

# ICAO/CAAC低成本航空运营研讨会



山西运城机场·王朝民

2013年11月

运城机场基本情况

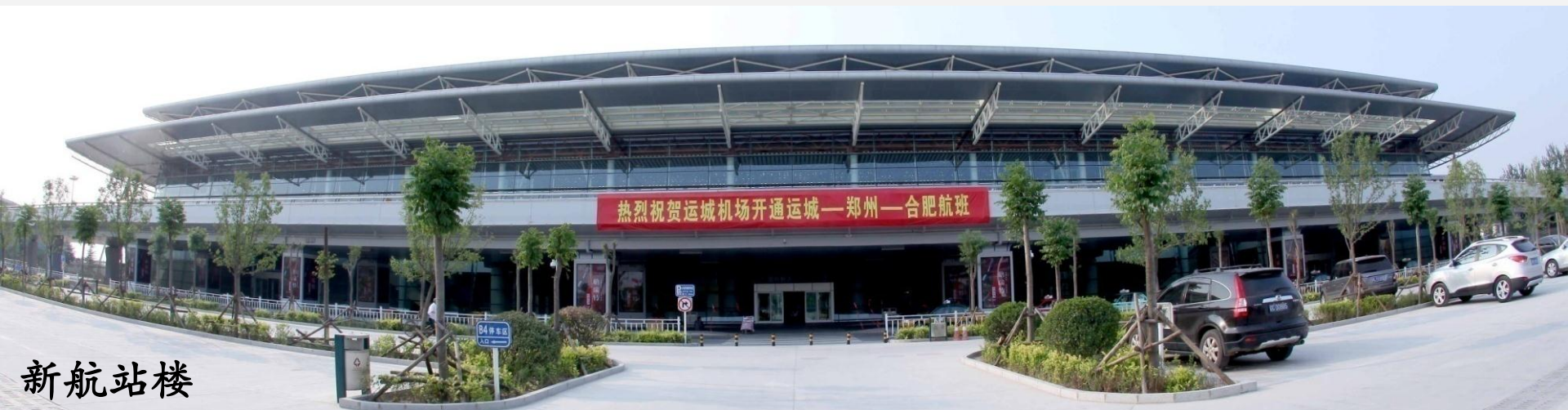
运城机场运营情况

对低成本运营的看法



## 运城机场基本情况

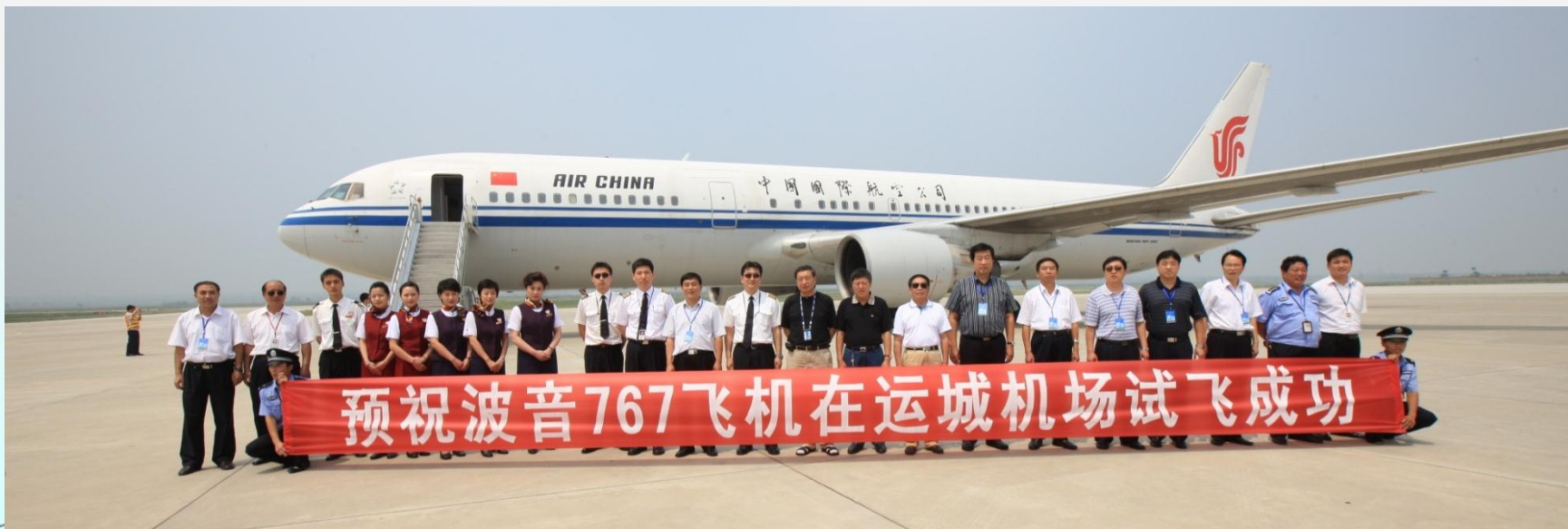
运城机场位于运城市东北方向11公里处陶村镇张孝村。2005年2月7日建成通航。飞行区等级4D。跑道长3000米，宽60米（含道肩），可起降B767-300以下系列机型。现有2座航站楼，其中新航站楼于2013年5月26日正式投入使用，面积2.8万平方米。



