

国内航空公司的经营成果与本钱、收入、运价分析

一、国内航空公司根本经营状况

1998-2001全行业生产经营情况

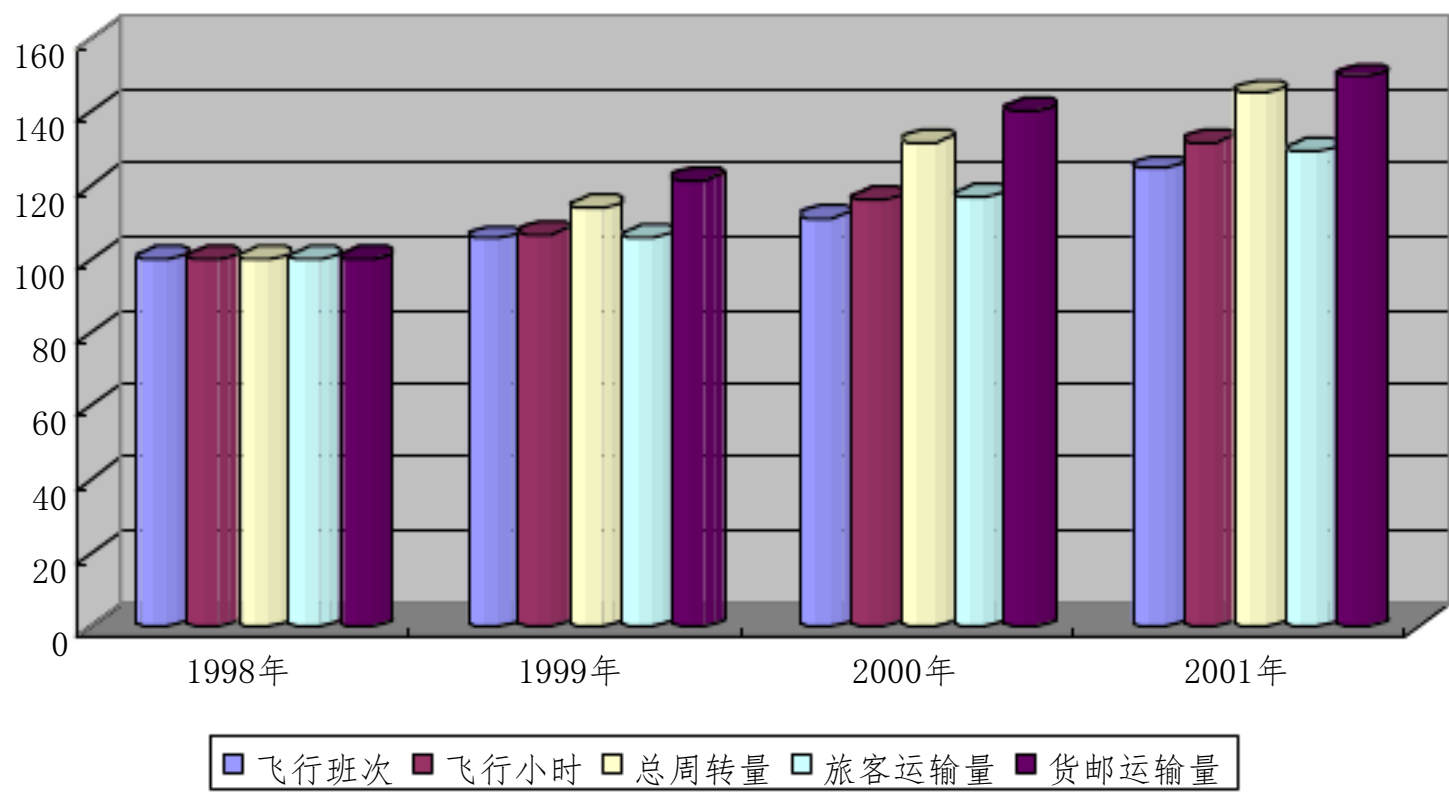
项 目	1998	1999	2000	2001
飞行班次	56681	59893	63101	70727
飞行小时	124173	132789	144338	163944
总周转量（万吨公里）	92973	106112	122500	135118
旅客运输量（万人）	5755	6094	6722	7455
货邮运输量（吨）	140055	170429	196712	209695
主营业务收入（万元）	5,628,544.	6,453,139.	7,063,829.	7,767,044.
主营业务成本费用（万元）	5,650,339.	6,333,490.	6,966,328.	7,511,353.
支出合计（万元）	6,159,214.	6,769,859.	7,431,737.	8,037,768.
主营业务利润（万元）	382,520.	749,006.	598,596.	710,529.
营业利润（万元）	-476,595.	-236,561.	-262,626.	-111,228.
利润总额（万元）	-347,776.	25,182.	-18,398.	36,260.

