

中国民航国际化系列

GUOJI MINHANG YUNSHU
GUIZE JI YINGYONG

国际民航运输 规则及应用

喻耘 编著

中国民航出版社



国际民航运输规则及应用

喻 耘 编著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际民航运输规则及应用 / 喻耘编著. —北京:
中国民航出版社, 2016.4
ISBN 978-7-5128-0347-3

I. ①国… II. ①喻… III. ①民航运输 - 国际运输 -
规则 IV. ① F561-65

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 059362 号

国际民航运输规则及应用

喻 耘 编著

责任编辑	杜文晔
出 版	中国民航出版社 (010) 64279457
地 址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排 版	中国民航出版社录排室
印 刷	北京金吉士印刷有限责任公司
发 行	中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开 本	710 × 1000 1/16
印 张	13.5
字 数	262 千字
版 印 次	2016 年 5 月第 1 版 2016 年 5 月第 1 次印刷

书 号	ISBN 978-7-5128-0347-3
定 价	49.80 元

官方微博 <http://weibo.com/phcaac>

淘宝网店铺 <https://shop142257812.taobao.com>

电子邮箱 phcaac@sina.com

前言

当前，我国民航国际化已经演进成了一个非常现实和必须推进实施的战略性课题。其中的推动力包括：一是基于我国幅员辽阔、人口众多和社会、经济、文化各方面事业的发展，我国关联的国际航空运输需求正在形成一个庞大的体量，对我国的航企来说是一笔宝贵的资源和财富，对外国的航企来说也是一个不小的诱惑；二是民航业放松管制、天空开放已成为必然趋势，即使我国航企不走向国际，外国航企仍然而且必然会沿着国际化的路径向我国关联的航空运输市场走来，并持续不间断地谋求介入，形成强势；三是我国国内的民航市场已经受到高铁的冲击，而随着新一轮简政放权的行政改革，我国国内民航业放松管制的力度必然加大，已经呈现出了低成本航发育和崛起的现实空间，我国全服务骨干航空企业走向国际，建设短、中、长航程并举，国际、国内航线并举，实体、虚拟运营并举的平衡、完善和全球通达的航线网络，打造覆盖高、中、低端客户群的全服务和低成本多品牌产品，实施板块化的专业性运营，谋求内部多板块之间的协同，谋求外部多层次战略合作伙伴之间的协同，也应该是合理的路径选择之一。

于是作者斗胆立足我国民航的国际化课题，尝试通过对近百年民航发展历史积淀中的重要要素进行整理和研究，从规则构建和应用的角度，力图整理出一套简洁和便于参考的材料，以达成我国民航在走向国际的进程中，各相关主体，包括政府、航空公司、飞机制造商、投资人、飞机租赁商乃至普通民众等，对国际航空运输中的重要要素做到：在其形成上“知其然，更知其所以然”；在其应用上“知其如何然”；在其发展趋势上“知其怎样然、将要然和应该然”，并进而实现我国民航在国际化进程上的又快又好。于是就有了这样一本册子，期望能对我国民航的国际化进程助一臂之力。

喻 耘

2015年6月9日

目 录

前 言

第一章 国际民用航空运输产业概述	1
第一节 国际民用航空运输产业的形态	1
一、国际民用航空运输的概念性表述	1
二、国际民用航空运输产业的自然表现形态	1
三、小结——同国际民用航空运输规则相关联的主体	2
第二节 国际民用航空运输产业的承载	3
一、国家主权和国家自豪	3
二、国家安全	4
三、资源	4
四、就业和经济活动的驱动力	5
五、全球接入	7
六、小结——构建国际民用航空运输规则的意义	8
第三节 国际民用航空运输产业运行的关键要素	8
一、资本和资金	8
二、市场	9
三、市场进入——航权和时刻	10
四、市场存在	14
五、市场主导力	16
六、小结	21

