

【航空文化研究】

我国中小民营客运航空公司的发展困境及破局之策

刘羿良

(南京航空航天大学金城学院 航空运输与工程学院, 江苏 南京 211156)

摘要:民航是重资产行业,在新冠疫情等外部环境重大变化的冲击下,资本投入不足和融资难导致国内中小民营客运航空公司深陷发展困局。通过该类航空公司寻求国企收购或国资参股的积极自救实践得到启示,根据企业成长周期和激励性规制等理论,将这种自发的普通经济行为上升为有理论指导的国内中小民营客运航空公司与地方政府的政企合作,并借鉴 PPP 模式对政企合作加以规范,提出政企双方发挥合作优势、深度融合、协同发展、实现双赢的措施建议。

关键词:民营航空公司;资本;融资;政企合作;PPP 模式

中图分类号: F 560.6 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.cnki.1673-2618.2023.03.009

民营航空公司是重要的民航运输经济体,从融资渠道看,可分为上市和非上市两类公司;从经营主业看,可分为客运和货运两类公司。经过近二十年的发展,民营航空公司的经营呈现明显的两极分化:上市公司及货运公司总体发展良好,部分经济指标在民航业界领先;而非上市的客运公司大都经营困难,特别是一些规模不大的公司常常深陷资金链危机之中。国内非上市的中小民营客运航空公司在求生求发展的积极进取中,探索出“低成本运营”“抱团取暖”“牵手国企”等实践经验,取得较好的效果。

一、我国民营航空公司的诞生及其存在价值

(一) 民营航空公司的诞生

改革开放以来,我国社会和经济快速发展,基础设施建设全面展开,资金需求缺口突然增大。与此同时,国内民营经济异军突起,创造了

大量的社会财富,集聚了大量的社会资本,具备参与国家建设的经济实力。2005 年 2 月,国务院发布《关于鼓励支持和引导个体私营等非公有制经济发展的若干意见》,明确允许社会资本进入电力、电信、铁路、民航、石油等行业和领域。中国民航局也随之降低了社会资本进入民航运输业的门槛。2005 年 3 月 11 日,一架奥凯航空的 B737 客机从天津滨海国际机场起飞,2 小时后降落于长沙黄花国际机场,标志着中国民营航空公司正式开航。事实上,早在 2004 年 5 月,中国民航局就批准筹建奥凯和春秋等 5 家民营航空公司。^[1]

民营航空公司诞生后,中国民航局从政策等多方面给予大力支持,如推动飞行员合理合法流动、构建多元化的飞行员培训体系、放宽机队规模限制、对航线资源实行分级分类管理等,为民营航空公司创造了平等的竞争环境。根据中国民航局公开信息统计,2004—2006 年、2014—

收稿日期:2023-04-14

作者简介:刘羿良(1990—),男,湖南凤凰人,讲师,管理学硕士,主要从事飞行技术和民航管理等研究。

E-mail:542967565@qq.com

2016 年曾出现两波民营航空公司申办热潮,“十二五”期间民营航空机队规模年均增速在 20% 以上,高于国有航空。^[2]

(二) 民营航空公司的存在价值

民航是重要的现代交通工具,也是典型的自然垄断行业,长期以来一直由国有资本投资建设和运营。^[3] 民营航空公司成立后,在打破民航运输垄断、丰富航线资源、降低飞机票价、提高服务质量等方面发挥着积极作用,有力地促进了我国民航运输业的繁荣和发展。如春秋航空坚守低成本策略,简化服务,降低票价,努力让更多普通大众坐得起飞机,迅速打开了大众消费市场,推动了航空运输业从豪华奢侈型向大众经济型转变,自开航以来总平均票价低于同航线市场价 30%~40%^[4]。吉祥航空主打高品质服务,主要目标是长三角地区的中高端客户,通过提供超出票价水平预期的高性价比服务赢得客户和市场。华夏航空面向中小城市和县城,拓展当年在国内无人问津的支线航空业务,为偏远地区和中小城市带来了巨大的交通便利。2020 年,华夏航空 169 条在飞航线中支线航线 163 条,支线航线占比超 96%;其中独飞航线达 151 条^[5],也就是说如果没有华夏航空开辟这些支线航线,这些地区的民众出行可能会是另一番情形。

