国 际 民 用 航 空 组 织

# 工 作 文 件

ATConf/7-WP/37[1]
23/9/26

## 第七次世界范围航空运输会议
## （ATCONF/7）

**2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔**

**议程项目 2：　通过对基础设施、人力资本和伙伴关系的投资，促进航空增长和航空连通性**
**2.2：为民航基础设施的发展与现代化投资**

## 发展中国家专业性货运枢纽建设经验：中国鄂州花湖机场实践

（由中国提交）


### 执行摘要

本工作文件以中国鄂州花湖机场为案例，介绍专业性货运枢纽在全货机运行、货站和口岸监管、特货保障、数字基础设施及多式联运等方面的统筹建设做法。案例表明，发展中国家可根据货运市场需求和自身条件，统筹规划相关设施及运行保障能力，提升供应链韧性和贸易便利化水平，促进区域经济发展。

行动：

a) 请国际民航组织在现有职责和资源范围内，依托现有工作平台和信息交流渠道，促进成员国自愿分享专业性货运枢纽建设良好实践，为发展中国家开展相关项目提供参考；
b) 鼓励成员国在民航基础设施投资中，加强专业性货运枢纽项目准备，统筹实体与数字基础设施、监管与运行保障、多式联运及人员能力建设；
c) 鼓励具备条件的成员国、地区组织及相关行业主体加强合作，支持发展中国家专业性货运枢纽建设和能力提升；和
d) 注意到中国愿通过现有合作渠道分享鄂州花湖机场等专业性货运枢纽建设经验，并开展相关交流与合作。


| | |
|---|---|
| 战略目标： | 本工作文件涉及战略目标 — 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉，不让任何国家掉队和每次飞行都安全和安保。 |
| 财务影响： | 无 |

[1] 中文和英文版本由中国提供。

| | |
|---|---|
| 参考文件： | 大会 A39-23 号决议：《不让任何国家掉队（NCLB）举措》<br>国际民航组织 2026-2050 年战略计划 |

## 1. 引言

1.1 第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）议题 2.2 关注民航实体和数字基础设施的发展与现代化投资。国际民航组织《2026-2050 年战略计划》将“不让任何国家掉队”（NCLB）列为战略目标。对发展中国家而言，航空货运基础设施有助于增强供应链韧性、促进贸易便利化和区域经济发展。专业性货运枢纽建设需要在项目前期统筹全货机运行、货物处理、口岸监管、数字系统和地面集疏运等需求。

1.2 鄂州花湖机场作为专业性货运枢纽，被纳入国家和地方综合交通、现代流通及航空物流等规划。2025 年，机场完成货邮吞吐量 114.57 万吨，居中国机场第五位。其建设实践为统筹货运基础设施、运行保障和监管功能提供了参考。

## 2. 讨论：鄂州花湖机场专业性货运枢纽建设做法

### 2.1 统筹全货机运行保障设施

2.1.1 鄂州花湖机场建有 2 条长 3600 米、宽 45 米、间距 1900 米的 4E 级跑道和 4 条平行滑行道，跑滑系统货邮保障能力约 330 万吨。截至 2025 年拥有 135 个货机机位，可保障 B747-8 等大型货机运行。发展中国家可结合目标货机机型、货运量预期和地面保障流程，合理确定跑滑系统、货机机位和配套设施的规模与布局。

2.1.2 机场已实现双跑道夜间常态化运行，双跑道最大小时容量可达 60 架次，航空器地面滑行时间一般为 5 至 8 分钟，落地后最短约 3 分钟入位。机场配置集成塔台、监视雷达、多点定位、ADS-B 和仪表着陆等系统，并实现武汉进近与鄂州塔台间电子移交。跑滑系统、机坪、空管和消防救援等能力应统筹安排，满足夜间和高峰时段货机运行需要。

### 2.2 建设货站、口岸监管和特货保障体系

2.2.1 鄂州花湖机场南北两个货运区共建有 11 座货站，总建筑面积 92.9 万平方米，年设计货邮保障能力 405 万吨。其中，国内货站 2 座、设计保障能力 265 万吨；国际货站 9 座、设计保障能力 140 万吨，覆盖普货、快件和中转等业务。发展中国家可根据市场需求和成熟程度，分阶段建设冷链、危险品等专业货运设施。

