

基于竞合关系的高铁与支线机场协同发展路径研究

黄旭

重庆机场集团有限公司黔江机场分公司, 中国·重庆 409000

【摘要】本文以高铁与支线机场的竞合关系为切入点, 选取重庆地区黔江机场、万州机场、仙女山机场和巫山机场作为研究案例, 深入剖析两者在区域交通体系中的相互作用。通过分析高铁开通对支线机场的冲击以及两者间的互补性, 从航线网络优化、交通枢纽衔接、产业融合发展、市场营销策略创新等方面提出协同发展路径。研究表明, 合理处理竞合关系有助于实现高铁与支线机场资源共享、优势互补, 提升区域交通整体效能与综合竞争力, 对区域经济协调发展具有重要意义。

【关键词】竞合关系; 高铁; 支线机场; 协同发展路径

1 引言

在现代综合交通运输体系当中, 高铁和支线机场都占据着非常关键的地位。高铁凭借高速、准点以及大运量的特性, 在中长途客运领域展现出十分强大的优势, 而支线机场依靠灵活性以及对偏远地区的覆盖能力, 成为区域交通网络里重要的补充部分。二者之间既存在一定的竞争关系, 同时在客源、物流等方面也具备合作的潜力。重庆地区地形较为复杂, 交通需求呈现出多样化的特点, 不仅拥有多个支线机场, 而且高铁网络也在不断地完善。这种独特的交通格局为研究高铁与支线机场的竞合关系以及协同发展路径, 提供了极为丰富的实践样本。此外, 深入探讨二者的协同发展, 有助于优化区域交通资源的配置, 提升交通运输的效率, 进而促进区域经济的协调发展。

2 高铁开通对支线机场的冲击

2.1 黔江机场航线的停飞

黔江机场属于重庆“一大四小”机场架构里的重要组成部分, 自2010年正式通航以后, 黔江 - 重庆航班保持15年稳定运营。2025年渝厦高铁开通, 渝厦高铁通车后, 黔江往返重庆高铁目前为每天11班, 黔江出发时间从早上10:21到晚上22:02, 涵盖早、中、晚, 其中有4趟直达成都(最快3小时12分钟, 最慢4小时15分钟), 1趟直达西安(8小时17分钟), 1趟直达江北机场(2小时9分钟), 高铁的便捷和高频次加剧了江北机场的枢纽虹吸效应。在高铁开通之前, 该航线的历史最高班次达到了一周24班, 这样的班次安排满足了大量旅客的出行需求。由于高铁在时间、准点率和票价这些方面具有明显优势, 就拿黔江到重庆这

个行程来说, 高铁车程实现了大幅缩短, 并且准点率非常高, 几乎不会受到天气等因素的影响。高铁票价相对比较稳定且具备一定的竞争力。与之相比, 航班受到天气、空管等因素的影响比较大, 机票价格随着客座率的提升, 存在波动情况。为顺应综合交通发展趋势, 主动适应市场需求变化, 与高铁错峰发展, 停飞了黔江-重庆航线。

2.2 万州机场航线的调整

万州机场同样受到高铁开通的影响。2015年, 万州机场复航万州 = 重庆江北航线, 但高铁开通后, 该航线很快被取消。高铁的便捷性使得旅客在短途出行中更愿意选择高铁, 尤其是万州到重庆这样的中短途距离。为了应对高铁的冲击, 万州机场不得不调整航线布局。减少与高铁重叠的中短途航线, 将运营重点转向长途或特色航线。

3 高铁与支线机场的互补性

3.1 仙女山机场的交通衔接优势

仙女山机场位于重庆武隆区, 它是国内唯一建设在国家5A级旅游景区内的民航机场。武隆不仅有便捷的高铁交通, 仙女山机场凭借其独特的地理位置, 还拥有与高铁互补的天然优势。机场距离武隆仙女山核心景区大概有10分钟的车程, 距离仙女山国家级旅游度假区、天生三桥景区、龙水峡地缝景区、印象武隆演出剧场等地方有半小时的车程, 距离武隆城区则有1小时的车程。虽然高铁在中长途客运方面优势明显, 能快速将大量旅客输送至周边城市, 但对于前往仙女山景区这类相对偏远地区的旅客来说, 高铁无法直接将他们送达目的地。此时, 仙女山机场便能发挥关键作用。对于远程旅客或者追求高效出行的旅

