

# 海南自贸港进出岛航班加注保税航油政策实施



7月8日，财政部会同海关总署、税务总局、民航局联合发布通知，明确即日起实施海南自由贸易港进出岛航班加注保税航油政策。

通知指出，全岛封关运作前，允许进出海南岛国内航线航班在岛内国家正式对外开放航空口岸加注保税航油，对其加注的保税航油免征关税、增值税和消费税，自愿缴纳进口环节增值税的，可在报关时提出。

业内人士指出，开展保税航油业务后，每吨航油的成本将下降13%~15%左右。作为海南本土航空公司将“首当其冲”受益这一政策利好。受疫情有效防控影响，海航控股2021年上半年国内累计载客人数逾2300万，同比增长超84%。自贸港保税航油政策出台，将进一步促进海航控股释放航空运力，实现降本增效，提升营运业绩。同时政策也将吸引更多航空公司执飞海南，带来更多的人流、物流向海南集聚，拉动产业发展，推动自贸港建设。

据了解，保税航油是我国一项特殊的开放政策，是指国家为执飞国际航线的航空公司飞机提供免税油品供应。而此次《通知》明确规定，所有进出岛航班都可以加注保税油。这一举措突破了原先保税航油政策

的适用对象，所有进出海南岛的航班，无论是国际航班还是国内航班，均可加注。这对航空运输业来说，是一个重大利好。

航空公司是能源依赖型企业，航油成本是航空公司最主要的成本之一。有数据显示，航油成本已经成为决定航空公司运营成本高低的主要因素，占其运营成本的30%~40%。如果加注保税航油，则能够降低航油成本13%以上，每吨可为航空企业节约人民币600元左右。

业内人士分析指出，允许海南进出岛航班加注保税航油，叠加自由贸易港在民航领域的政策优势和税收优势，可进一步降低航空公司运营成本，助力航空运输业复工复产，提振民航业复苏信心。

据了解，为迎接暑运高峰期的到来，海航控股将航班量提升到近800班/天，可通达航点城市近100个，同时推出“自由飞”等多款特惠产品，提高出行性价比。

保税航油降价到具有国际比较优势，形成与国际接轨的自贸港航油价格体系，将让国内外航空公司，尤其是扎根海南的本土企业享受利好，也充分体现海南建设自由贸易港的改革决心和优惠政策。（综合）

# 全球航空业应对“碳排放”挑战

7月14日，欧盟委员会提出一揽子应对气候变化的提案，旨在确保到2030年欧盟温室气体净排放量与1990年的水平相比减少55%，并到2050年实现气候中和的目标。

国际航协（IATA）则表示“欧盟依靠税收来减少航空排放会适得其反”，不应采取税收等惩罚性措施来激励航空业变革，并提出航空脱碳需要采取多种措施，包括可持续的航空燃料（SAF）。与传统航空燃料相比，可持续航空燃料可减少80%的排放。但供应不足和价格高企使得航空公司对SAF的使用量极为有限；以市场为基础的排放管理措施，将有助于技术解决方案完全开发。

业界支持国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）作为一项针对所有国际航空的全球措施，称其可避免欧盟排放交易体系等国家或区域的管理措施的重复监管；通过“欧洲单一天空”（SES）计划实现欧洲空中交通管理现代化。通过SES计划对欧洲ATM进行现代化改造，可使欧洲的航空排放减少6%~10%；支持新技术，例如，推进电力和氢能。虽然电力或氢能在短期内部还不能对2030年欧盟的航空排放产生重大影响，但相关技术仍需得到支持。

另据外媒报道，全球众多航空制造商表示，政府的激励与协调对于实现欧盟新制定的可持续航空燃料（SAF）目标至关重要，燃料生态系统（而非技术）是关键。欧盟提议，到2025年初，欧盟机场的SAF份额需达到2%，2030年增加到5%，2040年增加到32%，2050年增加到63%。在各个阶段，欧盟还将对特定比例的合成燃料提出要求，从2030年的0.7%开始，到2050年上升到28%。虽然几家主要的商用发动机制造商已经在测试他们的动力装置与100%混合燃料的兼容性，但目前SAF的使用率仍然很低，只有百分之零点几。

