

航空经济论丛
丛书主编 张 宁

航空经济理论与实践

The Theory and Practice of Aviation Economy

王章留 郝爱民 杨 波 等编著



经济科学出版社
Economic Science Press

航空经济理论与实践

The Theory and Practice of Aviation Economy



ISBN 978-7-5141-3955-6

定价：58.00 元

ISBN 978-7-5141-3955-6



9 787514 139556 >

014013619

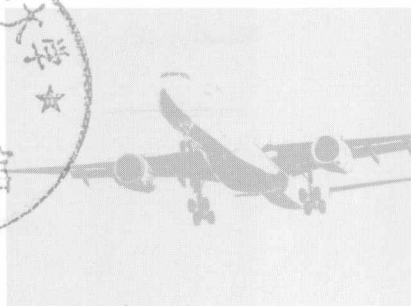
F560
22

航空经济论丛
丛书主编 张 宁

航空经济理论与实践

The Theory and Practice of Aviation Economy

王章留 郝爱民 杨 波 等编著



北航

C1700231



经济科学出版社
Economic Science Press

F560
22

图书在版编目 (CIP) 数据

航空经济理论与实践 / 王章留等编著. —北京: 经济科学出版社, 2013. 7

ISBN 978 - 7 - 5141 - 3955 - 6

I. ①航… II. ①王… III. ①航空运输 - 运输经济学 - 研究 IV. ①F560

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 261724 号

责任编辑: 王冬玲

责任校对: 苏小昭

版式设计: 齐 杰

责任印制: 邱 天

航空经济理论与实践

王章留 郝爱民 杨 波 等编著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京万友印刷有限公司印装

787 × 1092 16 开 16.75 印张 360000 字

2013 年 11 月第 1 版 2013 年 11 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 3955 - 6 定价: 58.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

序

在新经济时代，民航运输已经由单纯的交通运输方式发展为航空经济这种新兴的经济形态，成为国家和地区经济增长的新引擎和“发动机”。我国民航业正处于快速发展期，中国民航局局长李家祥认为，到2020年，中国人均乘机次数将达到0.5次，旅客运输量将达到7亿人次，航空运输开始成为大众化的出行方式，这意味着民航业服务国民经济社会的能力将进一步增强，我国已经具备了发展航空经济的基础和条件。

国内外众多成功经验表明，将现代工业与现代服务业有机结合的航空港经济是未来区域竞争的焦点。作为全国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区，郑州航空港经济综合实验区的战略定位是建成国际航空物流中心、以航空经济为引领的现代产业基地、内陆地区对外开放重要门户、现代航空都市、中原经济区核心增长极。其中，紧扣航空经济发展这一重要主题，突出先行先试、改革创新的时代特征和功能。作为一种新型的经济形态，航空经济健康发展既需要实践过程的创新和经验总结，更需要创新、建构航空经济理论体系作为行动指导。为了加快郑州航空港经济综合实验区的发展，河南省委省政府出台了一系列措施，“因势利导”，在基础设施、人力资本、产业与企业扶持等方面发挥了积极作用。

郑州航空工业管理学院是一所长期面向航空工业发展培养人才的普通高等学校。在60多年的办学历程中，学校形成了“管理学科为主，管理学与工学密切结合”（简称“管工结合”）的人才培养特色，确立了在航空工业管理和技术应用研究领域中的较强优势。自河南省提出以郑州航空港经济综合实验区建设为中原经济区发展的战略突破口以后，郑州航空工业管理学院利用长期面向航空的学科基础、研究特色与人才优势，优化配置资源，全面融入河南航空人才培养和产业服务。2012年6月，郑州航空工业管理学院培育设立“航空经济发展协同创新中心”

和“航空材料技术协同创新中心”。2012年12月,河南省教育厅依托郑州航空工业管理学院设立“河南航空经济研究中心”。2013年5月18日,在郑州航空工业管理学院举行了“河南航空经济研究中心”暨“约翰·卡萨达中国工作室”揭牌仪式。2013年6月26日,“航空经济发展协同创新中心”列入河南省“2011计划”。学校先后与河南省发改委、省工信厅、省民航办、郑州市人民政府、郑州机场等7家单位组建协同创新联盟,直接参与该实验区的立题申请论证、发展规划起草对接等系列工作。