2.2.2 机场实行 7×24 小时通关，开展机坪“直装直提”，并设置海关、边检、安检联合查验通道，指定监管场地货物平均通关时间由 4 小时缩短至 2 小时。机场还建有保税物流中心（B 型）及水果、冰鲜水产品、水生动物、肉类、植物种苗、药品等 6 类进境特殊商品指定监管场地。有关监管部门与机场运营主体应在项目前期共同设计货物流转和监管查验流程。

2.2.3 机场具备危险品、医药、鲜活易腐、活体动物及大件货物保障能力，可提供 1 至 9 类危险品

地面服务，机场已取得锂电池、医药、鲜活易腐和活体动物 4 项 IATA CEIV 认证。货站总体设计应同步考虑特货库区、检测设备及查验设施。

### 2.3 同步建设货运数字基础设施

2.3.1 机场建设空空中转和货运公共信息平台，联通机场、海关、航空公司、货代及货站，支持运单提交、货物状态追踪、中转信息共享，以及含锂电池等货物运输文件前置审核。相关备案系统实现鉴定报告“一次备案、多次复用”。A-CDM 协同决策系统支持航班和机位等资源统一调度。

2.3.2 机场配套建设采用 5 万余个传感点的跑道状态监测系统，以及外来物探测、基于 ADS-B 的航空器动态跟踪和 5G-AeroMACS 场面车辆监管等系统。货站采用无纸化货检和 3D 智能验板，单次验板时间由 60 至 120 秒缩短至约 20 秒，并探索无人货运牵引车应用。数字系统应与货站、监管设施及空侧运行同步规划。

### 2.4 通过多式联运和境内外节点延伸枢纽服务

2.4.1 鄂州花湖机场依托公路、铁路和港口条件，发展公空、铁空和水空等多式联运。2025 年，卡车航班完成货量 33.24 万吨，公空联运已成为航空货物集散的重要方式。

2.4.2 机场通过境内前置货站和海外仓、海外货站延伸服务。武汉光谷前置货站于 2023 年 3 月投运，库区面积 4300 平方米，2025 年完成货邮吞吐量 1120 吨；机场与物流企业合作在意大利米兰、阿联酋阿布扎比、越南河内及埃塞俄比亚亚的斯亚贝巴运营 4 个海外仓或海外货站。相关节点应结合货源分布和市场需求合理布局。

## 3. 对发展中国家的主要启示

3.1 加强前期论证，分阶段安排建设。综合考虑货运市场规模、货机运行需求、货物类型、监管要求和集疏运条件，合理配置货机位、货站和特货设施，预留扩展空间和必要接口。

3.2 统筹实体设施、监管功能和运行保障。在项目前期对跑滑系统、货运机坪、货站、监管查验、通信导航监视和地面集疏运进行整体论证，明确空间布局、建设规模和设施接口。

3.3 同步推进数字系统和多式联运。衔接机场运行、货站作业和监管信息系统，统筹公路、铁路和港口连接，按需设置境内前置货站及境外服务节点。

3.4 明确多主体责任，加强本地能力建设。政府、机场运营主体、物流企业及监管部门应明确投资建设、设施接口、运行管理和数据使用责任，并同步开展特货操作、监管查验、系统维护等人员培训，保障设施持续稳定运行。

## 4. 结论

4.1 鄂州花湖机场案例表明，专业性货运枢纽建设应围绕全货机运行、货物分拨和中转、口岸监管、特货保障以及地面集疏运等实际需要，在规划、投资和运营阶段对相关设施和保障能力进行系统论证和

整体安排。对发展中国家而言，应根据航空货运市场发展情况和自身建设运营条件，合理确定建设规模、功能配置和实施顺序，避免把货运设施简单作为旅客机场的附属功能处理。

4.2 围绕 NCLB 战略目标，在议题 2.2 框架下开展有针对性的经验分享和能力合作，有助于将发展中国家的航空货运基础设施需求转化为可实施、可持续的项目。

— 完 —