
基于国际航运中心建设的上海航空 港未来发展

李政佳 上海机场集团

【导读】2009年，国务院关于上海建设国际航运中心的意见正式出台，明确了未来10年的总体发展目标，同时也为上海航空运输发展带来新的机遇。2012年5月，上海市政府下发《上海市加快国际航运中心建设“十二五”规划》，进一步明确了上海国际航运中心建设的战略目标和任务。作为国际航运中心建设和上海航空枢纽建设的主要载体，上海航空港以努力实现航空客运和货运枢纽在亚太地区领先地位为目标，通过自身功能的提升及核心能力的培育，突出航空枢纽对上海国际大都市在国际交流和现代物流产业发展中的促进和带动作用，从而进一步提升上海国际航运中心的功能和地位。

【关键词】航空运输 枢纽建设 服务能级 核心竞争力

D01:10.3969/j.issn.1674-7739.2014.02.015

一、上海国际航空港的现状与矛盾

（一）现实状况

近几年，围绕上海航空枢纽建设目标，浦东、虹桥两场的基础设施和地面综合交通体系初步建成，上海枢纽航线网络和基地航空公司战略转型构架基本搭建，航空配套服务保障尤其是货运物流业务增长迅速，有效满足了上海及长三角地区经济发展对航空运输的需求，实现了上海机场核心竞争能力的快速提升。

1. 航空运输总量持续增长

2013年12月20日，上海机场年旅客吞吐量首次突破8000万人次，拥有浦东和虹桥两大国际机场的上海成为全球第7个年旅客吞吐量突破8000万人次的城市。回顾自2004年至2013年的10年间，上海两场航空运输量呈现出强劲的增长势头，年飞机起降从32.95万架次增长到61.48万架次，年旅客吞吐量从3591万人次增长到8274万人次，年货邮吞吐量从193.6万吨增长到334.9万吨。航站楼由两座变为四座，面积由36万平方米增加到近120万平方米。跑道由一条变为5条，浦东机场的第4、5跑道也将在近几年完工并投入使用，实现两场7跑道运营。10年间，通航上海的航空公司也从49家增加到93家，通航城市从162个增加到239个，基本涵盖除南美洲以外的主要国际航点和60%左右的国内城市，网络覆盖度基本达到国际大型枢纽机场水平。

2. 世界级机场体系基本建成

作为中国经济、文化、贸易中心和世界级的国家门户，上海是我国目前唯一一个拥有两大民用机场的城市。浦东、虹桥两个机场又正好位于上海现代服务业发展轴的东西两极，有力助推上海城市的转型发展。

“十一五”期间，包括浦东机场2号航站楼、第三跑道、西货运区，以及虹桥机场的2号航站楼、第二跑道、公务机FBO基地等一系列重大工程项目相继完工。虹桥综合交通枢纽和“一纵三横”配套快速路网也建成通车。上海两场间以地铁2号线直接衔接，并通过1条磁悬浮、2条轨交、7条高架道路，20余条市内公交线路、8条省际线路，基本形成便捷进出市区及长三角的地面交通网络。加上虹桥综合交通枢纽对长三角的联通和辐射效应，世界级机场硬件设施保障能力和便捷贯通的交通集散能力得到了全面提升。

截止去年，上海机场已基本建成枢纽型、网络型的多式联运硬件设施体系，形成了一市两场5条跑道、4座航站楼、3个货邮转运中心及1个综合保税区的总体规模，预计年旅客8000万人次以上、货邮470万吨，具备了世界级枢纽机场的基础设施条件。

3. 国际货运航空枢纽已具雏形

今年，上海两场共完成货邮吞吐量335万吨，约占全国机场货邮吞吐量的三分之一。虽然已连续3年小幅下滑，但浦东机场仍然超越了韩国仁川、日本成田、美国安克雷奇等机场，连续6年排名全球第3位。目前，有37家纯货运航空公司通航浦东机场，纯货机通航点达到57个，每周全货机超1000班，全货机的货邮比例达到70%，国际（地区）货邮比重达88%，全国58%的国际（地区）航空货邮从浦东机场进出，进出口货源主要包括高科技电子、汽车、纺织、医药等，总价值超过3000多亿美元。

