

我国民航业恢复发展策略探究

王智玉, 郑颖尔

(中国民航科学技术研究院,北京 100028)

摘要:民航业是经济发展与社会转型升级的重要引擎,具有战略性先导作用。以当前疫情常态化防控为背景,充分考虑俄乌冲突和东航客机事故等主要影响因素,全面阐释我国民航业发展现状和存在的主要问题。基于SWOT分析法,系统分析我国民航业发展的内外部环境,总结恢复发展的内部优势和劣势,以及外部环境带来的机遇和威胁。针对当前形势下我国民航业发展现状及发展环境,提出建议,为民航业走出困境、恢复发展提供参考。

关键词:民航业; 产业发展; SWOT; 发展战略

中图分类号:F562;U8 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-0297(2023)01-0060-07

一、引言

民用航空,广义上泛指使用各类航空器从事除了国防、警察和海关等国家航空活动以外的所有航空活动,基本涵盖所有涉及民用航空的产业,包括与之相关的制造业、电子信息业、运输业等第二产业与第三产业;狭义上则主要指下游的航空运输业。本文采用民航业的狭义定义,即指航空运输业。民航业的特殊性使其在国家安全、国民经济、社会发展、科技创新等方面都发挥着重要作用。民航业是区域经济社会发展的重要支撑^[1-2],其速度经济与流量经济效应,对推动区域经济要素流动、发展模式转变与产业结构调整有着积极的推动作用^[3]。

交通运输需求是由其他经济社会活动所触发的派生需求,外部环境的变化会给交通运输行业带来波动性影响^[4]。相较公路、铁路、管道运输等方式,民用航空运输与贸易、旅游等产业的联系更为紧密,受到的波动性影响也更大^[5-7]。随着全球进入后疫情时代,我国民航业要如期实现民航强国的建设目标,需深入剖析当前内外部环境^[8],从根源上解决问题、扫清障碍,不断提升自身综合实力,在危机中育新机遇,于变局中开新局面,奋力开启民航强国建设新征程。

新冠疫情暴发以来,我国民航业发展面临重重阻碍。冯正霖强调在统筹推进疫情防控和经济社会发展中要积极彰显民航担当^[9];顾胜勤分析新冠疫情给民航企业经营带来的影响^[10];彭峥通过对比新冠肺炎疫情与2003年“非典”疫情,预测分析我国民航未来发展趋势^[11];朱诺通过研究新冠疫情以来我国民航业的行业运输量、市场区域特征、运输市场运营压力、通用航空以及各类数据指标等方面产生的变化,预判民航市场发展,并总结民航业应对疫情的有效经验^[12];王若源通过对比中美两国民航领域疫情应对政策,总结疫情防控期间出台的各项政策措施的经验得失,强调要吸收借鉴国外好的经验做法,提升民航行业的治理能力和现代化治理水平^[13];程欢等归纳国内民航客运市场恢复特征,基于国内

* 收稿日期:2022-06-13; 修订日期:2022-08-27

作者简介:王智玉,女,中国民航科学技术研究院经济师,硕士;郑颖尔,女,中国民航科学技术研究院助理研究员,博士。

疫情防控与经济社会恢复发展现状等因素,推断国内市场未来一段时间内将继续保持积极恢复发展态势^[14];张小丽研究后疫情时代区块链技术赋能民航业的方向与展望^[15];曾雯等系统分析我国民航业对外开放发展的基础能力和成效,利用情景分析法预测 2020—2024 年民航业的发展趋势^[16]。

当前研究基本涵盖了新冠疫情给我国民航业带来的各种影响,以及未来一段时间内民航业恢复发展的趋势预判,但少有通过采取政策措施、技术引领等方式研究民航业尤其是航空公司的恢复发展,对民航业整体恢复发展的战略研究也相对较少,且现有研究很少考虑地缘政治和航空安全事故带来的影响。本文在借鉴已有研究成果的基础上,通过 SWOT 分析法,探究在新冠疫情、地缘政治、航空事故等多重因素交叉影响下,我国民航业发展面临的国内外形势、行业内外环境影响,结合当前形势、发展实际以及各类因素,从国家、行业主管部门、企业、科研院所等不同角度,提出未来一段时期内我国民航业实现整体恢复发展可采取的主要方式和策略。

