

中美航空运输市场客源流失研究

卢伟 郑兴无

(中国民航大学经济与管理学院, 天津 300300)

摘要: 在百慕大II型航空运输协定框架下, 两国间航空运输业务受到始发国和目的国监管部门在市场准入、指定航空公司数量、运力水平、运价管制和代码共享安排等方面的严格管制。然而, 一些旅客会通过经第三国(地区)中转的方式前往目的地, 导致双边航空运输市场的客源流失现象。由于日本、韩国、香港、新加坡、台湾等国家和地区均与美国签订了“开放天空”协定或是自由化水平较高的双边航空运输协定, 大量中美航空运输市场的客源流失到周边国家(地区)和美国间的双边航空运输市场。本文分析了中美航空运输市场客源流失的规模及其主要原因, 指出中美航空运输协定历次修订所增加的运力配额有效地降低了中美航空运输市场客源流失的程度。

关键词: 客源流失; 航空运输协定; 中美航空运输市场

中图分类号: F562.1

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2013) 02-0066-11

一、研究背景

随着1972年中美两国政治关系的正常化, 双边经贸关系出现了迅速的提升, 双边的人员往来也保持了快速增长的态势, 尤其是在20世纪90年代以来。1990年进入中国的美国人仅有22.3万人次, 2011年则增长到212万人次。前往美国的中国公民人数增长幅度更大, 从1990年的仅6.6万人次增加到2011年的109万人次(图1和图2)。

在中美间旅行的旅程设计上, 中美两国公民有不同的特点。美国的邻国数量较少, 中国公民在获取外国签证时也面临较多的限制, 因此中国公民通常选择仅仅前往美国一国。两国间遥远的距离也使得航空运输成为中国公民进入美国的主要方式。

美国公民在访问中国时则表现出较大的差异。中国的邻近国家(地区)数量较多, 同时美国公民所面临的签证障碍较少, 因此一部分美国公民会在访问中国的前后访问周边国家(地区)。2011年访问中国的美国公民人数达到了212万人次, 通过航空运输方式进入中国的人数为158万人次(占71.8%), 其余约54万美国公民则通

收稿日期: 2012-11-26。

基金项目: 国家社会科学基金项目“经济全球化下中国特色的‘天空开放’国际航空运输服务贸易政策研究”(项目编号: 12BJY112)和中国民航航空运输经济与管理科学研究基地开放基金项目“我国国际航空运输政策对区域经济影响研究”(项目编号: JGKF1201)。

作者简介: 卢伟, 男, 中国民航大学经济与管理学院副教授, 研究方向: 航空运输服务贸易、航空运输经济学; 郑兴无, 男, 中国民航大学经济与管理学院教授, 研究方向: 航空运输服务贸易、航空运输经济学。

