

核心提示

三亚国际旅游市场持续低迷！今年1月—5月，三亚接待境外入境游客数量同比下降24.86%，旅游外汇收入同比减少27.34%。

三亚的好水果卖到省外“叫好不叫座”，一则物流耗损太高，达到了15%—25%，二则陆运长途跋涉卖相不好，矛头在于物流体系不发达，空运较少。

今天，保税航油政策落户三亚：国内航空公司执飞三亚境外国际航班，免征进口关税和进口环节消费税，将降低9%的航油成本，境外航空公司则免征进口关税、进口环节增值税和进口环节消费税，将降低26%的航油成本。

飞行成本的降低，将有效促进鹿城境外旅游、物流及航空港发展。

但如何让保税航油政策落地生花，更好发挥叠加效应，三亚还有很长的路要走。

保税航油政策落地三亚，凤凰机场迎来机遇，也面临挑战。本报记者 武威 摄



给三亚带来什么 降飞行成本 拉国际旅游 促物流发展

航空对三亚旅游的意义不言而喻。三亚航空游客量高速增长态势，但三亚国际、洲际航班增长却长期处于停滞甚至负增长状态。

保税航油政策为三亚持续低迷的国际旅游市场注入一剂强心针，同时也将为三亚进一步发展物流产业，进而为探索打造自由综合保税贸易港提供了契机。

降低国际航班燃油成本

莫斯科飞三亚将减燃油成本7万元
2016年有望降低航区成本4亿元

海南航空市场销售部总经理胡逸凡曾给记者算过一笔账：鉴于国内外航空煤油每吨1000元左右的差价，执飞三亚——莫斯科航线需要11个小时，按照5.5吨/小时的燃油量计算，平均单班次燃油量将达到60.5吨，航油保税后，每架次可节约运行成本约7万元。

实际上，三亚在与执飞过鹿城航班的香港航空、港龙航空、北风航空、蒙古航空、中华航空、洲际航空、奥伦堡航空等10多家国际航空公司座谈交流后，听到最多的就是希望降低飞机燃油成本。

帮企业“解渴”，对三亚旅游，尤其是境外旅游而言，是必须之举，没有机会就没有机会。

三亚是知名的长线距离海岛度假目的地，外航增加航班和旅游公司在鹿城建立旅行目的地的意愿弱，飞行成本拉高旅游报价是主因之一。而民用航空成本高，主要是占航空运营成本40%的燃油成本过高。

对症下药，三亚有了思路：用保税航油的政策杠杆，直接降低航企的飞行成本！到2016年，此举有望为航区降低三四亿元的运营成本。

“我们很多旅行公司的合作伙伴听到这个好消息后，都很振奋。”俄罗斯UT航空公司代表瓦希里表示，公司今年秋冬航季将每周增加一班从莫斯科直航三亚的航班，执飞机型也有望从目前的波音777换成波音737。

三亚市副市长周高明表示，保税航油政策促进国际航空旅游市场对三亚的关注，原有的俄罗斯、韩国、台湾等地区对三亚的需求有望迅速提升；有利于三亚空港口岸开辟国际航线，加快建立国际航线网络，促进三亚航空经济和外向型经济发展。

唤醒低迷的国际旅游市场

今年外航航班有望增长100%
2016年航空入境旅客将增1000%

“十一五”期间，三亚航空旅游客量高速增长态势，年均复合增长率在20%以上；“十二五”期间，有望保持超过10%的复合增长率。而与之相对应的，则是三亚国际、洲际航班增长却长期处于停滞甚至负增长状态。

一组数字让人心焦：以2013年为例，执飞三亚的国外航空公司有固定航班或长期包机的仅为10家，其余均为无固定航班的临时包机，飞行量少；固定航班外航客户仅局限于俄罗斯、哈萨克斯坦、泰国、蒙古、韩国、台湾、香港等少数国家与地区；原计划执飞三亚的英航、德航、新加坡航等暂无航班计划。