UPS（联合包裹）、DHL（敦豪速递）、FedEx（联邦快递）全球三大货运巨头相继在浦东机场西货运区建立地区级转运中心，浦东机场成为全球第1个同时吸引三大国际货物流集成商入驻并建立转运中心的机场。中货航、国货航、南航等主要国内航空公司也把80%以上的运力集中在浦东机场，从而进一步确立了浦东机场的货运枢纽地位。

2009年7月，国务院正式批复同意设立浦东机场综合保税区，次年4月浦东机场西货运区纳入浦东机场综合保税区。2013年9月浦东机场综合保税区纳入上海自贸（试验）区，同年11月浦东机场成为我国第1个实施航空货物中转集拼业务的机场，为浦东机场和航空公司的货运发展带来了新机遇。除此之外，浦东机场口岸监管环境不断完善，航空货运枢纽服务功能日益增强，为航空物流承运商、集成商在浦东机场运营创造了有利条件的同时，也进一步提升了航空货运服务能级，助推国际货运枢纽建设。

4. 空港服务品质显著提升

在ACI（国际机场协会）公布的2012年全球机场旅客满意度测评结果中，浦东机场年度测评得分为4.77，在全球199家机场中排名第7位，在4000万以上人次机场组中排名第4位，较2011年相比排名上升了二位。这是浦东机场自2010年以来，连续3年ACI测评全球排名进入前10位。

虹桥机场则依托虹桥综合交通枢纽，围绕打造“点对点”国内最具人性化机场目标，在国内机场行业率先推出了免费无线网络、免费电子设备充电、手推车围圈式摆放、出租车喷雾降温装置、空铁联运互设售票柜台等一系列人性化服务举措。作为全球第10家Skytrax四星机场，去年获得“全球最佳国内机场”第2名，并连续第2年获得“中国最佳地区机场”第1名。

（二）突出矛盾

在快速发展的同时，许多问题和矛盾日益突出，上海机场与世界一流航空港仍存在差距，表现为以下几个方面：

1. 空域资源紧张矛盾日益突出

2010 年上海世博会期间，在军方大力支持下临时解决了两场航班对空域资源的需求问题。但是，上海地区的空域资源紧张问题仍然是航空运输健康发展的瓶颈，导致高峰时刻容量不能满足航空枢纽建设，因流量控制而引发的航班延误问题凸显。

2. 地面配套保障能力有待提升

目前，浦东机场约 60%的货物来自江浙，大部分货物仍需要通过地面交通运输方式先运到机场。虽然近几年两场地面交通体系建设得到了快速发展，但仍存在两场间交通以及与长三角的衔接不便。尤其是浦东机场旅客往来虹桥综合交通枢纽地面时间过长，旅客乘坐地铁 2 号线前往浦东机场需要在广兰路站换乘，且车次较少、全程时间较长，非常不便，这也对地面配套交通体系的集散能力提出了很高的挑战。

3. 综合服务管理水平仍存差距

近几年，随着飞机起降和客、货运吞吐量三大指标的不断增长，上海机场的配套硬件设施已经达到国际先进水平。但机场、航空公司和相关运行保障单位在服务水平、管理能力、综合人力资源等方面与世界先进枢纽机场相比，还存在一定差距，迫切需要加强和提高。航空专业技术人员以及企业经营管理人才、信息技术人才的不足，制约了上海航空枢纽的建设和发展。因此，除了追求规模、数量和排名以外，上海迫切需要在政策环境、机制体制、资源管理、人才培养、信息服务等方面实现质的改变和软实力的提升。

二、上海航空运输发展的趋势和要求

（一）发展趋势和环境

据空中客车公司预测，未来航空市场增长最快的地区来自亚太地区，主要是中国和印度，该地区将占全球民用飞机总需求量的 31%。波音公司则预测未来 20 年内，中国将需要 3770 架新飞机，占整个亚太市场需求的 42%，占全球市场需求的 13%；到 2028 年，中国机队将增长至原来的 3 倍，达到 4610 架飞机，与目前欧洲机队的规模相当。