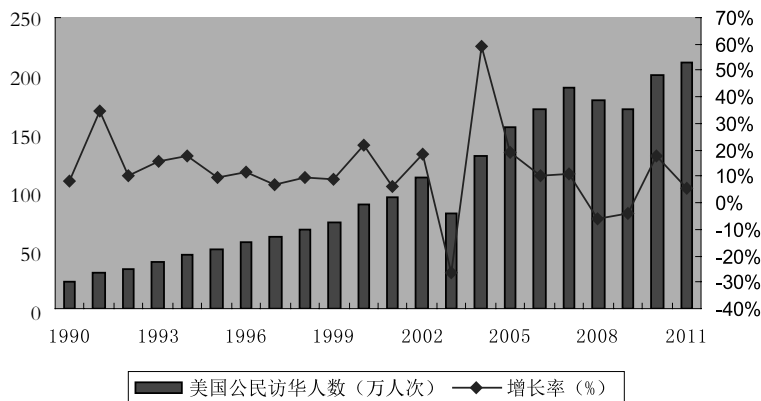


图1 美国公民访华人数（1990~2011年）

数据来源：《中国统计年鉴》，国家旅游局。^{[1][2]}

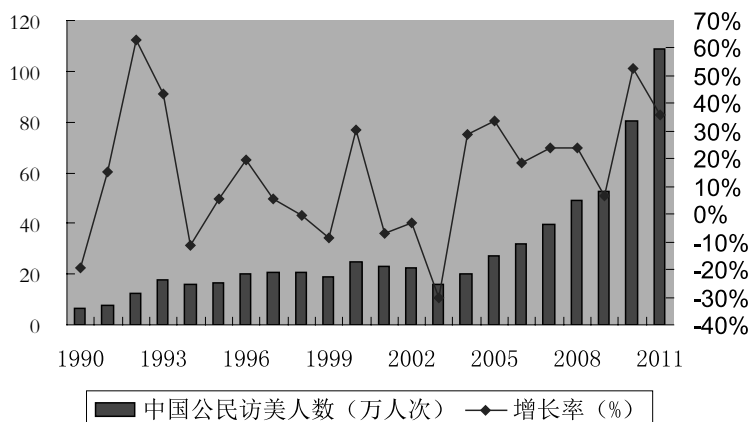


图2 中国公民访美人数（1990~2011年）

数据来源：美国旅游产业办公室。

过火车、轮船、汽车或步行等方式进入中国。显然相当一部分进入中国的美国公民是经由中国周边国家（地区）通过火车、轮船、汽车或步行方式进入中国的。

目前，《服务贸易总协定》（GATS）的《航空运输附件》并不适用于航权（traffic right）和与直接行使航权相关的服务，^①同时，在国际民航组织（ICAO）框架下也并不存在一个多边性的航空运输监管框架，因此国际航空运输服务的监管体制仍然是以双边监管体系为主。以中国和美国之间的国际航空运输服务为例，中国和美国民航主管部门通过谈判，对于中国和美国之间的国际航空运输服务市场

① 《服务贸易总协定》（GATS）关于航空运输服务的附件中指出，GATS仅适用于航空器的维修/维护服务、航空运输服务的营销服务和计算机订座系统服务等3种情况，并不适用于航权以及和直接行使航权相关的服务。

的下述指标予以确定：（1）市场准入，包括通航点的数量、航权的开放程度、以及对包机业务的监管等内容；（2）指定承运人数量，确定中美双方可以参与到双边航空运输市场的承运人；（3）运力配额，确定各方承运人每周允许执行航班数量的上限；（4）运价监管，双方可以采取双边批准原则（双方主管部门均需认可运价）、始发国原则（由始发国审批运价）或双不批准原则（运价只有在双方主管部门均否决的情况下才被否决，否则即为合规运价）；（5）是否允许双方承运人使用代码共享模式，以及允许使用的范围。达成代码共享的承运人可以使用自己的航班号来销售实际由另一承运人执飞的航空运输服务，例如，国航（CA）可以按照CA的航班号向旅客销售旧金山—纽约、实际由美联航（UA）运营的航班客票。这一商业模式有助于承运人扩大其国际航线网络覆盖范围，吸引更多的旅客乘坐。

《中美航空运输协定》1980年签署，并于1982年、1992年、1996年、1999年、2004年和2007年进行了多轮修订。本文将这一协定所约束的中美间国际航空运输市场简称为“中美航空运输市场”。香港、台湾、日本和韩国等国家和地区通过和美国之间的双边航空运输协定所确定的国际航空运输市场简称为“港美航空运输市场”、“台美航空运输市场”、“日美航空运输市场”和“韩美航空运输市场”。

二、中美航空运输市场的客源流失问题

本文的研究对象是将中国和美国分别作为其旅行始发地和目的地的旅客，主要是中美两国公民，也包括一些并非出于中转目的在中国和美国之间旅行的第三国（地区）公民。根据上文提到的由双边航空运输协定所确定的国际航空运输监管体制，上述旅客的国际航空运输服务需求应主要通过中美航空运输市场来满足。但在实际运行过程中，存在相当数量的旅客先选择乘坐飞往第三国（地区）的国际航班，然后再乘坐中转航班前往最终的目的地（中国或美国）。这意味着中美航空运输市场的客源流失到两国与第三国（地区）之间的双边航空运输市场。由于双边航空运输协定通常会指定从事双边航空运输业务的航空公司（指定航空公司），上述客源流失也将使得中美航空运输市场的指定航空公司面临市场需求的流失。例如，当某个旅客先乘坐A航空公司的航班从北京飞往东京，然后再乘坐B航空公司的另一航班从东京飞往旧金山。这一过程中A航空公司和B航空公司分别需要由中日航空运输协定和日美航空运输协定分别确定为中日航空运输市场和日美航空运输市场的指定航空公司。即使中国的某个航空公司同时是中美和中日双边航空运输市场的指定航空公司，就上述旅客的航空运输需求而言，该航空公司也仅仅只能满足北京—东京航段的需求，还需保证与B航空公司之间建立有代码共享等合作机制，以保证该旅客能够无需在东京机场提取行李后再重新办理行李交运手续。旅客的上述中转行程安排对中美航空运输市场的指定航空公司而言意味着大量市场需求的流失。

