

成都运营双机场,川渝机场之争谁能获利?

双机场不是想建就能建,分工和竞争会产生内耗,得先把盘子做大。

6月27日11时24分,首班民航四川航空3U8001于成都天府国际机场起航,从成都天府飞往北京首都。这标志着成都正式迈入双机场时代,成都成为中国继北京、上海后第三座同时运营双国际枢纽机场的城市。

修建天府国际机场的首要目的是给成都双流国际机场分流。在刚刚结束的端午小长假中,双流机场是全国最繁忙的机场之一,北京飞成都、深圳飞成都航线跻身全国十大繁忙航线榜。

“成都原有的双流机场面临严重的运力瓶颈。2019年双流机场5586万客流量,起降架次37万架次,都已经达到了双流机场的处理能力的极限。”航空咨询公司李及李创始人李翰明表示。

据了解,成都天府国际机场是国家“十三五”期间规划建设最大民用运输枢纽机场,定位于主枢纽机场,航站楼总面积为126万平方米,能满足年旅客吞吐量9000万人次的航空需求,超过航站楼总面积50万平方米的双流国际机场,成为西南地区最大机场。

成都第二机场选址落在成都市区西南部、龙泉山以东,辐射遂宁、内江、自贡、南充等中小城市。业内人士指出,这对于四川平衡地域经济发展,缓解“成都一城独大”的现象有好处。

具体分工上,国航、川航、成都航、东航等航司为两场运营,东航部分商务航线保留在双流机场,西藏航保留在双流机场,其他航空公司原则上在天府机场运营。国际航线全部平移至天府机场,全货机航线分阶段平移至天府机场,现有地区航线可保留在双流机场。

成都之外,目前,国内已有杭州、重庆、大连、青岛、厦门等多个城市规划建设“4F级”第二机场。

“双机场模式是国际化和区域性中心城市必备的一个发展模式。全球最顶尖的城市大多是双机场甚至多机场,比如伦敦、东京,这是满足当前城市发展能级必须的配备,城市的能级到一定程度后,是有必要开辟第二机场的。”西南大学教授、中国地理学会城市地理专业委员会委员宗会明表示。

从首航至7月13日,天府机场将开通包括北京(首都、大兴)、上海(虹桥、浦东)、广州、深圳、杭州、南京、厦门、武汉等商务干线,拉萨、三亚、迪庆、井冈山等热门旅游航线。7月14日起,天府机场将提高北京大兴、上海浦东、杭州、南京等商务干线频次,同时新增丽江、桂林、北海等文旅航线,每日计划航班量达271架次。

一、为什么是成都?

如果只从机场数量来看,很多地级市都有机场,拥有两个机场甚至三个机场的城市也不在少数。但只把北京、上海、成都称为“双机场城市”,是因为通常“一城两场”是指同时运营两座大型(4E级以上)民用机场的城市。

简略解释一下机场的等级。4E和4F是用来划分“飞行区等级”的专业术语,4F是机场等级中最高等级的一种机场,该级别机场可以起降空客A380等超大型客机,也是拥有国际航班最多的机场。4E稍次之。

目前全球拥有两个4E级以上机场的城市并不多见,但在辐射范围较大的城市群里,建设两个大型国际枢纽机场几乎是国际化大都市的“标配”。但一个城市到底配几个机场、何时需要建设第二机场,是区域决

策者面对的重要难题。

上世纪六七十年代起,欧美一些城市兴建第二机场、第三机场,形成“一市两场”或“一市多场”的运行模式。通常来说,机场区域分布的数量规模与区域经济发展水平成正比,洛杉矶、纽约都分别有三个机场,东京、巴黎、首尔也都是双机场运营,最多的伦敦,甚至拥有由六个机场组成的机场群。

中国最早开启多机场模式的是上海,虹桥机场(4E级)和浦东机场(4F级)两座新老机场分别辐射浦东和浦西区域。北京的首都机场(4F级)、大兴机场(4F级)则一个在北一个在南,首都机场服务于首都核心区,大兴机场则定位于辐射京津冀和雄安新区。

从已经拥有双机场的城市来看,城市人口、GDP水平、航空吞吐量等是较为直观的标准,城市集群的辐射范围、国际和区域联通能力等也是影响机场需求的要素。

2021年,成都在“新一线城市”排行榜上,排名第一,这也是成都连续第六年称霸新一线城市,在人口和GDP水平上领先大部分新一线城市。第七次全国人口普查数据显示,成都的常住人口超过2000万大关,达到2093.8万人,在所有城市中高居第四,超过了广州和深圳这两个一线城市。截至2020年底,成都GDP接近1.8万亿元,在新一线中仅次于苏州和重庆。