一方面，随着航空市场的快速增长，机场的核心功能日益重要，需求量也逐步提升；另一方面，航空业作为城市发展和区域经济的助推器，被越来越多的国家和地区所重视，发展航空产业并建设枢纽机场已经上升为国家战略。而在这个领域里，以往我们关注较多的是航空公司之间的竞争。实际上，全球一体化和更加开放的航空运输市场使不同机场之间的竞争同样异常激烈。

作为航空运输的重要载体，机场之间通过各种手段争夺客源、货源，争夺枢纽机场地位。以亚洲为例，周边的韩国仁川机场、日本成田机场、香港赤腊角机场、马来西亚吉隆坡机场、泰国新曼谷机场、新加坡樟宜机场以及北京首都机场、上海浦东机场、广州新白云机场等，都雄心勃勃地想成为亚洲枢纽。吉隆坡机场直接与曼谷和新加坡机场竞争欧洲和澳大利亚/新西兰之间繁忙走廊的交通。而上海浦东机场与韩国仁川和香港赤腊角机场则在争夺亚太内点对点运营为主，通航少量的国际包机和地区航班，同时，承担城市和地区通用航空（如公务机等）运营机场的功能。在此基础上，逐步由注重基础设施建设转入提升基础设施能力与发展服务软环境并举，提升上海航空运输整体服务能力和产业能级，努力把上海机场建设成最具吸引力的亚太核心航空枢纽，更好地服务于长三角，服务于全国。

围绕上述定位，上海航空港近期目标包括：浦东、虹桥两场旅客吞吐量在亚太地区排名前列，2015 年力争达 9000 万~1 亿人次（浦东机场国际旅客运量进入世界机场前三十名），旅客中转比例提高到 10%~15%；货邮吞吐量保持世界前列，力争达 500 万~550 万吨，国际货邮吞吐量力争全球排名第一；航班起降量 2015 年达 86 万架次/年。当然，这些量化指标的背后是持续提升航空枢纽软实力，提高旅客满意度，缩短中转衔接时间，有效缓解空域资源紧张，增加高峰小时容量，降低航班延误率等。

（二）创新驱动、转型发展

当前，在经历了两场大规模的基础设施建设和基地航空公司重组联盟之后，上海航空运输的发展又将面临重大转折。一方面，快速发展下的激烈竞争和紧张的空域条件使得上海航空港自身的深层次结构性矛盾更加突出，过多依赖三大指标的自然增长、半垄断的行业发展模式已经难以为继，必须以市场和需求为导向，转变经济发展方式，实现业务的全面转型；另一方面，后世博时代上海经济、金融格局调整以及迪斯尼和自贸试验区所带来的机遇，又为上海航空运输全面提升产业能级、转变发展方式、实现新的跨越提供了可能。

1. 浦东机场

随着自贸区建设的深化，上海国际旅游度假区、迪斯尼的建成投运，预测未来五年内浦东机场将成为一个年旅客吞吐量达到 8000 万人次的世界级航空枢纽。当下，浦东机场两座航站楼 70 个近停机位、4000 万人次的客流保障能力已经无法满足今后庞大客流的需求。近年来，浦东机场已开始着手对设施能力的改造和扩容。

目前，浦东机场第四跑道工程已经完工，在经过验收之后将在 2014 年正式投入运行，而第 5 跑道工程也在紧锣密鼓地进行，未来将成为国产大飞机 C919 的试飞跑道。自去年 12 月起，根据基地航空公司需求“量身定做”实施浦东机场 T1 航站楼的改造。改造后的 T1 航站楼年旅客处理能力将由原来的 2000 万人次提升到 3680 万人次，中转流程和各项服务设施也将得到进一步的完善和优化。

与此同时，浦东机场拟新建 S1、S2 两个南卫星厅，以此提高客流保障能力、靠桥率，并增加空侧运作空间。

南卫星厅建成后，浦东机场新增客流保障能力达 3000 万人次、约 105 个近停机位。由于 T1 航站楼对应 S1 卫星厅、T2 航站楼对应 S2 卫星厅，为了方便旅客在两者之间的通行，目前正组织相关部门开展采用捷运系统进行短驳运输的可操作论证研究。