从2012年6月起,郑州航空工业管理学院启动实施航空经济协同创新以来,省教育厅、省发改委、省民航办等单位给予大力支持。省委书记郭庚茂(时任省长)、省人大常委会副主任张大卫(时任副省长)、副省长赵建才等领导对郑州航空工业管理学院航空经济发展协同创新工作密切关注,先后五次批示有关部门给予协调和支持,同时要求郑州航空工业管理学院加快发展步伐,建设成为航空经济建设的人才培养和智力支撑基地,进一步加大创新成果的转化力度,更好地促进和提升学校为郑州航空港经济综合实验区建设提供智力支持和技术支撑的水平和能力。

“始生之物,其形必丑”。作为一种新的经济形态,航空经济的一些规律还需要在实践中进一步认识和深化,真诚期待着同行们的批评和指正,共同推进航空经济研究的发展和完善。

施进发

2013年8月

序 二

中国经济的改革和开放已走过三十多个春秋。这是一段让中国物质生活和精神意识产生剧烈变更的岁月，也是中国经济学探索和研究最为活跃、作用最为显著的时期。

区域经济发展是发展经济学研究的一个重大领域。谈及区域经济、区域发展，人们经常聚焦社会经济历史的发展趋势、发展道路、发展模式、发展动因和特点等问题，诸如，发达地区经济如何长期稳定发展，并保持优势地位？落后地区经济如何跨越式发展，实现赶超？如何打造区域经济的新增长极？等等。

经济社会发展至今，如何提高产业自主创新能力，走新型工业化道路，推动经济发展方式转变，成为关系我国经济发展全局的战略抉择。因此，我们急需一种具备附加值高、成长性好、关联性强及带动性大等特点的经济形态即高端产业来引领、带动和提升。郑州航空港经济综合实验区作为中原经济区的核心层，完全具备了这个能力。在全球经济一体化和速度经济时代，航空经济日益成为在全球范围内配置高端生产要素的“第五冲击波”，成为提升国家和区域竞争、促进经济又好又快发展的“新引擎”。

2013年3月17日，国务院正式批准《郑州航空港经济综合实验区发展规划（2013—2025年）》（以下简称《规划》），这标志着中原经济区插上了腾飞的“翅膀”，全国首个航空港经济发展先行区正式起航了。

《规划》的获批既是河南发展难得的战略机遇，也是作为河南航空经济研究中心的依托单位——郑州航空工业管理学院千载难逢的发展良机。

目前，在我国航空经济发展研究中，以介绍、评述和翻译国外研究成果居多，航空经济发展的理论基础研究尚未引起足够的重视。郑州航空工业管理学院几位教师编撰《航空经济理论与实践》一书，正是针对这一重要课题而进行的学术研究的有益探索。

郑州航空港经济综合实验区的建设是一个巨大的、先行先试的创新工程，这部著作也是一个理论和实践相结合的创新。因此，该书还有很多值得进一步探索和完善的地方，理论论述和案例研究有待于深入，对航空经济建设的路径选择研究等也需要继续深化。但瑕不掩瑜，《航空经济理论与实践》一书的出版对认识发展航空经济的意义，对了解国外航空经济发展的实践，对厘清航空经济的发展思路具有重要的现实意义。希望这本书能服务于郑州航空港经济综合实验区的建设！

特向读者推荐！

张宁

2013年8月

目 录

导 言

第一章 航空经济研究概述	3
一、航空经济理论的形成与发展	3
二、当前研究和发发展航空经济的意义	9
三、航空经济理论的研究内容	11
四、航空经济分析方法	13
五、本章结语	16

理 论 篇

第二章 航空经济的基本内涵与特征	19
一、航空经济的基本内涵	19
二、航空经济区	23
三、航空经济的特征	24
四、本章结语	29
第三章 航空经济发展的一般规律	30
一、经济增长与经济发展	30
二、航空经济发展的理论基础	33
三、航空经济发展模式	38
四、航空经济发展阶段	41
五、本章结语	47
第四章 航空经济的运行机制	49
一、航空经济的运行机理	49

二、航空经济运行的动力模型	59
三、航空经济发展的运行机制	62
四、本章结语	69
第五章 航空经济产业结构及其演进规律	70
一、航空经济的产业类型	70
二、航空经济的产业结构	79
三、航空经济产业布局	80
四、航空产业结构演进规律	87
五、本章结语	91
第六章 航空经济发展的基本要素	92
一、环境条件	92
二、内在要素	98
三、制度要素	107
四、人文要素	110
五、本章结语	112
实 践 篇	
第七章 航空经济发展的政策层级	117
一、航空经济的区域发展政策	118
二、航空经济的产业发展政策	121
三、航空经济的企业发展政策	125
四、本章结语	127
第八章 国际航空经济发展的政策实践	128
一、美国航空经济发展政策	128
二、欧洲航空经济发展政策	136
三、日本航空经济发展政策	142
四、澳大利亚航空经济发展政策	145
五、国际航空经济发展政策实践经验及其启示	151
六、本章结语	154
第九章 航空经济发展现状与趋势	156
一、世界航空经济发展的历程与特征	156

