

加快补齐支线航空短板

——在第二届中小机场与区域经济发展论坛上的演讲

刘树国

广西柳州·2018年12月19日

支线机场的定义

民航局有关政策 文件

支线航线是指“年旅客吞吐量200万人次以下（含）的民用机场始发或到达的省、自治区、直辖市内（航线）航段，以及跨省、自治区、直辖市航程距离在600公里以内的（航线）航段。”

◆关于支线机场的几个数据：

支线机场可定义为年旅客吞吐量在200万人次以下（含）的民用机场，
按此标准：



- ▶2017年我国共有支线机场171个，当年我国民航共有颁证机场229个，支线机场占总数的74.7%
- ▶据民航十三五规划，计划新建的44个民用机场中43个为支线机场
- ▶依据《全国民用运输机场布局规划》，到2025年，我国计划新增支线机场136个

浅谈对支线航空发展的理解

一、我国支线航空发展的现状

二、新时代发展支线航空发展的重要意义

三、发展支线航空的意见建议



一、我国支线航空发展的现状

☆ 1. 近十年来我国民航事业的迅猛发展

类别 时间	民航运输总周转量	旅客运输量	货邮运输量	航线总数	国内通航机场数量	旅客吞吐量超千万人次机场	运输飞机数量	支线飞机数量	航空运输企业数量
2007年	365.3亿吨公里	18576万人次	401.8万吨	1506条	148个	10个	1847架	81架	42家
2017年	1083亿吨公里	55156万人次	706万吨	4418条	229个	32个	3296架	176架	58家

一、我国支线航空发展的现状

☆ 2. 支线航空发展态势向好

1. 政策环境进一步改善

民航局出台促进支线航空发展的意见和相关政策措施

对支线航空和支线机场给予相应的航线补贴

对运营特殊贫瘠航线的空运企业在航线航班安排方面给予倾斜

对新辟独飞老少边穷支线航线采取市场培育保护措施

2. 支线机场数量增加较快

近年来我国支线机场年均增加量在7个左右，2016年和2017年新增支线机场数量分别达到11个和10个。

旅客吞吐量占比从2010年的5%左右提高到2017年的7.3%

3. 支线航空发展日益受到重视

运营模式多元化：模拟航空、支线包机、运力采购、干支联运

在内蒙古、黑龙江、新疆、云南、贵州等地取得了初步成效，华夏航空发展成绩令人瞩目



华夏航空基本情况：



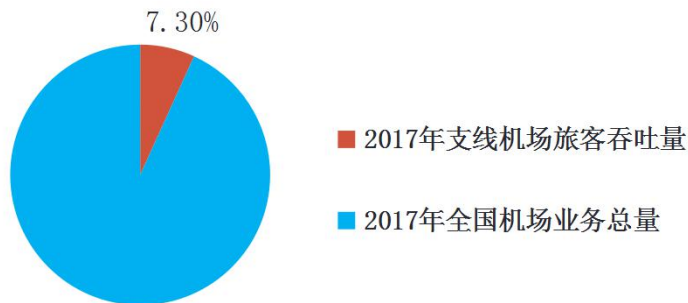
- ◆ 华夏航空目前拥有36架庞巴迪CRJ900NG支线飞机，在贵阳、重庆、大连、内蒙古、西安建立了5个运营基地，开通航线100多条，其中支线航线占比95%
- ◆ 得益于其与地方政府和机场构建的机构运力购买业务模式，近年来保持了连续盈利
- ◆ 与国内主流干线航空公司及区域航空公司签署代码共享及SPA（即特殊分摊）协议，开展中转联程服务，取得了双赢的效果
- ◆ 华夏航空以出色的经营业绩今年上半年在深交所成功上市，成为国内第八家、A股第七家、支线航空第一家上市公司