第二章 国际民用航空运输规则考察	22
第一节 国际民用航空运输规则综述	22
一、国际民用航空运输规则的作用	22
二、国际民用航空运输规则的任务	22
三、国际民用航空运输规则调整的主要板块	22
四、国际民用航空运输规则的分类	23
五、国际民用航空运输规则的层级	23
六、国际民用航空运输规则的构建过程	23
七、国际民用航空运输规则的体系	24
第二节 国际民用航空运输规则的缘起和流变	25
第三节 产业开发和运营监管规则的构建	27
一、芝加哥框架体制	27
二、天空开放体制	35
第四节 承运人责任和赔偿规则的构建	59
一、华沙公约体系的构建	59
二、航空器对第三方造成损害赔偿规则体系	64
三、承运人责任和赔偿规则小结	67
第五节 国际民用航空安全保卫规则的构建	67
一、国际民用航空安全保卫规则综述	67
二、国际民用航空安全保卫规则的构建	68
第六节 航空器权利保障规则的构建	70
第七节 其他	71
第三章 国际民用航空运输中的航权和生产经营权规则应用	72
第一节 国家层面的航权和生产经营权规则应用	72
一、航权授受	72
二、航权的安排落实	74
三、生产经营权的安排落实	75

四、国家与国家间双边或多边航空运输协议的主要内容及其表达	78
五、中—美航空运输协议的多次修订——国际航空运输管制渐进放松的一个缩影	80
六、美国的海关通关前置举措	85
七、欧盟和美国对中性合资联营授予反垄断豁免的态度	85
第二节 航空公司层面的航权和生产经营权规则应用	86
一、综述	86
二、低成本航乘者放松管制、天空开放的翅膀快速生长	103
三、海湾三大航、土耳其航的全球进取	106
四、外航进军中国北京、上海、广州之外的二线机场	115
五、日韩航企应用第六航权分流中国—北美交通	115
六、航空公司之间在运营上的合作和创新	116
第四章 国际民用航空运输中的资本规则应用	125
第一节 国际民用航空运输中国家层面的资本规则应用	125
一、航空公司主要所有权和有效管理权的国籍限制，加外资最高持股比例限制	125
二、设置国籍限制和实施外资最高持股比例限制的原因	128
三、投资监管中的国籍和投资上限审查	129
四、投资准入管制的弊端	130
五、变革的趋势	132
第二节 国际民用航空运输中航空公司层面的资本规则应用——上市和持股	134
一、上市，通过股市筹集资本	134
二、一国航空公司持股另一国的航空公司	134
第三节 国际民用航空运输中航空公司层面的资本规则应用——并购整合	142
一、综述	142
二、并购整合的效应	143
三、跨国并购整合的障碍	147

四、欧盟单一航空市场内部的并购整合	148
五、美国的航空公司的并购	156
第五章 国际民用航空运输中的资金规则应用	168
第一节 国际民用航空运输中的资金规则应用综述	168
一、在航空运输运营中拥有充裕的资金至关重要	168
二、航空公司运营资金在直接融资上的主要来源	168
三、航空公司运营资金的主要特点	168
四、民用航空运输产业融资上的创新	169
五、飞机融资资金的主要来源渠道	171
第二节 飞机租赁产业简况	171
一、传奇人物 Steven Udvar-Hazy	171
二、航空运输资产租赁的主要形式	172
三、飞机租赁公司的优势	172
四、航空公司同飞机租赁公司进行交易的原因	173
五、飞机租赁产业的成就	173
六、飞机租赁公司也有困局	174
七、我国关联的飞机租赁交易简史及我国飞机租赁公司的成就	174
八、李嘉诚在飞机租赁产业上的举措	175
第三节 飞机融资租赁规则的应用	176
一、综述	176
二、飞机融资租赁的主要属性	176
三、飞机融资租赁的主要特点	177
四、飞机融资租赁当事人的构成及其权利义务	180
五、飞机融资租赁中飞机所承载的典型法律权益	185
六、飞机融资租赁中的权利登记	191
七、飞机融资租赁中的特殊规则的应用	191
八、飞机融资租赁风险及其防范	202
九、飞机融资租赁交易中的核心合同即飞机融资租赁合同的 内容	206

