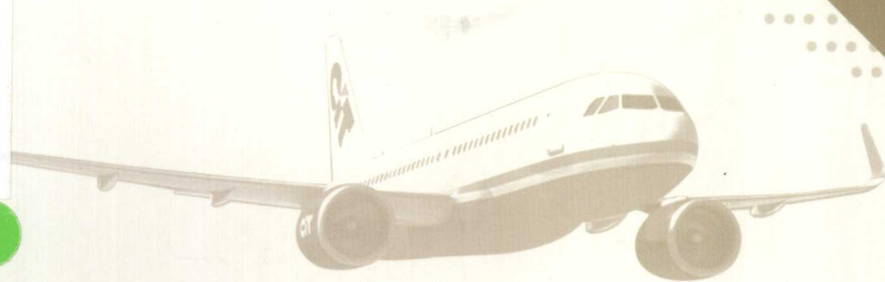


民航运输 经济学

Transport Economics of
Civil Aviation

降绍华 主编



中国民航出版社

013045834

F560
20

民航运输经济学

Transport Economics of Civil Aviation

主编 降绍华



F560
20

中国民航出版社



北航

C1653722

图书在版编目 (CIP) 数据

民航运输经济学/降绍华编著. —北京: 中国民航出版社, 2012. 10
ISBN 978-7-5128-0094-6

I. ①民… II. ①降… III. ①民航运输-运输经济学-高等学校-教材 IV. ①F560

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 240097 号

责任编辑: 邢璐

民航运输经济学

降绍华 编著

出版 中国民航出版社
地址 北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排版 中国民航出版社激光照排室
印刷 中国电影出版社印刷厂
发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开本 787 × 1092 1/16
印张 29
字数 652 千字
印数 2000 册
版本 2012 年 11 月第 1 版 2012 年 11 月第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-5128-0094-6
定价 48.00 元

(如有印装错误, 本社负责调换)

前 言

(一)

改革开放以来，特别是党的十四大确立我国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制以来，伴随着我国经济社会的快速发展，中国民航事业取得了令世人瞩目的成就。2011 年，我国民航完成运输总周转量 577.44 亿吨公里，旅客运输量 2.93 亿人次，货邮运输量 557.5 万吨。在 2006—2011 的 6 年间，这三项指标年均增长率分别为 14.4%、13.5% 和 10.8%，均高于我国同期国内生产总值的增长速度。中国民航运输总周转量在国际民航组织缔约国中的排名从 1978 年的第 37 位上升到 2005 年的第 2 位，并已连续 6 年稳居第 2 位，成为名副其实的民航大国。

在肯定我国民航事业所取得的巨大成就的同时，也应该看到，我国民航经济持续高速发展的背后还隐藏着不少问题和矛盾，诸如发展质量和效益水平不高，运输结构不合理，国际竞争力不强，等等。要想破解这些难题，一个根本途径就是认识和把握运输经济规律，老实地按照客观经济规律办事。历史已经无数次证明，不论是自然规律还是社会规律，抑或是经济规律，都是客观存在，都不以人的意志为转移；什么时候遵循规律就能获得巨大发展，什么时候违背规律就要付出惨痛代价。

为此，编写一本适应社会主义市场经济体制要求的、满足我国民航事业

快速发展需要的、以揭示民航经济活动规律为己任的《民航运输经济学》教科书，对于培养高素质、高质量的民航经济管理专门人才，无疑是一项非常紧迫且又十分艰巨的任务。而对民航教育工作者来讲，编写这样一本教科书，也是一项非常有价值、有意义的工作。

(二)

按照国务院学位办编制的《国家学科专业目录》分类，经济学分为理论经济学和应用经济学两个一级学科。其中，应用经济学所属的二级学科之一就是产业经济学。产业经济学的研究范围涵盖工业经济、农业经济、商业经济、运输经济、企业经济、消费经济和信息经济等七个领域。运输经济学作为一门学科，是研究运输业中各种经济关系和各种经济活动规律的科学。而《民航运输经济学》是部门（行业）经济学，它从属于运输经济学。