一、我国支线航空发展的现状

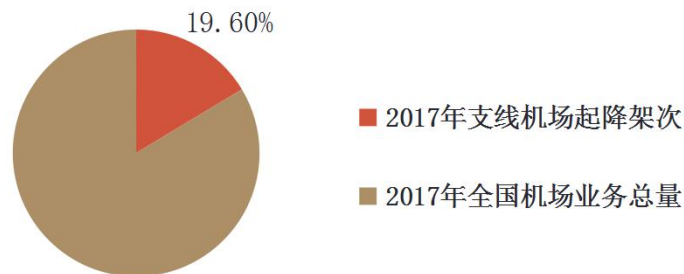
☆ 3. 支线航空发展存在的问题

① 支线机场建设数量的增长并未带来业务量的明显增长

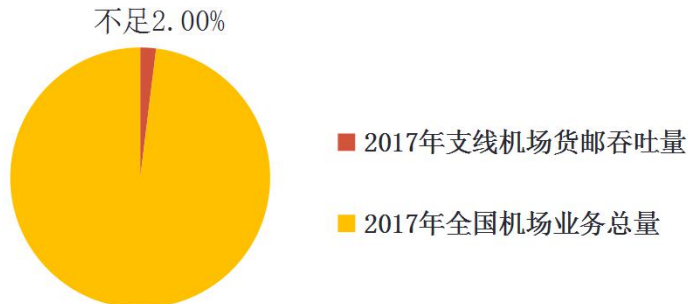
2017年支线机场旅客吞吐量



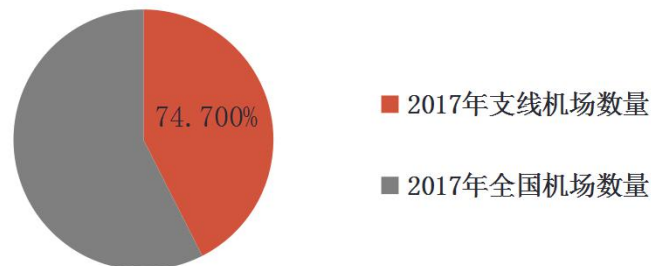
2017年支线机场起降架次



2017年支线机场旅客吞吐量



2017年支线机场数量

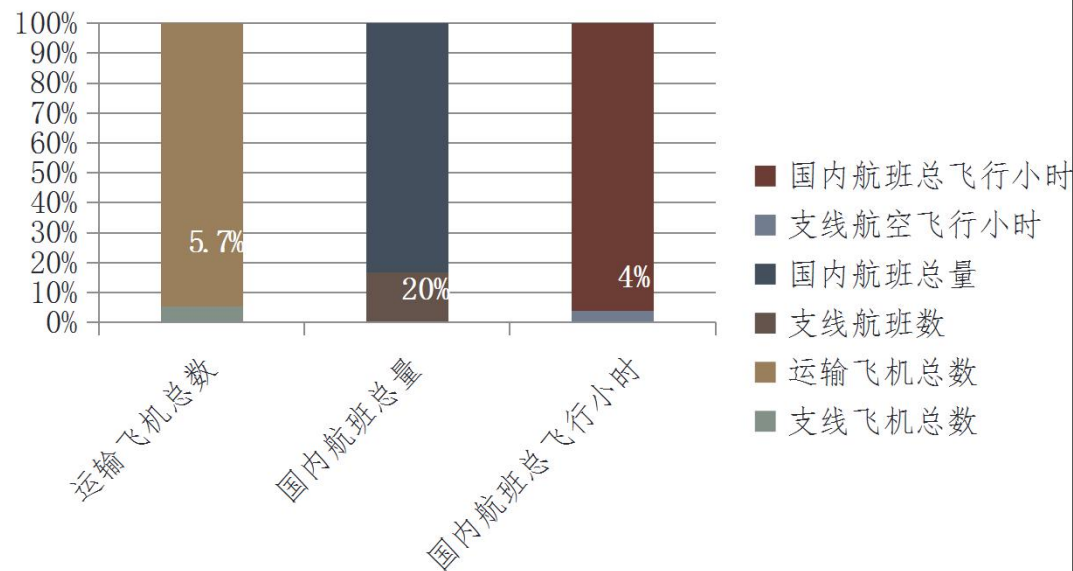
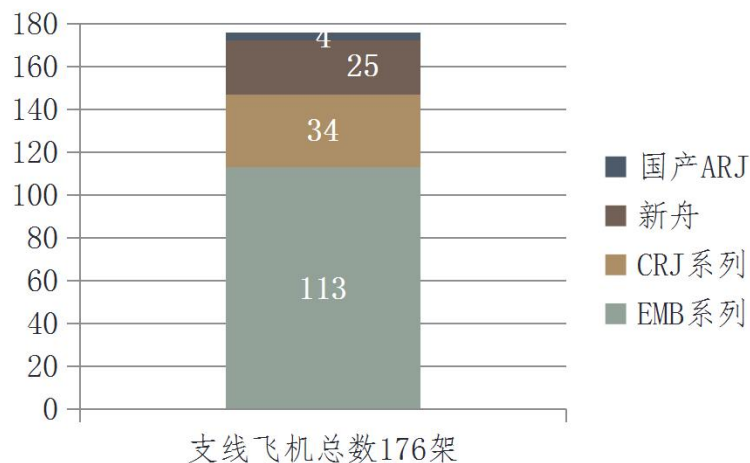


