

УДК 338.47(51)

DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(2).145-156

Анализ состояния и потенциала рынка пассажирских перевозок в Китае и Центральной Азии — Вдохновение для Инициативы «Один пояс один путь»



Ван Кунь

Университет международного
бизнеса и экономики,

Пекин, Китай

Дата поступления:

25.03.2020

Дата принятия к печати:

08.06.2020

Дата онлайн-размещения:

30.06.2020

Аннотация. Центральная Азия, являясь важной зоной в Экономическом поясе Шелкового пути китайской дороги «Один пояс – один путь», является важным экономическим каналом для Китая, соединяющим европейские страны по суше. Транспортная связь является основой работы инициативы «Один пояс – один путь», поэтому она важна и приоритетна. Хотя развитие сухопутных сообщений (железных дорог, автомагистралей) между Китаем и Центральной Азией достигло значительных успехов, пассажирские сообщения, особенно воздушные пассажирские сообщения, все еще недостаточно развиты. В данном документе разъясняется состояние развития и существующие проблемы двустороннего рынка авиационных пассажирских перевозок между Китаем и Центральной Азией посредством анализа данных и исследований политики «Двустороннего воздушного соглашения», и выдвигаются три политические рекомендации в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Во-первых, Китай и пять стран Центральной Азии должны использовать платформу, созданную по инициативе «Один пояс – один путь», для активного ведения переговоров по новому двустороннему воздушному соглашению между правительствами в области права, аэропортов авиации общего назначения, пропускной способности и доступа авиакомпаний для дальнейшего ослабления контроля. Ввиду опасений, которые пять стран Центральной Азии могут иметь в отношении защиты своих государственных авиакомпаний, переговоры по соглашению об авиации между Китаем и Центральной Азией могут относиться к модели переговоров между США и Канадой о двустороннем авиационном соглашении, компания предоставляет защитные преференциальные меры.

Во-вторых, учитывая объем пропускной способности аэропортов и быстрое экономическое развитие в городах второго и третьего уровня Китая, преференциальная политика правительств в отношении аэропортов в городах второго и третьего уровня Китая может быть расширена для привлечения авиакомпаний Китая и Центральной Азии для выполнения прямых авиарейсов между этими городами и Центральной Азией.

В-третьих, разрешить и поощрять частным и бюджетным авиакомпаниям выход на авиационный рынок Китай-

Центральная Азия. Эти авиакомпании могут использовать свои собственные ценовые преимущества для открытия новых рынков, недостаточно привлекательных для традиционных авиакомпаний.

Ключевые слова. Инициатива «Один пояс – один путь», Центральная Азия, Китай, Воздушные пассажирские перевозки, Двусторонние соглашения о воздушных линиях, Бюджетная авиакомпания.

中国-中亚航空客运市场互联互通现状与潜力分析 — 对于“一带一路”倡议的启示

王焜

对外经济贸易大学国
际经济贸易学院

中国北京

结稿日期：2020年3月25日

出版日期：2020年6月8日

网上出版日期：2020年6月30日

摘要。中亚地区作为“一带一路”中国路上丝绸之路经济带的重要沿线地区，是中国通过陆上连接欧洲国家的重要经济通道。交通互联互通是“一带一路”倡议的各项连通的基础，因此得到重视和优先发展。虽然目前中国和中亚之间的陆路连通（铁路、公路）取得了长足发展，但是客运连通，尤其是航空客运连通还比较薄弱。本文通过航空客运数据分析和对相关“双边航空协定”政策研究，明晰了中国-中亚双边航空客运市场的发展现状和存在的问题。并进一步在“一带一路”倡议框架下提出了三点政策建议：第一，中国和中亚五国应该利用“一带一路”倡议搭建的平台，积极开展政府间新的双边航空协定谈判：对于航权、通航机场、运力、航空公司准入进一步放宽管制。鉴于中亚五国可能出于保护本国国有航空公司而产生的顾虑，中国-中亚航空协定谈判可以参考美国-加拿大双边航空协定谈判模式，在开放的较早阶段，对于中亚五国的航空公司给予保护性的优惠措施；第二，考虑到中国二三线城市较为充裕的机场容量及快速经济发展，可以加大中国二三线城市政府及机场的优惠政策，吸引中国和中亚的航空公司开通这些城市与中亚之间的直航服务；第三，允许和鼓励私有和低成本航空公司进入中国-中亚航空市场。这些航空公司可以利用本身的成本优势开通更多传统航空公司不愿意进入的市场。

关键词。“一带一路”倡议，中亚，中国，航空客运，双边航空协定，低成本航空。

Analysis of the Status and Potential of the Passenger Transport Market in China and Central Asia Inspiration for the Initiative «One Belt One Way»

Van Kyn

University of International
Business and Economics,
Beijing, China

Abstract. Central Asia, being an important zone in the Silk Road Economic Belt of the China Road «One Belt-One Way», is an important economic channel for China, connecting European countries by land. Transport communication is the basis of the work of the initiative «One belt-one path», therefore it is important and priority. Although the development

Received: March 25 2020
Accepted: June 8 2020
Available online: June 30 2020

of land connections (railways, highways) between China and Central Asia has made significant progress, passenger services, especially air passenger services, are still underdeveloped. The paper explains the state of development and existing problems of the bilateral air passenger transport market between China and Central Asia through the data analysis and policy studies of the «Bilateral Air Agreement». Three policy recommendations are put forward within the framework of the «One Belt-One Way» initiative.

