

从6月20日起,乘坐南航航班由长沙往返张家界、怀化、永州机票的票价有10%的上幅,长沙飞张家界机票由640元上调至700元;飞往怀化和永州两地由610元上调至670元。而事实上,长沙往返此三地的支线航班并非是香火旺盛。

湖南支线航空目前现状是:支线航空客运“门前冷落鞍马稀”,上座率严重不足,支线机场的运营也是“举步为艰。”但另一方面,各地对支线机场建设热情依然不减,全省在建或已报批的支线机场近10个。在目前高铁、高速公路等地面运输迅猛发展,整个航空业并不理想的状况下,地方支线机场建设热的背后是什么?支线航空这沉重的翅膀如何飞翔?本报从今天起推出系列调查报道,敬请垂注。

■记者 朱玉文

湖南支线航空业调查之一

支线航空:一对支不起来的翅膀

原因在于精明的航空公司碰到了更精明的顾客
算过时间账与经济账之后,顾客选择用脚投票

A 涨价的秘密

——在省内几乎没有人会使用支线运输

从6月20日起,乘坐南航航班由长沙往返张家界、怀化、永州三地的票价开始上调,长沙飞张家界由640元上调至700元;飞怀化和永州由610元上调至670元。

按照经济学的价值规律,只有在供不应求时才会涨价。难不成是长沙飞往三地的航班一票难求?

非也!甚至可以用门前冷落鞍马稀来形容湖南支线航空市场的惨淡。

以5月26日为例,长沙飞张家界7折,从张家界返回6折,永州飞长沙3.6折,即便如此,上座率依然不高。

根据湖南省机场管理集团提供的材料,支线航空客座率常年都处在较低水平,2009年1到10月,张家界—长沙—青岛—沈阳始发客座率17.5%,怀化机场始发客座率54.5%,永州机场始发客座率40.2%。

“以前有航空公司把永州到长沙80元/人定为最低定价,但航班一样没有人坐。”中国民航湖南安监局市场处处长刘波一语中的:“现在从长沙去省内各地,谁还会选择航空?都会走高速公路啊!”

省内客源首选地面交通,支线航空在省内需求不高,价格水平与航空公司销售策略关联度已经不大。

“假定700元是5个人坐,定80元也是5个人坐,那还不如定高一点,这样还挣得多点,但这对客源几乎没影响。”刘波打趣道:“你免费,可能一样没有人坐!”



湖南支线航空市场冷清。

B 冷淡的原因

——地面运输大发展、支线航空的超高票价及中转不便造成支线航空冷清的主要原因

高速公路大发展

长沙与13个市州均以高速公路直接连通,这在很大程度堵死了支线客运的命门。

长沙到张家界、永州、怀化走高速的时间分别是3、3.5和4个小时,而选择航空,要提前1.5个小时候机,还要安检,出了机场到达市区还需要一定时间。时间账上,高速公路明显占优势。

除开时间账,来算下经济账:长沙到张家界的大巴价格是100元,而飞机票的全价要640元,其他路线上,机票价格也远高于大巴。这一点也是高速公路

取得全胜。

在出行方式上,省内客源首选地面交通的观念根深蒂固,“怀化飞北京的票价居高不下,选择在芷江机场乘机出发的市场份额较低。”长沙一旅行社业务负责人告诉记者:“从贵阳出发去北京,机票比从芷江起飞还便宜。”

长沙中转站未形成

“如果省内各市州的居民往返省会长沙,那么除了商务客人(公务出差)外,不会有人选择飞机,但如果他要通过长沙中转别的地方,比如,怀化—北京,必须经过长沙中转,即使是同一架飞

机执行这个航班,客人必须下飞机,然后重新办理直接手续,要费时,加上黄花机场不具备中转服务功能,难以形成支线互补的局面。”航空公司的航线网络价值是支线互补,但现在黄花机场与各个干线机场很难形成这样的关系,海南航空公司湖南办事处副总经理王江认为。

“如果要在机场中转等上几个小时,那么还不如直接坐汽车到长沙来再转乘飞机,甚至可以自己开车到黄花机场,回来再取。”芷江市的公务员江幸宁愿自己开车到长沙,也不愿意去近在家门口的芷江机场坐飞机。