注：支出合计包括主营业务本钱费用、民航基金、税金及附加。

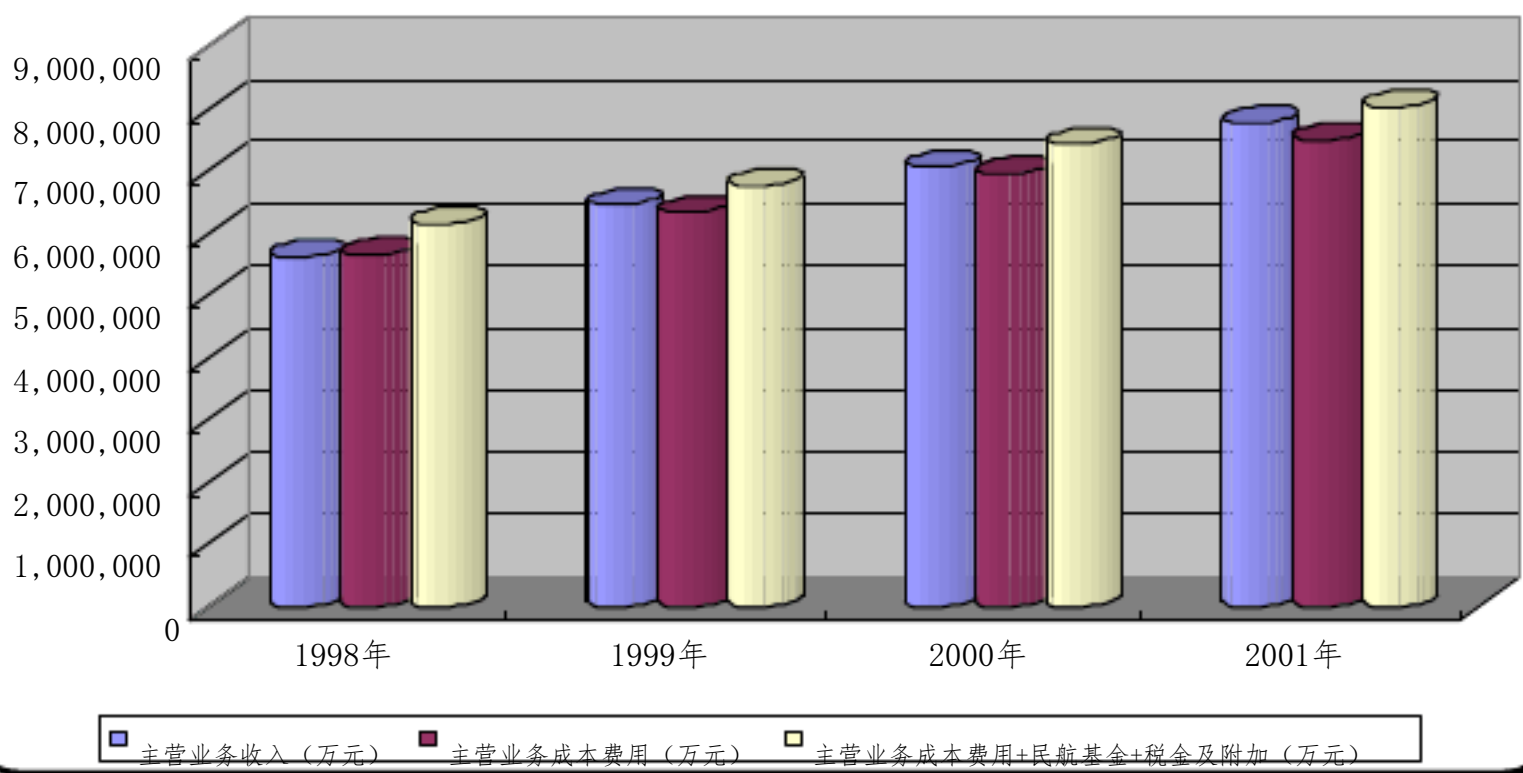
1999年-2001年全行业经营增长状况

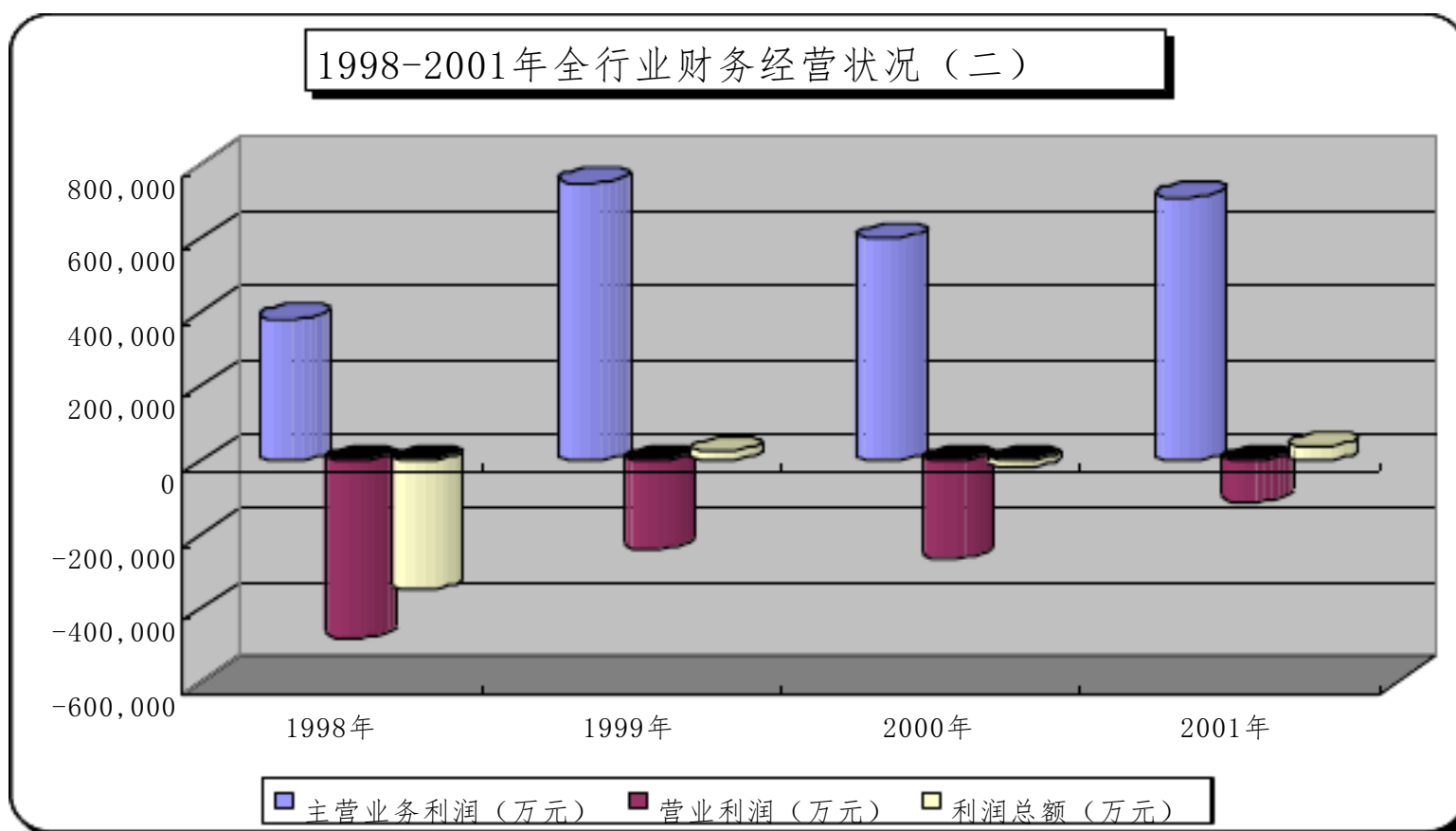
项目	1999年	2000年	2001年
飞行班次	5.7%	5.4%	12.1%
飞行小时	6.9%	8.7%	13.6%
总周转量（万吨公里）	14.1%	15.4%	10.3%
旅客运输量（万人）	5.9%	10.3%	10.9%
货邮运输量（吨）	21.7%	15.4%	6.6%
主营业务收入（万元）	14.7%	9.5%	10.0%
主营业务成本费用（万元）	12.1%	10.0%	7.8%
主营业务成本费用+民航基金+税金及附加（万元）	9.9%	9.8%	8.2%
主营业务利润（万元）	95.8%	-20.1%	18.7%
营业利润（万元）	50.4%	-11.0%	57.6%
利润总额（万元）	107.2%	-173.1%	297.1%

1998-2001年全行业生产经营指数（1998年=100）



1998-2001年全行业财务经营状况（一）





从以上的图表中，我们可得出以下几点结论：

1. 1998-2001 年间，民航全行业运输生产稳步增长，特别是货邮运输量增幅显著，成为带动全行业运输总周转量增长的新亮点。
2. 在此期间，民航运输企业的收入、本钱与运力、运量的增长趋势是根本一致的，变动的幅度均保持在合理的范围内。
3. 在此期间，通过民航全行业的共同努力，使收入的增长超过了本钱的增长，遏制住了 1998 年以来亏损进一步蔓延的局面，全行业经济效益状况逐步改善。尽管如此，全行业仍面临巨大的亏损风险。

二、国内航空公司本钱费用

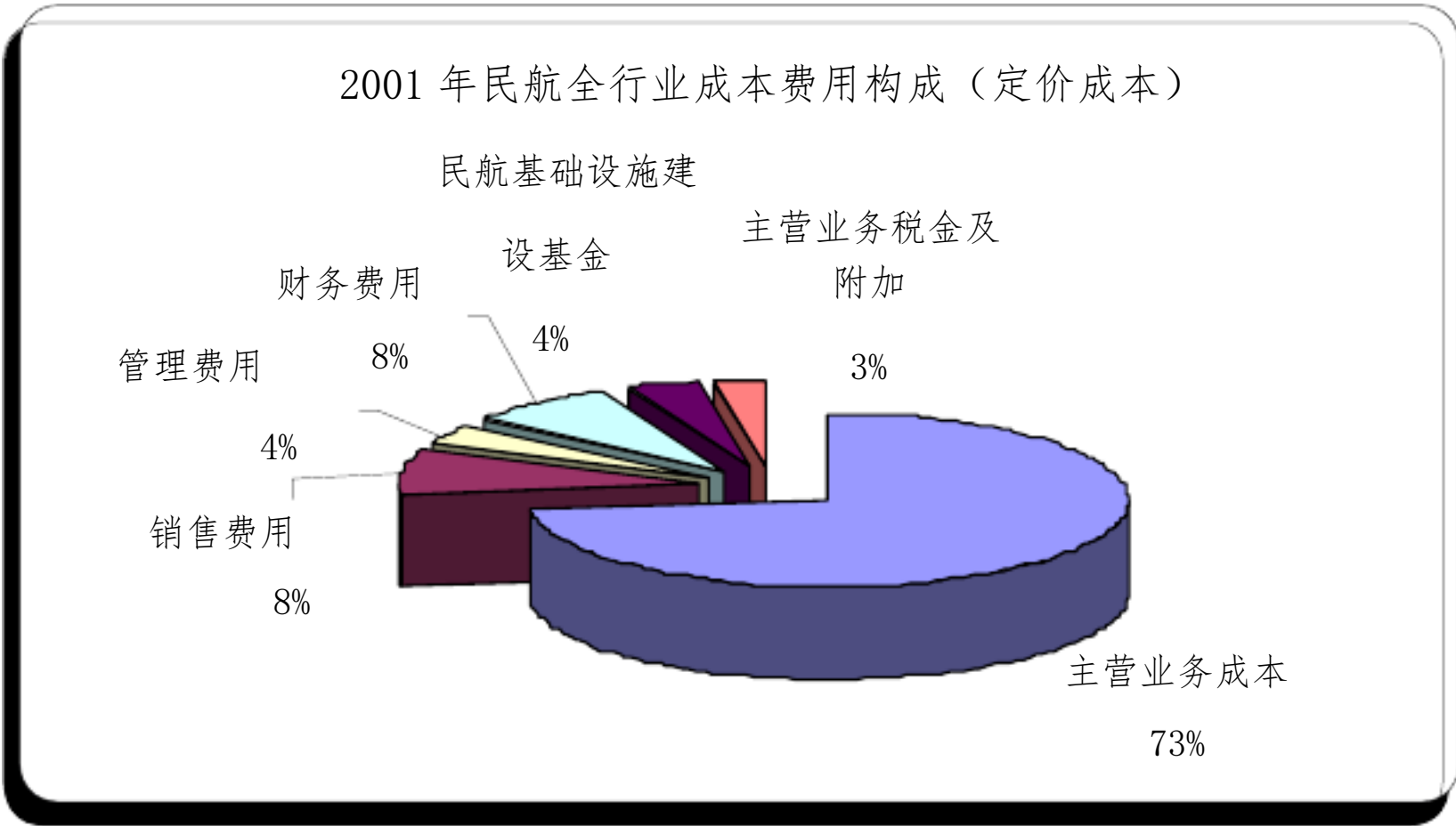
〔一〕本钱费用构成

目前我国航空公司的本钱费用可分为主营业务本钱与期间费用两大局部。航空公司的主营业务本钱是指航空公司的飞机在航班生产过程中发生的各种费用。航空公司的期间费用是指本期发生的、不能直接归入某种航线产品的各项费用,包括管理费用、

销售费用和财务费用。概括而言，航空公司的全部本钱费用包括：

航空公司本钱费用= 主营业务本钱+ 销售费用+ 管理费用+ 财务费用+ 主营业务税金及附加+ 民航根底设施建设基金

公式中前四项构成机型本钱的内容,后两项在利润表上表现为利润的减项，也是航空公司的支出。



2001 年全行业航空公司本钱费用构成比例如上图所示，其中：

管理费用。包括管理人员的工资和福利费、折旧、制服费、工会费、业务招待费、房产税、土地使用税、车船使用税、印花税、技术转让费、无形资产摊销、职工教育费、劳动保险费、坏帐损失等。

销售费用。一是航空公司销售部门的费用，以及驻国内外办事处的费用。包括航空公司本部售票处和派驻国内外销售机构人员的工资、福利费、制服费、业务费、广告费、运输费、保险费、租赁费、票证印刷费、驻外交际费、差旅费等。二是客货代理手续费。