出现上述客源流失现象的主要原因包括：（1）由于航空公司可以借助枢纽—轮辐航线网络有效地提高自身资源（飞机、营销网络、机场地面服务和机务维修等运营资源）的利用效率，使得航空公司可以通过降低运价水平来吸引旅客；（2）由于传统的百慕大II型航空运输协定对于双边航空运输市场的运力规定了上限，当运力水平不足以满足市场的需求时，旅客也不得不通过第三国（地区）中转，以抵达其旅游目的地，这也会引发市场需求水平的转移；（3）其他导致旅客采取中转方式完成旅程的原因，如缺乏旅客理想的航班时刻、机型等因素。

表1 中美航空运输市场中的航空客运量类型

国籍 类型	中国公民	美国公民	第三国（地区）公民
1	中国直飞美国 (T1 _{CN})	美国直飞中国 (T1 _{US})	
2	自美国直接返回中国 (T2 _{CN})	自中国直接返回美国 (T2 _{US})	
3	中国经第三国飞美国 (T3 _{CN})	美国经第三国飞中国 (T3 _{US})	第三国经中国（美国）飞美国（中国）(T3 _{N3})
4	美国经第三国返回中国 (T4 _{CN})	中国经第三国返回美国 (T4 _{US})	美国（中国）经中国（美国）返回第三国 (T4 _{N3})
5	中国出发，美国为多个目的地中的第一个 (T5 _{CN})	美国出发，中国为多个目的地中的第一个 (T5 _{US})	第三国出发，先到美国，再到中国 (T5 _{N3})
6	自第5种类型最后目的地返回中国 (T6 _{CN})	自第5种类型最后目的地返回美国 (T6 _{US})	自第5种类型最后目的地返回第三国 (T6 _{N3})
7	中国出发，美国为多个目的地中的最后一个 (T7 _{CN})	美国出发，中国为多个目的地中的最后一个 (T7 _{US})	第三国出发，先到中国，再到美国 (T7 _{N3})
8	自第7种类型美国目的地返回中国 (T8 _{CN})	自第7种类型中国目的地返回美国 (T8 _{US})	自第7种类型美国目的地返回第三国 (T8 _{N3})

双边航空运输市场的理论客运量是将两个国家作为旅程始发地和目的地的全部客运量，包括在两国间直飞和经过第三国（地区）中转航班的航班客运量。当两国中的一国被用作第三国（地区）和另一个国家间的中转地时，此类航班的客运量不包含在上述双边航空运输市场的理论客运总量之中。根据旅客的具体行程安排和目的地数量，可将中美双边航空运输市场的客运量分为表1中列出的几种类型。

为了简化分析，我们做出如下假设：（1）同一种类型的去程客运量和回程客运量规模相同，即：T1=T2, T3=T4, T5=T6, 及T7=T8；（2）旅客的目的地国家（地区）最多为2个；（3）对于有两个目的地国家的旅客，其回程航班将采取从第二个目的地国家直接返回的方式。

根据上述对双边航空运输市场理论客运量（TPV）的定义，可以通过采取如下公式计算中美航空运输市场的TPV水平。

$$\begin{aligned} \text{TPV} &= T1_{\text{CN}} + T2_{\text{CN}} + T3_{\text{CN}} + T4_{\text{CN}} + T5_{\text{CN}} + T8_{\text{CN}} + T1_{\text{US}} + T2_{\text{US}} + T3_{\text{US}} + T4_{\text{US}} + T5_{\text{US}} + T8_{\text{US}} + T5_{\text{N3}} + T7_{\text{N3}} \\ &= 2 * T1_{\text{CN}} + 2 * T3_{\text{CN}} + T5_{\text{CN}} + T8_{\text{CN}} + 2 * T1_{\text{US}} + 2 * T3_{\text{US}} + T5_{\text{US}} + T8_{\text{US}} + T5_{\text{N3}} + T7_{\text{N3}} \end{aligned}$$

根据相关的统计数据，可以计算出中美航空运输市场的实际客运量（RPV）水平。通过计算RPV和TPV的差值，可以计算出双边客运市场的净流入客运量

(NFV)水平:

$$NFV=RPV-TPV$$

当NFV为正时,意味着双边客运市场中存在客源的净流入,负值则表明该市场中存在着客源净流出。同时,还可以计算出双边航空运输市场的客运量净流入率(NFR):

$$NFR=NFV/TPV*100\%$$

(一) 研究数据来源

上述计算方法虽然在理论上较为清晰,但其主要困难在于缺乏表1所列各类客运量的具体数据。因此,本文采取了利用中美两国现有统计数据来估计中美航空运输市场NPV的水平。美国商务部旅游产业办公室(OTTI)定期发布中国公民前往美国人数(NCV)和美国公民乘坐飞机前往中国人数(NUF)的统计数据。借助表1的分类口径,可以将上述统计数值表达如下:

