

# 航协资讯

2018 年第 1 期（总第 78 期）

中国航空运输协会

2018 年 1 月 19 日

---

## 是竞争还是互补？中外高铁航司各有千秋

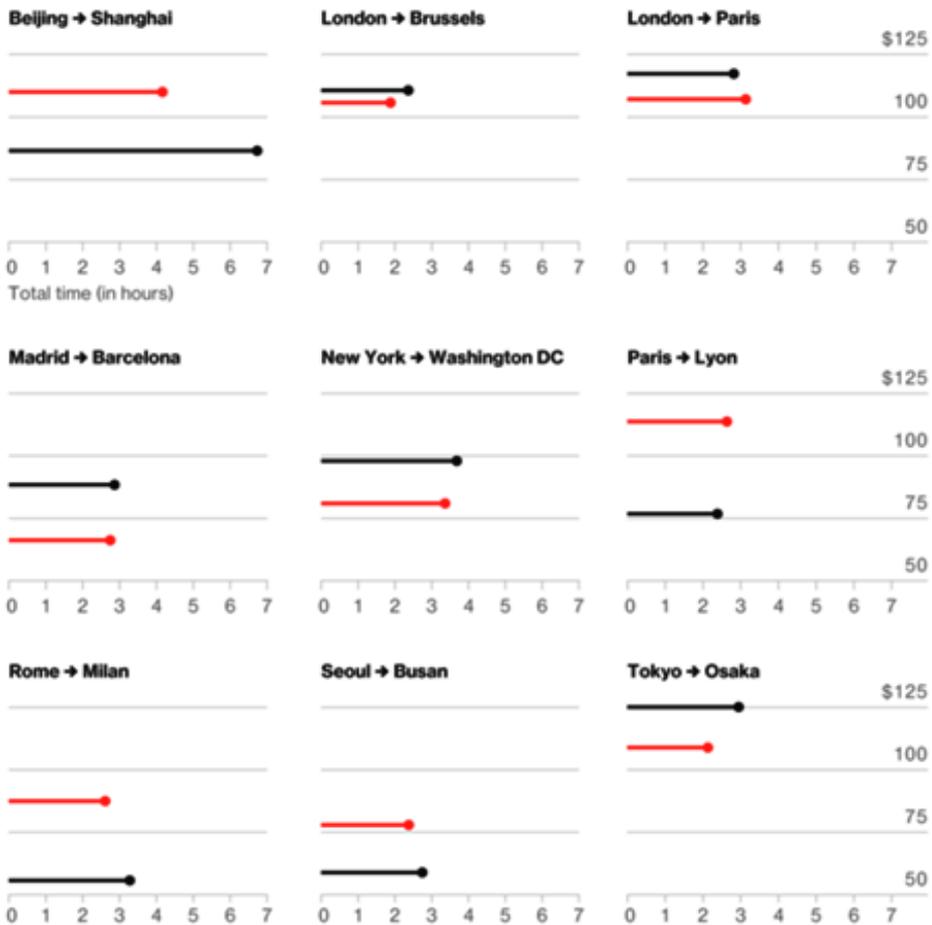
纵观亚洲和欧洲，高铁凭借价格和时间的优势，对同线路的航空服务，构成有力竞争。

Journal of Advanced Transportation (JAT) 期刊的研究显示，高铁和飞机竞争激烈，但当旅行者的出行路程超过 1,000 公里（621 英里）时，旅行者认为选择坐飞机更好，因为节省时间。但是新技术可能会在未来几年乃至几十年内推动这个边界。下图基于全球重要城市间的往返路线，对这两种出行方式的行程花费时间进行了对比。

### Trains So Fast They're Almost Flying

When you add dwell time, high speed rail is closing in on air carriers on some shorter routes.

— Plane — Train



Source: Bloomberg reporting

Note: Transit times include average time spent in stations or airports prior to departure and upon arrival.

北京航空航天大学 and 南佛罗里达大学的研究人士表示：“旅行时间对于不同交通模式的竞争影响很大。”2014年欧洲的一项研究发现，高铁行程时间越长的线路，相应的航空服务供给就越多。虽然这佐证了如果整体花费时间和价格相等或更低，高铁可能会取代飞机的理论，但事实上并非如此。毕竟这不是零和博弈（zero-sum game）。一般来说，中国、日本、韩国和西欧快速实惠的列车服务的出现，航空公司的竞争力遭到了削弱。但在以航空公司为主导的市场中，高铁并不一定总会导致航班供给减少。有证据表明，在许多地方，价格合理的火车票实际上刺激了新的

