

基于一市多场的枢纽机场协同发展演化研究

——以上海、东京、伦敦为例

张倚琳, 李俊标, 温鑫明, 张纯良

(北京理工大学珠海学院, 广东 珠海 519000)

[摘要] 世界上大多数机场建设采取“一市多场”的模式应对庞大的旅客需求, 文章选择上海、东京、伦敦六大机场, 采用 2008 年至目前的数据, 首先, 明确市场定位; 其次, 描绘航线网络, 分析策略选择; 最后, 分析旅客吞吐量变化, 归纳客货分流模式, 综合三方面刻画一市多场的枢纽机场协同发展演化。

[关键词] 一市多场; 枢纽机场; 协同; 发展

[DOI] 10.13939/j.cnki.zgsc.2019.17.009

1 一市多场的市场定位

机场在管理运营各自腹地市场的同时, 机场的定位是一市多场实现利益最大化的关键环节。一是在上海“一市多场”机场系统中, 上海浦东机场是连接国内和国际的枢纽, 主要营运对象为国际中转旅客及洲际旅客, 而虹桥机场主要面向国内, 定位于服务国内常规旅客, 低成本旅客。二是在伦敦机场系统中, 希思罗机场作为枢纽机场主要定位于洲际中转旅客及长途旅客, 在其营运的航司均为常规航空公司。而盖特威克机场作为辅佐机场, 其主要面向部分洲际远程旅客, 而随着低成本航空的发展, 营运对象还增加了低成本旅客, 则在其营运的航空公司主要为包机公司和低成本航空公司。^[1]三是在东京机场系统中, 东京成田机场主要面向洲际旅客及国际中转旅客。东京羽田机场其定位于服务包机旅客及低成本旅客。

从中可以看出, 六大机场在市场定位方面, 都采取了相似的旅客划分定位, 以一个机场服务洲际旅客、中转旅客为主, 另一个机场则以服务包机旅客、低成本旅客为主, 从而能够较好的协同运作、错位发展。

2 一市多场的航线布局策略选择

2.1 网络覆盖

为了考察一市多场的枢纽机场协同发展对航线网络布局的影响, 采用截至目前的数据对通航点及国内与国际通航点占比进行对比分析。

第一, 截至目前, 东京成田机场共有 122 个通航点, 其中国际通航点 103 个; 羽田机场则共有 82 个通航点, 其中国际通航点 34 个。成田机场国际通航点约占总通航点的 84.4%, 而在羽田机场的国际与国内占比差距相对较小, 占比差值为 17。从而看出, 成田机场主要负责国际运输业务, 而羽田机场则承担了更多的国内运输业务, 国际与国内的航线网络覆盖能互补发展。^[2-3]

第二, 上海浦东机场共有 252 个通航点, 其中国际通航点 115 个; 虹桥机场共有 114 个通航点, 其中国际通航点仅 3 个。从通航点的数量看来, 浦东机场网络覆盖面较广, 国际、国内的通航点数量近乎持平 (45.7 : 54.3), 而虹桥机场的国际占比只有 2.6%。虽然浦东机场的国际通航点比虹

桥机场多 112 个, 但在国内业务上, 浦东机场的运输能力也不亚于虹桥机场。综合得出, 浦东机场的航线网络覆盖都要优于虹桥机场, 但因为浦东机场的国际通航数量远多于虹桥机场, 所以其国际运输业务发展更优。^[4]

第三, 伦敦希思罗机场共有 191 个通航点, 其中国际通航点 183 个; 希思罗机场共有 203 个通航点, 国际通航点 194 个。希思罗机场的国际占比为 95.8%, 盖特威克机场为 95.6%, 可以看出国际市场是伦敦机场的运营重点。通过航线图研究, 它们的共同重点市场是西欧, 除此之外, 盖特威克只有少数的北美洲、加勒比地区洲际航线; 希思罗机场在北美、中东、亚洲等洲际航线上表现比较突出。从而可以得出, 两个机场虽然都把运营重心放在国际运输业务上, 但它们实现了在国际网络布局上的高度差异化发展。

