支线航空：全面助力民航良性应对高铁挑战

翻开近期关于交通运输的新闻，最热门的莫过于因 武广高铁 的开通而导致多条相关航线 票价跳水 甚至减班停运的消息。 四横四纵 宏大的高铁网络，让国人轻易地联想到 城市快线 （德国）、TGV（法国）、欧洲之星、新干线（日本）之类的名词，以及这些名词背后与之竞争的民航航线近乎 灾难性 的结局。有鉴于此，国内 800 公里 以下航线将受到高铁的严重冲击甚至退出市场的声音甚嚣尘上。然而，只要稍加深入分析就会发现， 800 公里以下航线不敌高铁 的结论依据的是欧洲经验：经济发展比较平均、地形条件相对简单，高铁易于全境普及。而即使是在这种情况下，受高铁影响最大的也只是巴黎至里昂、马德里至巴塞罗那这样的高客流量干线航线。中国的情况则明显不同：地区经济发展不平衡，中西部地形条件复杂， 四横四纵 主要覆盖的也只是东部和长江、陇海一线传统经济较发达地区（见下图），高铁所影响的当然也主要是这些地区的航线。因此，将国内 800 公里以下航线 一概而论是不够科学的。当然，高铁的出现挑战了国内民航的黄金市场，对民航业的冲击不言而喻，民航人应时思考应对的办法也是大事所趋。目前看来，主要的应对策略主要有两个方向：即国内 快线 和国际航线。无论面向的是国内还是国际市场，支线航空都是整个民航业提高综合竞争力、良性健康应对高铁挑战、保证可持续发展的一项不可或缺的法宝。

国内市场：在 高铁 的重压下， 支线 是出路

在上一轮铁路提速的压力下， 京沪快线 的出现让人眼前一亮。如今面对高铁的挑战，国内航空企业又纷纷复制 快线 模式，试图实现航班公交化，以打 快捷 牌取胜。然而现在看来， 快线 在高铁通车后票价 跳水 ，甚至跌破盈亏平衡，闹了个 赔本赚吆喝 。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，即使是旅客被吸引来了，航空公司也难以盈利。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的现实，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，也是一种开源节流的好选择。

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。

据报道，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。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。

国际市场：在全球竞争环境中，国内网络是制胜根本

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。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。

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。

到 2020 年，　四横四纵　的高铁格局将最终形成，这之前的十年，民航仍有时间　未雨绸缪　，从战略和全局的高度筹划未来航空业的方向。在这通盘的战略考量中，以支线飞机保证航班频率并开拓中西部　蓝海　，依靠支线航空搭建完善深入的国内航线网络，无疑都是助力民航业良性应对高铁挑战的良方。