

江西发展参考

2017年第11期（总第42期）

赣内资字第368号

南昌大学江西发展研究院 主办

2017年7月1日

□建立武汉、长沙、南昌国际和境外航班共同市场的几点建议

摘要：建立武汉、长沙、南昌国际和境外航班共同市场是湖北、湖南和江西三省的现实选择，也是打破“不通难受，一开就亏”困境的必然出路，更是“江中三角”经济区分工负责，合作共赢的实质性尝试。本文首先分析了建立共同市场的现实基础，其次指出了武汉、长沙、南昌各自开辟国际或境外航班存在的困境，最后，提出了实现三市互补性航线分工、构建三市快捷互通的交通体系、成立三市“国际和境外航空联盟”以及构建三市旅游联合营销新机制等具体举措。

领导批示：

请将各级领导批示及有关方面的意见反馈本刊编辑部

建立武汉、长沙、南昌国际和境外航班共同市场的几点建议

□黄细嘉 席思伟

武汉、长沙、南昌是支撑正在形成的“江中三角”经济区(即长江中游以湖北、湖南、江西三省为依托的经济区)的中心城市,是该地区对外经济合作和国际交往的桥头堡和枢纽站,也是湖北、湖南、江西三省出入境游客的聚散地。随着对外经济文化交往的不断拓展,开辟国际或境外航班的呼声虽然较高,拓展相关航线的努力从未停止,但三省开放度仍然不高、经济力相对较弱、影响力先天不足,造成三省尤其是江西的国际或境外航班一直存在“不通难受,一开就亏”的局面。为了促进境外交流与合作,促进入境旅游的发展,虽然出台诸多鼓励和奖补政策,但毕竟靠一省的客源市场实在支撑不了航班的正常运营,所以一些国际或境外航班,开开停停,停停开开,造成一定的资源浪费,在客源市场中也造成不良影响,对地方旅游形象的建立也会导致负面影响。为了整合航班和市场资源,“江中三角”地区的武汉、长沙、南昌三大城市,应建立境外航班共同市场,达到市场共享、客源互送、合作开航、分工负责、实现

共赢的合作机制。

一、武汉、长沙、南昌建立国际和境外航班共同市场的基础

1.三地开辟国际或境外航班步伐加快

(1) 武汉：武汉天河机场建于1995年，截至2016年底主要国际和境外航点是：东京、福岡、静冈、名古屋、大阪、首尔、济州、清州、釜山、新加坡、迪拜、曼谷、普济、埃及、甲米、苏梅岛、芭提雅、金边、暹粒、岷港、芽庄、长滩、吉隆坡、巴厘岛、马累、马德拉斯、德里、达卡、比什凯克、旧金山、巴黎、莫斯科、罗马、墨尔本等，拥有飞往39个国际城市的直达航线，涵盖了我国的主要客源国和目的地国。为增强机场与区内主要城市的联系，新建的汉孝城际铁路在天河机场经停，可连接汉口火车站和天河机场。2016年底，武汉地铁机场线（轨道交通2号线北延线）开通。

(2) 长沙：长沙黄花机场1989年启用，截至2016年底，开通的国际和境外直飞航线的城市有曼谷、普吉、清迈、首尔、济州、釜山、东京、大阪、名古屋、吉隆坡、法兰克福、洛杉矶、悉尼、墨尔本、新加坡、芽庄、万象、万鸦老、台北、高雄、香港等，达到35个国际和境外航点，但主要集中于东南亚及韩国、日本、美国、德国、澳大利亚等主要客源国。目前已运营长沙地铁1号线、2号线，2016年，连接高铁长沙南站与长沙黄花机场的长沙磁浮快线投入运营。根据湖南省十三五铁路交通规划，计划在“渝长夏”铁路长赣段中，设置黄花机场

高铁站，打造全国复合型交通枢纽，形成空铁联运。

(3) 南昌：南昌昌北机场 1999 年竣工通航。截至 2016 年底，开通了香港、台北、高雄、仁川、济州岛、清州、大邱、暹粒、曼谷、芭提雅、巴厘岛、望加锡、美娜多、芽庄、务安、洛杉矶等 17 条国际(地区)航线(点)，主要集中于东南亚。2008 年开通机场公交专线，其中 1 线连接火车站、长途汽车站和昌北机场（全程历时 1 小时），九江和上饶也开通有直达昌北机场的豪华大巴。