First, China and five Central Asian countries should use the platform created by the initiative «One Belt-One Way» to actively negotiate new bilateral air agreement between governments in the field of law, airports of general aviation, capacity and airline access to further ease regulations. Considering concerns that five Central Asian countries may have regarding the protection of their national airlines, the negotiation of an aviation agreement between China and Central Asia may use a model of negotiations between US and Canada on bilateral aviation agreement.

Second, given the capacity of airports and rapid economic development of China's second and third level cities, Governments' preferential airport policies in China's second- and third-tier cities could be extended to attract Chinese and Central Asian airlines to operate direct flights between these cities and Central Asia.

Third, to allow and encourage private and budget airlines to enter China-Central Asia airline market. These airlines can use their own price advantages to open up new markets that are not sufficiently attractive to traditional airlines.

Keywords. Initiative «One Belt-One Way», Central Asia, China, air passenger transport, bilateral agreements on airlines, budget airline.

1. 前言及背景

2013年，习近平总书记在出访中亚四国及印度尼西亚、马来西亚期间，分别提出建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想（简称“一带一路”倡议），并指出要加强“五通”，即政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通和民心相通，以点带面，从线到片，逐步形成区域大合作格局。截至2019年11月底，中国已经同全球137个国家和30个国际组织签署共建“一带一路”合作文件，签署范围自亚欧大陆拓展至非洲、拉美和加勒比地区、南太平洋地区。“一带一路”倡议是中国在国际化进程加快的背景下提出的。要实现互联互通，交通连通是基础。没有交通运输，就没有人与物的流动，丝绸之路也就难成经济带。因此，在整个战略规划与建设过程中，交通运输的互联互通起着基础和支撑作用。

中亚地区作为中国路上丝绸之路经济带的重要沿线地区，是中国通过陆上连接欧洲国家的重要经济通道。同时，随着中国和中亚地区贸易和经济的进一步发展，双边的人员、货物交通需求快速增长。在“一带一路”倡议促进下，中国和中亚国家在陆路交通基础设施互联互通方面，取得了长足的发展。中国在乌兹别克斯坦顺利建成被称为“中亚第一长隧道”的“安格连—帕普”铁路隧道。在吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦两国则陆续开展多个公路、隧道、桥梁项目建设。与哈萨克斯坦共同实施运营中哈（连云港）物流场站项目。中国西部—西欧国际公路（中国西部—哈萨克斯坦—俄罗斯—西欧）基本建成。中吉乌国际公路开通运营，中国与哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等国的双边国际道路运输协定，以及中巴哈吉、中哈俄、中吉乌等多边国际道路运输协议或协定



图1. 中亚五国地理位置示意图

来源：https://en.wikipedia.org/wiki/Central_Asia#/media/File:Map_of_Central_Asia.png

相继签署，中吉乌铁路项目正积极推进前期研究。中国多个城市开通了途经哈萨克斯坦的中欧班列。2019年中欧班列开行8225列，同比增长29%，发运72.5万标箱、同比增长34%，综合重箱率达到94%。

但是在航空运输方面，尤其是航空客运方面，中国和中亚国家之间的互联互通还相对比较薄弱。比如，到2019年底，中亚国家只对三个中国城市开通了直航航班（北京，乌鲁木齐和三亚）。与中国市场仅占到整个中亚国际航空客流量的不足5%。两个地区之间的“双边航空协定”对于航权、航线、运力、航空公司市场准入的规定比较严格。自2013年“一带一路”倡议实施以来，中国和中亚五国尚未对进一步放松双边航空协定的管制进行实质性的谈判。这与中国与其他“一带一路”国家在航空运输方面的合作形成了鲜明的对比。到2019年底，中国已经与“一带一路”沿线62个国家签订了双边政府间航空运输协定，与东盟签订了首个区域性的航空运输协定。与俄罗斯、亚美尼亚、印度尼西亚、柬埔寨、孟加拉、以色列、蒙古国、马来西亚、埃及等沿线国家举行双边航空会谈并扩大了航权安排，并放宽了西安、乌鲁木齐、昆明等西部城市的国际航线审批。自“一带一路”倡议以来，中国和国外的航空公分别增开多条新的国际航线，加强了中国和“一带一路”国家的航空连接度。同其他“一带一路”沿线地区相比，中亚国家与中国之间的国际航空仍然受到严格管制，该双边市场的巨大需求潜力尚未充分满足。

航空运输对于经济和乘客的福祉至关重要。中亚五国都是内陆国家，无法便捷地获得海上

运输连接。因此，航空运输在将这些国家与世界联系起来方面起着重要作用。再加上与其他主要经济体之间的距离很长，航空运输在中亚五国的国际旅客和货物运输方面起着特殊而且重要的作用。较为落后的航空运输连通性可能会制约中亚五国的经济发展，也限制了“一带一路”倡议下中国与中亚五国的经济融合和双边贸易的进一步增长。

