



公用企业的 价值管理

我国民用机场价值提升研究

王云访/著

中国社会科学出版社

公用企业 的 价值管理

我国民用机场价值提升研究

图书在版编目 (CIP) 数据

公用企业的价值管理：我国民用机场价值提升研究 /
王云访著. —北京：中国社会科学出版社，2008. 12
ISBN 978 - 7 - 5004 - 7563 - 7

I. 公… II. 王… III. 价值管理 - 研究 - 中国
IV. B561. 291 - 39

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 024017 号

策划编辑 冯春风
责任编辑 王 茜
责任校对 李 莉
封面设计 回归线视觉传达
版式设计 王炳图

出版发行 **中国社会科学出版社**

社 址 北京鼓楼西大街甲 158 号 邮 编 100720

电 话 010—84029450 (邮购)

网 址 <http://www.csspw.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京新魏印刷厂

装 订 广增装订厂

版 次 2008 年 12 月第 1 版

印 次 2008 年 12 月第 1 次印刷

开 本 880 × 1230 1/32

印 张 11.5

插 页 2

字 数 290 千字

定 价 30.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书，如有质量问题请与本社发行部联系调换
版权所有 侵权必究

前 言

在现代管理学界，经验主义学派代表人物彼得·德鲁克关于企业使命、企业利润和企业发展关系的经典论述，被认为是揭示了一种新的发展逻辑。根据彼得·德鲁克的观点，企业使命是指一个企业之所以存在于社会的理由，因此企业的使命是客观的，决定企业使命的因素是外在的；企业经营管理者的任务是去发现这一客观存在的使命，并以正确的使命感来指导引领企业的经营管理活动；在这样的经营活动中企业可以获得利润，甚至是丰厚的利润，并且企业在此利润基础上也会获得发展。以上推论的核心是，利润是企业经营的结果，也是企业生存下去并进一步发展的条件，但利润不是企业经营所必须追求的目的。企业发展的真正目的是满足决定企业存在必要性的所有要素，其中，既要满足企业内部包括投资者的投资回报、企业客户的产品与服务、企业员工与人才的薪酬与发展等方面的需求，还要满足包括社会各相关利益主体在内的所有企业外部性的需求。这就是企业存在的理由或者叫做企业的价值。不难看出，在彼得·德鲁克的企业发展逻辑中，企业价值是企业经营管理成效的标志，同时也是企业获得新资源投入从而获取新发展机会的最主要的前提条件。

可以说，新的企业发展逻辑强调的是企业价值而不仅仅是企业利润，因此这就要求企业的经营管理者必须了解影响与决定企业价值的各种相关要素，在此基础上寻求和掌握提升或维持企业价值的策略与途径。换一种表述，企业经营管理的核心是挖掘并

有效管理决定企业价值提升的各种要素，并力求使企业价值创造实现最大最优，以此保证企业的长期持续经营与发展。这就是流行于现代企业管理中的价值管理理论。

我国企业重视价值管理并进行探索始于改革开放之后，对从事公用事业经营的企业（以下或正文中统称为公用企业）进行价值管理更是近几年的事情。一般来讲，公用企业是指为社会公众提供某一方面产品或服务的企业，因此与一般竞争性企业不同，公用企业存在的最大理由是提供社会公众日常生活乃至维持生存以及从事其他经济活动不可或缺的普遍必需品或服务。按照现代企业的发展理论，公用企业的价值管理首先应该是满足社会公众的这种普遍需要，并在此基础上，满足投资者、企业家、员工与人才以及政府规制部门等相关利益主体的不同需求。因此公用企业经营管理人员的主要任务就是提升以社会价值为核心的公用企业的整体价值体系。

公用企业包括交通运输（公共交通、铁路、民航、管道等）、电力、电信、邮政、有线电视、燃气、供热、供水、污水处理、垃圾回收及处理等行业或公共服务基础设施的经营者。本书在一般性论述公用企业价值的基础上，选择我国公用企业中的一个服务类别——民用机场的价值提升途径进行分析与探讨，目的是为公用企业的价值提升进行个案剖析与探讨。

众所周知，自 20 世纪 90 年代以来，我国航空运输业在全球经济一体化及其世界民航业不断复苏继续发展的国际背景下，特别是在国内改革开放的政策环境中，发展速度极为迅猛，十几年来，年均始终保持着两位数的增长。其中作为我国航空运输业一个重要组成部分的机场业，改革开放之后的发展成绩也颇为显著：新中国成立之初，我国仅有 36 个规模较小的机场。发展到 1978 年，全国总共也才只有 70 多个机场，其中还包含 36 个军民合用机场。但实行改革开放之后，同样是二十几年，到 2007

