



4月1日，內地媒體爆出武漢往返南昌航班受同線動車組搶市場，運營僅5個月後宣告停飛，堪稱史上「最短命」航班之一。這不是愚人節的玩笑，中國內地大力發展高速鐵路引發的「空鐵之爭」，將在整個「十二五」期間成為焦點，而武漢這個以中國區域航空樞紐和高鐵網絡樞紐定位的城市，更成為主戰場。數據顯示，武漢高鐵路和動車投入運行後的一年多，民航在武漢至上海、廣州這些熱門航線上損失的客流平均達兩成，內地交通運輸格局面臨重整。

■本報湖北分社記者 肖晶、俞鯤，實習記者 王晶晶 報道

## 民航vs高鐵 優劣大比拼

<b>便捷性</b>	<b>民航：</b> 時速900公里，但機場一般離市中心較遠，綜合而言，4小時以上行程佔優。 <b>高鐵：</b> 最高時速350公里，但火車站一般離市中心較近，綜合而言，4小時以內行程佔優。
<b>價格</b>	<b>民航：</b> 票價相對高鐵高。 <b>高鐵：</b> 票價高於普通列車，但相對航空存價格優勢。
<b>穩定性</b>	<b>民航：</b> 易受天氣、航路、管制等諸多因素影響。 <b>高鐵：</b> 運行穩定性相對高。
<b>銷售水平</b>	<b>民航：</b> 銷售渠道覆蓋面、直銷技術水平相對佔優。 <b>高鐵：</b> 銷售渠道覆蓋面相對少。
<b>運輸網絡</b>	<b>民航：</b> 發展時間較長，運輸網絡相對更發達。 <b>高鐵：</b> 開通線路較少，大部分還在規劃建設過程中。
<b>服務</b>	<b>民航：</b> 高端服務是航空一大特徵，並重視提升品牌。 <b>高鐵：</b> 服務水平和質量相對航空優勢明顯。
<b>投入</b>	<b>民航：</b> 建設成本和佔用土地資源相對低。 <b>高鐵：</b> 建設成本和佔用土地資源均高。
<b>安全性</b>	<b>民航：</b> 百萬架次重大事故率為0.1%，低於世界平均水平。 <b>高鐵：</b> 運行期較短，安全性有待檢驗。

# 高鐵路搶市場 民航頻頻停飛

### 武漢飛廣滬客降兩成 交通運輸格局臨重整

高鐵路及動車搶佔航空市場已在全國範圍內顯現，與其他地區不同，在高鐵路「圍攻」下，武漢成為受衝擊最大的城市。武漢是中國內地除北京之外，唯一擁有國航、東航和南航三大航基地公司的城市，以武漢為圓心，1,000公里半徑覆蓋了全國主要大城市，而這一距離也是高鐵路擁有市場話語權的距離，於是，空鐵角力在武漢迅速展開。

#### 民航失守中部

2011年3月，中國民航總局最新發佈的2010年全國機場旅客吞吐量排行中，武漢天河機場去年旅客吞吐量從全國第12位跌至第14位，失守中部老大寶座。在全國前20大機場裡，武漢天河機場去年的旅客吞吐量增長幅度倒數第一，僅為3%。今年春運期間，武漢天河機場發送旅客

67.77萬人次，同比下降8.52%，為23年來首次下滑。但武漢高鐵路旅客的平均上座率則比去年同期增長60%以上。來自民航社區網站的一份今年1至2月全國主要機場旅客吞吐量統計表中，1至2月旅客吞吐量出現負增長的僅有武漢天河機場，旅客吞吐量和運輸架次同比分別下降1.2%和7.9%。

據武漢天河機場統計，目前600公里以下航程的航班，六七成已停飛，僅剩恩施線還在維持，運城、太原比較正常，而800公里左右的廣州、上海流失嚴重。目前僅東北、西北、西南的航班還可以正常保持客流。

#### 高鐵路搶佔客

東航武漢公司市場營銷部黨委書記張勝利向媒體披露，漢滬動車於2009年4月開通後，從2009年4月至2010年3月，東航在漢滬航線上總提供的航班座位數同比減少17.7%，往

返客流量下降19.4%，日均運輸量減少654人次。2010年4月起因上海世博會流量支撐，航班運輸量回升。2009年12月武漢高鐵路開通後，2010年東航在武廣航線上總體供航班座位數同比減少22.9%，往返客流量下滑21.1%。

不過，東航武漢公司副總經理公丕才(見圖)表示，高鐵路對航空的衝擊為局部性但非致命的，高鐵路總體分流有限。據東航統計數據顯示，漢滬動車和武廣高鐵路對東航兩線總體客源分流比例均在20%左右，被分流的客源主要為價格敏感性旅客，最明顯為旅遊團隊，而高端公務旅客對航空忠誠度較高，如漢滬線上常旅客同期則在上升。



東航武漢公司副總經理公丕才(見圖)表示，高鐵路對航空的衝擊為局部性但非致命的，高鐵路總體分流有限。

## 里程越短 衝擊越大

據民航總局近期的一項研究，500公里以內高鐵路對民航的衝擊達到50%以上，500公里至800公里範圍內高鐵路對民航的衝擊達到30%以上，1,000公里以內高鐵路對民航的衝擊大約是20%，1,500公里大約是10%，1,500公里以上沒有影響。