二、我国民航业发展现状

(一) 民航业发展现状

新中国成立之后,我国民航业从小到大逐渐发展起来,主要经历了三次比较大的体制改革。民航管理体制从军民合一、政企不分逐渐向政企分离、机场属地化管理、多种所有制企业平等竞争的方向转变,基本形成全方位、多层次的对外开放格局,特别是党的十一届三中全会以后,我国民航业在运输航空、通用航空、飞行安全、人才培养等方面持续快速发展,取得举世瞩目的成就。2002 年民航业重组改革,在增长速度、发展方式、发展结构和发展动力等方面都发生深刻改变^[17],现有组织架构基本形成。

我国民航业一直保持着比较强劲的发展态势,正由民航大国向民航强国迈进。根据中国民航局公布的信息,2021 年我国民航业运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量,分别为 856.75 亿吨公里、4.4 亿人次、731.74 万吨,同比增长 7.3%、5.5%、8.2%。机队规模越来越大,机场布局越趋合理,基础设施不断完善,运输装备技术水平逐步增强,ARJ21 入编国航、东航、南航三大航司,首架交付使用的 C919 大飞机首次飞行试验圆满完成,国产大型货机已具备量产能力,为我国国民经济建设和社会发展提供了重要的支撑与保障^[18]。

(二) 存在的问题

受新冠疫情影响,国内航司、机场等经营困难重重,甚至出现资不抵债的情况。2021 年财报显示,国航、东航、南航、山东航空、华夏航空 5 家上市航司共亏损 428 亿元。2022 年疫情冲击更加严重,持续时间长、影响面广、局部情况特别严峻,防控政策持续收紧,加之“3·21 东航客机事故”和俄乌冲突带来的成本压力,民航业遇到近几十年来最差的市场环境。根据民航局发布的信息,2022 年 4 月,全行业实现运输飞行 26.2 万小时,同比下降 73.7%。运输总周转量 29.5 亿吨公里,旅客运输量 788.0 万人,货邮运输量 42.0 万吨,同比分别下降 68.0%、84.6% 和 35.9%。飞机平均日利用率为 2.2 小时,同比下降 6.4 小时^[19]。目前我国民航业仍处于低迷阶段,经营状况短期内难有明显改善。疫情引发的企业经营风险向航空安全领域传导的趋势日益明显,企业经营困难,安全投入下降压力增大,一线飞行人员飞行时间减少,技术熟练度降低,国际航班机组频繁隔离,身心压力大,衍生的安全风险不断累积。

自 2005 年开始,我国虽然已持续多年占据世界第二航空运输大国的位置,但民航业发展受制于国外的局面一直未改善,技术基础薄弱,技术标准、运行规则和国际制度等方面都缺少话语权,国际竞争中处于明显劣势。因此,在疫情平稳过渡进入常态化防控、国际局部冲突不断、空难事故影响的背景下,加快民航业供给侧结构性改革,加大国际化与对外开放力度,推进民航业技术创新,恢复旅客对民航业的信心,对我国民航业的恢复发展至关重要。

三、我国民航业恢复发展的 SWOT 分析

SWOT 分析法是全面系统分析研究对象所处的内外部环境,从而提出相应的发展对策或发展战略。

本文运用SWOT分析法,研究分析我国民航业恢复发展的内外部环境,归纳国内行业环境、国内其他行业以及国际环境可能带来的直接影响和潜在影响,总结民航业恢复发展的策略。

(一) 优势分析(S)

政策持续稳定。国家十分重视民航业发展,先后印发《国务院关于促进民航业发展的若干意见》《关于推进民航科技教育创新发展的意见》等文件,逐步健全民航科技创新发展体制机制。新冠疫情暴发以来,为促进民航业复苏和稳定发展,政府先后出台减税降费政策、民航发展基金支持政策、优惠利率应急贷款政策、一揽子民航业纾困扶持政策、航空煤油价格支持政策,以及国内客运航班专项支持政策等一系列政策措施,有序推动民航业恢复发展。政策环境的持续稳定为我国民航业的复苏与稳定发展提供了优势条件。

科研投入稳定。国家支持国产民用飞机发展,设立大飞机重大专项,自主创新科研投入稳定且有逐步增加趋势,核心关键技术研发能力不断提升。“十二五”期间,民航完成国家科技计划14项,联合研究基金145项^[20],民航科技计划体系基本形成。“十三五”期间,国产飞行校验平台研制成功,批量装备民航飞行校验机队,完成ARJ21-700飞机的适航审定、C919研制和首飞。“十四五”期间,国家的科研计划投入将依旧维持在稳定状态。

