

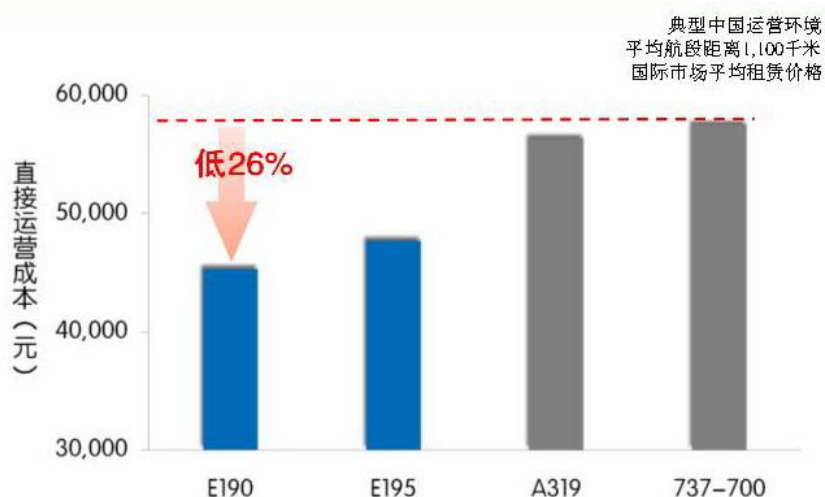
100 座级支线飞机助推区域民航建设

2010年12月，中国南方航空公司确认引进十架巴西航空工业公司E-190喷气飞机，并将引入的新机型投入新疆地区运营。这既是南航用实际行动响应国家助力新疆民航事业建设、促进新疆区域经济发展的号召，也是南航实施其与新疆人民政府签署的战略合作协议，加快乌鲁木齐做为西部门户枢纽机场建设进程的一步重大举措。而众多先进机型中，E-190喷气飞机为何能够得到南航的青睐？E-190飞机在新疆民航建设、区域经济发展中将发挥怎样的作用？在南航新疆航空运输市场的发展战略规划中将扮演怎样的角色？新疆民航建设、区域经济发展的模式对于我国其他地区有着怎样的借鉴意义？本文将就这些问题进行初浅探义。

E-190 喷气飞机 二十一世纪的新一代飞机

E-190 飞机是巴西航空工业公司支线系列产品中的旗舰机型。作为 E-喷气系列四款机型的成员之一，进入市场以后，航空各界普遍认为 E-190 飞机是一款由传统支线飞机向窄体干线飞机过渡的机型，向下衔接 70 座级市场，向上衔接 120 座级及以上市场。目前全球超过 700 架 E-喷气飞机由 51 家航空公司在 34 个国家运营。E-190 适用的市场范围和商业模式较传统支线飞机更为广泛，因此既不再属于传统支线飞机范畴，也不能被定义为窄体干线飞机。100 座级的 E-190 飞机拥有 4,450 公里（2400 海里）的航程，续航时间超过 5.5 个小时，具有很强的灵活性，航空公司不仅可将其用于点对点瘦长航线运营、为中低客流量市场提供低成本服务；也可以根据淡旺季或高低峰时段客流量的变化，将其与大型干线飞机配合使用，有利于优化运力；亦可用于开辟新航线、培育市场，降低市场风险；还可以替换老旧机型等。

E-190 飞机的经济性也是其受到航空公司青睐的主要原因之一。在中低客流量航线上使用过大尺寸的飞机，航班上有许多座位处于空置状态，这部分座位只消耗成本而不产生利润。过大尺寸的飞机的单位客座成本虽低，整体航段成本却十分高昂，当客座率较低时，其收入很难抵消高昂的航段成本，航空公司的盈利能力会受到损害。在此类中低客流量航线上采用座级合理的机型，不但客座率易于达到盈亏平衡，其航段成本也较大飞机明显降低，航空公司盈利能力随之得到相应的提高。在 1100公里典型航段上，E-190飞机的航段成本较 150座级的窄体干线喷气飞机低 29%以上，座公里成本却相差无几。



直接运营成本（元）
低 26%
典型中国运营环境

平均航段距离 1,100 千米

国际市场租赁价格

此外，E-190 飞机的舒适性也是其一大亮点。双泡型机身截面设计，能有效提升客舱宽度；拥有同类飞机最宽敞的座位空间、无中间座的客舱布局以及可选装的先进机载娱乐系统等，乘坐舒适度可媲美大型宽体（干线）客机。

