

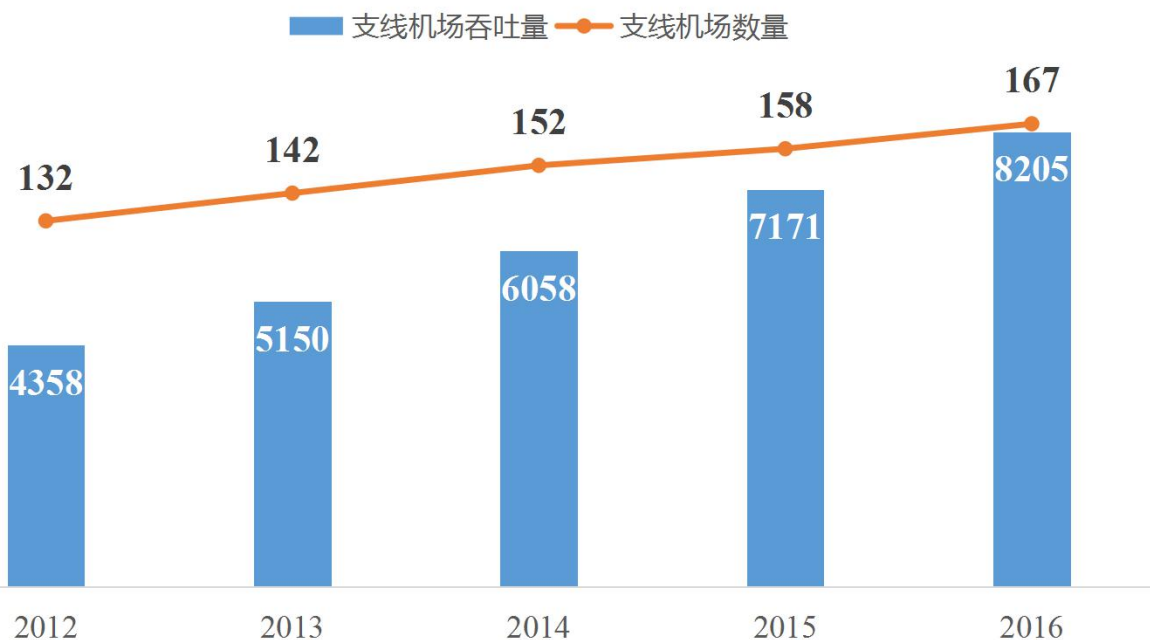
创新中小机场发展理念 构建支线航空健康生态

华夏航空 范青松

2017/12

中小机场发展现状

2012-2016年中小机场发展趋势



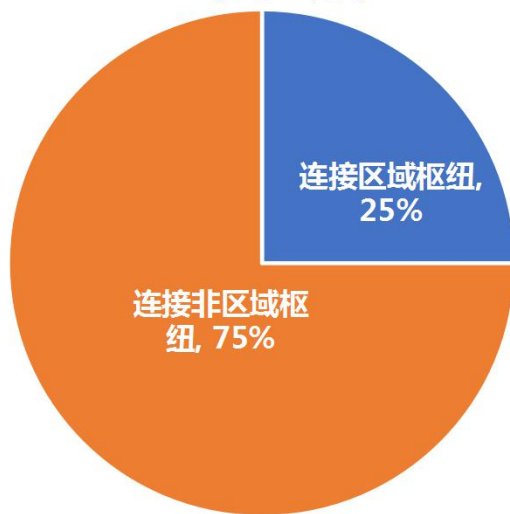
数据说明：指吞吐量小于200万人次的机场

- 过去5年，中国支线机场*的数量由132个增加至167个，增幅为27%；支线机场的吞吐量平均增幅为16%，远高于干线机场的9%。
- 支线机场呈现高速增长态势，支线航空具有较高发展潜力。

中小机场发展现状

- 支线通航后优先开通北、上、广等直飞航线
- 进一步开拓国内中远程航线，增加机场通航点

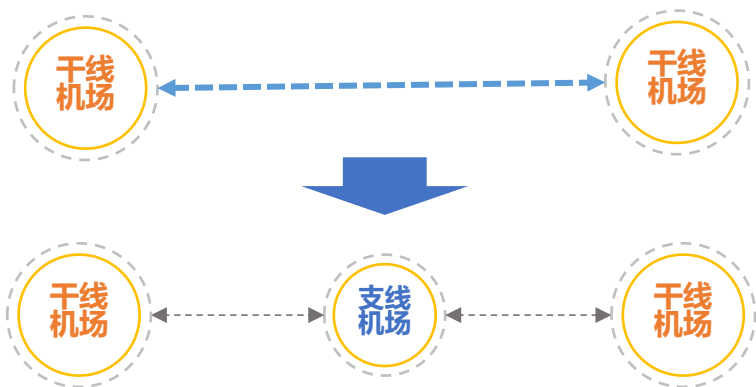
西南地区支线机场连接区域枢纽分布情况
(周运力)



