

# 浅论航空公司与机场如何实现双赢

吴显学

(南京航空航天大学, 江苏 南京 210016)

**【摘要】**阐述了航空公司与机场的经济特性及双方之间的相互关系,分析了双方产生矛盾的原因,对航空公司与机场如何协调相互关系,发挥政府部门的监管作用,实现双方的双赢发展,做大做强民航产业提出了建设性意见和建议。

**【关键词】**航空公司; 机场; 关系; 双赢

**【中图分类号】**F224.5 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1673-1891(2005)03-0121-04

长期以来,我国航空公司与机场合作为我国摆脱落后局面,迅速发展成为民航大国做出了重大贡献。总体上看,航空公司与机场的合作是顺利的、和谐的,但随着民航体制改革的不断深入,航空公司与机场在运营上出现了一些矛盾。这些矛盾有原有体制原因造成的,也有一些是由利益主体之间认识不一致造成的。但是不管什么原因造成的矛盾,都必须尽快加以解决,理顺航空公司与机场之间的运营关系,实现航空公司与机场的双赢,共同面对越来越激烈的国际竞争,实现我国从民航大国向民航强国跨越的宏伟目标。

## 1 机场、航空公司的经济特性

民航业中航空公司、机场各领域的经济特性是不同的。航空公司作为航空运输生产链的最前端,直接与消费者发生联系,受到的关注最多,对航空公司经济特性的研究也较多。一般认为航空公司领域较多地呈现竞争性的一面。首先,在航空公司领域不存在明显的垄断性。设立航空公司不需投入大量的沉没成本,飞机虽然昂贵,但可通过租赁取得或抵押转让;航空公司进入或退出一个市场也不会出现大量的沉没成本;虽然从理论上可以推导出航空公司存在规模经济性与范围经济性,但也有学者在实证研究后对此提出异议;航空公司产品的同质性也意味着航空公司间可以进行竞争。其次是可竞争理论,认为如果航空公司可以自由地进入或退出一个市场,任何一家航空公司在一个市场试图采取垄断价格时,都会遭到以低成本运营的新进入者的威胁,进入

威胁可起到与实际进入者相同的约束作用。

相对于航空公司,机场呈现明显的自然垄断性。一方面,机场建设资金需求大,沉没成本高;另一方面在一定的空间,机场不存在重复建设的经济合理性。

## 2 机场、航空公司的关系

民用航空业从总体上说是一个网络性产业,机场构成网络的节点,空管部门保障网络路线的形成与正常运转,而航空公司在由机场与空管部门构成的运输网络上,完成航空运输生产,即客、货的空间位移。作为网络性产业,机场与空管部门形成的路网由于大量的资本沉淀及国家空域资源的特殊性等,具有自然垄断性的特点;而在路网之上运营的航空公司则体现竞争性的一面。同时机场、航空公司间又相互依存、相互协调,共同完成航空运输生产。

从相互间的经济关系看,航空公司一方面是旅客、货主空运需求的直接供给者,另一方面又是机场服务的直接需求方;航空公司的产品是客货的空间位移,而机场的产品则是为航空公司提供的服务。在民航运输生产的整个供需链条中,航空公司处于中心地位。

从空间关系看,航空运输生产基本围绕机场进行。航空公司的运营必须以机场为基点,客货的组织、集散与流转也多在机场内进行;

### 2.1 航空公司与机场的供需关系

航空公司与机场间具有紧密的协作关系。一方面机场需要航空公司的飞临,旅客吞吐量是机场一

收稿日期:2005-07-16

作者简介:吴显学(1974-),男,经济师。

切收入的根本。另一方面,只有设施完备的机场才能使航空公司最终实现产品的完整生产。

同时,航空公司与机场两者间又可理解为供需双方。机场的产品就是为航空公司提供的服务,航空公司则是这种产品的需求方。当机场的客货吞吐量、保障飞机起降架次等低于其设计能力时,也即是机场产品的供给大于需求,这时作为需方的航空公司就拥有议价的优势;相反当机场的供给小于需求时,机场则处于有利的地位。在实际运输生产中,新通航或航班量很少的小型机场往往有求于航空公司开设通达的航班,会向航空公司提供这样那样的优惠条件,如签订包销协议等。而对于那些业务繁忙,特别是高峰期保障能力近于饱和的机场,情况则相反,由于这样的机场往往位于空运需求旺盛的地区或是重要的枢纽点,航空公司会不惜代价开辟通达的航线,这类大中型机场在与航空公司关系中往往处于优势地位。

