

山东出台加快民航业发展意见

2030年民用机场达到46个

运输机场16个,3干13支,以干线机场带动多个支线机场

12月3日,山东省政府发布《关于进一步加快民航业发展的意见》。根据意见,到2030年,我省民用机场力争达到46个左右。其中运输机场16个,通用机场30个左右,航空服务覆盖率达到100%。年旅客吞吐量、货邮量分别达到1.25亿人次和180万吨以上。本土航空公司形成1家有较强竞争力的航空产业集团,基地航空公司力争达到10家以上,航班正常率超过90%。



烟台蓬莱机场将成为我省除济南、青岛之外三大支线机场之一。

本报记者 杨万卿

【现状】

航空覆盖率达90%

支线机场经营困难

山东省现有运输机场8个,形成了济南、青岛、烟台3个干线机场和威海、东营、潍坊、临沂、济宁5个支线机场的发展格局,航空服务覆盖率达到90%,完成旅客吞吐量2883.9万人次,货邮吞吐量33.2万吨,起降航班29.36万架次,开通航线304条。

现有40多家航空公司入驻山东省执行民用运输任务,基地航空公司4家,分别是山东航空股份有限公司、东航山东分公司、青岛航空公司和奥凯航空公司。

我省民航业在快速发展的同时,也面临着一些问题。

目前,山东省民航综合实力存在总量小、实力弱的问题。另外,由于大多机场地处城郊,与高铁、城际轨道、城市轨道交通等大容量、快速客运交通方式衔接不够,影响了机场辐射带动作用,制约了临空经济的发展。

随着民航航线航班加密和军航训练半径扩大,航线对头穿越、交叉现象频繁,造成民航航班取消、延误现象倍增;低空空域尚未有效开放,通用航空发展相对滞后。

受航空公司运力、收益考核和干线机场时刻、空域资源制约等影响,支线机场航线开拓难度大,旅客市场单一,经营较为困难。

【布局】

全省机场大盘

打造“3干13支”

此次意见敲定了未来全省机场建设大盘:力争到2030年,

全省形成“3干13支”的民用运输机场大格局。

具体的时间表为,“十二五”(2011-2015)期间,迁建青岛、烟台机场,新建日照、聊城、菏泽机场,建设济南机场南指廊工程;“十三五”期间,迁建潍坊、济宁机场,新建枣庄、泰安、滨州机场,建设济南机场北指廊及第二平滑道工程,改扩建临沂、东营机场;“十四五”期间,将开工建设淄博、德州机场,适时迁建威海机场,建设济南机场新航站楼和第二跑道。

另外,山东省还将加强机场与高速公路、城际铁路、城市轨道交通等的有机衔接,重点建设济南、青岛、烟台3个干线机场综合枢纽。力争到2030年,民用运输机场节点30分钟进入高速公路网,干线机场实现与轨道交通无缝衔接。另外,重点依托济南、青岛、烟台等机场的发展空间和辐射作用,建设高端航空港经济产业体系和现代化生态智慧航空城,借此壮大临空经济。

在低空空域改革方面,山东此次明确提出,将按国家深化低空空域改革精神,细分管制空域、监视空域和报告空域划设,实行分类管理。而且,还会在总结青岛飞行管制分区低空空域管理改革试点经验做法的基础上,全面推进低空空域改革。

【联动】

干线带多支线

“轮辐式”

山东省发改委相关负责人解释,在支线机场建设中,许多小机场航班少,乘客更少,以致常年亏损,靠财政补贴勉强维持。山东省支线航空体系远未形成,应采取一个干线机场带动多个支线机场的“轮辐式”规划。支线机场不仅与干线机场连接,改善了航空公司“各自为

政”的局面;还可与高铁大动脉相连,可以改变现在支线机场过于分散、各自“吃不饱”的困境。

意见指出,加快我省民航业发展需强化机场枢纽建设,加强机场与高速公路、城际铁路、城市轨道交通等的有机衔接。要按照构建综合交通运输体系的要求,遵循“零换乘”、“一体化”的综合枢纽建设理念,统筹机场综合交通枢纽规划建设,实现机场与高速公路、城际铁路、城市快速公交、城市轨道交通等运输方式紧密衔接,提高交通运输的整体效益和服务水平。重点建设济南、青岛、烟台机场综合交通枢纽。2030年,民用运输机场节点30分钟进入高速公路网,干线机场实现与轨道交通无缝衔接。

【串联】

打造“环渤海快线”

和“齐鲁快线”

济南、青岛、烟台三个机场被定位为环渤海地区重要的航空客货运枢纽、货运集散地和快件处理中心。

其中,济南机场重点服务省会城市群经济圈区域发展战略需要,着力打造覆盖所有省会和国内重要旅游城市,辐射日韩,连接东南亚,沟通欧美、澳洲、俄罗斯的航线网络。青岛机场强化面向日韩门户功能,加大欧美、澳洲、俄罗斯、西亚等国际航线培育力度,发展成为我省乃至环渤海地区的重要国际空港。烟台机场则定位为山东半岛蓝色经济区骨干机场,加密直达日韩、台湾、香港等国际(地区)航线密度,发挥区位优势,着力打造“环渤海”快线。