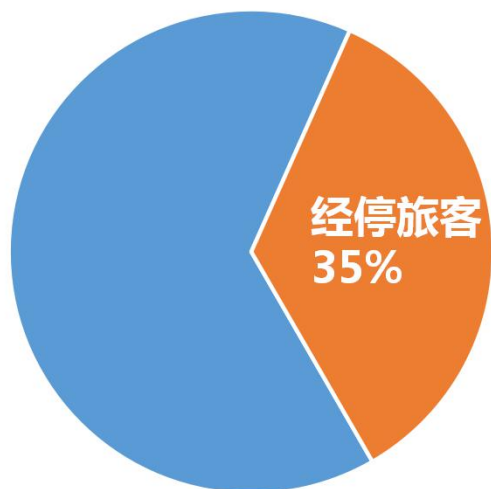
数据来源：2017年8月IATA航班计划

➤ 中小机场在构建“自我中心型”的航线网络

中小机场发展现状



干支干航线中经停旅客占比情况



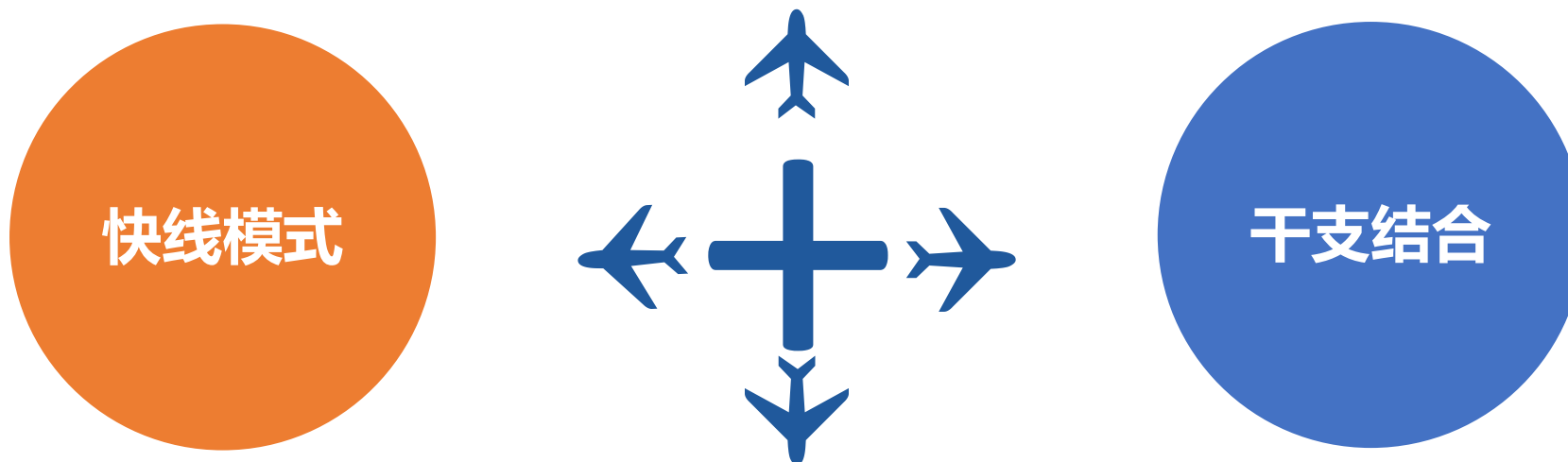
数据来源：2016年上半年西南地区部分支线机场航班客流

- 机场以吞吐量为衡量标准的情况下，干线间加降支线航点成为航线的主要开辟方式
- 支线航空仍需要创新型的盈利模式

**如何创新中小机场发展理念，推动区域经济快速发展，
构建支线航空的健康生态？**

创新支线发展理念

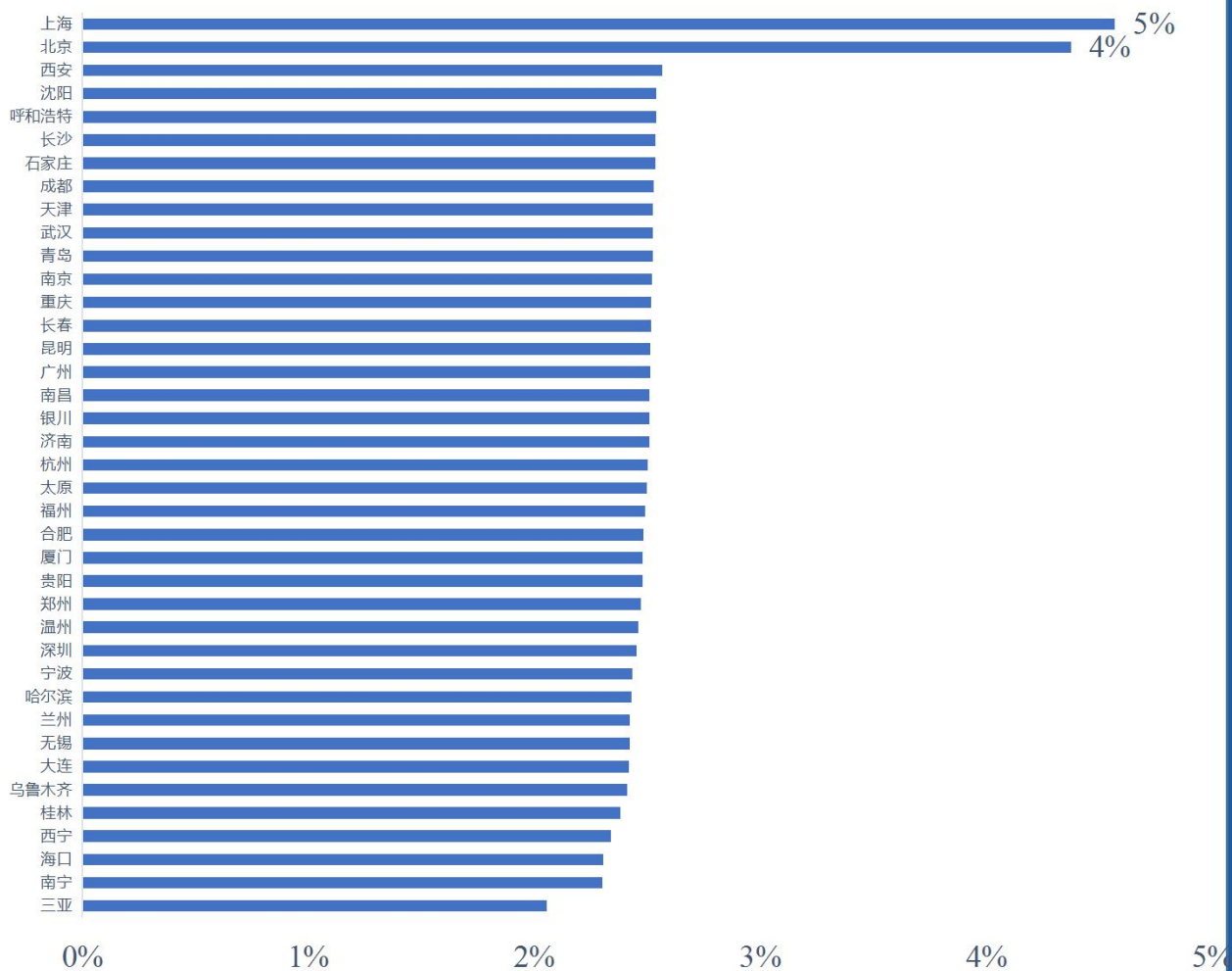
创新发展理念之一：快线搭建，干支结合



