

海南机场： 加快建设自贸港运输机场群 扛起区域空港门户新担当

走进坐落于海口国兴大道的海南控股旗下海南机场办公楼，现代化大型企业的气息扑面而来。在企业打造的展示厅，特色文化墙和多项沉甸甸的荣誉，生动呈现了其不平凡的发展历程。点滴细节，折射出海南机场作为“自贸空港门户”不断展露出的新气象和生机。

对于海南这样的岛屿型省份，民航是最为便捷、重要的运输方式。机场作为自贸港建设空中门户，是支撑海南发展的重要力量。近日，记者走进海南机场，围绕这家上市企业如何做好做强主业、如何助力自贸港建设等话题，对话了海南机场股份党委书记、董事长杨小滨，倾听他们的发展故事。

□南国都市报记者汪慧

利用好“机场”流量 持续创新商业业态

记者：海南机场是海南市值最大的国企上市公司平台，近几年，在收归国有后，公司步入发展快车道，经营发展可以说是多点突破、蹄疾步稳。能否谈谈公司目前的业务重点及最新动态？

杨小滨：海南机场于2021年12月24日融入海南国资体系，是海南机场集团旗下核心上市公司。公司以机场主业为根本，以免税商业地产、物业酒店为两翼，以临空、资本为两大驱动引擎，构建“一本两翼双引擎”业态新格局，全面服务和融入海南自贸港建设发展。2023年底公司资产规模约558亿元，2023年度营收逾67亿元，员工逾1万人；2024年以品牌价值196亿元再次荣登“中国品牌500强榜单”。2024年上半年公司营业收入22.51亿元，实现归属于上市公司股东的净利润2.89亿元。

记者：近年来，海南机场依托机场和核心物业等优势资源，商业布局方面的动作备受关注。未来将如何做好相关业务的深耕？

杨小滨：海南机场的商业布局主要包括两类：免税商业和有税商业。免税商业方面，离岛免税已经成为海南的一块“金字招牌”。作为海南离岛免税业务的重要参与者，海南机场主要通过参股投资和提供场地租赁两种方式与免税运营商开展合作。比如岛内机场免税店，我们以参股的形式与中免共同投资了海口美兰机场免税店、三亚凤凰机场免税店；我们通过提供场地租赁合作的免税店有中免日月广场免税店和海控全球精品免税城。

除此之外，岛内机场和日月广场等还为各家免税运营商提供了免税提

货点的服务。以凤凰机场为例，2023年9月二期“法式花园”开业，免税面积从1800㎡扩充至6000㎡左右。入驻国际品牌超过300个，为顾客带来了全新的购物体验。同时，正在建设的凤凰机场T3航站楼，自建设之初，我们就配合控股股东海南机场集团联合专业机构，提前规划免税商业布局，最大化发挥航站楼的商业价值。目前已规划了7300㎡的免税业态，努力把T3航站楼打造为业态丰富、品牌集聚、特色鲜明的离岛免税商业聚集地。

除了免税业务，我们还借助机场独有优势，打造高质量有税商业。比如日月广场正在开展2.0升级改造。下一步，我们还会积极构建海南机场大会员平台，争取通过会员运营把机场“流量”更多地转化为“收益”。

成功解除分红限制 提升投资者获得感

记者：今年8月海南机场披露了《2024年度“提质增效重回报”行动方案》，能否为我们解读一下方案内容？

杨小滨：今年3月22日，上交所发出倡议，呼吁沪市公司积极开展“提质增效重回报”专项行动。海南机场

发布这个《行动方案》。《行动方案》所涉工作举措很多，将进一步坚定我们的方向，即不仅要练好“经营质量提升、发展新质生产力、坚持规范运作”等内功，也要修好“增强投资者回报、加强投资者沟通”等外功。

特别是在增强投资者回报方面，近日公司召开股东大会审议通过了修订《公司章程》的议案，成功解除了分红限制。在保证业务发展合理需求的前提下，公司未来将兼顾现金分红的连续性和稳定性，提升投资者的获得感。

推进机场群建设 做海南自贸港建设排头兵

记者：海南机场在自贸港建设中扮演着怎样的角色？未来将如何深度参与自贸港建设？

杨小滨：海南机场始终坚持做海南自贸港建设的排头兵，未来将以更大力度融入自贸港建设，扛起区域空港门户新担当。

我们主要围绕着两个方面来开展相关布局。首先是加快建设枢纽机场，开拓境外航线。目前正在积极推进三亚凤凰机场枢纽机场建设。目前海南至新加坡航班每周17班、海南至香港每周33班，已经形成连接国际枢纽的快线，比如欧美航空枢纽，我们已经开通海南⇌伦敦航线等。海南的国际航线同比去年同期增加了165%。

其次就是机场群的建设。海南是一个岛屿型省份，每年通过航空运输进出岛的旅客占比约80%。我们计划在2035年左右建成5座运输机场，这样基本上就能建成“一主一次，两支

一货运”的自贸港运输机场群。

记者：能否详细解读一下“一主一次，两支一货运”的自贸港运输机场群？

杨小滨：所谓“一主”，指的就是海口美兰国际机场，定位为全省主区域枢纽机场，正锚定打造成为面向太平洋、印度洋的航空区域门户枢纽。“一次”就是三亚凤凰国际机场，定位为次区域枢纽机场。“两支”，指的是琼海博鳌机场、儋州机场。“一货运”是指东方机场，将打造成为货运机场。

当下，正在建设的是凤凰机场三期和博鳌机场三期的改扩建项目，去年11月两个项目同时开工，力争2025年底建成。到时凤凰机场、博鳌机场将分别具备年旅客吞吐量3000万人次和300万人次的保障能力。从远期来看，到2035年，岛内机场将具备旅客年吞吐量1.1亿人次、货邮吞吐量100万吨的保障能力。

记者：海南机场提出构建“港产城”

一体化经营模式，能谈谈吗？

杨小滨：“港产城”模式更多的是指临空产业，主要围绕机场人流加物流的天然优势，打造差异化发展模式。美兰机场临空产业，规划将其打造成为海南自贸港飞机维修、低空经济、航空物流、科技研发、临空高端制造的港产融合示范区。凤凰机场临空产业，将打造成为跨境贸易、商贸会展、免税消费等新兴服务业态的一个示范区。博鳌机场临空产业力争打造成为依托博鳌论坛会展经济以及通航产业为主的一站式服务基地。

为加快封关项目建设，凤凰机场增加了两条安检通道；博鳌机场增加了1条值机通道和两条安检通道，还引入了最新的安检CT机和自助回筐系统。同时，还将通过“单一窗口”等系统平台和信用监管，大幅度提升机场保障能力和“二线口岸”通关便利性，在提升效率的同时进一步提高安全性。



三亚凤凰国际机场三期改扩建项目



海南中心项目



日月广场



三亚凤凰机场(图片均由海南机场提供)