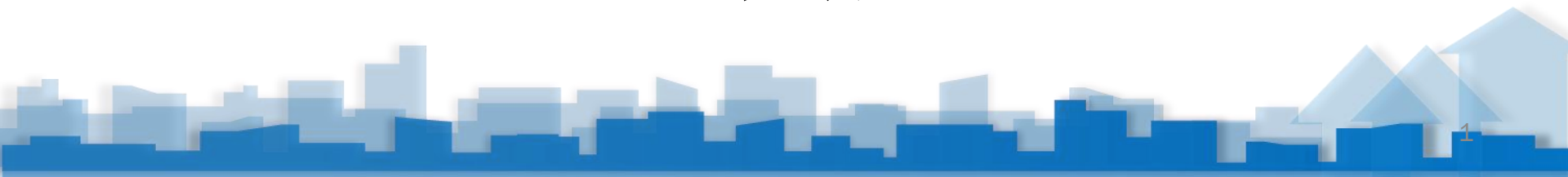




# 中国低成本航空运输发展政策

中国民用航空局财务司司长 潘亿新

2013年11月5日





中国低成本航空发展空间巨大

中国低成本航空运输发展政策



## 低成本航空特征

- ◆ 一种新兴的商业经营模式，以低成本理念运营、以低票价参与市场竞争，其显著特征是“低成本+低票价”。
- ◆ 低成本航空经营灵活，专注于差异化市场，适应航空需求多样化趋势，应对危机能力强。





首先，中国宏观经济保持平稳增长，航空市场需求潜力依然巨大，城镇化战略的实施将为低成本航空提供更加广阔的空间。

其次，发展低成本航空是加快行业转方式、调结构，推进航空大众化战略的重要手段，符合行业总体战略导向。



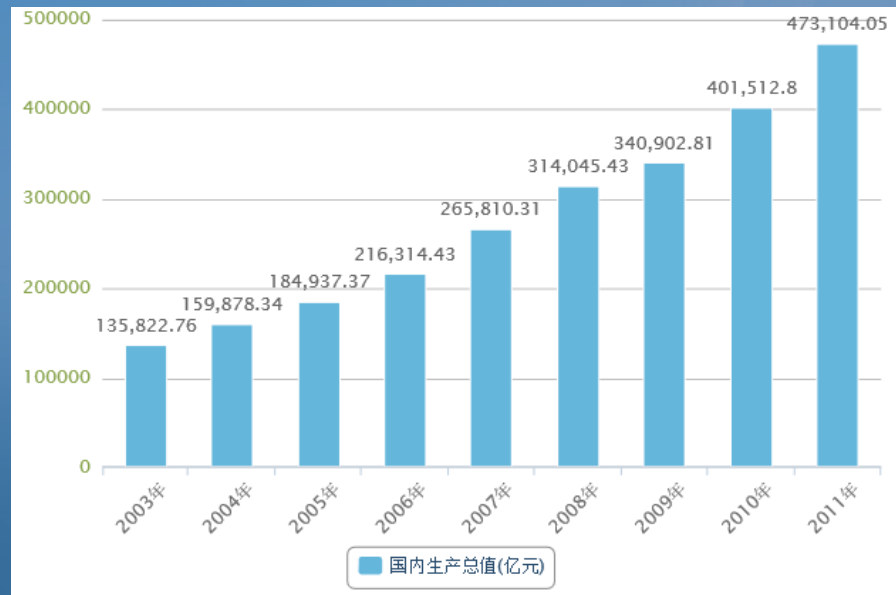
首先，中国宏观经济保持平稳增长，航空市场需求潜力依然巨大，城镇化战略的实施将为低成本航空提供更加广阔的空间。

- ✓ 一是强大的经济实力支撑。
- ✓ 二是我国航空市场依然有潜力可挖。
- ✓ 三是城镇化战略提供新动力。
- ✓ 四是有效应对高铁竞争。



## 强大的经济实力支撑

◆ 改革开放以来，中国国民经济一直保持高速增长，近十年来年均增长超过10%；综合国力不断跃升新台阶，2010年起中国经济总量超越日本位居世界第二位。





## 强大的经济实力支撑

- ◆ 未来一段时期，我国国民经济仍将保持平稳增长，居民消费水平稳步提升，这将为航空市场需求增长提供有效保障。
- ◆ 随着消费主导型改革的有序推进，改革红利将进一步释放；国民旅游休闲纲要的实施，城乡居民旅游休闲消费水平大幅增长，为培育和挖掘潜在航空市场提供条件和空间。



## 航空市场依然有潜力可挖

- ◆ 目前中国每人每年乘机比，远低于美国等发达国家；低成本航空市场份额尚不足5%，远低于全球水平。航空市场仍有潜力可挖，关键是找准增长点。







## 城镇化提供新动力

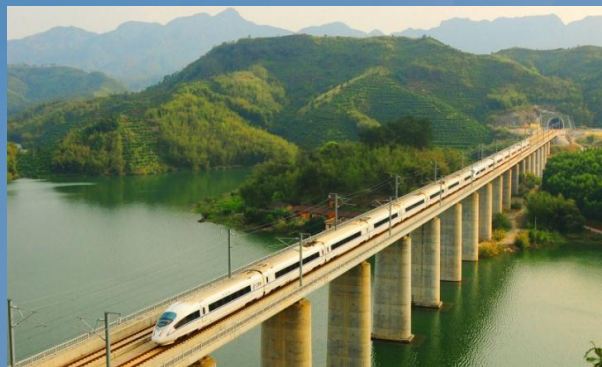
- ◆ 随着城镇化战略的推进，人民生活水平不断提高，三、四线城市对航空的需求会快速增长，特别是对廉价航空的需求会更加明显。