人才储备增加。随着国家政策支持及国产大飞机的成功研发,民航业受关注的程度不断提升,科研人才基础不断加强,科研团队初具规模。根据民航局发展统计公报,近几年民航直属院校招生一直稳定在2.2万人以上,后备力量丰富,民用航空人才培养、培养工作进一步加强,资金投入不断加大,民航高校、科研院所的人才培养支持力度持续增强,科教创新平台建设日益完善,领军人才、拔尖人才等人才培养与储备不断充实。

内部市场广阔。货运市场方面,波音公司预测未来二十年全球航空货运的年均增长率是4.2%,中国—北美、中国—欧洲等细分市场增长速度要高于全球水平,中国国内增速甚至高达6.2%,引领全球增速,规模庞大的本地客源将为民航业的持续稳定发展提供坚实的支撑。客运市场方面,我国民航业一直以国内市场为主,恢复期和积蓄期在保障一线城市的基础上可以主动下沉市场,深挖二三四线城市的市场,以及空中快线、红色航线、低成本航空、干支通航班、基本航空服务等差异化细分市场,内部市场空间广阔^[21]。

(二) 劣势分析(W)

政策不协调,管制力度大。民航产业政策系统性不足,研究重点多集中在运行安全、运行管理方面,市场监管等方面涉及较少,与国际竞争密切相关的服务贸易政策更是几近空白。资源配置以行政调制为主,缺乏市场竞争环境与商业机制。国内市场中国航、东航、南航三大航空公司占据主导地位,面对有限的空域资源、航权时刻以及各种原因的垄断,包括民营航空在内的其他航司发展有限,市场占比少,行业发展中存在容量不足、活力不够、能力不强、效率不高等问题。

人才短缺,国际竞争力较弱。民航业人才资源长期处于短缺状态,高素质国际化、复合型人才明显不足,普遍缺乏自主创新能力;民航教育在人才培养的数量、质量、结构、科技创新水平、服务行业发展能力等方面存在明显不足;适航审定、航空维护技术与服务等方面一直缺少国际话语权;下游民航运输服务领域相关的运行安全、应急救援等方面整体表现相对较弱,存在很大的提升空间。

重视程度不足,发展不均衡。我国在运输航空与通用航空、客运与货运、干线与支线的发展方面存在严重的不均衡问题。我国通用航空产业规划多且杂乱,自主研发制造少,发展水平远远落后于发达国家以及本国运输航空。航空货运业在全球市场占有率低,机队规模偏小^[18],截至2021年底,我国内地航空公司仅拥有全货机198架,仅占全民航运输机队的4.9%,货运能力存在明显短板^[22]。我国货机大部分是宽体和窄体货机,由于起降特性、成本收益问题以及中小城市机场自身环境等限制因素,大量货物集中在枢纽机场,重干轻支现象较为严重。

安全事故频现,冲击旅客信心。“3·21 东航事故”“西藏航空一航班偏出跑道起火”等安全事故的发生,使我国民航安全运行一亿小时的记录被画上句号,原本受疫情影响面临重重困难的民航业更是雪上加霜。从事故率看,民航飞机仍然是目前最安全的交通方式,但由于不同于公路、铁路等交通工具的特性,如高空给人带来的未知性恐惧、飞机的高致死率以及空难的全球轰动性影响,这些因素都会影响旅客对民航的选择偏好,进而导致一定时期内旅客出行信心下降,市场需求存在收缩的可能性。航空公司取消航班数量不断增加,航班执行率下降,供给减少,预期也会随之转弱。在行业供大于求、低位运行的态势下,加之俄乌冲突导致油价上涨等因素影响,短期内行业扭亏为盈的难度加大。

(三) 机遇分析(O)

对外开放程度加深,国际化进程加快。党的十八大以来我国提出“人类命运共同体”的理念,民航国际化进程加快,全球化合作模式不断拓展。2022 年,国家发展和改革委员会、中国民用航空局联合印发《“十四五”时期推进“空中丝绸之路”建设高质量发展实施方案》,提出深化国内航空枢纽开放发展、深化航线网络互联互通、深化国际贸易合作等 8 项任务以及 11 项重点工程。截至 2021 年底,中国民航业已与沿线 103 个国家签署航空运输协定,“一带一路”沿线国家的航班量占到中国航班总量的 65.9%。配合国家对外开放战略,对接高水平经贸规则,加之“空中丝绸之路”建设落实落地,民航对外开放水平将不断提升,整个行业将逐步进入机遇发展期。