上述运输经济学的学科定位决定了其研究没有理论创新的任务。具言之，运输经济学属于应用经济学的范畴，其主要任务是运用成熟的经济学理论解释现实的运输经济现象，进而提出改善运输经济活动的政策措施。况且，教科书也不同于专著，它更讲求规范性。因此，如果是编写一本面向本科生的教科书，其理论体系应以主流的、为大多数人所形成共识的经济理论为工具分析运输经济现象，重在给予学生完整系统的运输经济基础知识。当然，这并不意味着教科书不能进行探索。如果是编写一本面向研究生的教科书，其理论体系则可包括有关专著中具有开创性前瞻性的研究成果，重在培养学生的综合研究能力。

经济学，不论是政治经济学还是西方经济学，都具有科学和意识形态的两重性。我国是社会主义国家，建立的是社会主义市场经济，所以编写中国经济学教科书，应突出马克思主义基本经济理论的作用，并使之体现和贯穿于教科书的理论框架和主要内容之中。

西方经济学既有为资本主义制度辩护的一面，又有反映市场经济运行规律的一面。仅就后者而言，又有不同的情况：有些理论是所有市场经济的共有规律，普遍适用；有些理论适用于发达的市场经济，不适用于发展中的市场经济；有些理论适用于资本主义的市场经济，不适用于社会主义的市场经济。因此编写中国经济学教科书，不能盲目崇拜和照抄照搬西方经济学。

基于以上对运输经济学的学科定位、理论体系设计原则的认识，我们在编写本书时，坚持马克思主义经济学的指导地位，坚持理论联系实际，力求博采众长、融合凝练、以我为主、自成一家，试图构建起具有中国特色的民航运输经济学的学科体系。

(三)

运输经济学是一门学科，也是一门课程。近 20 年来，国内交通运输高校编写了许多适应社会主义市场经济要求的运输经济学新教材，具有代表性的有：原北方交通大学的《运输经济学导论》（1995）；大连海事大学的《运输经济学》（1998）；上海海运学院的《运输经济学》（1999）；长沙交通学院的《新视域运输经济学》（2002）；以及北京交通大学的反映国外运输经济学最新发展成果的《西方运输经济学》（2008）等。这些教科书或专著的出版发行，不仅为国内普及运输经济知识做出了贡献，而且还为我国培养了一大批运输经济管理方面的专门人才。但就学科发展和课程建设的现状而言，在如何把普适性的基本经济原理与特殊性的中国国情结合起来的探索上，我国运输经济学界依然有很多工作要做。

目前，国内主流运输经济学的教材有一个共同的特点，那就是都把多种运输方式纳入研究范围，认为运输经济学不应再是研究某一种运输方式的部门经济学，而应是研究集各种运输方式于一体的综合性的运输经济学，倡导建立一门跨部门（行业）的运输经济学。其理由正如《运输经济学导论》所言：“以一种运输方式为研究对象，或者以一种运输方式为主要研究对象，没有形成综合性的运输经济学体系。各种运输方式是相互联系、相互补充的，抽去了它们的共性，过于强调它们的特性，就不免使运输经济学加重工艺性和技术性色彩，从而出现弱化理论研究和政策研究的倾向”。而且，这种集各种运输方式于一体的编写模式，似乎已然成为一种学科发展的新范式，为当下许多运输经济学教材的编著者所效仿。关于这一点，我们暂且不论应不应该有部门运输经济学，先从实际情况看，采用这种新范式编写的运输经济学教材，至少存在这样两个问题：要么是受到篇幅限制的缘故，使其教学内容对每一种运输方式的关注程度不一，结果是哪一种运输方式也没有说清楚；要么是自觉不自觉地仍然以一种运输方式为主要研究对象。举个例

