

上海国内航空客运市场特征分析

周 健¹, 李 擎², 王晓东²

(1. 中国商飞上海飞机设计研究院, 上海 200232; 2. 中国民航飞行学院 航空运输管理学院, 四川 广汉 618307)

摘要:为深入了解上海航空客运市场特征,在分析上海航空运输市场发展环境的基础上,根据需求规模将上海航空客运市场细分为快线、大客流、中客流和低客流四类,并对每类细分市场分别从总体规模、航线机型匹配以及收益水平进行定量分析。结果表明,快线市场需求巨大供给充足,市场格局已经形成,大客流市场表现不稳定,中客流市场规模小,收益水平一般,而低客流市场收益良好,市场前景广阔。最后,根据市场特征给出航空公司进入上海市场的策略性建议。

关键词:航空客运;市场细分;市场调查;运营策略

中图分类号:F562 **文献标志码:**A **文章编号:**1671-1807(2012)11-0011-05

上海航空运输业两小时飞行圈覆盖中国 93% 的 GDP 产出地和 90% 的人口以及日本、韩国的大部分地区,根据国家规划,上海两个机场将作为一个整体来构建上海航空枢纽,以浦东机场为主构建“国际门户枢纽机场”,以虹桥机场为辅构建“国内枢纽机场”。目前上海两大机场保障能力突出,设计年吞吐量保障能力 8 000 万人次,而且发达的地面交通网络使上海对长三角地区具有很强的辐射能力。由此可见,上海航空运输市场是国内发展迅速、市场前景广阔的航空运输市场,所以有必要对上海航空运输市场特征进行全面深入的分析。

目前对航空运输市场方面的研究大都针对全国整体水平,如文献[1]根据贝恩市场分类和赫芬达尔-赫希指数理论对我国航空运输市场的市场结构进行了分析,文献[2]主要分析了我国的支线航空运输市场存在的问题以及发展机遇,文献[3]主要分析了中国民航运输市场的竞争行为。由于上海区域市场的特殊性,基于全国水平的航空运输市场的研究对上海的参考意义不大,本文主要研究上海航空客运市场,依据近三年上海国内航空客运市场的生产运营数据,利用基于需求规模的航空市场分类方法对上海航空客运市场结构进行了深入分析,在此基础上,进一步分析了通航公司的竞争优势和市场定位,为航空公司

进入上海市场给出策略性的建议。

1 上海航空运输市场宏观环境概况

上海是中国的第一大城市,也是中国的经济、金融、贸易和航运中心,上海航空运输业拥有完善的基础设施和庞大的市场。从经济方面来看,依托在长三角经济圈中的独特地位,上海的经济发展水平已经达到了中等发达国家的标准,2010 年实现生产总值(GDP)16 872.42 亿元,人均可支配收入 31 838 元人民币。在全球经济动荡的大环境下,上海的经济发展仍保持了较快的增长幅度。图 1 是“十一五”期间上海市生产总值和增长情况。

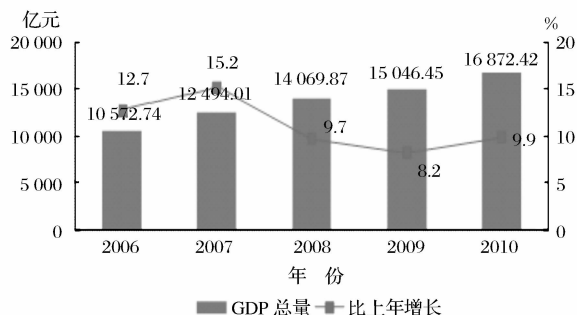


图 1 “十一五”时期上海市生产总值与增长速度(数据来源:上海统计网)

另一方面,上海市人口密集化程度高,2010 年上

收稿日期:2012-09-02

基金项目:国家自然科学基金项目(61179074)

作者简介:周健(1975—),男,上海人,中国商飞上海飞机设计研究院,工程师,本科,研究方向:民用飞机市场研究;李擎(1987—),男,山西大同人,中国民航飞行学院,硕士研究生,研究方向:航空运输管理;王晓东(1989—),男,甘肃陇西人,中国民航飞行学院,硕士研究生,研究方向:航空运输管理。