旅行需求，就像亚洲、欧洲和美洲的超低成本的航空公司影响了经济票价一样。这对于火车和飞机都有帮助。

中国高铁行业正迎来最活跃的增长，中国也拥有世界上规模最大的高铁网络、最快的车速和最雄心勃勃的扩张计划。北京到上海是世界上最繁忙的线路之一，配有国产高铁“复兴号”，时速达到 350 公里。据新华社数据，京沪高铁提速使 1,247 公里的行程耗时减少到 4 小时 28 分钟，该线路每年输送约 1 亿人次的铁路旅客。

日本新干线可追溯到 20 世纪 60 年代，现已成为日本国内旅行的主要交通工具，时速约 320 公里，东京到大阪大概需要 2 个半小时，是交通最繁忙的路线。然而，同样的线路，日本两家最大的航空公司提供每小时起飞的航班服务，这两家航空公司都使用波音公司 767、777 和 787 宽体飞机，航程 70 分钟。在这条线路的情况下，即使计入乘客从市区赶往车站或机场所花的时间，也不会改变飞机比高铁快的结果，但在旅行时间方面的计算，有时会产生差异。

据 JAT 期刊的文章描述，2015 年乘坐各类列车的中国人达 9.1 亿人次，是乘坐飞机人次（4.154 亿）的两倍多。不出所料，列车技术的未来在中国市场。全球首辆磁悬浮列车在上海开通运营，时速可达 430 公里。工程师正在研究未来的磁悬浮列车，时速可能达到 600 公里，这一成就就可以彻底改变目前航空和地面交通出行的格局。

南佛罗里达大学土木环境工程副教授张瑜也参与了该研究，她表示，随着未来中国航空和高铁的发展，票价和服务的竞争会

非常具有可比性。中国高铁运营商早期试图模仿航空公司服务人员的培训，但票价往往过高，不足以刺激需求。此后，高铁票价有所下降。

张瑜在谈及中国市场时表示：“虽然航空服务受到了高铁的影响，但我们也没有看到航空乘客的显著减少，这真的取决于具体的路线。”

放眼欧洲，去年伦敦到巴黎和布鲁塞尔的欧洲之星（Eurostar）高铁载客量达 1000 万人次，这是其第四次实现这一载客人数记录。该高铁服务于 1994 年 11 月开始提供，次年便吸引了 290 万名乘客。目前欧洲之星起步票价为 29 英镑（39 美元），低于早期的 79 英镑。

对于同样的乘客群体来说，高铁与航空两种不同的交通方式似乎构成竞争，但两者在很多方面是互补的。低成本航空公司专注于短途航线，和欧洲高铁看似竞争实际并非如此，它们在其他方面存在巨大差异：高铁通常是为中心服务的，而航空公司则倾向于使用更偏远的机场来降低成本。

法国国家铁路（SNCF）在一份电子邮件声明中表示：“对于巴黎-波尔多的线路来说，高铁是迄今最具竞争力的旅行服务，自去年 7 月推出服务以来，实际客流量增长了 70%。”法国国家铁路的 Rachel Picard 说：“去年 11 月，我们占据了巴黎-波尔多线路 82% 的市场份额。高铁让所有客户都受益，包括商务旅行者。数据显示，2017 年差旅人数同比翻了一倍。”

法荷航这样的大航空公司如何应对？他们已经把较短线的旅客流量转移到了低成本航空公司对手，包括瑞安航空和易捷航空。

许多美国的大型航空公司也纷纷效仿，放弃小地区的飞机，减少对人口较少城市的服务。

德克萨斯州 Texas Central Partners 公司正在募资建造达拉斯和休斯顿之间的高铁，该公司高管 Holly Reed 表示：“航空公司对短途旅行的定义方式已经发生了变化。”

迄今，你可能已经注意到前面的讨论中没有提及美国这个大国。由于上世纪对高铁的忽视，目前美国的高铁交通基础设施相比中国或西欧等高铁发达的国家落后，更像发展中国家的高铁基建水平。亚洲铁路系统乘客人次以亿计算，而美国国家铁路（Amtrak）在 2016 财年仅服务了 3130 万人次的乘客。

美国最快的列车 Acela，在波士顿-纽约-华盛顿路线，时速可以达到 241 公里，但由于拥挤和铁轨老化，实际列车时速很少超过 161 公里。列车和 95 号州际公路相比下，汽车速度超过列车的情况并不罕见。

（本文编译自 Bloomberg, 来源于环球旅讯）

**（注：本资讯内容或引自第三方公开披露之资料，仅供内部参考。任何人信任或引用其中内容，须自行核实，并对准确性和完整性负责。）**

---

送：民航局，各理事会成员，各会员单位。

---

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-85632289

---