第一章 国际民用航空运输产业概述

第一节 国际民用航空运输产业的形态

一、国际民用航空运输的概念性表述^①

指航空公司使用民用航空器,即除用于执行军事、海关、警察飞行任务外的航空器,以营利为目的,运送旅客、行李、邮件或者货物的生产行为,同时根据当事人之间订立的航空运输合同,无论运输有无间断或者有无转运,运输的出发地点、目的地点或者约定的经停地点之一不在一国境内的运输。

二、国际民用航空运输产业的自然表现形态

(一) 全球航线网络暨全球基础公共航空交通能力平台

由航空公司逐一开辟国际航线,连接国际航班的始发地、经停地和目的地;各条国际航线通过航空公司人为的优化衔接,或者是航线与航线之间的自然衔接,构建形成互相交织的国际航线网络,世界各国的国内航线网络再对国际航线网络形成客(货)源输送和承接上的互补,对全球的自然地理地域达成最大限度的覆盖;航空公司投入运力,执行一个个具有特定频率的航班,使旅客、行李、邮件和货物跨越自然地理分布上的距离,实现安全、高速、便捷、舒适、在经济上可承受的位移。

随着 1914 年 1 月 1 日穿越美国佛罗里达州西部海湾坦帕湾的圣彼得斯堡—坦帕国内商业航线的开航^②,和 1919 年巴黎—伦敦、巴黎—布鲁塞尔国际商业航线的运营,国际民用航空运输和国内航空运输经过漫漫岁月长河的发展,已经成为了人类生活和社会不可或缺的基础性公共交通服务的生产和供应产业。

^①综合《中华人民共和国民用航空法》对民用航空器、国际民用航空运输所作的表述。

^②1914 年的 the St. Petersburg-Tampa Air Boat Line: 使用水上飞机,航程 18 英里,飞行时间 23 分钟,载客 1 名,票价 5 美元,持续时间 4 个月。

航线与航线，航线与网络，网络与网络通过自然或人为优化的交连和接入，形成在数量上不断增长的连接，和在地理范围上不断延伸的覆盖，不断加密（航班频率的增加）加厚（座位供应量的增加）的航班又让这种连接和覆盖充满生机地活起来，使得当今不管处于什么地点的人和物，依托全球航空公司和全球航线网络，几乎都可实现在全球任何地点之间在 24 小时内的位移，同时还具有同客户（旅客或托运人等）的经济承受能力相适应的经济性。

也即全球航空公司及大家打造的航线、网络、运力和航班的运行，促成了具有基础属性和公共属性的全球通达的强大的航空交通能力这样一个平台。

（二）担当全球经济驱动力或至少是协同效益策动者的角色

以全球航空公司打造的全球航线网络所促成的强大交通能力这个平台为主集聚和支撑其他产业，或者以全球航线网络的强大交通能力加入、对接、结合以其他产业为中心所构建的平台，国际民用航空运输产业就扮演了全球经济驱动力或者至少是协同效益策动者的角色。

（三）航空公司的设立、运营及运营目标

航空公司由资本所有权人满足航空公司拟设立地的投资准入条件，按照法律程序设立，再通过多种渠道和方式融资，筹集必要的生产运行的补充资金，向上游供应商进行必需的采购，构建航空运营的基本能力，取得公共航空运输运营许可、航线经营许可、相关机场的起降时刻等，满足市场准入条件和商业进入条件，接受监管当局的监管，开辟航线，实施航班运营。

航空公司努力建设最适当的成本结构，推出同市场需求最相匹配的产品，促成最优秀的收益结构，实现自身的健康发展和可持续盈利，同时满足投资人、客户、航空公司员工等相关主体的利益。

（四）航空公司的上游供应商

同航空公司关联的上游供应商包括：金融资金供应商，如财团、银行；飞机制造商；发动机制造商；设备制造商，如地面保障、支持设备制造商，机上娱乐和通信设备制造商等；飞机租赁商；运行保障服务供应商，如机场、空管导航、油料公司、机场特许经营商、地面业务处理商、航食供应商等。