一、我国支线航空发展的现状

☆ 3. 支线航空发展存在的问题

② 支线飞机数量和支线飞机业务量总体占比较小

➤ 截止2017年底，我国拥有支线客机的航空公司已经达到9家



一、我国支线航空发展的现状

☆ 3. 支线航空发展存在的问题

③ 支线机场实际运营效果不尽如人意

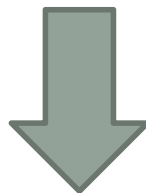
- 目前全国日利用率不足两班的支线机场共有32个，大多位于老少边穷地区
- 中西部地区支线机场通达率普遍偏低
- 仍然有超过半数的支线机场亏损

◆ 支线航空仍然是我国航空运输发展的最大短板，不能不引起我们的高度重视

二、新时代发展支线航空的重要意义

☆ 1. 大力发展支线航空是破解我国新时代社会主要矛盾的现实需要

- ◆ 只有大力发展支线航空，才能充分发挥中小机场对地方经济发展的拉动作用，更好地解决我国区域发展不平衡的问题，更好地满足人民群众航空出行的美好需求。应该全面认识支线机场和支线航空发展对一个地方经济社会发展产生的巨大效益。



研究表明，航空运输业每增加一元的产值，其产生的社会经济直接效益为0.36元，而产生的间接社会经济效益则高达71.93元。

二、新时代发展支线航空的重要意义

☆ 2. 大力发展支线航空关系着民航强国目标的实现

- ◆ 支线航空的发展水平是检验一个国家航空运输发展总体水平高低的重要标尺。
- ◆ 发展支线航空，对于构建航线网络、扩大航空运输规模、完善综合国家交通体系具有重要的作用。
- ◆ 从航空运输规模来看，我国已经成为世界排名第二、仅次于美国的世界航空运输大国，但从运输质量和发展方式来看，与航空发达国家还有一定的差距。

