



刚刚结束的2015羊年春运大戏还未完全散去,青岛流亭机场的候机楼内依然人头攒动,青岛机场作为山东省内年旅客吞吐量最大的机场承担了重要的客运任务。据了解,2015年春运期间青岛机场运送旅客179.9万人次,日均达4.5万人次,增幅达10%左右。而回首刚刚过去的2014年,青岛机场更是交出了一份令人满意的答卷。

▲青岛机场全景图

强基固本,驶入发展“新跑道”

青岛机场年旅客吞吐量突破1600万人次,增速居全国前列

本报记者 白新鑫

1 年旅客吞吐量突破1600万 战略转型,主辅业协同发展

2014年,青岛流亭国际机场年旅客吞吐量成功突破1600万人次,达到1641万人次,同比增长13.1%;保障航班起降13.8万架次,同比增长9.9%;货邮吞吐量19.8万吨,同比增长9.7%,三项指标均超出预计。

青岛机场经营发展副主任董培磊告诉记者,刚刚过去的2014年是青岛机场发展的

基础年,转方式、调结构,从管理基础、安全、基本业务手册、基本管理体系等方面,寻求“管理是基础、经营是手段、效益是目的”的战略转型。董培磊说,民航业已进入成熟期,新出台的《进一步加快民航业发展意见》从“规划引导、财税金融支持、机场建设”等方面予以政策扶持。

董培磊介绍说,青岛机场

在稳步提升旅客吞吐量的前提下大力发展“辅业”。成立自己的停车场、餐饮、物业等公司,甚至包括未来青岛新机场的园林绿化等。董培磊告诉记者,之前青岛机场的主辅业比例为67:33,目前这一比例达到了51:49,主业与辅业几乎持平,未来将逐步实现主辅业协同发展新常态。



候机楼内排队兑换登机牌的旅客。

2 日韩“窗口”优势体现 门户枢纽飞向东南亚

近年来,青岛市经济社会快速发展,跨区域合作日趋紧密,很大程度上促进了青岛地区民航运输市场的繁荣。青岛作为山东省乃至全国面向日韩的窗口,在交通运输方面起到枢纽作用,成为内陆飞赴日韩的重要中转站。记者了解到,目前青岛机场共开设青岛至首尔、釜山、大阪、名古屋、东京等多条日韩航线,每天飞往日韩航班近50班,运送日韩航线旅客4600余人。

据了解,目前所使用的青岛流亭国际机场受空域、容量的限制影响,为满足各基地航空公司快速发展的需求,青岛流亭机场通过挖潜扩容,增加了16个停机位,有效缓解机位紧张问题,航班运行保障质量

得到显著提升,航班运行资源和空地保障能力得到释放,提升了航空公司的合作信心与发展能力。记者了解到,青岛机场高峰时段航班达到28架次。为此,青岛机场与民航局、各航空公司三方协商,实行“削峰填谷”模式。目前,青岛机场从早7点至晚9点之间进出港航班几乎全部处于平稳状态,流量没有较大起伏。

经营发展部市场科科长张源源告诉记者,青岛机场充分发挥门户枢纽功能,大力开拓旅客中转业务,同基地公司紧密协作,设计优化中转合作,韩国的航班中转业务航点已涵盖北上广深,以及哈尔滨、大连、佳木斯、成都、昆明、武汉等东北、西南、华中等地

区的18座重点城市,极大增强了青岛机场空港口岸的客货集聚效应。“从韩国经青岛中转前往这些城市的旅客,不需要提取行李,可以直接中转前往目的地。”张源源解释说。

青岛机场针对青岛作为国内知名海滨旅游城市这一特点,积极开发旅游航线,通过旅游包机的运营,逐步增强同中、西部地区干、支线旅游航点的衔接力度,开发东南亚航点旅游项目。“我们通过跟旅行社的合作,开通的普吉岛、暹粒、曼谷等东南亚旅游城市的航班不仅有山东境内的旅客,甚至将西北、东北地区的旅客经青岛飞往至东南亚,这一部分旅客的增长极大促进了青岛机场的繁荣。”张源源说。

4 有效解决“最后一公里” “海陆空”三方联运

为了能够让进出青岛机场的旅客得到更好的用户体验,青岛机场在旅客乘机“最后一公里”的问题上下足了功夫。董培磊介绍说,2014年下半年,青岛机场针对旅客“最后一公里”的需求,通过与各地方知名的运输企业联系,于9月底成立了机场汽车客运站,开通了青岛至各地市点对点的长途专线大巴。董培磊举了个例子,假如一名潍坊诸城的旅客乘机到达青岛机场,原来旅客需要乘车至长途车站前往诸城,而现在旅客甚至不需要离开候机楼就可以乘坐位于候机楼一楼的专线到达诸城。据了解,像青岛机场至诸城这样的点对点专线大巴车,目前已经达到了每天8班。