- ✓ 支线航空的良性发展，必须借助于区域枢纽丰富的干线网络资源，与干线航空承运人和枢纽机场通力合作，以干支结合的方式，才能走出一条支线航空可持续发展的道路。

创新支线发展理念

支线城市至全国主要城市OD需求份额



数据来源：华夏航空2016年OD需求测算模型

➤ 【需求层面】旅客出行需求呈离散型

- ✓ 根据OD需求测算模型，预测国内所有支线至40多个全国主要干线城市的旅客需求分布相对均匀

创新支线发展理念



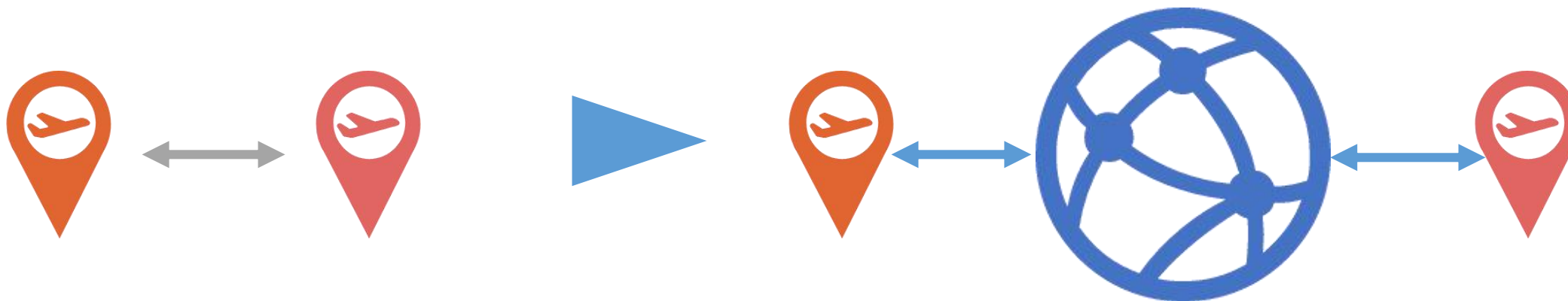
- **【政策层面】 2017年民航工作任务要求**
 - ✓ 鼓励中小机场通过区域枢纽机场连结
大型枢纽机场
 - ✓ 引导形成干线航空与支线航空相互协
调的航空运输结构

创新支线发展理念

创新发展理念之二：支支连通，网络出行