海市常住人口为 23 019 148 人,人口密度达到了 3 630人/平方公里,其中 15—64 岁的人口占到了 81.25%^[4]。而且,上海是一个新兴的旅游目的地,具有深厚的近代城市文化底蕴和众多的历史古迹。2010 年,上海接待国际旅游入境人数 851.12 万人次,外省市来沪旅游者 11 254.66 万人次^[5]。相关部门预计,迪斯尼主题公园建成之后每年至少为上海吸引上千万人次的客流量。

此外,上海的航空运输业基础设施完善,世博会的举行促使两大机场保障能力的进一步提升,2010 年上海浦东和虹桥机场旅客吞吐量分别位居全国第三和第四,两大机场合计旅客吞吐量 71 877 433 人,仅次于北京首都国际机场。

通过以上分析可知,上海航空运输市场具有非常好的宏观发展环境,发展空间非常广阔,具有成为中国连接世界各地空中门户的潜力。

2 上海航空客运市场分析

本节将对上海航空客运市场特征进行深入的分析,具体如下。

2.1 基本分析方法

分析上海航空运输市场所采用的航线数据为 2009—2011 年上海国内航空运输市场各航线的进出港年数据,用到的航线数据指标有班次、座位数、客流量、客公里收入。其中 2009 年和 2010 年数据直接从中航信数据库提取,2011 年数据为该年前五个月数据参考 2010 年前五个月生产数据占全年的比重推算出来的。由于上海有浦东和虹桥两个机场,所以本文分析的上海航空市场的航线是浦东和虹桥两个机场数据汇总所生成的虚拟航线。其中虚拟航线的班次、座位数、客流量指标分别是浦东虹桥两场数据相加所得,而虚拟航线客公里收入指标是两场数据的加权平均,由此得到虚拟航线的进出港班次、进出港座位数、进出港旅客数和进出港客公里收入的指标数据,以此数据作为分析上海航空运输市场的基础数据。

本文分析上海航空运输市场特征采取了市场细分的办法,从航空运输企业的角度来划分市场结构,分类依据如表 1,涉及到的数据指标有:航线日均班次、日均座位数、日均客流量、班均人数、座级和航线客公里收入。其中,航线日均班次、日均座位数、日均客流量为航线的年进、出港数据的平均值,航线客公里收入是年进港数据、年出港数据的加权平均,班均人数和座级分别是日均客流量和日均座位数与日均班次的比值。

表 1 航线市场细分标准

市场类型	航线日均客流量(人次)
快线市场	[1000,∞)
大客流市场	[400,1000)
中客流市场	[200,400)
低客流市场	[0,200)

2.2 各类细分市场分析

以下主要从总体规模、航线机型匹配以及收益水平三方面具体分析每类细分市场的特征,通过公式(1)计算出细分市场平均客公里收入,以此衡量各细分市场的收益水平。相关图表绘制如下。

细分市场平均客公里收入 =
$$\frac{\sum_{\text{细分市场航线数量}} \text{航线客公里收入} \times \text{航线日均客流量}}{\sum_{\text{细分市场航线数量}} \text{航线日均客流量}} \quad (1)$$

