



业内分析新桥机场客座率下滑四大主因

“偏居”皖中、受高铁冲击、旅游团队减少、缺少大航空公司基地

“热带鱼”一周岁了，我们见证了它在这一年里受到的赞美、鲜花和掌声，也能清醒地看到它距其他一流机场还有相当大的差距。官方数据显示，随着新鲜感的逝去，新桥机场正面对着一个客座率下滑的低谷需要跃过，但愿这只是个阶段的“阵痛”……

■ 记者 祝亮 文/图

数据篇

新桥机场吞吐量在华东难排前10

记者从华东民航局拿到的数据显示，尽管新桥机场相比骆岗机场已是“鸟枪换炮”，跑道、航站楼、各种硬件设施全面提升，但参考机场的最重要指标——旅客吞吐量，在华东地区的位次并没有取得进步，甚至还下滑了一位。

数据显示，2013年5月，骆岗机场在华东地区排名第11位，转场后，新桥机场将这个位次一直保持到当年10月，11月份开始被宁波栎社机场超越，退居第12位，不过好在2013年全年的总吞吐量还保持在第11位。但今年以来，新桥机场仅在1月

份重新夺回了第11位的位置，之后便始终处于第12位直至今。

今年以来，出港航班客座率下滑明显

将新桥机场启用后逐月的旅客吞吐量增长情况拿来分析，我们不难看出：在启用之初，由于带着“尝鲜”的思想，新桥机场旅客吞吐量同比出现井喷，增长21.9%；进入七八月份暑运高峰，客流增长趋于平淡；暑运过后便一路下滑，到了11月、12月甚至连续两月出现负增长……相比华东地区其他主要机场，新桥机场的旅客吞吐量增幅呈较低水平。

安徽民航机场集团也坦言，到了今年1~4月份，尤其是换季之后，形势不容乐观，出港航班客座率同比下滑10%左右。

分析篇

原因1：“偏居”皖中，流失沿江客流

据安徽民航集团公司市场部分分析，造成新桥机场客座率下滑主要有四个方面的原因：

其中第一便是区位，新机场“偏居”皖中，皖南沿江城市拱手相让周边其他机场，

就连离合肥市区较近的肥东，部分旅客也选择南京出行。原因是新桥机场距离市区有40公里，而且暂时没有过夜酒店，搭乘早航班很不方便，加上不通公交车，打的要动辄上百元，接驳交通费用太大。

原因2：受高铁冲击，上海线从7减1

第二个原因受高铁冲击太大，目前，从合肥乘坐高铁动车，5个小时可以到青岛，4个小时可以到达北京、长沙，3个小时可以到上海、宁波，2个小时可以到武汉、杭州、济南。相比民航，高铁更加“准时”、稳定，离市区较近，费用也相对较低。

最早受影响的是上海线，从原先的每天7个航班，减至目前的1班；北京线从原先三家航空公司每天共执飞9~10班，减为两家公司每天7班；青岛由每天5班，减至2班，济南、天津被迫停航。

原因3：会议团队和旅游团队明显减少

第三个原因是受国内大环境及新的旅游法出台影响，会议团队和旅游团队明显减少。

“国家宏观政策的变化使得旅游市场有所收紧，尤其是主做公务游的旅行社受冲击最明显。”合肥旅游业相关人士向记者

透露，不少小旅行社因此歇业，“以前公务游能占到这些旅行社出团总量的七八成，现在政策收紧了，这些旅行社客流量也就直线下滑。”

原因4：缺少大航空公司在肥设基地

第四个原因，也是最重要的原因，合肥机场目前仅东方航空设基地公司，另一家幸福航空公司虽已被合肥市委市政府引入设基地，但幸福航的机型偏小（新舟60飞机，满座50个），短期内难以形成规模。

截至今年2月底，合肥机场拥有停场飞机11架（东航7架空客320，国航1架波音737，幸福航3架新舟60飞机），折算150座以上机型也就9架，在华东地区省会机场中最少。周边机场设有基地航空的飞机架数，吞吐量在500万级机场中最少的南昌也有15架，千万级吞吐量机场拥有空客320、波音737等主力机型都在25架以上，有的基地航空公司一家就拥有20架及以上的主力机型。

新桥机场方面认为，设基地是机场发展必备的重要元素之一，只有本场机队规模扩大，才能从根本上解决有市场无运力的问题。

“周岁”的新桥机场，有些“冷”和“饿”

周岁的新桥机场是个啥样？那些围绕它服务的各行业、各群体近况又是如何？日前，记者再度来到新桥机场，对它们一一进行了探访。

■ 记者 祝亮

航站楼：

值机柜台仅开放两排，安检口没有排队

5月26日上午11时许，记者在新桥机场的登机办理大厅看到，大厅里的旅客寥寥无几，值机柜台仅中央的两排是开放的，其余2/3以上都是关闭状态。

安检口仅开放了几个，但也没有等候安检的队伍，仅有零星几个旅客通过。

机场高速：

车流量少，相比其他收费口颇冷清

记者驱车经过机场高速时发现，高速路上的车流较为稀少，24个道口仅开放了1/4，这样的场面相比合肥绕城高速其他收

费站要略显冷清。机场高速提供的数据显示，该条高速日均车流量基本上都是10000到11000台次左右，最高车流量为14000多车台。

当然，这些通过的车辆并不能完全反映机场人气，因为有的车辆仅是通过这条高速前往合六叶高速，当然也有其他车辆通过合六叶进入机场。

机场大巴：

“吃不饱”空跑是常事

在机场大巴的售票点，一位工作人员告诉记者，机场大巴发到市区每天大约在800~1000人，但市区到机场只有一半左右，400人。

“大巴车乘客没坐多少人就发车是常有的事，从我们售票情况来看，1、2、3号线人相对多，4号线稍少些。”

也有旅客向记者反映，如果是深夜到新桥机场，大巴车的密度就明显不够，有的时候要等上好久才能发车。

出租司机：

最长等客时间超过四个小时

正在蓄车区排队等客的出租车司机孙师傅告诉记者，他已经等了快两个小时了。“这还不算时间长的，我最长一次等过四个小时。”

孙师傅称，即便是等四个小时，大多数出租车驾驶员也不愿意“放空”回市区。

“虽然在市区的这三个小时，正常跑的话能挣两三百块，但是‘放空’回去的成本不低。除了油、气费还有十块钱的机场高速费。”

商铺：

半天过去了，我这才卖了700元商品

在航站楼进站口旁的一个百货商柜，营业员告诉记者，他们的生意颇为惨淡，营业半天，销售额只有700元。“还是人少了，你看我们聊天这会，一个旅客都没来。也就节假日那几天稍微好点，听说候机室里的商店可能比我们略好点，出站口就一家洋快餐店生意还行。”营业员很无奈地告诉记者。

新桥机场今年前4个月在华东地区机场排名情况

华东主要机场	名次	今年前4个月旅客总吞吐量(人次)	同比增加(%)
上海/浦东	1	16216531	7.1
上海/虹桥	2	12319922	10.4
杭州/萧山	3	8041015	17.8
厦门/高崎	4	6929026	9.8
南京/禄口	5	5216232	11.3
青岛/流亭	6	4825036	17.1
福州/长乐	7	3157273	8.2
济南/遥墙	8	2786066	11.2
宁波/栎社	9	2354251	10
南昌/昌北	10	2247998	3.7
温州/永强	11	2027826	11.7
合肥/新桥	12	1874089	3.5