子,有的教材将运输成本划分为固定运输设施成本、移动载运工具成本和运营成本这三类,实际上,这种分类方法仅仅适用于铁路运输的成本分析,而不符合其他运输方式(如民航、公路、水路)成本分析的要求。

众所周知,现代运输业五种基本运输方式彼此之间的区别就在于运输技术设备和运行组织的不同。正是由于各种运输方式技术设备(主要指线路设备和运载工具)的不同,导致各种运输方式的运行组织方法各异,这种差异反映到学术领域就产生了各自系统的运输经济学。所以,各种运输方式应当有自己的运输经济学,如民航运输经济学、铁路运输经济学等。当然,过去以一种运输方式为研究对象的部门运输经济学所存在的种种弊端,如具体的业务知识占有很大比重,很少或几乎不涉及与其他运输方式的关系等,必须在新的部门运输经济学中加以消除。我们以为,消除这些弊端的方式有很多,并非只有综合性这一种方法。对此,本书采取如下的编写思路:一是在开篇伊始(即总论部分)首先讨论各种运输方式的个性、共性问题,而没有只谈“民航”,以期未来的民航经济管理者建立“大交通”的建设理念,具备跨越多种交通运输方式的广阔视野;二是在其后各部分内容的具体安排中,对于适用于各种运输方式的经济理论、方法原则等,我们先从综合运输的角度加以介绍,然后再过渡到民航运输,以求给予读者比较全面系统的运输经济知识。此外,本教科书的书名在“运输经济学”前面冠以“民航”的另一用意,则是书中所有的数据、案例、复习思考题等尽可能地采用民航运输的资料,以便理论联系实际,学以致用。

(四)

要想编写一本适应我国民航事业发展需要的《民航运输经济学》教科书,并做到体系结构新颖、逻辑关系清晰、叙述言简意赅、理论联系实际,实在不是一件容易的事。我国民航界知名的运输专家、教育专家,中国民航大学经营管理系原系主任马名时老师早年撰写的多篇论文,如《刍议航空运输管理及人员培训》《民航高等管理教育管窥》中的许多观点,为我们编写出一本高水平、有特色的民航运输经济学教科书奠定了基础。马老师在任时,为民航高等教育事业贡献了全部精力,退休后仍以中国知识分子特有的责任心、使命感,关注民航运输管理专业人才的教育和培养。他不仅亲自撰

写了教材大纲,鼓励支持我们编写这部教科书,还不顾年事已高认真审查了本书绝大部分书稿,并提出了许多修改意见,让我们受益匪浅。应该说,没有马老师的独创见解、悉心指导和莫大帮助,也就没有本书的出版。

原“两航”起义人员、曾被聘为清华大学兼任教授的刘之光先生所著的《民用航空基础经济学》,是我国第一本比较系统阐述民航经济活动规律的专著。令人感动的是,他在经历了三进二出中国民航和退休两次的罕见遭遇后,仍满怀赤子之心,竭尽全力完成了这部专著的写作。可以说,本书一定程度上也是刘之光先生《民用航空基础经济学》的继承和延伸。

民航运输经济学是一门基础性、综述性的课程,这本教科书的章节安排是按照完整的运输经济学的学科体系设计的。为了不破坏其完整性,书中以*号标出的章节是当前各交通运输院校运输管理专业可能已经单独设课的内容,所以教师在使用这本教材进行课堂教学时,应根据前修、后续课程的实际情况,对这些章节的内容或作详细讲授,或作简单梳理。

这本教科书的编写工作是在课堂讲义的基础上历时四年完成的。编写分工为:降绍华编写绪论、第一章至第十二章;刘伟萍编写第十三章和第十四章;全书由降绍华统稿、定稿。在编写过程中,我们参阅、引用了许多相关的教材、专著和论文等的研究成果,以及新闻媒体的评论和报道,其中的主要参考文献已在书后列出,在此对所有作者表示衷心感谢。另外,中国民航大学经济与管理学院的彭语冰教授、韩明亮教授、郑兴无教授、赵桂红教授、张永莉教授等,也为本书的编写提供了他们的研究成果和参考资料。还有,在本书讲义试用期间,很多同学也反馈了许多宝贵的意见和建议。在这里一并表示感谢。