C 补贴的维持

——航空公司的支线运输主要依靠政府的补贴维持

湖南省机场管理集团提供的信息是除张家界机场的航线外,其他航线都有政府给予航线运营的补贴。各地政府给各个班次都有补贴,具体的模式有保底和包干两种。

由南航执飞的常德飞北京

的航班就是采取保底模式:17万是常德飞北京航班往返一次的成本,也是常德市政府给南航的保底数字,常德市政府给南航的补贴额是17万与本次往返所售出的机票收入差。

而包干就是指,航空公司每

飞一个往返,政府给定一个具体数目的补贴,永州市政府基本是采用这样的模式。

“没有政府补贴,支线航空难以维持。”刘波说。“国家的扶持及补贴政策有待完善。”机场管理集团一负责人认为。

D 政策的期许

——支线航班的运行成本很大程度要高于干线航班

“现在,支线航空的综合成本甚至高于干线航空的成本。”刘波分析。

首先,就是支线飞机的价格更高。目前,我国支线飞机几乎完全依靠进口。现阶段,不含关税增值税的支线飞机单座采购成本约为30—40万美元,高出波音737和空客A320等干线飞机单座购机成本近一倍。此外,进口飞机及航材高额的税费,更加

提高了飞机的采购成本,加重了支线飞机的运营负担。

其次,没有针对支线机场的具体标准。

刘波介绍,机场是一个系统工程,地面设施如候机楼、消防、安保等都有一套具体的标准,在美国、澳大利亚等支线航空非常发达的国家,支线机场的标准和干线机场就有很大的差别。

另外,黄花机场与其他地方

支线小机场的竞争也存在政策上的理解分歧。

“并不是我们争取不到航线,张家界以前有直飞首尔、沈阳的航班,但由于要为黄花机场增加旅客量,都停了;现在新的直飞班次,上面也不批。”张家界市政府一位不愿意透露姓名的负责人直言省机场管理集团为了黄花机场的利益牺牲了支线航空的利益。

幸福人寿 0731-88281999
HAPPY LIFE
幸福人寿保险
保障幸福生活

零成交, 房价暴跌的信号

在网上搜索,全国70个大中城市中在5月份,有近30个城市出现零成交。进入6月份,零成交的城市又增加了许多。

零成交说明,依靠垄断、掠夺、欺诈、暴力和暴力的市场是不可能长久的。开发商应该设法一步将房价调到位。不调50%是不足以表示诚意的。房价下调是长期的,持续的时间将有可能是10年至20年,幻想着调整结束,房价又会暴涨是根本就不可能的。

零成交已经释放了一种强烈的信号,实力再强的开发商也不可能撑得下去,房价的暴跌一触即发。

(牛刀的博客: <http://niu-dao.qzone.qq.com/>)

做房奴, 是最幸福的80后

谁也不想降低生活的水准,但是依靠工薪收入,还要保持高消费,还要有虚荣心的满足,还要住大房,还要有车,还要子女的教育私立化,怎么去满足?

只有像更多的蚁居族,靠新时代的浙江村村民,靠80后群体自己的奋斗才能达至。舍此是没有出路的。那么,真的有实力去做房奴,一定不要放弃机会。如果暂时还做不成房奴,也无需气馁,毕竟,80后的没有可能一口气吃成胖子,也不可能免费的午餐、免费的车、免费的房子给你。

做寒号鸟,结局是最悲惨的。而做房奴,是最幸福的80后。

(陈宝存的博客: <http://chengbaocun.qzone.qq.com/>)

陈宝存上面这条博客在网友中激起了巨大的声浪。

要我做房奴 给你一板砖

小狗丝丝:愿你全家子子孙孙都做奴隶。

Qzone用户:做狗需要挨骂的觉悟。

轩紫幻:这条狗有房子了就鼓励别个做奴隶,说不定这狗是哪家房地商的股东了。

海底火焰:老大,谢谢你鼓励80后做奴隶,可是不是谁都会如你的愿滴。

铅球:其实小陈的一些观念也不无道理,具有一定前瞻性和现实性。

外汇

币种	钞买价
英镑	976.01
港币	86.57
美元	672.94
日元	7.1829
澳大利亚元	579.65
欧元	813.19

外汇牌价由中国银行湖南省分行友情提供
咨询电话: 0731-82580992