

# 白雲機場去年旅客吞吐量全球第一

## 打破亞特蘭大機場 20 年來排名全球第一的局面

去年，廣州白雲國際機場（簡稱“白雲機場”）的旅客吞吐量達到 4376.8 萬人次，較亞特蘭大機場多 80 多萬人次，不僅打破了亞特蘭大機場長達 20 年來排名全球第一的局面，也意味著廣州在建設國際航空樞紐中，國內國際雙循環的具體成效初顯，廣州的經濟發展韌性凸顯。

### 旅客吞吐量較亞特蘭大機場多 80 多萬人次

根據中國民航局公布國內機場的相關數據顯示，廣州白雲國際機場 2020 年旅客吞吐量 4376.8 萬人次，問鼎全球第一，成為最繁忙的機場。在上週末，亞特蘭大機場發布數據顯示，2020 年旅客吞吐量為 4291.8 萬人次，同比下降 61.17%，較白雲機場少 80 多萬人次。根據 2019 年度全球客運前 20 名機場官網公布的數據，就 2020 年機場旅客吞吐量表現，廣州白雲國際機場的旅客吞吐量目前高過世界範圍內其他機場。在全球爆發疫情的特殊情況下，廣州白雲國際機場 2020 年旅客吞吐量在全球機場排名第一。

此次白雲機場問鼎全球第一，不僅打破了亞特蘭大機場長達 20 年來排名全球第一的局面，也意味著廣州在建設國際航空樞紐中，國內國際雙循環的具體成效初顯，廣州的經濟發展韌性凸顯。

外界分析，一方面應看到積極因素，即廣州的機遇及廣州經濟恢復的良好態勢，另一方面則應看到因為疫情使世界航空業受到嚴重影響，造成海外空運市場萎縮。對此，白雲機場的新聞發言人威耀明看到，世界航空行業的格局正在發生變化，這對於白雲機場來說是機會，也是新挑戰。

每天早上六點到八點，是廣州白雲國際機場的客流早高峰，儘管是在傳統客淡淡季的 1 月，安檢口仍然人流熙攘又井然有序，“易安檢”“一證通關”讓旅客安檢更快更便捷……

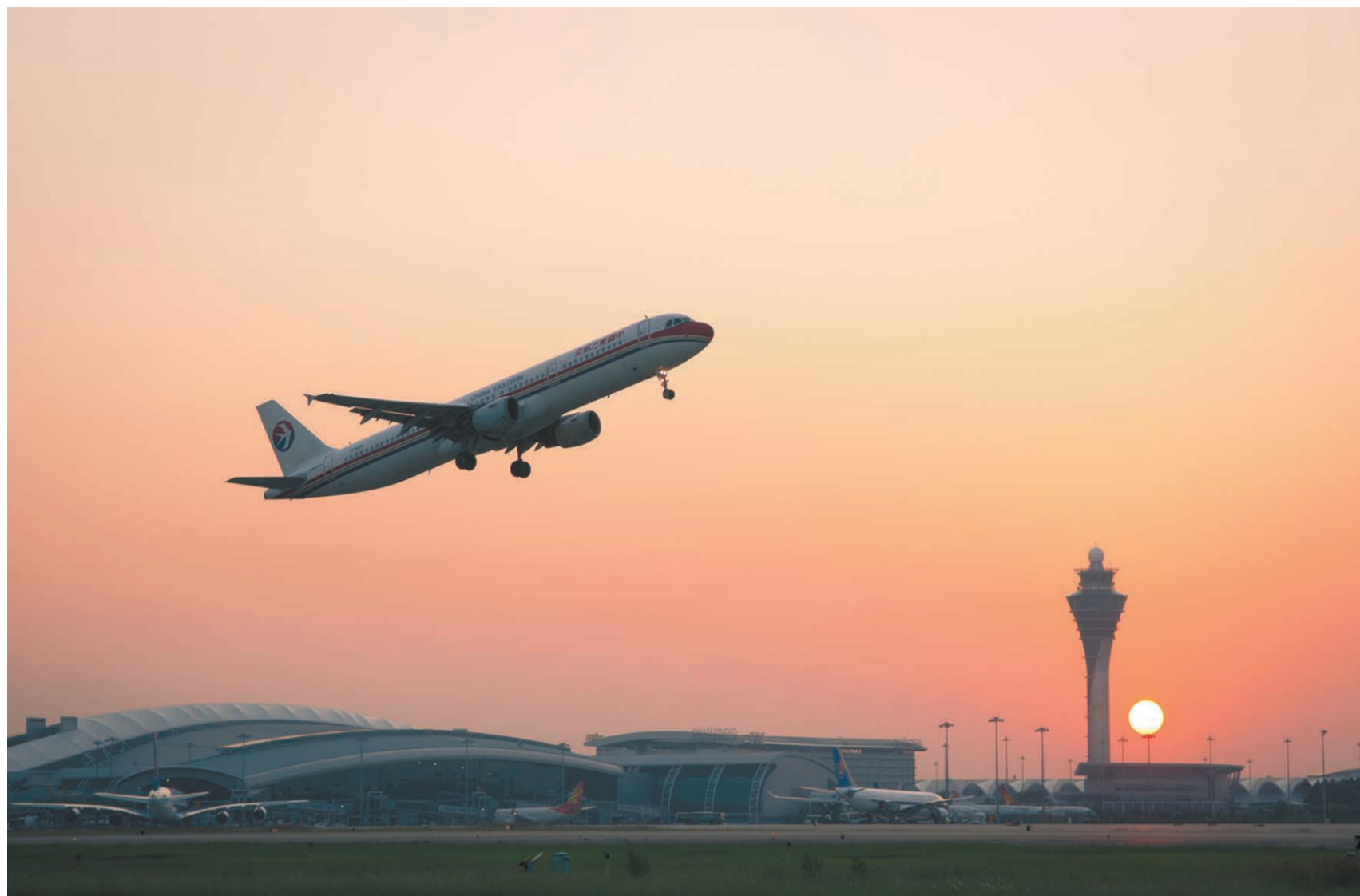
疫情之下，白雲機場逆勢“起飛”，超越美國亞特蘭大機場成功登上 2020 年全球機場吞吐量首位。