客而言,他们可以先乘坐飞机抵达重庆等城市,再转乘高铁直达仙女山或者通过短途运输航班迅速抵达景区,实现高效便捷的出行体验。

3.2 巫山机场的物流与旅游互补

巫山机场在物流和旅游方面与高铁形成了良好的互补关系。在物流方面,巫山机场创新引入“无人机+客机腹舱”空空联运模式,极大程度压缩了货物的转运时间,传统物流方式下货物转运往往需要较长时间,而该联运模式把转运时间从60分钟大幅压缩至8分钟,显著提高了物流的整体效率。在旅游方面,巫山机场打造了“飞越三峡”低空飞行旅游品牌,为游客提供了别具一格的旅游体验,高铁主要承担中长途旅客运输任务,能将游客快速送达周边城市,而巫山机场则凭借特色物流和旅游服务,充分满足了游客对高效物流和特色旅游的实际需求。

4 高铁与支线机场协同发展路径

4.1 优化航线网络布局

4.1.1 调整航线结构

支线机场根据高铁线路开通情况及时调整航线结构,是应对竞争并实现协同发展的关键举措。就拿万州机场来说,高铁开通对其短途和中途航线造成了巨大冲击。在2025年夏航季的时候,万州机场果断取消和高铁线路重叠的万州=重庆江北航线。这条航线在高铁还未开通之前,承担着一定的客流运输任务,然而随着高铁便捷性逐渐凸显,其客源出现了急剧减少的情况。如果继续保留这条航线,不仅会造成机场运营资源的浪费,还会降低整体的运营效率。同时,万州机场新增了三亚、泉州、大理等长途航线,并且恢复了合肥、西安等航线,还对部分航线进行了加密处理。长途航线的开通能够吸引远程旅客,进而扩大机场的市场辐射范围。这些远程旅客通常对交通的直达性和便捷性有着较高要求,而支线机场的长途航线正好可以满足他们的需求。

4.1.2 开发特色航线

结合区域旅游资源去开发特色航线,是支线机场和高铁形成差异化竞争、实现协同发展的重要策略。仙女山机场周边有着丰富的5A级景区资源,具备开发特色旅游专线的良好条件。例如,可以开通直达主要旅游客源地的航线,像北京、上海、广州等大城市。这些城市的居民具备较高的消费能力和旅游需求,对便捷的旅游出行方式格外

关注。仙女山机场的旅游专线能够直接将他们送达景区附近,减少了中转时间和麻烦,为游客提供了更加便捷的旅游出行方式。而巫山机场利用“飞越三峡”品牌开发低空旅游航线,更是独具特色。低空旅游能够让游客从不同角度欣赏三峡的壮丽景色,这种独特的体验是其他交通方式无法比拟的。游客可以乘坐直升机或小型飞机,在低空俯瞰三峡的山水画卷,感受大自然的鬼斧神工。这种特色航线不仅满足了游客对个性化旅游的需求,还提高了机场的竞争力。

4.2 加强交通枢纽衔接

4.2.1 建设综合交通枢纽

目前万州机场和万州北站相距20公里车程要30分钟,并且没有直达公共交通连接,这给旅客换乘造成了极大不便,旅客在高铁和飞机之间转换时,得花费大量时间和精力在交通接驳上,这不仅增加了出行成本,还降低了出行体验。因此,规划建设便捷交通线路势在必行,一方面可以优化公交线路,增加高铁站与机场之间的公交班次,以此提高公交的运行效率和服务质量,另一方面建设轨道交通是更为有效的解决方案,因为轨道交通具备大运量、快速、准点等优点,能够实现高铁站与机场之间的无缝衔接。此外,综合交通枢纽可以集成高铁、飞机、公交、地铁等多种交通方式,能为旅客提供一站式服务,让旅客在枢纽内可以方便完成高铁与飞机的换乘,无需在不同交通站点之间来回奔波,从而大大减少中转时间和成本,提高出行效率。

4.2.2 推广空铁联运产品

推广空铁联运产品能为旅客提供更便捷高效出行选择,这是高铁与支线机场协同发展的重要体现,通过和航空公司、铁路部门合作推出联程票并给予旅客一定优惠,可吸引更多旅客选择这种出行方式,比如设计“两飞一高”“一飞一高”等旅游出行线路,把支线机场航班与高铁车次相结合。旅客购买联程票后可在一次购票中完成高铁和飞机行程安排,无需分别购票和换乘,这大大简化了购票流程,节省了旅客的时间和精力,联程票的优惠价格也具有吸引力,对于一些对价格敏感的旅客而言,优惠的联程票能降低他们的出行成本,使他们更愿意选择空铁联运产品,空铁联运产品的推广能够充分发挥高铁和支线机场的优势。

