

关于西南地区 航油配送中心规划建设思考

文 | 王瑛

“

随着民航事业快速发展，西南地区建设和投运的支线机场迅速增加，保障航空业发展的航油供应链也同步快速发展。本文回溯“十三五”和“十四五”期间，中国航油在西南地区支线机场的航油供应链建设，探讨航油区域配送中心的规划和建设情况，及其所折射出的航油储运模式相关问题，提出一些思考。

西南地区支线机场航油储运模式现状及其背景分析

“十四五”初期，西南区域各支线机场的航油储运模式主要以省会城市或以区域内新建炼油厂作为“配送中心”，向周边支线机场辐射配送。由于支线机场的地理分布情况和区域内炼油厂较为单一，以及地区整体的资源缺口现状，使得西南地区特别是川渝黔地区，支线机场的航油供应链较为脆弱。

首先，西南地区是传统的航油资源供需失衡地区，随着区域内昆明安宁、四川彭州两大炼油厂投运，航油资源供应紧张情况得到一定缓解，但整体仍呈现航油资源缺口问题，对航油储运模式和供应链管理提出了独特的要求。为便于说明，将西南地区划分为川渝黔区域、云南省和西藏自治区。川渝黔地区在2017年位于成都市辖彭州市的中石油四川石化（下称“彭州炼厂”）正式投运后，区域内有了唯一一家炼油厂，但也仅是局部缓解了航油供应短缺：根据中国航油“十四五”规划预测，“十四五”期间，川渝黔地区航油需求量为1914万吨，彭州炼厂航油产量预测为1099万吨，航油缺口815万吨。云南省有炼油厂一家，是位于昆明市辖安宁市的中石油云南石化（下称“安宁炼厂”），云南省“十四五”期间航油供需平衡情况为：需求预测561万吨，产量预测958万吨，航油富余397万吨，但不足以补充川渝黔地区缺口。西藏自治区“十四五”期间航油需求量预测为35万吨，均需通过西北地区兰州石化、玉门石化等供应。因此，“十四五”期间西南地区的航油资源缺口预计为453万吨，主要通过华东、华中、华南和西北区域的炼油厂补给。

其次，西南地区现状的支线机场数量较多，呈现点多面广的特点；规划建设机场由于地理条件因素普遍存在航油设施建设受限的问题。“十三五”末，西南地区投运供油的支线机场44个（含中型机场）。其中，云南支线机场14个；西藏3个；川渝黔地区支线机场27个，其中，四川14个，重庆3个，贵州10个。“十四五”期间，云南和西藏规划新建红河、定日、普兰和隆子等支线机场；川渝黔地区规划续建和新建阆中、乐山、威宁等支线机场。目前，已投运了武隆（“十三五”规划机场）和阆中机场，其中，武隆机场于“十三五”末（2020年）建成，“十四五”初（2021年）开始供油。预计到“十四五”末，西南地区“十四五”期间新投运供油的支线机场6个（乐山机场、红河蒙自机场预计不投运），支线机场投运总数达到50个。从西南地区支线机场现状分布和建设规划来看，航油的供应链存在长距离配送、辐射范围不经济、二次转运的特点，支线机场储运设施受到地理条件带来的建设限制、支线机场航线航班的大幅波动等挑战，这对航油储运模式的选择和优化提出了更多元化的要求。

再次，根据对西南地区航油资源和支线机场特点的分析，我们可以发现仅依靠省会城市和炼油厂作为天然的配送中心，航油供应链较为脆弱，抗风险能力不够，这就对我们如何加强西南地区航油供应链的建设管理提出了研究课题。在“十二五”期间，中国航油从供油设施规划建设角度对西南地区航油储运模式进行了深入探索，提出了专门的配送中心建设思路和相关规划，在十余年的实践中积累经验、发现问题、作出调整。