

河北省交通运输厅

是否同意公开:是

办理结果:A

冀交承办铁航(2024)第 66 号

对河北省十四届人民代表大会 第二次会议第 1650 号建议的答复

王阅春:

您提出的“关于构建省内‘1小时空中巴士’增强省会辐射带动力提升石家庄城市首位度的建议”收悉,经认真研究,现答复如下:

一、石家庄机场航线网络布局基本情况

近年来,在省委、省政府的高度关注下,在民航局的大力支持下,石家庄机场发展持续稳中求进、稳中向好,航线网络不断优化,服务品质不断提升,为河北经济社会发展构筑了方便快捷的“空中桥梁”。目前,石家庄机场国内航线基本覆盖全国省会城市、经济发达城市和重点旅游城市,至上海、成都、广州、杭州等 17 个国内重点城市航班每天达到 5 班及以上;国际航线逐步由日韩、东南亚向中亚、欧洲拓展,开通运营 5 条国际客运航线及 4 条国际货运航线。省内航线逐步加密,在开通石家庄至省内支线机场点对点直飞航线的基础上,增开以石家庄为经停点,省内支线机场连接国内其他城市的航班航线,不断增强省内支线机场航线网络通畅性,与

石家庄机场间逐步搭建起便捷的“空中通道”。省内支线机场地区旅客通过石家庄机场中转可通达国内 70 个以上城市,石家庄机场在京津冀机场群中区域航空枢纽作用逐步显现,石家庄作为省会城市的辐射带动力明显增强。

二、构建省内“1 小时空中巴士”可行性分析

目前,石家庄至张家口日航班量最高 3 班,至秦皇岛最高 3 班,至承德最高 2 班。我省现行补贴政策中包含对省内航线的补贴,并且省内航线的补贴标准还要高于省外航线,但受机场客流量、航空公司运力、其他交通出行方式冲击、航线补贴资金总量等因素制约,构建省内“1 小时空中巴士”,实现省内空中交通“公交化”存在一定困难,需要充分考虑实际市场需求、现场运行等多方因素,合理制定补贴政策,逐步优化全省航线网络布局。

一是省内航空出行不具备优势。与内蒙、云南等省份相比,河北省内城市之间距离较近(河北省内相距最远城市距离约 700 公里),随着河北省高铁、公路等地面交通方式持续完善,省内城市间 6 小时内均可通达。由于地面交通自由度大,出行方便且成本偏低,航空出行已不具竞争优势。

二是省内航线产投比较差。省内航线起降距离短、票价水平低、且旅客流量有限,若省内航线实现每天不少于 5 个班次的“公交化”、“环石飞”运行,需要较大额度资金补贴才能维持正常运营,整体产投比较差。如石家庄=唐山航线,2023 年度平均折扣仅为 1.3 折,客座率仅有 36%;石家庄=承德航线,2023 年度平均折扣仅为 2 折,客座率不足 60%。

三是航空公司运力紧缺。在全国民航发展新格局下,各航空公司运力均向枢纽机场集中,经与河北航空公司沟通,目前河北航空公司仅有 27 架运力投产,仍存在 4 架运力缺口,重点航线资源

尚且不能充分利用,无法安排3—5架飞机专班执飞省内航线。

三、下步工作安排

我们将积极推动以石家庄为中心,织密省内“空中”交通网,增强省会辐射带动力,提升石家庄城市首位度。

一是积极构建“干支通,全网联”航空运输服务网络。积极向民航局争取石家庄机场“干支通,全网联”航空运输服务网络试点,构建干支互联互通的高质量航空运输网络,普及通程航班服务,为加快形成以石家庄为中心、连接省内、辐射国内、连通世界的综合交通枢纽提供有力支撑。

二是加大资金政策支持。优化新开或加密省内航线补贴标准,沟通协调河北航、春秋航等基地航空公司,稳定现有航班航线运营,加密石家庄往返省内支线机场点对点航班航线,新开省内各机场经停石家庄至国内其他城市航班航线,进一步优化全省航线网络布局。

三是加强市场营销推广。统筹省内各地机场资源,加强干支机场协调联动,丰富航空产品,提升服务品质,利用各地营销渠道的多样化,加大市场宣传推广力度,提高机场形象和社会影响力。

感谢您对我省交通运输事业的关心和支持!

河北省交通运输厅

2024年4月24日

领导签发:王谷

联系人及电话:赵荣昌,0311—86908078。

抄送:省人大常委会代表工作委员会,省政府办公厅,石家庄市政府,张家口市政府,唐山市政府,秦皇岛市政府,承德市政府,省财政厅。