已有大量文献发现，航空运输，包括航空客运，对于经济有很强的刺激作用。比如，Campante和Yanagizawa-Drott（2017）研究发现，长途航班对增加商业和经济活动有很强的积极影响。Cristea（2011）和Florida等（2015）发现航空连接能够促进国家间人员交流，尤其是直接的面对面交流，能够很大程度上促进商业交往，直接投资，企业技术更新及生产力的提升。双边航空协定自由化（deregulation）已经被广泛地证明能够促进国际航空客运市场的发展。比如Fu等（2010）和Adler等（2014）回顾了航空自由化对于经济的促进作用，得出的结论是：双边航空自由化的收益来自不同的来源。首先，自由化消除了对航空公司运营，竞争和合作安排的限制，从而提高了航空公司的运营效率并增强了市场竞争。结果，航空公司的服务质量提高了，而机票价格下降了，共同刺激了航空客流量的增长和经济增长。其次，在取消了航线进入和运力限制的情况后，航空公司可以优化其网络配置并为更多的新目的地提供服务（Oum和Yu，1998；Oum等，2005；Vowles和Tierney，2007；Schipper等，2007；Homsombat等，2010；Wang等，2014；

表1

中亚五国以及中国的GDP (2010年和2018年)

国家	2010 (十亿美金)	2018 (十亿美金)	GDP增长 %	2010 人均GDP (美金)	2018 人均GDP (美金)
哈萨克斯坦	\$ 148.05	\$ 179.34	21.13 %	\$ 9,070	\$ 9,812
吉尔吉斯斯坦	\$ 4.79	\$ 8.09	68.89 %	\$ 880	\$ 1,281
塔吉克斯坦	\$ 5.64	\$ 7.52	33.33 %	\$ 749	\$ 826
土库曼斯坦	\$ 22.58	\$ 40.76	80.51 %	\$ 4,439	\$ 6,966
乌兹别克斯坦	\$ 46.68	\$ 50.50	8.18 %	\$ 1,634	\$ 1,532
中国	\$ 6,087	\$ 13,608	123.56 %	\$ 4,550	\$ 9,770

数据来源：世界银行 (World Bank)。

Oum 等, 2019)。InterVISTAS (2006) 对全球航空市场的主要自由化政策的影响进行了广泛的调查。报告发现自由化的收益是可观的, 总体上是积极的。

本文旨在通过对于中国-中亚之间的航空客运市场的研究, 明确目前双边航空市场的发展现状和面临的问题。然后针对存在的问题, 具体结合“一带一路”倡议, 提出合理政策建言和运营建议, 促进中亚-中国在航空客运市场的发展。具体而言, 本文第2章回顾中亚-中国双边航空客运市场的发展现状及面临的问题。第3章结合“一带一路”倡议框架, 对于政策制定者、航空公司、机场提出具体的政策建言。最后一章(第4章)对全文进行总结。

2. 市场现状及问题

本章首先描述中亚国际航空市场的发展现状, 然后聚焦于中国-中亚航空客运市场的现状和问题。

2.1 中亚国际航空客运市场现状

中亚的五个内陆国家都可以归为发展中国家。表1和表2提供了中亚五国的经济和贸易的一些统计数据。表1总结了五个国家分别在2010年和2018年的GDP和人均GDP, 并和中国进行了对比。表2汇总了中亚五国的2010年和2018年的进出口总额。其中, 哈萨克斯坦是中亚地区经济最为发达的地区, 拥有最高的GDP总量和人均GDP。总体而言, 这些国家在过去几十年中实现了良好的经济增长, 但整体的经济和国际贸易仍处于较低水平。

图1则总结了2006年至2018年间从中亚到世界其他地区的直航国际旅客总数。我们从国际航空运输协会IATA的PaxIS数据库中收集了航空公司在特定航线的直航客运量以及平均机票数据。总体而言, 尽管2008年发生了全球金融危机, 中亚该地区的航空市场仍实现了持续增长, 单程客运量从2006年的150万增加到2018

年的457万, 增长了两倍以上。但是客流量的增速明显在最近几年放缓。

图2总结了从中亚国家出发的国际航线的数量。严格来讲, 任何跨越国界的航班都应归类为国际航班。为便于参考, 我们定义的国际航线不包括中亚五国内部国家之间的航线。这里的国际航线涉及一个中亚国家机场与海外机场之间的直航。而海外机场是指中亚以外国家/地区中的任何一个机场。从2006年到2018年, 该地区的国际航线数量从2006年的200条大幅增加到2013年的近300条, 直到2015年和2016年的增长出现逆转。再之后, 又实现缓慢增长至2018年的313条。因此, 总的来说, 中亚的国际航空直航市场近年来得到很大发展, 但是增速在近两年明显放缓。