财务费用。包括利息支出净额〔利息支出减利息收入〕、汇兑净损失〔汇兑损失减汇兑收益〕、金融机构手续费、调剂外汇手续费等。

主营业务税金及附加。此工程反映的是航空公司根据实现收入的一定比例计提的营业税、城建税和教育附加总额。

民航根底设施建设基金。根据国家财政部的规定，航空公司要按照收入的一定比例来计提上缴民航基金，但为了保证收入核算的完整性，单列一项“转作民航基金”工程作为收入扣减，来反映应上缴国家的民航基金数。

〔二〕主营业务本钱构成

航空公司的主营业务本钱由直接营运费和间接营运费构成。

直接营运费。包括空地勤人员工资奖金津贴及补贴、福利费、制服费、航空油料消耗、航材消耗件消耗、高价周转件摊销、飞机发动机折旧费、飞机发动机修理费、飞机发动机保险费、经营租赁费、国内外机场起降效劳费、国内外餐饮供给品费、飞行训练费、客舱效劳费、行李货物邮件赔偿、其他直接营运费。

间接营运费。主要是保证飞机平安正常飞行及维修管理部门发生的费用。

2001年全行业成本费用排序图

Rank	Item	Percentage
1	航空油料消耗	20.3%
2	折旧费	11.2%
3	财务费用	11.0%
4	销售费用	8.4%
5	租赁费	7.9%
6	修理费	7.0%
7	基建费	6.1%
8	运营金	3.9%
9	管理费用	3.7%
10	供应费	3.6%
11	周转税金	3.5%
12	摊附及	3.4%
13	加贴和	2.7%
14	补贴	2.2%
15	运费	2.0%
16	消耗件	1.1%
17	飞行消耗	0.8%
18	保险费	0.7%
19	福利费	0.3%
20	客舱服务	0.1%
21	制服费	0.1%
22	制件费	0.1%
23	赔偿费	0.0%

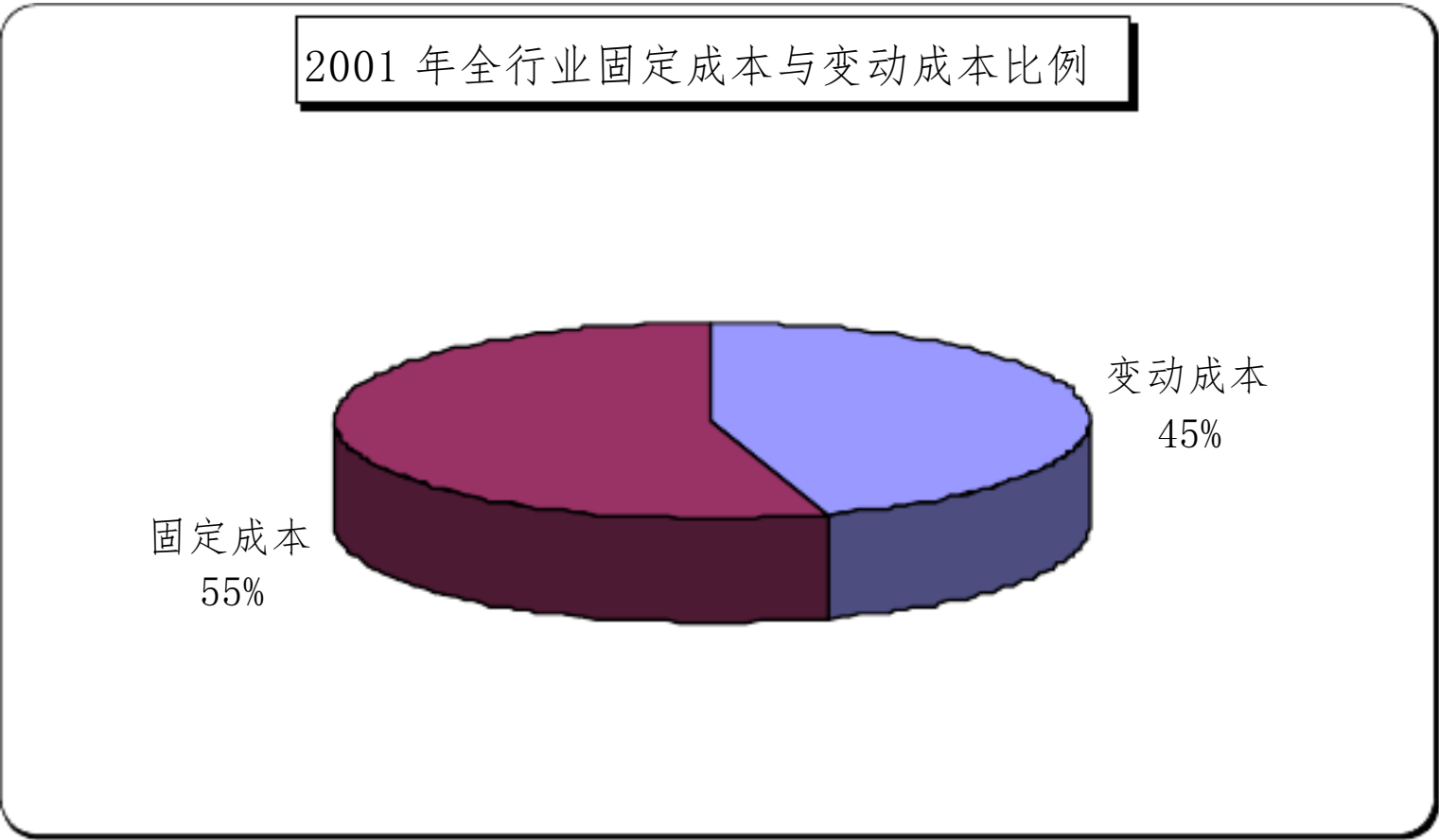
（三）航空公司的固定本钱和变动本钱

根据航空公司本钱费用与业务量的相互关系,可将航空公司的本钱费用划分为: 固定本钱和变动本钱。

固定本钱是指在相关范围内，与业务量变动无直接因果关系的本钱。如主营业务本钱中的空地勤人员工资奖金津贴及补贴〔固定发放局部〕以及计提的福利费、空地勤制服费、高价周转件摊销、飞机发动机折旧费、飞机发动机大修费、飞机发动机保险费、经营租赁费〔指以月为计算单位的经营性租赁费，如果租赁协议中签定的租赁协议按飞行小时计收，那么将其列入变动运输本钱〕、飞行训练费、其他固定发生的直接营运费、间接营运费；销售费用中除航空公司支付给代理人费用之外的全部费用，包括航空公司本部售票处和派驻国内外销售机构人员的工资、福利费、制服费、业务费、广告费、运输费、保险费、租赁费、票证印刷费、驻外交际费、差旅费等；以及管理费用和财务费用等。

变动本钱是指在相关范围内，与业务量的变动成一定比例关系的本钱费用。如航空油料消耗、航材消耗件消耗、国内外机场起降效劳费、国内国际航线餐饮及供给品费、电脑订座费、销售

代理手续费和飞行小时费等。



2001 年全行业固定本钱和变动本钱的比例说明，高固定本钱是航空公司高本钱运营的重要原因。高固定本钱意味着即使航空公司停止运营，仍有占全部本钱 55% 的固定本钱需要负担。因此，在较短的经营期间内，航空公司除保证运营收入高于可变本钱外，还应尽可能地多生产，以补偿固定本钱。

〔四〕航空公司的不可控本钱和可控本钱

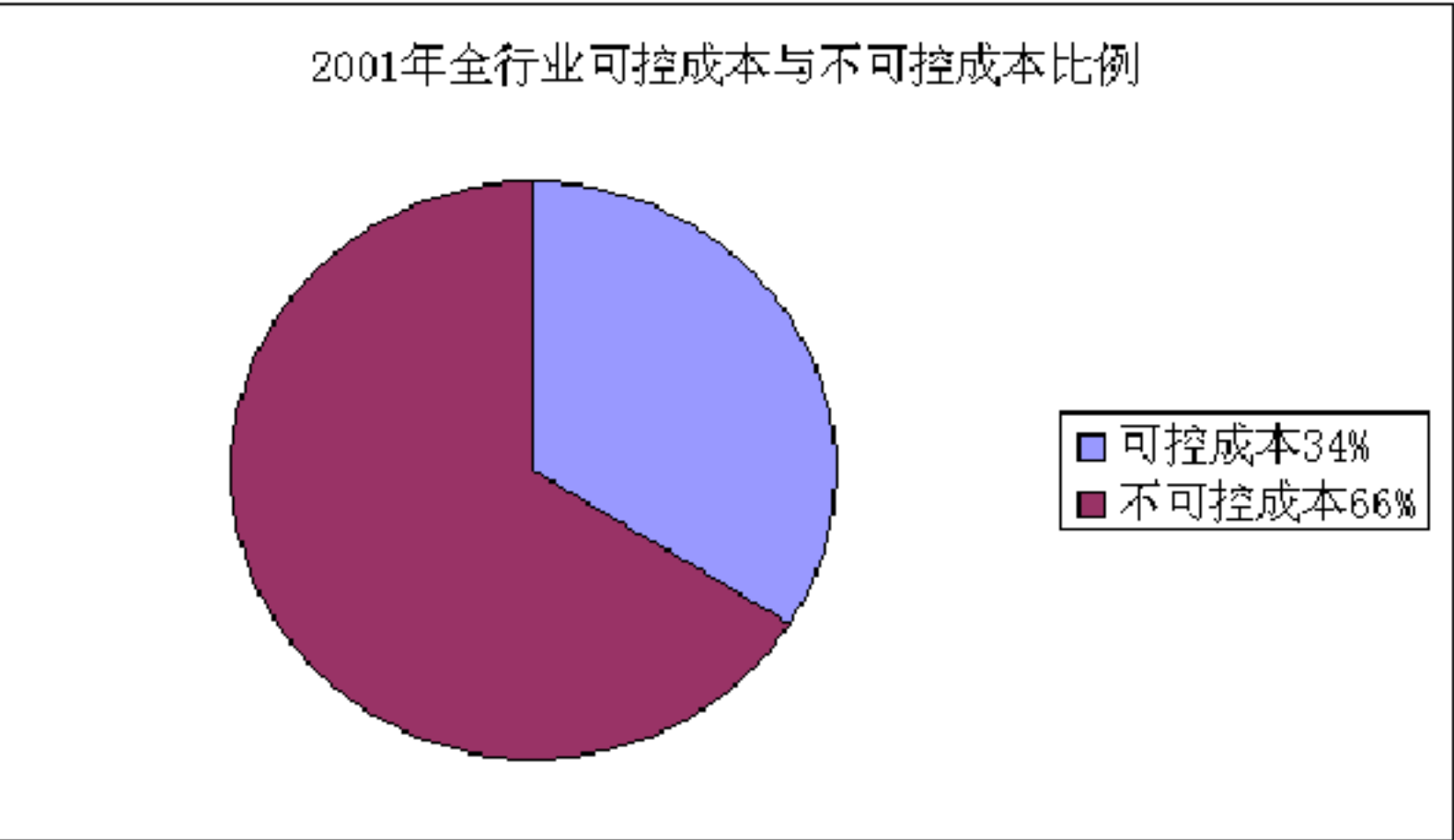
根据航空公司对本钱费用的可控程度，可将航空公司的本钱费用划分为不可控本钱和可控本钱。