三、小结——同国际民用航空运输规则相关联的主体

基于上述产业形态，同国际民用航空运输规则相关联的主体自然就包括：国家，通常以政府的形态出现；国家、地区政府、行业主体等组成的国际组织，如

欧盟、东盟、国际航空运输协会、国际机场协会等；航空公司；航空公司联盟；航空公司的上游供应商；航空运输产品和服务的消费主体，如旅客和货物、邮件的托运人等；航空公司的紧密相关利益主体，如航空公司的资本所有权人（股东）、职员等；依托或关联航空公司的生产运营进行运营的产业的紧密相关利益主体，这些产业如旅游业、机票销售代理、宾馆酒店业等。

国际民用航空运输规则就是对这些利益主体之间的权利、义务进行设定和调整，并基于这些主体之间的权利、义务的发展变化而不断完善和变革。

第二节 国际民用航空运输产业的承载

一、国家主权和国家自豪

1783年6月5日，航空的雏形——自由气球飞行，在法国的安纳内放飞^①。自由飞行的气球当然不能区分和识别国家与国家之间的领土界限。来了它就来了，去了它就去了——一种纯自然的穿越而已。1784年，无人气球飞越英吉利海峡。1785年1月7日，有人气球飞越英吉利海峡。^②1919年，巴黎—伦敦、巴黎—布鲁塞尔航线运营。到了1922年，巴黎—伦敦航线已经成为世界上最繁忙的航线。^③民用航空一出现，就轻松自如地超越了主权国家的边界，同国家与国家之间的主权紧密关联。

世界各国基于1944年的《国际民用航空公约》（即《芝加哥公约》），通过《国际航班过境协定》和《国际航空运输协定》，以及相关国家之间的双边或多边航空运输协定，再辅以各国的外资投资航空公司的相关法律，进行国际民用航空运输的投资权授受、航权授受和安排落实参营航空公司的具体业务的经营权，在总体上就是基于国家主权独立、国家资源专有而进行的一种平等互惠的对等交换，其关联要素包括国家安全、产业保护、就业机会保护等。

世界上航空公司的主要部分由各国政府设立。航空运输运行也主要由各国政府组织。历史上各国都有各国的国家航空公司。一个国家的骨干航空公司的运营表现往往构成该国国家自豪的重要组成部分。尤其国家载旗航空公司为世界上众多国家的国家自豪的载体。虽然当今世界上许多航空公司已经实施了私有化，不再由政府直接拥有和控制，如汉莎、法航、澳大利亚航等。但它们仍然肩负各自所在国的国家自豪。也即汉莎仍为德国国家的骄傲；法航则为最有影响力的法国

①《国际民航发展史》，D.W. 弗利尔著，张志良译，P1。

②同上，P4。

③同上，P17-18。

公司之一；澳大利亚航还是澳大利亚国家自豪的主要承载主体。

二、国家安全

世界上各国政府的首要目标大概都是国家安全。一个国家的航空运输产业系统，包括航空公司、机场、机队、空管导航、油料供应、维护保障等基础设施设备，正是维系国家安全的战略资源的有机组成部分。

如美国有一个项目叫民用储备机队（Civil Reserve Air Fleet），由美国的航空公司自愿参与，支持国家在紧急情况下的空运需求，也即当国家的空运需求超过军事运输飞机的产能时，美国国防部就从这些航空公司中选择飞机实施国家的紧急空运。而航空公司的参与回报则是获得利润丰厚的具有政府背景的运输准入。截至2009年2月，美国所有骨干航空公司就有逾1300架飞机登记加入了这个项目。^①