2.2 市场运力

从市场运力的独立及重复情况着手, 研究独立市场及重叠市场的数量及比例, 更能体现出“一市多场”的发展协同效果。

第一, 从东京成田和羽田机场的市场份额来看, 国际运力均聚集在北美和亚太地区。中国、美国在成田机场的国际运力份额分别达到 13% 和 19%, 而这两国在羽田机场的国际运力份额则恰好相反。因此, 美国、中国的市场运力在成田及羽田机场的重复率均为 13%。成田机场的欧洲航点数量与北美相近, 但运力较为分散。羽田机场在欧洲、大洋洲等远程航线运力占少数, 而在亚太地区的运力更多。两个机场的市场运力较为类似, 但在国际市场上进行部分差异化发展, 促使两个机场的国际运输协同发展。^[2-3]

第二, 通过数据来看, 上海浦东与虹桥机场的国内重叠市场达 57 个, 占虹桥机场国内通航点数量的 51.4%, 国际重叠市场 2 个, 占虹桥机场国际通航点数量的 2/3。韩国金浦机场是虹桥机场独立通航的市场, 俄罗斯普尔科沃机场与日本羽田机场由两个机场同时营运。不难发现, 虹桥机场的市场重叠率均超过了其拥有通航点数量的一半, 导致其发展受到极大限制。^[4]

第三, 伦敦希思罗机场的独立运营市场有 77 个, 高达通航总数的 40.3%, 盖特威克机场的独立运营市场有 68 个, 占总数的 33.5%。从极高的独立运营率可以看出, 伦敦地区机场的协同发展较为成熟, 机场之间功能互补, 一同满足整

个区域内的航空运输需求。^[5]

经过分析,东京的“一市多场”体系将原本一个机场负责国际国内旅客运输业务,转化为两个机场错位发展国际、国内业务。鉴于伦敦地区五个机场各尽其责,选取参考的希斯洛和盖特威克机场均主营国际业务,尽管在国际业务上希斯洛机场稍占主导地位,但两个机场处于协同发展状态。东京、伦敦的体系在市场运力上重复率较低,实现了成熟的错位发展。反观上海,浦东机场的机场业务与虹桥机场重复率较高,由此看来,上海的体系较前两者相比,尚未错位协同运营。

3 一市多场的客货分流模式

3.1 旅客吞吐量增幅状况

第一,浦东机场在 2008 年之时旅客吞吐量呈现上升趋势,而往后两年间飞速增长,增速高达 26.4%,而 2011 年的增速跌至 2.1%,自 2011—2017 年,虽旅客吞吐量持续增长,但增速呈现波浪式起伏。虹桥与浦东机场的情况相似,虹桥机场的旅客吞吐量增速在 2010 年高达 24.8%,在下一年快速下滑,随后也呈现波浪式起伏。从中,可以看出两个机场的旅客吞吐量都呈现逐年上升趋势,但浦东机场的增量幅度远远大于虹桥机场。^[4]

第二,成田机场的国内旅客吞吐量呈现每年缓慢增长的状态,2012 年国内增长率达到最高峰,约为 0.82%,但是增长幅度仍然较小。总旅客吞吐量十年间呈波浪状起伏,但起伏较小导致总旅客吞吐量较为稳定,截至目前总量为 3905 万人次。而羽田机场总旅客吞吐量的大部分为国内流量,与国内旅客吞吐量变稳定的趋势比较,国际旅客吞吐量逐年上升,致使总旅客吞吐量也有所上升,目前总量为 8541 万人次。从中发现,羽田机场的旅客吞吐量远远高于成田机场,总量是成田机场的 2.19 倍。

第三,希斯洛机场的旅客吞吐量在 2008—2010 年呈短暂下降状态,自 2011 年起逐年稳步上升,十年间增幅为 14.6%,至今已达到了 7798 万人次。盖特威克机场的旅客吞吐量自 2011 年起每年表现增长趋势,至 2017 年增幅达到 25.4%,总量为 4556 万人次,变化趋势与希斯洛机场较为类似。从中发现,两个机场的变化趋势相仿,但盖特威克机场的旅客吞吐量比希斯洛机场高出 2000 万之多。

