

西南地区航油配送中心规划建设的原则和所需的政策支持

随着中国民航业的持续快速发展，以及西部地区国民经济增速保持高于全国平均水平的增长，西南地区民航发展仍较快增长。民航西南地区管理局在“十四五”规划中提出，建设“一群引领、五核驱动、多点支撑”的区域综合机场体系。航油保障和供应链优化是西南地区民航发展的重要支撑，因此，需要分析实践中的问题和困难，不断探索航油配送中心规划建设的规律。

笔者认为，航油配送中心规划建设需要遵循以下三点原则。第一，配送中心建设要具备适当的资源能力。所谓资源能力，是指建设所需的选址、配套条件，以及配送中心覆盖范围的供需关系是否平衡。一般来讲，建设配送中心的区域要有一定量的需求，特别是主干机场的航油用量要稳定，最好是中型机场；选址上航油资源进入要依托铁路，最好有政府的相关配套，以摊薄专用线等重资产，因为一般的非中心区域，航油需求量不足以支撑投资专用线等重资产。第二，配送中心建设要做到供应链优化。从机场供油的独特性来讲，评估供应链是否优化，要把保障及时供应、万无一失作为第一衡量标准，即首先衡量建立配送中心是否使得辐射机场的航油配送距离变短、抗风险能力增强；其次是效率问题，即批次和周转是否更为合理。第三，配送中心建设要达成成本效益优化。从西南地区民航支线机场运营来看，效益目标较难实现，航油运营也是如此。建设配送中心不应该忽视成本效益优化，否则没有经济性不可持续，将导致项目失败，铜仁配送中心“夭折”是一个例证。从另一个视角看，单个支线机场航油运营的亏损，除了定价因素，还存在航油用量低没有形成规模效应，配送中心项目需要在二次转运增加成本和聚合规模效应降低成本上取得平衡。

从上述配送中心建设的原则和评估衡量标准出发，需要关注其实现所需的政策、规范支撑。在近十年的实践中，针对西南地区的航油配送中心和支线机场供油设施建设，

有如下建议：区域航油配送中心库容和所辐射的支线机场油库库容要形成联动，降低支线机场库容建设标准。根据《民用运输机场供油工程设计规范》（MH5008-2017）的要求，机场油库的库容应满足近期目标年不少于15天的航油供油量需求。这个目标年库容量对于由配送中心供给的支线机场来说偏高，建议把航油储存能力集中在配送中心，辐射范围内的支线机场的库容建设标准同步降低。如上优化整体库容配置的优点有两个方面：一是可以优化投资，提升整体经济性；二是西南地区特别是川西、贵州全境和渝东山区，受地理地貌影响，机场选址范围内的可建设危险化学品储罐的位置十分有限，航油储罐建设受到客观条件的制约。因此，形成配送中心与所辐射的支线机场库容联动机制，在提升配送中心库容和储油能力的同时，降低对应支线机场的库容标准，能够起到优化资源配置、降低运营成本的作用，是优化航油供应链，提升配送中心经济效益的有效路径。区域配送中心建设，使得由配送中心辐射的支线机场组成了一个小机场群，保障这一小机场群的航油供应，可以以整体库容、综合保供、优化配置的视角来思考，规范标准与时俱进，来支撑配送中心规划建设三点原则的实现，用创新来推动变革与发展。

综上所述，西南地区航油配送中心规划建设在仍快速发展的西南民航业将发挥积极作用，航油配送中心由其机场布局特点而需要遵循必要的原则规划建设，并且需要政策支持、规范迭代予以支撑。按照具备经济可行性建设航油配送中心，对保障支线机场航油供应、增强抗风险能力和优化国有资产配置意义重大。

（作者单位：航油西南公司）