$$NCV=T1_{CN}+T3_{CN}+T5_{CN}+T7_{CN}+\text{通过其他运输方式进入美国的中国公民人数}(TOM_{CN})$$

$$NUF=T1_{US}+T3_{US}+T5_{US}$$

$$\text{令 } PV_{OTTI}=2*(NCV+NUF)$$

$$=2*T1_{CN}+2*T3_{CN}+2*T5_{CN}+2*T7_{CN}+2*T1_{US}+2*T3_{US}+2*T5_{US}+2*TOM_{CN}$$

借助OTTI的统计数据,可以计算出各个年度的PVOTTI数值,并用来估计中美航空运输市场的NPV水平,但该估计数值与实际的NPV数值之间存在下述的偏差。

$$\text{偏差水平}=PVOTTI-TPV$$

$$\begin{aligned} &=2*T1_{CN}+2*T3_{CN}+2*T5_{CN}+2*T7_{CN}+2*T1_{US}+2*T3_{US}+2*T5_{US}+2*TOM_{CN} \\ &\quad -2*T1_{CN}-2*T3_{CN}-T5_{CN}-T8_{CN}-2*T1_{US}-2*T3_{US}-T5_{US}-T8_{US}-T5_{N3}-T7_{N3} \\ &=T5_{CN}+T7_{CN}+T5_{US}-T8_{US}+2*TOM_{CN}-T5_{N3}-T7_{N3} \end{aligned}$$

对于前往美国的中国公民而言,由于申请签证过程中存在着较大的不确定性,绝大多数人选择仅仅前往美国一个目的地国家。而中美两国间相距遥远,选择(非中转目的)先后前往中国和美国的第三国公民数量势必有限。这意味着 $T5_{CN}$ 、 $T7_{CN}$ 、 $T5_{N3}$ 和 $T7_{N3}$ 的规模必然较小,并且由于后两者的负号,存在相互抵消的现象。因此上述偏差水平主要表现为 $T5_{US}-T8_{US}+2*TO_{MC}$ 的水平。以2010年的统计数据为例,根据OTTI对乘坐飞机前往亚洲的美国公民进行的抽样统计,约有80%的美国公民仅前往一个目的地国家,可以估算出 $T5_{US}$ 约占NUF的约20%。2010年这一数值约为13万人次。除了美国OTTI统计乘坐飞机前往中国的美国公民人数外,中国国家旅游局也提供每年入境的美国公民人数。中方数据和美方OTTI数据的差值可以粗略地看作先前往中国周边国家、再进入中国的美国公民人数上限,即 $T8_{US}$ 的上限。^①2010

① 因OTTI数据只是乘坐飞机直接前往其他国家的美国公民人数,而国家旅游局的数据则包括通过各种方式进入中国的美国公民人数。考虑到中美两国相距遥远,在直接往返时,绝大多数两国公民会采取乘坐飞机的方式。因此这一差值应该是 $T8_{US}$ 的上限,但较为接近。

年这一数值约为76万人次。而根据2010年OTTI的统计,2010年通过地面交通等方式进入美国的中国公民约为3万人次,即 $2 \times \text{TOM}_{\text{CN}}$ 接近7万人次。因此2010年 $\text{T5}_{\text{US}} - \text{T8}_{\text{US}} + 2 \times \text{TOM}_{\text{CN}}$ 的规模约为-56万人次。与2010年 PV_{OTTI} 约410万的水平相比,2010年的实际TPV应接近466万人次。因此 PV_{OTTI} 对TPV的估计数值相对偏小。从而其估计的NFV数值也相对偏小,但由于上述估算仅仅是建立在抽样调查基础之上,并且中美统计口径的差异也会产生一定的误差,同时不同年份通过地面交通等方式进入美国的中国公民比例也存在差异,因此难以确定估算TPV值的误差水平。但可以确定的是,就中美航空运输市场而言,利用 PV_{OTTI} 估算出来的客源流失水平比实际情况偏小,真实的流失水平比本文最终的计算数值要大一些。