而近年来我国四川汶川地震、青海玉树地震、云南昭通鲁甸地震，民航在抢险救灾紧急运输中都发挥了重要作用；另在几次海外撤侨行动中，我国民航的表现也不负众望。

三、资源

一块土地承载一个社会。土地和社会的结合构成一个国家。一个个国家又构成世界。世界同人类社会二位一体。

组成人类社会的诸多要素，如自然资源、经济活动、人的生存和生活需求、社会的进步和发展需求，都是资源，都是可待转化的效益的载体。

林林总总的资源在地理分布上存在一个自然的距离，包括短程、中程、长程距离。

各种资源在体量、厚薄、效益和效能上存在差异和个性特点，也即自身的特色。如美国、中国、印度国内航空市场庞大，新加坡、阿联酋就几乎没有国内航空市场，只有开发国际航空市场。

资源总体来说是一种存在和有待开发，用一句比较诗意的套话就是，不管你来还是不来，不管你用我还是不用我，我就在这里。如果要接近资源，开发资源，把休眠的资源转化成为我所用的效益，就要克服资源在地理分布上的自然距离。国际民用航空运输正是最便捷、快速同时也具经济性的克服这种自然距离的有效手段。

而民航运输的维系和消费平台，也即民航运输市场，包括国民生产总值、居民可自由支配收入、航空出行意愿和需求等要素，其本身其实也就是资源的有机组成部分。国际民用航空运输中的双边航空运输协定、天空开放协议就涉及到民用航空运输资源开发在国家层面的对等互换。民用航空运输资源在开发中也存在资金→资本→产品→商品的转化。其开发效益的相关利益主体就包括航空运输企

^① US Air Force: <http://www.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=173>。

业的投资人（股东），航空运输企业，航空运输产品的消费主体，国家和社会。

四、就业和经济活动的驱动力

（一）产业本身的驱动力表现

包括国际和国内两大板块的航空运输产业本身就是就业和经济活动的发动机。其中直接经济活动包括航空公司的运营，机场的运营，飞机制造活动，飞机维修、维护和保障工作，空中交通管理工作等。非直接的经济活动包括向航空运输产业进行供应的产业的从业和生产经营活动，包括航空燃油供应，机场基础设施建设，飞机组件、部件的生产和供应，机场零售网点商品的生产和供应等。航空运输产业本身就创造了大量的就业机会，吸纳了大量的从业人员，实现了庞大的产值。^①

（二）对国际旅游业和国际贸易业的支撑和催化作用

国际民用航空运输产业对国际旅游业和国际贸易业尤其担当支撑和催化作用。^{②、③}

①据 aviation benefits beyond borders 披露，2010 年航空运输产业从业人员 840 万人，对全球 GDP 贡献为 5390 亿美元。其他可参照产业对全球 GDP 的贡献则为：制药业 4450 亿美元，纺织业 2360 亿美元，汽车产业 4840 亿美元，化工产业 9770 亿美元，食品和饮料产业 11620 亿美元。如果把航空运输产业看做一个国家，2010 年在全球国家 GDP 排名上可排到第 19 名，相当于瑞士或波兰。产业内 840 万从业人员中：80 万人属于飞机制造业，在机身制造和发动机制造板块；航空公司和关联服务代理机构从业人员 220 万人（含机组、值机、维护等人员）；机场运营从业人员 50 万人（含机场运营、维护和安保）；机场现场相关工作从业人员 490 万人（含零售、餐饮、酒店、政府边境机构人员），详见 <http://www.aviationbenefitsbeyondborders.org/sites/default/files/images/beyond-today.gif>。

②2010 年 4 月 14 日，冰岛的艾雅法拉火山爆发。火山灰影响到欧洲大多数空域。综合该时段新闻报道信息：第一周空域大面积关闭，其后又有 5000 个航班零星取消。造成的影响包括：约 1000 万旅客不能旅行；100,000 个航班取消；在航空运输中断的最高峰值，约占全球 1/3 的航空运输产能（可用座位数）受到影响；基于访客进入和抵达的外来消费支出影响约为 16 亿美元，其中主要是酒店业损失；由于航班飞行限制，国际贸易服务也被迫中断，尤其是鲜活易腐货物和实时生产程序线（重量轻的高价件，如电子组件、机械组件）。如非洲面向欧洲出口的鲜花、水果、蔬菜就受到了影响（主要受影响的国家包括肯尼亚、赞比亚、加纳）。据时任世界银行行长罗伯特·佐利克披露，非洲该时间段鲜活产品出口损失达到 6500 万美元。仅南非向欧洲出口鲜花一项，种植户的损失就达到 300 万美元。欧洲和亚洲的汽车生产线因为关键组件供应困难而被迫推迟生产。韩国国际贸易协会估计 2010 年 4 月 16 日—19 日韩国国内产业损失达到 1.12 亿美元，其中手机、半导体业损失最重。