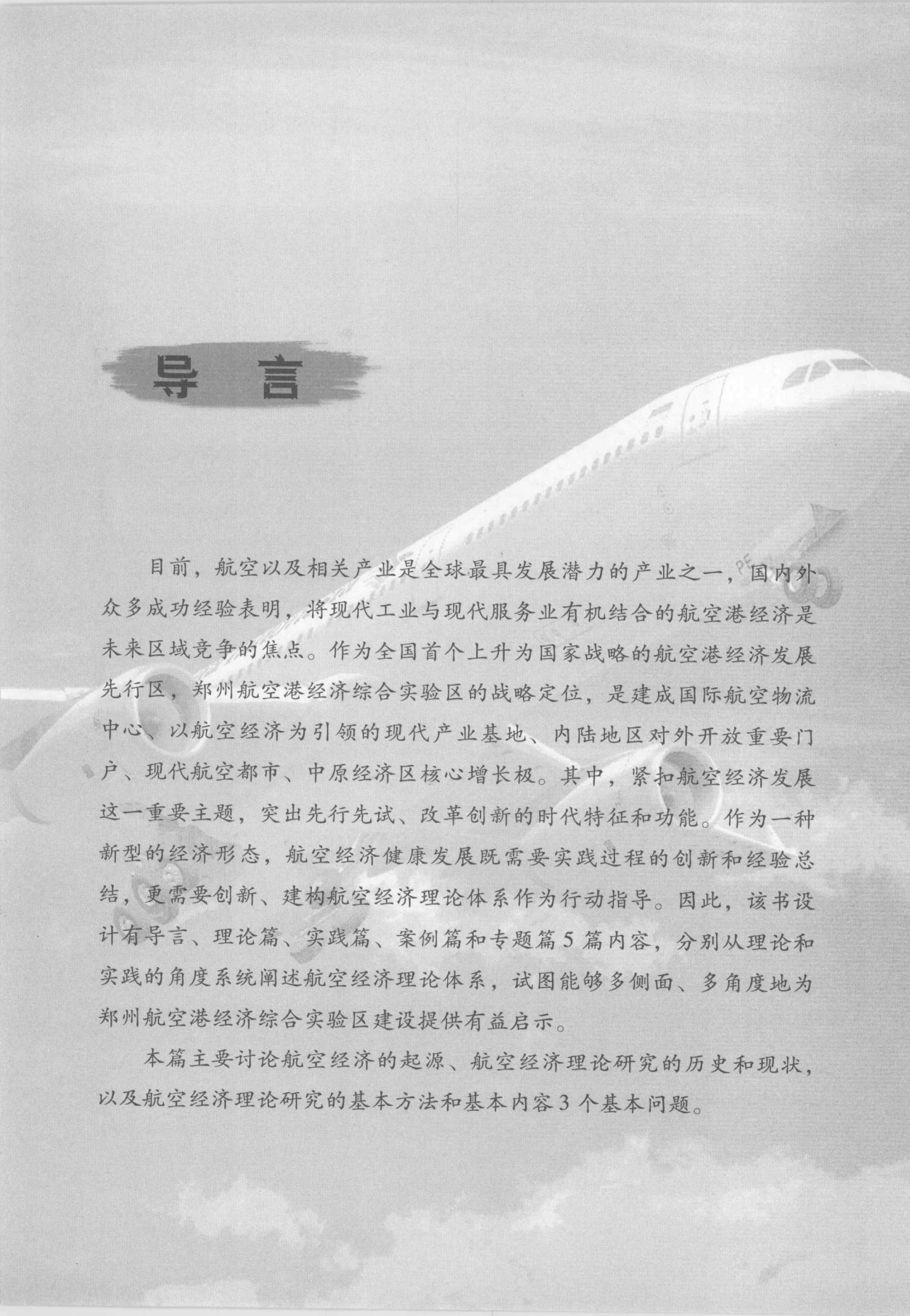
二、国内航空经济发展现状与趋势·····	158
三、郑州航空港综合经济实验区的发展现状和趋势·····	162
四、本章结语·····	167