据初步统计，2014 年武汉新开辟国际航班 9 个，涉及韩国、俄罗斯、马来西亚、澳大利亚、印度尼西亚、美国、泰国、菲律宾、塞舌尔等；2015 年，长沙新开辟国际航班 9 个，涉及日本、肯尼亚、新加坡、泰国、越南 5 个国家；2015-2016 年，南昌新开辟国际（境外）航班 7 个，涉及美国、印度尼西亚、泰国、日本、越南等 4 个国家和我国台湾、香港地区。可以看出，武汉、长沙、南昌“三市”开通国际或境外航线的步伐不断加快，航班数不断增长，国际和境外航线市场出现了“小井喷”现象，值得关注并统筹进行合作的顶层设计。

2.三市同城化趋势逐步显现

到目前为止，武汉、长沙、南昌三个城市之间已经形成了便捷的交通运输网络，火车、动车、高铁班次密集，满足着不同群体的多样化需求。三个城市之间的高铁网络已经形成，最快在 1.5 小时内可以到达三个城市中的任意一个，交通十分便捷。目前三地之间开通的列车车次见表 1、2、3（注：G 表示

高铁，D 表示动车，T 表示特快列车，Z 表示直达列车，K 表示快速列车)。从表中可知，长沙与武汉、南昌与长沙之间交通最为便捷，高铁班次密集，时间成本控制在 1.5 小时以内。另据报道，2017 年 6 月，南昌-武汉的全程高铁开通，两个城市之间的交通时间亦在 1.5 小时之内。随着交通网络的完善，以武汉、长沙、南昌为核心的长株潭城市群、武汉城市群、环鄱阳湖城市群联系越来越紧密，同城化趋势逐步显现。

表 1 长沙与武汉之间的列车班次及运行时间

	G	D	T	Z	K
长沙-武汉	91	0	7	20	25
运行时间	1.5h		3.5-4h	3.5h	4-5.2h
武汉-长沙	98	0	7	21	27
运行时间	1.5h		3-3.5h	3-3.5h	3.5-4.5h

表 2 南昌与武汉之间的列车班次及运行时间

	G	D	T	Z	K
南昌-武汉	3	14	4	1	18
运行时间	3.3h	2.5-3h	3.5-4h	3h	4-6h
武汉-南昌	3	15	4	1	18
运行时间	3.5h	2.5-3.5h	3.5-4h	3h	4-6h

表 3 南昌与长沙之间的列车班次及运行时间

	G	D	T	Z	K
南昌-长沙	58	2	0	0	1
运行时间	1.5-2h	2h			6.9h
长沙-南昌	55	2	1	0	1
运行时间	1.5-2h	2h	5h		6.8h

3.三省涉旅合作已蔚然成风

2015年国务院批复同意的《长江中游城市群发展规划》涵盖赣湘鄂三省，标志着“江中三角”格局得到了国家层面的支持。在这样的框架下，以武汉、长沙、南昌为中心的三省涉旅合作已蔚然成风。一方面，按照“核心带动、多极协同、一体发展”原则，全面推进“江中三角”城市群一体化建设，客观上达到促进旅游合作的目的。另一方面，“江中三角”旅游一体化合作正进入实操阶段。首先，“江中三角”地区政府部门签订了系列合作发展协议，为区域旅游合作的展开铺平了政策道路。湘鄂赣三省政府于2012年2月10日签订了“长江中游城市群”旅游合作发展协议，确定了旅游业发展规划的框架和思路，建立了旅游轮值主席会议制度，制定了年度行动计划，启动了系列旅游和交通项目对接工作等。其次，开展了一系列区域旅游合作的具体实践。2010至2016年已召开四届的湘鄂赣苏区论坛，为三省原苏区加强合作、促进区域经济协同发展、旅游产业合作共赢提供了交流对话的平台；2013年在武汉召开首届长江中游城市群四市会商会，已连续开了5届；2015年，湘鄂赣签署水运合作备忘录，助力长江城市群建设，为区域旅游发展提供更便捷的交通和更广阔的市场；2016年底，湘鄂赣三省签署合作协议，共同消除长江中游航道瓶颈，利于加快长江水上旅游黄金带建设，实现三省“一江两湖三名楼”优质资源整合开发。旅游市场一体化深入推进，武汉、长沙、合肥、南昌四市在武汉宣布成立长江中游城市群旅游合作组织，四省会城市43个旅