③据 aviation benefits beyond borders 披露，2011 年旅游业对全球 GDP 产值直接贡献 1.8 万亿美元，全球直接从业人员 9900 万人，占全球总就业人员的 3.4%。国际民用航空运输产业在支持旅游业上担当骨干作用：目前国际旅游量的逾 51% 通过航空运输的支持实现，全球约 1440 万旅游直接从业人员则由航空运输带来的外国游客支撑。详见 <http://www.aviationbenefitsbeyondborders.org/sites/default/files/images/beyond-today.gif>。

当今国际贸易已成为促进国民财富的重要源泉。通过货物和服务出口，可创造就业机会和吸纳就业。通过进口，可使民众拥有更广泛的选择机会，以更低廉的价格获得更高质量的产品和服务。目前全球贸易增长率约为全球 GDP 增长率的 2 倍。

国际民用航空运输由于成本高，通常用于运输重量轻、紧凑、易腐烂、高单位价值的货物，在长途运输上发挥快速可靠的作用。国际民用航空运输已成为诸多产业全球供应链上的重要环节，尤其是时间敏感性货物的运输。

目前对集约化生产程序运营商或机械制造中设备制造配件的紧接交付来说，快速交付至关重要——如高价值、重量轻、敏感性电子组件就通过国际民用航空运输，从分散在全球的各生产厂向总装厂运送交付，也即组件的全球交付。再就是制药业，其中的时间敏感性产品就包括疫苗。2008 年仅美国就有逾 300 亿美元的制药货物通过航空进行运输。还有易腐烂货物的出口，如食品、鲜花，也选择航空运输（非洲目前 150 万人的生计就通过向英国出口这类货物支撑）。当今国际民用航空货运在全球贸易总吨位上虽然小于 0.5%，但价值却超过全球贸易总价值的 1/3。^①

（三）阿联酋对国际民用航空运输产业的经济驱动力的应用案例

在国际民用航空运输产业的经济驱动力应用上，阿联酋^②是大师。

在 1950 年代以前，该地区人口数量小，经济活动主要是珍珠贸易和普通商贸。而 1929 年华尔街危机曾给其珍珠贸易带来沉重打击。该地区后来还引入过日本人工养殖珍珠技术。直到 1950 年代晚期 1960 年代早期发现石油，该地区的经济才实现腾飞。

虽然该地区原油储量约占全球已探明储量的 10%，但当局早就认识到石油产业的不可持续性，制定并实施了依托石油资源推动经济发展转型的长期发展战略。其中最具支撑和驱动力的内容就是打造阿联酋航空和阿布扎比航空两大全球

^① 来源同上页注。

^② 阿联酋源起自贝都因人部落（Bedouin tribes）组成的许多独立的酋长国。自 1800 年以来，诸多酋长国由家族实施统治。1835 年，为限制海盗行为，英国同现海湾各酋长国签订了海上永久停战条约《the Perpetual Maritime Truce Treaty》。1968 年英国终止了该条约。于是各酋长国互相谈判以组成联合体。1971 年阿布扎比酋长国（Abu Dhabi）和迪拜酋长国（Dubai）结盟，随后邀请另外 5 个酋长国加入。沙迦酋长国（Sharjah）、富查伊拉酋长国（Fujairah）、阿吉曼酋长国（Ajman）、欧姆古温酋长国（Umm Al Quwain）在当年加入。1973 年第 7 个酋长国 Ras Al Khaimah 加入，最终组成了现在的阿拉伯联合酋长国。据其 2005 年人口普查，阿联酋人口逾 400 万，其中阿布扎比和迪拜各约 120 万，沙迦约 70 万，其余 4 个酋长国共约 110 万。其中有约 30 万公民居住在国外。

