



从1994年的一架运七首航至今,山东航空已经走过20个年头。20年来,从最初运营一两条航线发展到今天超过一百五十条,从创业初期的“支线为主”到“干支线并举”再到今天以“干线为主”,山航这只齐鲁雄鹰用璀璨的航迹织出了山东民航事业的腾飞梦。

目前,山航经营航线150多条,每周近3000个航班飞往全国70多个大中城市及日韩东南亚等周边国家和中国台湾地区。12月9日,随着5架CRJ-200型支线客机退出机队,山航完成了机队的更新换代,形成由波音737NG型客机组成的单一机队。由支线客机、干线客机等多种机型调整为单一机型的干线机队,亦从另一个角度反映了山航航线网络的发展历程。

本报记者 白新鑫

山航20年 璀璨航迹织出腾飞梦

1 从区域市场补缺者到主导者

时间拉回20年前。1994年11月5日,民航局向山航颁发《经营许可证》,山航获得了在山东邻近的3个省内运营支线航线的许可;12月26日,山航用唯一的运七飞机首航济南-济宁-青岛航线,揭开了腾飞的序幕。

刚开飞的山航扮演着山东民航市场补缺者的角色,当时山航仅有济南至青岛、济南至烟台2条航线,每周执行6个航班,在山东的市场份额不到1%。

实现当年筹建、当年安全开飞之后,山航意识到,要为山东经济发展起到促进作用,就必须尽早转换机型,扩大经营范围。

1995年4月,民航局和国家计委特批山航引进3架波音737-300型客机,同年12月25日,山航获得《扩大经营范围许可证》,这意味着山航可以开通更多航线、飞向全国,山航据此确立了“干支线并举”的发展战略。1996年,首批3架波音737-300型客机相继到位,山航先后开通了青岛-深圳、济南-上海、济南-北京、济南-广州等干线航线。到1998年,山航开通航点40个,运营航线48条,每周205个航班,在济南地区的市场份额已达30%,在青岛、烟台的份额也明显增加,此时的山航已逐步成长为山东民航市场的一支重要力量。

为加快支线发展,山航自1996年先后引进8架萨博SAAB-340支线客机,2000年至2003年期间引进10架CRJ-200和2架CRJ-700型支线客机,组成当时国内最大的支线机队。当时,山航根据山东及周边区域的经济状况,开辟了独具特色的环渤海黄海、环长江、珠江三角洲、环黄河和环长城内外的“环飞”支线网络。1998年至2000年期间,山航还先后在临沂、潍坊、东营以及贵州黄果树和广西梧州等机场设立了支线基地。

2003年,山航机队规模达到了24架,在济南的市场份额达到49.6%,占据“半壁江山”,青岛、烟台也达到了23.5%和18.5%,初步在山东市场占据主导。

虽有山东至“北上广”等干线,但作为山东地区的地方性航空公司,当时山航仍然以省内及周边二三线城市组成的支线为主,国内一线城市的干线相对较少。“山航早年主要飞支线,全国各地的支线城市山航几乎都飞过。”山航营销委网络部经理廖纯勉说。

至2007年,山航进一步扩大在山东地区的影响力,在济南的市场份额超过50%,在青岛、烟台的市场份额也分别达到了34%和45.5%,真正成为山东民航市场的主导者。此时的山航并不甘心局限于山东地区,开始谋划“走出去”。要实现“走出去”的山航,于2007年提出加快实施结构调整战略,包括机队结构调整、航线结构调整、资本结构调整和资产结构调整,开始加速淘汰老旧机型,加快引进波音B737-NG飞机的步伐。

2009年3月24日,山航在厦门成立了第一个省外分公司,4年后的2013年又成立了重庆分公司。至此,山航初步形成了山东-厦门-重庆的“大三角”航线网络战略布局。拥有150多条航线。

与航线网络日趋完善相对应的是,经过多年的机队结构调整,山航已拥有80架波音737NG,成为国内30架以上规模最年轻的机队。

2 “大三角”网络拓宽发展空间

“大三角”战略布局的形成标志着山航由地方性航空公司向全国性航空公司迈进,开始由中型航空公司向大型航空公司的历史性转变。

山航营销委总经理马晓丽告诉记者,“大三角”战略布局的形成让山航扩大了“地盘”,拉长了航线。对于航空公司来说,航线越长运营成本越低。在“大三角”区域内通过不断增加直飞密度,飞行时间大多超过2小时,成本的节省以及航线品质的提高为山航发展提供了充足的“马力”。

三大基地之间的航线编织成网,开始发挥出区域优势。马晓丽

告诉记者,厦门、重庆作为山航在省外的分公司,成立初期由于航线资源限制,营运能力并不强,今年以来,山航通过开通厦门-北京、厦门-上海、厦门-广州、重庆-上海等干线,航线网络布局得以进一步优化,收益也有所提高。