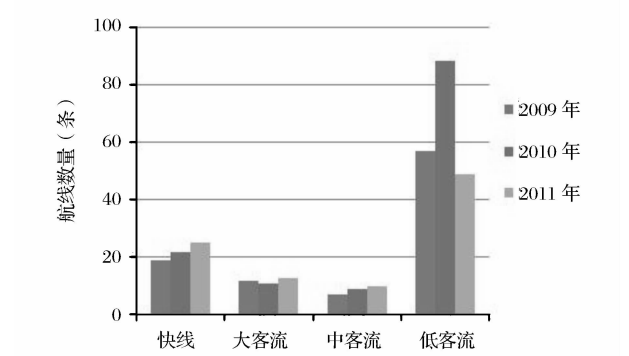


图 2 航线细分市场航线

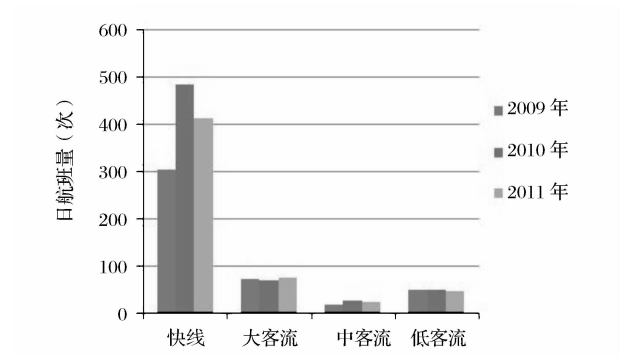


图 3 航线细分市场日班次

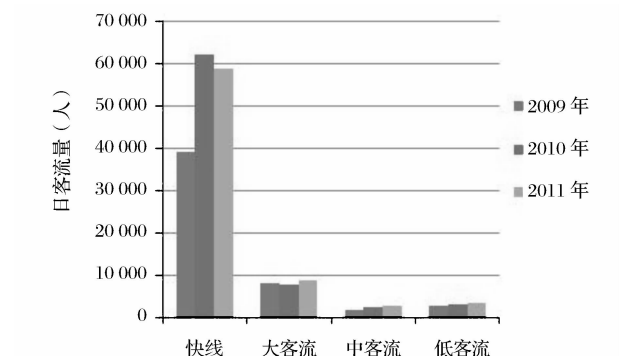


图 4 航线细分市场日客流量

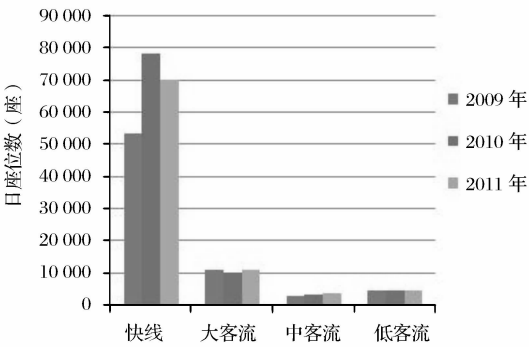


图 5 航线细分市场日座位数

1)快线市场。上海快线市场的航线绝大部分是连接省会城市或经济、旅游业发展较快地区的干线热

表 2 上海航线细分市场航班频次、班均人数和座级对比

市场类型	2009 年			2010 年			2011 年		
	航班频次/次	ACPD	APPD	航班频次/次	ACPD	APPD	航班频次/次	ACPD	APPD
快线	15.98	163	118	21.92	160	126	16.44	160	132
大客流	6.28	150	110	6.49	145	112	5.85	147	121
中客流	2.88	138	95	3.09	125	98	2.66	150	114
低客流	0.88	109	67	0.58	105	76	1.00	99	76

表 3 上海各类航线平均客公里收入 元

年份	快线市场	大客流市场	中客流市场	低客流市场
2009 年	0.536	0.482	0.513	0.684
2010 年	0.674	0.673	0.595	0.700
2011 年	0.726	0.600	0.635	0.714
平均值	0.645	0.585	0.581	0.699

2)大客流市场。上海大客流市场近三年来航线规模、客流量、航班量和运力投放量的年均市场占有率分别为 11.50%、12.77%、13.85%和 12.83%，市场份额较低，年均增长率分别为 4.92%、6.13%、0.61%和 -0.15%，航线数量较少但呈现出增长态势，客流量增长比较明显，航班量和运力投放水平总体保持稳定。从班均人数和座级来看，大客流市场的主力机型是类似于空客 A320 和波音 737—800 系列的 150 座级飞机，市场收益水平呈现增长趋势。观察上海大客流市场航线，发现其通航点大多为 GDP 总量一般但增长迅速的中型城市，随着中国经济的迅速发展，大客流市场的部分航线发展成为了快线市场。总体来说，上海大客流市场是一个发展比较稳定的市场，属于过渡型市场。

