

论我国民航运输业的协调发展

中国南方航空集团湖南公司

邹建红

一、民航运输业协调发展的内涵

1. 民航运输业的产业属性及行业特点

民航运输属第三产业。它虽不直接生产物资产品,但它从事运送旅客和物质的运输业务,因此是一种劳务产品,它对保持国民经济各部门、各地区、各企业间的交流及促进对外交往起着重要作用。

民航运输业属于交通运输业的一个分支,具有运输业的普遍特点:

(1) 民航运输市场和其它运输市场构成国民经济市场体系的基础结构。

(2) 民航运输业主要是为社会提供运输劳务。

(3) 存在一定程度的自然垄断。各种运输方式,均在自己的优势领域保持着一定的独占性,特别象铁路和航空运输,有自己高度集中的生产指挥系统,因而产生垄断性的经营特点。

民航运输业除具有运输业的普遍特征外,还具有自身的特点:

(1) 民航运输业其有快速、机动、安全舒适的特点。

(2) 民航运输业具有国际化特点。随着世界航空运输相互依赖和合作关系的发展以及多国航空公司的建立,航空运输国际化的特点更明显了。

(3) 民航运输具有营运成本高的特点。航空运输属资金和技术密集型行业,投资大,飞机的商务业载小,飞行成本高,因此发展航空运输自身经济效益有限,主要体现在社会效益上,即促进地区经济、贸易、旅游和文化交流的发展及方便公众。

由于民航运输业具有上述特点,因此,其

发展必然涉及国民经济的方方面面及与其它行业部门之间的关系。如何协调这些关系,使民航运输业持续、快速、健康发展,更好地适应国民经济发展的需要,是民航运输业协调发展战略所要解决的课题。

2. 民航运输业协调发展的内涵

民航运输业作为国民经济的重要组成部分,作为国民经济运输体系中的一个子系统,对其发展问题的分析与探讨需要运用发展经济学的理论和方法。

发展经济理论认为,要促进发展中国家的经济发展,必须同时发展各个部门,在均衡增长的规划中,各个组成部分必须具有合适的地位、合适的时间和合适的数量。这就是发展经济理论的均衡发展理论,它强调了经济发展中各部门和各生产要素投入的协调性。

民航运输业的协调发展是一个复杂的经济问题,是指在国民经济发展的总体目标下,民航运输业为了适应国民经济整体发展的需要,适应国民经济各个部门发展的需要,确定自身的发展速度、发展规模,使民航运输业的总供给适应国民经济及社会发展的总需求,并理顺民航运输企业内部组织结构、企业与企业的竞争关系、企业的生产、运营、销售过程,确立企业的规模。对民航运输业协调发展的研究,目的在于探讨政府对民航运输业实施宏观管理的管理体制和政策措施,寻求解决当前我国民航运输业发展所面临的重大问题的方法和途径,如民航运输业的发展速度、民航运输企业的规模效益、旅游业与民航运输业的协调发展问题、我国地方航空公司的发展问题以及运输机日利用率和客

座率、载运率的提高、民航运输企业间的合作与竞争及我国民航管理体制的改革等。可见，民航运输业的协调发展涉及两个基本问题：

(1) 如何从宏观上实现民航运输业总供给与国民经济和社会发展对民航运输业总需求的基本平衡，实现社会资源的最优配置。

(2) 如何从微观上即民航运输业内部实现各种生产要素的最优配置，用最小的资源消耗取得最佳的经济效益。

二、民航运输业与国民经济及相关行业的协调发展

1. 航空运输与国民经济的相互关系

民航运输业作为国民经济的组成部分，作为国民经济运输体系中的一个子系统，其发展与国民经济的发展紧密相关。

国民经济是航空运输发展的基础。第二次世界大战前，世界经济增长缓慢，民航运输业的发展也十分缓慢。随着世界经济的迅速发展，民航运输业才逐渐发展成不可缺少的交通运输部门。一个国家的民航运输业随着国民经济的发展，要经历发育期、成长期、成熟期三个阶段，每个阶段都具有自身的特点，并与国民经济的发展状况紧密相连。国民生产总值和人均国民收入的增长速度，国民经济中相关产业的增长速度，进出口贸易等诸多因素都影响民航运输业的发展。各国民航及国际民航组织都以各自的方法预测过航空运输业的发展，通过统计学的分析与计算，认为一个国家航空运输业成长期的发展速度相当于其经济发展速度的2倍左右。1984年，美国麦道公司曾用计量经济模型回归法对我国民航国内空运作过预测，1980—2000年期间民航国内空运增长和国民生产总值增长率的相关弹性系数为2.1。按世界银行公布的我国国民生产总值1978—1988年增长率9.2%，计算出我国民航国内空运年均增长率为19.3%，际为20.5%，两者基本接近。通过观察图2-1，我国航空运输与国民经济的成长比例关系，可以发现相同的规律。