## 2.2 机场与航空公司的竞争关系

机场与航空公司的竞争主要出现在航空公司基地机场的航班地面服务中。航班地面服务按提供服务的主体不同可有四种情况。一是完全由机场提供地面服务并收取相关费用;二是机场只充当地角色,将候机楼、廊桥等设施出租给航空公司,完全由航空公司提供地面服务;第三种情况是以上两种情况的混合,一方面机场成立自己的地面服务部门,为飞临的航空公司提供地面服务,一方面基地航空公司在为自己的航班提供地面服务的同时,也代理其他航空公司的地面服务;第四种情况是地面服务由专业的地面服务代理公司承担。在欧洲,约有一半的大型机场,机场当局不参与地面服务,而是由航空公司或专业的地面代理公司提供。在美国,机场当局不参与地面服务的情况则更为普遍。在我国,一般机场当局和基地航空公司都分别提供地面服务。

当航空公司与机场同时提供航班地面服务时,往往形成双方在这一领域的竞争,特别是在传统运营收入模式下,由于航空业务收入是机场收入的主要来源,机场往往会利用其地位,取得竞争优势。这一领域机场与航空公司双方业务的重叠是双方矛盾的焦点。在我国这一问题表现得比较突出。

## 3 航空公司与机场存在矛盾的分析

### 3.1 经营理念方面的矛盾。

机场的经营理念是尽可能吸引多家航空公司在机场飞行,不论大小航空公司都公平对待,尤其是机场属地化以后,为了促进地区经济的发展,地方政府也希望机场能够营造一个宽松的运作环境,以期更多的航空公司来机场飞行,获得更多的经济效益和社会效益。而航空公司则不同,航空公司在一定区域内为达到扩大市场占有率的目的,必然利用其基地优势抢占市场,限制非基地航空公司的发展,这就与机场的经营发生冲突。

3.2 地面服务业务经营权的争夺导致双方之间出现矛盾。

目前,有基地航空公司的机场都至少存在两家地面服务单位,各自配备人员和服务设施。航空公司和机场从各自企业的利益出发都在想方设法获得更多的业务经营权,诸如非基地航空公司的地服代理权、高端旅客的服务权等,在竞争过程中,甚至出现了机场利用自己的自然垄断地位限制基地航空公司设立贵宾服务中心开展服务工作的现象。

3.3 收费项目、收费价格达不成一致产生的矛盾

目前,民航主管部门明确规定的收费标准包括飞机起降服务费、旅客过港服务费、安检费等,但对候机楼内商业用地、值机柜台和办公用地租赁费未规定收费标准,实行市场调节价。由于机场的自然垄断地位,使航空公司在与机场谈判时明显处于劣势,被迫接受机场的漫天要价和合同中的不平等条款,影响了航空公司与机场的关系。笔者曾耳闻,一大型机场租给某基地航空公司的要客中心服务用地,租金比市中心最繁华闹市区的两倍还高。这样一来,媒体上经常报道的某机场28元一袋的爆米花,48元一碗的汤面就不难理解了。

另一方面,由于目前的价格、收费体系不完善,机场每年在场区治安、绿化、飞行区管理、鸟害防治等安全管理方面投入大量人力物力,而基地航空公司为了方便其在机场的经营运作,又不断提出一些特殊要求,如开设专用通道、划定专用行车路线,提供各种精品服务等等,所有这些都不能在收费体系中得到体现,这就无法避免地加大了机场的运作成本,导致双方经常发生矛盾。

3.4 风险共担机制没有建立

目前,由于种种原因,航空公司与机场风险共担机制没有建立。机场保障不力导致航空公司利益受损,航空公司索赔无门,笔者近闻,一大型机场盲降设备因损坏无法正常使用,导致当天20多个进出港

航班延误,8架飞机备降其他机场,承运的各航空公司直接经济损失约30万元。航空公司一方面忍受旅客责难,另一方面还要承受因备降其他机场造成的经济损失,由于没有索赔惯例和索赔机制,航空公司只有打落牙齿望肚里咽。

#### 4 航空公司与机场加强合作,实现发展上的双赢

随着航空市场的逐步开放以及机场的枢纽化发展,航空公司与机场之间的关系将会越来越密切,航空公司与机场之间应加强协作配合,实现发展上的双赢。

##### 4.1 优势互补,共同发展

航空运输的性质决定了机场和航空公司两者的唇齿相依与相互合作关系。不仅在服务过程的每个环节需要航空公司和机场密切配合,在航线网络的构建上同样无法分割。最终的服务质量更是双方相互影响的结果。只有无缝隙的合作,才能提供空中和地面的无缝隙服务。机场应确立公平地为各航空公司服务的思想,树立一荣俱荣,一损俱损的观念,从有利于航空公司运行和发展,有利于旅客、货主的使用出发对机场进行规划、建设和运行管理。