3)中客流市场。上海中客流市场近三年的航线规模、客流量、航班量和运力投放的年均市场占有率分别为 8.20%、3.73%、4.54%、3.92%，年均增长率分别为 19.84%、23.90%、16.71%、17.99%，市场份

额很低但增长比较迅速。从座级来看，上海中客流市场的主力机型和大客流市场基本保持一致，但是其航班频率远不及大客流市场，而且市场收益水平较低。总的来说，中客流市场是一个过渡型市场，尽管显示出比较强劲的增长势头，但是其总体规模不会很大。

4)低客流市场。上海低客流市场近三年来的航线规模、客流量、航班量和运力投放的年均市场占有率分别为 59.40%、4.98%、9.33%、5.45%，年均增长率分别为 5.03%、11.11%、-1.25%、-0.70%，庞大的航线规模与极小的客流量、航班量和运力投放量形成了鲜明的反差，航线规模和客流量呈现增长态势，而航班量和运力投放却呈现负增长的态势。从班均人数和座级来看，上海低客流市场机队的机型偏大，航班频次极低，但是收益水平是四类细分市场中表现最好的，这反映出低客流市场对高票价具有很强的承受力。上海低客流市场大部分航线为连接中西部地区的中小城市、老少边红地区以及上海周边地区的支线航线。总的来说，低客流市场是一个支线型市场，尽管需求表现出一定的增长态势，但是供给却没有实质性的增加。

3 市场进入策略

本节将根据上海航空客运市场的市场特征，分析其发展趋势，并给出航空公司进入上海市场的建议。在此之前，先对通航公司的市场占有率进行分析，图

6和图7分别是根据上海2009年和2010年进港数据绘制的航空公司市场占有率情况。

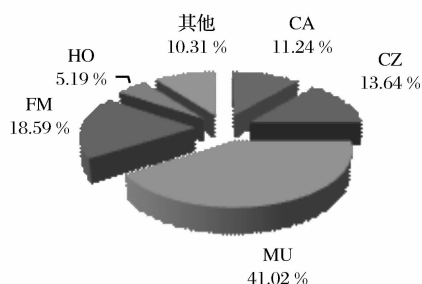


图6 2009年上海运营航空公司市场占有率

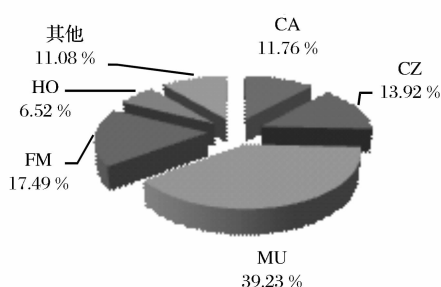


图7 2010年上海运营航空公司市场占有率

上海航空客运市场的通航公司主要有国航、南航、东航、吉祥、上航、海航、川航、厦航、深航、春秋、天津航空、联合航空、山东航空。综合2009年和2010年上海各通航公司市场占有率情况可知，三大航空公司以及上海航空四家公司的市场占有率达到了85%左右，吉祥航空利用区域优势定位于中高端公商务市场，市场占有率达到了5%以上。这五家航空公司占有90%的市场，其机队规模将近1000架，绝大部分是波音和空客系列的中大型飞机，如此机型不是很适合低客流市场的运营，而且中客流市场运力所占份额很低，所以这五家公司庞大的运力主要投放在了快线市场和大客流市场，快线市场和大客流市场被这五家航空公司瓜分。

面对这样的市场格局，新进航空公司尽量避开快线和大客流市场，而低客流市场的通航点大多为老少边红地区，地方政府为了招商引资和扩大地区影响力，希望航空公司进入当地运营，通常会给予航空公

司市场补贴，同时民航局也会对运营公司给予航班时刻的支持。综合考虑各个方面，新进航空公司应重点考虑低客流市场，使用合适的支线机型（比如90座级的ARJ21-700），增加航班频次，刺激市场需求。随着中国经济发展的不断深入，城市化步伐的加快，拥有大量航线的低客流市场必将是上海潜力最大的新兴市场。