➤通用机场与支线机场间的连通

- 通用航空短途运输业务作为支线的毛细血管，是支线航空的延伸
- 通用机场要发挥短途运输的作用，必须接入整个民航运输网络，这是破解诸多以县城为单位的偏远贫瘠地区航空出行难题的唯一出路



通勤机场点一点

通勤机场点—民用运输网络

创新支线发展理念

创新发展理念之二：支支连通，网络出行

➤ 支线机场间的连通

✓ 开展支线-支线间的运输业务，激发区域市场活力，带动城市群与机场群的协同发展

推动城市群发展



支支连通作为机场群建设的重要组成部分，对城市群的发展形成更强有力的支撑

激发区域经济社会活力



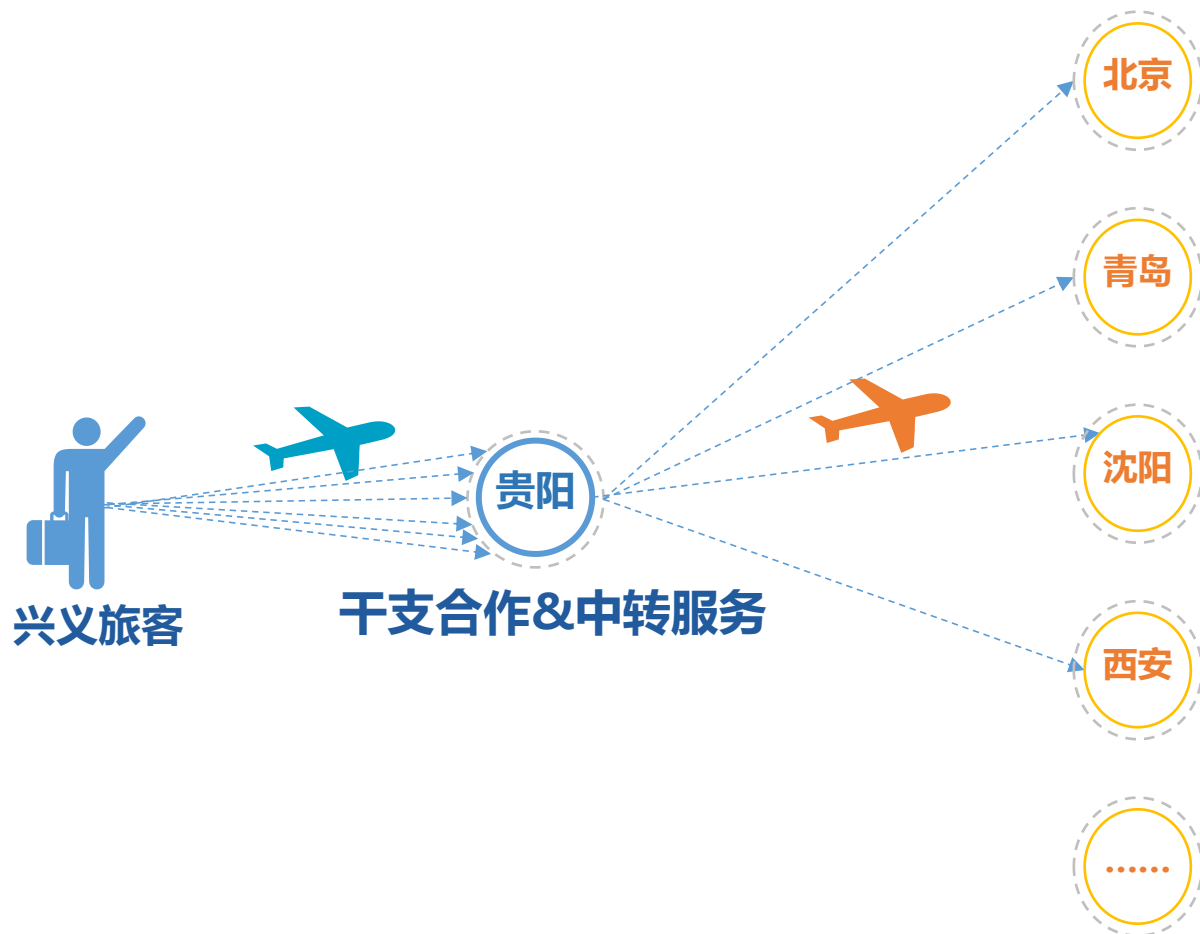
区域支线机场间的连通可以加快中小城市间生产要素流通效率，提升区域经济社会活力与水平

