

# 吉祥航空“拒让门”四大追问

“7·23”甬温线动车追尾事故一个月后,航空安全又起波澜。

8月23日,微博爆出惊人帖——“吉祥航空谎报油量拒不让,险致卡塔尔班机坠毁”。“Mayday!”国际通用求救信号的呼声在当天也宣告失灵,后经官方证实,吉祥航空“拒让门”发生

于8月13日。

虽然当天两架飞机都平安降落,但“拒让门”事件还是引发了社会的广泛关注,不少尚未从动车追尾事故阴霾走出的网民对“拒让门”事件显得格外敏感,他们甚至担忧高铁的风险会延续到民航。

而8月28日,北京、上海等地机场安检升级事件,更让公众的目光聚焦于民航安全问题。

专家认为,近年来我国民航业经历了快速发展时期,但一串串可喜的数字背后是机场吞吐量接近饱和、航班密集、航空空域紧张、基础设施落后等一系列问题。

## 1 争执背后谁在说谎?

8月26日,华东管理局确认,吉祥航空客机没有执行塔台避让指令,而卡塔尔航空客机的油量报告也不属实。

8月23日,一条关于“吉祥航空谎报油量拒不让,险致卡塔尔班机坠毁”的微博在网上迅速传播并引起轩然大波。消息称,上海吉祥航空有限公司在卡塔尔航空公司航班发出“Mayday”(国际急救信号)的情况下,拒不让——后者落地后只剩下5分钟的油料。

获悉消息后,中国民用航空华东地区管理局立即着手调查此事。8月26日,华东管理局确认,吉祥航空客机没有执行塔台避让指令,而卡塔尔航空客机的油量报告也不属实。

调查称,两架班机相隔4分钟分别降落在不同的跑道。事后经调查,卡塔尔航空班机当时还存有5吨油,够续航半小时;而吉祥航空班机油量还有2—3吨左右,够续航1小时。

8月26日,《中国企业报》记者致电中国民用航空局航空安全办公室,一张姓负责人在电话中表示,吉祥航空没有谎报油量,具体调查情况会在民航华东局网站公布。

中信建投航空运输分析师李磊

就“拒让”事件对《中国企业报》记者表示,这是行业操作规范的问题,空中航班不遵守地面指令,所以民航局才要进行调查,当事飞行员也已经停飞。

虽然调查结果尚未公布,但一位不愿具名的飞行员向《中国企业报》记者从技术方面对此事进行了分析。据介绍,卡航波音777班机落地油量不能少于2.8吨,吉祥空客320班机落地油量不能少于1.2吨。“卡航应该说清楚自己的续航能力,其实卡航还没有达到宣布紧急油量的条件,因为只要宣布Mayday,就说明油量已经少于2.8吨,而调查结果是5吨,这说明卡航在说谎。”这位飞行员告诉记者。

另一位隶属东航某公司的机长也表达了同样的观点:“卡航班机剩余5吨油,足以支撑波音777飞很久。飞机落地一般都是两到三分钟,相对而言,吉祥航空的空客320飞机的油也不多了。”而对于拒让是否会导致飞机追尾,该人士强调,“追尾不可能,飞机仪表上都有光标显示,知道对方的高度,但不知道速

度。”

也有业内人士认为,因航道资源紧张,加上当时天气情况不好,有可能出现机组为抢先降落,以谎报油量的方式紧急呼叫、要求紧急降落的情况,机组之间因缺乏诚信,互不相让。

官方调查结果未尘埃落定前,舆论不乏更多猜想。还有业内专家认为,吉祥航班不听地面指挥的原因可能与航空公司采取的节油奖励有关,在当时的情况下,吉祥如果避让,就必须转一圈重新排队等待降落,这就意味着要多耗燃油,奖金就要少拿。

8月25日,卡塔尔航空公司发表声明称,8月13日飞往上海浦东机场的QR888次航班是由于遇到大暴雨天气转飞至虹桥机场。由于上海地区的天气状况不可预测,导致到达浦东机场的时间延迟。经机长判断,为了保证航班安全,飞机在虹桥机场发出紧急迫降请求。波音B777-300ER飞机顺利降落。但声明并未对拒让事件作出具体回应。