性航空公司，建设迪拜和阿布扎比两大全球性航空枢纽（尽管两地在地面距离上只有 1.5 小时车程），实现在最长 8 小时内对全球各大洲所有主要目的地的高频率连接。

目前该举措进展顺利。迪拜和阿布扎比正向全球性航空枢纽迈进。阿联酋航空和阿布扎比航空在全球性航空市场稳打稳扎，强势扩张，已经撼动了当今的全球航空运输格局，被汉莎、英航、法—荷航、美联航、达美航、美国航等老牌承运人视为新兴的威胁，在遏制不能的情形下，放下身段，同其谋求合作，以期在分享全球航空产出上不至遭受重创。

阿联酋的经济转型战略已经在迪拜开花结果。今日的迪拜，高楼林立，已成为全球性购物中心，世界体育盛事的主要承办地，世界主要旅游目的地。贸易、赛事、旅游等产业多位一体，相辅相成，其背后则是覆盖全球的航线网络和阿联酋航空等航空公司的优异运营，为全球消费主体在最短时限内舒适、便捷的抵离进出所搭建的强大的基础性航空交通运输平台。一方面是流动的人，流进的消费，强劲可持续的贸易，一方面是优良的基础设施，商业友好型环境，外国公司和外国资本的持续集聚，迪拜做到了从石油经济向商业经济和旅游经济的转型，并继续向世界性第三产业服务中心迈进。^①

五、全球接入

支线连接干线，地区性、区域性枢纽连接门户性、国际性枢纽，短航程连接中航程、长航程，凡有航线连接的任一地点，不管在地理位置上处于地球的哪个经纬度，在理论上都可由此接入全球航空网络。

一个地方接入全球航空网络水平的高低，同该地方接入全球经济的程度的高低，具有正相关的关系。同时全球航空网络的接入效能是没有边际的——促进全球出行、经济联系、贸易、产业分工、资源开发优化等。为一个地方、一个地区、一个国家的经济融入全球市场和获得全球机会提供连接。

目前接入全球航空网络已经成为一个国家实现全球连接的核心要素。具体而言，在促进全球贸易上，可实现业务同全球范围的市场的连接，从而获得最广大的消费主体基础；在提高生产率上，可以依托消费基础的扩张，实现企业的规模经济发展，降低企业的单位成本，同时又可推动国内企业参与高度竞争化的国际业务，而国内企业为获得和保持竞争力，必然会在提高效率上努力奋进；在促进资本流动上，可以推动国内企业到海外建设基地，经营海外资产，实现国内企业的国际化，同时又可吸引外资投入国内经济；而不断提升的供应链效率，则可使

^① 迪拜酋长国每年的石油开采不到全阿联酋年开采量的 10%。2005 年迪拜酋长国的 GDP 为 370 亿美元，其中石油、天然气的贡献不及 6%。

企业最大限度地减少持有成本，降低资金占用，实现即时生产运作，获得更灵活的供应链选择；另外，高效、便捷、经济性的全球接入，还可以使分处全球各地的企业获得网络化的平台，实现网络化的大协作，并促使企业为进入更广阔的市场不断强化研发，实现变革。

依托全球航空网络实施的全球经济连接，为各产业企业提供了更广阔销售市场的连接，更高效供应链的连接，更大的投资机遇的连接，并将最终促成一国经济水平的整体性提升。

全球接入打开了通往世界的窗户和门扇，把一个地方、一个地区、一个国家的经济活动和社会生活接入到全球经济中，获得的是更广泛的机会，进入的是更广阔的市场，促进了资本的流动（投资的流入和流出），实现了从世界范围获取资源（如高附加值原材料、元件、构件、技术、技巧、创意等），得以实施和推进规模经济^①和范围经济^②的建设，优化成本结构，实现更高的收入和更高的投资回报。