案 例 篇

第十章 国外航空经济区的发展模式研究 ·····	171
一、航空经济区发展模式概述·····	171
二、国外航空经济区的典型案例·····	175
三、国外航空经济区的实践经验总结·····	188
四、本章结语·····	192
第十一章 国内航空经济区发展模式研究 ·····	193
一、国内发展航空经济的案例·····	193
二、国内航空港经济区发展的模式、存在问题与对策·····	203
三、郑州发展航空经济的启示·····	205
四、本章结语·····	208

专 题 篇

第十二章 郑州建设航空租赁中心的对策研究 ·····	213
一、航空租赁的内涵·····	213
二、我国航空租赁业发展现状分析·····	217
三、郑州建设航空租赁中心的优劣势分析·····	223
四、促进郑州航空租赁业发展的对策·····	228
五、本章结语·····	231
第十三章 郑州发展会展航空业的对策研究 ·····	233
一、会展与会展经济·····	233
二、会展业与交通运输业的关系·····	239
三、会展业与航空业之间互动影响·····	242
四、郑州会展航空业的建设·····	245
五、本章结语·····	249
主要参考文献 ·····	251
后记 ·····	258



导 言

目前，航空以及相关产业是全球最具发展潜力的产业之一，国内外众多成功经验表明，将现代工业与现代服务业有机结合的航空港经济是未来区域竞争的焦点。作为全国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区，郑州航空港经济综合实验区的战略定位，是建成国际航空物流中心、以航空经济为引领的现代产业基地、内陆地区对外开放重要门户、现代航空都市、中原经济区核心增长极。其中，紧扣航空经济发展这一重要主题，突出先行先试、改革创新的时代特征和功能。作为一种新型的经济形态，航空经济健康发展既需要实践过程的创新和经验总结，更需要创新、建构航空经济理论体系作为行动指导。因此，该书设计有导言、理论篇、实践篇、案例篇和专题篇5篇内容，分别从理论和实践的角度系统阐述航空经济理论体系，试图能够多侧面、多角度地为郑州航空港经济综合实验区建设提供有益启示。

本篇主要讨论航空经济的起源、航空经济理论研究的历史和现状，以及航空经济理论研究的基本方法和基本内容3个基本问题。

第一章 航空经济研究概述

当前,世界已进入以效率、质量为特征的新经济时代,民用航空业不再是传统意义上的单纯运送旅客和货物的交通方式,在经济发展中发挥着越来越重要的作用,成为带动国民经济社会发展的主要驱动力。世界正在形成发展民用航空为标志的新型经济发展形态——航空经济^①。

2011年1~12月,中国民航旅客运输量累计达2.92亿人,同比增长率为9.20%,全行业运输总周转量位居世界第二。首都机场旅客吞吐量首次超过7400万人次,世界排名上升至第二位。根据专家的预测,2015~2020年,中国将成为民航强国。中国民航局局长李家祥认为,到2020年,中国人均乘机次数将达到0.47次,旅客运输量将达到7亿人次,航空运输开始成为大众化的出行方式。这意味着民航业服务国民经济社会的能力将进一步增强,在规模上已经具备了发展航空经济的基础和条件。

根据航空运输理论,在一定的经济发展阶段,需要有一定水平的运输方式与之适应,以便最大限度地发挥一个国家或地区的潜在经济能力。当前我国正处于工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化的发展时期,人均GDP超过4000美元,航空运输业作为实现生产、流通、投资和消费一体化、快捷化的重要交通工具,加快培育和发展航空经济,对推进产业结构调整,加快经济发展方式转变,促进经济长期平稳较快发展,具有重大意义。

一、航空经济理论的形成与发展

20世纪70年代末以来,西方新技术成果在生产和组织中的应用和经济贸易自由化加速了全球化进程。在经济全球化的影响下,带来了不断增加的全球范围内的采购、经营、销售和消费,形成了以网络为竞争单元的新式的供应链管理系统和以效率、时间为本的竞争方式。经济全球化促进了全球劳动的地域分工。全球分工体系已经逐步由传统的按产业部门划分的水平分工转变为按产业链进行的垂直分工体系。这一过程中,一方面带来了生产功能的分散,另一方面则促进了指挥和控制功