王利博制图

## 3 安全监管如何完善?

我国航班时刻分配与管理机制采用完全行政配给机制。民航局统一负责全国民航航班时刻管理,地区管理局负责辖区内机场的航班时刻管理。部分官员对航线时刻分配拥有较大的控制权,航班时刻管理办法在实践中缺乏有效监管。

“十二五”是我国深化改革、加快经济发展方式转变、调整经济结构的重要时期,新的历史机遇下,民航业将迎来快速发展的广阔空间。

在大的宏观背景下,各地方政府也越来越重视发展民航业。地方政府为调整经济结构,加快转变经济发展方式,招商引资发展地方旅游经济,对航空和机场建设投资热情高涨。

同时,民航局鼓励航空公司通过政府引导和市场运作等方式尽快形成具有国际竞争力的大型网络型航空公司。民航总局局长李家祥曾接受媒体采访时表示,“十二五”期间,我国将新建56座机场,迁建机场16座,改扩建机场91座,全行业基本建设投资将达到4250亿元。

快速发展民航业的同时,日益增

加的航班与滞后的机场基础设施建设的矛盾,是当前我国民航发展的瓶颈。黎雪荣接受《中国企业报》记者采访时表示,“我国航班时刻分配与管理机制采用的是完全的行政配给机制。民航局统一负责全国民航航班时刻管理,地区管理局负责辖区内机场的航班时刻管理。部分官员对航线时刻分配拥有较大的控制权,航班时刻管理办法在实践中缺乏有效监管。这既容易滋生腐败,又不利于稀缺的航班资源在各航空公司之间进行合理有序的配置,影响公平竞争。”

她还认为,航空业缺乏有效监管。“比如时常发生的航班晚点和航班被取消事件,且往往以天气等航空安全为由,但是也无法排除人为或经济等其他因素的考虑,但是由于缺乏

有效的监管,发生这种事情后,消费者往往难以维权。”

黎雪荣认为,解决思路之一是建立一个完善的民航安全管理体系。民航的安全管理体系中构成要素,比如,合理的法规标准体系、健全的组织体系、合理的资源配置、持续优化的管理系统、高效的运行机制等等基本存在,但还很不完善,存在规划性不强、持续性不够和部分要素缺失等问题,各要素之间的关联性、协调性有待加强,还未形成一个闭环的管理系统,体系的各项机制还很不健全,需要采取相应的对策进一步解决和完善。

总体来看,我国区域发展战略深入实施,城市化布局和形态更趋完善,民航关联产业继续保持快速增长,民航安全管理体系亟待完善。

## 4 身份歧视何时终结?

民营航空整体面临经营困境,与其在体制环境中遭遇不公平待遇密切相关。主管部门应在对民营航空监管的同时,在热门航线、财政救济、航站费用优惠等方面创造公平的运营环境。

有评论认为,在我国,民营航空不像国有航空那样受到政策庇护,由于没有财政补贴,尽管民营航空经营效率并不低,却面临着比国有航空更大的成本压力,这也助推了它们不规范经营行为的出现。

面对我国民营航空遭遇的困境,黎雪荣认为,我国国有航空同民营航空并不是处于公平竞争的市场环境之中。国有航空持续做大,民营航空处于困境的局面并不符合市场经济优胜劣汰的基本准则。

一位航空学院的教授在接受《中国企业报》记者采访时表示,国家打开民营航空之门只是第一步,而后续的情况下确保飞行安全?是此次“拒让”事件之后的深层次思考。

中投顾问高级研究员黎雪荣接受《中国企业报》记者采访时表示,吉祥航空“拒让门”事件值得深思的问题是在航空空域紧张和航班密集的情况下,既要保障安全,又要兼顾效率,对航空整个行业的系统工程提出了更高的要求。这不但涉及管理局、机场、航空公司等很多部门之间的相互协作与配合,还涉及航班时刻、空域资源等分配机制的优化问题。

春秋航空董事长王正华认为,除

运力过剩,还有国家对大型国有航空公司的政策和资金扶持,让民营航空企业倍感压力。“几十个亿资金的注入,严重地破坏了市场原有的平衡。”有业内人士指出,在航油、机场费用等欠款问题上,国有航空公司比民营航空公司也是优待多多:国有航空比民营航空欠款多,却少有人追究。民营航空均是现金交易,绝不拖欠,直接影响到自身的现金流,而且民营航空一旦没有按时还款,就会被制裁或被停航。