4.3 推动产业融合发展

4.3.1 促进旅游产业融合

高铁和支线机场协同发展能对旅游产业融合起到强大推动作用, 黔江机场覆盖范围内旅游资源相当丰富, 有黔江濯水景区、酉阳桃花源、彭水阿依河等多个5A、4A级景区, 并且还临近湖北恩施大峡谷、湖南张家界、凤凰古城和贵州铜仁梵净山等知名旅游景点, 高铁具备大运量、快速的特点, 可以把大量旅客输送至黔江地区, 这些旅客为当地旅游市场带来了庞大客源基础。黔江机场通过开通更多航线来吸引远程旅客, 远程旅客通常具有较高消费能力和较长旅游停留时间, 对当地旅游经济发展有着重要带动作用。二者共同打造旅游线路以实现客源共享, 例如将黔江及周边地区的景区与高铁线路、机场航线相结合来推出综合旅游产品, 游客能够通过高铁到达黔江后转乘飞机前往其他景区, 或者通过飞机到达黔江后乘坐高铁前往周边景区, 从而实现一站式旅游体验。

4.3.2 加强物流产业合作

高铁和支线机场加强合作能够实现货物的快速转运, 进而提高物流效率以及服务质量, 巫山机场所采用的“无人机+客机腹舱”模式为物流合作提供了成功的借鉴。无人机具备灵活、便捷的特点, 能够在一些地形复杂且交通不便的地区进行货物运输, 而客机腹舱则可以利用飞机的运力, 将货物快速运输到距离较远的地方。支线机场可以和高铁物流部门展开合作, 把高铁无法直达的偏远地区货物通过支线机场进行集散, 例如对于一些时间要求较高的货物, 可以先通过高铁运输至附近城市, 然后再通过支线机场的客机腹舱或者无人机快速转运至目的地。

4.4 创新市场营销策略

4.4.1 联合营销推广

高铁与支线机场开展联合营销推广活动, 这样能够共同宣传区域交通优势以及旅游资源, 进而提高区域交通和旅游的知名度, 通过社交媒体、旅游展会等渠道来制作联合宣传资料, 可突出高铁与支线机场协同出行的便利性和特色, 由于社交媒体具有传播速度快、覆盖面广的特点, 所以可以在短时间内将信息传递给大量的潜在旅客, 例如在微博、微信、抖音等平台上发布高铁与支线机场的联合宣传视频、图片和文字内容, 以此吸引用户的关注和分享。在旅游展会上设置联合展位, 展示高铁和支线机场的

航线信息、旅游产品等, 这也是一种有效的宣传方式, 因为旅游展会汇聚了大量的旅游企业和游客, 是展示区域旅游形象和 product 的重要平台, 通过联合展位, 高铁与支线机场能够共同展示自身的优势和特色, 从而吸引更多旅游企业的合作和游客的关注, 利用社交媒体平台发布联合推广信息。

4.4.2 精准市场定位

为提高高铁与支线机场市场营销效果, 关键在于针对不同客户群体进行精准市场定位。高铁主要吸引中短途商务和旅游客源, 这类旅客对交通便捷性、准点性和舒适性要求较高。而支线机场可将目标定位为长途旅游、国际出行和特色物流客源。长途旅游客源注重旅游目的地和旅游体验, 对航班直达性和旅游服务质量期望较高, 国际出行客源对机场国际化服务水平和航班国际航线覆盖范围要求较高, 特色物流客源则关注物流效率、成本和安全性。针对商务客源, 可提供便捷的空铁联运服务和高端商务设施, 像专属休息室、快速安检通道、商务会议室等, 以此满足商务旅客办公和休息需求。

5 结论

高铁与支线机场在竞合关系中, 既面临着竞争带来的挑战, 也蕴含着互补形成的机遇。通过对重庆地区仙女山机场、巫山机场、万州机场及黔江机场的案例分析可以看出, 合理处理二者竞合关系对于提升区域交通整体效能和综合竞争力具有重要意义。在实践中, 各方应共同努力, 积极推动高铁与支线机场的协同发展。政府应加强政策引导和支持, 完善交通基础设施建设; 机场和铁路部门应加强合作, 优化运营管理和服务; 旅行社等市场主体应积极参与, 推出更多符合市场需求的旅游产品。

参考文献:

- [1] 李国栋, 陈沁. 高铁对机场城市民航客运的影响测度研究[J]. 中国民航大学学报, 2024, 42(04): 91-96.
- [2] 王姣娥, 景悦, 杨浩然. 中国高铁-民航竞争网络的空间演化模式及影响因素[J]. 地理科学, 2020, 40(05): 675-684.
- [3] 丁金学, 金凤君, 王姣娥, 等. 高铁与民航的竞争博弈及其空间效应——以京沪高铁为例[J]. 经济地理, 2013, 33(05): 104-110.