^① 夏兴华(中国民用航空局副局长):《发展航空经济促进产业结构调整和经济发展方式转变》。

能的集聚。可以说,科技革命和经济全球化互为动力,促进社会的大发展。科学技术的进步、大型和高速的喷气机的大量出现、运量增加等多领域科技发展促进了空港区域性的新兴产业的开发,这些围绕空港的产业多是具有国际化、信息化、高科技、高机动性、无国境化、休闲化等倾向的软体形态产业,又是新经济形态的典型产业形式,其发展和集聚为航空经济的诞生提供了丰富的土壤。

(一) 航空经济的产生

1. 交通运输方式的改变带来城市变革

很久以来,人们都认为运输对经济发展有强大的积极影响。从历史来看,交通运输方式的改变带来了城市经济变革和商业发展。王旭^①以美国为例,将交通运输的发展分为五次浪潮,伴随着每一次浪潮的到来,城市化的形式都有相应的改变。

第一次浪潮是海运港口运输时代。18世纪前由海运引起世界上大型商业中心在海港周围的兴起,构成城市化的起步阶段。第二次浪潮是内河运输时代。18世纪由天然运河承载着欧洲、美国工业革命的支柱力量,是区域城市化阶段。第三次浪潮是铁路运输时代。19世纪由铁路引起内地商品生产、交易迅猛增加,配送中心大量出现(美国芝加哥、亚特兰大)。铁路带动美国城市化进入鼎盛时期,具体表现是速度快、整体性强、城市空间变化大,以大机器工业为基础的近代工业城市渐居主导地位。第四次浪潮是汽车运输时代,是城市化向郊区扩展阶段。汽车的普遍使用,使人口流动更加灵活,城市的地域范围得以不断扩大,在市区以外的近郊和远郊,又形成很多分散的居民点。自此,郊区化开始成为一个有规律性的现象,单核城市向多中心发展,形成大都市区。1940年,美国将近一半人口居住在大都市区,出现又一个历史性的变迁。随之美国制造业和零售业重心都转向郊区,产业结构的空间布局发生了根本性变化。汽车在城市发展过程中打下了深深的烙印。在某种意义上,没有汽车,就没有今日美国的郊区化。第五次浪潮是航空时代,是大都市区进一步向大型化发展的阶段。现今美国出口货物大约54%采用空运方式,而14年前仅为46%,高科技公司比传统公司对空运的要求高50%,其分销中心都位于机场附近。

现代经济的发展对航空运输的便捷性特点非常重视,航空运输在一个区域经济社会发展过程中所起到的作用越来越大,其意义是其他任何一种交通运输方式都无法企及的。航空运输最重要的特性是快捷。航空运输缩短了一个城市与国内外其他地区的空间距离,也对最大限度地缩短认知和文化距离具有促进作用,有利于提高城市综合竞争力。同时,航空运输架设空中管道促进与全球各地的联系,促进国际化水平的快速提高,有效聚集海外要素向城市资源洼地流动和聚集,有助于提高城

^① 王旭. 空港都市区:美国城市化的新模式[J]. 浙江学刊, 2005(5).

市和地区的国际化水平。

在人类的历史长河中,任何交通运输方式的革命性变化都将对人类的经济增长、社会变迁和生活方式产生深远的影响。在我国的历史上,交通运输方式的变化导致一个地区或者城市兴衰的例子并不鲜见。国际上航空经济发展的历程表明,航空经济是伴随着航空运输方式的变化和技术进步尤其是新技术革命的浪潮而兴起的。

2. 全球化背景下产业空间发展规律

在20世纪70年代后期,新技术革命的兴起,突破了资源分布对生产力布局的严重限制,带动了大规模集成电路、微电脑、生物工程等一大批科技含量高的新兴产业的涌现。这类产业的产品一般都具有体积小、运量少、附加值大、单位产品承担运费的能力较强等优势,特别适合航空运输。尤其是高技术产品的发展速度快,变化频繁,产品生命周期短,竞争也非常激烈,如果新技术没有及时投入生产,没有及时将产品投放市场,占领市场,技术创新的效益就不能得到发挥,因此,对产品和原料的运输时间要求很高,从而对航空运输的依赖也很强,随着信息技术的发展,通信技术日益先进、成本日益降低,使得企业远程管理变得越来越方便。企业为追求利润最大化,在经济全球化的背景下,逐步将其各部门按照价值链进行分解,在全球范围内重新布局其生产体系。

