

高铁时代 中的支线航空机遇

在 2009 年底的国内民航业新闻大戏里，综合运输体系中的另一个部门：高速铁路一跃唱起了主角。原来，随着武汉至广州、郑州至西安和宁波至厦门三条高速铁路的率先通车，四横四纵的高速铁路布局初现端倪，而高铁分流民航客源，抢占民航市场也成了人所共知的事实。民航会受到高铁怎样的冲击？何以应对？这些问题吸引着许多人思考并探索解决方案。通过分析高铁布局和民航业现有的应对策略，我们认为，支线航空运输应在民航与高铁的博弈中扮演重要角色。无论是为民航寻求更优的生存之道，还是促进高铁与民航互补共赢，支线航空都是不可或缺的重要环节。

一、 高铁 汹汹之势

1、 四纵四横 更新现有综合运输格局

根据新调整的《中国铁路中长期发展规划》，到 2020 年，我国将建成四纵四横铁路快速客运通道，以及三个城际快速客运系统，铁路营业里程将达到 12 万公里以上，其中客运专线将达到 1.8 万公里。其中，四纵包括北京至上海、北京至香港、北京至哈尔滨和上海经杭州至深圳；四横包括青岛至太原、徐州至兰州、南京至成都和杭州至长沙。届时，环渤海地区、长江三角洲和珠江三角洲三个发达城市群将被置于高铁的覆盖之下。

在由公路、铁路、航空和水运组成的综合运输系统中，由于各部门特征明显、各有优势、分工明确，因此它们相互补充和配合，共同搭建起遍布全国并扩展至海外的交通运输网络。但是，高速铁路诞生之后，铁路运输一定程度上具备了高速这一曾独属于航空运输的特点，时效性得到了很大的提升，其适用范围和目标客户群体也一定程度上与航空运输出现了重合。这意味着传统的综合运输格局，尤其是国内运输格局之内出现了变数，铁路与航空运输二者之间已不能完全依据速度和时效进行分工，运输距离、运输成本等因素在市场份额分配中所占的重要性有所增强。那么，在一项分配指标弱化的前提下，有没有另一项分配指标被强化了呢？我们认为，运输的地域性区分在未来的空铁分工中将会扮演越来越重要的角色。简单地说，铁路只在东部发达地区进入了高速时代，从而一定程度上削弱了航空的传统优势；而在高铁无法触及的广大中西部地区，旧有格局很难在中短期内有所改变，航空运输在这一片朝阳之地上仍然占据不可取代的地位。

总之，四纵四横的高铁布局挑战了现有的综合运输体系格局，空铁的速度之界有些许消弭，而二者之间的地域之别在未来的综合运输分工模型中将越来越引人注目。

2、 集中在东部发达地区是我国高铁的显著特色

四纵四横高铁规划图直观地告诉了我们到 2020 年，高速铁路将出现在何处。它们是环渤海、长江三角洲和珠江三角洲为中心的东部中国最发达经济区，佐以陇海铁路、长江航运一线传统经济重镇。囿于铁路运输对地形和运输量的高要求，高速铁路在我国并不能如欧洲一般全境铺开，而只能偏安一隅，覆盖东部发达地区可以说是中国高铁的显著特色。

然而，即便在东部地区，用覆盖一词形容高铁布局也不够准确。由于高速列车不可能站站停，因此高铁也并不能像普通铁路，如京九线一样惠及其经过的大部分地区。即使是在东部的很多地方，高铁只能说是过境而谈不上覆盖，这些地方人们出行的消

费心理是什么，其多层次的交通需求如何被满足是一个值得关注的话题。

鉴于以上两点，在分析我国高铁与民航的辩证关系之时，必须深入本国国情，研究本国特色，切不可全然照搬欧洲结论。

二、 民航进退之道

1、 进：航班频率，国际市场

2009 年底，以武广铁路的开通为契机，高铁与民航的博弈大幕徐徐拉开。武广铁路沿线的航线票价纷纷 应急 跳水，减班停运亦兼有之。 应急措施 退热之后，国内航企经过冷静分析，决定在黄金干线航线上提高航班频率，以更优的快捷性提高航空运输的吸引力。国内市场占业务量 70% 的南航开通了广州至长沙、广州至武汉等 空中快线 ；东航表示为应对即将到来的京沪高铁，将在原有的京沪快线基础上投入更多班次；京广快线、京蓉快线、京杭快线、京深快线 航班 公交化 似乎已成为大势所趋。提高航班频率做为应对高铁冲击的主要国内对策，已经被各家航企普遍认同。然而 快线 战略是否符合市场规律，又如何符合市场规律？是否盈利又如何盈利？选择合适尺寸，运力适宜的机型是重中之重。