#### 高鐵路分流短線客

申銀萬國證券的一份調查結果顯示：在2小時內、4至5個小時、8小時以上的線路中，高鐵路對民航的分流比例分別為100%、50%和0，從整體來看，高鐵路對國內民航的分流比例將達到6.4%。國泰君安證券的分析報告則指出，2011年，全國航空客運量增長將放緩至12.5%，隨着高鐵路網絡逐漸完工和通車，航空與高鐵的競爭將更趨激烈，在2014年前，預計高鐵路每年將分流航空1.3%至5.3%的客運量。中國管理科學院武漢分院城市交通管理研究所所長、總工程師胡潤洲稱，武漢是中部地區中心城市，以武漢為中心的1,000公里半徑內，覆蓋了北京、上海、廣州、成都、蘭州、昆明等重要城市，而1,000公里，正是航空和高鐵路運市場的細分區間。許多業內人士亦認為，民航在一段時期內面臨客源流失不可避免，尤其是在短途運輸中，高鐵路對航空業的影響幾乎是顛覆性的。

#### 中部航線網絡落空

有業內人士指出，隨着石武高鐵路、滬漢蓉客運專線相繼開通，以武漢為中心直通北京、廣州、上海、重慶的「4小時交通圈」成形，屆時中部客運市場將迎來更加深刻的洗牌與挑戰。相較之下，在第二屆中博會上，中部各省曾商定，盡快開通中部各省會城市間的航線網絡，然而這個網絡卻遲遲沒有進展，本月初武漢到南昌航線停航，而武漢到長沙、鄭州航線的開通更顯渺茫，被寄予厚望的中部各省航線網絡現已基本宣告落空。

## 空鐵角力 旅客受益

目前，武廣高鐵路全程票價最低490元，最高780元。飛機票全價930元，意味着高鐵的最低票價相當於飛機票5.2折，最高票價相當於8.4折。

#### 每天都有特價票

武廣高鐵路、合武鐵路的開通在分流客流的同時，也「吃」掉了高在上的航空票價，去年年底開通的武廣高鐵路，已經使往返武漢、廣州的航空票價下跌了50%。本月內，武漢至廣州航空票價最低至3折280元，攜程等旅行網上幾乎每天都有三四折票，武漢至上海最低僅2.5折200元，每天都有特價票。從武廣高鐵路開通至今，除了春節等黃金周出行集中的日子外，武廣航線的最低機票價格幾乎沒有高於高鐵路票價的。有業內人士透露，上述航線民航基本賠錢。

中國民航大學航空運輸經濟研究所所長李曉津在相關報道中曾指出，民航受到的影響主要體現在兩個方面，即票價降低和旅客分流。根據測算，平均而言，高鐵路每提速1小時，民航票價必須降低30元才能保持客流，而京滬航線需要降低50元。如果四橫四縱高速鐵路網完全建成，估計30%左右的國內航線將會處於讓市場、讓利潤或者兩者都讓的被動局面。

## 京滬線年中通車 航界料衝擊有限



旅客在舒適的高鐵路吧間休息。

京滬高鐵路有望今年6月底通車。近日鐵道部部長盛光祖在接受媒體採訪時表示，京滬高鐵路票價肯定比民航票價便宜。上海至北京這條航空業內的「黃金線」被認為即將受到來自高鐵的衝擊，根據北京交通大學的研究預測，京滬高鐵路開通後沿線的航空市場運輸量可能會減少30%至70%。

#### 折扣票招徠

目前，上海至北京航線最大的優勢是快，每天共有28個往返航班，以半小時一班的頻率吸引了眾多商務、公務旅客。京滬高鐵路開通後，也將實行公交通車，直達車從上海開到北京，最快只需4個多小時。京滬高鐵路票價未公佈，不過參照滬杭高鐵路，二等座平均為每公里0.52元，按京滬高鐵路全長1,318公里計算，二等座票價在680元左右。而目前上海到北京的民航經濟艙機票全價為1,130元，平均淡旺季，550元左右的折扣票較多。

#### 商務客愛飛

東航武漢公司副總經理公丕才預計，京滬高鐵路對民航既有客流衝擊有限。公丕才續稱，京滬航線以高端公務旅客為主，他們對於價格的敏感度並不高，而是更加看重時效，航空仍是首選；根據旅客細分情況，公務旅客佔比越高的航線，受高鐵路衝擊程度越輕。

他還強調，京滬高鐵路開通後也會產生雙向作用，除分流外，還有集散的作用。高鐵路帶動人流的快速流動，可以把人流帶到京滬的航空樞紐上來，是正面的影響。



■ 民航(上圖)以高質素服務吸引公務客，運行時日尚短的高鐵路(下圖)亦走「民航化」路線，不論車廂舒適度還是服務員的質素，都緊追民航，冀吸引高端客戶。

## 高端客最重時效



■ 武漢電信實業有限公司黨委書記、總經理劉漢春。

東航常旅客、武漢電信實業有限公司黨委書記、總經理劉漢春告訴記者，前不久他在某網站上看到針對高鐵路衝擊民航需做何改進的一項投票，排在前三的分別是降價、提高準點率和提升地面交通便捷度。但他表示，自己每年飛行幾萬公里，不會把降價放在前三位，他強調，高端客戶選擇交通工具的核心要素是時間優勢。

很多旅客出行已經越來越看重交通工具是否準時、高效，單純靠低價吸引旅客的手段，恐怕已不太奏效。不少經常往返於武漢和廣州兩地的旅客表示，從時間上比較，武廣高鐵路運行後，武漢到廣州的航班加上機場辦理登機、安檢和市區往返機場的交通時間，與高鐵路總所用時間相差不多。

劉漢春表示，去年到廣州出差特意體驗了一次高鐵路，從離開位於武漢魯巷的辦公室到抵達廣州白雲賓館，因為前後堵車，全程花費近6個小時，「對我個人而言耗時過長」。