航空公司的不可控本钱是指在相关范围内，与航空公司非可控因素相关的本钱费用。如与非航空公司可控的航油价格相关的航空油料消耗、与航空公司非可控的购置飞机关税和增值税相关的飞机、发动机折旧费、经营性租赁费、高价周转件摊销、飞机发动机保险费、国内外机场起降效劳费、计算机电脑订座费等。

航空公司的可控本钱是指在相关范围内，与航空公司的经营管理相关的本钱费用。如工资、奖金、津贴和补贴、福利费、制服费、国内国际航线餐饮供给品费、飞行训练费、客舱效劳费、

其他直接和间接运营费，以及管理费用、财务费用、销售费用中的很大一局部。

将航空公司的本钱划分成可控和不可控的标准并不是一成不变的。例如在销售费用中，航空公司给代理人的费用一般采用累进代理费率制¹，其根底局部是按国家规定的固定比例支付给代理人，这一局部是航空公司不可控的费用，而销售额超过一定量以后的代理费虽是由航空公司自己确定，但还要受市场竞争的影响，这一局部的费用性质难以准确界定。在航空公司的本钱费用中还有不少类似性质的本钱费用工程，在此不一一列举。根据较为保守的计算，2001 年全行业的可控本钱和不可控本钱的比例如下图。



从图中我们看到，在航空公司的本钱费用中，最多只有三分之一的本钱费用是与航空公司的经营管理相关的，另三分之二的本钱是航空公司不可控本钱。航空公司要降低本钱，除自身努力外，还需要借助外界力量。如给航空公司用油一定的价格优惠政