再过4天，就是三亚凤凰国际机场（下称“凤凰机场”）迎来通航20周年的日子。保税航油政策此时实施，无疑是最好的礼物。

礼物的核心，是掌握在海南太平洋石油实业股份有限公司手中三亚保税油库阀门出油口的那枚按钮，在该公司院子里矗立的2个库容6000立方米的保税油库，接下来每年将给凤凰机场输送数万吨的保税航油。

三亚保税航油政策

“落地”还盼“生花”

■ 本报记者 黄媛艳 通讯员 李鹏程 周加卿

“路障”何在 20年机场没大变 三亚需更懂老外

政策再好，如果相关配套服务设施跟不上、终端旅游市场不成熟，保税航油政策的效果也会大打折扣。

1994年正式通航，凤凰机场年客流量仅有25.6万人次，它怎么也想不到，不到20年的时间，年客流量达到1400万人次，综合保障能力的提升远不能满足发展的需要，目前凤凰机场只有一条跑道，停机坪也不够用，在一定程度上制约了国际航班新增。

高高兴兴邀请英国好友前来度假，三亚市民黄伟却遭遇尴尬事：朋友呆了2天后就离开，在三亚不知道玩什么。“外国人对市场的需求是什么，我们需进一步弄清楚，除了传统的看海赏绿，还需更多各具特色的旅游产品。”

香港中国旅游协会副秘书长刘国恩说，也有很多人反映三亚抱团游价格贵。三亚旅游真的贵吗？其实，记者通过对机票价格后发现，三亚飞香港单程只需780元，香港飞赴巴厘岛却需要3666元，飞赴新加坡需要1564元，飞赴越南也需要1105元。

机票报价虽不高，但三亚游在香港人看来报价却并不低。这主要是由于香港居民喜欢半自由行，泰国、印尼等东南亚国家的港澳市场较为成熟，其旅行社报出的线路，往往是“酒店+机票”价格，整体报价低；而海南的港澳市场正处于培育期，旅行社所提供的产品往往是“一站全包”，涵盖住宿、餐饮、景区、交通费等，整体报价高出许多。

发力点何在 研究老外旅游喜好 扩建凤凰机场

制图/许丽

“前辈”的成绩给三亚带来信心

深圳宝安国际机场



重庆江北机场



利用政策优势何在 三亚可打政策组合拳

航油保税政策早已在北京、天津、广州、江苏、浙江、厦门、青岛、深圳、上海等12个城市的13个机场实行，三亚是个“后来者”，该如何发挥后发优势用好这项利好政策？鹿城打出政策“组合拳”。

落地免签和26国免签政策

有底气与泰土争抢俄游客

三亚从琼岛享受的一系列优惠政策中寻找机遇，其中落地免签和26国免签政策就值得关注。

“海南休闲度假资源一流，又有便利的免签证政策，使得海南能够与土耳其、泰国等俄罗斯游客最热衷的旅游目的地展开竞争。”拥有多年开拓俄罗斯市场份额经验的海南辰达国旅董事长翟宁说，俄罗斯游客喜欢到入境免签的国家度假，海南因此获得偏爱。

据统计，10年来，我省增加的入境外国人几乎全部来自免签团，免签证已经成为外国人来海南的主渠道。这也成为三亚与其他实施航油保税政策城市相比的优势所在。

说到典型优势，三亚其实一点也不为过。

与我国其他可办理落地签证的省

到达不便，这些便捷的入境签证措施就无法发挥作用。因而，航权和航路开放就犹如串项链的丝线，吸引境外航空公司进驻美兰和凤凰两个机场开辟国际航线，将如珍珠般的系列优惠政策串起。在此基础上，保税航油政策犹如一个扣子，以实实在在的优惠刺激国际航线的开辟，彻底将丝线两端接合，形成三亚市场无可比拟的优势。好的政策效应相叠加，三亚犹如一串璀璨的珍珠项链，登上国际市场大舞台。