战略管理、投资运营、研发设计等价值链的先导部门逐渐向世界性、地区性和区域性中心城市集聚,以获取人才和信息优势;产品制造环节向发展中国家转移,以降低生产成本;产品分销、客户服务向主要市场区集中,以获得市场信息,接近服务对象。这一过程,为区域发展提供了新的机遇和挑战。按照产业价值链的分解和专业化集聚规律,区域发展必须依托自身优势,占据高附加值环节,重点考虑地区运营中心、战略管理、销售服务管理以及研发等产业,并要在空间形成聚集化发展,通过聚集发展高端环节实现产业升级,产业结构的深加工化、全球经济一体化以及人民生活水平的提高,市场竞争加剧,使得具有时间约束的产品及生产方式在经济发展中比重越来越大。

全球化、以时间为基础的竞争都将居于主流,速度和便捷对新经济来说非常重要,航空商务迅速成为其符合逻辑的支柱。配合这种新的经济发展的模式,航空运输方式起到越来越重要的作用。在一些区域经济发达的机场,特别是国际性枢纽机场,已不再是传统意义上的机场。随着机场规模的扩大、客货运量的大幅增长及航线网络在全球的扩展,机场开始逐渐对其周边地区的土地利用模式产生影响。这种土地利用模式随着机场的集聚效应、扩散效应的加强开始发生变化,从而导致机场周边地区的经济结构、产业结构随之改变。各种经济发展资源向机场及其周边地区汇集,使得机场与其所在地区经济发展进一步融合,形成相互依托、相互促进、密不可分的统一体,进而出现了一种特殊的经济形态——即航空经济。

（二）航空经济理论的形成与发展

航空经济研究，最初只是以特定产业为研究对象。在经济学中，产业通常被定义为生产同一种（严格说来具有较强替代性）商品的企业集合，此时，产业与“市场”是同义词，因为只有为同一市场生产同类产品的企业才能构成同一个产业，而同一产业内的各个企业都是在同一市场上相互博弈，展开竞争并追求其最大化利润目标的。当然，这里的市场指的是狭义的局部市场，而非广义的一般市场。

因此，航空经济最初着重研究航空产业，包括航空产业组织、航空产业的规模经济、航空产业内企业间的竞争垄断关系，后来逐步被经济理论界扩展到航空产业结构、航空产业关联、航空产业政策等方面，并形成了相应的理论架构。航空产业结构理论，研究的是产业之间的相互关系及其演进的规律性；航空产业关联理论，研究的是从技术经济的角度来描述产业之间的关联性；产业政策理论，研究的是有关产业的结构政策、组织政策、技术政策、布局政策等方面的内容。随着航空经济研究的深化，航空经济的研究范畴逐步被拓宽，航空经济与区域经济的发展关系的研究越来越受到重视，航空经济也不再仅是一个产业概念，而是一个结合了区域、新经济地理的多层次的新经济形态。

从发展轨迹来看，航空经济理论的形成和发展大体经历了三个阶段，即萌芽阶段、案例实践研究阶段和理论深化阶段。

1. 萌芽阶段（1980 年以前）

从理论与实践的关系来说，航空产业经济理论的研究根源于社会分工的发展与新产业的不断产生。随着社会分工和社会化商品生产的发展，产业之间、产业内企业之间的关系日趋复杂，客观需要理论界对其运行规律进行研究。实际上，这种研究的需要早已随社会分工的深入演化而得到强化，理论界顺应这种客观需要也早已开始了其研究进程。

国际上航空经济发展的历程表明，航空经济是伴随着航空运输方式的变化和技术进步，尤其是新技术革命的浪潮而兴起的。在 20 世纪 70 年代后期，新技术革命的兴起，突破了资源分布对生产力布局的严重限制，带动了大规模集成电路、微电脑、生物工程等一大批科技含量高的新兴产业的涌现。这类产业的产品一般都具有体积小、运量少、附加值大、单位产品承担运费的能力较强等优势，特别适合航空运输。尤其是高技术产品的发展速度快，变化频繁，产品生命周期短，竞争也非常激烈，如果新技术没有及时投入生产，没有及时将产品投放市场，占领市场，技术创新的效益就不能得到发挥，因此，对产品和原料的运输时间要求很高，从而对航空运输的依赖很强，导致西方国家由此出现了航空工业布局模式，形成了众多的航空工业区。其间，航空经济研究也开始萌芽。美国著名航空专家金利·康维（McKinley Conway）就给出了航空综合体（Airport Complex）的概念，