

低成本航空发展蒸蒸日上 伦敦机场群功不可没

来源：中国民航报 作者：罗之瑜

随着我国经济快速发展，城镇化发展进入新的阶段，国家提出将长三角城市群、珠三角城市群和京津冀城市群建设为世界级城市群，发挥其对全国经济社会发展的重要引领和支撑作用，在更高层次上参与国际合作和竞争。民航局也在“十三五规划”中提及，“着力增强北京、上海、广州机场国际枢纽竞争力，推动与周边机场优势互补、协同发展，建设与京津冀、长三角、珠三角三大城市群相适应的世界级机场群，明确区域各机场分工定位，与其他交通运输方式深度融合、互联互通”。世界级的机场群建设需要多管齐下，通过多目标的分解不断实现。本文以伦敦多机场体系为例，分析低成本航空在伦敦机场群发展中所扮演的角色。

希斯罗机场仍是龙头老大

希斯罗机场：1946年建成，位于英国英格兰大伦敦希灵登区，离伦敦中心24公里（15英里）。目前拥有87家航空公司运营近400条航线。2016年10月下旬，英国政府通过了扩建希思罗机场第三条跑道的方案。2016年，希斯罗机场旅客吞吐量为7567.6万人次，受紧张的航班时刻容量影响，希斯罗机场同比仅增长0.92%。

盖德维克机场：位于英国英格兰大伦敦希灵登区，在伦敦南方45公里处。目前拥有50家航空公司运营450条航线。

2016 年，盖德维克机场旅客吞吐量为 4313.7 万人次，同比增长 7.12%。仅有一条跑道的盖德维克机场被认为是世界上最繁忙的单跑道机场。

斯坦斯特德机场：1943 年建成，曾是空军基地。1991 年，落成的斯坦斯特德机场，位于伦敦东北郊外，距离伦敦市中心 48 公里。目前拥有 18 家航空公司运营 361 条航线。2016 年，斯坦斯特德机场旅客吞吐量为 2431.7 万人次，同比增长 7.98%。

卢顿机场：1938 年建成，距离伦敦市中心约 60 公里。上世纪六七十年代曾经见证了英国航空包机业务发展的许多重大事件。目前拥有 20 家航空公司运营 273 条航线。卢顿机场与斯坦斯特德机场的竞争非常激烈，低成本航空公司是双方争夺的主要目标。2016 年，卢顿机场旅客吞吐量为 1455.2 万人次，同比增长 18.66%。

伦敦城市机场：1987 年建成，距离伦敦市中心约 12 公里。由于伦敦城市机场位于伦敦市内，且跑道较短，所以只允许螺旋桨飞机、小型喷气式飞机起降。目前拥有 11 家航空公司运营 98 条航线。2016 年，伦敦城市机场旅客吞吐量为 452.6 万人次，同比增长 4.79%。

绍森德机场：1947 年建成，距离伦敦市中心约 60 公里。目前仅有易捷航空与 Flybe2 家公司运营。2016 年，绍森德机场旅客吞吐量为 87.4 万人次，同比减少 2.91%。

低成本航空与斯坦斯特德机场共生共成长

瑞安航空于 1985 年成立，是由瑞恩家族出资的。1985 年 7 月，该公司开通第一条沃特福德—盖德维克航线，使用 15 座的 Bandeirante 执飞。1986 年 5 月，瑞安航空开通都柏林—卢顿航线。随后几年瑞安航空始终亏损。1990 年，瑞恩家族又投资了 2000 万英镑。瑞安航空决定复制西南航空公司的低票价模式，公司在新管理层领导下重新启动，成为欧洲第一家低成本航空公司。1991 年 5 月，瑞安航空将其伦敦基地从伦敦卢顿机场转移到伦敦斯坦斯特德机场。到了 1995 年，瑞安航空取代爱尔兰航空公司和英国航空公司成为都柏林—伦敦航线上的最大客运航空公司。该航线也是当时欧洲最繁忙的国际航线。同年 9 月，瑞安航空公司成为运营英国国内航线的第一家低成本航空公司，执飞伦敦斯坦斯特德到格拉斯哥普雷斯特维克航线。

