

济南遥墙国际机场航空货运部

产品名称	济南遥墙国际机场航空货运部
公司名称	济南民港物流有限公司
价格	.00/个
规格参数	民航:- 各航班:- 国内:-
公司地址	山东省济南市天桥区蓝翔路57号泉利汽配城16号楼505号
联系电话	0531-88111715 15662696697

产品详情

原来我国支线航空发展潜力那么大！

了解到支线航空要生存发展的下去，总感觉不那么被人看好：政府一直在往支线航空补贴烧钱，参照《支线航空补贴管理暂行办法》，从2015年至2018年间，平均每年花9.9亿元左右在支线航空补贴上，但是支线航空并没有因此而变得更强大乃至瓜分一定的民航市场

事实上并不如此，希望渺茫的时候也许正是晨光初现，让人恍惚看见一片新世界。

从以下几个方面能了解到我国支线航空的发展前景还是值得让人看好的，面对诸多阻力的时候也具备一定的发展潜力，可谓挑战与机遇并存。

第一 幅员辽阔

1. 人，永远是发展的第一生产力，就如总书记表示：“硬实力，软实力，归根到底要靠人才实力！”

小到做农活，大到搞科研，有人自然就会有农作物盛产的丰态，有人自然就有科教兴国的资本，有人就会有科研强国的本领。

放到支线航空上面来说也是一样的道理，我国与美国人口在4:1左右，而我国支线航空市场不到5%，而美国的支线航空占据了40%左右的民航市场。

你说美国没有那么强大的铁路网络，所以其支线机场的修建让其空中网络覆盖率高，支线飞机起降有了更好的空中桥梁，让民众的出行变得更便捷，所以其支线市场占据一定的分量也是有因可循的。

但是人家人口密度远不像我们国家的情况，我国人口密度大约为147人每平方公里，美国则为34人每平方公里，同等支线飞机、机场数量以及支线密度情况下，我国支线航空市场将会占据不小的市场份额。

2. 城市化进程加速的同时扶贫项目不断改善农村生活环境

据统计从2010年到2017年末，中国城市化率从49.68%达到58.52%，尽管这样的统计数据会与实际情况有点差别，但是数据的增长至少表明经济在发展的情况。

经济发展首先就是人们手里有钱了，对于大部分人而言基础物质生活有了保障，那意识形态自然会发生改变，比如时间就是金钱的理念不再是课本上的理论，出行就会考虑到时间成本的实际问题。

同时政府在扶贫上面不断改善农村的生活环境，户户通公路的落实让原本交通不便的农村开始走向外面的世界，于是大山的药物资源、旅游资源开始在世人的面前展现。（当然脱贫是个伟大的工程，尽管上述有说到人们手里有钱了，但是吃不饱饭穿不暖的人依然还在努力的奋斗着。）

3. 旅游资源丰富

比如云贵川一带以及新疆等地旅游资源丰富，但是曾经因为交通的限制，至今在发展的进程上仍然努力的奔跑。

旅游资源丰富，对于当地居民而言这是得天独厚的优势，但是交通的不便使得旅游资源没有被最大化的开发和利用，进而影响以农作物为生的当地居民收入，同时对于支线航空来说这是极具发展潜力的地方。

比如云南西双版纳，在2012年以前过去旅游从昆明出发只有客车，但在2012年11月底开通航线之后，旅客吞吐量便以300万起底开创历史新篇章。

比如新疆地大物博，占据了国土六分之一的面积，人口密度小的同时旅游资源丰富，旅游景点之间距离长，是支线航空极具发展潜力的地方。

图：新疆库木塔格沙漠

就拿支线市场极具代表性的华夏航空来说，在2018年5月16日，华夏实现库尔勒到莎车航线的首飞，并通过库尔勒将新疆的12个支线城市连接起来，打造“以库尔勒机场为枢纽、疆内成网辐射全疆、疆内疆外互通有无”的航空网络，通过与干线航空合作，开始构造在新疆支线航空市场独特的地位。

所以一旦旅游资源丰富的地方修建了相应的支线机场，搭建好完善的航空网络，支线航空要发展起来岂不是没有想象的那么困难？

第二 政策支持

参照最近几年政府对于支线航空的扶持政策已经开始逐步落地，比如《关于促进支线航空运输发展的若干意见》以及《支线航空补贴管理办法》相继出台，均明确表明了对支线航空采取鼓励、促进、支持的意图。

同时在2017年中国民航发展论坛上，有中国民航局局长冯正霖指出：“中国民航局和地方政府将促进枢纽与区域、干线和支线机场的有机衔接，引导形成网络型航空与区域型航空、干线航空与支线航空等的相互协调”。

有领导指示同时政策落实到位，支线航空前面所面对的阻力都将不是事，对于政策落实这一点，这里根据局方文件给予一个补充，在2015年至2018年民航支线航空补贴预算分别为：108832万元、102043万元、98760万元、88768万元。

其中在2017年华夏航空所获补助为9834万元，根据2018年支线航空补贴预算方案华夏将获10039万元的财政支持，由此可见持续性的财政支持将会对支线航空的发展不可小觑的作用。

第三 国产飞机的下线

我们知道国内购买国外的支线飞机时，各种税收高达22.5%，尽管后续有减免5个点的政策，但是也让支线航空还没有运营飞机就无端多出了一笔不小的成本。

而一旦国内飞机达到自产自销的地步，那支线航空省下的固定成本将会使其收益情况更为乐观。

国内支线飞机以新舟60、ARJ21为代表。

目前幸福航空运营有25架新舟60飞机。而自从2016年ARJ21飞机交付首航以来，成都航空ARJ21机队已经完成安全载客7万人次，至今已有五架ARJ21交付成都航空。良好的运行情况表明商飞这款飞机的质量，显露了其在支线飞机市场上的竞争实力，同时据悉2018年ARJ21飞机生产任务将从原来年产2架机提升至年产10架机。

图：ARJ21飞机，图/商飞官网

这对国内正在发展的支线航空来说，有了自家生产的飞机等同于优化了成本，那势必会迎来一波支线航空的“黄金时代”。

相信不久的将来，我国支线航空市场将迈上一个新台阶，为广大乘客提供优质的服务，同时为航空公司带来可观的利润，在民航市场上占据一席之地