东星航空一位负责人曾透露,国有航空公司签个飞机就能飞,民营航空必须要现钱结账才能加油。国有航空公司可以欠几千万的机场费用,民营航空欠几十万元都不行。

中国首家民营航空奥凯航空创始人刘捷音也认为,东星航空破产清算,暴露出民营航空业遇到的普遍难题,那就是缺乏政府政策和资金支持。

据《中国企业报》记者了解,在航空线路上,民营航空公司也一直“耿耿于怀”。

虽然民航局允许民营航空成立并参与竞争,但在航线审批上一直比较严格,热门航线“地盘”早被三大国

有航空公司牢牢占据,民营航空很难涉足,国际航线更是望“洋”兴叹。

一家民营航空公司的内部人士告诉记者,利润最大的航线均被国有航空公司垄断,民营航空公司很难分到一杯羹。

《中国企业报》记者近日从春秋航空获悉,8月15日,在历经多次申请后春秋航空终于获得京沪航线经营权。这条长期由三大国有航空公司主导的黄金航线,首次写上了民营航空的名字。

公开数据显示,2009年全国166个民用机场,前20大机场承担了全部客运量的80%,多数中小机场处于闲置状态,日均不到4个航班的机场占46%。支线航空多为民营航空,而支线飞机大多为小、座位少,起落频繁,运营成本高。

中国民航大学李艳华教授表示,要对民营航空与国有航空真正做到公平,在航线审批上,应开放一些热门航线给民营航空公司。

本组稿件由本报记者宋江云、陈青松、见习记者李金玲、实习记者郭奎涛集体采写

## 2 飞行安全怎样确保?

在航空空域紧张和航班密集的情况下,既要保障安全,又要兼顾效率,对航空行业提出了更高的要求。这不但涉及管理局、机场、航空公司等很多部门之间的相互协作与配合,还涉及航班时刻、空域资源等分配机制的优化问题。

舆论认为,确保飞行安全是每位民航人的首要责任,但拒让事件,让人们迅速对“安全”二字打上问号,同时也给快速发展的中国民航敲响了警钟。

一份名为《2011—2015年中国民用航空业投资分析及前景预测报告》的文件数据显示:“十一五”期间整体来看,我国民航规模和效益大幅度增长。2010年与2005年相比,运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量分别增长105%、93%和82%。截至2010年底,全行业共有运输飞机1604架,比2005年净增741架。“十一五”全国共新增机场33个,改扩建机场33个,到2010年底全国颁证运输机场达到175个,覆盖了全国91%的经济总量、76%的人口和70%的县级行政单位。

“十二五”民航业发展报告显示,未来5年全行业投资规模将在1.5万亿元以上,旅客运输量将达到4.5亿人,运输机场数量将达到230个以上,

包括通用航空飞机在内的机队规模将达到4500架以上。

李磊对《中国企业报》记者表示,我国民航发展的速度很快,一般是14%—15%的年增速,慢得也有11%左右,均远远高于GDP的增速。但这种发展并不均衡。

他说,机场吞吐量饱和现象明显,深圳机场、广州白云机场等都严重饱和。

此外,一位不愿透露姓名的业内人士对《中国企业报》记者说,机场、跑道、时刻、空域等航空资源短缺是不争的事实。美国3亿人口拥有1万多次航班,500多个机场;而我国13亿人口只有175个机场。上海刚建的两条跑道暂没启用,北京刚建的跑道已经面临饱和,白云机场也即将面临饱和,深圳作为第四大航空城市早已严重饱和。北京—上海这条黄金航线承载全国近10%的客运量,增加任何一趟时刻的航班都很困难。航空资源的

开发也需要很长时间,修建一座机场需要近3年时间。

《2011—2015年中国民用机场行业投资分析及前景预测报告》显示,我国160个民用机场中,已有20个机场接近或达到饱和状态,预计2011年还有29个机场将达到饱和。

空域紧张、航班密集的情况下谁应该先降落?如何在机场吞吐量几近饱和的情况下确保飞行安全?是此次“拒让”事件之后的深层次思考。

中投顾问高级研究员黎雪荣接受《中国企业报》记者采访时表示,吉祥航空“拒让门”事件值得深思的问题是在航空空域紧张和航班密集的情况下,既要保障安全,又要兼顾效率,对航空整个行业的系统工程提出了更高的要求。这不但涉及管理局、机场、航空公司等很多部门之间的相互协作与配合,还涉及航班时刻、空域资源等分配机制的优化问题。