為什麼是白雲機場？憑什麼是白雲機場？

### 疫情之下主動求變

2020 年，新冠疫情對全球民航業影響顯著。但得益於中國國內疫情得到有力的控制、國內旅遊及航空出行迅速恢復，白雲機場主動求變，積極開展常態化疫情防控和全面復工復產等系列“提質增效”行動，積極調整運力部署，聯合航空公司加大國內運力投入，推出“經廣飛——粵飛粵暖心”市場營銷活動，吸引遊客來廣州旅遊。

——形成三級防控指揮體系，對所有入境航班和旅客實現閉環管控；先後出台 8 版



白雲機場 2020 年客流量問鼎全球。

資料圖片

### 連續 28 個月航班放行正常率超過 80%

去年白雲機場如何拔得頭籌呢？對此，廣東省機場集團黨委書記、董事長張克儉解釋，2020 年 1 至 10 月，白雲機場旅客吞吐量位居中國第一，全球第二位。去年的最後兩個月，得益於地方經濟的強勁增長，白雲機場全面發力。經過航空公司和駐場單位的共同努力，從去年 9 月起，白雲機場國內旅

客量已超過去年同期，到去年 11 月份，白雲機場的國內旅客吞吐量已經超過疫情前水平，11 月單月客流量 501.4 萬人次，成為疫情後全球唯一一家單月客流量突破 500 萬人次的機場。

近年來，白雲機場建立了航班保障“白雲標準”，縮短保障時間，運行效率得到顯著提升。航班放行正常率是體現機場運營水平的一個重要指標。據悉，2020 年，

白雲機場的航班放行正常率 91.79%，同比提升 2.69%；始發離港正常率為 90.79%，同比提升 4.28%，實現了分鐘級向秒級運控的跨越。自 2018 年 9 月開始，白雲機場連續 28 個月航班放行正常率超過 80%，單月航班出港准點率排名一度位列中國大型機場第一位，全球大型機場第四位，奠定了全球領先地位。

陳麗莉 李妍

### 深讀

## 疫情之下，白雲機場緣何能逆勢起飛？

國際入境航班管控指引，持續完善入境航班保障場地和配套設施的配備；建立重點管控航班“四個固定”保障標準，嚴格落實旅客測溫、健康碼查驗全覆蓋；圓滿完成防疫物資運輸、援鄂醫療隊往返、境外包機等特殊航班保障任務。

——在中國國內疫情趨於平穩階段，白雲機場積極爭取將受疫情影響冗餘的大部分國際航班時刻用於國內航班，新航季國內航班數量同比增長 23%。新增巴中、文山等 10 個國內客運航點，寬體機增長 17.4%。聯合航空公司、廣州市文旅局、旅行社推出“經廣飛——粵飛粵暖心”主題營銷活動，促銷特惠機票、派發免費旅遊卡、發放機場購物免單大禮包……全力以赴拉動航空市場復蘇。