国内航企也把目光投向了国际市场。国际航线最强的国航进一步加强国际市场的开拓；海航、深航等其他航空公司也明显加大了开辟国际航线的力度。海航的一位负责人表示：与其在国内市场与高铁硬碰硬，不如转而开发航空运输具有绝对优势的国际市场。这句话也可谓是业内共识。国际市场固然诱人，然而困难也十分明显。走出国门意味着与外航的竞争， 低碳税 等几乎是壁垒性的政策也不可不防，国内航企在国际航线市场上的过人之处和核心竞争力在哪里？在于完善成熟、干支搭配的国内航线网络，在于能够迅速有效地汇聚并分流国际旅客。过了这一关，我们说 国际竞争力 才能说得掷地有声。

2、 退：一线城市，干线航线

由于完整的高铁系统远未建成，现在评论民航的 退 显得有些为时过早。但是航空运输所受到的高铁冲击已经初见端倪。以武汉至沪宁方向的航班为例，动车开通后，南京至武汉一度每天只剩下两班甩飞航班，武汉至上海的航班也锐减三分之一。可以预见的是， 四纵四横 客运专线与三个城际轨道系统建成以后，东部地区大部分的一线城市将被覆盖，而沟通一线城市之间的干线航线正是航空公司运量最大、市场最好的 黄金航线 。空铁这一部分高度重合的市场曾经是航空公司 最容易摘到的果子 ， 最容易赚钱 的航线，而在高铁建成之后，也将是受到冲击最大的市场。

在高铁的 步步紧逼 下，民航的这一部分市场必然会有一定程度上的萎缩，届时民航 退守 亦不足为奇。然而值得思考的是，结在树梢上的 最容易摘到的果子 被别人分去了一些，结在树冠上更加诱人的 果子 值不值得伸手一摘？我们认为，即便是需要借助工具，摘取这些 果子 也是非常必要和值得的。对于高铁冲击下的民航业来说，这些 果子 就是除连接一线城市的干线航线之外，遍布全国的支线航线。

3、 它山之石：欧洲高铁与民航的博弈

由于法国 TGV 开通时间较早，法航是欧洲首家受到高铁冲击的航空公司。随后，随着德国 城市快线（City Express）英国 欧洲之星（Euro Star）等高速铁路的开通，与高铁重叠的航线都遭受了不同程度的冲击，法航、汉莎等大航空公司撤销了为数不少的国内干

线航线。然而，欧洲的高速铁路情况与我国存在着本质的不同：欧洲的地形条件较我国单一，地区经济发展水平较我国均衡，国土面积更是不能与我国相提并论。有鉴于此，欧洲的高速铁路易于全境普及：从法国 TGV 的线路图上我们可以看到，以巴黎为中心，法国高速铁路向北延伸至荷兰、向西抵达布雷斯特、西南连接波尔多、向南经里昂直通地中海沿岸。法国高铁对航空的影响是全国性的，它连接了法国国内大部分的大城市，航空干线航线受到了很大的冲击。此外，包括法国在内的欧洲国家国土面积较小，长于 1000 公里的航线几乎全是国际航线，这是欧洲能将国内航线统而论之最重要的原因之一。但是，欧洲经验的这一部分先决条件在我国都不存在。因此，分析我国高铁和民航的关系时，对于国际经验应有选择地借鉴。国内市场在我国未来的民航布局中仍然占据着非常重要的地位。