二、我国中小民营客运航空公司的发展困境及原因分析

(一) 发展困境

第一,“黄金时期”没有飞出令人满意的业绩。从理论上讲,影响航空公司利润的最大因素是国际油价和航空市场波动。新冠疫情以前,国际油价持续低迷,据西德克萨斯中质原油价格数据显示,2015 年以来原油价格从约 90 美元/桶持续跌至约 50 美元/桶^[6];另据中国民航局信息公开资料显示,国内航空客运市场连年扩大,2008—2019 年,旅客运输量从 1.93 亿人次增长至 6.67 亿人次。从 2012 年开始,中国民航局开始逐渐加大民航经营权向民营资本开放的力度。^[7]

政策利好、国际油价持续下跌、旅客运输量连年增长,这对民营航空公司来说是多重利好的黄金发展时期。然而,除春秋航空等上市公司和

货运公司外,不少没有上市的中小民营客运航空公司却在“黄金时期”没有飞出令人满意的业绩。2017 年,东星航空创办人兰世立再度因“合同诈骗”罪名被通缉入狱,其后国航接手了东星航空的飞机和债务;龙江航空和红土航空发展“困难重重”,英安航空和东北航空甚至被业界戏称“出师未捷”,相对来说瑞丽航空和青岛航空还算是混得“风声水起”。^[8]

截至 2022 年 3 月,中国民航局先后批准成立的 20 多家中小民营客运航空公司中,仅剩 3 家全民资公司(长龙航空、东海航空、九元航空)和 5 家民资控股公司(春秋航空、吉祥航空、华夏航空、红土航空、西藏航空)^[9],大部分未上市的中小民营客运航空公司被国企收购变身国企,如民营鹰联航空变身国企成都航空,民营瑞丽航空变身国企苏南瑞丽航空等。

第二,“波折阶段”深陷资金流动性危机。民航运输业极易受到自然与社会政治经济军事等外部环境的影响。全球经济危机和新冠疫情就给民航运输业带来了重大冲击。如新冠疫情肆虐期间,全世界航空公司出现较大的亏损,普遍经营困难。^[10] 在此把外部环境重大变化称为“波折阶段”。

面对波折,国有航空公司往往得到政府财政支持,能够挺过难关。而民营航空公司所有亏损都要自身消化,压力很大。不同类型的民营航空公司受外部环境的影响与受损后的补救能力也不同。主营物流的货运民营航空公司通常受外部环境变化的影响较小,如新冠疫情期间,顺丰航空的运输量还有所增长。上市公司可以通过股市融资解决困难,如春秋航空即便是在全球航空业遭遇新冠疫情重创的时候,仍能凭借自身灵活的体制机制优势,率先复苏,逆市高飞。而未上市的中小民营客运航空公司遭遇外部环境变化冲击时,往往出现严重亏损,陷入资金流动性危机。如 2008 年全球金融危机爆发,全球经济进入较长时间的衰退期,东星、鹰联、奥凯等民营航空公司运输量大减,入不敷出,相继破产,或被国企收购,资产重组。新冠疫情比 2008 年全球金融危机对中小民营客运航空公司的影响更大,大多数中小民营客运航空公司经营极度困难,生存堪忧。

(二)原因分析

第一,资本投入不足和融资难是中小民营客运航空公司的致命短板。民航是重资产行业,资本投入和融资是影响民航发展的重要因素。一方面,民营航空公司在发展过程中既遇到民航的共性问题,也存在自身特有的不足,如起步晚、规模小、利润薄,航线资源有限,没有国资支持等^[11]。遭遇外部环境突变时,旅客运输量急剧下降,民营航空公司往往会出现严重的资金流动性困难。另一方面,从经营的角度看,产品升级换代和服务设施更新是企业保持旺盛竞争力的法宝,而购买或置换一架中型客机一般需要2亿~3亿元,易导致民营航空公司出现大的资金缺口。

在这两种情形下,上市的民营航空公司可以通过股市融资,以货运为主的民营航空公司往往受外界影响相对较小,只有未上市的中小民营客运航空公司融资无门,举步维艰。可见,资本投入不足和融资难是关系到中小民营客运航空公司生死存亡的主要问题。