山东省内其余13个支线机场也各自有分工。威海机场定位为中小型国际中转机场,东营机场定位为黄河三角洲高效生态经济区的中心空港,临沂

机场定位为西部经济隆起带的骨干机场,日照、潍坊机场重点服务地方旅游业、临港产业发展及邻近地区航空运输需求。滨州机场重点服务航空制造业、临港产业发展及邻近地区航空运输需求。聊城、菏泽、德州机场为西部经济隆起带的支线机场,淄博、枣庄机场重点服务周边区域航空运输需求和旅游业发展,适时开通枣庄至台湾航线。干支线机场配合打造“齐鲁快线”。

【崛起】

烟台跻身山东

三大干线机场之一

在完善全省机场运输的布局中,烟台与济南、青岛一起,被定位为环渤海地区重要的航空客货运枢纽、货运集散地和快件处理中心。其中,烟台机场定位为山东半岛蓝色经济区骨干机场,加密直达日韩、台湾、香港等国际(地区)航线密度,发挥区位优势,着力打造“环渤海快线”。

烟台从支线机场“升级”为干线机场,硬件依托新建的蓬莱国际机场。蓬莱机场属迁建工程,位于蓬莱市潮水镇,飞行区设计等级为4D兼E类飞机使用,建设1条跑道,8万平方米航站楼,投资45亿元,规划2020年旅客吞吐量650万人次。2011年9月,项目开工建设,计划2014年底建成投用。

山东省发改委相关负责人提到,烟台是山东半岛蓝色经济区的一个关键城市,蓬莱国际机场的定位是4D级机场,可以兼顾E类飞机轻载起飞降落,功能比较完善。作为一个航线的中转地,很多航线可通过烟台机场,转乘到东北、韩国、日本、台湾等地。另外,在环渤海沿海大通道建设中,烟台的交通枢纽地位逐步升高。从长远规划发展的角度,烟台的地位越来越重要。

链接

2020年

航班正常率超85%

发展民航要满足人民群众出行需要,飞机准点到达这是乘客基本的需求。然而,航班延误已经成为近年来乘客最大的投诉点。

国家民航局发布的《2013年民航行业发展统计公报》中表明,2013年我国主要航空公司平均航班正常率为73.1%,因为航空公司原因导致的飞机延误等航班不正常情况占37%,成为最主要原因。

根据意见,力争到2020年,山东省航班正常率超过85%,2030年航班正常率超过90%。为提高航班正常率,省发改委配套的规划详细指出,要建立健全大面积航班延误处置协调联动机制、航班运行信息共享机制、延误航班恢复机制和保障航班正常奖惩机制,进一步明确航空公司、机场、空管等单位保障航班正常的责任和义务,提高航班正常率。整合机场信息资源,健全信息交换服务平台,完善服务设施和流程设计,不断缩短旅客进出港等待及乘机时间;提高机场货物处理效率,努力实现旅客无缝中转和中转航班行李直挂,降低行李分拣差错率。

2030年

通用机场建30个

通用航空,是指除军事、警务、海关缉私飞行以外的航空活动,即民航公共航空运输以外的民用航空活动,包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动。山东现有烟台蓬莱、滨州大高、济南平阴、莱芜雪野4个通用机场和东营垦利、菏泽东明等获得经营许可证的通用航空企业11家,取得筹建许可证的8家,非经营性通用航空单位2家,共拥有通用航空器66架。

山东省规划布局通用机场70个左右,2030年力争达到30个左右。运输机场应兼顾通用航空服务需要,巩固工业、农林业、飞行培训等通用航空传统服务领域,拓展通勤、公务、私人飞行和航空游览等新兴业务范围,改善市场环境,支持和引导通用航空企业发展。进一步降低通用航空市场准入门槛,支持社会力量兴办通用航空企业,扩大经营规模。重点培育3至5家在国内具有一定影响力的骨干通航航空企业。

记者了解到,作为通航产业发展的先决条件,低空管制是阻碍通航产业发展的最大瓶颈。而目前,限制通用航空发展的最大瓶颈正在逐渐“破冰”。全国包括山东青岛在内的12个飞行管制分区将进行真高1000米以下空域管理改革试点。省发改委规划指出,要认真总结青岛飞行管制分区低空空域管理改革试点的经验做法,加快推进济南飞行管制分区改革试点工作,并积极在全省推广。统筹公共运输航空、通用航空和军事航空低空使用需求,按照管制空域、监视空域和报告空域划设低空空域,区分不同模式实行分类管理试点。