

让民航业成为 转变经济发展方式的引擎

■ 李颜昭

自美国莱特兄弟发明第一架飞机成功上天，人类进入了航空时代，1919年法国与比利时之间开通了世界上第一条国际民航客运航线，标志着人类的交通运输拥有了划时代的新方式、新体系。相对而言，我国民用航空业起步较晚，但经过几十年的快速崛起，如今已发展成为全球第二大航空运输系统。2009年，我国民航业完成固定资产投资约600亿元，全行业完成运输总周转量427.1亿吨公里、旅客运输量2.3亿人、货邮运输量445.5万吨，分别同比增长13.4%、19.7%和9.3%；经济效益大幅度提高，全年累计实现营业收入2971亿元，利润总额122亿元。到2020年，预计我国民航运输机场总数达到300个，将形成华北、华东、中南、西南、西北五大区域机场群。同时，我国民航运营的安全、质量、效益也达到了全球领先水平。

当前，民用航空在综合交通运输体系中的作用日益突出，成为增长速度最快、发展潜力最大的交通运输方式。民用航空业是国民经济的重要组成部分，是我国重要的基础

性、先导性产业，也是推动我国经济社会发展的战略性和创新性产业。随着经济转型和结构调整，对运输的需求也随之发生变化。在货物运输方面，科技含量高的新兴产业，其产品一般体积小、附加值大、运输时效性要求高，对航空运输具有很强的依赖性；传统制造业的高级化过程，也使得其产品对航空运输提出了越来越多的需求。在旅客运输方面，随着人们收入水平的提高、生活节奏的加快和消费结构的升级，航空运输以其快速、便捷、舒适、安全、机动等特点，日益成为长距离客运最重要的方式。

2009年以来，我国民航运输增长出现了一些明显的变化：国内运输增长好于国际运输增长；客运增长快于货运增长；中小城市机场业务量增长快于大中城市机场增长；西部、中部、东北地区运输增长快于东部地区增长。由此可以看出民航产业对经济社会发展的拉动和促进作用。因此，促进民航经济又快又好发展，是实现我国经济发展方式转变、促进产业结构调整的重要动力与保障。

1. 民用航空本身就是一个链条庞大的产业。民用航空直接涉及投资、生产、流通、消费各个环节，涉及制造、维修、营销、服务等多种领域。2007年，民用航空对全球GDP的直接贡献超过全球整个医药部门的产值。与此同时，民用航空为各国财政贡献了数额巨大的税款。此外，民航业带动效应明显。民用航空可以有效刺激现代服务业发展，航空运输既是现代服务业的重要组成部分，同时又为其提供强有力的支撑。现代服务业的迅速发展，产生了巨大的人流、物流和信息流，公务商务人员的旅行、公务商务文件的快速和科技含量高、体积小、价值大的产品运输一般都依赖航空运输。此外，国家要大力发展金融、物流、信息、商务等领域，这些都需要以航空运输为依托。民航发展还支持 and 拉动了国产大飞机战略，由此也带动了材料、电子、机械制造等相关产业。

2. 从民航的产业链上游来说，它是产业结构升级和科技创新的重要拉动力量。民航业是一个科技装备程度非常高的现代化行业，与先进科学技术有着天然联系。民航业



的产业链上游是航空工业，其产业链长，技术、资金、知识密集，高度集成了现代科技成果，在一定程度上代表着一个国家的科技实力、综合实力和创新能力。民航业的需求必然有力地拉动航空工业的创新发展，其中包括航空航天、空间技术、自动化控制、材料、冶金、化工、机械制造、特种加工、电子、信息等一系列高科技产业。同时，为满足速度、安全、舒适和大型化、大流量等市场的需要，民航业客观上还要求民用航空器的设计、制造以及机载设备、空管设备、机场设备和信息领域不断进行科技创新。

3. 民航业将促进消费结构转型，为扩大内需开辟广阔空间。随着我国居民收入水平的逐步提高，国内消费结构已经并将继续发生重大变化，进入快速升级时期。过去，乘坐民航飞机出行的主要是高端消费群体；如今，普通民众乘坐飞机已不是新鲜事。此外，对高科技产品、时尚消费品、生鲜产品的需求也将越来越多，这类产品附加值高、时效性强，将产生大量航空货运需求。未来十

几年，我国消费结构由生存型消费向发展和享受型消费转变的步伐将加快。以旅游为例，据世界旅游组织预测，到2015年，我国将成为全球第一大入境旅游接待国、第四大出境旅游客源国。这将为我国民航发展提供庞大的消费群体和广阔的市场空间。因此，民用航空应抓住这一市场需求，满足大众消费需要，增强消费对经济增长的拉动作用。

