潍坊机场扩容背后

本报记者 杨万卿

2012年2月，潍坊南苑机场推出经北京中转15个城市的航班，成为山东同等级机场中的佼佼者。看似风光的背后，其实暗藏危机，自1996年正式通航以来，潍坊机场实现了从2万到近15万客流量的爆发式增长。然而，自2011年7月份高铁开通，潍坊机场的客流量受到了极大冲击，连一向有优势的货运吞吐量也面临不少危机，潍坊机场能否度过这个瓶颈期，很多人都在观望。

>>潍坊机场的前世今生

潍坊机场总建筑面积19182平方米，1996年4月正式通航。

作为新建的地方支线机场，2012年，潍坊机场开通经北京中转哈尔滨、乌鲁木齐、包头、兰州、昆明、成都、佳木斯、齐齐哈尔、海拉尔、西安、满洲里、乌海等15个航班，在山东省同等级的机场中算是佼佼者。这样的成绩来之不易，其中的酸甜苦辣只有机场的工作人员才会明白。

潍坊机场地处济南、青岛、烟台三大机场的中间地带，客源外流严重，缺乏经营管理人才，加之开航初期，一度盲目追求开辟大机型、大城市航线，造成包机费补贴负担过重，资金周转困难，1999年10月至2000年4月，潍坊机场被迫停航达半年之久。

为了改变举步维艰的现状，潍坊机场开始尝试与强势航空企业合作发展，首先与山东航空公司进行了为期三年的机场托管合作。2003年5月，受“非典”和山航运力不足的影响，山航向潍坊市政府提出终止托管要求，并停飞了潍坊至北京、上海航线航班。7月，山航与潍坊市政府正式协议终止，随后成立潍坊机场管理有限责任公司。

在山航终止托管行为后，潍坊市人民政府和海航集团有限公司于2003年12月18日签署合作协议，确定将潍坊民航机场有效资产划转给海航集团，重组为“海航集团潍坊南苑机场有限责任公司”。2004年2月1日，海航集团有限公司正式接管潍坊机场并负责机场运营管理。

>>客源爆发式增长面临止步

由于在潍坊本地没有自己的航空公司作为依托，潍坊机场于1996年通航后，较长一段时间内，自己包机飞行进行营运，一周只有2—3次航班，据机场老员工介绍，当时“年客运吞吐量仅达到2万多人。”提到这个数字，就像是不堪回首的历史。

海航股份公司接管潍坊机场后，2004年2月8日，开通潍坊至北京、上海航班，使潍坊机场实现了自1996年开航以来，每天都有进京、进沪航班的历史性突破。7月6日开通了潍坊至大连的旅游航线，12月4日，开通潍坊—广州—海口航线。从此，潍坊机场的客流量开始进入增长期。

2009年3月10日起，执飞北京、上海的航班由32座的D328机型更换为106座的E191，并加密至每天一班，机场当年的旅客流量成功突破了10万人次，位列全国中小机场增长量排名的第4位，创造了旅客吞吐量跨越式的发展。

2010年12月25日，潍坊机场的客流量突破了14万人次，同比09年增长33.9%。

然而，正当机场工作人员一鼓作气，决心争取把客流量提高到15万以上时，2011年7月1日，高铁开通后，涉及潍坊站的列车共有14对，部分线路与潍坊机场开通的航班重合，去北京和上海的高铁票价比机票还便宜，其中，潍坊——北京的航班受到了极大地冲击，至此，客流量的爆发式增长面临止步。

“高铁开通前，飞北京的机票打五折，就有很多旅客买不到票。现在四折机票都卖不出去了。”机场工作人员张倩文无奈地说。

>>货运发展又遇新瓶颈

作为军民合用的小型支线机场，潍坊机场在保有较大上升空间的同时，也面临着很大压力。掌握着机场经济命脉的，除了客运吞吐量，还有货运吞吐量。

潍坊机场发展的一大亮点是货邮专线，2005年货邮吞吐量近2600吨，列全国第49位，今年预计将超过3000吨。

2006年11月5日，国内著名的速递公司-顺丰速运将包租扬子江快运航空公司B737QC执飞的北京-青岛-杭州-深圳货运航班由青岛调整至潍坊机场。2011年10月份前，潍坊机场已经有顺丰速运和EMS两家速运公司建址，每天一次航班在机场降落，潍坊机场货运能力大幅提高，货邮业务已发展成为潍坊机场的主要收入来源。

然而，现在就连往年具优势的航空物流货运发展也开始出现了下滑趋势。

由于省内各地机场存在较大的竞争力，速运公司在衡量各机场的投资环境后，会选择最具发展优势的机场建址。距高铁开通带来的冲击仅三个月，2011年10月份，EMS速运公司撤出潍坊机场，调整至青岛机场。

2011年底，更是传出青岛机场凭借更加优厚的投资环境，试图把顺丰速运重新“请”回去，目前，顺丰速运虽然仍未撤出潍坊，潍坊机场工作人员担心，如不尽快度过这个瓶颈期，货运发展的前途也将不得而知。

>>新机场正在选址

目前，潍坊机场共开通了六条直飞航线，分别飞北京、上海、广州、重庆、大连、海口。另外，预计在2012年下半年开通昆明、成都两条航线。机场负责人提到，虽然现在客货运吞吐量仍在缓慢增长，增开航班也在计划内，但仍有很多问题不容忽视。

潍坊机场属于军民合用机场，在空军进行飞行训练时，民航必须避让。这就造成了一些不可避免的航班延误现象。偏偏潍坊机场航班数量少，航线单一，一旦延误，基本不可能再换乘其他航班，只能硬等，因此造成了很多商务乘客的不满。

另外，机场工作人员也存在老龄化的现象，由平均年龄已接近40岁的人员组成，很难使机场服务质量保持提升。“不敢招新人，说实话，也养不起了。”

不过潍坊机场的工作人员也相信，在瓶颈期遇到的任何困难都是一时的。

“毕竟航空客运和高铁动车客源不同，针对的顾客群体也不同，有注重价格的旅客，也有注重服务的旅客。目前，飞北京的航班，头等舱都能保持满员。不过，任何机场的发展都离不开政府的扶持，政府已经提出新机场的迁建，目前仍在选址。希望能早日度过瓶颈期。”张倩文说。

候机室内的旅客