表3列出了中亚五国经营国际航线的航空公司的相关运营信息。其中, 规模最大的是哈萨克斯坦的阿斯塔纳航空公司以及乌兹别克斯坦的乌兹别克航空公司。整体而言, 中亚国家的航空公司规模较小, 经营的国际航线数量以及直航通航的国际城市数量也很少。与此同时, 世界贸易组织(WTO)在2013年对全世界国家签订的双边贸易协定条款的开放程度进行评分(航空自由度评分: Air Liberalization Index), 中亚五国的排名都比较靠后, 说明这个地区的航空自由度较低, 国际航空客运市场还受到很强的政策制约。如表3, 表4所示, 同中国的航空公司相比, 中亚的航空公司在机队规模、运营管理上处于明显的劣势, 而且这些中亚航空公司都是国家主要控股, 并作为国家的旗舰航空公司。这也使得中亚国家对于开放航空市场产生担忧。一旦完全放开国际航空市场, 本国的航空公司有可能面临更加强大的国外航空公司的竞争压力, 失去市场份额。中国自2005年成为了世界第二大航空客运市场, 其三大航空公司(中国国际航空公司、东方航空公司、南方航空公司), 在运营规模上, 已经成为世界

表2

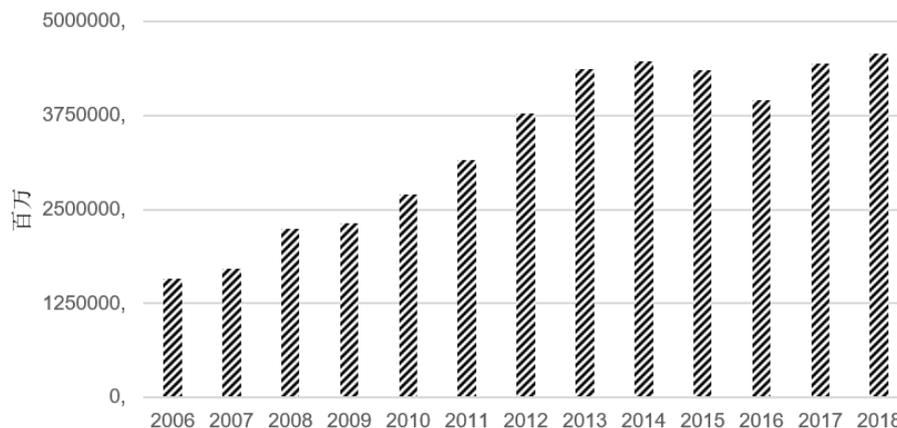
中亚五国与中国的双边贸易量 (2010年和2018年)

国家	贸易种类	2010 金额 (十亿美金)	2018 金额 (十亿美金)	变化率%
哈萨克斯坦	出口	\$9.32	\$11.33	21.57%
	进口	\$11.11	\$8.53	-23.22%
吉尔吉斯斯坦	出口	\$4.13	\$5.55	34.38%
	进口	\$0.07	\$0.05	-28.57%
塔吉克斯坦	出口	\$1.38	\$1.43	3.62%
	进口	\$0.06	\$0.08	33.33%
土库曼斯坦	出口	\$0.53	\$0.32	-39.62%
	进口	\$1.04	\$8.12	680.77%
乌兹别克斯坦	出口	\$1.18	\$3.94	233.90%
	进口	\$1.30	\$2.32	78.46%

注: 表中的“出口”是指从中国出口到中亚国家。
来源: 联合国Comtrade 贸易数据库。

表1

中亚五国以及中国的GDP (2010年和2018年)



注: 统计的国际旅客为单向的, 即从中亚国际到中亚之外的目的地。
来源: IATA PaxIS数据库

的前十大航空公司。这使得中亚航空公司没有实力和中国的航空公司在完全自由的市场环境下进行有效竞争。

2.2 中国-中亚市场现状及问题

中亚五国家已经与中国建立了非常牢固的经贸关系, 尤其在“一带一路”倡议实施之后, 中国已成为该地区最重要的进出口贸易伙伴。鉴于中国庞大的国际贸易量, 巨大的人口基数以及高速经济增长, 人们自然而然地预计中亚与中国之间的航空客运需求一定十分巨大, 从而带动直航航线和航空连接将实现高速增长。但是, 事实并非如此。表5总结了2010年、2015年和2018年中亚前十大海外目的地国

家的直航航线数量和客流量。可以看出, 俄罗斯无疑是中亚五国最大的航空客运目的地国。其直航航线及通航机场数量远超其他目的地国家。在2018年, 中亚五国共开通到俄罗斯的直航航线183条。尽管中国经济规模宏大, 地理位置相近, 但只有少数国际航线将中亚与中国连接起来, 而中亚与中国只有13条直航航线。并且只飞往3个中国目的地(乌鲁木齐, 北京和三亚)。这远远少于飞往俄罗斯的机场数量(33个)。在中亚与中国的13条直航航线中, 其中中国只有南方航空公司参与运营了其中9条, 客运量占市场的55%。中国国际航空公司、东方航空公司和海南航空公司都没有开通和中亚国家的航线, 这是因为目前的双边航空协定明确