参加本次会议的技术专家一致认为，为了达到欧盟的目标，加大使用SAF的力度，需要政治与技术能力的结合。罗罗公司首席技术官保罗·斯坦援引全球对新冠疫情的反应作为证据，证明这种结合是可实现的，并强调“目前的问题在于SAF的供应”。

新任的空客公司首席技术官萨宾

克劳克表示，实现SAF产能提升的目标需要激励，“这确实是我们必须采取的行动。”

作为推动生态系统向前发展的一部分，空客公司已启动了一个内部项目，研究如何将内部试飞与物流业务的SAF混合比例提高到50%。

波音公司认为，有必要确保100%SAF与传统燃料一样安全。而实现这一目标的关键是加速规模生产，这将涉及多种因素，包括鼓励SAF与传统喷气式飞机燃料的竞争，获得资本以发展生产能力，以及稳定且可预测的政府政策以降低风险等措施。

通用电气航空公司首席工程师克里斯·洛伦斯认为，需要出台支持激励措施来促进协调该行业。

作为通用电气航空在CFM国际合

里兰卡航空和斐济航空等航司在2020年就加入CORSIA计划；全日空航空公司和新加坡航空分别在今年4月和5月宣布了加入CORSIA，致力于在整个运营过程中实现脱碳和环境可持续性。

开发并使用SAF是民航业减少碳排放的主线之一。近年来，亚太地区的几家航空公司一直在使用SAF进行示范飞行，以测试各种燃料来源和技术，日本航空和全日空都在今年6月使用生物燃料混合物进行了大量的国内示范飞行；大韩航空已与现代石油达成相关协议，旨在推进SAF的制造和使用。

推出旅客自愿性碳补偿计划也是航空业重要的环保举措。许多航空公司已经在不同程度上提供了这一补偿计划，在今年6月，新加坡航空公司为所有客户推出碳中和志愿计划，新航和酷航的



资企业的合作伙伴，法国赛峰集团负责研究与技术的高级执行副总裁埃里克·达尔比斯表示，除了正在研究“与这些新燃料”配套的组件的生命周期等方面外，航空业还将继续对氢作为长期可持续燃料补充潜力进行调查研究。

在亚太地区，越来越多的航司致力于实现2050年净零碳排放的目标。国泰航空、澳洲航空、马来西亚航空、斯

所有客户都可以在航班起飞前或抵达后的任意时间通过各自的航空公司微网站来抵消其碳排放。

据《国际航空运输》报道。当前，我国虽未完全加入CORSIA，但为实现2030年“碳达峰”，2060年“碳中和”目标，仍应发挥政府在国家碳减排计划中领航者的角色，建立健全行业节能减排政策标准体系。

一是建立健全有关民航空气质量监控的标准体系，制定并完善有关航空器碳排放标准、航空替代燃料审定标准等行业相关标准；建立航空运输企业能耗及排放监测、报告、核查标准与规范，为航空运输业能参与碳排放权交易市场中提供有力支撑。

二是逐步完善航空运输业节能减排相关数据治理，完善符合绿色高质量发展要求的统计指标体系，制定关键减排指标的目录清单，并逐步完善低碳航空运输发展的信息公开机制，定期发布蓝皮书，有效推动航空运输行业绿色发展。

三是建立并逐步完善激励约束航空运输碳排放管理机制，以进一步推动行业结构转型升级、客货运输信息资源的匹配，充分调动各方信息资源，优化机型运力投放，将市场失灵所引发的航空

运输燃料消耗及排放概率减少至最低程度，减少民航运输对环境的负外部性。

四是加大对SAF等新能源的研究投入，整合研发资源，鼓励产学研用合作，促进技术沟通与交流，提高新能源研发技术水平，对技术领先的航空能源企业给予一定财政奖励。（尤怀墨 吴佳茜）

# 国内大型机场上半年业绩出炉

丁一琦

7月14日，深圳机场发布2021年半年度业绩预告。报告显示2021年上半年，深圳机场归属于上市公司股东的净利润为盈利7530~9780万元，比上年同期增长149.76%~164.63%；扣除非经常性损益后的净利润盈利5830~7570万元，比上年同期增长141.68%~154.12%。

今年一季度深圳机场即已实现盈利，期间净利润达4996.57万元。与深圳机场类似，厦门空港在一季度也实现了扭亏为盈的不错业绩，预计上半年的整体业绩也将取得不错的成绩。