航权和航路开放

一趟东南亚航班省下12.3万元

一趟航班就可节约12.3万元的综合成本，这是“三亚——新加坡航线”的故事，其中的改变，仅仅是因为航路开放。

以往，往返东南亚的国际航班必须绕道香港或者南宁，往返日韩和欧洲的飞行也缺少便捷的国际航线，造成航线绕行大、航程长、耗时多、成本高。海南岛上空开辟一条南下通道，对接南海和北部湾上空的国际航路，调整航路后，该航线来回航程由6311公里缩短至4087公里，可节省航油6436公斤，综合成本减少12.3万元。

“让飞机飞起来就是成功。”这是台湾中华航空负责人常念叨的一句话。简单理解，就是哪里开放航权，哪里的航运市场就发达，就能带动旅游业及相关产业的发展。

随着2001年南中国海地区航路管

制权全面移交给三亚，我国实现了对南中国海的航空管制权，在“国际民航班组三亚责任区”管理的28万多平方公里南中国海空域中，三亚正处于东南亚区域航线中心，每天飞越的国际航班达数百架次。同时，海南拥有第三、四、五航权开放政策，享有国际航班中途分程权，空域的有效放开，为三亚吸引大量国际航班。

三亚市海防与口岸办公室主任左正和表示，无论是落地签证还是26国免签政策，如果缺少国际航线，外国游客

今年已是张霞到三亚凤凰边检站工作的第12个年头，作为6岁孩子的母亲，每当和他人聊起孩子自理能力强时，她总有一股说不出的愧疚。“通宵干活是家常便饭。”每天6:30准时出操，随着三亚夜航量的增加，一晚4个航班是常态，每个航次200多名旅客的检验，往往需要“报销”掉她整晚的休息时间。

而她和同事们的付出，共同打造了三亚空港无可比拟的优势，港澳旅客15秒，境外游客不超过45秒即可通关，通过提前预申报、查验信息化等人性化的通关管理方式，三亚为境外旅客提供了便捷、舒适的通关体验。

更为重要的是，北京、上海、广州等地机场的快速发展，每天拥有巨大的航班量，新增航班计划对于这些机场而言，几乎很难再受理。

“北京首都机场高峰小时可到达86架次的容量标准，空域繁忙。凤凰机场目前每小时起降20架次，国际航班基数较小，随着凤凰机场保障水平的不断提高，该机场至少每小时可以起降33架次，有一定的余力接受新增的国际航班夜航的申请，将能保障越来越多的境外旅客飞赴三亚。”胡逸凡说。

“政策+航路+环境，旅游将成为一个产业。”省旅游协会秘书长王健生认为，航油保税政策降低旅游的成本，对三亚对接国际市场是一大利好，但需盘活政策的叠加效应。

王健生建议，三亚应用符合国际惯例的市场思维去研究境外旅游市场，站在消费者的视角，打造主题特色鲜明的多元化旅游目的地。强化责任意识，打造健康、诚信、安全、多元的旅游市场环境，充分调动当地人融入旅游的热情，建设与政策相配套的外围环境，并加强国际化旅游人才的培养。

借助航油保税政策，推进物流业的发展也为三亚所看重。三亚市政协经济科技委员会有关负责人表示，建设区域性物流基地和连通南亚的国际陆路物流基地，在三亚已是刻不容缓。三亚可考虑建设凤凰航空物流园区，主要以航空为主形态的鲜活海(水)产品物流、农副产品物流以及国际保税物流和免税商贸物流提供支撑。

对此，凤凰机场有关负责人表示，该机场下一步将开发中转货物的国际运输，利用三亚国际航班的优势，吸引更多的国内货物经三亚中转至国外地区，将三亚机场货运建设成为国际货运中转站。

同时，为应对航油保税政策实施后国际航班快速增长的情况，凤凰机场已经全面展开三期扩建的相关工程施工建设，包括新建航站楼、停机位等，工程竣工后，机场可满足2000万人次/年的保障能力。

(本报三亚6月26日电)



三亚保税油库2个巨大的保税仓十分显眼。本报记者 武威 摄