4. 发展民用航空对促进区域经济、缩小地区差距、保持社会稳定意义重大。转变经济发展方式，要促进和实现区域协调发展。我国幅员辽阔、人口众多，受自然地理条件的限制和历史因素的影响，东、中、西部发展不平衡。在缩小地区差距、实现区域协调发展方面，民航大有用武之地。在大型机场周边形成的临空港经济区，不仅具有运输功能，而且可以通过与多种产业有机结合，形成颇具带动力和辐射力的地区经济增长极。一方面，通过发展民航，可以连接边远地区、落后地区，有助于当地居民享受均等的基本公共服务，有助于当地经济社会融入国家整体

发展，从而促进区域协调发展；另一方面，随着政府公共服务领域的拓展和通用航空事业的发展，民航可以在抢险救灾、应急救援、医疗救护、治安监控、环境监测、邮政等方面提供更加优质的公共服务。在继续实施西部大开发、东北地区等老工业基地振兴、中部地区崛起、东部地区率先发展的区域发展总体战略中，民航应当也可以担当大任。

作为发展中大国，我国疆域辽阔，人口众多；同时，正处在工业化、城镇化、市场化、国际化加速发展的阶段，对民航业的发展有着巨大而广阔的市场需求。一方面，经济的快速发展，势必使客流和货流的规模不断扩大，速度不断加快，对民航业的发展起到了独特的拉动作用；另一方面，航空运输反过来可以有效地改善投资环境，优化地区经济结构，带动产业升级和服务业发展，构造区域经济与国际市场的无障碍运输环境，增加地区就业机会，促使经济进一步向前发展。因此，我国应促进民航业转型升级，助力经济发展方式的转变，实现从民航大国向民航强国的历史跨越。

1. 把优化结构与扩大需求结合起来，大力发展支线航空和通用航空，增强发展的均衡性。支线航空是干线航空的延伸和补充，对促进区域经济发展，缩小地区差距至关重要。从实际情况看，我国的支线航空和通用航空相对薄弱，差距较大。根据国家区域发展总体战略和规划来看，我国应加大财政支持力度，建设区域航空枢纽，加强地面交通不便地区和老少边穷地区民航基础设施建设，扩展和优化航线网络，统筹区域民航发展。仅从2009年上半年的数据来看，我国民航支线机场的旅客周转量增长了26%，其中西

部省份增长最快,此外,一批旅游资源较好的地区,在兴建机场设施后,地方经济很快被带动。只有支线航空和通用航空发展起来,我国民航的市场竞争力和国际竞争力才能达到一个新水平,从而在国内外航空运输市场中赢得更大份额。

2. 实施大众化战略。为让社会大众都能够享受到安全、便捷、经济的航空客货运服务,提高民航服务的覆盖能力,实现“到处通、及时达”,应构建布局合理的机场网络体系、顺畅的公共航空运输体系、安全高效的空中交通管理体系、功能完善的通用航空体系,实施国家基本航空服务计划。通过实施大众化战略,使民航成为大众出行方式。到2020年,力争满足旅客运输量约7亿人次的市场需求,基本建立空中客运快线系统。到2030年,力争满

足旅客运输量约15亿人次的市场需求,使消费者对民航服务的满意度达到较高水平。

3. 实施全球化战略。加大力度使更多航班飞出去,构筑全球航线网络;使更多资金投出去,形成国际竞争海外桥头堡;使更多标准打出去,扩大国际影响力,为国家对外贸易和国际交往的总体战略服务。同时,扩大和深化开放,加强与民航发达国家的交流与合作,把更多好的东西“引进来”,为我所用,实现引进消化吸收再创新。要参加国际组织有关民航公约、规章、标准的制订,积极主动将我国民航自主创立的先进理念、先进做法、先进标准推向国际。

4. 推进节能减排。2009年,我国航空业推进节能减排共缩短飞行距离1580万公里,节省航油消耗8.8

万吨、节约成本4.3亿元,减少二氧化碳排放28万吨。在北京、上海、广州机场开展“桥载设备代替飞机辅助发动机(APU)”专项试点,依靠电力向飞机提供电源、气源和空调等,全年节约航油3.8万吨、降低成本1.9亿元,减少二氧化碳排放12.1万吨。我国民航业应继续在“低碳”方面下大力气,优化空域结构、开辟“临时直飞航线”,在飞机性能的选择、机场场址的选择、能源的选择、设备的选择以及机场和设备运行中体现“低碳经济”。通过各种技术手段,在航线航路裁弯取直、节省燃油等方面下更大工夫,达到低碳环保的目的。此外,还应倡导各航空公司采取各种措施推行节能减排。

(作者单位:中国航空油料集团华北公司)

责任编辑 李 燕

PHOTO NEWS

图片新闻



朱光耀副部长会见欧盟委员会气候行动司总司长何塞·德贝克

近日,财政部副部长朱光耀在北京会见了到访的欧盟委员会气候行动司总司长何塞·德贝克。会见期间,双方就气象事业在经济、社会发展中的地位 and 作用,公共财政对气象事业的投入等共同关心的话题交换了意见。

(本刊记者 摄影报道)