促进区域旅游资源有机整合



进一步深化全域旅游内涵，促进区域旅游资源有机整合、产业融合发展、社会共建共享

“兴义模式”的探索与实践



□ 兴义地处贵州省西南部，是贵州省下辖的黔西南布依族苗族自治州首府，贵州省第四大城市。

□ 兴义模式的内涵

✓ 通过开辟兴义=贵阳每日6班，时刻分布均匀，点对点快线航班形式，以干支结合的方式，实现兴义到全国主要中心城市的快速通达。

华夏支线发展实践

“兴义模式”的探索与实践

华夏航空执飞航班

贵阳-兴义

G52613
G52609
G52601
G52713
G52929
G52725

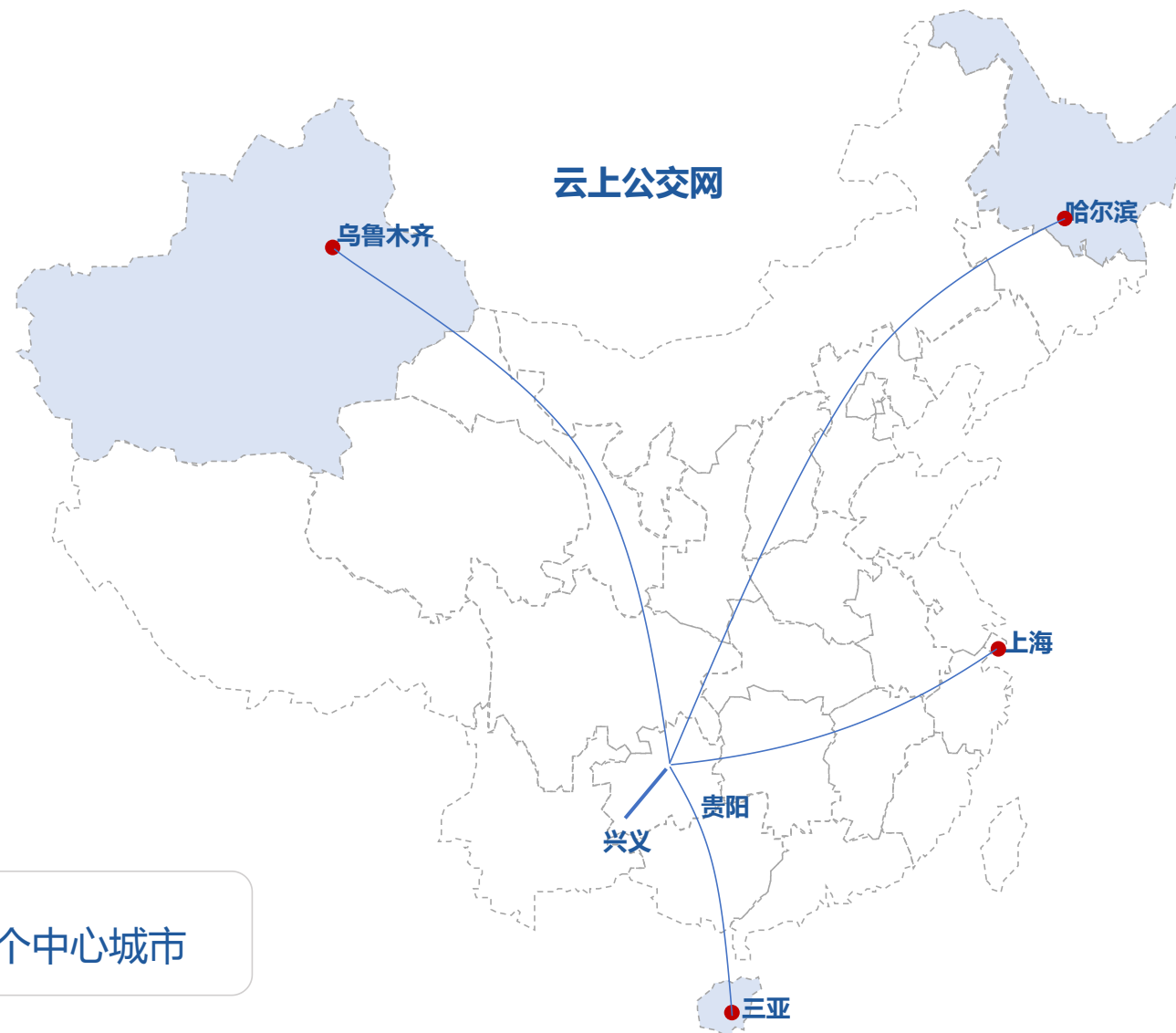
兴义-贵阳

G52602
G52610
G52930
G52714
G52614
G52726

6+1家合作单位

每周提供476个产品

通达41个城市，包含30多个中心城市



□ 通过兴义快线与干支结合可以实现兴义
机场航线网络几乎等同于**500万**吞吐量
中型机场的规模

航线	日频次
兴义-北京	6
兴义-三亚	5
兴义-南京	5
兴义-深圳	5
兴义-杭州	4.5
兴义-上海虹桥	4
兴义-广州	4
兴义-厦门	4
兴义-青岛	4
兴义-昆明	3
兴义-郑州	3
兴义-成都	3
兴义-福州	3
.....	--
平均值	4

