

时刻资源饱和=流量停滞不前? 青岛机场客货流逆势上升

2015年旅客吞吐量突破1820万人次

1月24日,猴年春运拉开序幕。当天青岛流亭机场里人头攒动,安检口排满了等候安检的旅客。2016年春运第一天,青岛机场共运送旅客4.8万人次。刚刚过去的2015年,尽管面临机场时刻资源饱和等发展瓶颈,青岛机场仍然完成吞吐量1820万人次,同比增长10.9%;保障航班起降15.46万架次,同比增长9.2%;货邮吞吐量20.81万吨,同比增长1.8%,交出了一份令人满意的答卷。在各方面资源接近饱和的情况下,青岛机场是如何做到在保持吞吐量10%增速的同时,年度平均放行准点率位居全国第三,平均放行准点率达到72.54%的?一句话概括:在充分挖掘主业潜力的同时大力发展辅业。

本报记者 白新鑫



多家公司服务主业 不到机场也能值机

如果说2014年是青岛机场“转方式、调结构”的发展基础年,2015年则是青岛机场转型的关键年。青岛机场市场部经理杨晨告诉记者:“时刻资源日趋饱和,如何突出重围、稳步发展成为青岛机场2015年的重要课题。”

近几年,青岛机场先后建立了公务机、汽车运输、物流等下属公司,专门服务于机场主业。为了给旅客提供更好的服务体验,增加旅客黏性,青岛机场在旅客乘机“最后一公里”的问题上做好了功课。

青岛机场汽车运输公司经理李桑说,机场汽车公司大巴覆盖5条市内线路、22条青岛至省内各地市点对点长途大巴专线、22个异地城市候机楼,辐射8400万客源。李桑介绍,异地城市候机楼无缝链接机场值机、买票等功能,让青岛以外的旅客可以在当地完成除托运行李外的乘机业务。“一名东营的旅客想要到青岛坐飞机,如果没有托运行李,可以在东营当地的异地城市候机楼提前买票,打印登机牌,然后乘坐我们的点对点大巴车直接到青岛机场就可以登机了。”

据了解,青岛机场客运站2015年完成旅客吞吐量130万,同比增长15%。“异地城市候机楼就是为了给全省旅客提供最大的出行方便,吸引青岛以外的客源。”李桑说。

货运方面,青岛机场于2014年底成立了物流公司,旨在提供机坪保障,拓展物流市场,打造物流产业链条。青岛机场物流公司经理姜兆峰说,物流公司成立以来,在保障原有业务的基础上,将重心放在了延伸服务链条上,“路转空”货物占了青岛机场国内货运吞吐量的8%。姜兆峰介绍,“路转空”货物是把那些原本打算通过路面交通运输的货物转到航空运输。通过机场物流

公司把物流园区跟航空公司串联起来,提前了解航空公司剩余货舱位情况,为物流园区提供廉价航空运输舱位,通过价格、速度等优势吸引路运货源。“我们通过与航空公司在运价等方面的协商,争取到低价位来吸引路运货源,既给航空公司填充了剩余的货舱位,又给物流园区提供了廉价的航空运输。通过供求对接,把物流园区跟航空公司联系在一起。”

作为日韩门户,青岛与韩国大量的经济往来,2015年12月20日中韩自贸协定正式生效并首次降税,当天青岛机场物流公司就成功发运了一批发往韩国的机器人玩具,这是中韩自贸协定生效后发往韩国的第一票享受协定关税优惠政策的货物。“中韩自贸协定对于航空业来说也是一大利好,是机遇也是挑战。”姜兆峰说。对韩进出口上,青岛机场加快速度,提升服务链条,如今韩国进出青岛货物最快只要15分钟,货物以服装、化妆品居多。

打造“1小时飞行圈” “京沪快线”流水出发

目前青岛机场拥有国内航线120条,国际航线19条,地区航线5条;运营航空公司37家,包括12家国际航空公司。在市场开发上,青岛机场面临的最大问题就是时刻资源饱和。针对这一关乎机场发展“命脉”的问题,近年来青岛机场重点打造“一小时飞行圈”,提高传统热门航线的密度,布局“贯通南北、面向西部”的航线网络。“京沪快线”是青岛机场的黄金航线,机场不断增加这条黄金航线密度,目前青岛-北京每天12班航班,青岛-上海每天22班。

青岛机场加大航班运营资源引导力度,利用旺季最大程度争取资源,通过与汽车公司合作加强旅游资源开发,游客乘机到达青岛就可以免费获得一张青岛地图,通过异地城市候机楼增加两地旅游互推,不断吸引往来