二、新时代发展支线航空的重要意义

☆ 2. 大力发展支线航空关系着民航强国目标的实现

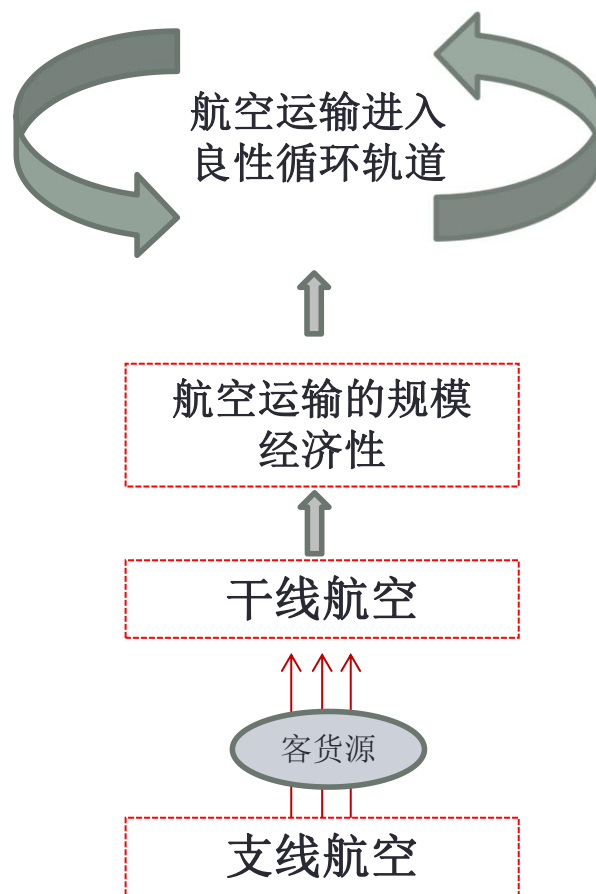
中美支线航空发展对比

类别 国家	支线机场数量	支线飞机数量	支线航空客运量
中国	约为美国的1/3	约为美国的1/10	远不及美国
美国	531座	200多架	1.53亿人次

从1980年到2010年的30年间，美国支线航空客运量年均增长13.5%，远高于航空运输市场的整体增长水平。

二、新时代发展支线航空的重要意义

☆ 3. 大力发展支线航空是我国骨干航空运输企业提高干线竞争力的必由之路



二、新时代发展支线航空的重要意义

大力发展支线航空必须作为我国航空运输发展的优先课题，加快实现支线航空与干线航空从不平衡发展走向协调共生发展的跨越，这是新时代民航人的重要历史使命。

三、发展支线航空的意见建议

民航局发布《新时代民航强国建设行动纲要》强调：

着力推进航空服务大众化。逐步加密机场网建设，建立通达、通畅、经济、高效的航线网络，大力发展支线航空，推进干支有效衔接，推进低成本等航空服务差异化发展。全面实施基本航空服务计划，实现老少边穷地区航线网络基本通达，打造更加协调的“民生航空”服务体系。

只有通过干支结合，才能发挥民航快捷、灵活的优势，并为发展远程运输带来客流货源。政府部门、骨干航空公司和机场以及所在地政府应该携起手来，相向而行，从以下三个方面持续发力，加快补齐支线航空短板。

三、发展支线航空的意见建议

➤ 国家和行业管理层面

要进一步加大政策支持力度，构建更加有利于支线航空发展的政策体系和环境

➤ 航空运输企业角度

真正转变经营理念，调整优化运力结构，着力打造干支结合的枢纽轮辐式航线网络，实施干支联运经营模式

➤ 中小机场和所在地地方政府角度

要坚持以市场需求为导向，科学规划谋划，积极主动作为

三、发展支线航空的意见建议

☆1. 国家和行业管理层面

行业管理部门

- ◆ 尽快出台专门的支线航空运输管理办法，加强宏观管理，鼓励市场竞争，建立市场秩序
- ◆ 在航班时刻资源相对紧张的大型枢纽机场，为支线航空预留时刻，统筹考虑满足支线航空的时刻需求