# 页岩气开发重蹈煤层气覆辙?

(上接第一版)

刘铁男在一次会议上强调,“十二五”期间,我国将加大科研攻关力度,形成适合我国地质条件的页岩气勘探开发技术,并实现页岩气重大装备自主生产制造;制定页岩气产业政策,明确行业准入门槛和标准,形成有序竞争的页岩气发展格局。由此来看,我国“十二五”期间,对页岩气的开发可能要求独立自主。

林伯强也表达了同样的担忧,他说,必须以战略的眼光来看待页岩气发展,国家要对页岩气采取补贴,提高天然气的价格,补贴页岩气等非常规天然气的价格。“十二五”期间只能是下一个5年计划作铺垫,现在的时间很关键,如果不抓紧作好准备工作,下

一个5年可能都无法实现。

但他同时指出,我国在页岩气开发中,应当留下与国外企业合作的余地,我国目前并不具备开发页岩气的技术,而能源紧张趋势日渐明显,从外国进口能源存在诸多不确定因素,因此,我国要尽快实现页岩气商业化开采,满足国内天然气需求,为此不妨加大对外合作力度,不必等到我国完全独立具备相应的技术再大规模开采。

## 开发模式待考

据一位不愿透露姓名的专家介绍,国家领导层已经深刻吸取了煤层气模式失败的教训,在页岩气发展中,放弃对外合作专

的模式,希望下放开发权,甚至把开发自主权下放给地方,国务院发展研究中心形成的课题报给国务院,多位国家领导作出肯定批示。

页岩气储藏机理和生产机理的特点决定页岩气井的生产曲线下降非常快,2年左右就下降到其峰值产能的10%上下,为了维持产量,就要不停地钻井,仅在美国barnette页岩区就需要200台钻机,一年要钻数千口井。

页岩气田更像一个生产型的产业,而不是常规石油公司,这也很好地解释了埃克森美孚、雪佛龙等石油巨头在页岩气革命中毫无作为的原因。我国石油公司参与页岩气开发应该考虑到这层因素。

中投顾问能源行业研究员宛

学智认为,目前国内页岩气发展刚刚处于起步阶段,面临着多方面的困难。从竞争体系上来说,最主要的措施是需要完善天然气勘探开发的准入门槛,破除垄断,建立新的产权管理机制,通过引进民营资本和境外资本促进多种力量参与页岩气市场竞争,推动产业向着有序竞争的方向发展。

从财政支持上来看,应当根据不同区域和不同环节给予相关企业以不同补助,构建合理完善的财政补贴体系,尤其是要加大对页岩气勘探开发技术的补贴,通过税收优惠和财政补贴等手段推动技术发展。

陈卫东认为,除资源与技术外,制度安排具有基础性的作用,美国页岩气开发取得成功,与美

国拥有世界上最开放、竞争度最高的石油市场息息相关,美国本土85%的油气是由中小公司生产的。而在中国,中小企业在油气上游领域,处于极度弱势地位。

因此,陈卫东认为,我国页岩气发展中可以尝试两种模式,一是谁投资谁受益的高速公路建设模式,二是可以试试特区模式。据他介绍,这种模式已经在决策层达成共识。

谁投资谁受益模式意在鼓励企业投入页岩气开发的积极性,无论是技术研发还是管网建设,都对企业采取鼓励措施。这不但意味着企业可以投资,同时也切实保证企业能够受益。

在页岩气开发上,陈卫东认为,也可以借鉴当年设立经济特

区的办法,在有潜力的地区划出几个“页岩气开发特区”来,把权力和收益多交给地方,多交给投资者,少一些垄断,多一些竞争。

不过据国土资源部透露,该部要将页岩气作为独立矿种,申请一级管理。宛学智认为,将页岩气上升为独立矿种更加凸显出在能源紧张的大背景下页岩气所具有的重要经济意义和战略意义,同时也暗示政府将在政策制定上更加偏向页岩气的开发利用,政策层面将会给予页岩气以更多的关注,这必然会带动页岩气产业获得更快更好的发展。

但这与页岩气开发权特区的思想可能相左,并且在“位高权重”的大部直接管理之下,众多私企能否顺利参与,尚需观察。