青岛的游客。

国际方面,近年来青岛市经济快速发展,跨区域合作日趋紧密,很大程度上促进了青岛地区民航运输市场的繁荣。青岛作为山东省乃至全国面向日韩的窗口,在交通运输方面起到枢纽作用,成为内陆飞赴日韩的重要中转站。目前青岛机场每天来往韩国的航班达到40班,日本16班,运送日韩旅客5000多人。青岛机场充分发挥门户枢纽功能,大力开拓旅客中转业务,同基地公司紧密协作,设计优化中转合作,韩国的航班中转业务航点已涵盖北上广深,以及哈尔滨、大连、佳木斯、成都、昆明、武汉等东北、西南、华中等地区的18座重点城市,极大增强了青岛机场空港口岸的客货集聚效应。“从韩国经青岛中转前往这些城市的旅客,不需要提取行李,可以直接中转前往目的地。”杨晨说。

近几年东南亚旅游市场火热,青岛机场抓住时机,加大西部地区尤其是西南地区市场开拓力度,吸引前往东南亚的客源。通过跟旅行社的合作,开通的普吉岛、暹粒、曼谷等东南亚旅游城市的航班不仅有山东境内的旅客,甚至西北、东北地区的旅客也经青岛飞往东南亚,这一部分旅客的增长极大促进了青岛机场的繁荣。记者从青岛机场获悉,今年4月青岛机场将开通青岛-法兰克福的直飞航线,每周3班;未来将力争开通旧金山、墨尔本、迪拜等国际热门航线。

与基地航企深度合作
山航市场份额占三成

作为青岛机场的主要基地航空公司,山航在青岛地区市场份额占比约30%,投入运力达到27架飞机,约占山航1/3运力。山航青岛分公司党委书记李启俊介绍,作为山东本土航空公司,2015年山航青岛分公司共运送旅客466万人次,货邮运量3.9万吨,与青岛机场始终保持密切合作,实现共赢。山航把青岛地区当作通往日韩的重要门

与基地航企深度合作 山航市场份额占三成

户,目前山航每天从青岛飞往韩国的航班达到4班。下一步山航有望跟青岛机场就机务业务开展深入合作。

李启俊坦言,由于目前青岛机场时刻资源几乎饱和,山航在青岛市场的发展受到限制,但随着青岛新机场的建成,山航在青岛的市场将迎来一次全新的发展机遇。“我们必须要在新机场建成前早谋划,早出手。”李启俊说。未来山航将进一步加大青岛市场的运力投放,完善“大三角”网络结构,新开通的乌鲁木齐、

相关链接

新机场打造立体交通中心 建成后候机楼内“零换乘”

根据“十二五”国家、省(市)及民航发展规划,青岛机场定位区域性枢纽机场,面向日韩的门户机场,打造东北亚航空中心。青岛新机场位于胶州市胶东街道办事处区域内,本期工程以2025年为目标年,工程总投资约381.75亿元,其中机场工程300.45亿元,建设2条平行远距离跑道,跑道长度3600米,航站楼面积47.8万平方米,171个机位站坪,7.68万平方米的货运站及配套用房,20万平方米的GCT(综合交通中心)。建设工期约4年,建成后可满足年旅客吞吐量3500万人次、货邮吞吐量50万吨、飞机起降30万架次的保障需求。远期工程以2045年为目标年,规划将再建设2条近距跑道,航站楼面积达70万平方米,可满足年旅客吞吐量5500万人次,终端6000万-7000万人次,货邮吞吐量100万吨,飞机起降45万架次的保障需求。

随着新机场的开工建设,未来青岛新机场将形成集航空、铁路、公路、城市轨道交通于一体的立体交通中心,实现机场“零换乘”,1小时通达青岛全城,1.5-2小时覆盖山东半岛主要城市的客货集中疏散目标。“新机场建成后,旅客到青岛下了飞机不需要出候机楼就可以直接换乘其他交通方式到达最终目的地;同样,这种立体交通中心也会最大程度地吸引省内甚至周边省份的旅客来青岛乘坐航班。”青岛机场市场部经理杨晨说。



青岛新机场效果图



流亭机场候机楼(资料片)

贵阳等基地优先执飞青岛地区航线;发挥青岛机场区位优势,增强日韩门户的核心辐射作用,除加密首尔、大阪、东京等核心航线外,增开日韩新兴市场航线;结合“十三五”规划适时引进宽体机,考虑开飞洲际航线。