第二,外部环境的重大变化对民营航空的冲击更大。与国有航空公司相比,外部环境变化对民营航空公司的冲击更大。如2021年7月20日至8月2日,南京禄口机场出现局部疫情反弹,南京禄口国际机场、扬州泰州国际机场、张家界荷花机场“实质上关停”;全国约上万个航班被叫停,吉祥航空产能削减了16.3%、春秋航空削减了10.1%、国航削减了5.3%、东航削减了1.4%。^[12]究其原因主要是民营航空公司航线和总航班数相对较少,一旦遭受影响,民营航空公司受损的比重相对较大。可以说民营航空公司抗风险能力整体弱于国有航空公司。

三、我国中小民营客运航空公司的发展路径探索和理论提升

(一)可能的路径探索

第一,积极寻求政府补贴。民航具有保障国家安全、应急救援和带动欠发达地区经济发展等功能,国内外政府经常对民航运输业进行补贴。如金融危机时期,德国政府曾补贴汉莎航空90亿欧元,法国政府补贴法国航空70亿欧元等。^[13]金融危机和新冠疫情期间,中国民航局也

向航空公司提供了大量财政资金支持。但是政府补贴一方面数量有限,不能从根本上解决航空公司的困难;另一方面政府补贴几乎从未涉及民营航空公司(海航除外)。

第二,积极争取社会资本投入。通常社会资本投资意愿与经济政策不确定性因素成反比。近年来经济政策不确定性因素不断加大,社会资本投资意愿持续降低。^[14]

第三,积极争取银行贷款。银行贷款能够使企业获得稳定的资金来源,但是出于资金安全考虑,银行更愿意为国有大型航空公司放贷。目前,银行对民营航空公司的贷款十分谨慎,一些银行甚至将“民营企业、新企业、航空运输业”标为慎贷行业。

第四,积极争取企业上市。企业可以通过上市向社会公开招股融资。但是上市监管越来越严,自春秋等4家早期成立的民营航空公司上市后,再未有民营航空公司被批准上市。

(二)可行的路径分析

伊春空难发生后,中国民航局严控新的航空公司审批,不少地方政府把发展地方民航产业的期望寄托在对现有民营航空公司的资产重组上,通过地方国企收购或参股民营航空公司^[15]。

中小民营航空公司是正处于成长成熟阶段的企业,资金需求较大,仅靠股东投资远远不够。根据企业成长周期理论,处于成长成熟阶段的企业主要依赖外源性融资。实践证明,中小民营客运航空公司积极争取国企收购或国资参股是解决资本投入不足和融资难的比较理想、比较可行的办法。

中小民营客运航空公司争取地方国企收购或国资参股的可行性可以从以下两个方面考量。

第一,民航作为龙头产业具有带动相关产业链发展的巨大优势。年人均乘机次数与经济发展水平息息相关,年人均乘机次数与年人均GDP正相关,随着人均GDP的增高,乘机次数也相应地增多^[16]。一个地区第三产业GDP占总GDP的比重能够反映该地区经济辐射和带动能力,年人均乘机次数能够反映该地区民航运输发展水平。通常,民航发展水平越高的地区,经济辐射和带动能力越强。但有两个省份情况比较特殊,江苏第三产业GDP占比较高,年人均乘

机出行次数却相对较低;云南第三产业 GDP 占比较低,年人均乘机出行次数却相对较高。^[17-18]这说明江苏民航产业发展弱于云南,客观事实也是如此。这正是江苏急于建立地方航空公司、发展民航关联产业的原因。有学者对东北地区民用航空业与区域经济之间的关系进行研究得出耦合程度与协调程度总体较好的结论^[19]。

第二,地方政府可以通过持有民营航空公司股份向民营航空公司输送资金。民营航空公司也可以借助地方国企的声誉向社会融资。融资成本即资金成本,通常融资成本指标以融资成本率来表示:融资成本率=资金使用费/(融资总额-融资费用)。一般而言,由于大多数小微企业的贷款金额(筹资数额)较少,企业的信誉较低,在融资过程中支付的其他费用(筹资费用)相对较高。在当前经济大环境下,通过地方国企争取社会资本投入的融资成本相对较低。^[14]因此,中小民营客运航空公司完全可以借助地方国企的信誉度融资,且成本较低。实践证明,目前寻求国企收购或国资参股是解决中小民营客运航空公司资本投入不足和融资难的唯一可行之路。