(二) 中美航空运输市场的客源流失情况分析

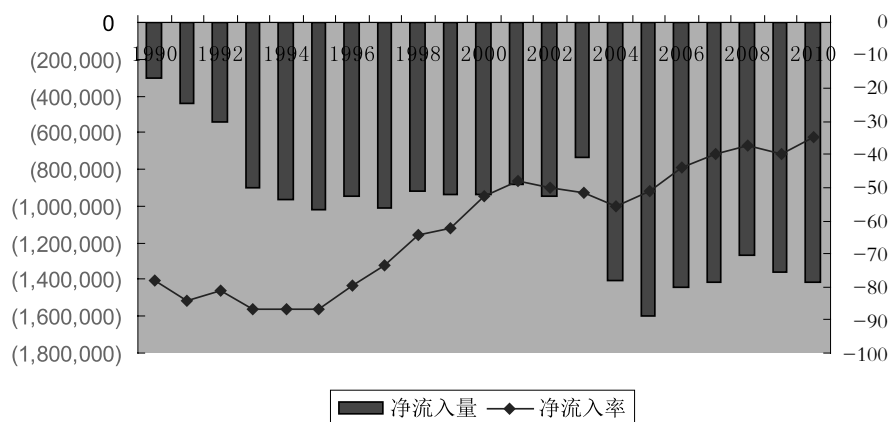


图3 中美航空运输市场的客源流失情况（1990~2010年）

根据上述分析框架和数据来源,可以计算出中美航空运输市场的客源流失规模和流失比率(参见图3)。在1990~2010年间,中美航空运输市场的客源流失规模迅速扩大,从1990年的30万人次扩大至2010年的142万人次。另一方面,客源流失的比率却不断下降。流失比率在20世纪90年代初最高达到86.9%的水平,意味着中美航空运输市场的绝大部分客源流失到经周边国家和地区与美国之间的双边航空运输市场中。客源的大幅度流失极大地压缩了中美双方指定航空公司的市场发展空间,而其中中方的指定航空公司所受影响更大。这主要是由于上述中美航空运输市场的客源流失现象主要是因为大量往来于中美两国的旅客在周边国家和地区转机后抵达最终目的地。中美航空运输市场的美方承运人虽然由于客源流失而丧失了市场机会,但同时可以在其同样作为指定承运人的日美航空运输市场上获取上述需求。

截至2010年,采用上述统计方式计算的中美航空运输市场客源流失比率已经大幅度下降至34.6%的水平,而双方的指定航空公司也从之前被边缘化的市场地位,发展成为满足这一市场需求水平的主要承运人,无疑中方指定航空公司从中获益更

大。之所以在流失比率大幅度下降的同时出现流失规模的明显上升，主要是源于中美双边客运市场在经历了30多年的发展之后，整体的市场规模水平已经明显上升。这可以从中美航空运输市场的运力水平发展中得以体现。图4表明1990~2010年间，中美双边客运市场提供的航班座位数从11万个增长到310万个，20年间保持了年均18%的高速增长态势。在市场需求水平和运力规模迅速增长的格局下，虽然客源流失比率得到了明显的改善，但绝对的流失规模仍旧增长了约4倍。

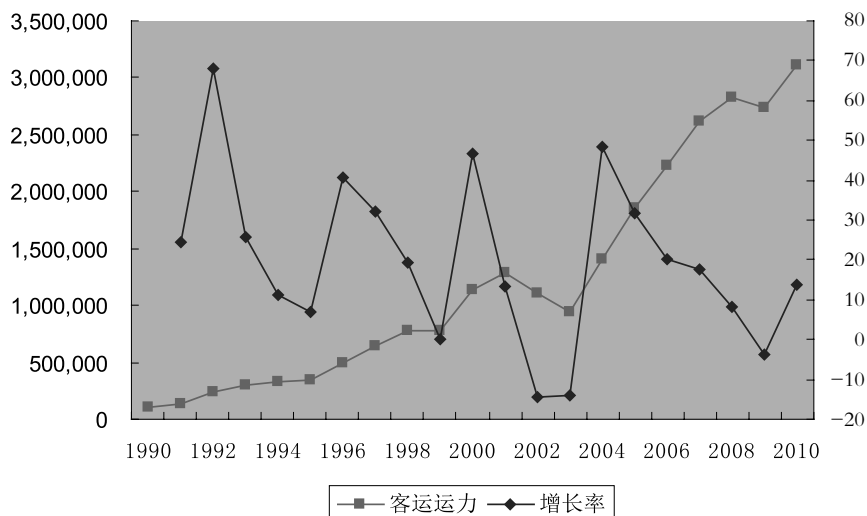


图4 中美航空运输市场的运力水平（1990~2010年）

如果将中美航空运输市场的客源流失比率和运力增长率进行比较，可以看出在1992年、1996年、2000年和2004年市场的运力水平都出现了超过40%的大幅增长。与之相对应，中美航空运输市场的客源流失比率也相应下降。在2001~2003年间，由于“9·11”和“非典”等因素的冲击，全球航空运输业受到沉重打击，中美航空运输市场的运力水平也出现了明显的下降，此时中美航空运输市场的客源流失比率也出现了明显上升，因此可以看出市场的运力水平直接影响到客源流失水平。