在高铁的冲击之下，欧洲境内原有的“黄金干线”大幅度萎缩，有道是“水落石出”，支线航线的作用则在这时得到了凸现。此种作为通过完善的国内（境内）航线网络体现出来：欧洲航企通过加强枢纽建设，将短程航线和远程航线相结合，增加了中转客流，从而提高盈利。事实证明，这个战略颇为成功。德国汉莎航空公司负责人曾表示，德法高铁开通后，由巴黎至法兰克福的铁路旅行时间骤减，可以说对航空公司形成了冲击。但是汉莎并不为此担心，因为我们来自巴黎的客流 80% 都是中转旅客。这位负责人说。法兰克福是欧洲的航空枢纽，它的例子告诉我们，国内（对于欧洲来说是境内）网络的完善会为国际航线提供源源不断的客流，是民航应对高铁冲击的有力武器。同时，必须指出的是，航空公司要执行这一枢纽战略，赢得同高铁的竞争，就要放弃指望这些短程航线单独盈利的想法。因为在这一战略中，短程航线只是对航空公司远程国际航线的有力支持者，并不是直接盈利的工具。

欧洲的经济均衡发展，社会分层相对较少，也没有类似于我国中西部经济发展潜力巨大的“朝阳地带”，可想其对交通运输需求的层次也较我国为少；欧洲交通运输经过长期发展，市场细分化程度已然很高。但即便是这样，欧洲交通运输市场仍在强调细分化以提高产业盈利能力，何况我国？民航也好，铁路也罢，综合运输体系的细分化应是一条正确的发展之路，而这其中必有支线航空的用武之地。

三、 支线用武之地

无论是从国内航企的应对措施还是从欧洲市场的经验来看，民航在应对高铁挑战之时，支线航空都是十分重要甚至足以决定成败的。我们认为，在高铁挑战不甚明显之时，国内民航界就已经认识到了发展支线航空的必要性和紧迫性；当前高铁为民航发展提出了新的课题，发展支线航空做为一项积极的解决之道，将会受到更多的关注和重视。可以说，高铁时代的到来，为支线航空的运营模式和发展前景的探索开辟了一片新天地。

1、 引进支线飞机以支持航班频率

如前文所述，面对高铁的挑战，国内航空企业纷纷复制“空中快线”模式，试图实现航班“公交化”，以打“快捷牌”取胜。然而从实施的效果来看，“快线”在高铁通车后要么票价“跳水”，甚至跌破盈亏平衡，闹了个“赔本赚吆喝”；要么航班多而旅客不足，只能忍受较低的客座率甚至合并航班，从而损害“快线”原有的题中之义。其实只要简单分析一下供求关系就不难发现，“快线”模式推广后，给定市场上的原有市场供给成倍增长，替代品供给（高铁）大量涌入，需求在短时间内又难以迅速提高，供大于求的局面几成必然。如此一来，无论是降低票价以吸引旅客还是维持合理票价牺牲一些客座率，航空公司都难以实现长期和健康的盈利。要符合市场规律，实现盈利，其焦点在于达到供给与需求的正比；具

体到“快线”模式上来说，就是要达到飞机载客量与客源数量的正比。引入合适尺寸的机型是问题的关键所在。

事实上，“快线”模式的核心在于提高航班频率，以更便捷的航空服务吸引乘客，这样的策略应该说是行之有效的。问题在于总需求不变的前提下，如何提高航班频率而不显著增加总供给？提高频率，降低单位供给——即选用合适尺寸的支线飞机才是一条正确的出路。选用座级数较小的支线飞机，既可以满足“快线”对航班频率的高要求，不损害航空服务的质量；又可以应对客流量被高铁分流，航班频率上升而总客流量下降的现实，通过控制总供给而保存民航在特定市场上的竞争力。与此同时，国内骨干航线在面临高铁冲击失掉一部分客源的情况下，将现运营的干线飞机调整为座级合理的支线飞机，也不失为是一种开源节流的好选择。

