

2016年,世界机场加油量超过600万吨的有3个,分别是迪拜机场、希斯洛机场和香港机场;在500万吨至600万吨有1个,洛杉矶国际机场;在400万吨至500万吨的有7个,上海浦东、北京首都、纽约肯尼迪、首尔仁川、法兰克福、新加坡和巴黎戴高乐;在300万吨至400万吨有6个,曼谷、成田、芝加哥、旧金山、阿姆斯特丹和悉尼;在200万吨至300万吨有7个,广州、达拉斯、亚特兰大、羽田、迈阿密、台北和吉隆坡。

2018年,迪拜机场用量继续领先,达665万吨,2015年已达652万吨,3年增加13万吨,增幅很小。希斯洛机场2018年达631万吨,2011年就曾达到654万吨,近些年来有所波动。香港机场从2015年596万吨上涨到2018年653万吨,增长较快,但2019年有所下滑。其他机场都没有达到过600万吨。上海浦东机场用量增加较多,从2015年374万吨增长到2019年462万吨,浦东机场航油用量还将有一个较大增长空间。

随着全球环境保护意识的增强,碳排放的严格约束,飞机制造商也在研究改进降低飞机巡航小时耗油量,目前已取得明显效果。

 **观点四: 单个机场航油用量700万吨将是“天花板”,中国机场很难超过600万吨。中国将逐渐产生一批航油用量在100万吨至300万吨的机场。**

五、城市多机场用油量研究

世界上旅客吞吐量超过1亿人次城市有7个,亚特兰大、纽约、伦敦、东京、北京、上海和巴黎。2018年,有6个城市的机场航油用量在500万吨至700万吨之间。东京566万吨,巴黎559万吨,伦敦693万吨,纽约664万吨,上海568万吨,亚特兰大272万吨,北京463万吨。

中国民航正处在高速发展阶段,后期主要看北京首都机场和北京大兴机场航空运输发展情况。如果上海浦东机场和虹桥机场的国际航班比例有所调整,也将有较大增长空间。

 **观点五: 城市多机场用油量之和900万吨将较难突破。**

结论

航油集团要高度关注机场规划建设,深入研究国际航班规划和目标年航油用量工作,力求准确。旅客吞吐量大,航油用量不一定太多,单个机场航油用量700万吨,多机场城市用油量之和1000万吨将是“天花板”。航油供应基础设施建设要做好规划,机坪管线和机场同步建设,一次到位,特大型机场按照两套机坪供油系统设计建设。长输管线一次建设满足20年运行要求,机坪管线和长输管线的折旧年限与实际使用寿命吻合。油库建设一次规划、征地,分批建设,一次建设库容满足10年左右运行要求。

(作者为京津冀物流公司党委书记)