（三）中美航空运输市场客源流失原因和方向分析

综上所述，中美航空运输市场客源流失的重要原因之一就是指定航空公司的供给能力严重滞后于市场的实际需求。由于中美双方的指定航空公司提供的中美航线运力水平明显小于市场的实际需求水平，旅客在难以获得直达航班服务的情况下，必然会产生对于经由周边国家和地区转机前往目的地的强烈需求。以1990年的数据为例，中美两国公民相互往来所形成的理论航空运输客运量约为38.8万人次，而中美承运人的整体运力水平仅为11.2万个座位，中美航线上的实际客运量仅为8.4万人次，超过30万人次的航空客运需求不得不借助中转第三国（地区）的方式来满足。

此外，价格管制和我国航空公司相对落后的机票定价战略也使得中美航线机

票价格相对偏高,从而对于一些旅客而言,经由周边国家和地区前往旅行目的地的选择更具价格吸引力。同时在较长的时期内,限于海关、边防等联检单位的政策限制,国际航线国内航段的旅客行李托运无法实现“一机到底”(在出行始发地托运、到旅行目的地再领取,不需要中途取出来后再次托运),对于旅客的出行选择也带来了一定的影响。虽然上述的价格因素和旅行便利性安排也会导致一定的客源流失问题,但就中美航空运输市场而言,显然中美航线的运力不足所产生的影响要明显大于价格因素和旅行便利性的影响。

按照上文的分析框架和数据来源,可以将中美、日美、港美、韩美和台美5个双边航空运输市场的客源流失(流入)情况进行汇总分析(参见图5)。可以看出,日美航空运输市场有明显的客源净流入现象,而韩美和台美航空运输市场虽然有所波动,但进入21世纪以来一直保持了客源净流入的状态,但其净流入水平相对较低。港美航空运输市场则在近两年出现了净流入,且增长较快。以2010年为例,中美航空运输市场存在约142万人次的客源流失现象;同期日美、港美、韩美和台美航空运输市场的客源流入水平分别为108万、50万、40万和30万人次。从上述数值来看,加之日本处于中美之间的地理位置,其国际航线网络较为发达,日本应该是中美航空运输市场客源流失的主要方向。

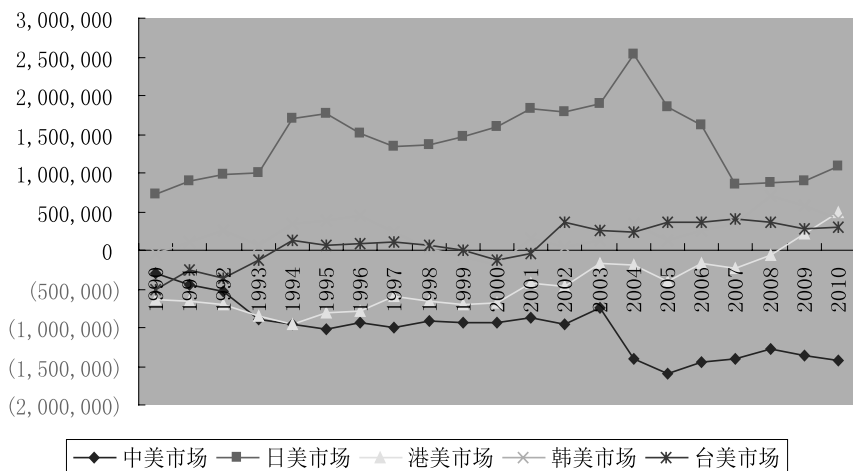


图5 5个双边航空运输市场的客源净流入（流失）量（1990~2010年）

（四）中美航空运输市场扩大开放水平对客源流失问题的影响

20世纪90年代以来,《中美航空运输协定》进行了多次修订。国内的学界和业界也存在一些针对中美协定修订的置疑声音。例如,根据2004年达成的新一轮修订,中美双方指定航空公司每周的运力水平从之前的54班/周,分阶段地逐步达到249班/周的水平。到2006年年底时,美方的指定航空公司已经将上述新增配额全部用完,而中方指定航空公司新增配额实际使用的还不到一半。一些人认为中美航空