规定每个国家每条航线只能有一个本国航空公司运营。这也从另一个侧面反映了当前中国-中亚比较严格的双边航空协定。

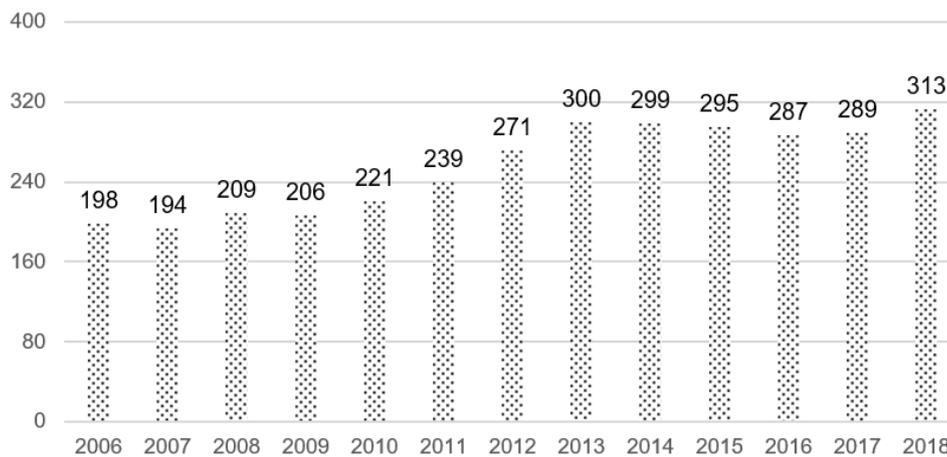
同时，我们注意到中亚五国都是前苏联成员国，因而与俄罗斯和其他前苏联国家之间仍具有牢固的经济，文化和政治联系。虽然近年来中亚五国同中国的经贸关系迅速增长，已经赶上甚至超过了俄罗斯，但是很明显，经济因素并非制约中亚和中国航空客运发展的主要原因。同时，中国航空市场的相对重要性已经下降，现在甚至已落后于土耳其和阿联酋（伊斯坦布尔和迪拜）等国际主要枢纽。这更说明了与中国的经贸关系严重不匹配的航空客运连接度发展。而这种十分薄弱的航空客运连接也会反过来削弱中亚和中国的经贸合作以及经济发展的潜力。特别需要指出的是，“一带一路”倡议实施以来，中国和中亚五国也尚未进行任何双边航空协定相关条款的谈判。这也使得航

空客运互联互通远远落后于陆路交通方式（铁路，公路）。

由于严格的双边航空协定管制，第一，造成了中亚到中国市场的连接度和航班频率很低。第二，由于严格管制造成国有航空公司垄断，从而使得在航线层面的航司竞争度较低，导致机票价格很高。我们根据航空公司在线路层面的客流量计算获得中亚到中国24条线路的平均HHI指数高达7266，意味着每条线上平均不到两个航空公司在竞争，也就是说每条航线都接近于完全垄断状态。所以，航空客流量会受到直接的负面影响，进而影响到中亚和中国的经济交流。表6根据PaxIS数据库的机票数据总结了中亚与不同国家直航航线的平均票价（每公里票价）。飞往中国的航班，旅客平均每公里支付12美分，而实际上所有其他市场的平均价格在7美分至11美分之间。俄罗斯、土耳其、乌克兰，法国和白俄罗斯的平均收益率不到8美

表2

中亚国家总的直航通航机场数量 (2006-2018年)



来源: IATA PaxIS数据库

表3

中亚五国经营国际航线的航空公司

航空公司代码	航空公司名称	枢纽机场	国际航线直航数量	国际直航通航机场	机队数量
哈萨克斯坦	KC 阿斯塔纳航空	阿拉木图, 阿斯塔纳	47	29	38
	DV 斯卡特航空	齐姆肯特	27	19	17
乌兹别克斯坦	HY 乌兹别克斯坦航空	塔什干	78	46	36
塔吉克斯坦	7J 塔吉克航空	杜尚别, 苦盏	10	8	14
吉尔吉斯斯坦	QH 吉尔吉斯航空	比什凯克	9	7	6
	ZM 玛纳斯航空	玛纳斯	4	4	2
土库曼斯坦	T5 土库曼斯坦航空	阿什哈巴德	17	17	33

注：国际航线直航数量，直航通航城市以及对数量是以2018年为准

分，远远低于飞往中国的航线。表5和6共同表明，与其他主要目的地相比，中亚至中国航线的市场增长在最近几年似乎已经落后。空中连通性几乎没有改善，价格也一直保持高位。

3. 政策建议

以上的实证数据和分析说明目前中国和中亚五国在航空客运方面的互联互通还十分薄弱。但是双边航空客运市场有着极大的潜力，尤其是随着“一带一路”倡议提出，两个地区的经济增长和贸易往来快速增长带来更为强劲的航空客运需求。制约中国和中亚之间航空客运市场发展的主要因素是较为严格的双边航空协定。因此，本章将提出以下相应的政策建议。

第一，中国和中亚五国应在“一带一路”倡议框架下积极开展双边航空协定的谈判。对于航权、通航机场、运力、航空公司准入进一步放宽。相关的双边航空协定谈判可以利用“一

带一路”倡议下形成的政府间合作平台展开，并考虑同相关贸易便利措施、基础设施建设等合作项目进行打包，在更高层的相关政府部门领导下展开。鉴于中亚国家对于开放市场后，其国有航空公司面临中国航空公司强烈的市场竞争的担心，放松双边航空协定管制的谈判应该是循序渐进的。双方可以考虑参考美国和加拿大1995年签订的跨境航空协定（US-Canada transborder Air Service Agreement）的模式。由于美国航空公司对于加拿大航空公司的强大竞争优势，在解除对于航线、航权以及运量解除限制的同时，新的协定也同时做出了一些对于加拿大航空公司的保护措施。比如，协定规定美国主要的拥堵机场（时刻管制机场）必须为加拿大航空公司预留时刻来保证其航班开通；部分主要航线只有在加拿大航空公司开通航班后，美国航空公司才能够运营；票价制定实行 double disapproval 定价。也就是说，当一个航