新航站楼

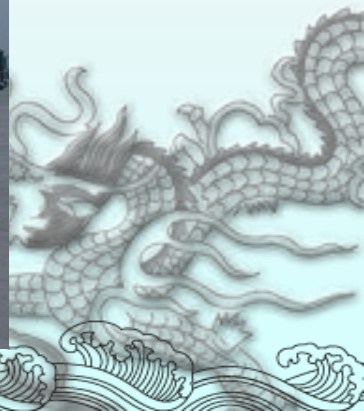


# 运城机场基本情况



# 运城机场基本情况

停机坪面积6万多平方米，  
标准停机位10个，6个廊桥。



# 2号航站楼功能简介



2号航站楼二楼出发大厅共有16个人工值机柜台，10个自助值机柜台，8条安检通道。



# 贵宾楼情况介绍



贵宾楼拥有16个贵宾厅，1个值机柜台和2条安检通道，可以为高端旅客提供全程引导的舒适服务。

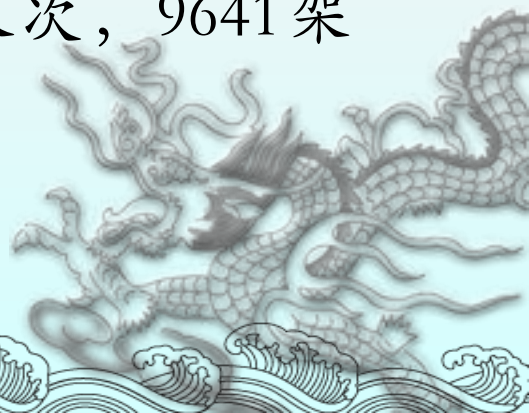
# 贵宾楼情况介绍





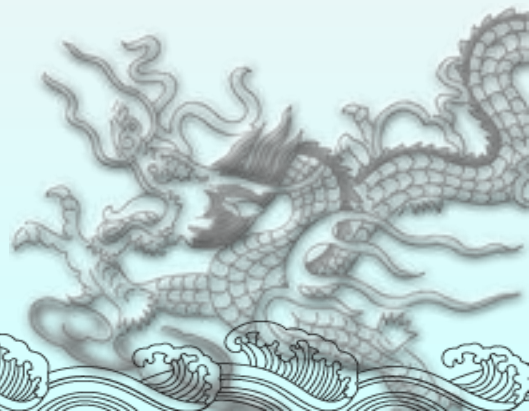
## 运城机场基本情况

运城机场从无到有，从小到大，旅客吞吐量从2005年的6.5万人次，增长到2012年的92.3万人次，在全国183个民用机场中排名第60位。共开通航线22条，通航城市23个。其中北京、太原每天各三班。通航以来，共安全起降航班4.9万余架次，运送旅客410万余人次。2012年年旅客吞吐量达到92.3万人次，9641架次，在全国民用机场排名第60位。