2、搭建国内网络以提高国际竞争力

为应对高铁挑战而大力发展国际航线，提高国际竞争力，几乎成了国内航空公司的一项共识。然而，目前国内航空公司的国际航线较之外航普遍缺乏竞争力。哥本哈根会议之后，节能减排成为全球焦点，一旦未来几年美欧等国对国际远程航线征收“低碳税”，国内航企所运营的国际航线的处境将更加艰难。对国内航空公司来说，要与外航争夺国际市场，其核心竞争优势应在于一个全面、便捷、深入和完善的国内航线网络的支撑，通过这样的国内航线网络为国际航线输送客源，同时为国际到港旅客提供快速、顺畅的接驳转机服务，使他们能够迅速地从国际枢纽机场疏散至全国各地——这种方式的成功之处已被欧洲的民航市场所证实——而只有依靠发达的支线航空，依靠合适尺寸的支线机型高效地穿梭于全国各级城市，这样的国内航线网络才有可能完成。错落有致、互助互补的国内航线网络，一向是我国民航业的发展方向。在民航需要与高铁合理共存的今天，这样的航线网络就更显得重要，其紧迫性也愈加凸显出来。

完善和深入的国内运输网络，也是民航相对于高铁的优势之一。除覆盖面不能遍及全国之外，高铁即使在其所覆盖的区域也是主要联结省会城市和直辖市，或省会城市之间。高速列车不会“站站停”，其服务无法惠及沿线中小城市，一个完善深入的运输网络更无从谈起，而航空运输却能够凭借先期基础设施投资较少，地理布局灵活等优点很好的解决这一问题。因此，如果民航能够以一个深入的、细分化的网络形象出现，使航空运输网络能够在广度上纵横全国，在深度上深入二、三线城市，那么民航相对高铁的优势将十分明显。我们经常用“动脉”来形容干线航线，用“毛细血管”来比喻支线航线，正是“毛细血管”构成了人体循环系统的绝大部分，将血液输送到全身。同理，只有干、支合理搭配，大力发展支线航线，才能最终搭建起一个完善深入的国内航线网络，从而良性和健康地应对高铁的挑战，以至与高铁相互补充、相辅相成，共同组成一个合理的综合运输体系。

3、开发支线蓝海以决胜未来市场

从根本上说，不断改善交通条件是国民经济发展、地区间经济交流日益密切的必然要求。“小国寡民”的“世外桃源”，阡陌足矣；现代社会高速的经济往来才是大量交通需求的源头。从目前国内的形势来看，东部沿海，长江和陇海一线都是传统的经济发达地区，也就是未来高铁覆盖较广，地空竞争较为激烈的地区；而广袤的中西部、东北部欠发达或待开发地区将成为新兴的经济增长点，以商务、政务、旅游为龙头的一系列对于快捷交通的需求将会在不久的将来形成规模，而这一部分市场恰恰是对地形要求严格、投资规模巨大、对客流量需求极高的高速铁路所“鞭长莫及”的。这一片交通运输需求的“蓝海”，正是支

线航空的理想市场，更是民航业避开与高铁的正面竞争，另辟蹊径、另谋发展的出路。航空公司若能提早洞察这一市场，先人一步以合适尺寸的机型开辟、培育、经营这些深入中西部、东北部地区的航线，必能为其未来的可持续发展蓄积竞争力，从而立于不败之地。

2009年，黑龙江省相继开通伊春、大庆、鸡西三个新的支线机场航线，当年1至11月份，省内支线机场起降飞机架次、旅客吞吐量、货邮吞吐量分别比去年同期增长101.6%、91.1%和34.7%。黑龙江省支线航空的逆势上扬充分证明了支线航空市场自身的巨大潜力和活力，而细观飞翔在黑龙江各支线机场的飞机，则是以100座级飞机占取了多数。可以说，以合适尺寸的机型在合适的市场上运营，是黑龙江省支线航空业取得成绩的重要原因之一。2009年底，国务院先后颁布了《关于加快发展旅游业的意见》、《关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》和《关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》。这些政策条款从战略上强调了开发中西部地区旅游资源，促进中西部省份经济社会发展的重要性。以广西为例，近年来，以南宁和桂林为龙头的广西城市经济增长迅速，北部湾开发更是集能源、商贸和旅游等诸多方面为一体。在可预见的未来，广西这个曾经落后的省份将会发生令人瞩目的进步。经济发展要求交通运输的支持和保障，支线航空正是适合广西的地区情况，并且经过实践检验的有效的交通方式。就在《关于进一步促进广西经济社会发展的若干意见》颁布的前后，广西又开通了连通省内及周边的四条支线航线，皆以50座级喷气飞机执行，其前景十分看好。未来在我国的中西部，广西这样的省份必然不止一个，它们都需要支线航空，也是支线航空大展宏图的理想市场。