运输市场的开放步伐过快,超过了我国民航业的实际发展水平和航空公司的实际运输能力。^{[4][5]}一些人认为中美航空运输市场的航权开放将中方指定航空公司置于不利的竞争地位,甚至认为中美航空运输市场的航权开放对于中方航空公司而言并未带来任何好处,只是保证了美方指定航空公司的利益。

然而,通过对中美航空运输市场客源流失问题的研究,可以看出《中美航空运输协定》历次修订中所增加的运力配额极大地缓解了客源流失的程度。虽然在1996~2010年间,中方指定航空公司在中美航空运输市场上的整体市场份额从69.4%下降到35.8%,但中方航空公司同一时期实际承运的客运量却从17万人次增长到103万人次。^①更为重要的是,中美航空运输市场的航权开放有效地减少了这一市场客源流失的程度,为双方指定航空公司、尤其是中方的指定航空公司提供了更多的市场机遇。虽然在这一过程中,中方指定航空公司的相对市场份额受到美方指定航空公司的大幅度挤占,但无疑中方指定航空公司的各项运营指标也有了明显的增长,也是中方指定航空公司不断扩大中美航线运力水平的重要推动力量。另一方面,中美航空运输市场发展的根本目的还是满足中美两国间大量人员和货物流动的需要,因此在评价这一市场的开放度时还应该考虑对上述根本目的的满足程度。由于中美航线的运力水平滞后,导致大量旅客和货物不得不经第三国(地区)前往目的地,无疑对双边人员往来和商品贸易形成了明显的制约因素。正如民航总局官员在2004年中美协定修订后的评论,“我们现在是把国家利益放在第一位”,^[6]中美航空运输市场的开放对于中国国民经济的整体发展是具有明显的促进作用的。根据前述计算结果,中美航空运输市场在过去20多年的发展过程中,伴随着航线运力水平的不断扩大,客源流失现象得到明显的缓解。虽然总体流失规模仍然在不断上升,但流失比率却有了明显的下降。中美航空运输市场已经从20世纪90年代两国间人员往来的次要市场,发展成为目前的主要市场。这也充分地发挥了我国国际航空运输市场对中美双边经贸关系发展的支持性作用。

另一方面,也需要看到目前中美航空运输市场的客源流失规模仍然较高。2010年的流失客源约为142万人次。这表明中美航线现有的运力水平仍然不能充分满足两国间人员往来的航空运输需求,流失比率仍然达到了约35%的水平。伴随着中国经济的快速成长和人均收入的显著提高,中国公民的国际商务旅行和休闲旅游需求将出现大幅度的增长,这将进一步推动对国际航空运输服务的需求。同时美国近年来放松了针对中国公民的签证限制,这也推动了中美航空运输市场的需求水平。从图2中可以看出,中国公民访美的人数2009年时是52.5万人次,而2011年就达到了108.9万人次,2年时间里就翻了一番。从图4可以看出,近年来中美航线的运力水平增长有限,这也反映出近年来中美双边航空运输关系谈判陷入停滞的局面。

① 根据美国运输部T100数据计算而得。

三、对未来中美航空运输关系谈判的建议

自20世纪70年代末美国航空运输业“解除管制”以来，美国航空运输企业的国际竞争力水平明显提高。在此背景下，美国积极推动双边航空运输关系的自由化进程，希望为美国航空运输企业扩大国际航空运输市场份额提供制度支撑。1992年美国与荷兰签订了世界上第一个“开放天空”协定，截至2012年7月，美国与双边航空运输关系伙伴国和地区一共签订了107个“开放天空”协定，其中也包括中国大陆周边的日本、韩国、新加坡、台湾、泰国、马来西亚、印度尼西亚、老挝、印度和巴基斯坦等国家（地区）。^[7]美国推行签订“开放天空”协定的实质是希望利用此类协定所提供的开放竞争市场环境，充分地发挥和扩大美国航空运输企业的竞争力优势。与百慕大II型双边航空运输协定相比，“开放天空”协定大幅度放松或取消了针对市场准入、指定承运人、运力、运价的管制，双方航空运输企业在航线、运力、营运班次和运价上均拥有充分的自由（参见表2）。这一模式更加符合国际竞争力水平较高的美国航空运输企业的要求，而对协定伙伴国（地区）的指定承运人而言则较为不利。

表2 “开放天空”协定的主要原则

客货混装业务	全货机业务
5项基本航权的完全交换 （包括第五航权在内）	在航权和费率上的同等自由化规定 （与客货混装承运人相同）
指定空运企业的自由市场准入 （自由确定航线、运力和营运班次）	“促进竞争的”地面服务支持 （自办地面服务、多式联运权、使用人收费规定等）
运价和费率的自由权 （如果威胁到竞争时需要双边否决）	对非定期货运业务的自由化待遇 （对两国间包机业务采用最小程度的管制）