1991 年~1996 年，从卢顿机场、斯坦斯特德机场吞吐量数据及 2 座机场至都柏林的航线数据可以很明显地看出，瑞安航空将伦敦基地转移至斯坦斯特德机场后，为 2 座机场旅客吞吐量、航线客运量带来了巨大变化。随着都柏林—斯坦斯特德航线客运量的高速增长，该航线占斯坦斯特德机场旅客吞吐量比例由 1990 年的 3.67% 增至 1993 年的 20.4%，瑞安航空的这条航线满足了市场需求，拉动该机场旅客吞吐量的增长。

1997年，瑞安航空在斯坦斯特德机场开通其欧洲大陆航线，即从斯坦斯特德机场到斯德哥尔摩 Skavsta 机场、奥斯陆 Torp 机场的航线。1998年，该公司开通从坦斯特德到马尔默、圣埃蒂安、卡尔卡松、威尼斯、比萨、里米尼航线。时至今日，瑞安航空每周在斯坦斯特德机场拥有近 2400 个航班，以投放座位数测算，瑞安航空市场份额占比超过 80%。斯坦斯特德机场也成了伦敦地区运营低成本航空的主要机场。座位数投放排名前列的均为低成本航空，众多低成本航空为斯坦斯特德机场带来了吞吐量持续的增长。

易捷航空在伦敦机场群全面开花

易捷航空成立于 1995 年，成立之初使用 2 架湿租的波音 737-200 飞机运营卢顿机场到格拉斯哥、爱丁堡的航线。1996 年 4 月，易捷航空开通卢顿机场—阿姆斯特丹航线，随后开通到巴塞罗那和尼斯的航线。随后几年，易捷航空继续在卢顿机场发展，卢顿机场旅客吞吐量不断增长（其间，易捷航空收购瑞士包机公司股份，并更名易捷瑞士，设立日内瓦基地）。2000 年 11 月 5 日，易捷航空在伦敦证券交易所上市。2001 年 2 月起，卢顿机场增加对航空公司的收费，易捷航空停飞卢顿—利物浦航线。同年，易捷航空设立盖德维克基地，并逐渐将发展重心转移到盖德维克机场。同年易捷航空开通阿姆斯特丹—伦敦盖德维克航线，并开通盖德维克—尼斯的航线。很快易捷航空成为盖德维克机场第二大运营定

期航线的航空公司。

2007年10月25日，易捷航空斥资1.035亿英镑收购GB Airways。易捷航空通过此次收购获得了盖德维克机场起降时刻，而收购后的易捷航空占盖德维克机场时刻总量的24%，此次收购还为易捷航空增加15架空客A320飞机及19个新航点。2008年，易捷航空继续加大对盖德维克机场的运力投放，并超越英国航空成为该机场第一大航空公司。同年，易捷航空开始逐步减少在斯坦斯特德机场的运力投放。2000年~2012年，易捷航空在盖德维克机场的运力投放不断加大，在2013年已接近50%。2014年，易捷航空与盖德维克机场签订7年合作协议，持续加大对盖德维克机场的运力投放(同时使用空客A320替代空客A319以增加座位数量)。同年，易捷航空还购买了Flybe在盖德维克机场的时刻。此外，易捷航空与卢顿机场签订10年合作协议，规划在10年内卢顿机场运力投放翻倍。时至今日，易捷航空在卢顿机场与盖德维克机场分别占据超过40%的市场份额。

作为伦敦航空市场最大的低成本航空公司，易捷航空对于伦敦多机场体系有其独特的见解。由于不同机场辐射区域不完全重叠，易捷航空选择在伦敦4座机场同时开通航线，培育市场。

(本文表达系作者个人观点)