¹ 累进代理费率制：一般情况下，航空公司按固定比例支付代理手续费。但为鼓励代理人多销售，代理人销售额越大，航空公司会相应提高代理手续费标准。

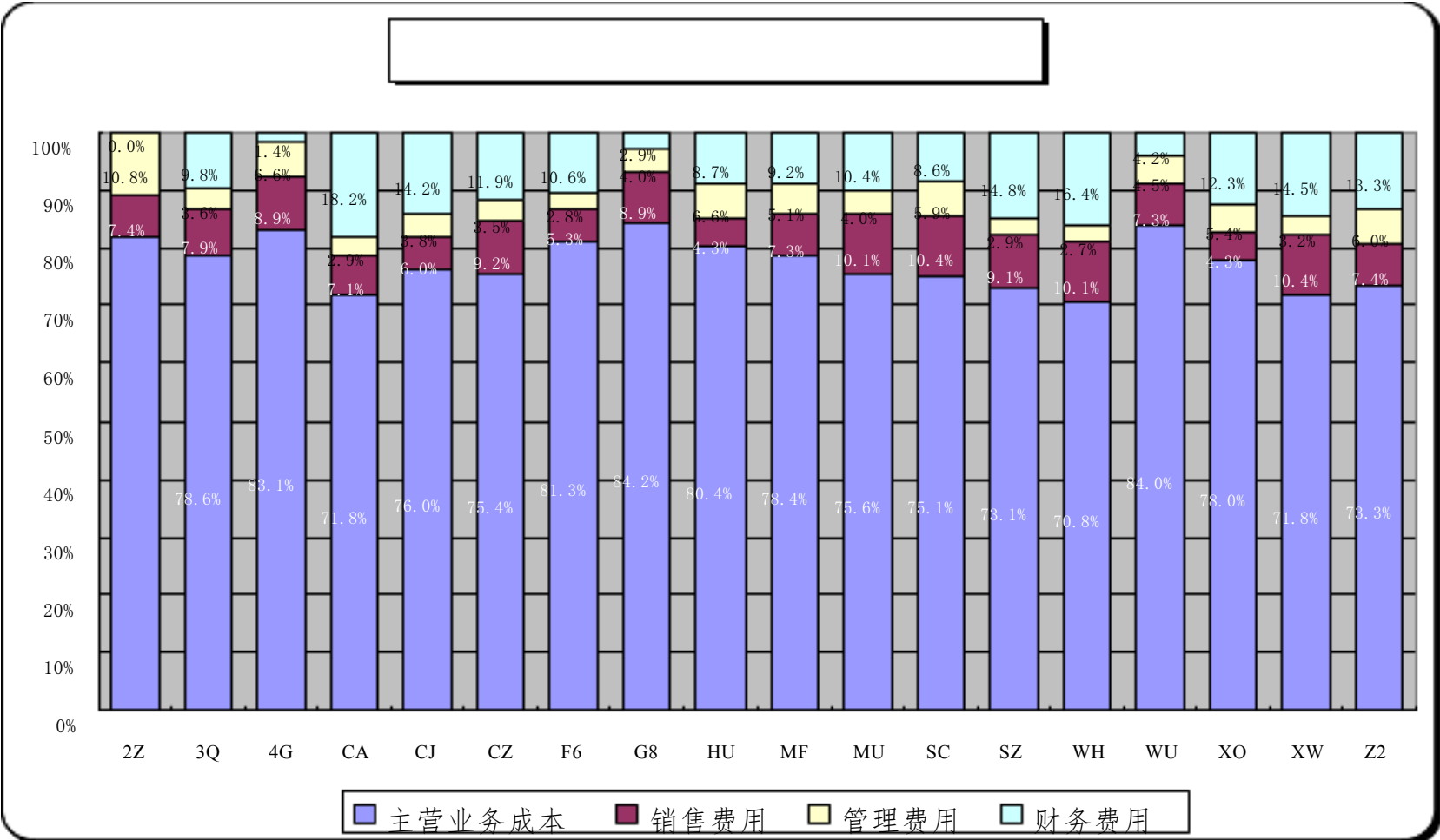
策，或购置飞机的关税及增值税优惠政策等，将对航空公司降低本钱产生积极作用。

三、国内航空公司本钱状况
〔一〕本钱结构及合理性

1999-2001 年全行业本钱费用及构成比例

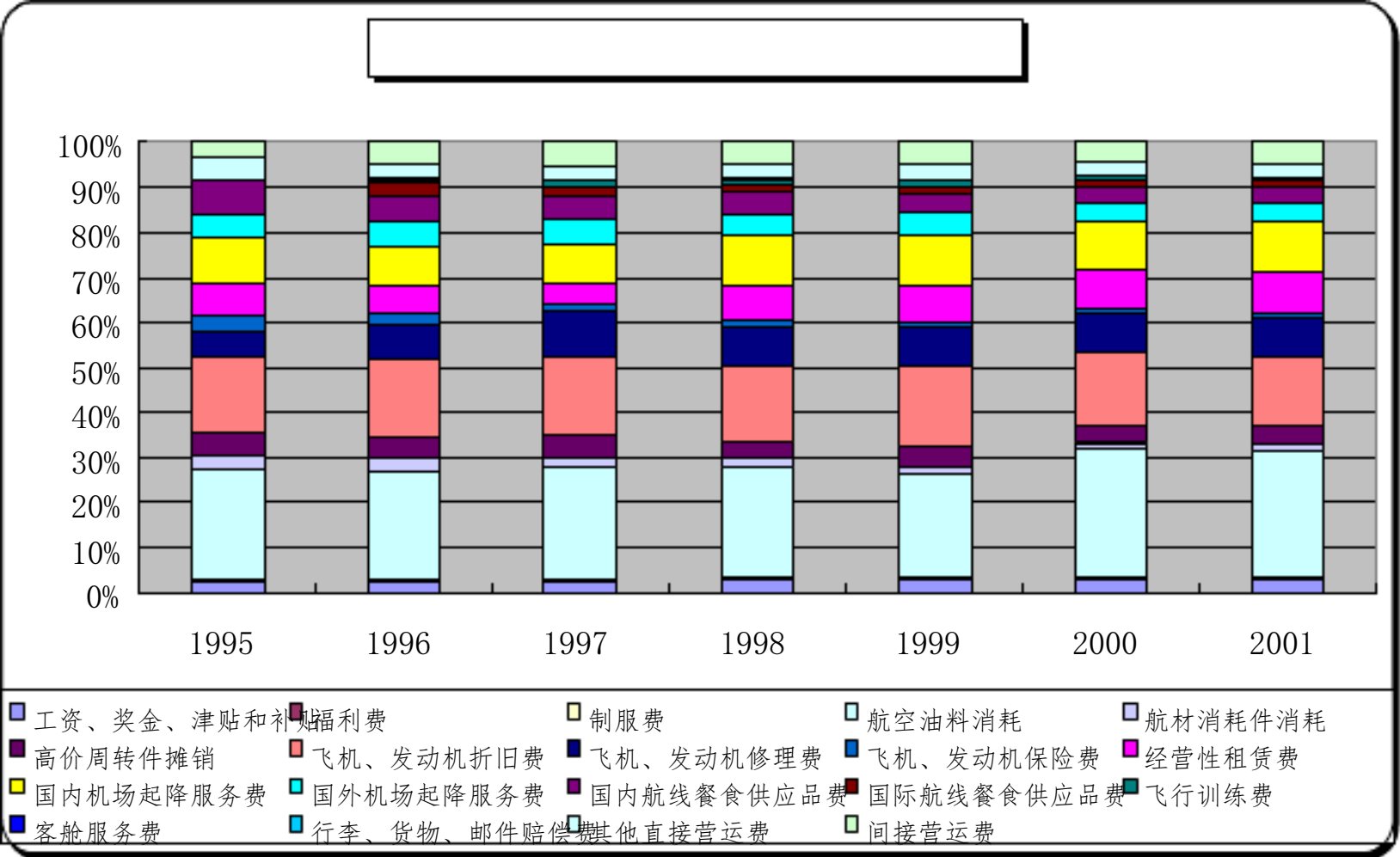
	1999 年		2000 年		2001 年	
	本钱费用 (万元)	百分比	本钱费用 (万元)	百分比	本钱费用 (万元)	百分比
主营业务本钱	4,432,508.99	74.9%	5,254,748.27	77.3%	5,800,201.80	78.5%
销售费用	489,595.96	8.3%	600,950.42	8.8%	631,297.61	8.5%
管理费用	217,797.25	3.7%	245,044.42	3.6%	290,289.06	3.9%
财务费用	778,329.37	13.2%	697,638.68	10.3%	663,060.03	9.0%
总本钱费用	5,918,231.57	100.0%	6,798,381.79	100.0%	7,384,848.50	100.0%

从上述表中我们看到，1999-2001 年全行业的本钱费用构成比例根本保持稳定。主营业务本钱和“三项费用”在总本钱费用中的这种相比照例关系，既反映了全行业的平均状况，也是各民航运输企业主营业务本钱与各项费用之间比例关系的真实表达。



图中航空公司代码，2Z：长安航空公司，3Q：云南航空公司，4G：深圳航空公司，CA：国际航空公司，CJ：北方航空公司，CZ：南方航空公司，F6：中航浙江航空公司，G8：长城航空公司，HU：海南航空公司，MF：厦门航空公司，MU：东方航空公司，SC：山东航空公司，SZ：西南航空公司，WH：西北航空公司，WU：武汉航空公司，XO：新疆航空公司，XW：新华航空公司，Z2：中原航空公司。

从图中可以看出，运输企业本钱费用构成具有相似性，说明目前民航运输本钱费用的构成比例，在当前经营环境下具备一定的合理性。



1995-2001年全行业主要主营业务成本项目比例

项 目	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年
飞机、发动机折旧、修理、保险及经营性租赁费	33.54%	33.54%	33.54%	35.19%	36.10%	34.66%	34.20%
航空油料消耗	24.30%	24.18%	24.88%	24.36%	22.59%	28.23%	27.58%
机场起降服务费	14.76%	14.70%	14.27%	15.58%	16.26%	14.79%	14.98%
高价件及航材消耗	8.32%	7.56%	7.44%	5.53%	5.81%	5.57%	6.11%
餐食供应品费	7.64%	8.00%	7.05%	6.20%	5.39%	4.82%	4.81%
工资、奖金、津贴、补贴、福利和制服费	2.10%	2.72%	2.71%	3.45%	3.64%	3.32%	3.40%
其他	8.65%	9.35%	10.10%	9.70%	10.20%	8.61%	8.92%
主营业务成本	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

从对全行业主营业务本钱构成的比照分析中，我们同样可以看到，在 1995 —2001 年期间，主要主营业务本钱工程比例根本稳定，变化幅度很小，这进一步说明民航运输企业本钱结构的合理性。

民航运输企业的本钱结构呈现稳定的特征的原因是：

· 经营环境制约航空公司本钱水平

航空公司上游生产环节的本钱水平和经营环境对航空公司的本钱影响极大,航空公司的本钱控制空间受到外部经营环境的很大制约。如:航油价格、机场起降费标准、关税及增值税水平、国家对民航根底设施的政府投入等因素,对航空公司的本钱水平有重要影响。具体表现为:〔1〕2000 年以来,我国航油价格比国际水平高 400—800 元/吨;〔2〕对短期内国内并不能生产的大型飞机,征收保护性关税;〔3〕很多国家对航空公司免征营业税,我国没有免征;〔4〕航空公司交纳用于补充国内机场建设投入的民航根底设施建设基金,加重了航空公司社会负担。

2. 技术壁垒²制约国内公司的本钱水平

民航运输工具的高技术性,决定了航空公司的主要生产资料多是通过进口方式取得。由于国内航空公司普遍规模较小、资产负债率高,航空公司的飞机大多是以融资租赁³或经营性租赁⁴方式取得,飞机的拥有本钱⁵普遍高于国际大型航空公司。虽然国内能够生产“运七”和“新舟 60”民用飞机,但能提供的实际运力在全行业所占份额很小,绝大多数运力是由国外进口飞机提供的,这种现状导致飞机折旧和租赁费用在国内航空公司本钱费用中所占比例较高。与此同时,飞机机载设备〔通讯、监控、座椅、娱乐、厨房、行李舱等〕、飞机及发动机大修、绝大局部的飞机器材和消耗件、特种车辆、计算机系统〔订座、分销〕、甚至是机上餐车和工装设备,由于技术性和经济性的问题,也多是

² 技术壁垒:此处指其他国家限制向我国转让飞机制造相关技术。

³ 融资租赁:此处指飞机制造商向航空公司提供贷款,用于购置飞机,飞机产权归航空公司所有的一种方式。

⁴ 经营性租赁:此处指航空公司向飞机制造商或其他航空公司租用飞机,飞机产权不变的一种方式。

⁵ 飞机拥有本钱:此处指航空公司为获得飞机产权或使用权而付出的本钱。

这些因素都使航空公司固定本钱所占比例较高，且呈刚性特征。

3. 航空公司节支降耗空间有限

近几年，国内航空公司通过加强管理，本钱水平呈现降低趋势。以国航为例，1999 —2001 年间，可用吨公里本钱降低13.8%。其中，平均每飞行小时的维修本钱降低了 20% 、餐食本钱水平降低了 22% 、单位销售费用降低了 15.6% ，使不可控本钱占全部本钱的比重上升了 6.6 个百分点。这意味着航空公司本钱的可控空间进一步缩小。由于航空公司可控本钱所占比例较小，即使航空公司通过加强企业管理和本钱管理，降低可控本钱，也很难对航空公司本钱结构产生显著的影响。同时，为了维持运营生产活动的正常进行，可控本钱不可能无限制地降低，这使得航空公司通过自身努力节支降耗的空间更加有限。

〔二〕 本钱费用与水平及其影响因素

1. 近三年全行业和“三大集团” 本钱状况

1999-2001 年全行业总本钱费用及水平

工程	1999 年	2000 年	2001 年
总本钱费用〔万元〕	5918232	6798382	7384849
吨公里本钱费用水平〔元/吨公里〕			
可用吨公里本钱费用水平〔元/可用吨公里〕	3.01		
客公里本钱费用水平〔元/客公里〕			
可用座公里本钱费用水平〔元/可用座公里〕			

1999-2001 年“三大集团”总本钱费用及水平

工程	1999 年	2000 年	2001 年
总本钱费用〔万元〕	3208761	3589957	3732435
全本钱= 总本钱费用+ 基金+ 税金及附加〔万元〕	3273698	3793841	3961266
吨公里本钱费用水平〔元/吨公里〕			
可用吨公里本钱费用水平〔元/可用吨公里〕		0	
客公里本钱费用水平〔元/客公里〕			
可用座公里本钱费用水平〔元/可用座公里〕			
吨公里全本钱费用水平〔元/吨公里〕			
可用吨公里全本钱费用水平〔元/可用吨公里〕			
客公里全本钱费用水平〔元/客公里〕			
可用座公里全本钱费用水平〔元/可用座公里〕			

从 1999-2001 年的全行业和“三大集团”的总本钱费用及水平的比较分析中发现，近三年全行业与“三大集团”的总本钱及单位本钱都呈现出不同的变化趋势。从全行业看，总本钱逐年增加，单位本钱的_{变化规律不明显}；而“三大集团”在这三年中虽然总本钱没有形成有规律的变化，但各项单位本钱在此期间却出现了一致的下降趋势，这反映出“三大集团”的增长方式正逐步从粗放型向集约型转变，生产率不断提高，规模效益逐步显现。