年我国境内仅民用航空定期航班通航机场就已达 152 个，其中国际机场 32 个，飞行区指标 4E 级可起降 B747 等大型飞机的机场有 27 个，4D 级可起降 B767 等机型的有 38 个，4C 级及其以下的有 87 个，其中还有 12 个可起降 A380 等机型的 4F 机场 12 个，3 个主降，9 个备降。当年全国各机场共完成旅客吞吐量 3.88 亿人次，货邮吞吐量 861.1 万吨，飞机起降架次 394.1 万架次。年均增长分别为 16.8%、14.3% 和 13%。

尽管机场业发展迅速，但各个机场的价值管理现状并不乐观，比如机场的快速发展不仅没能更好地缓解机场的运营困境反而带来了更大的发展压力；机场的快速发展并没有更多提升社会公众的满意度反而加剧了机场与周边社区居民的矛盾；机场的快速发展不仅没有为机场带来更大的经济效益反而加大了亏损；以及机场的快速发展不仅没有更多改善机场管理机构与航空公司的运行关系反而增添了它与其他相关利益主体的不和谐等等现象。总之，机场业的快速发展并没有相应提升机场的整体价值。在这样的情况下，通过何种途径，采取什么样的管理方法能够提高机场尤其是机场资源的效率与效益，便成为摆在民航人面前的一个艰巨并急需解决的问题。

本书尝试利用公用企业价值管理的理论，首先从机场的性质定位入手来分析机场作为公共服务基础设施的价值管理，并逐一论述了决定机场总体价值提升的要素，比如能够提升机场整体价值的政府宏观管理；能够提升机场国民经济价值的机场布局规划；能够提升机场经济价值的机场资源规划、开发及其经营模式的选择；能够提升机场智力资本价值的机场治理结构的优化、机场人力资源的管理；以及创建为促进机场价值提升的政策法律环境等等，目的是要说明，机场乃至一般的公用企业应该如何通过对各价值决定要素的有效设计与管理，提升它存在于社会公众服务中的总体意义。

目 录

前 言	(1)
-----------	-------

第一篇 企业价值管理理论与机场资源价值

第一章 企业价值与企业价值管理理论	(3)
第一节 企业价值的理论基础	(3)
一 价值理论	(3)
二 企业理论	(6)
第二节 企业价值理论	(12)
一 企业价值概念体系	(12)
二 企业价值的特征	(15)
三 现代企业价值	(18)
第三节 企业价值管理理论	(21)
一 价值管理是现代企业管理的核心	(21)
二 企业价值管理的目标	(23)
三 企业价值管理的主要思想	(25)
四 企业价值管理的实施	(29)
第二章 公用企业的价值管理	(35)
第一节 公用企业及其特征	(35)
一 公用企业的范围	(35)
二 公用企业的基本特征	(37)

三 对公用企业的重新认识	(42)
第二节 管理公用企业的理论基础	(44)
一 公共产品理论	(45)
二 垄断理论	(47)
三 规制理论	(50)
四 网络经济理论	(57)
第三节 公用企业的价值管理	(59)
一 公用企业的价值目标	(59)
二 规制公用企业的价值实现行为	(62)
三 推进公用企业的进一步改革与发展	(68)
第三章 我国民用机场的性质定位	(70)
第一节 关于机场性质定位的困惑	(70)
一 机场定位所要解决的问题	(70)
二 在机场定位问题上的不同观点	(71)
三 机场与机场管理机构需要分别定位	(72)
第二节 机场定位研究的复杂性	(75)
一 机场具有多重经济特性	(75)
二 机场功能分区具有多样性	(78)
三 机场所提供的服务产品具有多样性	(81)
第三节 机场的性质定位	(82)
一 关于机场性质定位的法律规定	(82)
二 机场性质定位的基本原则	(83)
三 机场是具有社会公益性的公共基础设施	(85)
第四节 机场管理机构的法律性质	(86)
一 现行机场管理机构的法律定位	(87)
二 机场管理机构是不以盈利为目的 企业法人组织	(91)
三 机场管理机构的职责	(96)

