

丛书主编 / 荣朝和
网络型基础产业经济学丛书

论航空公司的 战略联盟

LUNHANGKONGGONGSIDEZHANLUELIANMENG

黎 群 / 著



经济科学出版社

网络型基础产业经济学丛书

丛书主编 / 荣朝和

论航空公司的战略联盟

LUNHANGKONGDONGSIDZHANLUELIANMENG

黎 群 / 著



经济科学出版社

责任编辑：纪晓津
责任校对：杨晓莹
版式设计：代小卫
技术编辑：董永亭

论航空公司的战略联盟

黎 群 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100036

总编室电话：88191217 发行部电话：88191540

网址：www.esp.com.cn

电子邮件：esp@esp.com.cn

北京四季青印刷厂印刷

华丰装订厂装订

850×1168 32 开 8.875 印张 220000 字

2003 年 3 月第一版 2003 年 3 月第一次印刷

印数：0001—2500 册

ISBN 7-5058-3383-9/F·2727 定价：16.50 元

(图书出现印装问题，本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

UNHANGKONG

DE JIANLIANMENG

网络型基础产业经济学丛书

丛书主编 / 荣朝和

航空公司的战略联盟
LUNHANGKONGDONGSIDAZHANLIJIANMENG

黎 群 / 著



图书在版编目 (CIP) 数据

论航空公司的战略联盟 / 黎群著. —北京: 经济科学出版社, 2003.3

(网络型基础产业经济学丛书 / 荣朝和主编)

ISBN 7-5058-3383-9

I. 论… II. 黎… III. 航空运输-运输企业-经济合作-研究 IV. F560.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 017107 号

内	容
简	介

20 世纪 80 年代以来,航空运输业呈现航空公司战略联盟的新趋势。本书重点从经济学角度讨论航空公司战略联盟的形成动因,分析了航空公司战略联盟的网络经济性,并基于交易成本经济学分析了航空公司联盟相对于市场方式而言对交易成本的节约。在此基础上本书对未来国际航空公司联盟的发展趋势进行了预测和分析,并为促进我国航空公司的战略联盟提出了若干相关政策建议。本书以民航等交通运输领域理论工作者、政策研究人员、政府部门和企业相关人士为主要使用对象,同时也可供其他对企业战略联盟感兴趣的广大读者参阅。

丛书总序

20 世纪 70 年代以来，在世界范围内掀起了放松管制以及经济自由化和私有化的浪潮，这种变革在网络型基础产业里表现得尤为明显。以放松管制为契机，许多国家都对网络型产业如铁路、民航、电信和电力等部门进行了重组，力图打破由政府垄断经营的管理体制，引入竞争，形成新的市场结构；同时，一些国家对网络型产业实施私有化改革，引入了私人投资。例如在铁路业，美国 1976 年的《铁路复兴与管制改革法》和 1980 年的《斯塔格斯法》成为铁路放松管制的标志，促使美国铁路形成了大型铁路公司持续合并扩张和小铁路公司不断分离的产业组织结构；以瑞典、日本、英国为代表的国家则对原一体化的国有铁路进行了不同形式的分割，并希望在行业内部不同程度地引入竞争。在民航业，美国 1978 年的航空运输放松管制法促使美国民航业降低了进入壁垒，形成了新型的轴辐组织结构，而航空公司之间结成大型国际联盟则是近年出现的另一个重要趋势。在电信产业，美国电信业在长话领域成功地引入竞争以后，继而在 1996 年出台了新电信法，明确地把本地电话网引入竞争作为主要目标；日本政府也在考虑其网络经济性的基础上对日本电信 NTT 进行了分割和民营化。在电力产业，美英等国将电力输送的网络业务与电力生产进行了纵向分离，并在电