董培磊说,通过解决旅客“最后一公里”的问题,在提高青岛机场的友好性、便利性的同时也获得了良好的口碑,增加了旅客对青岛机场的黏性。据了解,2014年,青岛

机场共在7个区市设立异地城市候机楼18座,机场汽车客运站联合客运快线公司等在内的13家运输企业参与25条线路的运营,通达省内城市28座,日均发车107车次,运送旅客120万人次,占到了青岛机场旅客吞吐量的8%。

除此之外,董培磊介绍说,青岛机场在2014年下半年同青岛火车站、游轮等也开展了相关合作。“青岛市要发展游轮经济,更离不开航空。”董培磊说。青岛市的游轮运送的大多是一些国际旅客,作为母港需在青岛始发,而需要乘坐游轮的旅客必须先飞到青岛来乘坐游轮。董培磊告诉记者,青岛机场下一步将会同游轮进行深度合作,把车从机场开到码头,达到“无缝隙衔接”。同样,乘坐游轮到达青岛的旅客,不出码头也可以乘车前往青岛机场,机场与游轮将会互相提供客源。

3 全力保障基地航空需求 旅客买机票“送”车票

据了解,目前青岛机场共有驻场航空公司35家,国内24家,国际8家,地区3家;基地航空公司3家,分别是山东航空、东方航空以及青岛航空。董培磊告诉记者,青岛机场与基地航空公司之间合作紧密,最大程度满足基地航空公司的需求。

山东航空作为青岛机场主要的基地航空公司,与青岛机场密切合作,形成双方共赢的有利局面。山航青岛分公司党委书记李启俊告诉记者,作为山东本土航空公司,山航青岛分公司在青岛航空市场占据主导地位;2014年山航青岛分公司运送旅客462万人次,占青岛机场年总吞吐量的28.2%,货邮运输量4.04万吨,占青岛总

货邮吞吐量的40.6%。

依托于近年来青岛地区航空市场的快速发展,山航青岛分公司通过有效的管控、全方位的安全服务保障,快速占据青岛市场主导地位。李启俊告诉记者,山航青岛分公司与青岛机场实现了战略协同、业务协作的合作模式,双方定期举行业务交流,青岛机场也会定期调研评估各基地航空公司需求。李启俊说,山航早先面临在青岛机场候机楼内的头等舱休息室面积过小的问题,经过反映协商,青岛机场为山航更换了400平米的头等舱休息室使用面积。

据了解,2015年山航计划在青岛投放的运力将达到28架,航班运行保障压力也随之

提升,为了缩短机组进场时间,提升山航运行保障效率,同时也缓解青岛机场安检通道机组进场时的拥堵压力。目前,山航与青岛机场正协商机组进场安检通道线路调整,若达成一致,将极大的提升运行效率,对不正常航班的快速保障也有一定的改善作用,实现共赢。

此外,记者了解到,青岛机场与德国汉莎航空开通车票报销服务,即旅客在购买汉莎航空前往青岛的机票中包含一张最终目的地的车票。董培磊举例解释说,如果一名东营的旅客在乘坐汉莎航空的航班到达青岛机场后,机票中已经包含一张青岛至东营的车票,无需再次购买就可乘坐机场专线前往东营。

5 未来既是挑战也是机遇 “青岛速度”初体现

2014年12月3日,山东省政府发布的《进一步加快民航业发展的意见》中提到,十二五期间,迁建青岛机场、烟台机场,新建日照、聊城、菏泽机场等,到2030年形成3千13支的民用运输机场总体格局。这一目标对于青岛机场来说既是挑战,也是机遇。

2014年10月11日,被誉为“青岛速度”的青岛市新机场建设项目获国务院和中央军委批复,新机场建设进程取得实质性突破。据了解,青岛新机场位于胶州市胶东街道办事处区域内,本期工程以2025年为目标年,工程总投资约381.75亿元,其中机场工程300.45亿元,建设2条平行远距跑道,跑道长度3600米,航站楼面

积45万平方米,建设工期约4年,建成后可满足年旅客吞吐量3500万人次,货邮吞吐量50万吨、飞机起降30万架次的保障需求。远期工程以2045年为目标年,规划将再建设2条3200米跑道,航站楼面积达70万平方米,可满足年旅客吞吐量5500万人次,终端6000万人次,货邮吞吐量100万吨,飞机起降45万架次的保障需求。

董培磊告诉记者,青岛新机场将会是凸显青岛城市地位的新平台,扩大对外开放的新通道;同时对于青岛机场集团也是一个不小的考验,全方位的服务、保障升级以及更多元化的发展空间等待他们去探索,加快经济转型升级,实现全域统筹将会是青岛机场未来的工作。