民航商业模式转变,跨越式发展迎来机遇。疫情影响下,民航相关企业可以抓住时机,利用互联网与智能化的信息技术,彻底打破传统单一的运营方式,加强民航业与高端装备制造、物流、休闲旅游等产业的深度融合,逐步向外辐射。充分利用现有资源,贴合消费者的生活与实际需求,重新定义民航业的性质与功能,借助互联网、智能化的方式转变民航商业运营模式,促进行业跨越式发展与升级。

国际航空货运能力提升,竞争日趋激烈。我国制造业种类齐全,是全球产业链的重要枢纽,亟须建立与之相匹配的国际物流服务能力。加快建设有竞争力的产品和运营体系,加强海外网络覆盖,扩大市场覆盖,强化运力保障,增加新技术的创新应用,促进数字化转型。航空货运的发展将为我国全面打开航空市场、实现真正地“走出去”提供契机。

(四) 威胁分析(T)

疫情持续影响,有效需求减少。民航业是全球化的产物,新冠疫情暴发以来,商旅需求下降,航司业务受到巨大冲击,压力通过产业供应链继续传导给主制造商、机场、服务公司。由于疫情的反复性和不确定性,未来航空客运市场或将长期处于低位,复苏缓慢。远程办公等无接触经济兴起,信息流、物流作用超过人员流动,旅客出行习惯的改变可能导致航空出行需求受到抑制。市场需求下降,主要航空公司停工停产、节支降本,产业上下游相关企业业务量骤减,资金链紧张,财务风险上升,融资渠道、信用等级和融资成本都受到影响,企业被迫大幅缩减运营规模,中小航司、低成本航司等可能面临被合并或破产的局面。

地缘政治冲突,行业成本升高。俄乌冲突等地缘政治对我国民航业的短期影响主要表现在供给侧,通过运行环境恶化(空域、航材供给等)、价格机制传导(油价、汇率、通货膨胀等)、触发替代效应(海运、中欧班列等)三个机制传导影响。石油价格大幅上升、美元加息通过供应链传导给国内的航司和航空制造企业,加大成本压力,甚至会影响我国与俄罗斯合作的 CRJ929 飞机的研发制造,以及 C919 生产制造、国际适航取证等进程。在主要依赖国内市场的情况下,扭亏为盈变得更加困难。加之俄乌冲突走向不明,地缘变数较多,长期影响较为复杂,可能更多地会表现在需求侧,即通过冲击地缘政治格局、经济复苏、贸易格局来影响我国民航业发展。

运营压力大,替代产品增多。航空运输、通用航空、航空工业均面临市场运营压力加大的局面。国际市场方面,美联航、英航、新加坡航空等老牌航司和阿联酋航空等新晋航司渗透加剧,中国往返东南亚、日本、欧洲等国的航线中,外国航司航线比例日益增加,同时这些航司不断渗透我国二三线城市市

场。国内市场方面,2016 年国务院通过《中长期铁路网规划》,提出在原有“四纵四横”网络基础上,形成“八纵八横”高速铁路运输网络,2030 年基本建成内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖的现代化铁路网,800 公里以内的航线可能被高铁完全替代^[23],民航运营压力加大。

四、我国民航业恢复发展策略分析

通过系统分析当前我国民航业发展面临的内外部环境,本文认为,要厘清我国民航业的发展策略与发展路径,必须以 SO 优势发展战略为核心,扩大产业规模,开拓市场领域,以 ST、WO 战略为辅,强化产业根基,优化产业结构,谨慎执行 WT 防御性战略,防止倾覆性风险与危机。

(一) 加强科技赋能,推进民航高质量发展(SO 策略)

推动数字化智慧化发展。国家层面,以“两新一重”建设为契机,加快民航领域产业数字化智慧化转型。以智慧出行、智慧空管、智慧机场、智慧监管为抓手,着力推进智慧航空运输系统建设和产业协同发展,发挥行业、产业两大主体作用,从有为政府和有效市场两个方面全力推动智慧民航建设。

积极开展国际化业务。以“一带一路”等对外开放平台建设为契机,行业主管部门积极加快开辟国际航线,推动通用航空制造、空管设备及相关服务“走出去”,并适时适当开放第五航权,加快外向型经济战略布局,实现“硬联通”。主动参与国际民航治理,积极布局并利用好国际资源、使用好国际平台,拓展民航科技双边、多边合作交流渠道,提出中国方案。推动中国民航标准国际化,加大国际人才培养力度,实现“软联通”。