尽管本书编写者做了最大努力,几经易稿,但受到学识水平的限制、编写时间仍显仓促等,加之缺乏对民航生产一线的调查研究,书中疏漏或错误之处在所难免,恳请广大教师、同学、运输(民航)业界专家和读者提出批评意见,以便进一步修改。

降绍华

2012年7月28日

目 录

绪论	1
第一节 经济及有关经济的概念	1
第二节 运输经济管理与运输经济学	12
第三节 运输经济学的由来和发展	17
第四节 民航运输经济学	21
第五节 本教材的特点	26
复习思考题	29
 第一章 建立现代化的综合运输体系	 30
第一节 各种运输方式的技术经济特征	30
第二节 经济与社会发展需要各种运输方式协调发展	37
第三节 建设合理运输结构的重要性	40
第四节 典型案例评析	46
本章小结	55
复习思考题	56

第二章 运输（民航）经济概论	59
第一节 运输业的性质、经济特征和基本经济理论	59
第二节 市场经济对我国交通运输业的影响	78
第三节 深化民航行政管理体制改革前瞻	81
第四节 典型案例评析	87
本章小结	94
复习思考题	96
第三章 民航运输需求	97
第一节 运输需求概述	97
第二节 运输需求增长与国民经济发展的相关性规律	107
第三节 典型案例评析	113
本章小结	120
复习思考题	121
第四章 民航运输需求分析	123
第一节 运输派生性需求与运输需求函数	123
第二节 运输需求曲线	126
第三节 效用问题	129
第四节 替代效应和收入效应	149
第五节 运输时间对运输需求的影响	151
第六节 典型案例评析	153
本章小结	157
复习思考题	159
第五章 民航运输需求弹性	160
第一节 运输需求价格弹性	160
第二节 运输需求收入弹性	173
第三节 运输需求交叉弹性	175
第四节 运输需求派生弹性	177

第五节 运输需求弹性在民航运输中的应用·····	181
本章小结·····	187
复习思考题·····	188
* 第六章 民航运输需求预测·····	189
第一节 运输需求预测概述·····	189
第二节 运输需求预测方法介绍·····	195
第三节 典型案例评析·····	200
本章小结·····	205
复习思考题·····	205
第七章 民航运输生产分析·····	207
第一节 运输成本概述·····	207
第二节 运输成本函数与曲线及成本分析·····	214
第三节 运输收入函数与曲线及利润分析·····	228
第四节 成本利润分析方法·····	236
第五节 典型案例评析·····	241
本章小结·····	249
复习思考题·····	250
第八章 民航运输供给·····	252
第一节 运输供给的概念和特点·····	252
第二节 运输供给函数与运输供给曲线·····	255
第三节 运输供给弹性·····	260
* 第四节 民航航线网络·····	265
第五节 典型案例评析·····	274
本章小结·····	278
复习思考题·····	278
第九章 民航运输价格·····	281
第一节 运输价格概述·····	281

第二节	几种运价制定理论·····	286
第三节	运价的构成、特点及运价制定中的成本核算 和盈利确定·····	293
* 第四节	民航客货运价的制定·····	300
第五节	典型案例评析·····	305
本章小结	·····	310
复习思考题	·····	311
第十章	民航机场投资与经济评估·····	312
第一节	交通运输发展的超前期问题·····	312
第二节	运输建设项目的经济成本·····	320
第三节	运输建设项目的经济效益·····	328
第四节	运输建设项目的投资效益分析·····	335
第五节	典型案例评析·····	343
本章小结	·····	349
复习思考题	·····	351
第十一章	民航运输市场·····	353
第一节	运输市场概述·····	353
第二节	运输市场分析·····	357
第三节	运输市场管理·····	371
第四节	典型案例评析·····	379
本章小结	·····	386
复习思考题	·····	387
* 第十二章	民航运输市场营销·····	389
第一节	市场营销观念的发展·····	389
第二节	运输市场细分·····	393
第三节	目标运输市场选择·····	396
第四节	运输市场营销策略·····	399
第五节	典型案例评析·····	406