六、小结——构建国际民用航空运输规则的意义

综上所述，以国际民用航空为有机板块的民用航空运输产业，从大处关联到国家主权、国家安全、资源开发、经济运行，从小处关联到普通民众的就业、生活质量和生活水平，是一个同现代生活紧密结合了的产业，其基础属性，其公共属性，其强大交通能力的平台效应，都赋予了它的重要性。我们应建设好它，维系好它，并不断促进其发展和完善。因而对关联到产业建设、运行、健康和可持续发展的各种要素进行研究，创制规则，推动变革，解决问题，尤其构建成体系的国际民用航空运输规则，就是水到渠成的事务了。

第三节 国际民用航空运输产业运行的关键要素

一、资本和资金

（一）固有特点是资本、资金密集，高固定成本

国际民用航空运输产业的特点之一是资本和资金密集、高固定成本。

①产品的平均成本受到生产规模的影响。生产规模小，劳动分工、生产管理等就受到限制，产品的平均成本就相对较高；随着生产规模增大，产量增加，上述限制减少，单位投入的产出就会增加，因而产品的平均成本就会下降。

②企业依托和围绕共同的经营平台与核心优势，扩大经营范围，实行经济活动多样化，形成系列产品，提升对市场覆盖的广度和厚度，同时基于研发、营销、财务服务、公关等平台 and 资源的共享而降低成本。

为建设、维系和扩张生产运行能力，航空公司必须向相关联的上游供应商进行必要的采购，包括向飞机制造商采购飞机（形式上分自筹资金购买和从飞机租赁商处租赁），向燃油供应商采购燃油，向机场运营商采购机场保障服务和机场设施设备的使用权益，向空中导航服务商采购空中导航服务，向飞机发动机制造商采购飞机发动机维修、维护和保障服务，向地面服务供应商采购地面服务，向航食供应商采购航食等，同时自身也必须建设和配置必要的基础设施、设备、航材储备和劳动力队伍（包括飞行员，乘务员，机务人员，地面服务、保障人员，营销人员，管理人员）等。

航空公司向市场推出的每一项产品和服务，都建立在特定的成本结构之上，所获得的每一份收益都由相应的成本投入支撑。具体的成本构成大体可分为折旧、分摊、租赁费（主要是机队拥有和维系成本），销售成本，公司日常管理、运行费用，起降费、停机机位费、航路费，地面服务费、航食和其他，燃油费，维修、维护和保障费，劳动力成本等。其中劳动力成本占大比例。近年燃油价格一路攀升。目前劳动力成本和燃油成本已占到航空客运公司成本的一半。

（二）资本和资金的主要来源

雄厚的资本和资金对航空公司的生产的正常运行至关重要。其来源一是航空公司资本所有权人的投资，二是通过各种渠道的融资。具体包括贷款、发行股票、发行债券、租赁设备（含出售回租），引进战略投资者获得新的注资等。航空公司的融资能力又同其债务承受能力、效益、信用级别等密切相关。

（三）在资本和资金市场上竞争投资和融资机会

国际民用航空运输产业在资本和资金市场上，同航运业、铁路、建筑、制造业、其他服务业等产业，必然在获得投资和融资机会上展开激烈的竞争。

二、市场

一块有疆域边界的地域，其承载的自然资源和社会资源、人口、经济活动、社会活动、GDP 等要素促成的对航空运输的消费需求，以及消费主体实施航空运输消费的经济承受能力，还有消费需求和经济承受能力的发展潜力，就构成了包括国际板块在内航空运输产业所安身立命的市场。

一国疆域内的是国内市场。关联到国与国之间的市场是国际市场。国内市场有大有小。如美国、中国、印度、印尼等人口大国就拥有庞大的国内市场。新加坡、阿联酋等则没有广大的国内地理幅员纵深，没有广大的国内人口，就几乎没有民用航空运输上的国内市场，只有着力拓展国际市场。而国内市场从特定角度来说