2. 影响航空公司本钱费用的因素

航空公司的本钱费用受多种多样的因素影响：有些因素是长期的，有些因素是短期的；有些因素是航空公司可控的，有些因素是非航空公司可控的。分析影响航空公司本钱费用因素的目的，就是要在一定的时期内，在特定环境中，保证在不显著影响产品质量的前提下，有针对性的采取措施降低本钱，确保航空公司本钱优势和保持较低的运价水平。

规模、范围和密度经济性

以规模求效益是很多企业降低本钱的必然选择。美国航空运输业放松管制后，航空公司的规模越来越大、数量日益减少的现象，使很多人认为航空公司有极强的规模经济性——规模越大，本钱越低，效率越高，企业的竞争力越强。然而，当我们仔细观察大规模航空公司成功的原因时发现，从严格的经济学意义上讲，规模本身并不是大航空公司取胜的关键。由航空公司规模扩大后带来的其他方面的好处，才是大航空公司制胜的法宝。

经济学意义上的规模经济性，是指生产投入要素成倍地增加后，产出量增加的倍数大于投入要素增加的倍数。此时，单位产品的本钱将随着企业规模的扩大而减少。规模经济性的产生是分工和专业化的结果，是大规模采购带来的好处。

航空公司扩大机队规模时，如果选择同一机型或同系列机型，那么会获得明显的机队规模经济性。同时，航空公司规模扩大以后，无论在购置飞机、采购航油或是在与销售代理讨价还价时，都有更大的市场争价能力。理论上这些规模优势应该直接或间接地从本钱上表达出来。然而，当国外航空运输专家对不同规模的航空公司本钱进行实证研究分析时发现：与小规模航空公司相比，大规模航空公司并没有本钱优势，反而是规模小的航空公司通常本钱较低。从国内航空公司的本钱状况也可略见一斑。因此，有些航空运输专家声称：航空业并不具有严格的经济学意义上的规模经济性，当航空公司用相同的机型经营类似的航线时，大公司和小公司的本钱相差无几。这一结论是美国放松管制航空运输业的重要理论依据。因为只有不具有规模经济性的行业，才有可能让小企业和大企业同台竞争。否那么，让小企业参与竞争，就是对稀缺资源的浪费，这不符合政府管理行业的一般原那么。

虽然航空公司没有从规模上得到本钱优势，但规模扩大了以后确实有很多好处。对此，国外航空运输专家用范围经济性和密度经济性来概括。所谓范围经济性是指航空公司的规模扩大以后，航线网络有更广的辐射范围，此时航空公司的常旅客方案将对旅客产生更强的吸引力，航空公司的广告和推销能在更多航线上产生效力。在大航空公司采用中枢式航线网络⁶时，每增加一条航线，就将成倍地增加通航点，甚至在特定机场或地区形成垄断，并且获得经营上的经济性。显然，这种经济性未必能从本钱上表达出来。

所谓密度经济性是指，当某一航空公司在特定航线上的航班密度到达一定程度时，其市场的占有率将超过运力的占有率，以此可获得更强的市场竞争地位和更高的经济效率。

综上所述，航空公司的规模经济性、范围经济性和密度经济性都对本钱有所影响，但并不是所有的因素都会使本钱降低，有些因素还会使本钱上升。比方，航空公司的中枢辐射网络结构，使航空公司的平均航距缩短，使用机型座级降低，增加了航空公司的运营本钱。因此，大航空公司并不具有本钱优势，而其他一些因素能对航空公司的本钱产生更显著的影响。

● 航线长度和网络结构

随着运输距离的增加，航空运输的总本钱将随之上升。但绝大局部本钱发生在飞机的起降过程中，巡航时间⁷的增加并不会造成总本钱的成比例增加。因此航线越长，单位本钱越低。事实也证明，特定航空公司的单位本钱水平首先由其平均的航段距离

⁶ 航线结构主要分为两种：一是各城市直接与其他城市通航，称为直线式航线结构；二是以中心城市为枢纽，临近城市通过中心城市中转，称为中枢式、枢纽式或辐射型航线结构。

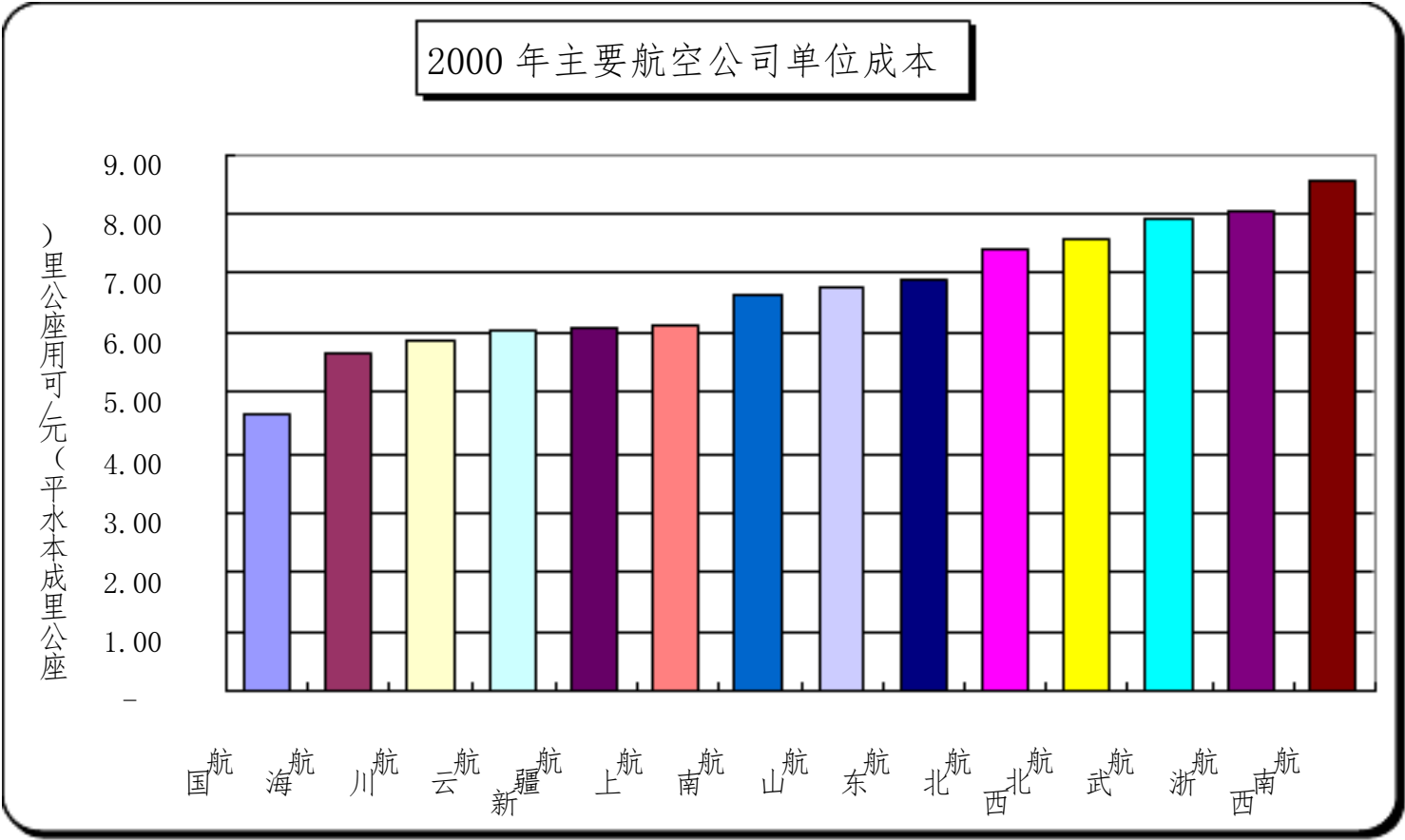
⁷ 指飞机起飞上升到预定高度后，至开始从预定高度下降前，正常水平飞行的时间。

所决定。所以在分析比照不同航空公司的本钱水平时，一般应在平均航段距离接近的航空公司间进行比较，或应该在考虑了航段距离对本钱的影响后再做分析比较。否那么，分析的结果往往不具可比性，导致结论的偏差。

航空公司主要有两种航线结构形式：一是直线式航线结构；二是中枢辐射式航线结构。目前，绝大多数欧美骨干航空公司采用中枢辐射式航线网络结构。之所以如此，是因为中枢辐射型航线结构在帮助航空公司取得竞争优势、获得垄断地位上有不可替代的作用。

但相对于直线式航线结构，中枢辐射航线结构并不具备本钱上的优势。中枢航线结构使航段平均距离缩短，而旅客的平均飞行距离增加，同时使航空公司机队中小飞机的比例上升，枢纽机场的拥挤使飞机的利用率下降。这些都使采用中枢航线结构的航空公司运营本钱上升。从下表可以看出，在美国骨干航空公司中，采用直线式航线网络的美国西南航空公司的运营本钱最低。当然其中的原因是多方面的，但航线网络结构本身会对运营本钱造成显著的影响，已成为国外航空运输界的共识。