“兴义模式”的探索与实践

➤ “兴义模式”带来的各方收益

✓ 兴义机场的通达性显著改善

- 兴义机场的通达性提升了28%

✓ 兴义机场的吞吐量得到有效提升

- 快线旅客运输量占兴义同期总吞吐量的33%

✓ 贵阳机场的中转比例明显增加

- 兴义-贵阳航班中转旅客占比达35%



“兴义模式”前航空通达性



“兴义模式”后航空通达性

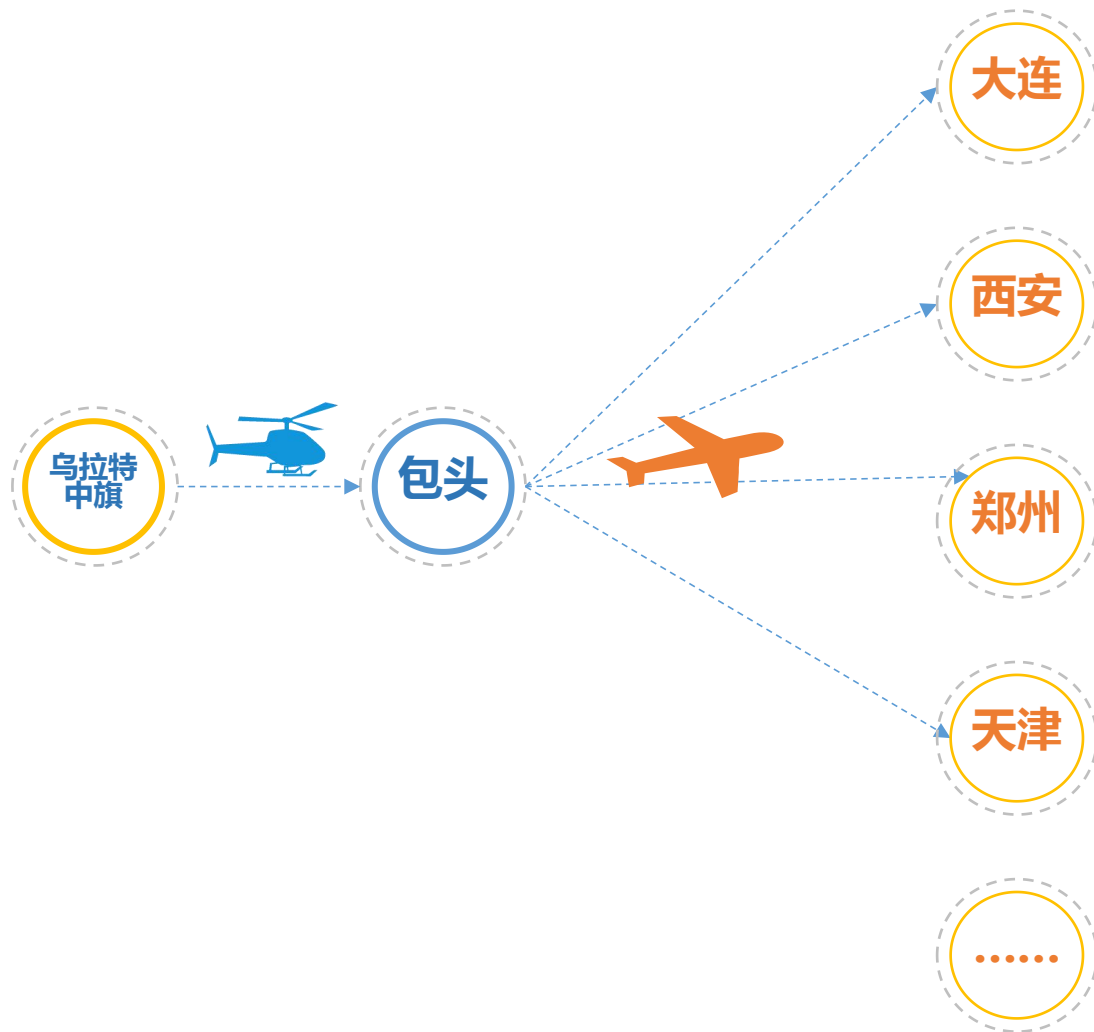
