



Nianzu WU

Mr. Wu Nianzu, born in August, 1948, is a senior engineer in construction of bridge and roads systems. Mr. Wu graduated from Shanghai Tongji University in 1977. Then he worked as the Deputy Director in Shanghai Road Administration Department. In 1997, he acted as the Director General of the Municipal Construction Administration Bureau of Shanghai City Government. From 1998 to 2003, he worked in the Shanghai Municipal Government as the Deputy Secretary General and the Director General of the Office of Shanghai Municipal Construction Committee. He came to Shanghai Airport Authority in March, 2003 as the Board Chairman. Currently, Mr. Wu Nianzu is the Chairman and President of Shanghai Airport Authority, the Commander-in-Chief of headquarter of Phase II Construction of Pudong International Airport, as well as the Director General of the Office of Shanghai Airports Administration Committee.

以建设航空枢纽为目标加快上海机场发展
——在国际民航组织亚太航空运输市场开放研讨会上的发言
上海机场（集团）有限公司董事长、总裁 吴念祖

女士们、先生们：上午好！

非常荣幸参加本次亚太地区航空运输市场开放研讨会，并感谢会议给我这个发言的机会。这次会议选择在航空运输迅速发展的亚洲城市——上海召开，我代表上海机场集团，对国内外与会代表光临上海，表示热烈的欢迎。

近年来，随着经济全球化、航空运输自由化和航空企业联盟化，世界各大型机场纷纷调整自身的战略定位，形成了新的中枢运营模式。中枢运营模式加强了机场之间的沟通与联系，为全球旅客和货主带来了更为多样化和更经济便捷的选择。下面，我结合上海航空枢纽建设的实践，谈谈我们的发展思路及在转型过程中所遇到的问题和解决的方法，与大家交流探讨。

一、中国经济的快速发展推动民航业进入高速发展时期

自 20 世纪 80 年代初中国改革开放以来，中国经济以年均 9.4 % 的速度增长，取得了举世瞩目的成绩。随着

世界制造业向中国的转移，以上海为核心的长江三角洲地区，以仅占全国 1%的面积和 6%的人口，创造了年均 10% 以上的增长率、占全国 20% 以上的国内生产总值、近 30% 的进出口总额、近 40% 的引进外资总额，成为我国经济发展速度最快、经济总量规模最大的区域。居长三角之首的上海，GDP 连续 13 年保持两位数增长。中国经济的快速发展以及长三角地区产业结构调整的不断加快，为上海机场发展创造了前所未有的机遇，上海机场迎来了高速发展时期。

1. 上海机场的客货运量实现突破性增长

据国际民航组织的最新统计，2004 年，我国航空公司定期航班完成的总周转量为 240.76 亿吨公里，比 2003 年增长了 36%，在全世界排名跃升至第 3 位。去年，上海机场的增速高于全国民航的平均增幅。旅客吞吐量占全国总量的 15%，货邮占 35%，其中国际客、货分别占全国总量的 40% 和 68%。

近十几年来，上海机场的发展是跳跃式的。从 1990 年到 2000 年十年间，上海航空旅客吞吐量增长了 1000 万人次，2001 年到 2003 年三年又增长了 1000 万人次，而 2004 年一年就增长了 1100 万人次，达到 3596 万人次。国际航班迁移到浦东机场以后，货邮吞吐量也大幅增长，两年就增长了 2.6 倍，2004 年，两场货邮（含行李）吞吐量达到

225 万吨，其中浦东机场的货邮吞吐量从 2003 年的世界第 17 位上升到去年的第 14 位。预计今年上海机场旅客吞吐量将达到 4200 万人次以上，货邮吞吐量将达到 270 万吨。