	单位成本				经营成本		单位收入		客座率
航空公司	美分	排名	% 变化	排名	% 变化	排名	美分	排名	百分比
合众	12.37	1	-0.4	11	4.4	10	13.75	1	73.50
美联航	8.82	6	1.3	5	5.0	8	10.19	2	70.10
三角	8.94	5	0.2	10	4.7	9	10.17	3	72.68
大陆	8.97	4	1.4	4	10.6	3	10.15	4	74.00
阿拉斯加	8.74	7	5.4	2	10.0	4	10.05	5	69.80
环球	9.38	2	0.9	7	1.2	11	9.71	6	78.00
美西北	8.47	8	-7.0	12	-0.9	12	9.52	7	76.20
美西南	7.46	9	0.4	9	11.0	2	9.43	8	73.10
美利坚	9.31	3	0.6	8	7.2	7	9.28	9	71.54
美国西方	7.40	11	1.0	6	8.1	5	8.77	10	69.00
Amtran	6.98	12	14.4	1	18.9	1	7.82	11	80.01
加拿大	7.46	10	2.7	3	7.4	6	6.47	12	72.40



国内航空公司航线网络结构和平均航线距离也是航空公司平均本钱的决定因素,而航空公司本身的规模、管理水平和经营策略给平均本钱带来的影响并不十分显著。

● 飞机利用率

飞机的利用率是衡量飞机利用程度的指标。由于飞机有超过一半的本钱是固定本钱,航空公司飞机利用率越高,获得的收益

就越多。当航空公司提高飞机利用率时，本钱中只有可变的局部会随之增加。因此，飞机的利用率越高，航空公司运营的总本钱就越高，但由于固定本钱能在更多的飞行小时中分摊，单位本钱就会随着飞机利用程度的提高而降低。

● 生产要素价格〔包括飞机、航材、人工、航油、起降、航路、地面效劳等的市场价格〕

从航空公司本钱构成的角度来看，航空公司本钱是各生产要素价格和使用数量乘积之和。因此，各生产要素价格的上下将在很大程度上影响航空公司的本钱水平和本钱结构。

众所周知，相对于兴旺国家，国内航空公司的人员工资水平和劳动力本钱在总本钱中的比重均很低。人员工资水平不会对本钱构成产生大的影响。

与此相对照，国外航空公司人员的工资水平很高，劳动力本钱是总本钱中的最大构成局部——占三分之一左右。如果国外航空公司能采取一定手段，在降低劳动力本钱上有所作为，国外航空公司的总本钱水平就能明显降低。

除人员工资水平明显低于国外航空公司外，国内航空公司使用的其他生产要素的价格根本都是国际化的。如飞机的购置和租赁价格，航材和专业设备的购置价格，国际航线的起降费、地面效劳费和航路使用费等。并且一些重要的生产要素的使用价格都高于国外水平，如航油价格、飞机的使用价格〔指飞机购置价格加上关税、增值税〕、航材的使用价格等。

● 航空公司基地所在地

航空公司生产投入要素价格⁸与基地所在地密切相关。虽然航空公司的运营本钱中有很多生产要素的价格是国际化的，如飞

⁸。生产投入要素价格：此处指航空公司为获得主要生产资料、劳动力和资金所支付的费用。

机的购置和租赁价格受世界飞机销售和租赁市场供求关系的影响，航油的价格也随特定时期世界石油市场的价格和特定地区相关政策上下波动。但是，还有许多投入要素的价格与基地所在地的经济开展水平紧密相连。其中，劳动力的工资水平就是最具代表性的，很大程度上决定于基地所在地的经济开展水平。

此外，航空公司基地所在地的不同对合理配置资源也有很大影响。例如，美国西北航空公司在日本建立基地的目的之一，就是为了更合理的利用机组人员的法定工作时间，提高劳动生产率，降低人工本钱。

● 要素生产率

在投入要素价格既定的条件下，航空公司本钱是投入要素数量的函数，此时航空公司的本钱取决于各投入要素的数量。而特定产出所对应的投入要素数量又取决于各要素的生产率即生产量与特定投入要素数量的比值)。所以普遍而言，要素生产率越高，生产本钱就会越低。然而，由于各生产要素在总本钱构成中所占的比重不同，各要素生产率提高后对总本钱的影响程度就有很大的差异。劳动生产率是我们常用的衡量要素生产率的指标，但如果人工本钱在总本钱中所占比例不高，就无法从劳动生产率的上下中正确判断企业的生产效率。因此目前国际上衡量要素生产率的公认指标，是全要素生产率〔指综合考虑劳动力、设备利用而计算的生产效率〕，它能够更全面地衡量所有投入要素的生产效率。

● 产品质量

与其他行业一样，产品的本钱往往与产品的质量成正比。航空公司的产品质量越高，意味着飞机的平安性越好、航班的便利性更强、航班的正点率更高、从购置机票至完成航空旅行的全过程更顺畅、航空旅行过程中的效劳更细致、周到。显然，这些都

有赖于先进的机型、足够的航班频率、可靠的组织管理、合理的流程设计、训练有素的员工来保证。这一切，往往都需要以更高的本钱为代价。

● 战略性低本钱经营

近年来，在欧美航空运输市场，实行低本钱经营战略的航空公司所占的市场份额显著增长。特别是美国“9·11”事件以后，低本钱航空公司更是大行其道，其开展大有锐不可挡之势。低本钱经营战略已成为航空公司争相研究并效仿的经营战略。

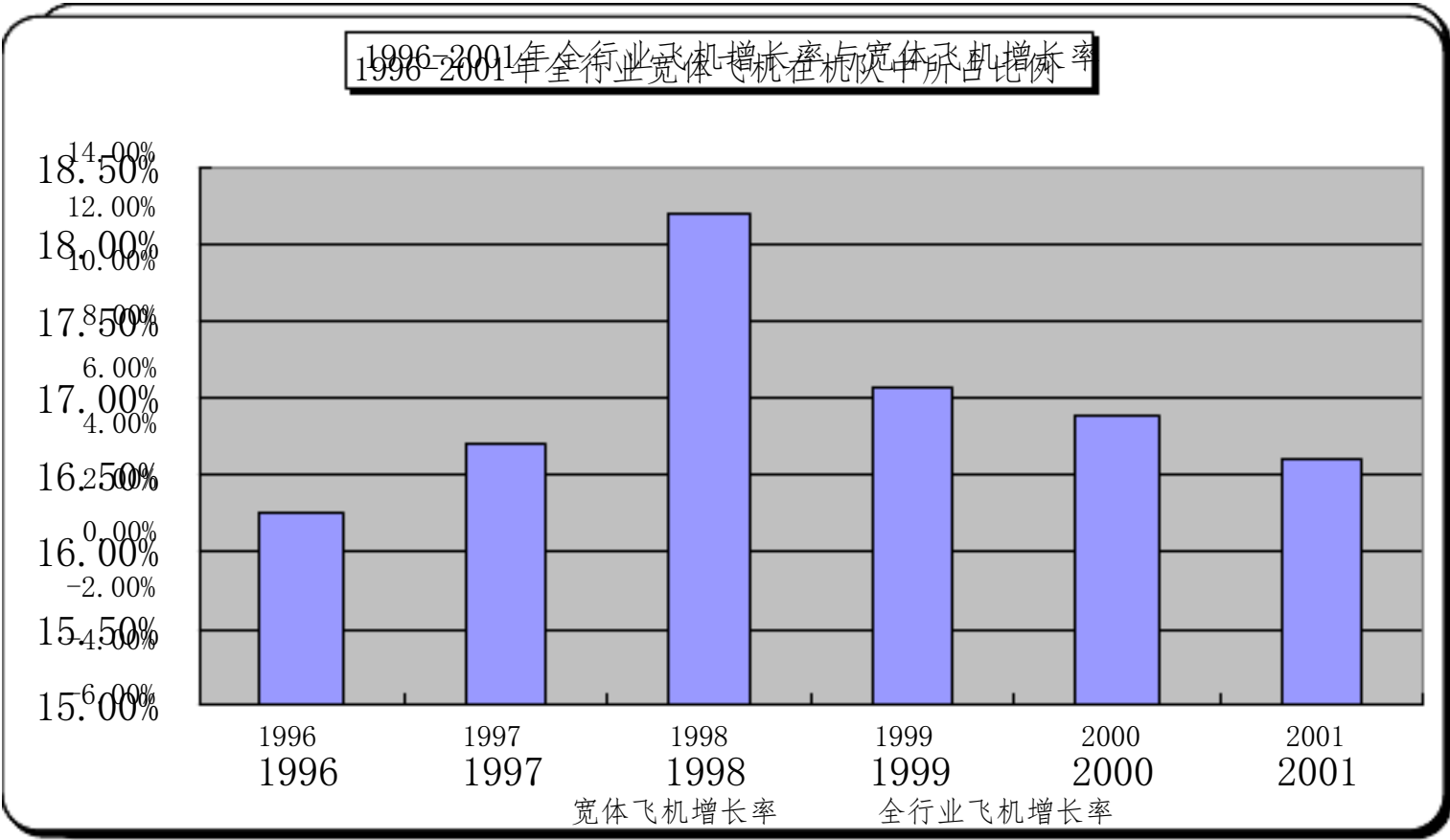
所谓战略性的低本钱经营，有别于我们一般认为的降低本钱的手段和方法。它不是着眼于日常经营的“省”，而是从战略的高度、从产品设计的角度考虑如何保持低本钱运营。国外航空公司的低本钱经营涉及到企业经营的方方面面：从机队的构成到飞机的维修方式，从航线结构到起降机场的选择，从产品的设计到效劳的提供，从组织架构到人力资源管理，无不本着低本钱运营的原那么。因此在国外，这些战略性低本钱运营的航空公司，有其他航空公司无法比较的本钱优势。但是在国内当前的航空运输经营环境下，国内航空公司能否借鉴国外低本钱航空公司成功的经验，是民航运输业从政府到航空公司正在探讨的热点问题。