可以说，只要国内经济保持发展，就必定会出现航空市场的细分化、航空市场需求的多层化，那么支线航空的崛起也就是大势所趋。支线航空正是民航面对高铁的出路之一和未来的优势所在。高铁所不可及之处，恰是可供民航翱翔的广阔天空。

四、合作共赢之谋

民航与铁路、公路、航运等各种交通运输方式共同构成了社会经济文化发展所需的综合交通运输体系，共同满足国内日益增长的运输市场需求。多样化的、完善的交通运输体系能够满足人们出行需求的多样性，保证并推进社会经济建设和文化活动的开展。随着社会经济的不断发展，对综合运输的需求总量会不断增加，出行目的的多种多样导致对交通运输的需求形式不断向多样化、多层化方向发展，而这些需求则需要综合运输体系不断细分，各交通部门相互配合来满足。在世界各国成熟的综合运输体系中，支线航空运输都扮演着重要的角色。结合我国国情来看，支线航空更是大有用武之地。我国的地形条件复杂，许多地区通公路或铁路难度大，不经济；我国人口分布不平衡，许多人口分布比较稀疏的地区不能支撑铁路这类运输需求量大的交通方式，有些地区甚至连干线航空所需要的客源也无法提供；我国地区经济发展不平衡，不同的经济条件应配备不同的交通基础设施，其中投资最少、见效较快的交通方式正是支线航空。

武广等高速铁路开通已经有一段时间了，国内民航界也慢慢的从最初的“惊恐”之中冷静下来。高铁与航空之间能不能开发出除竞争之外的关系？二者是否存在共存共荣的可能？答案是肯定的。德法等欧洲国家根据他们的国情给出了二者合作共赢的方法：在客源集散方面，民航与铁路形成合力，在若干枢纽城市建立铁路与民航并存的大型交通枢纽。1994年11月，巴黎戴高乐机场建立了火车站，正式展开“空铁联运”。空铁联运即在若干大中城市实现高铁与民航的相互衔接，旅客买火车票时就可以同时买机票，高铁的运行时刻也与

机场航班衔接。戴高乐机场的成功引得其他欧洲机场也纷纷效仿，例如法兰克福机场、阿姆斯特丹机场等都开展了“空铁联运”。汉莎航空公司的一位高管提到高铁与航空的合作时说道：选择高铁还是飞机，并不是非黑即白的简单对立关系，高铁和飞机可以优势互补，通过积极开展多式联运合作，进一步巩固航空枢纽的地位，提升对乘客的吸引力。

我国的国情与欧洲虽有不同，航空与高铁合作共赢的思路却是可以借鉴的。事实上，我国高铁从分布地区、运输量和运营方式方面来看，都更像是民航中的干线航线，所不同的是高速铁路的载客量比干线航班更大，联结的城市更大也更加集中。干线航线需要客源，高铁同样也需要，而且只会比干线航线需要得更多。如此说来，为干线航线“喂给”客源的支线航线对高速铁路应具有同样的作用：在高速铁路普遍过境的东部沿海地区，支线航班可以帮助将那些高铁没有设站的城市旅客输送到枢纽城市去；在高速铁路没有涉及的中西部和东北大部分地区，支线航班更能起到构建网络集散旅客的作用。可以说，从前为干线航空所用的支线航空在高铁时代亦可为高铁所用，发展支线航空对整个综合运输体系的合理化构建都是大有裨益的。

综上所述，本已在综合运输体系中十分重要的支线航空运输，在高铁时代更加重要和不可或缺。支线飞机对于维持和提高“空中快线”航班频率的作用、支线航线对于构建成熟国内航线网络的作用、支线航空对于满足中西部“朝阳地带”不断提升的交通运输需求的作用以及支线航空在未来“地空合作”中的独特作用等，都已经日渐凸现，并越来越多地为更多的业内人士所认识和认同。大量事实证明，在我国将要建设的成熟、高效和完善的综合运输体系中，支线航空的作用不可取代，发展支线航空已是大势所趋。