力生产部分引入了竞争。从整个世界看,在传统上由政府垄断经营或严格管制的具有网络特征的基础性产业里,自由化是目前一个非常显著的发展趋势。

网络这个概念现在用得很广,但实际上其内涵是有差别的。我们认为网络大体上可分为三类:第一类是实体网络,即有物质网络作为实体的社会基础设施,包括交通运输、电力、邮电、供水、供气等;第二类是虚拟网络,包括信息、管理、组织、关系、营销、资金网等,虽然并没有实体性的网络,但对社会经济生活以及企业经营也是至关重要的;还有一类就是因特网,它与完全实体网络和完全虚拟网络都不一样,形成了依靠实体网但又超越实体网的特定信息网络。该丛书所关注的网络型基础产业,主要是指属于实体网络的各个基础设施部门,它们共同构成了国家或地区的社会经济基础。网络型基础产业是一组相对特殊的经济部门,它们的投资建设、生产经营方式和组织结构等都有别于一般工商业,而且通常被认为具有自然垄断性、公共性、外部性等经济特征,因此过去各国政府对这些产业一直进行了较强度度的经济管制,甚至直接进行垄断经营。

放松管制的意图通常来说一是引入竞争,提高效益;二是引入私人资本,缓解政府资金不足的矛盾。网络型基础产业中有些技术上的变化,如电信中光缆和无线技术的使用,使基础设施的沉没成本大大降低;一些管理理念的变化,如实行上下分离或网营分离等,也为引入竞争创造了条件。而可竞争理论也提出,即使是具有自然垄断特性的行业,也可以在市场外创造为进入市场而竞争的机制,也就是说市场内可能只有一家企业在经营,但却可以形成多家企业为获得进入市场而竞争的局面。不少国家推行了在基础设施产业引入私人资本的政策,其中有些还把过去是国有的网络型产业实

行了私有化。曾经有过在基础设施产业改革中到底是竞争重要还是私有化重要的争论，现在有较多的人认为引入竞争只是市场化的第一步，随着市场化改革的深入，私有产权的引入是不可避免的。

各国网络型基础产业的放松管制在引入竞争、引入私人资本方面都取得了一定成效，但这些行业的自然垄断特性仍然在很大程度上起着作用。各国基础设施产业的改革实际上既有分解，也有整合。例如，很多国家的铁路实行了网运分离，有些还把上部运营公司的客运与货运分开；但另一方面，铁路公司的规模和服务范围又有扩大的趋势。欧洲各国铁路已经实现了网运分离，但大都没有选择将客货运公司进一步割碎的方案，而是要尽快在泛欧铁路网络上实现快速跨境运输，以适应欧洲统一市场需要并应付来自公路的激烈竞争；美日两国铁路仍旧保持着上下一体的货运或客运公司体制，美国铁路在放松管制以后更是经历了持续性的大规模兼并；只有英国铁路真正实施了内部竞争，但从几年实践的结果看似并不尽如人意，已被私有化的线路公司又被政府重新接管，改革前景堪忧。国外公路零担货运业在放松管制后形成了大型公司寡头垄断的局面，海运、航空和电信业则相继出现了国际甚至全球联盟的趋势，而著名的美国加州电力事故也引起人们在改革模式上的更多警惕。事实说明，行业特点在这里起着决定性的作用，放松管制也并不是取消管制，而是要用适合这些行业特点的激励性管制取代过去过于僵化的旧管制。

中国正处于从计划经济向市场经济过渡的时期，经过20多年的改革开放，市场机制已经在工业、商业、建筑业等竞争性产业中发挥基础性资源配置作用。作为市场化渐进式改革的必然逻辑以及对国外网络型产业变革的回应，我国

各基础设施产业也相继开始了市场化改革的步伐。交通部系统最早实施了政企分开,并通过投资主体多元化和采取收费方式,加快了公路和港口码头的基本建设,通过对价格和市场准入的放松管制,初步完成了市场化改革。电信和电力等行业不同程度地放松了对投资、市场进入和价格的管制,引入竞争,初步实现了从政府垄断经营向企业化经营的转变。民航业通过对国有民航企业的分割、允许地方政府投资以及机场与航空公司分离等措施,初步形成了一个竞争性市场。铁路的行业重组和政企分开也有望取得一些实质性突破。然而从更深层次看,虽然中国基础设施产业的市场化改革已经取得一定进展,但继续深化改革仍然面临诸多难题。例如,如何更有效地引入私人资本以及是否实行更大规模的民营化,如何确认网络型产业的规模经济和企业边界,如何处理自然垄断与鼓励竞争的关系,如何构建更有效率的政府监管体制等等。前一段的改革也暴露出对这些行业的理性认识不足。例如,有些人过于乐观地认为这些自然垄断行业可以轻易地通过某种类型的切分改造成竞争性行业。这种认为只需切分就能解决问题的看法对于有关政策的制定其实是有害的。事实上人们已经开始意识到铁路网的人为分割不是解决目前该行业主要问题的合理手段,因而开始更审慎地探索符合自身特点的改革模式;电信、电力和民航业的最新重组方案中则均包括了一些重要的横向合并。所有这些都体现出各网络型基础产业对自身网络规模经济的内在要求,说明在改革和引入竞争的同时,必须尊重这些行业的生产组织与结构特点。因此,毫无疑问地对网络型基础产业经济问题的研究具有重大理论和现实意义。