表4

中国经营国际航线的主要航空公司

航空公司代码	航空公司名称	枢纽机场	国际直航通航机场	机队数量
CA	中国国际航空	北京首都, 深圳, 成都	66	676
MU	中国东方航空	上海虹桥, 上海浦东	82	692
CZ	中国南方航空	广州, 乌鲁木齐, 昆明	56	840
HU	海南航空	海口	63	463
9C	春秋航空	上海虹桥, 上海浦东, 石家庄	18	81

注：国际航线直航数量，直航通航城市以及对数量是以2018年为准
数据来源：各航空公司年报。

表5

和中亚五国开通直航的前十大的国家排名

2018年			2015年			2010年		
国家	线路数量	总客流量	国家	线路数量	总客流量	国家	线路数量	总客流量
俄罗斯	183 (33)	2 799 953	俄罗斯	176 (31)	2 671 742	俄罗斯	119 (25)	1 503 245
土耳其	17 (4)	466 891	土耳其	17 (3)	456 494	阿联酋	12 (3)	132 792
阿联酋	14 (3)	285 693	阿联酋	14 (4)	260 758	中国	11 (2)	176 640
中国	13 (3)	172 543	中国	14 (3)	247 788	土耳其	10 (2)	242 864
印度	11 (3)	127 687	印度	7 (2)	93 327	德国	7 (3)	74 604
德国	8 (2)	78 509	白俄罗斯	7 (1)	29 828	阿塞拜疆	6 (1)	67 694
白俄罗斯	7 (1)	39 292	德国	6 (2)	66 519	乌克兰	6 (2)	56 076
阿塞拜疆	6 (1)	87 781	阿塞拜疆	6 (1)	82 277	印度	5 (2)	80 603
日本	4 (4)	7 345	英国	5 (2)	47 476	英国	4 (2)	67 408
英国	4 (2)	34 475	乌克兰	5 (1)	41 246	伊朗	4 (2)	22463

1. 表中的乘客数量是指单方向的（从中亚国家到外国的）。
 2. 表中的括号里面的数字是指对应国家直航的机场数量
 3. 中国直航通航的机场为北京，乌鲁木齐和三亚
- 数据来源：IATA PaxIS

航空公司提出改变票价时，必须双方航空公司都同意，才能够改变。这样的措施，确保了加拿大航空公司可以继续在美国和加拿大市场继续生存，增强经整理。到2005年，美国和加拿大签订了“开放天空”协议，完全放开双边航空管制。所以中国-中亚双边航空协定谈判可以参考美国-加拿大的协定谈判模式，在开放的较早阶段，中国可以对于另一方（中亚五国）的航空公司给予保护性措施，消除中亚政府对于航空市场开放的顾虑。等到中亚五国的航空公司建立起一定的竞争力之后，可以进一步取消保护措施，进一步开放双边航空市场。

第二，加大中国二三线城市政府以及机场的优惠政策，吸引航空公司开通中亚直航线路。相对于已经十分饱和的枢纽机场（北京首都、上海浦东与虹桥以及广州白云机场），中国的二三线机场的容量尚未饱和，有空间发展国际航线。表7列出了旅客吞吐量前十的中国机场。杭州、昆明、西安、重庆、深圳等城市都有一定的潜力。中国超过500万人口的超过80个，并且根据中国旅游研究院发布的《中国出境旅游发展年度报告2017》数据统计，中国一半以上的出境游旅客来自于北京、上海、广州之外的二三线城市。中国很多地方政府也充分意识到开通国际航线对于当地经济的刺激作用，比如带动旅游、进出口贸易和外国直接投资(FDI)等。所以地方政府也通过直接的补贴来支持航空公司开通国际航线。不少地方政府虽然没有公开补贴的细则，但是专门为促进民航业的发展安排了专项基金，比如福州在“十三五”期间每年都会安排2亿元的专项基金，郑州安排5.2亿元资金，珠海安排1亿元，南宁安排9000万等。所以，在“一带一路”倡议下。中国民航总局和地方政府可以鼓励和联合地方机场和主要的航空公司一起，对中国-中亚的具体航线市场进行分析预测。对于有潜力的航线，地方政府和机场可以予以适当的航线补贴，对这些市场在初期的行程进行扶植。当这些市场已经发展到一定规模之后，政府和机场可以退出补贴。同时，中亚五国也可以在“一带一路”倡议产生的框架下，积极宣传其旅游资源和商业机会，吸引中国的游客、商人到当地旅游、考察、投资，增强对于航空客运的需求。