与此同时，长期作为国内机场明星枢纽的北上广三地，机场整体却持续面临疫情下巨大的压力，巨额的亏损下的改革求变，也悄悄在这些“明星机场”上演。

## 深圳机场：扭亏为盈

在业绩预告中，深圳机场将成绩总结为：随着国内疫情得到有效控制，公司旅客吞吐量、货邮吞吐量和航空器起降架次迅速回升，营业收入同比大幅增长。但其实，如果考虑到“原地过年”以及广东在5月下旬所暴发的本土疫情对机场运行的冲击，其实这个“扭亏为盈”的成绩实属不易。

5月，深圳机场的旅客吞吐量环比大幅下降、并同比转负。6月的旅客吞吐量更是环比下降六成之多，较上年同期也下滑约46%。另外，深圳机场当月起降架次也由5月份的2.91万架次，降低至1.75万架次，环比下降约四成，同比降幅近36%。

长期以来，相较于北上广机场，深圳机场客运构成的一大特点就是境内航线占据绝对主力。虽然随着国家对深圳国际航空枢纽定位确立，以及深圳市大力对国际航线拓展的政策支持和补贴，国际客运量有了长足的进步，但在整体业务上，国际客流与北上广机场还是有明显差距。

而如今，这一曾经的发展短板，反倒在疫情下成为深圳机场能够迅速恢复以及取得盈利的重要因素。与北上广机场业绩大量依托免税业务租金等非航收入不同，免税业务在深圳机场的收入构成中仅占极小的份额，因此国际客运大幅下降对机场业绩的冲

击并不如北上广显著。再加之深圳强大的产业经济，以商务客源为主的旅客构成以及强劲的商旅出行需求，也为深圳机场提供了较为稳定的客运保障。较轻的历史包袱以及较为灵活的运营特点，确实为深圳机场在疫情的特殊环境之下，具备了有效应对变化的客观条件。

这一系列的要素，也直接反映在深圳机场在资本市场的表现。今年上半年，受疫情影响，机场上市公司整体承压，航空机场指数年内更是整体下跌12%。而具体观察个股表现，除了厦门空港取得微涨0.84%的成绩外，深圳机场为剩余个股中下跌最小，今年以来指下跌了5.26%。反观白云机场以及上海机场，年内的跌幅则高达25%以及40%。考虑到疫情的航空业，尤其是国际旅客运输的冲击仍将长期持续，深圳机场疫情管控下，在客运构成的优势仍将持续。

目前，面对暑运高峰的来临，深圳机场的航线、航班运行均已稳步恢

复。机场航班架次、客流量节节攀升。7月11日单日进出港客流突破10万人次，单日航班量超过900架次。

## 上海机场：整合突围

这半年里，与深圳机场形成鲜明对比的是曾经的“行业明星”上海机场的突然失速。比起经营业绩的持续低迷，更让人唏嘘的则是这位资本市场的宠儿，在过往6个月的急速下跌。目前来看，即使上海机场布局虹桥、浦东两大枢纽的改革大招，仍未能挽救股价的低迷。

作为化解目前困境的重要举措，6月10日，上海机场发布重大资产重组停牌公告，筹划以发行股份购买资产方式购买上海机场集团持有的虹桥公司100%股权、机场物流公司100%股权以及上海浦东国际机场第四跑道相关资产。

这一系列的整合，促使上海两大机场解决了长期的同业竞争难题，也加强了共同应对风险的能力。可以说，

如果不是因为疫情，很难能够看到国内机场之间如此重大的重组计划。

回顾这半年的各大机场表现，既有深圳机场在本土疫情冲击后仍能取得盈利的惊喜，也有目睹曾经的明星上海机场经营业绩急转直下的无奈。两者的不同境遇，也反映出半年以来国内机场复杂的经营环境和求变的经营策略。在可预见的未来，外部环境仍将持续对国内大型机场带来很多不确定的影响。国内机场客运量的座次，仍有可能因疫情的管控而变化。

不久前，成都天府机场投入运营。据了解，成都天府国际机场是国家“十三五”期间规划建设的最小民用运输机场项目，本期建设“两纵一横”3条跑道、71万平方米的航站楼以及相应配套设施，可满足年旅客吞吐量6000万人次、货邮吞吐量130万吨的需求。