网络型基础产业一直是产业组织理论和管制经济学的主要研究对象,但以往经济学家的注意力多集中在政府管制行

为本身的属性上，而对这些行业的规模经济和竞争等问题没有给予足够关注。随着网络竞争的不断深入，政府干预的方式正在发生变化，有人认为竞争政策正在逐步取代替管制政策，但也有人认为是激励性管制取代旧的管制。无论哪一种意见占上风，都要承认由于制度环境与市场需要的巨大变化以及技术上的飞速进步，各网络型基础产业的组织结构发生了很大变化，同时这些行业还仍旧各自保留着若干独有的特点。各种网络型产业问题被更多人重视和研究是很自然的，但到目前为止，网络型产业组织理论框架还没有完全建立起来，网络型产业的竞争仍然缺乏坚实的理论基础。国内网络型基础产业的改革也已经引起经济学家的关注，但运用现代经济理论对各个不同行业进行系统研究的专著尚属少见。这主要是由于网络型基础产业本身较为复杂，其研究工作要以一定的专业知识作为基础，并进行长期不懈的跟踪和探索。由于各种网络型产业之间仍存在着一定的差异，因此，我们认为应该在研究各种产业不同特性的基础上，才可能总结出对网络型产业的经济特性和组织结构具有更一般意义的结论。

北方交通大学经济管理学院产业经济学学科，是全国高等院校中以网络型基础产业经济分析为特色的国家级重点学科。该学科过去一向以铁路及一般运输经济的研究和教学见长，近年来更加注重广泛借鉴经济学最新成果研究各种网络型基础设施产业的经济问题，已经取得一批具有较高理论水平和实践意义的成果，受到学术界和社会的广泛关注与好评。本丛书以网络型基础产业为研究对象，运用现代经济学的理论和方法，如交易成本理论、委托代理理论、产权理论、制度变迁理论、管制理论、竞争理论以及新兴古典经济学等，内容全部集中在不同运输方式和电信、电力等网络型

基础产业的经济学分析，其中有些书相对综合一些，而多数则是一本书针对某一个行业深入进行探讨，也包括若干精选的译著。本丛书的作者及编译者主要由北方交通大学经济管理学院产业经济学学科点的教师和毕业博士生组成。我们愿将该丛书献给所有关心网络型产业改革和发展的人，并愿同全国的经济工作者和学术界一道，共同推动我国网络型基础产业的发展、改革以及经济研究事业。

荣朝和

2002年8月

于北方交通大学

本书前言

交通运输业是全世界经济增长最快的主要产业之一。据世界旅行和旅游委员会统计 (WTTC, 1997), 交通运输业在全球范围提供了 10% 以上的工作岗位, 产值占 GDP 的 10% 以上, 并刺激了 10% 以上的投资。航空运输, 特别是国际航空运输在交通运输业中扮演了一个重要的角色。波音公司预测, 未来 20 年航空客运将以每年 4.7% 的速度增长, 进一步的研究表明, 航空运输对于吸引国外投资有着重要的影响, 因此, 航空运输业将继续成为经济全球化的重要产业之一^①。