(二) 加强宏观调控,发展内部市场(ST 策略)

加强助企纾困。行业主管部门统筹行业内外资源,充分用活国家相关纾困政策,并积极争取地方政府相关补贴政策,帮助企业渡过难关。积极扩大民航有效投资,提高项目审批效率,协调落实资金保障,保证原定基础建设等重点项目顺利建成。

深挖内部市场。根据航空市场需求和资源保障能力,行业主管部门持续完善航权配置、时刻分配、航线航班审批等政策,积极引导企业深耕细分市场,鼓励不同规模航司形成各自的差异化竞争优势,以扩大国内航空需求为战略基点,充分利用北上广疫情好转时机,积极恢复干线网络,并着力激发二三四线城市航空市场需求。根据不同市场的需求价格弹性,适当适时调整机票价格,改善航司经营环境,扩大内部市场份额。

(三) 推进自主创新,助力全产业链融合、贯通(WO 策略)

加强市场化管理。国家及行业主管部门应加强航空工业与航空运输之间的产业协同发展,依托航空运输大国的优势地位,引入市场化竞争机制,加快航空发动机的自主研发与生产制造,建立并完善国产民用飞机、航空安全、适航审定、运行保障与地面服务等完整产业链体系,优化产业结构布局,完善管理政策与运行机制。根据实际情况,分析与预测市场的合理需求,制定产业组织与恢复发展政策,鼓励民营资本进入航空产业,鼓励形成以少数大企业为核心,众多中小企业分工合作的多层竞争的有效竞争格局。

构建柔性的供应链体系。新冠疫情的冲击对供应链的柔韧性提出更高要求,深入推进供应链渠道格局从“集中式”到“多中心”,供应链模式从“推式”到“拉式”的转变,分散风险,实现效益与供应链安全的平衡发展。我国民航应抓住机会,在重要枢纽位置加强资源投入,做好提前布局,发展枢纽经济、门户经济、流动经济,尽快构建全球可达的安全的物流网络。

畅通民航产学研用。加强校企合作,促进产学研融合,以实施“揭榜挂帅”“赛马”为契机,鼓励科研院所、高校、企业间建立产学研用长效合作机制,共同构建充满创新活力的产学研用合作平台,定期收集和发布技术创新需求,开展技术交流,通过产学研破解技术与产业难题、推动转化先进成果,助力民

航高质量发展。

(四) 强化问题导向,提升产业质量与效率(WT 策略)

调整内部运营策略。在国内大循环为主体,国内国际双循环相互促进的背景下,疫情及地缘政治等因素导致国内、国际环境的不确定性增加,航空公司需要采取更加灵活的经营模式,快速应对需求端的动态变化,通过精益运作及数字化等方式提升治理能力和管理效率,优化成本管控体系。通过推动机队采购方式多元化、控制资产投入、采取“客改货”等短期应对举措,测算成本指数,优化机队规模,提升机场容量,最大化提升运营效率。

严抓民航安全工作。民航工作具有高度的专业性,近期安全事故的应急处置暴露出我们事故调查等专业能力方面的不足,必须加强专业队伍的能力建设,加强安全思想教育与安全文化建设,关注飞行、空管、机务、运控等关键专业岗位人员的训练和资质管理的合规性,关注队伍稳定问题以及其他衍生风险,严抓生产责任,持续强化安全过程管理。严格执行规章标准,严禁“打擦边球”、顶着规章上限运行等行为。行业主管部门要完善安全管理链条,扎实做好隐患排查工作,落实安全保障责任。

五、结语

新冠疫情常态化防控的背景下,民航出行有效需求下降,通过采取必要措施提前布局,加快民航业的恢复发展迫在眉睫。本文运用 SWOT 分析法,系统分析我国民航业存在的内部优势与劣势、面临的外部机遇与挑战,针对各个因素组合提出相应的策略建议,为民航业恢复发展提供参考。未来发展中,民航业要加强资源协同整合,政产学研协同发展,不断探索新政策、新举措、新方法、新思路、新技术,稳步推动民航业恢复发展,全面支撑民航强国建设。

参考文献:

