

民营航空再燃起飞引擎

本报记者 冯其予



一面是新航空公司挂牌成立，曾经关闭6年的“跑道”再次敞开，各路民营资本跃跃欲试；一面是春秋等民营航空公司加快布局华东，新增航线，深耕市场，坚持低成本特色。在刚刚过去的6月，民营航空的举动，让人们不断揣测：民营航企的第二轮热潮是否到来？

当前我国民航客运需求较旺，是全球最具发展潜力的航空市场。在这样的背景下，民航发展的着眼点落在建立良好的航空运输市场秩序和提升综合竞争实力上，民营航空是其中的重要力量。但是曾经遭受挫折，至今仍在艰难创业的民营航空，将如何真正展翅翱翔？

1 深耕支线

抓住运力调整机会



民营航空公司深耕支线航空市场，是管理部门的期望，也是崛起的机会

在暑运即将到来之际，支线航空市场十分热闹。6月中旬，河北张家口和贵州毕节两家机场通航，6月26日，江西宜春机场完成首飞。值得注意的是，这3个新支线机场的首飞都是由中小航空公司完成的，这里也不乏民营航空的身影。随着支线在全国铺开，民营航空公司应该可以在这一市场中找到机会。

运力不足一直是困扰我国支线航空发展的主要原因之一。数据显示，“十一五”期间，我国支线航空91%以上的总周转量是由100座至200座级干线飞机完成的。这种大飞机跑小航线的情况不仅造成了许多浪费，也阻碍着航空结构的优化。

中国民航局局长李家祥就曾提醒，一些地方政府和民营企业申请筹办航空公司，最初定位就是主要经营省（区）内或周边地区之间的支线航空，但航空公司正式运营后却普遍重干线、轻支线，重大飞机、轻小飞机，重独立运行、轻联合合作。

为此，中国民航局近年来严格控制航空公司购租飞机机型及其经营范围，特别是新成立航空公司的运力结构问题。这实际上也承载了管理部门对民营资本进入航空业的某种期望。

中国民航管理干部学院教授耿淑香表示，应当“鼓励民间资本通过支线航空公司进入民航运业，从根本上赋予支线航空公司服务地方的个性色彩”。中国民航科学技术研究院民航发展研究所常务副所长胡华清曾表示，构建多层次的支线航空网络，进一步完善支线航空市场准入制度，积极鼓励干线航空与支线航空开展航班代码共享、联营联运等合作，逐步构建干支有效衔接的航线网络，提升支线航空的通达能力和服务能力。

但是，支线航空已经非常激烈的市场竞争和技术人才的短缺，都将是民营航空企业“称雄”支线航空要面临的挑战。

2 降低成本

探索差异竞争模式



突出特色的同时，采取合作策略，共享资源，真正发挥在短途和支线市场中的优势

适应市场需要，是低成本航空的开源之道。对于民营航空来说，这也不失为一条重要的生存之路。自上世纪90年代，以美国西南航空公司为代表的低成本运营取得成功。近几年，我国低成本航空也逐渐兴起。

与传统公司相比，低成本航空提供的是最简单的“点对点”位移服务，并将一切可服务项目进行分解，让旅客进行“点单式”消费，只要增加服务就增加收费项目。如经济舱不提供餐饮，超出规定服务须另外付费；严格执行托运行李标准，超过即收费。

我国第一批进入民航运业的民营企业，在成立之初纷纷提出低成本的运营战略，然而，最终的结果并没有想象中那么如意。民航运业专家王疆民认为，在我国本应是低成本航空最活跃的中西部地区，由于机场设施缺乏，鲜见低成本航空活跃的状况。他认为，我国的低成本航空应采取与全服务型航空公司合作策略，可共享更多市场资源，真正发挥出低成本航空在短途和支线市场中的优势。

当前我国低成本航空发展中，春秋航空是做得较好的几家民营航空之一，从创立之初只有3架租赁的空客A320飞机和上海虹桥机场这一个运营基地，到目前资产总额达到70亿元，拥有飞机36架、运营基地4个、运营航线76条，春秋航空用深耕差异化市场的营销理念，成就了一条独特的低成本航空发展之路。最新数据显示，春秋航空迄今共安全运输旅客3600万人次，平均客座率达到95.8%，旅客服务满意度达到92.6%。

然而，民航运业对民营航空采用低成本这一模式也存在担忧。虽然像春秋航空这样的民营航空做了有益的探索，但如何进行差异化的市场竞争，如何做好企业经营成本控制，如何跟传统航空公司进行合作，这都将是摆在想以此模式生存发展的民营航空面前的问题。



构建产业健康发展生态链

杨国民

时隔近6年之后，民航运主管部门重新开闸审批新设航空公司，特别是两家民营航企筹建初审获批同意，这是民航运局深化行政审批体制改革，进一步鼓励和引导民营资本投资民航运的重大举措。

近年来，随着航空业准入制度的逐步放宽，具有典型计划经济特征的我国民航运业市场开放脚步明显加快，一批民营航空公司陆续展翅蓝天，激活了产业竞争格局。

航空运输是典型的高投入、高风险、回报不稳定的行业，民营资本进入航空运输业难免经历曲折和波动，这就需要行业主管部门既要控制进入门槛，强化行业规范和管理；同时更重要的是要做好扶持和引导，解除政策壁垒，给民营航空企业营造良好的发展环境。