(三)理论归纳和升华

第一,政企合作。完成国企收购或国资参股的中小民营客运航空公司,有的似乎被“吞并”,如鹰联航空被四川航空收购后,原有品牌销声匿迹;有的在注入新鲜血液后,保留原有品牌,发展良好,成果显著。如 2021 年 1 月 15 日,瑞丽航空与无锡地方国企签署股权转让协议,此后,全新的苏南瑞丽航空公司得到无锡地方国企充足的外源性资本输入,引进了 3 架客机,新开了 18 条航线。^[20-21]

总结瑞丽航空争取无锡地方国企收购部分股权的成功经验,可以看到,瑞丽航空不是简单地被地方国企收购部分股权,而是双方进行有一定依赖度的深度融合、协同发展,所以成果显著。这种收购形式可以看作政企合作的一种方式。政企合作作为政府与企业结成的共同承担企业投资和经济建设的一种组织形式,注重深度融合、同频共振、实现双赢,具有良好示范作用^[22]。

第二,规范合作。国企收购或国资参股虽然能够解决中小民营客运航空公司发展的主要问题,但是,自发的行为往往无据可依、责任不明、

效果不佳,存在一定的经济和法律风险。因为收购不是简单的经济行为,涉及利益分配、劳动人事关系、国有资产投资等一系列复杂问题,十分棘手,需要规范^[23]。PPP 模式即公私合作理论,具有政府和企业全程参与、长期合作、合作规范、责权明晰、目标一致和多方共赢等特征。通过 PPP 模式,对国企收购或国资参股行为加以规范,充分发挥合作双方优势,取得比各方单独行动更为有利的结果^[24]。通过 PPP 模式规范的政企合作能够显著增强航空公司的综合竞争力。

为规范国企收购或国资参股民营航空公司行为,解决民营航空资本投入不足和融资难的问题,满足地方政府亟待发展地方民航产业的需求,根据企业成长周期、激励性规制等理论,对民营航空与地方国企的股权转让的普通经济行为进行归纳,升华为借鉴 PPP 模式的中小民营客运航空公司政企合作构想,见图 1。

四、充分发挥政企合作优势的建议

(一)发挥“政”的大局作用

第一,把握发展方向。我国地理上有一条从黑龙江黑河到云南腾冲的重要分界线,即胡焕庸线。2020 年第七次全国人口普查统计,胡焕庸线东南部国土面积占全国 43.8%,人口占全国 93.5%,区域经济发达,城镇化率为 64.23%,人均 GDP 为 74 846.60 元;西北部人口密度低,经济相对落后,城镇化率为 58.28%,人均 GDP 为 53 206.67 元。^[25]我国国内民航航线密度分布与胡焕庸线基本吻合,主要集中于哈尔滨—北京—西安—成都—昆明一线以东的地区。加密中西部地区民航网络,带动中西部地区发展是国家战略。在政企合作中,政府的最大职责是把握行业和企业的发展方向,政府有责任围绕国家战略,发挥民营航空优势,积极开发中西部地区航线。

第二,坚守民航主业。多元化发展可以为企业分解经营风险,带来更多的发展机会,民营航空公司适度多元化发展是必要的。但是民航是重资产行业,投资一家航空公司,开发一条航线,前期投入巨大,如购置飞机、建设机场、完善配套(地铁、高速公路)等。在政企合作中政企双方要对民航运输主业抱有信心,坚守民航主业。

第三,规避同质化竞争。改革开放以来,我

国民航空运输规模、机场数量大幅增加,但民航空域资源(如航线)增加不多,致使局部地区民航发展空间受限,同质化竞争加剧。中国民航是全球竞争最激烈的市场,美国平均每条航线有3家航

空公司竞争,而我国超过7.5家。^[26]民营航空可以围绕地方发展战略,发挥小而精、机动灵活的特点,积极发展中短途运输,开展个性化服务,避免与国有航空同质化竞争。

