



## 强手调查

本报首席调查记者 王金强

在低空空域逐渐开放的大环境下,航空将成为未来的大蛋糕。天然的距离优势,军用机场功能的转换急需民用资源跟进,德州机场选址河北故城,成为现实规划。

那么,未来的德州,在拥有得天独厚的交通区位优势的基础上,又将如何在我省掀开航空大省的红盖头中分得一杯羹呢?



22路公交车作为现在连通德州市区与故城机场的公交线路,每天往返3个来回。 本报记者 马志勇 摄

# 德州机场 故城启航



## 军转民设想早就提出

沿着德州市天衢西路一路往西,就能直通河北省衡水市故城机场,道路延伸到河北境内,就叫“德机路”。

谢红旗(化名)也记不清,他在这个道路上走过多少回。他目前已经从德州某政府部门退休,转业前他曾在河北故城当兵,早在数十年前当兵时,他就经常往来于两省交界地。

印象中,他们到德州的机会和频次,远远要比往衡水跑多得多。今年春天,当年空军的战友还曾回到故城机场去看,但他们住宿就餐的地点都选在了德州。

对于故城和德州的这种频繁往来,河北人张师傅颇有感触,他家就住在故城机场附近,而他在鲁冀两省交界处上班。

说起故城这个军用机场,张师傅印象很深刻,因为不少人从机场当兵,转业就去了德州,有一阵还听说,德州和衡水两地政府,有意让这座机场军转民,由两地共建。

跟部队官兵转业路径相似,故城机场“军转民”的橄榄枝确实已向德州和衡水两地抛出了好多年。这一点得到故

城县发改局局长侯生辉的证实。

随着部队战备转移的需要,故城机场的战备功能逐渐弱化,只是在飞行员培训等方面保留了部分的功能。

侯生辉介绍,早在2006年,故城机场已经获得相关方面的批准,可以建设军民两用机场。



## 交通区位优势 将会更加明显

半小时入津、一小时进京……紧邻河北,连接华北、华东和中原三大经济区的交汇点,自古因运河而兴,德州交通区位优势十分明显。

对此,纪金成感受特别明显,他经常能接到德州周边的喷洒农药的业务,从德州出发到周边河北等地十分方便。

他对德州机场的规划建设仍十分期盼,机场建设不光能填补德州交通的空白,在国家将逐渐开放低空空域的大环境下,航空是一块大蛋糕,需要细分。

侯生辉说,故城方面的态度也十分积极。以故城的外向型经济为例,从澳大利亚和新西兰进口毛皮,产品却需要远销欧美。航空运输对经济发展的物流运输有很大的促进作用。

在民航的客运方面,企业的包车、企业家的专机和飞行员培训,以及德州和衡水的机场旅游专线和旅游包车,都将是机场建成后的发展方向。

跟重点打造滨州飞机制造和租赁、青岛通航运营服务、莱芜航空运动一样,德州机场将是山东通用航空发展的一个延伸点。

山东青德功能园区投资发展有限公司负责人姜迅认为,跟临港经济从青岛来到内陆乐陵一样,如果德州机场建成,临空经济将成为德州经济的一个新的增长点。在交通区位优势上,德州始终有牌可出。



## 机场成周边发展卖点

朱艺目前是德州与衡水交界处一个楼盘项目的代理商,在此前本报关于德州机场选址故城的消息发布后,他还专门收集了这方面的信息,贴在他的售楼处。

朱艺说,他代理的楼盘距离华能德州电厂只有1000米的距

离,关于德州机场的消息传开后,吸引了不少周边河北故城、景县的老百姓过来咨询。

尽管现在德州陵县撤县设区的消息已尘埃落定,德州市的规划重点东移,放在京沪高铁德州东站片区,但西边由于跟河北靠得太近,加上机场的规划一出,

反倒是带动了周边的商铺销售。

跟办理德州产权的房价高达三四千元每平方米不同,这里如果办理河北产权,同一个小区内,房价只有不到2000元,优势很大。而就在附近,一处占地面积600亩,建筑面积达18万平方米的商贸城也打出了区位优势

的牌,并将德州与故城实现跨省公交的消息,作为卖点。

王喜民是河北人,他已经在德州运河经济开发区定居,到附近的河北去买套沿街商铺,是他近期的打算。价格只有二三十万,如果真建机场,升值空间不言自明。



## 机场为何选址故城

山东德州要建设机场,为何要选址在河北故城?不明就里的人,乍一看,确实觉得挺疑惑。其实,这个问题在德州,甚至能在公交司机那里找到答案。

12月11日,在22路公交德州“中心广场”站牌处,几乎能到达德州所有的公共场所:百货大楼、汽车站、火车站……

德州市公共汽车公司相关负责人介绍,早在2006年6月1日,为了方便故城机场的军属往返机

场与德州之间,开通了这条线路,德州到故城机场直线距离只有十多公里,公交车一个来回共行程50公里,耗时近1小时。

开通以来,车辆和驾驶员每天由德州公交公司出发,机场的临休点和司机的中午饭,都是由机场提供。

在德州市公共汽车公司工作人员印象中,故城机场部队领导对这个线路一直很重视。这么多年无论天气多么恶劣或

路况如何难行,他们也从未间断过运营。

直到现在,这辆20多座的公交车,依然往返于两省之间。只不过,军人面孔逐渐变少,河北周边的老百姓坐这趟车的逐渐多起来。

早在德州的“十二五”规划草案之中,也曾有过“依托平原县飞机起降点,不断完善提高运行、维修、服务能力和水平,适时谋划实施德州机场建设”

的提法,但仍旧没有绕开故城机场。

“建设成本太重要了。”侯生辉说,距离太合适了,改建成本也很低,而故城机场在飞行员培训,民航资质方面优势很大,已作为石家庄和北京、天津的备用机场,曾多次降落737等大型客机。

距离和建设成本的考量,让德州机场建在外省变成了踮踮脚能够得着的现实。



## 梦想很美但路仍很长

近日,山东省人民政府办公厅发布了《关于进一步加快民航业发展的意见》,运输机场建设迎来了政策红利,其中明确提出“十四五”期间,开工建设德州机场。初步规划德州机场设在河北故城,届时将军用机场改造为军民两用机场。

目前,我省民航业存在着总量小、实力弱等问题,与社会发展的要求还不相适应,对产业发展的先导引领作用还

不突出。根据《意见》,2030年,形成“3干13支”的民用运输机场总体格局。

对此,济南民航业内人士吴先生认为,对于航空物流和临空经济发展而言,省内非济南城市建设机场,无疑对当地有巨大的拉动作用。

以烟台为例,有富士康以及众多韩资企业聚集,外向型经济通过航空提高运输效率是显而易见的。目前,烟台机场的

年客流量超过400万,而其他非济南的地级市机场,年客流量都只是几十万级。

公路、铁路资源丰富的德州,离济南遥墙机场不过100多公里。德州机场要在民航之路上走得更远,还需要找到差异化突破点。而《意见》对于德州机场的规划建设,也放在聊城、日照、菏泽、枣庄、泰安和滨州之后。

“当然,这条路要走很长时间。”河北故城县发改局局长侯生

辉说,飞行员驾校、航空物流方面,是故城机场的优势。之前他们到外地招商,重点推介过围绕机场建设搞投资,好多客商都感兴趣,但因为投资周期长、收益慢而迟迟没有资金注入。

目前,衡水市已经成立了专门的领导小组,德州机场要早日在故城完成规划建设,需要部队、衡水和德州等方坐下来好好地谈谈,并进行资源整合。