“全球第一是中國疫情防控成效顯著，廣東省和廣州市疫情防控得當的應然收穫。”

民航專家綦琦指出，廣東作為內貿和外貿大省，在疫情爆發後及時調整，第一時間啟動內循環也是一個重要因素。白雲機場也因勢利導，在國際航班幾近停擺的階段，主動調整進出港時刻，擴張國內航線和航班數量“全球第一”，也是白雲機場與時俱進，因勢利導，主動作為的必然成績和結果。”

### 走出“前慢後快”的復蘇曲線

2020 年，白雲機場客流量走出了一條“前慢後快”的反轉曲線：年初新冠肺炎疫情爆發，白雲機場生產運輸規模受疫情衝擊明顯，2 月份客流曾下跌至“冰點” 96.7 萬人次。自 3 月起，白雲機場連續十個月各項生產數據持續向好：7 月份運力投放居中國之首；“十一”國慶中秋假期八天共接送旅客 133.13 萬人次、飛機起降 1.01 萬架次，創下疫情發生以來多項新高；11 月份單月客流量成為疫情發生後中國唯一一個突破 500 萬人次吞吐量的機場。

作為廣東對外交流的重要窗口和通道，白雲機場客流量躍升背後，是廣東迅速復工復產、經濟社會全面恢復所提供的強力支撐。

與白雲機場客流量變化相對應的是廣東的經濟數據：2020 年 3 月 26 日，廣東規模以上工業企業實現全面復工；前三季度，廣東 GDP 由負轉正；前 11 月，廣東規模以上工業增速由負轉正。2020 年，廣東預計 GDP 超 11 萬億元，廣東經濟同樣逆勢而上，實現正增長。

從空蕩蕩的車間到機器重新轟鳴，從“缺人”“缺防疫物資”到“缺訂單”“缺貨櫃”，政企攜手，臨危不亂，見招拆招，直到重回正軌。

“廣州白雲國際機場客流量全球第一，這是與其他國際一流灣區相比，粵港澳大灣區規模優勢的一個具體表徵，充分體現了粵港澳大灣區對外交往的活力、潛力和優勢。”國家發改委區域發展戰略研究中心區域戰略一室負責人、副研究員張燕表示，據他研究，

從機場旅客吞吐量看，粵港澳大灣區從 2010 年 1.25 億人次增長到 2018 年的 2.13 億人次，同期紐約灣區從 1.03 億人次增長到 1.37 億人次，舊金山灣區從 0.56 億人次增長到 0.83 億人次，東京灣區從 0.95 億人次增長到 1.26 億人次，大灣區增長顯著，潛力明顯。

### 未來仍有很大增長空間

珠三角地區民航市場近年來一直發展非常迅猛。據統計，2008 年到 2019 年，粵港澳大灣區運輸機場的年旅客吞吐量從 1.1 億人次增加至 2.23 億人次，翻了一番。2020 年以來，儘管受到疫情的衝擊，但大灣區依然被認為是民航業最具發展潛力的地區之一。

對白雲機場來說，現有的設施已無法滿足民航客貨運輸快速發展的勢頭。白雲機場現有 3 條跑道和 2 座航站樓，機場基礎設施設計容量為年旅客吞吐量 8000 萬人次，目前已接近飽和。

當前，白雲機場三期擴建工程已經啟動，三號航站樓和第四、五跑道建設正在加快推進。未來，白雲機場原 T1 和 T2 航站樓將連成一個整體，組成白雲機場第一航站區。同時，以規劃建設中的 T3 航站樓和綜合交通中心、停車樓為主，構成白雲機場第二航站區，第二航站區設計為單向逆時針的循環系統，將實現零交織、舒適便捷、快進快出的通行效果。

目前，白雲機場按照 2030 年飛機起降 77.5 萬架次、旅客吞吐量 1.2 億人次、貨郵吞吐量 380 萬噸，2045 年飛機起降 87 萬架次、旅客吞吐量 1.4 億人次、貨郵吞吐量 600 萬噸進行規劃。最終將實現 5 條跑道、2 個航站區的規劃格局，彙聚航空、高速公路、高鐵、城軌等多種交通工具，天空、地面聯結成一個現代化的綜合交通體系。

“白雲機場背靠粵港澳大灣區廣闊的經濟腹地，未來還有很大的增長空間。”中國國家發改委綜合運輸研究所研究員李堃表示。

劉倩 王彪



對所有入境航班和旅客實現閉環管控。

鄭一見 攝