2. 上海机场的发展潜力巨大

今后二十年，我国经济仍将处于快速发展时期，长三角地区在全国的地位将更为重要。2004 年，长三角地区人均 GDP 超过了 4000 美元，步入中等收入国家和地区水平。从世界发达国家的发展经验看，当一个国家或地区人均 GDP 处于 3000 美元至 10000 美元时，正是国民经济进入活跃、加速发展的重要阶段，这对上海机场的发展将产生持续的推动作用。同时，我国还是一个民航发展刚刚起步的国家，目前的人均乘机频率还很低。去年我国的年人均乘机频率仅为 0.09 次/人，而美国年人均乘机频率为 2.28 次/人，是我们的 25 倍，我国的人口是美国的 4.6 倍。再考虑 2008 年北京奥运会和 2010 年上海世博会举办等契机，上海机场未来的增长潜力十分巨大。

二、创新理念，加快建设上海航空枢纽

中国民航和上海航空运输的高速发展，将上海机场推向世界繁忙机场的行列。此时摆在我们面前有两个战略性选择：**一是**继续现行的运营模式，巩固现有中国门户机场

的地位，凭借中国民航市场运量的自然增长而不断提升在世界的排名；**二是**进行战略转型，实行枢纽运营模式，为推动中国成为民航强国做出贡献。经过综合考虑，我们选择了建设航空枢纽这条未来发展之路。

上海机场确立建设航空枢纽的战略目标，是“超越上海”、“超越航空”的战略选择，主要基于以下两点考虑：**一是推动航空资源的优化配置。**上海机场的直接服务区是长三角地区，而通过两小时飞行半径，可以为我国 54% 的国土面积和 90% 的人口提供航空服务。2004 年，我国 133 个机场(不含港澳台)中，前 39 个机场占全国旅客吞吐量的 93.5 %。点对点的运营模式，使很多中小机场的发展空间受到制约。上海机场建设中枢航线网络，可以促进市场资源开发，提升整体发展水平。

二是增强上海城市的综合服务功能。上海机场不仅是上海的城市窗口，更是上海城市服务功能的重要体现。在上海确立的建设国际航运中心的目标中，航空枢纽是重要组成部分。只有建设一个强大的、有国际竞争力的上海航空枢纽，才能为长三角及整个中国的经济发展提供更好的航空客货运输服务。

正是由于航空枢纽建设对行业发展和区域经济发展的重要作用，上海航空枢纽建设工作得到了国家民航总局和

上海市人民政府的高度重视和有关各方的大力支持，上海航空枢纽建设已经成为一项国家战略。2003年，国家民航总局和上海市人民政府，联合国家有关联检部门、基地航空公司等单位，共同组建了“推进上海航空枢纽建设联合领导小组”，共同研究解决上海航空枢纽建设过程中的重要问题。领导小组拥有常设办公机制和定期联席会议制度。2004年，联合领导小组开展了《上海航空枢纽战略规划》研究和编制工作，并于去年11月正式批准实施该规划。

经过科学分析，《上海航空枢纽战略规划》明确了上海航空枢纽的功能定位，就是要建成为融本地集散功能、门户枢纽功能、国内中转功能和国际中转功能为一体的大型复合枢纽，力争经过若干年努力，构建完善的国内国际航线网络，成为连接世界各地与中国的空中门户，建成为亚太地区的核心枢纽，最终成为世界航空网络的重要节点。

《规划》确立了“三步走”的阶段目标：第一阶段：2005～2007年，准备和起步阶段，打好枢纽建设的基础，两场旅客运量达到4900万人次；第二阶段：2007～2010年，调整和提高阶段，基本建成上海航空枢纽，两场客运量达到8400万人次，货邮吞吐量达到410万吨左右；第三阶段：2010～2015年，成熟和扩展阶段，全面确立上