E-190 飞机 契合新疆航空运输市场发展需要，促进区域经济发展

近年来新疆民航事业取得了快速发展和长足进步，目前基本形成以乌鲁木齐为区域性枢纽核心的网络布局，是国内区域枢纽航线网络发展最好的地区之一。随着国家进一步加强西部经济大开发的力度，新疆区域经济的快速发展对新疆航空运输业的发展要求进入新阶段。2010 年 5 月，中国民航局颁布了《促进新疆民航事业发展的若干意见》，将在新疆打造空中两网两路，即在南疆和北疆分别构建两个支线航空运输网络；以乌鲁木齐机场为枢纽，构建连接国内东部的国内航线和连接中亚的西部国际航线；鼓励航空公司执飞疆内环线，使新疆各族人民能够享受到普遍航空运输服务。并以发展新疆民航事业为契机，促进疆内区域经济发展、促进新疆与国内东部地区的经济文化交流、同时进一步发挥新疆作为我国向西开放的桥头堡作用。

根据国家民航局对 2009 年新疆机场旅客吞吐量及起降架次的统计，我们计算出新疆机场平均每班旅客人数为 89.2，从中我们可以看到因新疆地域广袤，人口居住分散，平均人口密度较小，各个机场平均每班旅客人数较少。采用座位数较大的大型干线飞机执飞疆内航线，因客流量有限，航班上有许多座位处于空置状态，航空公司盈利性受到损害，影响其增加航班频率、加大运力投放、开辟新航线的积极性，进而造成新疆支线机场利用率低，人们便捷的航空出行需求无法得到满足。以疆内经济发展较好的城市为例，如库尔勒至克拉玛依、喀什至库尔勒、克拉玛依至喀什等均没有建立直达航班，人们需要通过乌鲁木齐进行中转，既费时亦不经济，疆内城市间航线通达性还有待进一步提升。同时以乌鲁木齐为枢纽的疆内航线也存在航班密度不足的情况，如乌鲁木齐至且末，一周仅 1、3、5 有航班，且一天只有一次航班；乌鲁木齐至克拉玛依、至塔城等也均存在航班频率低的情况。新疆特有的地域及经济发展特点，要求疆内采用座级合理、适合疆内支线航线的机型。

100 座级的 E-190 飞机在客流量不高的航线上能够保持较高客座率，同时其媲美于干线机型的经济性为航空公司降低、控制运营成本提供了基础。航空公司获得合理的运营效益，则有助于提高航班频率、保障机场运力投放、提高支线机场利用率，增强疆内区域航线网络的通达性。只有保证疆内支线航线的良好运营，将其他城市的旅客输送至乌鲁木齐，才能支撑以乌鲁木齐为中心的国内干线、区域性国际航线的良好运营，真正发挥乌鲁木齐西部交通枢纽的作用。同样的，也只有完善的疆内支线航线，才能将以乌鲁木齐为目的地的干线旅客疏散至各个城市。

疆外旅游客源是新疆航空运输旅客资源的一个重要组成部分，并且随着新疆旅游淡旺季相应出现季节性的高低峰，这就要求航空运输企业对运力配置做出相应的调整。E-190 飞机拥有 4,450 公里的航程，航空公司可以根据旅游淡旺季节及高低峰时段客流量的变化，将其与干线飞机交叉配合，不仅有利于优化运力配置、控制成本；同时亦有助于航空公司通过保持

一定频率的航班服务，保持其运营网络的完整性和市场的占有量。

要将乌鲁木齐建设成区域性国际枢纽，需要逐步增加乌鲁木齐至国内东部城市的干线航线、及通往中亚国家的区域性国际枢纽新航线。而这些新航线在运营初期，通常不会有如北京、上海等国际枢纽相同的大客流量。采用座级合适、航程较长、经济性能好的 E-190 飞机运营这些新航线，不仅可以减少运力浪费并保障航班频率，同时其航段成本较低，能以较少的旅客数达到盈亏平衡，大大降低了新航线的经营风险。

100 座级支线飞机契合新疆航空运输发展需要。2010 年 7 月天津航空利用 E-190 飞机进军新疆支线航空市场，执飞乌鲁木齐往返库尔勒、伊宁、阿勒泰、和田等地的航班。其中，乌鲁木齐至伊宁、乌鲁木齐至库尔勒每天各往返 3 班；同时，开通乌鲁木齐—阿勒泰—伊宁—乌鲁木齐和乌鲁木齐—伊宁—阿勒泰—乌鲁木齐两条环飞航线，每天各执行一班，方便广大游客不走回头路，即可游遍伊宁、那拉提、阿勒泰、喀纳斯等热点旅游景区。此外，天津航空利用 E-190 飞机每周 1、3、5、7 增开乌鲁木齐至西安的直达往返航班。