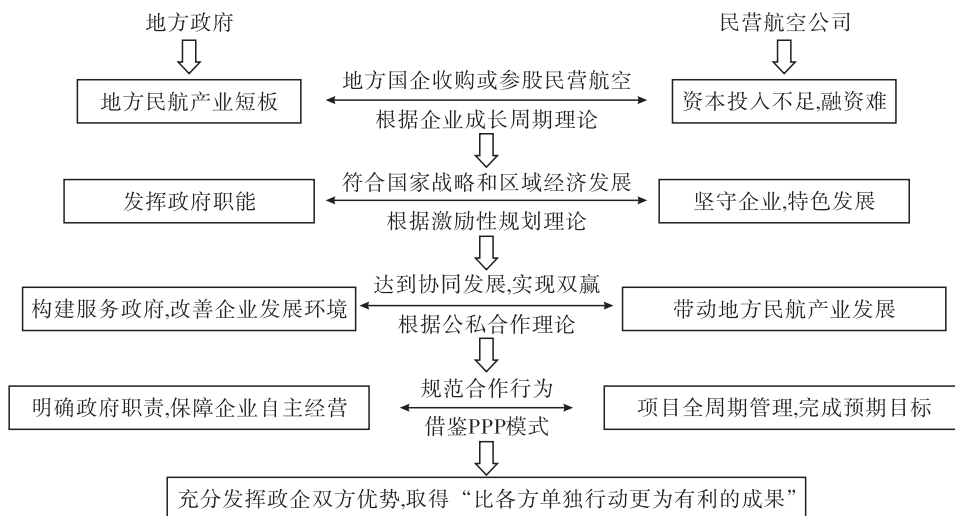


图1 借鉴PPP模式的我国中小民营客运航空公司政企合作构想

(二)改善“企”的营商环境

第一,发挥民航产业的引领作用。如今,民航已经从单一的交通运输演变为包括文创、营销、旅游、金融乃至制造业在内的全产业链。政企合作应本着“高定位、高标准、高效率、重实效”的基本原则,围绕“定位准确、目标清晰,优势互补、协同发展,精准施策、全面保障”的工作目标,努力拓展合作领域,充分发挥航空公司对地方经济发展的引领作用,带动飞机维修、飞行人才培养、民航特色小镇建设等。

第二,畅通融资渠道。资本投入不足是民营航空的最大问题,融资难是民营航空的“死穴”。通过政企合作,利用政府背景和协调能力,拓展投融资渠道,积极争取飞机制造商、军事部门、银行和保险公司等多方合作共建。如以分期付款或其他更加灵活的方式,吸引国内飞机制造商为民营航空提供支线飞机,既节约了民营航空的投资成本,又为国产飞机提供了实现商业化的机会。2020年,黑龙江开通“黑河—漠河—加格达奇”和“黑河—五大连池—伊春”两条短途运输航线,使用航空工业运12飞机。^[27]

第三,拓展经营领域。面对“我国军事装备和救援物资等的运力不足”^[28],地方政府可以牵线搭桥,协商共建军民共享、平战结合的运行机

制,充分发挥民营航空小而精的特点,承担目的地多变、运输量难以预算、运输要求高的军事货运任务。同时制定出台规则,将民营航空承担军事运输任务制度化、规范化和日常化。

(三)构建和谐的政企关系

第一,赋予平等地位。民航专业性强、安全级别要求高,长期以来我国民航实行垂直管理,地方政府和航空公司相互接触不多,了解不多。在政企合作中容易出现各自为政,“你管你的、我干我的”现象。PPP模式合作双方的地位平等,能有效保障地方国企与民营航空公司处于平等协商地位,保障民营航空公司平等参与企业规划、发展和运营。

第二,加强团队建设。PPP模式的政企合作倡导团队精神,追求“比各方单独行动更为有利的结果”。优秀的企业都有优秀的团队,它们内部团结、充满信心,为共同目标而努力。在政企合作中突出团队建设,增进相互了解,提高履职能力,促进深度融合。通过优化资源配置、调配富余产能、发挥各自优势、形成合力,取得“一加一大于二”的合作成果。

第三,建立沟通机制。沟通是合作的开始,是明确目标、相互激励、协调一致、增强团队凝聚力的过程。优秀的团队一定是一个沟通良好、协

调一致的团队。保障沟通的最好方法是建立有效的沟通机制。要形成制度化、规范化的沟通机制和体系,如建立地方国企和民营航空公司深度

融合、政企联席会议制度、相互派驻管理人员等。对企业发展的重大决策,还要通过企业内部沟通管理渠道,让广大员工知情和参与。

参考文献:

