莎集团的护城河，这是汉莎集团应对低成本航司瑞安、易捷的防御之一，舍此别无他途。

低成本航空创新发展的关键是企业文化，而在产业政策方面，中国民航局正在推动相关政策落实。尤其是通过“放管服”给航空公司更多的机会，让航空公司围绕航班座位产生很多的产品组合、创造更多的服务惊喜。(本文作者系中国民航管理干部学院社科系副教授)