20 世纪 80 年代以来, 伴随世界经济全球化步伐的加快, 航空运输业呈现航空公司战略联盟的新趋势, 世界各大航空公司纷纷寻觅战略伙伴, 以便将航线网络扩大到全球范围, 并确保自己能跻身于世界空运市场。当前, 全球航空公司联盟有明星联盟、环宇联盟、天合联盟、翼联盟和合格航空公司联盟等 5 个。5 大航空公司战略联盟 2000 年总客运周转量为 18 380 亿人公里, 约占世界民航年总客运周转量的 56.6%; 2000 年旅客运输量 8.37 亿人次, 约占世界民航当年旅客运量的 46%; 2000 年销售额 1932 亿美元, 约占世界民航当年销售额的 58.8%。专家们预计, 未来航空公司的竞争将进入少数全球航空公司联盟瓜分全球空运

^① 参见 Tae Hoon Oum, Jong-Hun Park and Anming Zhang, *Globalization And Strategic Alliances: The Case of The Airline Industry*, Elsevier Science Ltd, 2000 年。

市场的新阶段,未来的国际航空运输将由为数不多的几家航空公司战略联盟所垄断。因此,对全球航空公司联盟的研究,事关我国航空公司在21世纪全球空运市场上的生存与发展。随着我国加入世界贸易组织,我国航空公司要提高在国际航空运输市场的竞争力,必须积极参与国际航空公司的战略联盟。同时,国内航空运输企业的联盟也将极大地提高我国民航企业的运输效率和经济效益。航空公司联盟属于航空产业组织中的一个重要问题,因此对航空公司联盟的研究也将有利于我国民航的改革与发展。

为把握航空公司战略联盟这一新的经济现象,剖析其形成的经济动因十分重要。围绕航空公司联盟的研究范围十分广泛,而目前西方学者对航空公司联盟经济动因的研究尚不够深入。近年来企业联盟问题开始引起我国学者的关注,但我国至今尚未有人从经济学角度对企业联盟形成的经济动因进行深入研究,更鲜有人研究网络型产业中航空公司联盟的经济动因,本书尝试在这方面做一些工作。企业联盟是介于市场与层级制之间的一种经济活动的组织方式。航空运输业在满足完整航空客运产品的需求时,可以采用市场、企业和联盟等三种方式。为什么目前国际航空运输中普遍采用航空公司联盟的方式?即为什么这些航空公司不采用市场或层级制的组织方式,而采用一种介于市场与层级制之间的联盟这种组织航空运输经济活动的方式?随着国际航空运输朝自由化的方向发展,各国政府对运营权以及航空公司外资所有权的管制将逐步放松,航空公司将朝大型化的方向发展,那么,未来国际航空公司联盟的发展趋势将如何?若干全球性的航空公司战略联盟的未来走势又将怎样?我国民航迎接全球航空公司联盟的挑战是适应航空运输全球化的一项重要内容。我国民航国内航空联盟目前处于起步阶段,三大骨干航空公司1998年才开始与国外航空公司结成代码共享的策略性联盟,目前尚没有一家航空公司参与全球航空公司战略联盟。为促进我国航空公司的

战略联盟，目前政府应推动哪些方面的工作？本书针对以上问题进行有益的探索。

威廉姆森 (Williamson) 认为，经济活动通常可以通过市场、企业和企业之间的联盟等三种组织形式来进行，航空运输业在提供航空客运产品时，同样可以采用市场（如不同运输企业之间的联运）、企业（如通过并购实现一体化）和企业之间的联盟等三种航空运输经济活动的组织方式，本书在航空客运市场的分析背景下以航空公司之间的联盟为研究对象。

围绕航空公司联盟的研究内容十分广泛，可以包括研究航空公司联盟对竞争和旅客等方面的影响、政府对航空公司联盟的管制、航空公司联盟的稳定性等诸多方面，本书重点研究航空公司联盟的形成动因。在此基础上进一步分析未来国际航空公司联盟的发展趋势，并探讨促进我国航空公司战略联盟的相关政策。

研究航空公司联盟的形成动因一方面可以从管理学的角度（如研究航空公司联盟对伙伴航空公司提高市场控制力、增强企业竞争优势和树立品牌等方面的影响）；另一方面也可以从经济学角度进行分析。本书重点从经济学的角度研究航空公司联盟形成的效率因素。

由于很难准确地定义航空公司联盟，因此分析它们存在的动因是一个有一定难度的问题。总体而言，各航空公司战略联盟的因素和动机都不一样，而且联盟往往将对航空公司的市场需求和供给产生影响，航空公司决定联盟与否往往又与航空公司的战略密切相关。因此，管理学和经济学都很难提供一个统一和不争的理论来对航空公司联盟进行合理的解释。^①

^① 参见 Button, k., Haynes, K. and R. Stough, Flying into the future: Air transport policy in the European Union, Edward Elgar Publishing, Northampton, MA, 1998.