华夏支线发展实践

构建中国支线航空网络

- 70家支线机场和国内前20大城市之间通过干支结合形成的一日（24小时内）到达或次日往返（48小时内）的互联互通网络



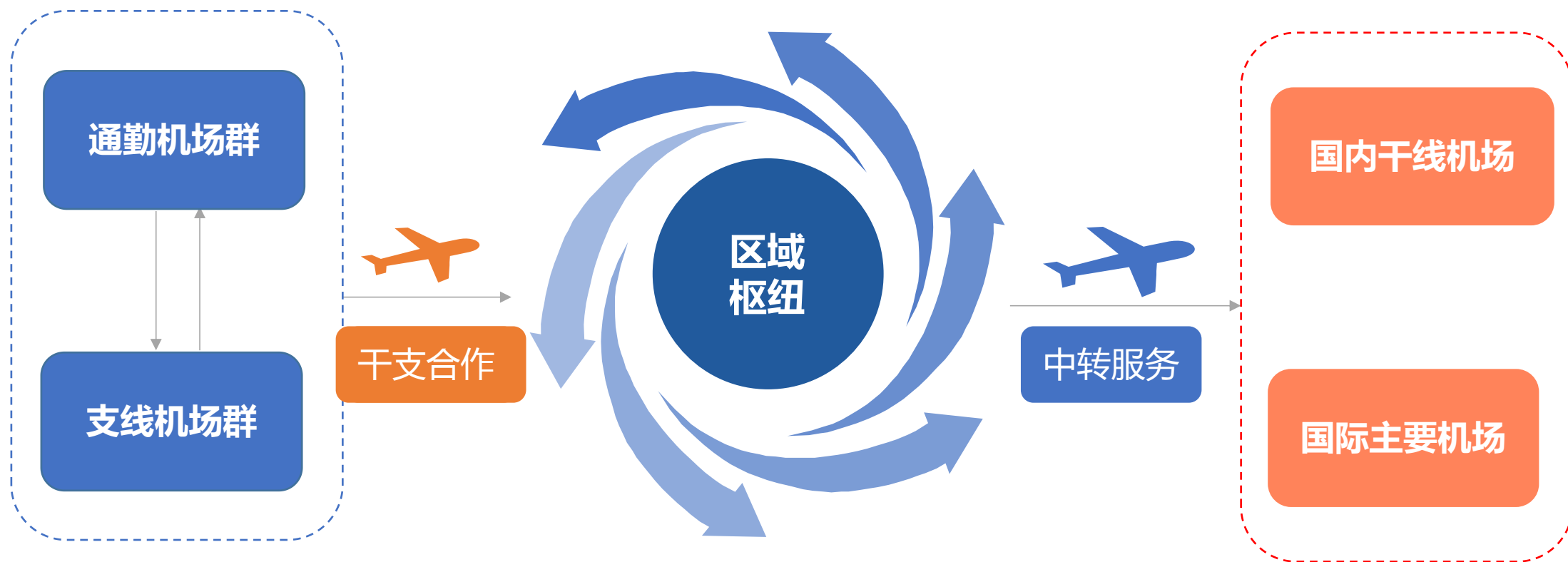
- 利用包头丰富的运输网络，编排乌拉特中旗=包头的航班时刻，以获得最优的中转衔接机会
- 通过时刻优化，乌拉特中旗通过包头中转一周内可以实现33个中转产品，连接蒙内外7个机场