## 有效应对高铁竞争

- ◆ 低成本航空最大的优势就在于成本低，在价格方面完全可与高铁一争高下；同时在时间、服务品质等方面也具有高铁不具备的优势。
- ◆ 做大做强低成本航空完全可以抢夺高铁同质客源，扩大市场份额，增强竞争能力。





其次，发展低成本航空是加快行业转方式、调结构，推进航空大众化战略的重要手段，符合行业总体战略导向。

- 低成本航空是民航未来应着力培育的新经济增长点。
- 发展低成本航空对加快行业转方式、调结构的步伐，带动区域经济增长具有重要作用。



**其次，发展低成本航空是加快行业转方式、调结构，推进航空大众化战略的重要手段，符合行业总体战略导向。**

- 按照民航强国战略框架，要加快推进实施航空大众化战略，就是要使社会大众能够以可承受的价格享受舒适便捷的航空运输服务。
- 低成本航空旨在以较低的票价提供航空服务，能给社会和消费者带来巨大效益。



## 国际低成本航空市场呈现出一些新趋势、新特点

- 低成本航空公司自身在经营理念和运营方式上也有一些创新，同时充分利用技术创新优势在服务项目和质量上不断推陈出新。
- 欧洲一些全服务公司如英航、法荷航、汉莎等逐渐退出中、短程点对点市场，专注于国际长航程市场，原有的国内市场、航线、机队通过成立低成本分子公司应对竞争。



**面对激烈竞争，需要运营主体正视现实、转变观念，以开放、包容的心态迎接竞争。**

- 中国低成本航空公司要化压力为动力，主动应对，找准定位，强化内功，增强企业竞争力。
- 传统网络型航空公司不能墨守成规，满足于现有的优势格局。要及时转变观念，以积极的心态看待低成本航空发展。



中国低成本航空发展空间巨大

中国低成本航空运输发展政策



**（一）发挥政府部门的调控职能**

**（二）促进低成本航空发展的政策设想**





近年来，民航局积极转变职能，通过简政放权，增加微观主体的自主权，充分发挥市场配置资源的基础性作用，为航空运输企业营造良好的发展环境。

➤ 2004年逐步放宽投资准入门槛，允许民营资本投资建立航空公司。华夏、春秋、奥凯、祥鹏、吉祥等多家航空公司相继成立，成为低成本航空领域的发展先驱。



- 2013年，调整公共航空运输企业经营许可管理相关政策，适度降低准入门槛，简化审批流程。
- 出台完善国内航空旅客运输价格政策，取消旅客运输票价下浮幅度限制，放开部分与地面主要交通运输方式形成竞争，且由两家（含）以上航空公司共同经营的国内航线旅客运输票价，增强航空公司的定价自主权。



## 政策制定原则

- 从全行业而不是企业一隅角度、从战略引导而不仅仅是政策受益角度、从经营行为而不是具体企业的角度，来思考和制定支持低成本航空发展的政策措施。
- 遵循政府指导与市场配置相结合、快速发展与持续安全相结合、优势互补与协同发展相结合的原则，研究和制定促进低成本航空发展政策。



第一，进一步完善市场规则、规范市场秩序，营造公开公平公正的发展环境。

围绕快速发展，营造宽松政策环境

围绕灵活经营，修订调整相关标准规定

围绕服务保障，完善相关配套设施条件



一、对发展较好、安全基础扎实的低成本航空公司适当调高规划增速，实行动态调整，给予航空公司更大自主权，支持其快速扩大运力。

二、继续营造公开公平的航线准入和航班时刻安排环境，支持低成本航空公司获取更多的航线和时刻资源。

三、进一步降低设立门槛，简化审批手续，支持新设低成本航空公司及分子公司。引导和鼓励大型骨干航空公司成立全资或合资低成本航空子公司。鼓励民间资本和其他社会资金投入低成本航空领域。



四、完善飞行员培养机制，拓宽培养渠道，尽快培养大量合格飞行员。建立健全飞行员流动管理制度，促进飞行员规范、有序流动，满足低成本航空快速发展需要。

五、调整完善有关民航财经政策和机场收费政策，积极争取国家税收优惠政策支持，加强与金融机构合作，争取在飞机租赁、信贷资金安排上给予支持和倾斜，增强航空公司的运营能力。



- ◆ 进一步推进国内航线运价改革，扩大市场调节价航线范围。
- ◆ 对现行民航客规货规标准进行适当修改，允许低成本航空适当简化服务。



- ◆ 对航空公司经营范围进行分类管理，鼓励低成本航空适应市场提供差异化服务，与传统航空服务形成互补。
- ◆ 积极协调有关部门，研究制定差异化服务标准，支持低成本航空拓展差异化服务项目。





- ◆ 鼓励机场将老旧航站楼改造为低成本航站楼，或新建低成本航站楼；
- ◆ 鼓励机场针对低成本航空运营要求建设完善相关配套设施。





第二，加强对低成本航空公司的监管，保障安全发展。

- 增强安全发展意识
- 加强安全监督管理



- 加大安全投入，确保安全裕度在规定标准之上，尤其是在安全人员配备、安全教育培训等关键领域要足额保障。
- 进一步强化持续安全理念的宣贯和安全文化的培育，促进安全管理常态化和长效化。



- 要针对低成本航空运营特点及易发的安全问题，进行系统深入研究。
- 注重加强对其安全管理体系实际运行效能的监控和评估。
- 逐步摸索一套符合低成本航空运营特点的安全监管模式。



谢谢