交通运输是经济发展的基础。新疆航空运输业的发展必将有利于疆内丰富的矿产、能源、旅游等资源的开发；促进其与邻近的中亚、西亚、甚至于欧洲的经济文化交流，带动新疆区域经济发展、促进新疆与东部地区的经济文化交流；也有助于当地居民享受均等的基本公共服务。

E-190 飞机 助力南航巩固西北航空运输市场、完善国内干支网络、提升国际市场竞争力

根据今年 5 月南航与新疆人民政府签署的协议，南航计划在未来 5 年内，加大新疆市场运力投放力度，科学、合理规划在新疆的运力及航线网络布局。积极打造乌鲁木齐至北京、上海、广州、深圳等主要城市的快线航班；实现疆内机场互通；逐步开通乌鲁木齐飞往伊斯坦布尔、迪拜、撒马尔罕、叶卡捷琳堡等中远程亚欧国际航线；加密乌鲁木齐至德黑兰、阿拉木图、塔什干等国际地区航班，从而建立覆盖全疆、辐射全国乃至东亚、西亚和欧洲等的航线网络格局，将乌鲁木齐打造成为中国到达中亚、西亚、南亚、中东及部分欧洲城市的重要航空枢纽。为实现这一战略目标，则需要科学地构建航线和航班布局，最大化地合理配置运力资源以节约成本。

南航引入 E-190，并投入新疆市场运营，不仅响应国家全力支持新疆民航建设、经济发展的号召，同时更实现公司战略性发展。有利于巩固南航在中国西北部航空运输市场的地位，加速推进南航北京、广州、乌鲁木齐“大三角”的市场战略，强化其在国内航空市场的领军地位。乌鲁木齐西部交通枢纽的建设，大大延伸南航国内及国际航线的服务半径。利用广州、北京两大枢纽，通过无缝隙中转，加快打通乌鲁木齐至大洋洲和东南亚的空中通道。更加完善的国内干支网络，则进一步提高南航的国际市场竞争力。

可复制的新疆民航、区域经济发展模式

新疆通过搭建完善的航空运输网络推动区域经济发展的模式可以在与其有着相似条件的区域进行推广，如大西南地区（云南、广西）和黄河中游地区（内蒙古）。这些地区的共同特点是亟需便捷的航空交通带动地方经济发展；区域内客流量不高，无法支持每个机场都开通干线航线；地缘政治、经济合作等诸多原因造就这些地区与其相邻的国际区域联系密切。在

这些省份发展区域支线航空、建设区域性国际枢纽，以其便利的地理位置和灵活的航线布局通达周边国家，既可促进区域经济发展，同时也可对国际航线网络做出重要的补充。

以云南省为例。以该省航空枢纽昆明为中心，半径 600 公里内包含近 30 个国内、国际机场，昆明机场位于各辐射航线的交汇点，有着很强的地缘优势。但目前从昆明出发的航线，包括通往国内和东南亚城市，还有相当一部分仍属于中低客流量航线，且航班频率不高。云南省目前拥有 9 个支线机场，执飞省内航线均是 100 座以上大型飞机，航空公司运营成本较高、机场运力投放不足、航班频率不高，无法满足乘客便捷出行的需求；省内支线航空未充分发挥为干线航线摆渡客源的作用，也进一步制约昆明机场发挥区域性国际枢纽机场的作用。随着国家加快西部区域经济发展、云南省建设航空强省目标的提出，进一步发展省内支线航空、强化昆明的区域性国际航空枢纽地位势在必行。采用座级合适、经济性良好、航程能力具有很强灵活性的支线机型，有助于促进省内支线航空的发展，将旅客输送至昆明枢纽机场，或从昆明机场疏散至省内各个城市，发挥昆明区域国际枢纽的作用；同时无论是国内还是国际航线，航空公司能够提供较好的航班频率，满足时刻需求，进一步刺激客流量的增长；此外，由于支线飞机能以较少的旅客数达到盈亏平衡，降低了开发新航线的经营风险，因此有利于开发以昆明为中心，通往更多国内中等城市、东南亚国家城市的新航线。

综合上述对南航在新疆地区引入 E-190 飞机，以及 E-190 飞机对新疆区域经济发展和民航事业建设模式的作用的分析，我们可以看到 100 座级左右支线飞机在促进地区经济发展，推动地区航空运输业的发展中发挥重要的作用；同时也为航空公司开拓市场，提高盈利能力，通过完善的国内干支网络提升国际航线竞争力。我们相信只有发展区域经济，缩小地区差距，才能构建和谐社会；只有推动地区民航事业的跃进，才能构建协调、完善、高效、便捷的国家公共航空运输体系、实现民航强国的宏伟目标。