第三，允许和鼓励私有和低成本航空公司进入中国-中亚航空市场。目前运营中国-中亚市场的航空公司都为各国的国有旗舰航空公司，尤其是中国，只有中国南方航空公司一家参与运营。这些国有航空公司虽然服务质量高，但同私有或低成本航空公司相比，运营效率较低，成本较高（Wang等，2018）。这导致了中国-中亚航空市场的票价居高不下。所以，航空公司更多地优先考虑市场需求大，乘客平均收入水平高的线路，而放弃一些无利可图的中小城市线路。但是，中国和中亚地区幅员辽阔，可直航的城市对众多，

尤其是对于乘客收入水平偏低的二三线城市，降低票价可成为吸引航空旅客的一个重要手段。一旦放开双边航空协定对于这些中小线路和私有或低成本航空公司准入的限制，将极大地有利于开辟中国-中亚众多中小城市航线市场。中国已经同多个周边地区签订了开放天空协定，从而极大推动了中国二三线城市的国际航线发展，带动了以春秋航空公司为代表的低成本航空市场的扩张。比如2015年同东南亚联盟10国（ASEAN）达成开放天空协定，使得东南亚低成本航空亚洲航空（AirAsia）迅速进入中国的主要二线城市，开通多个连接中国和东南亚旅游城市的直航航线。再比如，2012年中国同日本达成开放天空协议，开放了除东京成田、羽田和上海虹桥、浦东及北京首都机场之外的所有航线。春秋航空公司以此为契机，开通多条从中国二三线城市直航日本的航线（Liu和Oum，2018）。

目前，中国的低成本航空公司发展还属起步阶段，在国内市场的客流量份额不到10%。但是，低成本航空的发展已经明显地带动了航空旅客客流量增长，尤其是对于中国中西部地区的主要二线城市的正面促进作用（比如成都、昆明、贵阳、乌鲁木齐等）（Fu等，2019）。面临国内激烈的八纵八横的高铁网络激烈竞争，中国的低成本航空公司已经开启走出去战略，积极拓展周边国际航线。截至2019年底，中国最大的低成本航空公司——春秋航空，已经开通日本、韩国和东南亚直航航线共52条。中国-中亚的航线平均航程在2,000多公里左右，适合低成本航空采用的窄体客机的运营范围。一旦中国-中亚航空客运市场进一步开放，低成本航空的进入将有效刺激双边旅客的增长和航线网络的扩大。

4. 结论

中亚地区是“一带一路”倡议中丝绸之路经济带途径的重要地区，起到连接和东欧的重要作用。“一带一路”倡议为中国和中亚进一步加强经济合作、实现互联互通提供了很好的契机。而交通互联互通是其他连通的基础，得到重视和优先发展。虽然目前中国和中亚之间的陆路（铁路、公路）连通得到了长足的发展，但是客运连通，尤其在航空客运上还比较薄弱。中国-中亚市场的直航线路、通航城市数量以及客流量相比其他双边市场还极其不足。而航线层面的竞争性很低，大部分线路被单个航空公司所垄断，导致票价过高。这种航空客运市场的不良发展与中国-中亚之间的经济贸易快速增长严重不匹配，双边航空客运市场的巨大潜力没有被充分发挥，反过来可能制约了双边经济和贸易的进一步增长。

通过数据及实证分析我们发现，目前中国-中亚双边航空客运市场的发展主要受到双边航空协定的极大限制。目前协定对于直航城市、票价、

表6

和中亚五国开通直航的前十大的国家排名

国家	客流量	单位公里票价 (美金)	平均航线长度 (km)
俄罗斯	2,799,953	0.072	2,46
土耳其	466,891	0.067	3,232
阿联酋	285,693	0.096	2,372
中国	172,543	0.116	2,32
韩国	148,706	0.081	4,517
印度	127,687	0.096	1,782
阿塞拜疆	87,781	0.152	10,589
德国	78,509	0.103	4,197
泰国	61,022	0.070	4,631
乌克兰	41,419	0.055	3,185
白俄罗斯	39,292	0.071	3,1
格鲁吉亚	35,85	0.133	1,57
英国	34,475	0.078	4,874
马来西亚	23,16	0.063	5,278
法国	20,379	0.107	4,756
伊朗	11,465	0.083	1,615
以色列	8,625	0.090	3,228
拉脱维亚	7,771	0.067	3,751
荷兰	7,4	0.180	4,12

表7

中国客运量排名前十大的机场

机场	机场代码	2018客流量 (万人)	较上年变化%
北京首都	PEK	100.9	5.4%
上海浦东	PVG	74	5.7%
广州白云	CAN	69.7	5.9%
成都双流	CTU	52.9	6.3%
深圳宝安	SZX	49.3	8.2%
昆明丽水	KMG	47	5.3%
西安咸阳	XIY	44.6	6.7%
上海虹桥	SHA	43.6	4.2%
重庆江北	CKG	41.6	7.4%
杭州萧山	HGH	38.2	7.5%

来源：中国民航总局 (CAAC)

运力、航空公司准入的限制较多，开放度较低。而自“一带一路”倡议提出以来，中国和中亚五国政府之间尚未积极开展双边航空协定的进一步谈判和修订。因此，本文针对目前双边航空客运市场存在的问题提出三点建议：