支线发展展望

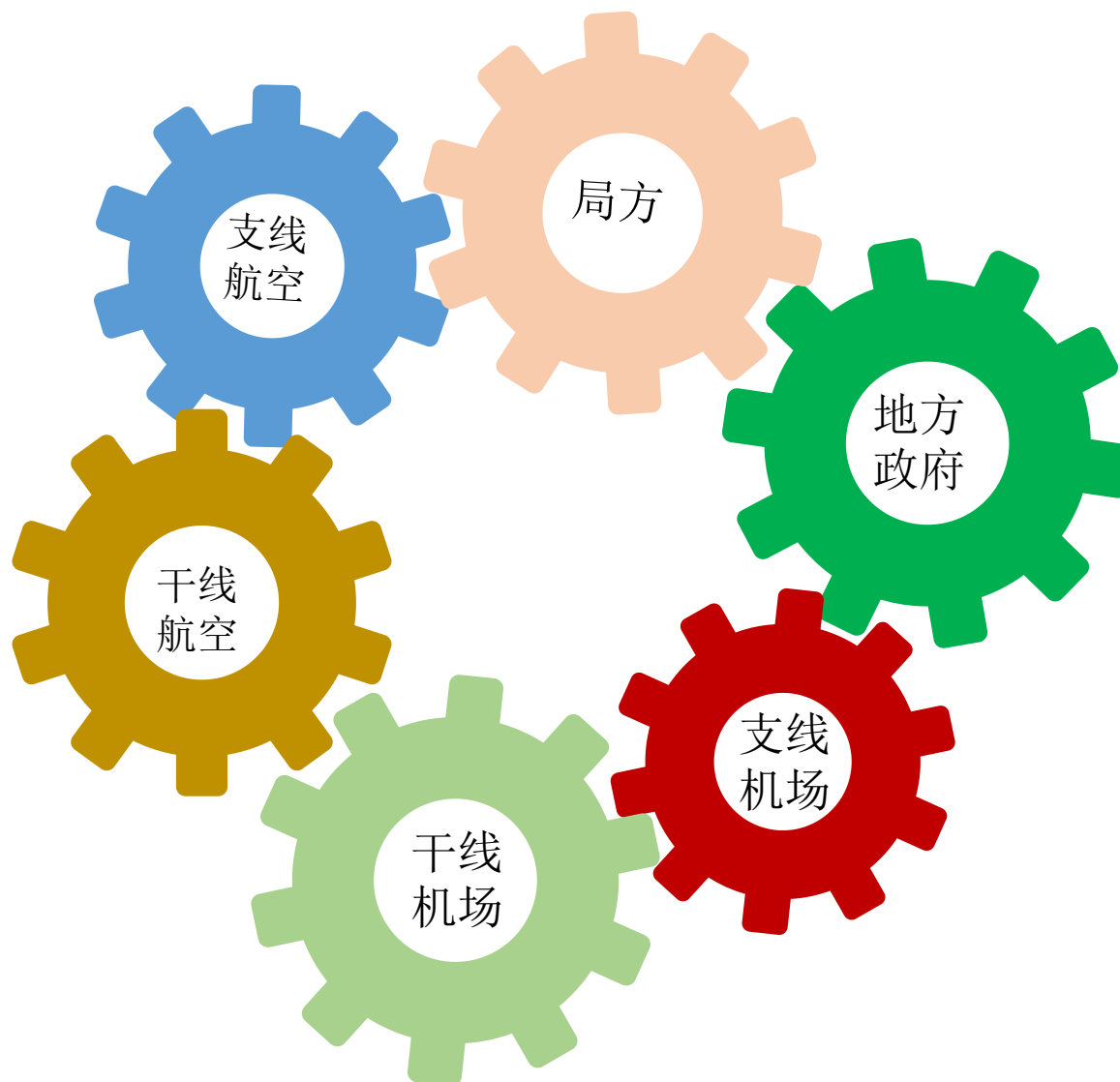
三网融合发展，构建中国支线航空网络

- 通过干、支、通网络的协同发展，深度融合，建立国内通勤机场、支线机场、国内干线机场以及国际机场间互联互通的航空网络



支线发展展望

各方齐力，构建支线航空健康生态





感谢聆听