3.2 旅客吞吐量国内国际占比

第一,浦东机场的旅客吞吐量国际占比在 2008—2009 年持续下降,在 2009 年则成为近十年的谷底,约为 35%,2009—2016 年间缓慢增长,而虹桥机场 2008—2015 年的国际占比基本维持在 3.5%,但虹桥与浦东机场的国内旅客吞吐量相差无几。从中看出,浦东机场在国内外旅客运输方面都营运有方,但虹桥机场则主要营运国内业务。^[4]

第二,随着成田机场国内运输业务的小幅增加,国际占比减小,成田机场主打国际运输。羽田机场的国内旅客吞吐量基本都维持在 6000 万人次以上,国际旅客吞吐量则逐年增长,2017 年全年国内、国际航线均同比上升,其中国际航线涨幅更是超过了 10%,自机场启用以来创下历史新高。由此,可以得出成田和羽田机场都运营国际和国内旅客运输业务,并较好的错位运营。

第三,盖特威克机场的国际占比在 2008—2012 年总体下

降,2012 年后有所回升,增长速度快。希斯洛机场 2006—2011 年的国际占比持续上升,并在 2011 年达到峰值,后至 2014 年略微下降后又有所上升。希斯洛国际旅客占比为 93.1,盖特威克机场 91.0%,由此发现,盖特威克与希斯洛机场国际占比均超过九成,得出这两个机场都以国际业务为主,并且希斯洛机场的国际旅客吞吐量约为盖特威克机场的两倍。^[6]

综合看来,尽管六大机场的增幅均呈现波浪式起伏,但旅客吞吐量呈现稳步增长状态。六大机场的特点均为一个机场占据城市主营机场地位,拥有较大的旅客吞吐量,而另一机场则沦为辅佐机场。从国内国际占比中可看出,东京、伦敦四大机场实现错位、协同发展,而反观上海的体系,较前两者相比尚未成熟。

4 结论

随着城市发展,潜在旅客吞吐量快速增长,因此在一个城市仅配备一个机场的资源设置,已无法完全满足旅客的需求,“一市多场”逐渐演化为国际的趋势。截至目前,中国仅上海拥有浦东机场和虹桥机场具备较完备的“一市多场”体系,随着中国机场建设的快速发展,此类体系或将成为未来中国机场建设的主流模式。为了更有利于的创设“一市多场”格局,中国“一市多场”体系发展应汲取国外机场体系发展的优点,上海浦东机场占据了上海大部分机场业务,导致先建成的虹桥机场地位逐渐下降。我国将在更多城市机场建设使用“一市多场”体系,考虑机场之间功能互补,共同满足整个区域内的航空运输需求。由此可以借鉴东京机场的运营模式,它将国内外机场业务清晰地划分在两个机场开展,或者参考伦敦机场的国际业务划分,以每个机场地理优势及运行情况为基础,将国际业务分给几个机场协调发展。我国规划建设此类体系的城市,应该因地制宜参考不同城市的做法,更好地开展业务,使得机场之间协调发展。

参考文献:

- [1] 樊峨,石清花,杨山,等. 全球多机场系统协同发展系统[J]. 空运商务,2015(3).
- [2] 周可. CADAS 观察: 东京机场群观察——羽田机场 [J/OL]. (2018-03-20) [2018-06-18]. <http://news.carnoc.com/list/440/440113.html>.
- [3] 周可. CADAS: 东京机场群发展观察——成田机场 [J/OL]. (2018-03-15) [2018-06-21]. http://news.ifeng.com/a/20180315/56753897_0.shtml.
- [4] 李艳伟. 上海浦东机场与虹桥机场航空运输市场分析 [J/OL]. (2018-03-18) [2018-06-17]. <http://news.carnoc.com/list/439/439925.html>.
- [5] 李艳伟. 大伦敦地区多机场系统运营情况及启示 [J]. 中国民用航空,2017(6): 25-27.
- [6] 民航资源网. 伦敦机场群吞吐量首破 1.7 亿 未来变化引关注 [J/OL]. (2018-01-17) [2018-06-27]. http://news.ifeng.com/a/20180117/55199338_0.shtml.
- [7] 朱方海,凌建明,郝航程,等. 机场建设“一市多场”模式研究 [J]. 中国民航大学学报,2007,25(2).

【作者简介】张倚琳(1997—),女,汉族,广东梅州人,本科在读,研究方向: 航空交通运输专业。