预计到 2020 年，浦东机场年货邮吞吐量将突破 470 万吨，中转比例将从目前的 5% 提升到 15%。正在规划中的在浦东机场第 4、第 5 跑道间设计货运处理功能区，将用于货站、空空中转集拼中心、空地分拨集散中心等货运功能区的建设，为自贸区的航空货运发展预留空间。并且，配合海关、检验检疫共同在自贸区建设的平台上推动监管模式和监管制度创新，支持机坪直转、集拼中转、转运中心监管办法制订，建设浦东机场货运信息平台等，实现国际航空运输通关便利化，更好地服务于上海“国际航运中心”和“自贸区”建设。

2. 虹桥机场

虹桥机场作为一个有着 90 多年历史的老机场，见证了上海乃至中国民航业发展的历程。但随着虹桥商务区的开发建设和虹桥综合交通枢纽的投入运营，虹桥机场的部分功能已经不能适应区域发展的格局和要求，尤其是 T1 航站楼所在的机场东片区，功能形象落后、基础设施老化、资源价值低估等，综合改造迫在眉睫。

未来，以将 T1 航站楼改造成为满足“两国三地”旅客服务功能为前提，对虹桥机场东片区进行“脱胎换骨”式的综合改造，实现航空服务品质和航运商务功能的全面提升。目标是将虹桥东片区逐步建成现代航空服务业集聚区和示范区，推动虹桥机场成为领航国际交流、集聚航空资源配置功能的最佳商务型城市机场。主要包括三个方面内容：一是对 T1 航站楼的系统性改造，完善建筑功能、优化服务流程，以满足航空运输业务的发展需求；二是以 T1 航站区为核心，分阶段实施周边区域的综合改造，逐步将东片区改造建设成为集聚航空总部、航空要素交易、航空资源配置和航空产业延伸的场所和平台；三是对区域市政基础设施进行系统改造，完善道路交通体系，升级改造雨、污水管网系统和水、电、气供给系统，推进“三网融合”，打造智慧空港，提升区域能级。

当然，上海通用航空的发展也是上海航空枢纽建设的重要组成部分，特别是公务机市场快速发展。2013 年，上海两场起降的公务机已超过 4200 架次，占全国的 1/3，未来预计将以每年 15% 的增幅稳步增长。除了现有的公务机 FBO 基地外，我们正着力拓展和延伸公务机产业链，培育公务机从销售、托管、运营、维护、金融、保险等配套服务功能体系，并规划了未来发展的预留用地，以满足快速发展的公务航空市场需求。另外，上海机场集团与美国国家公务航空协会（NBAA）在前期合作基础上，签署了长期的战略合作协议，每年四月都会在虹桥机场举办亚洲公务机展（ABACE），推动上海乃至全国并辐射全亚洲的公务航空发展。

四、结语

当今的机场已经不单单是传统意义上的旅客和货物位移场所，更不只有快进快出这一项交通集散功能，机场已经逐渐演变成航空枢纽导向下的航空总部集中、航空产业集聚、航空资源配置、航空要素交易的一个巨大平台。从作业型和劳动力密集型，向资源配置和要素集聚的现代航空服务业转型，这或许正是上海国际航运中心建设的方向和内核，也正是上海创新驱动、转型发展的具体体现。

站在新的历史起点上，我们需要的是变革和转型。应该走出机场地界的红线范围，打破固有的思维瓶颈，尽量多地借鉴航运（海运）业务和现代航运服务体系建设已有的成功经验和成熟做法，尽可能地与周边区域协作联动实现共同发展；应该从航运中心建设和航空枢纽建设的完整体系出发，充分发挥自身的核心竞争优势，缩小与亚洲领先标杆机场的差距，打造浦东国际枢纽和虹桥国内枢纽的一市两场枢纽体系新形象；更应该有超越航空、超越上海的气魄，站在长三角乃至亚太地区一体化发展的高度，系统性、前瞻性、创造性、突破性地谋划上海航空港的可持续发展，真正实现从数量到质量、从规模到能级、从航空枢纽到航运中心的全面提升。