

統管交通網 縮空鐵雙贏

專家籲協調海陸空運輸
免陷自殺式競爭



中國管理科學研究院武漢分院城市交通管理研究所所長、總工程師胡潤州(見圖)接受香港文匯報記者採訪時表示，中國交通管理部門分立的體制，致使各種交通運輸方式缺乏統一規劃，航空或高鐵的建設規模都各自企圖實現運輸能力最大化而非合理化，易造成運力過剩，這種競爭局面的愈演愈烈是非正常的自殺式競爭。

現制浪費資源

胡潤州稱，每種交通方式都有各自的優勢和服務範圍，不可能相互取代。然而現階段，中國航空、鐵路、公路和水運管理體系各自分立，未形成一個統一的綜合運輸管理系統，各種運輸方式難以協調發

展，制約中國綜合交通發展。各部門在規劃和建設時各行其是，對客源和線路佈局的考慮僅從自身利益出發，導致建設起來的交通網是分割的，而不是銜接和互補的，也造成資源的浪費。

參考國際案例

他續稱，目前美國、德國等許多國家實行的是「大交通部制」，通過整合各種交通資源，形成一個更合理、更節約、時效性更強的綜合交通網絡，這種綜合交通網絡可提高物流效率和行政管理效率。例如，某旅客要前往某地，中間可能需要搭乘飛機、火車和汽車，但只用買一張票就解決全程交通問題，花錢少，快速便捷，這就是對交通資源的合理分配和利用。

消弭體制差異

事實上，早在十七大之前，國家發改委就

曾委託國家工程院研究相關課題「綜合運輸體系研究」，專家們認為提高運輸效率的根本還是打破現有管理格局，把民航總局、鐵道部、交通部合併為「大交通部」，但一直到現在，都是只見思潮，不見行動。對此，胡潤州表示，中國行政管理系統改革遲緩，三大系統市場化進展不一，在管理、人事、技術和業務層面上存在巨大差異，整合仍是難題。如果能盡早解決體制機制的問題，航空和高鐵間這種非正常的劇烈衝突便不會存在。

航企迎高鐵挑戰 力拓國際航線

「如果你想飛，就在空中飛。」東航總經理劉紹勇今年全國兩會期間回應高鐵對民航衝擊時的話意味深長。

擴大貨運業務

面對高鐵的挑戰，民航方面的調整迅速展開。南航方面，過去一年已經加大力度「掘金」國際航線和貨運業務。根據南航3月28日公佈的年報，國內航線旅客周轉量增長16.5%，而國際航線則增長了41.6%；貨運方面，總周轉量則增長30.2%，其中國際貨運周轉量翻了一倍。雖然國際航線和貨運業務佔比較小，但增長勢頭明顯強於國內客運，尤其在武漢至廣州、北京、烏魯木齊三個國際中轉樞紐城市航線上加大運力投入。據悉，新航季南航會繼續增開國際航班，並着手準備國際航線促銷，如里程獎勵。

瞄準熱門旅線

東航方面，據今年最新夏秋季調整計劃，將新開武漢—北海、武漢—西雙版納、武漢—威海等旅遊目的地城市航線，因4月至10月在西安舉行國際園藝博覽會的契機，東航還將武漢—西安航班加密到每天3班。今年4月2日起，東航又瞄準湖南張家界旅遊大熱但無直達火車幹線，將武漢直航張家界的旅

■民航與高鐵之爭愈演愈烈，爭搶內地日益龐大的客運市場。



遊包機由原計劃的每周三班加密到每周六班。

減少高鐵重線

胡潤州指出，丢失武漢至南京等一兩條航線並不可惜，民航應開始有所取捨，對航線網絡進行優化和戰略調整，逐步放棄或者減少與高鐵線路重合的航線。

胡潤州稱，在高鐵網絡比較密集與發達的區域，航空公司的短線競爭呈弱勢，甚至退出市場，因此必須尋找新出路。一方面需加



「服務民航化」就是明證。東航武漢公司副總經理公丕才稱，高鐵與民航具有不同的目標客戶群，高鐵吸走的基本上是低端旅客，去年武漢出港航班高端客戶數量實際增加135%。

民航重提升品質

公丕才強調，國家有必要實施宏觀調控，高鐵和民航都不是犧牲自己成全對方，而是雙方各有市場，要避免國家投資和社會資源的浪費。航空公司運力有限，停飛一兩條航線轉投收益高的航線或是減少航班數以提高客座率，是從航空公司自身的運行效率和收益率考慮的理智行為。過去沒有高鐵的時候業內就出現過無序競爭的局面，認為「打折找死、不打折等死」，現在面對高鐵的競爭民航應當更加理性，專注目標客戶

大力度開發遠程航線和國際航線，而大部分出國旅客需要在北京、上海、廣州等大城市轉機，坐飛機轉機仍是乘客首選，可有效帶動客流；另一方面要嘗試一些薄弱的未開發市場，即高鐵難以到達的偏遠地區、旅遊地區。

胡潤州表示，航空本身存在中轉難的弱點，且目前中國大部分地區機場遠離市區。機場應開通公交線路，盡早引入地鐵，實現空地無縫對接，取消或減少機場高速公路的收費，以減少旅客的出行成本。