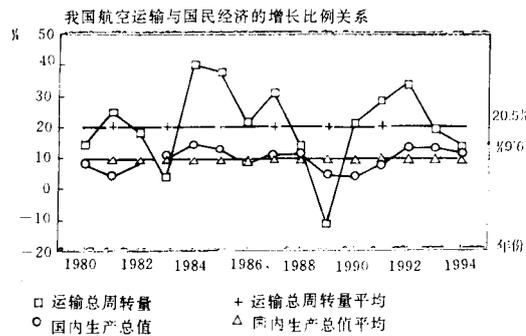


图 2-1

2. 我国民航运输业的发展速度与规模

进入90年代以来，中国民航一直保持高速增长。从1980年到1996年，航空运输总周转量以20.5%的年均增长率持续发展，这个增长速度是国民经济增长速度的2.2倍，是整个交通运输业的3倍，是世界航空运输增长速度的4.3倍。我国民航运输总周转量在世界的位次，已由1980年的第35位，上升到1994年的第11位。

由于近几年民航的高速发展是靠迅速增加运力，大量建机场来实现的，因此，暴露出许多矛盾和问题，如资金短缺，设备陈旧，人员素质低，航空运输的要素比例严重失调。可见，我们的高速度是建立在较为脆弱的基础上的，是以高消耗、低效益、多事故、服务差为代价的。如何实现民航运输业高速发展的协调与稳定，是民航运输业所面临的重要课题。

发展航空运输既要考虑社会需求，同时又要重视现实条件。那种脱离实际、盲目追求发展速度的倾向应该予以克服，否则，只会引起民航运输业发展的大起大落，欲速而不达。

3. 民航运输业与旅游业的协调发展

国民经济的相关行业之间存在一定的供需比例关系，只有满足这些比例关系，各相关行业才能持续、快速、健康发展。一旦这种比例关系失调，各相关行业的发展就必然会出现混乱和互相制约。旅游业作为民航运输业的相关行业之一，其发展与民航运输业的发展相互制约、相互促进，因此，我国民航运输业90年代的发展规划与我国旅游业

的发展规模应当从宏观上统一协调。

三、民航运输业内部的协调发展

1. 民航运输企业的规模效益

企业的规模效益所要探讨的问题是：当投入要素的使用量都增加时，对总产量有什么影响。

当改变生产规模时，随着生产规模从小变大，一般会先后经历规模收益递增、不变、和递减三个阶段。这是由企业外部和外部原因引起的。内部原因是指企业在生产规模扩大时，从自身内部引起的收益的增加；外部原因是指企业外部环境改善后给企业带来的收益的增加。但一个企业的规模必须合理、适度，如果无限制地扩大生产规模，对企业协调困难，会使管理效率大大降低，造成规模收益递减。

与国际水平相比较，我国民航运输业存在规模过小的问题，造成现有设备和设施的潜力不能充分发挥甚至闲置，生产利用率低下；服务设施不健全、不配套，服务水平不佳；企业人员的素质达不到要求，专业及管理人才缺乏；企业间的竞争不公正，与市场经济的要求相背离等。

因此，针对目前我国航空运输企业规模过小的问题，我们应从宏观上采取有力措施，如实现企业间的兼并和联合，对现有企业在数量、规模上进行控制和调整，并培养我国航空运输的骨干大型企业，以适应民航运输业的进一步发展和日益激烈的国际竞争的需要。

2. 运输机利用率、客座率和载运率的提高

民航运输业内部的协调发展就是要通过对企业的管理，实现资源的最优配置，争取企业的最佳效益。飞机日利用率、客座率及载运率（简称“三率”）是民航运输企业管理的核心内容，提高“三率”是民航运输企业提高经济效益的必由之路。

1985年我国民航运输机日利用率为4.7小时，1991年为6.2小时，提高1.5小时，相当于增加近1/4的运力，年增加7.3亿吨公

里，如按1991年飞机生产率计算，相当于43架B787-200型飞机完成的运输周转量。当前我国民航运输机在提高日利用率方面还有较大潜力可挖。提高飞机日利用率，甚经济效益和社会效益十分显著，既能减少国家投资，还可以减少间接费用，同时能增加运量，缓和空运紧张矛盾。