第四章 机场资源价值管理	(100)
第一节 机场资源的价值	(100)
一 机场是资源的集合体	(100)
二 机场资源的建设与运作是价值运作	(103)
第二节 我国机场资源价值的管理现状	(107)
一 机场快速发展促进了地方经济社会的发展	(107)
二 机场发展与生存压力并存	(109)
三 机场发展加大了机场的负外部性	(112)
四 机场发展呈现了两极分化态势	(114)
五 机场资源价值难以实现最大化	(116)
六 我国机场资源价值管理面临新的发展机遇	(119)
第三节 促进机场资源价值提升	(123)
一 分析机场资源价值的基本框架	(123)
二 机场资源价值体系的构成	(125)
三 决定机场资源价值提升的要素	(128)
四 机场资源价值提升的措施	(130)

第二篇 提升机场资源价值的途径

第五章 加强宏观管理，提升机场的整体价值	(135)
第一节 我国民用机场管理体制的历史沿革	(135)
一 我国机场管理体制的改革历程	(135)
二 改革后我国机场管理体制的特点	(137)
第二节 加强与规范地方政府对机场的管理	(139)
一 地方政府对机场的管理现状	(139)
二 充分发挥地方政府管理建设机场的积极性	(142)
第三节 维护行业发展的公平性	(147)
一 规范航空公司投资管理机场的行为	(147)

二	理顺机场与航空公司的运营关系	(148)
第四节	确保机场的公共性和国有资产的保值增值	(151)
一	机场资产的中外合资和上市流通情况	(151)
二	对机场资产的中外合资和上市流通的再认识	(152)
第五节	促进中小机场的生存与发展	(155)
一	中小机场在我国航空运输系统中的重要性	(155)
二	从政策方面加大对中小型机场发展的支持	(158)
第六章	科学布局规划, 提升机场的综合价值	(164)
第一节	机场布局规划与机场价值实现	(164)
一	机场布局规划及其目标定位	(164)
二	机场布局规划的主要任务	(165)
三	机场布局规划的原则及其价值实现	(169)
第二节	我国民用机场的布局规划	(172)
一	我国机场发展现状及其存在问题	(172)
二	《全国民用机场布局规划》方案的具体内容	(175)
第三节	实施机场规划布局的保障措施	(179)
一	《机场布局规划》提出的原则性保障措施	(179)
二	实施过程中的具体性保障措施	(181)
第七章	综合治理机场航空噪声, 构建和谐机场	(190)
第一节	机场航空噪声规制的方法	(190)
一	机场航空噪声规制的基本方式	(190)
二	国际民航组织关于机场航空噪声规制的措施	(193)
第二节	我国机场航空噪声管理现状	(197)
一	我国机场航空噪声影响的相关利益方	(197)
二	我国机场航空噪声规制中存在的问题	(200)
第三节	综合治理我国机场航空噪声	(206)
一	建立统一高效的航空噪声管理组织	(206)
二	建立完善的机场航空噪声规制法律法规	(210)

三	采取综合管理手段控制航空噪声	(212)
第八章	加强规划与开发,提升资源使用效率	(217)
第一节	机场航空运输资源的规划与开发	(217)
一	开拓航空运输市场	(217)
二	提升机场的保障能力与安全服务水平	(221)
三	创建和谐运营环境,发挥集合效应	(225)
四	提高中小机场生存与发展的能力	(226)
第二节	机场商业资源的规划与开发	(227)
一	机场商业资源开发对提升机场价值意义重大	(227)
二	机场商业资源的业务范围	(228)
三	科学规划机场的商业资源	(229)
四	科学管理机场商业活动	(231)
第三节	机场临空经济的建设与开发	(233)
一	机场临空经济与机场社会价值提升	(233)
二	发展临空经济的基本条件	(236)
三	科学规划与开发机场临空经济区	(238)
第四节	机场资源整合与产权重组	(240)
一	以价值提升为核心,有效整合机场资源	(240)
二	以资源整合为目的,进行产权制度改革	(244)
第九章	选择实现机场资源价值最大化的经营方式	(246)
第一节	机场业务的经营方式	(246)
一	两种不同类型的机场经营方式	(246)
二	机场业务的专业化经营与商业化运作	(248)
三	机场业务分类及其可能的经营方式	(250)
四	机场在不同发展阶段的经营方式	(252)
第二节	特许经营是实现机场资源价值最大化的	
有效途径		(254)
一	特许经营的种类	(255)