应该认识到

缺乏具有经济性好、适合短途低密度运行的飞机机型，仍然是制约我国支线航空发展的重要因素

三、发展支线航空的意见建议

★1. 国家和行业管理层面

国家管理层面

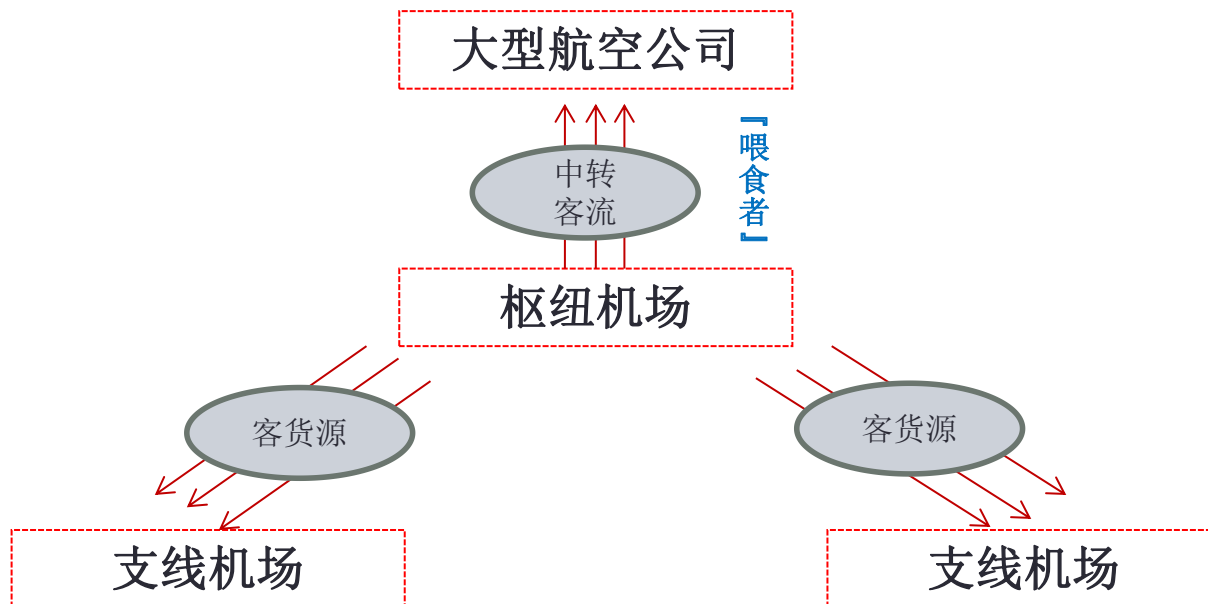


- 在特定的时间窗口内调整税收政策
- 降低支线飞机进口关税和其它税负
- 为新的支线航空公司设立、大型航空公司调整机队机构、发展干支联运创造条件

三、发展支线航空的意见建议

☆2. 航空运输企业角度

从美国的实践来看，支线航空的发展是基于航空公司枢纽轮辐式航线网络的构建的，美国普遍已建立干支联运的业务模式。此模式不仅有效地保障了枢纽的高效运转，而且提高了支线航空公司的效益