- [1]柯浪.奥凯航空:报春第一枝[J].法人杂志,2005(12):34-35.
- [2]吴丹.民航局支持民营航空公司健康发展[EB/OL].(2016-09-30)[2023-03-01].http://www.caacnews.com.cn/1/1/201609/t20160930_1203233.html.
- [3]田晓娜.中国民航客运机票定价的反垄断规制研究[D].哈尔滨:哈尔滨商业大学,2020.
- [4]王婷.春秋航空:自研发,“微”创新:专访春秋航空 IT 研究院院长邱仲[J].上海信息化,2014(7):64-66.
- [5]张晋.华夏航空探索民航业的下沉市场[J].大飞机,2021(7):55-59.
- [6]陈欣.国际原油价格波动的原因、影响及对策分析[J].价格月刊,2016(8):46-49.
- [7]王慧然,刘高志.中国民营航空曲折成长历程及发展思路研究[J].交通企业管理,2016(1):5-8.
- [8]民营航空大潮 13 年后 几多欢喜几多愁[EB/OL].(2018-10-23)[2023-03-01].<https://www.163.com/dy/article/DUQ01CBS0515F7RM.html>.
- [9]宋璐.小型民营航空公司的地方“血脉”[J].大飞机,2021(1):58-61.
- [10]刘羿良.新形势下民航飞行人才培养模式改进思考[J].民航管理,2022(8):70-74.
- [11]何行,许雅玺.我国民营航空公司融资困境及对策[J].中国经贸导刊,2012(3):46-47.
- [12]李橘子.德尔塔病毒会再次重创航空公司吗?[EB/OL].(2021-08-04)[2023-03-01].<https://finance.sina.com.cn/stock/hyyj/2021-08-04/doc-ikqcfnc0944787.shtml>.
- [13]郑彬.欧洲航空业深陷财务困境[EB/OL].(2020-05-18)[2023-03-01].<http://travel.people.com.cn/n1/2020/0518/c41570-31712631.html>.
- [14]钟正生,张璐.民企纾困周年考[EB/OL].(2019-12-25)[2023-03-01].<https://www.163.com/dy/article/F19FOK140519IGF7.html>.
- [15]董卓.国内中小型民营航空公司发展分析[J].大飞机,2019(12):58-60.
- [16]王君,孙宏,江可心.年人均乘机次数与经济发展水平相关性研究[J].科技与创新,2021(2):49-51.
- [17]谭璐.2022 年中国内地 31 省份 GDP 排行榜:7 个省市人均 GDP 超 10 万元[EB/OL].(2023-02-10)[2023-03-01].https://m.sohu.com/a/638694117_120961824/.
- [18]翼哥.2022 年:31 个省市自治区旅客吞吐量排名[EB/OL].(2023-03-22)[2023-03-26].<https://finance.sina.cn/2023-03-22/detail-imymuaiy6711444.d.html>.
- [19]黄涛,郝雅.东北民用航空业与区域经济耦合协调性分析[J].综合运输,2019(10):5.
- [20]徐恺言.全省首个!无锡迎来本土航空公司![EB/OL].(2021-01-17)[2023-03-01].<http://news.jstv.com/a/20210117/c19be0655a654e4598e37671df7a6599.shtml>.
- [21]徐兢辉,陈霏.苏南瑞丽航空开新局[N].无锡日报,2023-02-20(3).
- [22]杨嘉琦.“区级政府+市级平台”模式下政企合作体制创新路径分析:基于 H 市临港产业新区案例的研究[J].现代商贸工业,2022(13):50-51.
- [23]李春玲,王西营.基于并购后资源整合的航空公司竞争力[J].综合运输,2019(2):6.
- [24]伍华东.浅谈政府和社会资本合作模式(PPP)研究及其应用[J].财经界,2018(8):37-38.
- [25]戚伟,刘盛和,刘振.基于“七普”的“胡焕庸线”两侧人口集聚新常态及影响因素[J].地理学报,2022(12):3023-3040.
- [26]张清芷.CADAS:国内繁忙航线竞争激烈程度对比[EB/OL].(2019-11-13)[2023-03-01].<http://www.cadas.com.cn/news/2019111316413900001.html>.
- [27]我省开通两条“短途运输+低空旅游”通用航空航线[N].生活报,2020-07-31(5).
- [28]罗翔,常春伟,喻文波,等.民用航空军事运输保障能力建设[J].军事交通学院学报,2015(7):27-31.

(责任编辑:周新颜)