如何在疫情下寻找到适合自身发展的模式，沪深机场这半年的经验与教训，或许能给更多的同类型机场一

点启示。如何在外部环境变化中，找到大型机场商业模式的新路径，或许将是这次疫情给所有经营者带来的最大挑战。

## 短期：国际旅行恢复尚需时日

作为国家交通门户，浦东机场自开航伊始，一直就以倚重国际航线作为自身的一大特点。而国际航线又恰是这场疫情冲击最为严重的领域。这样的外部环境，在短期好直接砍断了上海机场营收的一条“胳膊”。

与国际上同类型的香港国际机场、新加坡樟宜机场类似，纵使管理方千方百计来维持经营，国际旅客吞吐量的巨额萎缩，无疑对此类国际客运为主的机场带来根本性的冲击。相较于广深机场，上海机场的复苏的确存在，但幅度与复苏的后劲远不及前两者突出。

根据浦东机场发布的预测，2021年力求实现飞机起降43.8万架次，旅客吞吐量4200万人次。而这一预期指标仅仅相当于浦东机场10年前的水平。因此，对于上海机场而言，经营的困境可谓不言而喻。

而且，影响更为深远的是国际旅行复苏的不确定性与长期性。当前，疫情仍是影响行业恢复发展的最大不确定性因素，境外疫情形势依然严峻复杂，本土疫情零星散发，未来很长一段时间内，“外防输入、内防反弹、人物同防”的压力仍将很大。

据国际航协预测，到2024年国际航空运输量才能恢复到疫情以前的水平，全球航空市场受疫情影响将深刻改变，疫情对机场传统流量经济结构也产生了巨大影响，对于上海机场而言，疫情的长期性与不确定性的确使得公司的经营压力进一步加大。

从国内角度来看，从广州开始新建供入境人员隔离使用的“健康驿站”到民航局近期表态将严控对高风险地区国际航班总量，种种迹象表明，国内的防疫管控措施正在出现“长期化”的特点。根据外媒报道，目前的旅客隔离限制措施很可能仍将持续一年之久。

## 长期：免税红利难以为继

比起短期的国际旅行恢复的不确定性，对上海机场而言，更严重的冲

击则是“曾经的利润中心”免税业务模式的根本变化。根据上海机场董事长在业绩说明会的表述，“上海机场此前的免税红利难以为继。”

回顾上海机场营收以及利润持续高涨的一个重要因素就是坐拥巨大的免税店平台红利。这一模式始于2018年9月，上海机场与日上上海签订《上海浦东国际机场免税店项目经营权转让合同》，预计在7年内累计为上海机场带来410亿元的保底销售提成。免税收入也实实在过去数年间成为上海机场的重要资金来源，也同时极大刺激了资本市场对其发展的信心。公开数据显示，2017~2019年，日上免税公司向上海机场支付的免税店租金分别为25.55亿元、36.81亿元和52.1亿元，占2017~2019年营业收入比重分别为23.3%、39.53%和47.6%。

而随着疫情的冲击，国际客流的骤减，让这份合同的基础客观条件发生了巨大的变化。于是今年的1月29日，双方公布了一份《补充协议》，调整了原有的合作模式。在新的协议中，上海机场的免税收入仅与国际客流量挂钩，考虑到目前国际客流的持续不确定性，这无疑直接动摇了免税收入的保底根基。

其实，免税业务对上海机场的冲击也不仅仅源于疫情。这一传统非航收入的竞争优势早在疫情前就已经出现相应的隐忧。随着海南自贸区政策的持续松绑，个人离岛免税额度的持续提升，近年来，多家免税主体纷纷在海南立足，海南的离岛免税业务的火爆，其实对于传统北上广机场免税店也带来了不小的冲击。这种竞争格局的日益加剧，即使没有疫情的影响，机场免税模式的优势其实也是在日益减小。上海机场在去年年报也提及，受海南离岛免税、市内免税店以及跨境电商及进口关税持续下降等多重因素影响，机场口岸免税消费的购买力已经发生变化。

目前，上海机场所面临的免税租金收入骤减，也并非个例。随着白云机场免税协议的到期，很可能未来我们还会看到更多机场免税合作模式的调整。这次的疫情下，如何反思这一传统的机场非航收入？如何开创新的利润增长点，或许也将会是此类国有大型机场应该思考的问题。