“大三角”战略布局的形成,让山东、重庆、厦门三点之间的联动性开始发挥作用。马晓丽说,山航利用山东地区的区位优势,开通多条重庆经山东半岛至东北地区的航线,同时重庆作为山航在西南区域的重要枢纽,也逐步发展往西南地区航线,以此加强“大三角”网络

的辐射性,由“大三角”出发,不断向外延伸,将航线甩向东北以及西南,真正实现“东西串联、南北贯通”的航线网络目标。

在国际航线方面,山航依托“大三角”航线网络布局,将借助山东半岛的区位优势,计划开辟重庆经山东半岛至日韩的国际航线,同时利用重庆的区位优势发展至东南亚等国家的国际航线,盘活“大三角”之间的国际航线资源。不断优化的航线为山航获得收益提供了保障。据了解,山航自2006年以来实现持续盈利,座公里收入多年位居全行业前列。

3 飞得更远优化航线应对高铁

连续的盈利并不是一帆风顺的,民航的最大竞争对手,毫无疑问是高铁。

高铁凭借其速度快、运量大、发车密度高、安全舒适、全天候行车等优势,对航空公司的中短程航线带来了巨大的冲击。记者了解到,800公里以内航距的短程航班受高铁影响最大;800-1500公里间的航班与高铁呈竞争趋势;而超过1500公里的远程航线民航占优。

2011年,京沪高铁开通后,有资料显示京沪航线的平均客座率下降了15%,随之带来的影响便是飞机票价的大幅度缩水,航空公司收益受到影响。业内普遍认为,山东航空是受京沪高铁影响最为严重的航空公司之一。马晓丽告诉记者,山航在京沪高铁开通后的确受到了影响,尤其是短程航线受影响较大,济南至南京、合肥的航线甚

至因此停飞。

面对高铁如此强势的冲击,山航迅速做出调整策略。“对航线进行调整、优化是第一步。”廖纯勉说。为了应对京沪高铁的冲击,山航调减了济南-北京班次,将运力转移至烟台-北京、威海-北京,同时把剩余的北京-济南航线延伸至武夷山,后来又进行优化,改为北京-济南-厦门,“让飞机飞得更远。”正是这一调整,山航得以较好地应对高铁带来的冲击。

与此同时,国际航线成为航空公司应对高铁的另一个重要选择。记者了解到,近年来山航逐步加快开飞济南、青岛、重庆等地国际和地区的航线,特别是依靠山东半岛的区位优势,精耕日韩航线多年。“以首尔为例,山航现在每天飞首尔的航班,青岛达到3班,济南飞2班,烟台飞1班,三地飞的总量每周达到

42班。”马晓丽告诉记者,去年山航还开通了济南、青岛至曼谷,济南、重庆至暹粒、金边、清迈等多条东南亚航线。加上运营多年的济南至大阪,及济南至台北、台中、花莲,青岛、烟台至台北、台中等地区航线,山航积累了丰富的国际、地区航线运行经验。

马晓丽告诉记者,山航目前运营的首尔、曼谷、清迈等线路客源都不错,曼谷由原来的每周各4班增加到每周7班;重庆-清迈航线则由每周2班加密至每周3班,且航线延伸至山东,改为济南-重庆-清迈。同时,山航9月15日起还新开了济南-重庆-暹粒、济南-重庆-金边航线,山东首次可以直飞柬埔寨。与此同时,青岛-重庆-普吉、青岛-大阪、青岛-东京等多条国际航线也正在紧锣密鼓准备中,预计2015年将陆续开飞。

链接

“大三角”外寻求第四点保持飞机高利用率

据了解,至十二五末,山航机队将接近100架,由清一色的波音737NG飞机构成,平均机龄4年左右,是国内30架以上规模的机队中最年轻的机队。马晓丽说:“我们的目标是立足山东,面向全国,连通国际,成为区域占主导地位,国内有竞争力、国际有一定影响力的航空运输企业。”

2015年,山航将继续引进15架

波音737NG型飞机,廖纯勉告诉记者,未来山航在航线编排及运力规划上将保持高投入,维持飞机的高利用率;考虑新增飞机过夜点,消化运力以提高市场覆盖面。

马晓丽表示,2015年是“十二五”收官之年,山航将继续保持山东市场主导者的地位,努力提升厦门、重庆地区的市场份额,加大“大三角”

之间的航线密度。

据了解,目前,山航正积极寻找和论证“第四点”,包括北京、贵阳、昆明、西安等航空市场前景良好的几大城市,而北京是首选。廖纯勉表示,一旦山航成功进驻北京,山航的航线网络将获得进一步的提升,从而进入一个前景更为广阔的发展阶段。