本章小结·····	410
复习思考题·····	411
第十三章 民航运输政策·····	413
第一节 运输政策概述·····	413
第二节 运输政策的种类及内容·····	417
第三节 典型案例评析·····	426
本章小结·····	429
复习思考题·····	430
第十四章 民航运输与环境保护·····	431
第一节 交通运输与环境保护·····	431
第二节 民航运输与节能减排·····	436
第三节 典型案例评析·····	442
本章小结·····	445
复习思考题·····	446
主要参考文献·····	447

绪 论

第一节 经济及有关经济的概念

作为预备知识，本书将从“经济”一词的定义开始，简要介绍几个与“经济”一词有关的概念。理解和掌握这些概念的内涵和外延，对于学习《民航运输经济学》是非常有帮助的。

一、经济

一个用得最多的词，也就拥有了更多的含义，“经济”一词就是如此。我国古代就有“经济”这个词，是“经邦济世”、“经国济民”的意思，含义很广。在日常生活中，我们使用“经济”这个词，仅指节约，含义很窄。

经济学意义上的“经济”（Economy）一词来源于希腊文，其本意是“家庭管理”。19 世纪下半叶，日本学者把西方著作中的“Economy”用汉字译作“经济”以后，由孙中山等赴日从事革命活动的同盟会会员引入国内，从此遂被我国普遍采用。在现代社会生活中，“经济”这个词则泛指人们的一般谋生活动。

二、经济社会

以共同谋生行为为基础而形成的人类总体，称为经济社会。按照不同的划分标准，经济社会分成的发展阶段如表 0-1 所示。

表 0-1 经济社会的发展阶段

划分标准	发 展 阶 段
生产方式	原始社会 奴隶社会 封建社会 资本主义社会 共产主义社会
生产方法	渔猎社会 游牧社会 农业社会 工业社会 信息社会（知识社会）
交换方式	自然经济 货币经济 信用经济 电子经济
交换范围	家庭经济 城市经济 国家经济 区域经济 世界经济
生产要素	资源密集 劳动密集 资本密集 技术密集 知识密集
经济成长	传统社会阶段 起飞准备阶段 起飞阶段 成熟阶段 高额群众消费阶段 追求生活质量阶段 可持续发展阶段

资料来源：转引自黎诣远《西方经济学》，高等教育出版社 2005 年版，第 1 页

按生产方式划分经济社会，是经济社会分类的基本标准。我国 1956 年完成农业、手工业、资本主义工商业的社会主义改造之后，便宣布进入共产主义社会的初级阶段——社会主义社会，实行计划经济，并在两年以后宣称“距离共产主义已经不是那么遥远的事了”。只是经过 1959—1961 年的三年困难时期，才认识到“社会主义社会是一个相当长的历史阶段”，又经过 20 多年到改革开放以后，才认识到我国正处于并将长期处于社会主义初级阶段，决定实行社会主义市场经济。

按生产方法划分经济社会，是经济社会分类的世界通行的又一标准。在工业社会以前，都以物质生产为主。而知识社会则从物质生产转向知识生产，从体力为主转向智力为主，从集中化转向分散化，从资源约束转向知识约束，它对人类生产、生活方式的影响，无论从广度还是深度上都将远远超过工业革命。改革开放以来，我国经济社会的发展成就举世瞩目，但从总体上看仍然以劳动密集型产业为主，处于工业社会——工业化水平从初期迈入