海航空枢纽地位，两场客运量达到 1 亿人次左右，旅客中转比例提高到 30%左右，货邮吞吐量超过 700 万吨。

三、适应枢纽要求，实现三个转变

上海航空枢纽建设对于我们是一项全新的挑战，特别是在当前中国经济和中国民航快速发展的形势下，时间紧、任务重。为加快建设进程，在“推进上海航空枢纽建设联合领导小组”的统一领导和协调下，上海机场集团、基地航空公司、海关、边防、检验检疫、空管、市政交通、城市规划等单位 and 部门，围绕枢纽建设的要求，去年以来相继采取了一系列举措，克服枢纽建设中的瓶颈和障碍。归纳起来，就是要实现“三个转变”：

1. 适应枢纽航线运营的要求，实现线型向网络型转变

枢纽航线网络既要形成一定的规模，更要有质量，形成航线间相互喂给的互动互通关系。为此，上海机场集团积极提供各项服务，协助国内外航空公司开辟航线、增加航班，拓展上海机场的航线覆盖广度。今年夏秋航季，共有 57 家境内外航空公司开航运营，上海机场通航国内外 167 个城市，国际航线延伸到 38 个国家的 87 个城市。另外，我们协助基地航空公司提高航班密度，积极构建以上海为核心中枢航线网络布局。为构建航班波，便捷旅客中转，

我们还对浦东机场一期的硬件设施进行了扩容改造。新航季，浦东机场平均每日航班起降达到 550 架次，形成了三个航班波雏形。

2. 适应枢纽地面运营要求，实现终端机场向枢纽机场转变

中枢航线网络的建设，对机场航班保障能力、高峰小时处理能力、中转转运效率以及进出集散等提出更高的要求。我们明确了以浦东为主建设中枢，最终成为包括四种中转模式在内的国际级复合型枢纽；虹桥机场以国内点对点运营为主、国内中转为辅。为此，我们加快了浦东机场二期工程建设，使基础设施建设适度超前，为航空枢纽打下坚实基础：一是抓紧航站楼建设。今年，浦东机场第二航站楼已开工建设，并将于 2008 年北京奥运会前投入使用。二是抓紧飞行区建设。今年 3 月，浦东机场第二跑道已正式建成，并投入运行，第三飞行区今年也将动工，争取 2008 年投入使用。三是抓紧货运区建设。2007 年年底初步建成空港物流园区，包括综合货站、海关监管仓库等航空货运综合地面服务设施和先进的电子信息平台。

3. 适应枢纽运营环境要求，实现国内标准向国际规范转变

枢纽运营要求机场的各项服务必须以国际大型枢纽的

行业标准作为自己的标准，不断提高服务水平和服务质量。因此，上海机场与各驻场单位密切配合，在创造与枢纽运营相协调的运营环境、制定方便旅客中转的查验流程和政策以及提供“人性化”服务等三方面，研究采取各种措施，尽量为旅客、货主和航空公司提供优质的服务。

在行业管制方面，国家民航总局给予了大力支持，逐步放松管制，为国内外航空公司根据市场资源自由编制航班组合，充分使用航权等创造更为宽松的环境。民航总局还放宽了门户机场的国内航空公司市场准入条件，并积极研究制定机场费收调整办法。

在联检监管方面，在确保有效监管的条件下，积极配合国际联检单位简化、便捷旅客中转查验流程，不断优化、完善与国际接轨的顺畅、便捷的联检政策环境。一年多来，查验单位增加了人力投入，为客户提供“5+2天”、全年无休的货物通关服务。

在规范服务方面，上海机场向荣获全球最佳机场看齐，根据全球机场旅客满意度测评标准，从旅客需求出发，系统化、科学性地提高管理质量。与基地航公司等驻场单位联手开展“文明在空港，满意在机场”的服务质量规范化管理活动。同时，我们考虑，在候机楼管理及地面服务等方面，将引进国际一流的专业性服务公司，加强合作，努力提升

上海机场的服务层次和服务水平。

上海航空枢纽建设是一项“超越上海”、“超越航空”的开创性工作，我们希望与国内外民航企业开展更多的合作，学习和借鉴国际国内的成功经验。最后，祝各位在上海生活愉快，并预祝本次会议获得成功！

二〇〇五年五月二十六日