近几年，我国民航运输企业的客座率、载运率下降，客座率已降到世界民航平均水平，低于亚太地区民航平均水平；载运率1994年低于世界平均水平2.2个百分点，低于亚太地区平均水平9.2个百分点。而1994年世界民航在维持较高票价水平和客座率68%、载运率59%及飞机日利用率较高的情况下，经营才略有盈利，而我国民航票价水平，“三率”均低于世界民航平均水平，因此，造成1994年我国多数航空运输企业亏损。

因此，提高“三率”是民航运输企业提高经济效益的关键。

为提高飞机日利用率，建议采取以下措施：

(1) 使航空运输企业向联合、大型化方向发展，从而使机群结构趋向合理并具有一定规模。

(2) 尽快制定航线管理办法，使每个航空公司飞行的国内航线相对稳定，并培养一批具有较高水平的专业人才担负航班管理工作。

(3) 加强基础设施和人员培训，调整投资比例，并引导地方航空运输基础设施投资，以便各种保障设施与动力均衡协调地发展。

(4) 加强机队规划，统一审批飞机购置。机型应尽量系列化，并减少型号，以利于减少因机型过多而产生的利用率下降和维修成本的提高。

(5) 加强维修设施建设规划，建立合理的飞机维修布局。

为提高运输机客座率、载运率，建议采取以下措施：

(1) 加强宏观调控，控制飞机购置，合理布局运力，促进企业生产要素的合理流动

和企业结构调整。

(2) 建立现代化空运企业制度, 实施大企业集团战略, 并建议国家采取适当措施, 保护我国航空运输业的发展。

(3) 合理规划空运企业经营航线, 规范航线运输市场竞争规划, 整顿客货销售代理, 加强空运市场管理, 促进建立有序、公平、公开的竞争空运市场。

(4) 确保飞行安全, 保持飞行正常, 提供优质服务。

(5) 实行“客货并举”战略, 把发展航空货运和快递业作为民航今后一段时期内的一项重要战略任务。

四、深化我国民航体制改革

民航运输业的协调发展, 依赖于合理、有效的管理体制。尽管我国民航体制改革已经经历了十几年, 但仍然存在许多不合理、不完善的地方, 因此必须进一步深化改革, 建立适应社会主义市场经济体制的新型民航管理体制。

1. 民航总局职能的转变

民航总局的政府职能应从计划经济体制转移到市场经济体制, 突出抓好两项宏观调控任务。

(1) 从宏观上保证民航运输业总供给与国民经济和社会发展对民航运输业总需求的基本平衡, 从而实现民航运输业与国民经济及相关行业的协调发展。

(2) 实现民航运输业内部的协调发展, 解决好以航空运输为中心的生产力结构的优化问题, 如运力的合理规模和布局、航线的规划、机场建设的规模、地面保障设施的配套、航行管理制建设、院校人才的培养, 以及行业管理的结构与层次等。

2. 民航运输业现代企业制度的建立

现代企业制度是以法人财产所有权为基础, 以有限责任为核心, 以专家管理为特征

的新型企业制度。建立现代企业制度是一个系统工程。

民航建立现代企业制度, 需理顺以下几方面的关系:

(1) 理顺企业的产权关系。

(2) 理顺政企关系。改变企业与政府之间的行政隶属关系, 代之以社会和行业管理者与被管理者之间的关系, 建立企业与出资者的产权关系, 逐步取消企业的行政级别。

(3) 理顺社会关系。改变企业既是经济组织, 又是社会组织, 企业的社会负担过重的状况。

(4) 理顺企业与市场的关系。企业作为市场的主体, 必须实现产出能进入市场、生产要素能进入市场、产权的转让能进入市场、优胜劣汰能通过市场来实现。

(5) 理顺企业与企业之间的关系。民航企业要围绕航空运输生产建立既平等竞争又协调合作的关系, 并以经济手段、法律手段和必要的行政手段有机地联结起来, 有条件地可以联合、兼并, 合理组建企业集团。

3. 航空运输市场体系的培育

市场体系的培育和组织, 既是改革问题, 也是协调发展问题。经过多年的改革, 民航系统以航空运输为中心的市场体系已全面起步, 围绕运输的价格体制改革正在进行之中, 但配套改革仍然存在不少问题, 各种市场未能协调发展。今后应加强民航总局的规划、指导和组织工作, 调动企业和社会的积极性, 将民航系统的航空运力市场、客货销售市场、航油供应市场、飞机和航材供应市场、航空旅游市场、航空结算市场、航空咨询和信息市场、机上供应品市场、快件运输市场等等, 蓬勃有序、协调配套地健全和发展起来, 以推动民航改革的深化和民航运输业与整个国民经济的协调发展。□