游景点实现联票通用，做到旅游“一卡通”，力争5年内打造区域无障碍旅游区。多样化的涉旅合作，为武汉、长沙、南昌开展国际和境外航班合作奠定了市场基础。

二、武汉、长沙、南昌运营国际和境外航班存在的问题

1.开辟的航班有较大的重复性

通过航线分析，可以发现武汉天河、长沙黄花、南昌昌北三个机场开通的国际和境外航线存在较大的重复性。武汉天河开通的航班主要包括日本、韩国、新加坡、泰国、越南、阿联酋等国家及我国港澳台地区；此外，还有相对较多的飞往北美洲、欧洲、大洋洲的航班；没有飞往非洲、南美洲的航班。说明其主要航线是亚洲地区，飞往其他地区的航班较少。长沙黄花机场开通的航线主要有日本、韩国、印度尼西亚、新加坡等国家及我国港澳台地区；此外还有一定的欧洲、北美洲、大洋洲航线；没有飞往非洲、南美洲的航班。南昌昌北机场开通的国际航班不多，且大部分是亚洲地区并且需要到北京转机，主要包括我国港澳台地区和日韩、东南亚国家，少量北美航线。很明显，3个机场开辟的国际和境外航线明显存在较大重复性：即主要集中在东南亚，其次是亚洲其他地区和欧美地区，即“航线多样，重点集中，重复性大”。

2.目的地国家存在诸多空白点

我国的主要客源地是亚洲的日本、韩国、新加坡、马来西亚、泰国、菲律宾、印尼，欧洲的英国、法国、德国、俄罗斯，

北美洲的美国、加拿大，大洋洲的澳大利亚，说明我国居民的主要旅游目的地是亚洲、欧洲、北美洲、非洲，流向以日、韩、美、泰、越、新加坡最为集中。通过将三市机场开通的航线与客源地、目的地进行比较，可以很清楚的看出：三地机场的航线主要集中在亚洲地区，与我国的客源地、目的地吻合程度较高，但其他地区则存在诸多盲点：欧美诸国与我国政治经济交往频繁，但只有少数著名城市开通了航线，且部分为非直达航线；作为我国居民主要目的地非洲，三地国际航线只有南昌-内罗毕，其余则为空白。这些空白点，急需填补，但如果三地都一哄而上，势必互相倾轧，合理配置三地拟拓展的国际航线，成为合作的重要议题。

3. 现有国际和境外航线运营不稳定

国际和境外航线运营不稳定，是三地机场目前面临的共同问题。首先，由于同为中部地区，客源市场基本一致，航线需求存在总体需求一般，虽然存在部分时段与地区需求旺盛的情况，但总体上座率不高、部分航线上座率比较低。其次，三个机场的国际和境外航班存在“航线多样，重点集中，重复性大”的情况，导致重复性航线竞争激烈，航班上座率均不高。最后，三城之间经济联系紧密，相互间的距离均为 350 公里左右，交通非常便捷，使三个机场成为可以相互取代的“替代品”。基于以上三个原因，导致三地机场的国际和境外航线上座率普遍偏低、内部竞争压力加大等问题，尤其是部分航线运营不稳定，出现今年开通、明年停飞的现象，影响城市形象和顾客忠诚度。

三、武汉、长沙、南昌拓展国际和境外航班合作的举措

1. 实现三市互补性航线分工

武汉、长沙、南昌三市的国际和境外航线存在一定的差异性，进行抱团合作时，可以利用他们之间的差异来优化航线。根据现有的航线、客源市场、交通通达性等条件进行合作。武汉与长沙、长沙与南昌之间高铁动车班次最多，时间成本低，因此基于城际交通条件下的合作，应该多考虑武汉、长沙之间，长沙、南昌之间的互补。综合城市人口、经济发展程度、对外联系辐射强度来看，武汉第一，长沙其次，南昌相对滞后。因此，基于客源市场和综合交通条件，在协商统筹、合理布局、分工开拓中远期欧美、非洲、大洋洲、南美洲航班市场的基础上，近期开辟新航班，可作如下分工：(1)武汉天河机场主要开辟目的地发达且距离较远的国家或地区的航线，即欧美和大洋洲地区；(2)长沙黄花机场在保留欧美和东南亚部分热门航线的基础上，重点开辟非洲新航线；(3)南昌昌北机场则在巩固东南亚地区和港澳台航线基础上，主要开辟亚洲其他新航线，兼及南美和加勒比地区。