● 政府政策对航空公司本钱的影响

政府政策对航空公司本钱有一定影响。比方，当政府对航空运输业实行严格管制政策时，航空公司能进入的航线就受到限制，能选择的航线结构形式也只有直线式，航空公司能采用的运价往往只有一种，或为数不多的几种折扣运价，这些都会在不同程度上影响航空公司的本钱。同时，政府对航空运输生产要素价格的相关政策，如国内航油价格政策、购置飞机的关税、增值税政策，都会在很大程度上影响航空公司的本钱水平。

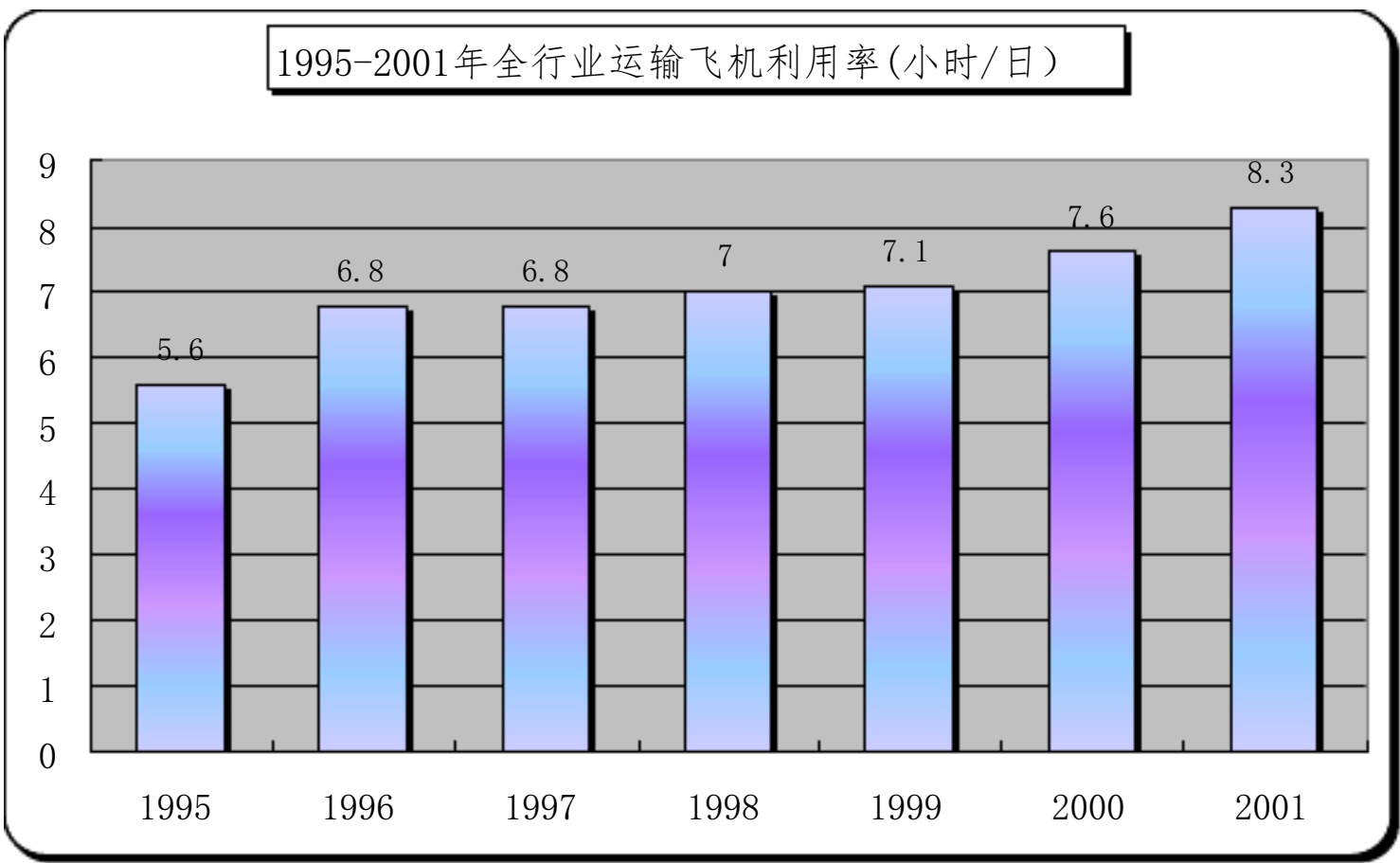
〔三〕航空公司为降低本钱采取的措施和取得的成效

1. 优化机队结构



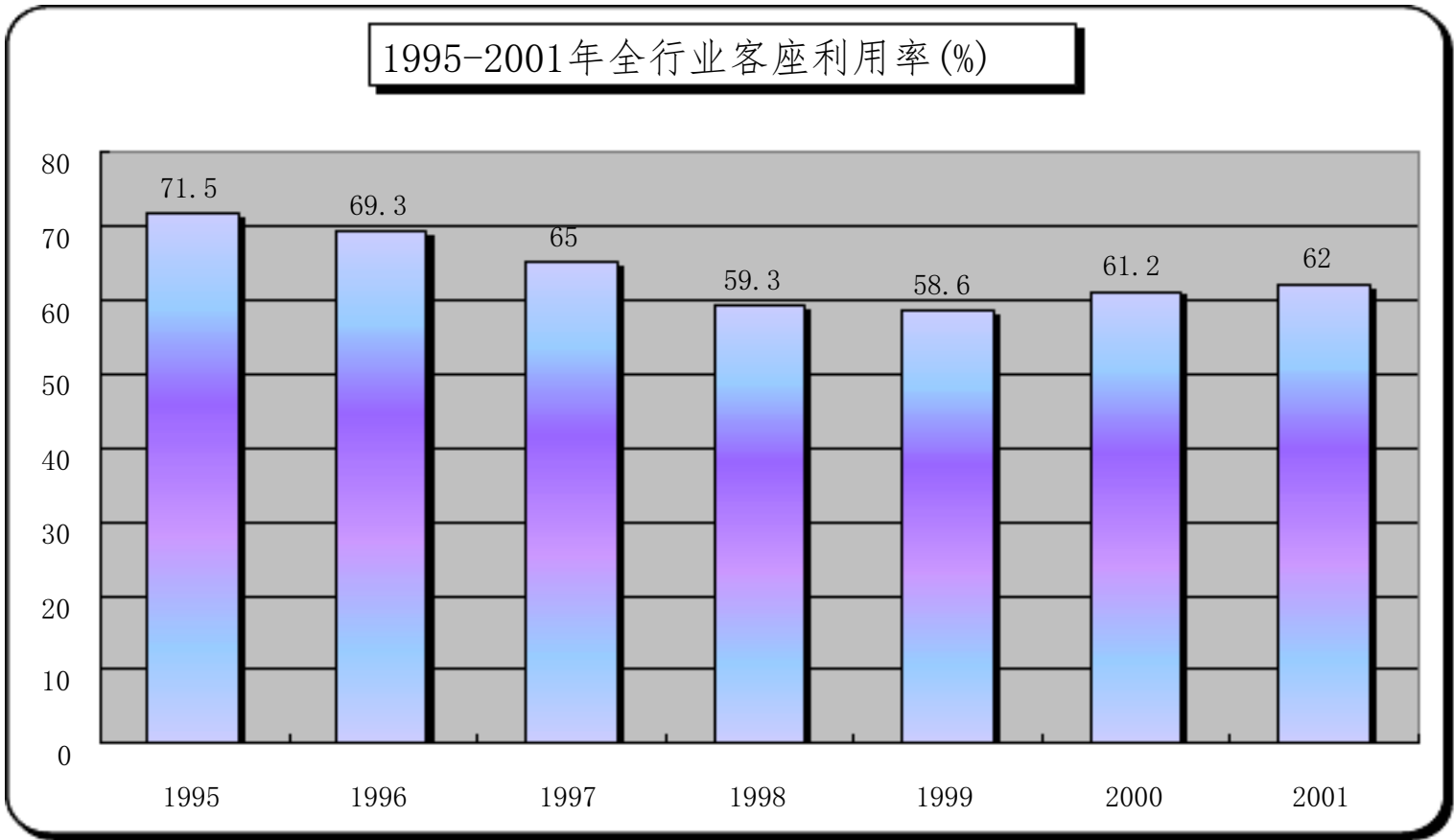
1996-2001 年，使全行业机队结构与国内航线市场的特征相匹配，一直是行业和民航运输企业管理者努力的目标。1999 年以来，全行业中宽体机比例逐年下降，机队构成与航空运输市场需求的关系更趋合理，前些年民航运输企业的单位本钱上升的趋势根本得到抑制。

2. 提高飞机利用率



根据国内航空公司本钱结构中固定本钱高的显著特征，提高飞机的利用率是航空公司控制本钱最有效的措施。1995-2001年，全行业飞机利用率逐年上升的事实，正是航空公司控制本钱的直接结果。

3. 提高客座利用率



客座率是反映民航资产利用效率的重要指标。虽然客座率的上下并不能直接反映航空公司经济效益的好坏，因为高客座率可能是低票价的结果，但客座率的上下会影响到单位本钱水平，这既会影响到航空公司的盈亏状况，也会影响到航空公司的市场竞争力。

1990 年代中前期，运力缺乏一直是困扰民航运输业的难题，较高的客座利用率是供不应求矛盾的表达。随着民航运输业的开展，运力的增多，特别在 1998 年国内经济受亚洲经济危机的影响后，1999 年客座率下降到历年来的最低点。自 2000 年以来，在全行业的共同努力下，已初步扭转了客座利用率下降的趋势，

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/578006120135006111>