

广东出炉世界级机场群建设路线图 众多航空公司汇聚粤港澳大湾区

日前,广东省委、省政府印发《中共广东省委广东省人民政府关于贯彻落实〈粤港澳大湾区发展规划纲要〉的实施意见》,同时广东省推进粤港澳大湾区建设领导小组印发《广东省推进粤港澳大湾区建设三年行动计划(2018—2020年)》,形成了广东省推进大湾区建设的施工图和任务书。其中明确提出要建设粤港澳大湾区世界级机场群,深圳将加快建设国际航空枢纽,完善国内外航空网络和多式联运接驳设施,努力打造粤港澳大湾区世界级机场群重要的核心机场。

深圳机场国际客运航线通达全球50城

珠三角地区拥有世界上密度较高的工业基地和巨大的货源生成量,是目前国内经济最活跃的地区之一,发达的区域经济和便利的贸易口岸条件是粤港澳大湾区世界级机场群航空客货运输持续发展的基础。《广东省综合交通运输体系发展“十三五”规划》提出,“十三五”时期,广东将重点打造“5+4”骨干机场:即珠三角地区打造广州白云机场、深圳宝安机场、珠三角新干线机场、珠海金湾机场、惠州平潭机场等5大机场,粤东西北打造揭阳潮汕机场、湛江机场、梅县机场、韶关机场等4个机场。

继去年新开15条国际航线



后,今年上半年,深圳机场在国际航线业务方面继续发力,新开通了至约翰内斯堡、特拉维夫、都柏林、罗马等6条国际客运航线。深圳机场国际客运航线已经通达全球50个城市,航线网络覆盖亚洲、欧洲、北美洲、大洋洲和非洲。

航线的增多、通关的便利,吸引越来越多的旅客从深圳机场进出境。今年上半年,深圳机场实现旅客吞吐量2583.7万人次,同比增长6.2%,其中国际(不含地区)旅客吞吐量达到244.8万人次。按照这一发展速度,深圳机场今年全年旅客吞吐量将突破5000万人次,而2020年全年的旅客吞吐量有望增加到5500万人次。按照《三年行动计划》的规划,到2020年,大湾区内地

实现机场旅客年吞吐量将达1.4亿人次。

卫星厅有望2020年建成2021年启用

《三年行动计划》明确提出,要实施广州、深圳、珠海、惠州等机场改扩建,在广州、深圳、佛山、东莞、江门、肇庆等市规划建设若干通用机场。

目前,深圳机场已经进入大航站楼和双跑道发展阶段,但是面对着快速增长的客流量,现有的基础设施已经出现紧张。按照规划,目前深圳机场已经启动新一轮的基础设施扩建,去年深圳机场卫星厅工程正式开工,该项目包括卫星厅工程、配套工程、供

油工程等三个部分。卫星厅总建筑面积约23.5万平方米,主体结构采用钢筋混凝土框架结构,主楼、指廊屋顶采用大跨度钢桁架+钢网架结构。目前卫星厅工程主体已经开工建设,预计将于2020年建成、2021年投入使用。

除此之外,今年上半年国家发展改革委公布《关于深圳机场三跑道扩建工程项目的批复》,同意实施深圳机场三跑道扩建工程,项目总投资约93.5亿元。根据《批复》,本期工程按照满足2030年旅客吞吐量8000万人次、货邮吞吐量260万吨的目标进行设计,飞行区等级指标4F,新建长3600米、宽60米的第三跑道及滑行道系统,可以满足当前最大型客机的起降要求。

越来越多航空公司 汇聚粤港澳大湾区

粤港澳大湾区对外开放发展给航空公司发展带来了新机遇,越来越多的航空公司开始布局粤港澳大湾区机场群。7月18日,春秋航空股份有限公司深圳分公司正式揭牌成立,这是春秋航空在粤港澳大湾区设立的首家分公司,也是深圳机场第五家基地客运航空公司。

作为粤港澳大湾区核心航空公司,南方航空将进一步加大在广州、深圳等机场的运力投放。7月20日,南航集团在北京宣布正式实施股权多元化改革,在集团层面引入广东省、广州市、深圳市确定的投资主体的增资资金各100亿元,合计增资300亿元。南航集团承诺将资金主要用于航空运输主业,服务国家“一带一路”建设和粤港澳大湾区战略,支持广州、深圳民航发展,为世界一流湾区建设提供世界一流航空上下游解决方案。

深圳机场集团党委书记、董事长郑红波表示,深圳机场将坚持“同一个空港,同一个梦想”的发展理念,积极构建高效的“海陆空铁”综合交通运输体系,联合航空公司等驻场单位积极完善航空网络,打造面向亚太、连接欧美澳的客货运输网络,努力为粤港澳大湾区世界级机场群建设作出新贡献。(来源:深圳新闻网)