就开辟新的国际和境外航线来说，依托同城化效应和资源共享机制，达成“你开我不开、我开你不开”的合作共识原则；通过分工协作，依托快速交通连接的方便度和客源互送的机制，达到“你开就是我开、我开等于你开”的市场共享效果。如此，最终使“江中三角”地区的国际和境外航线呈现层次分明的市场格局：武汉天河机场主营欧美、大洋洲及港澳台业务；长

沙黄花机场主营日韩业务，兼及少量东南亚、港澳台业务；东南亚、港澳台业务则主要集中于南昌昌北机场。总之，在未来新开辟新航线中，遵循上述原则，进行分工协作，是合作的主要努力方向。

2.构建三市快捷互通的交通体系

实现武汉、长沙、南昌三个城市国际和境外航线的抱团合作，就必须完善相关交通基础设施，构建快捷互通的交通体系。一方面要构筑便捷完善的高速公路网络和城际高速铁路体系，增强武汉、长沙、南昌三市之间的交通通达度，实现三个城市90分钟甚至更短时间的互达。另一方面，要增加武汉、长沙、南昌三市互通的汽车、火车、高铁班次，尤其是南昌于武汉之间的高铁班次，开设机场至火车站、汽车站直达的大巴公交专线、地铁线，以及三个国际机场间直通的大巴运输线。此外，还可以开通三市之间的旅游绿色通道，提高旅客来往于三市之间的便捷性。

3.成立三市“国际和境外航空联盟”

武汉、长沙、南昌三市国际和境外航线要实现抱团式发展，需要加强政府之间的合作，三个城市政府部门应该同心协力，发挥协调作用，共同推动成立“江中三角城市国际与境外航空联盟”。三个城市的国际和境外航线存在共性，又有互补性，通过成立“国际和境外航空联盟”，一方面可以充分发挥各自的优势，强强联合，差异互补；另一方面，由于三市也有重复的

航线，这就存在联盟内部的直接竞争，可以通过联盟内部的协议，共享资源，组合并联，避免内部恶性竞争，联合起来，增强重叠航线对域外机场的竞争力。

4.构建三市旅游联合营销新机制

武汉、长沙、南昌三个城市的国际与境外航线进行抱团合作，一定程度上会导致各个城市的客流量发生变化，对当地旅游的发展产生一定的影响。为了减小这种影响，可以在强化国际和境外航空联盟合作的同时，进行旅游联合营销，加强三个城市的旅游合作与交流，实行“你中有我，我中有你”的旅游宣传模式。每个城市在宣传自己的旅游景点和旅游产品的同时，也要对其他两个城市的旅游景点和旅游产品进行宣传、推广，大力塑造和传播整个区域的旅游品牌，吸引更多游客前来“江中三角”地区旅游观光，并让进入任何一个城市的入境旅游者，能够比较顺畅的进入其他两个城市，实现资源共享、客源互送、市场共荣。

作者简介:

黄细嘉，南昌大学江西发展研究院院长、旅游学院教授，
博士生导师

席思伟，南昌大学经济管理学院硕士研究生

编委会主任：胡永新

编委会副主任：邓晓华 黄细嘉

编委会成员：王德保 卢忠萍 刘耀彬 宋三平 肖 萍 杨柱才 钟贞山
胡伯项 胡松柏 傅 春 廖晓明(以姓氏笔划序)

主编：钟贞山；

执行主编：王玉帅；

编辑：谢雨蓉

江西省连续性内部资料性出版物 准印证号：赣内资字第 368 号 承印单位：南昌大学昌大印刷厂

邮 箱：jxfzck@ncu.edu.cn；电话：0791-83968323，83968321；传真：0791-83968322

联系人：王玉帅 谢雨蓉

地 址：南昌市红谷滩新区学府大道 999 号南昌大学江西发展研究院 邮编：330031

本刊发送：省委、省人大、省政府、省政协、省军区领导；根据其内容发送各相关
部委办厅局、各设区市、各县（市、区）主要领导；校领导及校内相关单位

本期印 600 份