中期^①，已经融入世界经济，开始进入起飞阶段。

按经济成长划分经济社会，是经济社会分类的世界流行的另一标准。处在前三个阶段（即传统社会阶段、起飞准备阶段和起飞阶段）的国家属于发展中国家，处于后四个阶段（即成熟阶段、高额群众消费阶段、追求生活质量阶段和可持续发展阶段）的国家属于发达国家。尽管我国国内生产总值（gross domestic product，简称 GDP）总量位列世界第二位，但人均 GDP 世界排名在 100 位左右，还不到世界平均水平的一半，所以我国人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产力之间的这一社会主要矛盾没有变，仍然是发展中国家的基本属性没有变，仍然处于并将长期处于社会主义初级阶段的基本国情没有变。

需要指出的是，经济社会的发展总是不平衡的。在现实的经济社会发展中，不仅世界上的不同国家，即使是同一国家的不同地区，也会处于不同的发展阶段。因此，要从总体上确定一国所处的发展阶段，并不那么简单，而这正是政府一切决策的出发点。

三、经济体制

在英语中，经济制度与经济体制是同一个词（economic system）。在汉语中，经济制度与经济体制是内容与形式的关系。经济制度是反映社会性质的根本性制度，反映生产关系的本质特征。当今世界各国的社会经济制度，主要分为以私有制为主的资本主义经济制度和以公有制为主的社会主义经济制度两类。而经济体制则是生产关系的具体实现形式，是组织、管理、协调国民经济的一种具体制度安排。

世界上迄今存在过三种经济体制——计划经济、市场经济和混合经济。但当今世界各国绝少有纯粹的市场经济国家和完全的计划经济国家，绝大多数国家处于一种中间的经济运行模式，即混合经济体制，或称现代市场经济

^① 工业化是指传统农业社会向现代工业社会转变的过程，一般将整个工业化进程按照初期、中期和后期三个阶段划分。如何判定一个国家处于哪个阶段，经济学家们提出了不同的标准和方法。一般而言，工业化水平的主要指标包括人均国内生产总值、三次产业产值比例、制造业增加值占总商品增加值的比重、三次产业就业比例、人口城市化率等。按照这一评价指标体系，我国整体上刚刚进入工业化中期。

体制。这是一种社会目标与私人目标相结合、政府经济决策与个人经济决策相结合、政府宏观调控与市场微观调节相结合的经济体制。

以 1978 年党的十一届三中全会召开为起点,我国实行改革开放,进行了以渐进式为特征的经济体制改革实践。1992 年召开的党的第十四次全国代表大会确定了我国走社会主义市场经济的发展道路。所谓社会主义市场经济,就是社会主义经济制度与市场经济体制有机结合的市场经济。此后 20 年间,从党的十四届三中全会制定《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》,到党的十六届三中全会制定《关于完善社会主义市场经济体制若干重大问题的决定》,中国共产党形成了系统的社会主义市场经济理论,为以市场化为导向的改革提供了进一步的理论支撑。

事实上,任何一个国家经济制度和经济体制的现实选择都是已有历史积累的结果,都是已有历史的延伸,而不是随意的。即便同是选择市场经济体制,其运行模式也是多元的,而不是唯一的。表 0-2 列出的是当代四种典型的经济体制模式。

表 0-2 当代四种典型的经济体制模式

经济体制模式		自由市场经济	社会市场经济	政府市场经济	社会主义市场经济
典型国家		美国	德国	日本	中国
基本特征		市场竞争	市场竞争 社会目标	市场竞争 政府导向	市场竞争 社会主义
制度形式	产权形式	私有为主	私有为主	私有为主	公有为主
	运行机制	公司垄断下的 市场竞争	社会约束下的 市场竞争	政府导向下的 市场竞争	计划指导下的 市场竞争
	分配方式	按资为主	按资为主	按资为主	按劳为主
管理形式	决策结构	分散	分散与集中	集中与分散	集中与分散
	管理组织	政企分开	政企分开	政企协调	政企合作
	政府调控	较弱	较强	很强	最强

资料来源:转引自黎诣远《西方经济学》,高等教育出版社 2005 年版,第 2-3 页