第一，中国和中亚五国应在“一带一路”倡议框架下积极开展双边航空协定的谈判。对于航权、通航机场、运力、航空公司准入进一步放宽。鉴于中亚五国出于保护本国国有航空公司的考虑，中国-中亚双边航空协定谈判可

以参考美国-加拿大双边航空协定谈判模式，在开放的较早阶段，中国可以对于中亚五国的航空公司给予保护性的优惠措施；第二，鉴于中国二三线城市的充裕机场容量及经济快速发展，可以加大中国二三线城市政府及机场的优惠政策，吸引航空公司开通中亚直航线路。第三，允许和鼓励私有和低成本航空公司进入中国-中亚航空市场。这些航空公司可以利用本身的成本优势开通更多传统航空公司不愿意进入的市场。

References

1. Adler N., Fu X., Oum T.H., Yu C. Air Transport Liberalization and Airport Slot Allocation: The Case of the Northeast Asian Transport Market. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2014, vol. 62, pp. 3–19.
2. Campante F., Yanagizawa-Drott D. Long-Range Growth: Economic Development in the Global Network of Air Links. *The Quarterly Journal of Economics*, 2017, vol. 133, iss. 3, pp. 1395–1458.
3. Cristea A. Buyer-Seller Relationships in International Trade: Evidence from U.S. States' Exports and Business-Class Travel. *Journal of International Economics*, 2011, vol. 84, no. 2, pp. 207–220.
4. Fu X., Oum T.H., Zhang A. Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. *Transportation Journal*, 2010, vol. 49, no. 4, pp. 24–41.
5. Fu, X., Ma, W., Wang, K., Yin, C., Zhang, H. The Impact of Low-Cost Carriers on China's Airline Market Price and Traffic. The Hong Kong Polytechnic University, 2019.
6. Florida R., Mellander C., Holgersson T. Up in the air: The role of airports for regional economic development. *Annals of Regional Science*, 2015, vol. 54, iss. 1, pp. 197–214.
7. Homsombat W., Fu X., Sumalee A. Policy Implications of Airline Performance Indicators: Analysis of Major North American Airlines. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 2010, vol. 2177, pp. 41–48.
8. InterVISTAS. The Economic Impact of Air Service Liberalization. 2006. Available at: http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07_EconomicImpactOfAirServiceLiberalization_FinalReport.pdf.
9. Liu S., Oum T.H. Prospects for Air Policy Liberalization in China as a Result of China-ASEAN Open Skies: Changing Role of Chinese Mega Carriers in Global Scene and Anticipated Low Cost Carrier Competition. *Transport Policy*, 2018, vol. 72, pp. 1–9.
10. Oum T.H., Yu, C. *Winning Airlines: Productivity and Cost Competitiveness of the World's Major Airlines*. New York, Kluwer Academic Press, 1998. 221 p.
11. Oum T.H., Fu X., Yu C. New Evidences on Airline Efficiency and Yields: A Comparative Analysis of Major North American Air Carriers and its Implications. *Transport Policy*, 2005, vol. 12, no. 2, pp. 153–164.
12. Oum T.H., Wang K., Yan J. Measuring the Effects of Open Skies Agreements on Bilateral Passenger Flow and Service Export and Import Trades. *Transport Policy*, 2019, vol. 74, pp. 1–14.
13. Schipper Y., Nijkamp P., Rietveld P. Deregulation and Welfare in Airline Markets: An Analysis of Frequency Equilibria. *European Journal of Operational Research*, 2007, vol. 178, no. 1, pp. 194–206.
14. Vowles T.M., Tierney S. The Geographic Impact of 'Open Skies' Policies on Trans-Tasman Air Passenger Service. *Asia Pacific Viewpoint*, 2007, vol. 48, no. 3, pp. 344–354.

15. Wang K., Fan X., Fu X., Zhou Y. Benchmarking the Performance of Chinese Airlines: An Investigation of Productivity, Yield, and Cost Competitiveness. *Journal of Air Transport Management*, 2014, vol. 38, pp. 3–14.

16. Wang K., Zhang A., Zhang Y. Key Determinants of Airline Pricing and Air Travel Demand in China and India: Policy, Ownership, And LCC Competition. *Transport Policy*, 2018, vol. 63, pp. 80–89.

Информация об авторе

Ван Кунь — доцент, Университет международного бизнеса и экономики, Пекин, Китай email: kunwang@uibe.edu.cn

有关作者的信息

Kun Wang — 教授, 对外经贸大学, 中国北京市, email: kunwang@uibe.edu.cn.

Author

Kun Wang — Assistant Professor, School of International Trade and Economics, University of International Business and Economics, Beijing, China, email: kunwang@uibe.edu.cn

Для цитирования

Ван Кунь Анализ состояния и потенциала рынка пассажирских перевозок в Китае и Центральной Азии — Вдохновение для Инициативы «Один пояс один путь» / Кунь Ван.— DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(2).145-156 // Российско-китайские исследования.— 2020.— Т. 4, № 2.— С. 145-156.

For citation

Kun Wang. Analysis of the Status and Potential of the Passenger Transport Market in China and Central Asia Inspiration for the Initiative «One Belt One Way». *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2020, vol. 4, no. 2, pp. 145-156. DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(2). 145-156. (In Chinese).