与其他竞争性产业一样，目前基本上

我国民航运业也需要构建一个健康的产业生态链，让大中小企业以及国有、股份制、民营企业同台竞技，取长补短，共同发展，推动民航运业良性竞争，做大做强。

一方面，市场需要更多参与者。根据国家有关规划，2020年民航运旅客运输量将达到7亿人次，比2012年增加一倍多，随着旅客运输量的增长，市场对航线需求也将增加，这不仅要求现有航空公司规模扩大，也需要更多

的新公司成立。特别是大量二三线城市航空运输市场和中低端航线的发展，将给中小企业及民营航空企业带来大量的市场机会。

另一方面，民营企业发展将给民航运业注入新的活力。相比国有航空公司，民营航空公司有机制灵活、没有历史包袱的优势，将作为国有航空公司的有效补充，成为我国民航运业发展生力军。民航运业需要多样的产品，需要多种主体参与竞争。



中国工程院院士邬贺铨——

发展大数据忌一哄而上

本报上海6月30日电 记者沈则瑾报道：以“大数据：挑战和机遇”为主题的中国信息化百人会第四次专题研讨会在今天在上海举行，探讨大数据对推动我国经济社会发展的作用。

中国工程院院士邬贺铨建议中国发展大数据，需要尽快制定信息保护法与信息公开法，既要鼓励面向群体而且服务于社会的数据挖掘，又要防止针对个体侵犯隐私的行为，既要提倡数据共享又要防止数据被滥用。

大数据时代已经到来，大数据将会带来信息化新浪潮，但大数据究竟能给我们带来什么？据邬贺铨介绍，2010年中国新存储的数据为250PB，仅为日本的60%，北美的7%。我国还并未重视对大数据的利用和存储，一些数据在一定时间内白白浪费了。一些部门和机构拥有大量数据，但以邻为壑，宁愿自己不用也不愿提供与有关部门共享，导致信息不完整或重复投资。

邬贺铨说，我国对大数据的信息安全保护还不够重视。2012年中国的数据存储量达到364EB，其中55%的数据需要一定程度的保护，然而目前只有不到一半的数据得到保护。

邬贺铨举例道，在制造行业，企业通过对网上数据分析了解客户需求和掌握市场动向，并对数据进行分析后，就可以有效实现对采购和合理库存量的管理，大大减少因盲目进货而导致销售损失；在商业上，国外一些超市利用对手机的定位和购物推车获得商场内顾客在各处停留时间，利用视频监视图像软件分析顾客购物行为，优化商场布局和货架排列。

邬贺铨说，大数据是一个应用驱动性很强的服务，其标准和产业格局尚未形成，这是我国跨越发展的机会，但切忌一哄而起，在目的不明情况下到处建设大数据中心，而需要从战略上重视大数据的开发利用，将它作为转变经济发展方式的有效抓手。



“地王”轮番上场

摁不住地价难稳房价

新华社记者 徐海波

6月份以来，许多城市的地价纪录被频频刷新。就在6月27日，上海、重庆、南京、武汉等城市均出现高总价地块。上海徐泾一地块被上海绿地联合福建泰坤公司以47.21亿元竞得，刷新上海今年以来总价“地王”纪录。

在一线城市土地市场急剧升温的同时，购地热也逐渐向二、三线城市蔓延。6月28日，武汉4块优质地块拍出25亿元。

房企对后市的信心从土地市场的火爆中不难窥见，未来土地市场继续火热的动力增强。土地价格的水涨船高，可能导致房价有所上涨。专家建议，应保证市场的有效供应，加快普通住宅用地供应，优化“限房价竞地价地块”的出让，从供需平衡角度给房价“打预防针”。

中南财经政法大学房地产研究所所长张东说，楼市调控不能仅限于房价，要全方位，既要改变市场预期，又要规范土地交易。他建议，将土地出让金收入、土地成交均价以及高价地纳入控制目标，设置“红线”，以遏制地方政府过量卖地、“捂地囤地”，破除地价和房价的上涨动力。

同策咨询研究中心总监张宏伟认为，目前国内的流动性总体较充裕。即使下半年市场流动性稍微收紧，仍然不会出现大范围的降价潮；但不排除中小型房企因资金困难而被迫以价换量的降价。

北京中原地产研究总监张大伟认为，近期金融市场的“钱荒”虽还未明显影响房地产，但对房地产市场的心影响不容小视。一旦资金收紧，房地产业的扩张趋势肯定会被抑制。

张东提醒，国内外资金流动性将进一步收紧，房地产市场将面临更严峻的挑战。如果没有充裕的资金储备或融资渠道，过大比例的高价拿地储地，很可能陷入“钱荒”困境。

（据新华社武汉6月30日电）



小型安居房受欢迎



6月29日上午，在上海东方国贸广场举行的“太仓青年·时代家园”一期安居房认购仪式启动，共推出了208套小户型安居房。

本报记者 李树贵摄

本版编辑 王薇薇 美编 夏一

本版邮箱 jjrbjrcj@163.com