空鐵吸客 各施各法

群，提升自身的品質、品貌和品位。武廣高鐵開通後，相關航線的市場份額下降了40%，票價也下跌近50%，但各航空公司對運力供給進行削減，票價隨即回到正常水平。針對合武動車，東航梳理了漢滬快線的飛行時刻，約每小時有一班來往於兩地，機票銷售策略則以遠期儲備為主，對團隊提供優惠和較早訂票的旅客提供優惠。

高鐵服務民航化

東航武漢公司市場營銷部黨委書記張勝利(見圖)表示，經過調整公司的運力與市場需求實現了再平衡，漢滬線平均運價同比上升7.4%，武廣線的客座率也上漲了1.6%，整體收益水平實際有所上升。公丕才認為，隨着各地經濟迅速發展，大商務人群出行量越來越大，且國內航空運輸業仍存供應缺口，居民收入水平增加繼續推動國內航線需求保持增長，因此長遠看航空業的前景明朗。

同樣，高鐵在近期作出更加趨近自身目標客戶群的舉措，之前為了與民航爭奪高端商務客流，京滬高鐵列車曾將航空式座椅作為最大賣點，不僅有類似飛機頭等艙的VIP包廂、貴賓包廂，還有全部為可平躺座椅的商務車廂。

■民航與高鐵角力造成減價戰，旅客成了受益人。

「十二五」期間，空鐵之爭勢將愈演愈烈，220個機場，4,500架以上機隊規模，對應的是2.5萬公里、「四縱四橫」高鐵路網主骨架，爭搶內地的客運市場。「衝擊」、「蠶食」、「擠佔」、「逼停」……民航和高鐵之間的競爭似乎越來越呈現出一種「即生瑜何生亮」的殘酷關係。專家警告，航空與高鐵之爭須警惕陷入「自殺式」競爭局面，應統一綜合運輸管理系統，各種運輸方式才能協調發展。 ■香港文匯報記者肖晶、俞鯨 實習記者 王晶晶 湖北報道



■貨運是民航積極拓展的一次業務。

話你知

中國民航發展規劃

中國民航總局宣佈，「十二五」期間，全行業的投資規模將超過1.5萬億元人民幣(約2,300億美元)，主要用於建設新機場和增加飛機數量。未來5年，中國將新建45座民用機場，使全國機場總數在2015年前達到220個以上。全國機隊規模將從2010年年底的2,600架，增至4,500架以上，這些機隊幾乎完全由國有航空公司運營管理。

中國高鐵發展規劃

「十二五」期間高鐵的總投資約為1.875萬億元人民幣(約1,500億美元)。到2015年，中國新建高鐵路網規模將達2.5萬公里，包括1.5萬公里的「四縱四橫」高鐵路網主骨架、5,000公里的主骨架高鐵連接線和5,000公里的城際高鐵。

民航促加快低空開放

民航業去年以來的航班正點率跌至近年來的最低谷，航班延誤成為很多旅客的「家常便飯」。搭乘飛機時間的不確定和不穩定因素，成為許多旅客轉向高鐵的原因。

民航局局長李家祥在接受媒體採訪時曾指出，造成航班延誤的原因，主要在於航空空域資源緊張、航空公司運營不當和極端天氣三方面。而目前中國民航所佔空域只有全部空域的20%，這是造成航班延誤、航班正點率下降的最根本原因，需要加快空域體制的管理才可能從根本上解決。

胡潤州表示，航空公司晚點問題以前未受足夠重視，如今與高鐵的激烈競爭使民航方面的一系列問題嚴重性爆發，亟待解決，如果服務、運營模式不優化的話未來壓力越來越大，但如果能夠保證正點率的提高，並且提高兩端效率，航空的速度還是遠高於高鐵。

「十二五」佈局空鐵對接

為應對高鐵挑戰，航空公司和機場已開始轉變戰略，力爭與高鐵「化敵為友」。據中國民用機場協會方面消息透露，目前全國至少有32家機場正在籌劃空鐵聯運，廣州、深圳機場皆在此列。而在日前曝光的河北石家莊機場高鐵路站效果圖中，更明確放入空鐵聯運的設想。

免費轉乘高鐵

據河北機場管理集團相關負責人介紹，石家莊機場正在謀劃與京石高鐵實行「一票通」，如果成功，未來從北京乘坐高鐵來石家莊機場乘機的旅客，將可免費乘坐高鐵，由機場補貼全額的高鐵車票。

東方航空也將於今年年內在長三角地區初步實現「空鐵聯運」，首次把高鐵車次、時間和飛機航線進行搭配，旅客只需要買一張套票就可實現飛機和火車的換乘。

據業內人員介紹，空鐵聯運目前在技術上不存在任何問題，且高鐵對民航客流的集中和疏散將起到巨大作用，高鐵的發展可促進民航自身的變革，可能催生更多商務、旅行類的民航服務新產品，由產品引領消費。

空鐵聯運可期

但也有眾多專家人士對空鐵聯運前景並不十分看好，認為民航與鐵路分屬不同主管部門，實現聯運突破難度大。「具體的盈利分成模式不清楚，鐵路並非實名制購買，如何保證『一票到底』？」、「民航方面是否願意拿出自己的優勢航線，特別是國際航線進行分成？」等問題存在質疑。

但目前較為樂觀的情況是，在「十二五」規劃綱要草案中，有關京津冀、長三角、珠三角三大城市群城際交通網絡的佈局，已初步顯現出今後幾年民航「對接」高鐵的藍圖。