##### 4.2 建设航空枢纽方面的合作

航空枢纽的建设是与航空公司调整航线结构、实行枢纽航线网络计划战略相伴而行的,其目的就是优化航线结构,使航线资源配置更有效率,从而增强航空公司的市场竞争力。可以说,航空公司构建中枢航线结构和机场建设航空枢纽空港是双方发展的共同要求,是航空公司和机场实现双赢的一种经营策略。机场应该和航空公司密切协作,共同探讨和研究构建中枢航线结构、建设枢纽机场的规划和措施,积极为中枢辐射式航线网络的建立创造条件。在机场的基础设施保障能力方面,应广泛征求国内外航空公司的意见,按照枢纽港运营的要求,重新对机场的平面规划、功能流程设计进行审查,改进并做出必要的调整。

##### 4.3 在一定领域内实行股份合作

目前航空公司与机场重复投资,造成资源浪费的项目很多,如地面运输、客货销售、航空配餐等,如双方能实行参股的方式合作,既能减少人员和设备的开支,又可通过双方的合作获得较好回报,同时也密切了双方的关系,为进一步的合作打下良好基础,

为顾客提供更好地服务,共同促进民航的大发展。

#### 5 政府应对航空公司与机场适时进行监管和指导

航空公司与机场毕竟是两个经济实体,由于经济利益或其他原因,合作的双方将不可避免地产生摩擦,为了避免事态的发展以及解决日常生产运营中出现的实际问题,加强政府部门的监管力度是非常必要的。

##### 5.1 完善政府监管手段

民航改革后,政府主管部门应完善政府监管手段,加强行业监管,以确保双方相互支持、相互促进。就具体的监管方式而言,对机场,政府主要采取垄断性监管与市场监管相结合的方式,在维护公平有序的市场环境的同时,保障机场合理收益。对航空公司,由于竞争性的特点,政府应更多地采用市场监管方式,经济监管的重点体现在维护在公平竞争、保护消费者利益等方面。

##### 5.2 价格体系监管

在机场监管方面,政府应对机场收费项目实行最高限价,对前文提到的机场漫天要价问题,政府部门要对机场的场地租金等规定最高限价,使航空公司与机场在合理的范围内协商定价,保证航空公司的权益不受损害。同时对收费项目在限价范围内实行差别定价。目前机场收费标准差别不大,政府部门应按照各机场的硬件设施和服务软件的不同,建立科学的等级评价指标体系,并规定不同的机场按不同等级收费。这样不仅可以促使机场服务质量的提高,也能使航空公司、旅客和货主从中受益,同时对民航运输业的发展极为有利。

对属于竞争环节的航空公司运价监管,改革方向应是赋予企业定价自主权。可与企业产权改革与现代企业制度建立情况相适应,通过政府完全定价、运价幅度管理、政府指导价格等方式逐步过渡到企业自主定价。

##### 5.3 进一步明确机场与航空公司的业务划分

机场与航空公司的业务重叠突出地表现在机场与驻场航空公司之间,我国大中型机场在现有运营模式下,除了不搞飞行外,在客货代理、配餐、机务等方面均参与经营,由于机场的垄断性,易对基地航空公司造成不公平竞争的情况。鼓励大中型机场走管理型的道路是解决这一问题的关键,机场立足于资

本运作与管理将更有利于保持机场的中立性,鼓励建立专业化的地面服务代理公司为所有航空公司提供中立、公平的服务。同时明确机场特许经营权的概念,加强对机场特许经营权项目的研究,为机场转换经营模式创造条件。

航空公司与机场共同承担着航空运输服务,其服务过程各个环节都需要两者之间密切合作,共同为旅客提供优质的运输环境。因此,航空公司与机场只有相互配合,充分发挥两者的集体优势、共同提高服务质量,才能达到双赢的共同经营目标。

## 6. 结束语

# How Airlines and Airports Get Double Wins Development

WU Xian-xue

*(Nanjing University of Aeronautics and Astronautics, Nanjing 210016, Jiang Su)*

**Abstract:** In this article, we elaborated the economic characteristic and mutual relation between the airlines and the airports, analyzed why they conflict each other, we put forward constructive opinions and advices about how to deal with the mutual relation between the airlines and the airports; how does the government exert its supervising function; how to get double wins development; and how to make the civil aviation industry larger and stronger.

**Key words:** Airlines airport; Mutual relation; Double wins