4 结束语

通过对上海航空客运市场的特征分析可知，上海快线市场已经成熟，航班时刻资源近乎枯竭，市场趋于饱和，大客流和中客流市场是一个过渡型市场，市场份额较低，而低客流市场收益良好，但是航班频次过低，机型偏大，运力投放水平与其航线规模明显不匹配。

上海航空客运市场发展前景主要集中在快线市场和低客流市场，快线市场的需求旺盛，但是考虑到热线时刻资源紧张的问题，所以快线市场可以通过使用更大座级的机型来增加市场供给。而低客流市场是一个被忽略的市场，运营机型偏大导致了低客流市场发展停滞不前，因此，低客流市场将成为航空公司未来新增单通道客机运力投放的重点领域。

对于想要进入上海客运市场的航空公司来说，上海快线市场的进入壁垒较高。而低客流市场航线规模大，随着经济的发展，其市场潜力巨大。所以，建议使用合适机型运营低客流市场。

参考文献

- [1] 陈林. 我国航空运输业的市场结构分析[J]. 中国民航飞行学院学报, 2010, 21(2): 14-17.
- [2] 易安. 中国支线航空运输市场的现状与发展机遇[J]. 运输市场, 2009(3): 63-69.
- [3] 胡瑞娟, 匡林. 多场接触与市场竞争行为[J]. 旅游学刊, 2008(7): 68-73.
- [4] 上海市统计局. 上海市2010年第六次全国人口普查主要数据公报[EB/OL]. (2011-05-03). <http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201105/218819.html>.
- [5] 上海市统计局. 2010年上海市国民经济和社会发展统计公报[EB/OL]. (2011-03-03). <http://www.stats-sh.gov.cn/sjfb/201103/82123.html>.

Analysis of Shanghai Domestic Air Passenger Market

ZHOU Jian¹, LI Qing², WANG Xiao-dong²

(1. Shanghai Aircraft Design Research Institute, Shanghai 200232, China;

2. School of Aviation Transportation Management, Civil Aviation Flight University of China, Guanghan Sichuan 618307, China)

Abstract: In order to insight into the characteristics of Shanghai domestic air passenger market, four market segments is divided according to air-line annual passenger flow, which are express market, large passenger flow market, medium passenger flow market and low passenger market. Meanwhile, this paper has a quantitative analysis of each market segment on the term of the overall size, aircraft type matching and the benefits. The results showed that the express market is a well-developed and its demand tends to be intensive. The scale of the large passenger flow market and the medium passenger flow market is rising rapidly but small. The low passenger market is potential. Finally, some suggests are provided to the airlines who intend to enter ShangHai air passenger market.

Key words: air passenger; market segment; market insight; operation strategy

(上接第 4 页)

[4] 董兆为, 石建莹. 加快提升西安文化软实力的思考和建议[N]. 西安日报, 2009-08-24(7).

[5] 陈鼎藩, 周少鹏, 王林雪. 西安建设低碳型国际大都市的系统思考[J]. 生态经济, 2010(10): 113-116.

Systematic Thoughts on Xi'an Metropolis

CHEN Ding-fan^{1, 2}, XUE Hui-feng¹, YANG Kai-zhong³

(1. Resource & Environment Institute, Northwestern Polytechnical University, Xi'an 710072, China;

2. Research Centre of Modern Management, Xidian University, Xi'an 710071, China;

3. School of Government Management, Peking University, Beijing 100871, China)

Abstract: According to the Development Plan of Guanzhong - Tianshui Economic Zone, Xi'an will be built into a metropolis. This paper discusses systematically the reasons and the significance of Xi'an Metropolis, analyses deeply the positioning and the stage goal of Xi'an Metropolis. In the end, some valuable policy proposals are put forward to Xi'an Metropolis from eight aspects such as economic growth, urban construction, Foreign exchange, Soft Power of Culture, the Improvement of people's lives and low-carbon city.

Key words: Xi'an; Metropolis; Guanzhong-Tianshui economic zone; Xi'an-Xianyang new district; low-carbon city