二	机场特许经营	(257)
三	机场业务实施特许经营是机场资源价值 最大化的有效途径	(260)
第三节	我国对机场特许经营模式的探索	(261)
一	我国机场现行的运营模式	(261)
二	各机场管理机构对机场特许经营的探索	(263)
三	行业主管部门对机场特许经营的研究与试行	(265)
第四节	建立完善的机场特许经营制度	(269)
一	机场特许经营的定位	(269)
二	完善政府特许经营制度	(271)
三	明确机场特许经营的范围	(272)
四	明确机场地面服务受许人的选择程序	(272)
五	机场特许经营的收费依据与原则	(274)
六	解决业务的交叉和重叠	(274)
七	确立航空公司在地面服务上的优先权与 选择权	(275)
第十章	优化机场内部治理, 提升结构资本价值	(277)
第一节	机场治理模式的选择与机场价值提升	(277)
一	治理的一般性意义	(277)
二	机场治理与机场资源价值的实现	(280)
第二节	我国民用机场治理结构现状	(282)
一	以政府为主导的机场治理模式	(283)
二	以企业为主导的机场治理模式	(285)
三	政府委托管理的机场治理模式	(287)
四	首都机场治理模式(集团群式)	(288)
第三节	对我国民用机场治理模式的思考	(290)
一	我国机场治理模式的特点	(290)
二	对我国机场治理模式的反思	(291)

三 我国机场治理模式的选择	(296)
第十一章 战略性管理人力资源,提升人力资本价值	(306)
第一节 机场价值提升需要建立战略性人力资源	
管理体系	(306)
一 人力资本的内涵	(307)
二 人力资本的特殊性	(308)
三 人力资本管理体系的构建	(311)
第二节 战略性人力资源管理体系的基本内容	(313)
一 建立战略性人力资源管理的组织基础	(313)
二 制定人力资源战略规划	(314)
三 实施人才培养工程	(315)
四 实施人才与智力引进战略	(318)
五 建立战略性业绩管理体系	(318)
六 建立以岗位工资为基础的薪酬激励机制,	
确保人力资本增值	(320)
七 建立以竞聘上岗为基础的人力资源管理	
制度,确保员工队伍素质	(322)
八 建立员工正常晋升制度,搭建员工职业	
生涯发展阶梯	(323)
第十二章 创建机场资源价值提升的政策法律环境	(325)
第一节 制约我国机场资源价值提升的法律问题	(325)
一 政府缺乏对机场行业的明确定位	(325)
二 政府政策缺乏系统性	(327)
三 政府对机场的管理与机场定位的矛盾	(327)
四 现行机场土地使用制度制约机场的发展	(328)
五 机场资源权属的模糊	(331)
第二节 建立统一的机场土地使用制度	(333)
一 我国现行机场土地使用制度的形成	(333)

二 对现行机场土地使用制度的法律分析	(335)
三 建立有利于机场价值提升的机场土地 使用制度	(338)
第三节 廓清机场资源的权属界限	(342)
一 明确机场资源的所有权	(342)
二 明确机场资源的经营权	(343)
三 明确机场服务业务的特许经营权	(347)
第四节 改革现行航线分配制度	(348)
一 改革航线分配办法, 合理配置资源	(348)
二 深入调查研究, 积极稳妥地推行航线 有偿使用制度	(350)
参考文献	(352)
后记	(355)

第一篇

企业价值管理理论与 机场资源价值

第一章 企业价值与企业价值管理理论

价值管理（Value Management, VM）理论是自 20 世纪 90 年代以后越来越受到管理学界关注与重视的一种新的管理思想、管理方法和管理手段，并逐渐发展成为企业经营管理的一种新趋势。相对于以往重视并追求企业利润的传统企业管理，价值管理更多关注的是企业的价值以及决定企业价值的所有相关要素，价值管理理论是管理理念上的重大变革，其中，企业价值创造与企业价值增长是价值管理追求的核心。

第一节 企业价值的理论基础

企业价值是企业价值管理的中心内容，价值理论与企业理论是企业价值的两大理论基础。

一 价值理论

价值理论不仅是企业价值更是经济理论的重要基石，经济学家的派系差异很大程度上来源于它们对价值理论的分歧。正如维塞尔所说：“一个人对经济学做怎样的判断归根结底必须看他对他价值作怎样的判断。价值是经济学所涉及的问题的精髓。价值定律之于政治经济学正像引力定律之于机械学一样。”在不同的价值理论基础之上，可以形成不同的分配理论乃至不同的经济学体