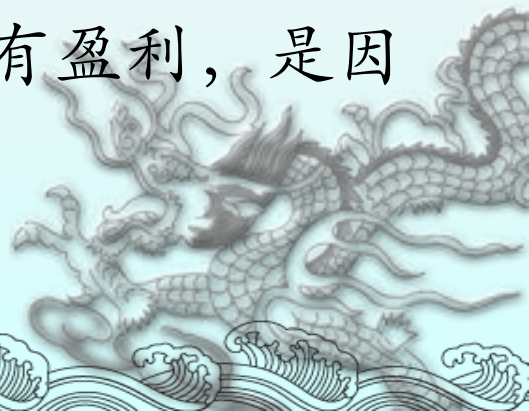
## 运城机场运营情况

运城机场从开始通航到现在已经飞了九年了，今年预计客流量超过100万，现在平均每天是16个航班，其中7个航班（5条航线）是航空公司自行运营的。有4个航班是固定补贴，3—4个保底补贴，大部分是三大航来执飞。



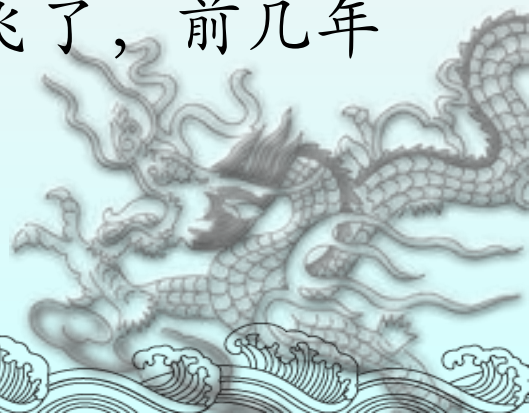
## 运城机场运营情况

我们九年来的经验是只有三大航空公司才有可能跟机场（当地政府）共同培养航班、经营航班，航班接近成熟时，由航空公司自己运营。例如，我们和国航合作的运城—成都航班，从2005年开始，我们加大市场开发力度，贴补亏损，直到2011年接近国航完成成本，客座率很高，票价水平8折以上，却还没有盈利，是因为2005年定的全价票价格过低。



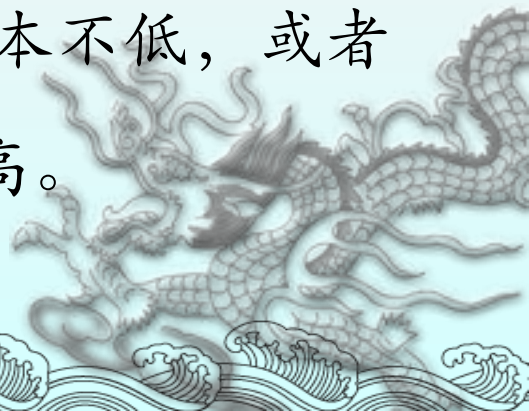
## 运城机场运营情况

而前几年我们合作过的一些民营航空公司，例如，我们与国内某家航空公司补贴合作的天津—运城航线，航线一年比一年飞得好，但我们补贴额一年比一年多，原因是补贴价格年年都在涨。当地政府花钱培养航班不容易，因此只能满足航空公司涨价的要求。最后的结果只能是补贴不起，航空公司也就不飞了，前几年花钱培养的航班也就白培养了。



## 对低成本运营的看法

我们的实践证明，其他航空公司只会根据自己公司规定的政策，只要飞支线就是必须按公司的要求补贴到一定价格以上，才会去飞。因此，支线机场发展的最大难处是航空公司要求利润太高，而不是成本太高。我们没有接触过低成本航空公司，没有低成本航空公司愿意飞支线机场，这说明低成本航空公司的成本不低，或者说低成本航空公司飞干线到干线的利润更高。



## 对低成本运营的看法

综上所述，想要把支线机场飞起来，还得依靠国家的航空公司或者说是国家的低成本航空公司。



谢谢