三、发展支线航空的意见建议

★2. 航空运输企业角度

构建干支联运的业务模式需要：

- 大型公司要树立自觉地理念

- 各公司要下决心加以实施：

- ①科学进行枢纽和网络规划

- ②要调整优化运力结构，用合适的机型去运营支线航班，改变用干线飞机执飞支线航班的现状

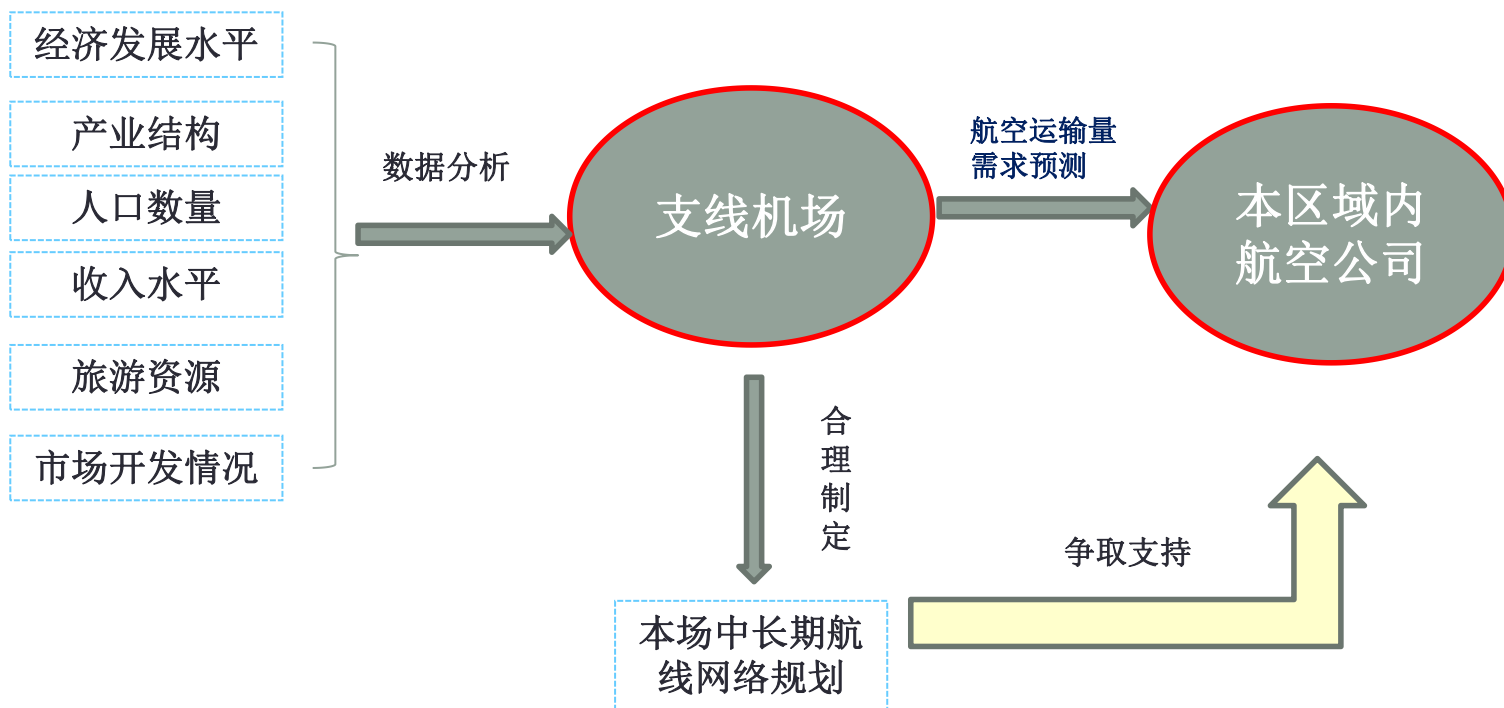
- ③要寻找合适的专业支线航空公司进行合作。

- 枢纽机场和支线机场做好协同配合

- 特别是枢纽机场要加强中转服务，合理设计中转流程，科学安排时刻资源，便于干支衔接

三、发展支线航空的意见建议

☆3. 中小机场和所在地地方政府角度



三、发展支线航空的意见建议

☆3. 中小机场和所在地地方政府角度

作为机场的拥有者和主要使用者，地方政府要加大支持力度

- 积极宣传推广机场优势
- 要以运力购买的方式与航空公司合作
 - 加大对航空公司的补贴力度
 - 出台税费减免政策
 - 争取航空公司在本场投放运力
 - 加密航班、甩飞航线，开辟新航线新航点
 - 积极培育本地始发航线市场

☆加快补齐支线航空短板

随着我国经济的不断增长，人民生活水平的不断提高，以及精准扶贫带来的区域均衡发展，支线航空在我国具有巨大的发展潜力。只要政策得当，措施有力，各方携手，支线航空的短板一定会补齐，支线航空的春天一定会到来！



谢谢大家!