全国领先的航班吞吐量是促进双机场建设直接的原因,修建天府国际机场的首要目的便是给双流机场分流。成都是中国西部地区重要的中心城市、综合交通枢纽,以双流机场为核心的西南航空基地,已经不能承载高负荷的吞吐量。

2019年双流机场旅客吞吐量为5585.9万人次,居中国第四。2020年,受疫情影响,北京、上海国际航线停滞,成都双流国际机场旅客吞吐量跃居全国第二。全球旅行数据分析公司Cirium机构统计显示,2020年成都双流国际机场跻身全球最繁忙的十大机场,起降架次位居全球第八。2020年5月,双流国际机场起降架次更是跃居全球第一,首次成为世界最为繁忙的机场。

成都在西南地区的辐射带动作用,是建设双机场背后更为顶层和宏观的决策要素。

“成都属于典型的区域中心城市,对整个四川盆地的覆盖面很大,还有着广阔的西南腹地,双流国际机场位于成都市区西南部,从空域上看,在东南部布局新机场,有助于建设成渝双城经济圈,向东部辐射,与重庆产生联动。”宗会明指出,未来重庆地区的大型基础设施也会和成都“相向发展”,即往西部延伸,这有助于和成都地区的客流互动、联系。

二、一市两场如何避免内耗?

双枢纽模式能否顺利运转,取决于新机场能不能避开与原有机场的内耗、被市场接受并发展壮大。这是天府国际机场落地后面临的重大难题,也是“一市两场”运行的普遍困境。

“双机场与单机场的本质差异在于,作为航空公司的承运人可以选择机场经营,从而使机场之间形成一定程度的竞争关系。”李翰明表示,但这种承运人经营的相对自主权使得机场之间有时会形成自主分工,例如,美国低成本航空公司西南航空,在多机场模式下往往会选择起降成本最低的机场。

但双机场模式下的自主选择权,也会给新机场的启动带来难度。民航机场规划设计研究总院有限公司总规划师牧彤曾介绍,以1974年投入使用的巴黎戴高乐机场为例,

法国将法航全部转场到戴高乐机场,但戴高乐机场初期吸引力不足,花了30年才超过巴黎奥利机场的运量,成长为法国的航空枢纽和欧洲主要的航空中心。

而国内首个“一市两场”模式的上海,浦东国际机场也在建成十年后才形成现在的市场定位。建于1999年的浦东机场,原规划和虹桥机场相同,都是30%的国际港澳台航班,70%的国内航班。但新机场建成后,很长时间内解决不了航空公司和旅客不愿去的问题,不得已在2002年由民航局批准将虹桥机场的国际和港澳台航班平移浦东机场,一刀切实行航班东移。

目前,国际上的双机场分工模式基本可以归类于两种类型:例如首尔以及中国的台北、上海,采取国际-国内分场模式;伦敦、巴黎,以及国内的大兴采取航空公司分场模式。

“这种分工也会带来一定的内耗风险,比如上海的两个机场随着疫情开始同质化,浦东机场的国际航班吞吐量大幅度下滑,航空公司开始转向国内线,形成了和虹桥机场之间的资源竞争。因此上海机场集团最近在通过重组将虹桥机场和浦东机场置于同一管理主体下,从而缓解疫情带来的这种内耗。”李翰明表示。

即将投入使用的天府国际机场与双流国际机场如何分工也成为关注焦点。

“未来西南地区的市场容量是可以承载多个机场群的,机场群内部的分工协作问题是对决策者的巨大考验。如果能够形成明确的国内、国际的分工,有利于减少两个机场竞争带来的内耗;另一方面,需要处理好和重庆江北机场的关系,尤其是重庆的第二机场选址也已确定。”宗会明表示。

业内研究认为,“两市三场”会对重庆的国际航班客流造成一定的冲击,而要从竞争转变到协作需要两个城市在产业规划和运营服务上形成协同发展的规模效应,“共同把市场做大”。而对于成都周边的小型机场,在成都双机场的主辅网络构建中也会受到影响,向子机场转型,更多发挥干线、辅助作用。2019年2月发布的《成都国际航空枢纽战略规划》提出,两个机场将采用“两场一体”运营模式,最终方案则在规划的基础上对两场定位进行了明确:天府机场为主枢纽机场,服务成渝世界级机场群,覆盖广泛的国内国际客货运航线网络;双流机场则定位为区域航空枢纽,主要运营国内商务航线、旅游航线、高原航线、港澳台地区航线。