- [1] 于剑,郭亦彤. 民航运输与区域发展的互动机理研究[J]. 学术交流,2021,37(4):123-136.
- [2] 崔文岳. 中国民航运输业发展与宏观经济发展相关性分析[J]. 经济论坛,2017,31(9):119-122.
- [3] 梁英慧,冯诚,郑攀. 民航与关联产业融合发展研究[J]. 民航学报,2021,5(6):1-4.
- [4] 荣朝和. 西方运输经济学[M]. 2版. 北京:经济科学出版社,2008.
- [5] 李军. 民航运输发展的波动性及其对策思考[J]. 求是,2009,52(22):39-40.
- [6] 储昭昉,王强. 航空物流与国际贸易的关系:基于中国的实证研究[J]. 国际贸易问题,2010,36(5):19-24.
- [7] 姬宸宇,张含宇. 旅游业、民航业和经济增长之间的动态关系:基于中国主要旅游城市的面板数据分析[J]. 旅游学刊,2021,36(12):40-53.
- [8] 朱晓星. 新冠疫情对中国民航业的影响分析及应对建议:基于民航客货运大数据[J]. 民航管理,2021,36(9):69-73.
- [9] 冯正霖. 在统筹推进疫情防控和经济社会发展中彰显民航担当[J]. 人民论坛,2020,29(14):6-9.
- [10] 顾胜勤. 疫情影响下的民航企业经营模式“变”与“辩”[J]. 空运商务,2020,20(2):25-26.
- [11] 彭峥. 新冠肺炎疫情对民航的影响分析与政策建议[J]. 交通运输研究,2020,45(1):33-44.
- [12] 朱诺. 新冠肺炎疫情对我国民航业的影响[J]. 空运商务,2020,20(2):14-21.
- [13] 王若源. 中美民航新冠疫情应对政策比较分析[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版),2020,33(5):125-132.
- [14] 程欢,葛金梅,刘丁榕. 2021年我国民航客运市场恢复及发展研判[J]. 民航学报,2021,5(5):5-9.

- [15] 张小丽. 后疫情时期区块链在民航业的施为路向与展望[J]. 海南开放大学学报, 2022, 23(1): 148 - 158.
- [16] 曾雯, 胡荣, 张军峰, 等. 我国民航对外开放发展能力、成效与趋势研究[J]. 武汉理工大学学报(信息与管理工程版), 2021, 43(5): 486 - 492.
- [17] 高俊. 关于民航高质量发展的几个问题[J]. 空运商务, 2020, 20(7): 8 - 15.
- [18] 中国民用航空局. 2021 年民航行业发展统计公报[EB/OL]. (2022 - 05 - 18) [2022 - 08 - 26]. <http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202205/P020220518569126412044.pdf>.
- [19] 中国民用航空局. 民航局月度安全运行分析会通报: 2022 年第 5 号[R]. 2022 - 05 - 17.
- [20] 中国民用航空局. 民航科技发展“十三五”规划[EB/OL]. (2017 - 02 - 20) [2022 - 08 - 26]. <http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/ZCFB/201702/P020170220581763351393.pdf>.
- [21] 苏达. 航空货运: 支持经济恢复的重要力量[N]. 中国民航报, 2020 - 06 - 26(4).
- [22] 王蒙, 彭珊珊, 徐丹丹, 等. 后疫情期民航客改货提升航空货运能力的建议[J]. 商业经济, 2022, 41(6): 142 - 145.
- [23] 卓丽洪, 李红昌, 鲍越. 高铁发展背景下民航价格弹性研究: 基于中国 449 个城市面板数据的实证分析[J]. 价格理论与实践, 2021, 41(10): 66 - 70.

On Recovery and Development Strategy of China's Civil Aviation Industry

WANG Zhiyu, ZHENG Yinger

(China Academy of Civil Aviation Science and Technology, Beijing 100028, China)

Abstract: The civil aviation industry is an important engine for economic development and social transformation and upgrading, and plays an important strategic leading role. Taking the current normalization of epidemic prevention and control as the background, this paper fully considers the main influencing factors such as the conflict between Russia and Ukraine, and the Eastern Airlines passenger plane accident, and comprehensively explains the development status and the main problems of China's civil aviation industry. Based on SWOT analysis, this paper systematically analyzes the internal and external environment of China's civil aviation development, and summarizes the strengths and weaknesses of China's civil aviation industry, as well as the opportunities and threats. Finally, in view of the current situation and development environment of China's civil aviation industry, this paper puts forward some suggestions to provide reference ideas for the civil aviation industry to get out of difficulties and resume development.

Key words: civil aviation industry; industrial development; SWOT analysis; development strategy

(责任编辑: 寸锡彦)