由于数据的缺乏和对网络型产业研究的不足,使对于航空公司联盟的实证性经验研究工作困难重重,事实上目前对航空公司联盟的研究成果总体来说还比较有限,而且在这个领域目前从管理的角度比从公共政策分析的角度所做的研究更多一些^①。分析国际航空公司联盟的障碍之一是相关数据的缺乏,国际航空运输的数据很难获取。例如,利用航空客票记载的信息时,由于代码共享联盟,旅客可能实际乘坐的是另一家航空公司的航班。

从经济学的角度,西方学者和研究机构主要侧重研究航空公司联盟对竞争、旅客等方面的影响以及政府对航空公司联盟的管制等问题,另有一部分学者主要基于新古典经济学研究航空公司联盟的经济动因,通过分析航空公司联盟所带来的规模经济、密度经济和范围经济,认为航空公司联盟能使单位运输成本降低从而取得成本效率。

我国国内航空公司之间的联盟1997年才开始起步,1998年后国内几家骨干航空公司才与一些国际航空公司达成代码共享协议,目前尚未加入国际航空公司战略联盟。我国学者对航空公司联盟的研究也才刚刚开始,目前国内这方面的研究主要集中在对航空公司联盟的介绍,航空公司联盟的影响,以及我国应对国际航空公司联盟的对策分析等方面,缺乏对航空公司联盟的经济学分析和我国应对国际航空公司联盟的较为系统的政策分析。

本书将从经济学角度分析航空公司联盟的经济动因,并认为航空公司联盟是基于生产成本节约和交易成本节约两方面因素的考虑。因此,本书将基于新古典经济学分析航空公司战略联盟所带来的生产成本的节约,同时基于交易成本经济学分析航空公司

^① 参见 Button, k., Haynes, K. and R. Stough, Flying into the future: Air transport policy in the European Union, Edward Elgar Publishing, Northampton, MA, 1998.

战略联盟所带来的交易成本的节约。

已有的研究基于新古典经济学从规模经济、范围经济和密度经济的角度解释航空公司联盟所带来的生产成本的节约，笔者认为，航空运输企业是一种在空间分布的且航线之间存在密切联系的网络组织，因此，对航空公司联盟的研究必须结合航空运输业的网络经济特性，实现网络经济性是航空公司战略联盟的主要动因之一^①。

提供完整运输产品是市场的基本需要和趋势，航空运输业在满足完整航空客运产品的需求时，为什么目前普遍采用航空公司联盟的方式？新古典经济学并不能完全解释航空运输业中航空公司联盟的经济现象，交易成本经济学的发展为研究航空公司战略联盟的经济动因提供了新的视角。交易成本经济学由科斯（Coase）创立，并在威廉姆森等经济学家的推动下得以丰富和发展。威廉姆森 1985 年在其《资本主义经济制度》一书中指出，他早期认为混合治理结构很难组织，因此是不稳定的（威廉姆森，1975），现在他认识到混合治理结构在现实世界中非常普遍。混合性的交易（如特许经营、合资以及其他长期性契约）已经成为经济、法律和组织研究关注的对象，对中间范围交易的研究将有助于理解复杂的经济组织。交易成本经济学的比较制度分析方法适用于分析航空运输业经济活动的组织方式，本书将具体分析完整航空客运产品的概念，并在此基础上从交易成本经济学的角度解释航空公司联盟所带来的交易成本的节约。

本书共分七章。

第一章为航空运输业与航空运输市场的特征。本章主要阐述世界航空运输业的发展，以及民用航空运输管理的体制与主要内

^① 参见荣朝和：“关于运输业规模经济和范围经济问题的探讨”，载于《中国铁道科学》，2001 年第 4 期。