值得注意的是,双流机场的国际客运航线将全部平移至天府机场;国际口岸功能将保留,保障公务航空业务和国际备降航班,实现“快线化、精品化”运行。

两个机场国际、国内航线的明确分工,有助于提高两个机场的专业化水平,双流机

场专注于国内航线,提升商务快线的服务能力;天府国际机场则能开拓更多的国际航线。

三、京沪蓉之后,这些城市也将迎来双机场

在双循环经济发展格局下,“第二机场”建设成为重要一环,城市间的竞争逐渐演变成城市群间的竞争,“双机场”城市也成为“十四五”期间基建的热点内容。

客机腾空而起,产业机遇也随之落地。第二机场建设过程中就可以带来大量的就业机会和资金,但建成后带来的产业升级,如城市临空经济圈、航空相关的产业链等,更让第二机场成为多个城市的发展重点。

当前,民航运输仍然是世界上最为高效的客货运输方式。航空货运由于运输成本高昂,多为高附加值的产品,如高科技产品、时效性需求高的产品等。尽管航空业的运输量远远低于海运、陆运,但其运输货物的价值已经开始超过海运货物价值。

成都已进入工业化转型后期,向高端制造业产业升级,航空货运需求潜力巨大。而在向第三产业发展的过程中,人员流动、商务也有增长空间。此外,成都本身也具备较为明显的航空航天产业基础和优势,并正在打造航空航天产业功能区和生态圈,迈入双机场运行后将促进功能细化、扩大效应,吸引更多资源和临空产业集聚成都发展。

目前,已有杭州、重庆、大连、青岛、厦门等多个城市规划建设“4F级”第二机场,但对于任何一座城市来说,由单机场向双机场的蜕变,都是一个非常复杂的过程。

“双机场概念本身对于城市而言没有问题,主要的问题在于如何形成成熟的模式。在天府机场时刻分配计划出台的时候,业界有一些声音就对成都能否形成成熟的双机场发展模式表示了担忧。”李翰明指出,对于国内除了京沪穗这三个有着强势枢纽航司的城市以外,其他城市发展多机场都会面临与成都类似的发展模式的问题。

多位业内人士指出,机场建设可行性的论证需要慎重考虑,有的时候会有一些超前性,尤其是处在产业转型升级中、人口聚集能力强的城市,但过度超前、与实际需求不匹配的机场建设很可能会造成资源浪费。要避免第二机场陷入“无人可运”的困境,既需要有顶层规划,对两个机场进行分工,商务包机、廉价航空、普通航空等,对职能区分有一个清晰的定位;在配套交通上也需要跟进,第二机场普遍都更远离市区,要解决客源问题首要是要建立便捷的轨道交通。

“实际上,保持两个机场之间一定的竞争,包括航线和客流等等,避免一家独大、没有动力提升,是有助于让双方都提供更好的服务,也让消费者能真正得到实惠。”宗会明表示。

老乡建筑装修

35年 装修经验 做工精细
诚信务实 保质保量 价格合理

- 餐馆、商业型建筑维修
- 屋顶、室外装修 Siding
- 水电木工、厨、浴、卫翻新

- 地下室、阳台、围栏
- 扩旧房、更换/变新门窗
- 内外油漆、瓷砖、地板

(Korea)443-765-5959 (中文)443-953-8866

华府冷暖空调

专业快速,服务DC/VA/MD
电话:240-421-7363

冷暖气机 热水炉
中央空调 风管
消毒杀菌灯 车库门
维修 安装 保养

代理:
Carrier
Payne
Goodman

冷暖气新机:
零件10年保证 / 1年人工保证

联合冷暖空调

United Heating & A/C

HVAC MASTER LICENSE
名牌空调安装维修

代理 TRANE, AMERISTAR,
CARRIER, LENNOX

两年 Labor 保证, 十年部件保证
Licensed, Insured in MD, VA

571-970-8988 张先生

方氏冷暖

Carrier Trane
240-651-9115

空调维修
冷气暖气
维修安装

质量保证
价格合理

专业中央空调

安居冷暖空调公司

Infinity Air LLC

代理多种名牌空调设备
Carrier, Bryant, Payne,
Goodman

专业技术执照
HVAC Master & Contractor License

电话:571-334-9893
Licensed, Insured