资料来源：OECD，DSTI/DOT（99），1999年6月1日。

虽然在“开放天空”协定框架下，美国伙伴国（地区）的指定承运人由于竞争力水平相对较差而处于不利的竞争地位，但可以借助本国（地区）与美国间自由化的双边航空运输市场吸引周边国家和地区的客源和货源，借助协定的贸易转移效应获益。这对于国内航空运输市场规模狭小的国家和地区尤为明显。以欧盟成员国为例，荷兰于1992年与美国签订首个“开放天空”协定后，周边国家的大量跨大西洋客源经由荷兰进出欧洲，对英国、法国和德国等传统的欧盟航空运输大国形成了巨大的压力。迫于上述压力，德国和法国分别于1996年和2001年与美国签订了“开放天空”协定。在美国和东亚地区的双边航空运输关系中同样存在这一现象。20世纪90年代后期美国先后与新加坡、台湾、马来西亚和韩国等国家（地区）签订了“开放天空”协定，从而对中国形成了巨大的压力。2010年日本也与美国签订了“开放天空”协定，进一步加大了我国面临的压力。

结合对中美航空运输市场的客源流失分析和国际航空运输关系的上述演变分

析,可以看出,国际航空运输关系的自由化进程已经成为国际航空运输市场的主流趋势,并对拒绝参与到这一进程的国家形成了明显的压力。以中美航空运输市场为例,虽然传统的百慕大II型双边协定有助于形成一个表面上双方指定承运人获益对等的双边航空运输市场,但这是以大量的客源和货源流失为代价的。同时,严格的管制也提高了双边人员往来和商品贸易的运输成本,降低了运输效率,最终损害了中方指定承运人的整体利益,提高了中国外向型经济的运行成本。从中国民航业改革开放的实践来看,扩大对内、对外开放水平虽然在一定时期内对运营的航空运输企业形成了较大的冲击,但不仅运营的航空运输企业在面临外部冲击时采取了一系列的积极措施来应对,同时整体航空运输业也由于竞争的扩大而提高了运营效率、降低了运营成本。作为一种高端出行服务,航空运输服务已经“飞入寻常百姓家”,在这一过程中竞争的推动作用意义尤其重大。对于我国民航业政策制订者而言,应该积极地参与到双边“开放天空”协定的协商过程中,寻求在规则制订过程中发挥、扩大中方航空运输企业的竞争优势,最终实现航空运输企业、行业和国家利益的提升。

参考文献:

- [1] 国家统计局. 中国统计年鉴(2011) [M]. 北京: 中国统计出版社, 2012.
- [2] 国家旅游局. 2011年1~12月来华旅游入境人数(按入境方式分) [EB/OL]. 2012. http://www.cnta.gov.cn/html/rjy/index_2.html. (2012-11-30).
- [3] US Office of Travel and Tourism Industries. Inbound Travel to and Outbound Travel from US [EB/OL]. 2012. <http://www.tinet.ita.doc.gov>. (2012-11-30).
- [4] 方焱. 中美航空协定: 签来的是不是“狼” [N]. 经济参考报, 2004-07-26.
- [5] 张峰. 航权35年[J]. 中国物流与采购, 2007, (16).
- [6] 方焱. 中美航空协定: 签来的是不是“狼” [N]. 经济参考报, 2004-07-26.
- [7] US Department of State. Open Skies Partners [EB/OL]. 2012. <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114805.htm>. (2012-12-20).

An Analysis of Passenger Loss in China-US Air Service Market

LU Wei ZHENG Xing-wu

Abstract: Under the Bumuda II Style Air Service Agreements (ASAs), passenger air traffics between 2 countries are strictly regulated by regulating bodies of both originating and destination countries. With the fast development of open sky arrangements, this approach is challenged as passenger traffics will diverse to the third country that signs open sky agreements with an originating or destination country. That is the scenario for the China-US air market. As many countries or areas like Korea, Japan, and Hong Kong, have signed open sky or more liberal agreements with US, it is attractive for many passengers to fly between China and US via those countries or areas. It means passenger losses for designated carriers of the China-US air market. This paper tries to identify the extent and main causes for passenger losses in the China-US air market. It argues that several past amendments of China-US ASA that increased flights quotas for designated carriers have effectively lowered the extent of passenger losses of the China-US air market, as those amendments significantly increased capacity of market concerned.

Key words: passenger loss; air service agreement; China-US air market