观点

基层地方政府如何发展通航短途运输业务

2019年7月国务院办公厅印发的《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案》中明确表示,要适度加强中央政府和省级政府承担交通运输基本公共服务的职责和能力。业内人士指出,这一方案减轻了基层地方政府的财政负担。

其实,早在2016年发布的《国务院办公厅关于促进通用航空发展的指导意见》就提出,要发挥通用航空“小机型,小航线,小航程”的特点,适应偏远地区,地面交通不便地区人民群众的出行需求,积极发展短途运输,提供多样化机型服务,实现常态化运输。截止到2018年底,我国共开通26条通航短途运输航线,不仅改善了地方通达性,方便了当地公务人员和百姓的出行,而且显著加强了当地的投资吸引力。

在此背景下,很多基层地方政府跃跃欲试,并招兵买马,要筹建以自己地区命名的通航公司。业内人士认为,基层地方政府自主筹建通航公司运营通航短途运输航线要符合一定的

内外部条件。在条件不满足的情况下,盲目上马,会造成严重的安全隐患和资源的浪费。

慎重自主筹建,通航企业不简单

基层地方政府自主筹建通航公司从事短途运输业务有一定的风险。

首先,基层政府的财政收入不足,在目前没有国家和省级资金配套的情况下,不能保证对通航短途运输业务的持续输血。边远地区基层政府的财政收入本来就不高,补贴通航短途运输的资金几乎全部来自于国家的转移支付。补贴一年两年还说得过去,长期补贴下去就很难承受。一旦输血中断,中小通航公司就面临被清盘的风险。

其次,基层政府筹建的通航公司很难留住核心技术人才。我国的航空文化尚未形成,成熟的技术人才非常稀缺。基层政府下属的航空公司平台相对比较小,资金不足,核心技术人员如机长、机务副总、航务经理等很容易流

失到省会城市收入更好、发展前景更广阔的公司平台,最终的结果是基层通航公司人才流动过快,经验无法沉淀,以至于产生安全隐患。

再次,民航局2019年印发的通航法规框架中明确提出,通航企业必须自有(而非租赁)两架航空器才有资格申请运行资质。这一要求明显提高了通航短途运输企业的入门门槛。

多措并举,低风险低成本探索发展之路

建议基层地方政府可以尝试以下三种模式,以低成本、低风险的方式发展通航短途运输业务。

首先,直接采购通航公司的剩余运力。这种方式的优点是启动速度快(一般可以在三个月内“飞起来”)。地方政府还可以采用公开招标的形式获得更好的服务。缺点是资金补贴和业务不能沉淀在本地。而且随着全国范围内运力供给和需求的变化,补贴价格也会随行就市,不会长期稳定。

其次,由地方政府采购适用的航空器,托管给成熟的通航企业,并向企业提出相应运营需求。这个方式极大地降低了通航公司的运营成本,相比直接提供补贴现金,地方政府可以要求他们购买的航空器必须用于特定城市的运营(不能调机到别处),要求运营企业实现较高的出勤率,以有效的保护本地地区的利益。

最后,地方政府可以选择与成熟的通航企业建立合资公司。地方政府如果决定自筹通航公司,那么建议与目前运营状况良好的通航公司建立合资公司,而尽量不要选择市场上的中介服务机构,通过外包的形式去完成公司筹建。原因是取得运行合格证的新通航公司,还需要一年左右的时间磨合整个运行系统,逐渐排除安全隐患,达到团队配合默契。选择成熟的通航公司建立合资公司会加快这一进程。再有,规模较大且成熟的通航公司也可以利用自己在技术团队调配、备用飞机资源、品牌效应上的优势,帮助地方政府节省前期的支出。

多方支撑,良性发展 自主筹建通航企业

虽然有风险,但是一些地方的基层政府还是可以选择自筹通航公司的模式,前提是要符合三个条件:

一是有切实可行的发展规划,在2—3年内转移到更大的发展平台,取得更优质资源,获得投资,快速扩大经营规模。

二是有能力把通航短途运输融入到其它产业生态中,比如地产、机场建设和管理、高端旅游、通航作业类项目等。这些与通航相关的业务相对容易产生正向现金流。通航短途运输成为产业链的一个环节,或者成为通航公司业务板块之一,与其它业务互相支撑,就可以少依靠政府的补贴,形成良性循环。

三是能够把位于边远地区中小城镇的旅客输送到枢纽/次枢纽机场,为大型运输航空公司输送客源,成为民航运输网络的一部分。

(来源:中国通航网)