|  |
| --- |
| **对市政协第十五届一次会议 第0549号提案的办理答复** |
| 张晓辉委员： |
| 您提出的关于天津增加货运直航航班的提案，经会同市财政局、天津滨海机场研究答复如下： |
| 一、机场货运发展现状分析  2012至2017年，天津滨海机场货邮吞吐量由19.4万吨提升至最高峰26.8万吨，年均增长率6.7%；2017年以后货量持续下跌，受疫情和政策竞争影响，2022年完成货邮吞吐量13.2万吨，同比下降32.5%，年均下降13.3%。天津滨海机场货邮吞吐量全国排名由2012年的12位下滑至2022年的20位，陆续被郑州机场、西安机场、青岛机场、武汉机场、长沙机场等机场超越。全日空航空、阿塞拜疆丝绸之路西部航空、金鹏航空、国货航、龙浩航空、长龙航空相继撤离天津，停飞芝加哥、纽约、洛杉矶、埃德蒙顿、慕尼黑、萨拉戈萨、法兰克福、阿姆斯特丹、布鲁塞尔、哥本哈根、巴库、大阪、香港、深圳、广州等货运通航点。目前只有大韩航空、韩亚航空、天津货航、邮政航空、顺丰航空共计5家货运航空公司在津执飞至首尔、乌兰乌德、兰州、南京、杭州、南通等航点的货运航线。分析存在问题主要原因：  一是适空产业支撑不足。我市处于新旧动能转换、产业结构性转型调整时期，适空产业从逐步外迁到基本撤出本地市场，传统航空性货源大规模萎缩。天津适空货源曾经主要以三星电子产品及其上下游货物为主，随着三星工厂逐步撤出天津，没有其他航空运输需求量相当的适空产业或新兴产业补充或替代。  二是区域内机场竞争激烈。京津冀机场群虽然定位明确，但没有形成协同发展的格局。目前，首都、大兴和石家庄机场都将货运发展作为重点，对天津的航司和货源持续造成分流。客机腹舱方面，南航、东航等客运航司在大兴机场使用宽体运力低价销售舱位，吸引了很多天津本地货源。货机方面，全日空、阿塞拜疆丝绸之路西部航空、京东物流等都将天津的货运航线挪至首都机场和大兴机场。北京顺义区政府、河北省政府均出台支持航空货运产业发展的补贴政策，进一步加剧了京津冀地区航空货运的竞争态势。  三是基地货运航空公司支撑作用不明显。天津货航作为天津唯一的基地货运航空公司，目前将仅有的6架货机运力全部放在有补贴的威海、青岛、南宁、宁波、河北等地运营，没有发挥出基地航司的拉动作用。  四是缺少货运补贴支持政策。目前我市偿未出台航空物流资金支持政策，其他重点城市政府均出台资金补贴政策，且补贴资金越来越高。导致天津原有的金鹏、国货航、中货航等均将B747货机运力调配至其他城市享受补贴。邮航、京东、菜鸟等多家公司有意向在天津增开的货运航线也因航线成本测算上存在缺口未能落地。  二、拟开展的主要工作  落实天津滨海国际机场功能定位，加快恢复客货运输、做强做大航空货运、加强与首都两场错位协调发展。  一是加快恢复、增加航线航班。客运方面，3月底开始执行2023年夏秋航季航班计划，恢复增加成都、大连、沈阳、呼和浩特、桂林等重点城市航线航班，以及齐齐哈尔、张家界、西双版纳等支线航点航线航班。国际增加新加坡、曼谷、首尔、东京航班密度，恢复芽庄航线。货运方面，在现有4条货运航线基础上，力争2023年增开加密日韩、欧美等地1至2条国际货运航线。  二是大力发展空陆海联运。天津机场联合首都机场、大兴机场以及道路客运站点推动京冀地区城市航站楼共建共用，3月24日廊坊城市航站楼开通首都、大兴、天津三场运营；近期完成蓟州城市候机楼及空港皇冠假日酒店城市候机楼的协议签署、设备采购及相关准备工作，推动其正式开通运营。强化空铁联运，借助携程、同程等OTA平台以及东航、国航等航空公司APP平台，实现旅客通过航司APP购买铁路客票；结合邮轮班期，联合相关航空公司、旅游企业恢复空海联运。  三是推进空港型国家物流枢纽建设。利用已建成的航空口岸大通关基地，扩大进境肉类、水果、冰鲜水产品、药品、植物种苗、食用水生动物等规模，提升国际邮件互换局处理量。2024年6月建成中远海运空运北方物流基地，2023年10月开工、2024年底建成机场东区国内货库扩建工程，扩大临空物流枢纽规模。  四是吸引本地航空货物回流。市交通运输委与市财政局、天津机场、保税区管委会等单位研究制定支持国际航空物流中心建设支持政策，争取上半年出台。组织在津商务企业、物流企业与航空运输企业对接，搭建航企对接营销平台，促进航空服务保障能力提升，推动民航运输业发展。  五是推进区域空域资源协同。协调民航局、民航华北地区管理局，推动终端区进一步优化协同管理，在高峰小时容量“31+1”架次/小时基础上持续增加，争取2025年达到45架次/小时。 |
| 2023年4月12日 |