

记者 秦国玲 吴昊

新闻链接

根据中国民用航空局官方信息，目前全国有260余座民用机场，仍有近百个地级市没有机场。有很多地方想建机场却“求而不得”，比如苏州、西宁。

也有部分机场是两个地级市共建或离主城区较近，比如：揭阳潮汕机场、扬州泰州机场、芜湖宣城机场。

常住人口超过1200万，GDP逼近2.4万亿元，“最强地级市”苏州，无疑是名副其实的人口大市和经济强市。不过，尽管实力过硬，多年来，苏州始终未能拥有一座属于自己的机场。而它所属的长三角经济圈，已有7个千万级机场，分别为上海浦东、上海虹桥、杭州萧山、南京禄口、宁波栎社、温州龙湾和合肥新桥机场，而南通新机场建成后，也将迈入千万级机场行列。

随着长三角一体化现代综合交通体系的建设完善，上海机场的服务辐射半径不断扩大，上海机场苏州城市航站楼，对苏州而言，或是“不坏”的选择。

虽然值机变得愈发便利，但“备胎”终不能和“白月光”相提并论。

2024年伊始，苏州人翘首以盼的机场有了一个新消息。江苏省交通厅印发《关于落实加快建设交通强国五年行动计划(2023—2027年)实施方案》明确提出，积极推动苏州规划建设运输机场。这让人们再次看到苏州拥有一座属于自己机场的可能性。

苏州隔壁的无锡空港硬件设施再度扩容升级；浙江嘉兴机场航站楼工程全面开工建设；杭州临空经济示范区国土空间规划已获批；170公里之外，江苏的南通新机场于2023年11月开工……众多机场环绕下的“环苏州机场城市群”，苏州仍坚持要有自己的机场，机场的重要性不言而喻。

再看向山东省内，2021年4月2日，牡丹机场正式通航，实现了菏泽人民的航空梦；2023年，淄博烧烤大热，淄博机场建设提上日程；聊城机场已具备立项条件，2024年有望开工建设……省内16市都将拥有自己的机场。

东亚智库首席经济学家李继凯表示，这也意味着，按当前状况，小机场想要扭转弱势地位，仍有很长的路要走，要差异化找到生存空间，做好与大机场的联动或是有益补充。

根据省政府办公厅印发的《山东省航空航天产业发展规划》，山东将优化全省民用机场布局，推动通用航空服务覆盖所有县级行政区、4A级及以上景区、农产品主产区和主要林区。

《规划》提出，支持青岛和济南机场协同打造国际航空枢纽、烟台机场打造区域航空枢纽，积极培育临沂机场区域航空枢纽功能，推动新建枣庄、聊城、淄博、滨州机场，迁建威海、潍坊机场，开展德州、泰安机场前期研究工作。

2022年4月，《青岛市人民政府关于支持航空产业发展的实施意见》发布，共提出21项政策，集中在航空运输业、通用航空产业、重点区域建设等三个领域。据初步匡算，“十四五”期间，青岛全市将安排支持航空产业发展财政补贴(奖励)资金约50亿元。

# 新一轮机场争夺战持续升级

航空梦重塑区域竞争新格局

## 一个机场的坚守

近日，潍坊机场发布公告称，暂停广州、深圳两条航线并寻求新的合作航司。这座距离潍坊中心城区不足10公里的南苑机场，以“小而精”被赞誉，自1996年起通航至今。



潍坊机场新开通货运邮政航空大连—潍坊—南京货运航线。

度上，却挤占了潍坊机场的生存空间，那看似触手可及的百万吞吐量，也越发变得遥不可及。

### 机场与城市双向赋能

近年来，普通城市转型为机场城市，通过机场拉动城市经济发展、塑造新的经济增长极，逐渐成为一种发展方向。城市的综合承载能力、城市能级也不同于以往。

“比如，哈尔滨机场旅客吞吐量本来落后于其他省会城市，但整个城市以旅游业为突破口发力，以冰雪旅游为支点，点燃全面振兴新引擎，机场吞吐量提升，旅客订单量爆发式增长，带来了旅游收入的大幅增长，也带动了餐饮、住宿等相关产业的发展。”山东交通学院交通与物流工程学院副教授元伟介绍，机场作为一个城市重要、大型的交通设施，与城市经济、社会发展有着密不可分的关系。

哈尔滨火爆出圈后，哈尔滨太平国际机场客流量屡创新高。2024年1月，哈尔滨机场完成旅客吞吐量229.3万人次，创该机场通航以来最高历史纪录。从北京、广州、深圳、厦门、南京、杭州等地飞往哈尔滨的航班客座率超过90%，部分航班爆满。游客接待量与旅游总收入，均达到历史峰值。



### 潍坊机场 航线合作需求

为推进潍坊机场航班持续稳定运营，优化航线网络布局，满足广大市民航空出行需求，现潍坊机场面向广大航司开展航线招商工作。

潍坊机场目前有广州、深圳两条优质航线的合作需求，其中潍坊至广州航线已运营20余年，潍坊至深圳航线已运营10余年，两条航线均是潍坊机场较为成熟的主力商务航线，客座率、票价均在较高水平。因机场与航司合作问题，两条航线暂停执行，诚邀有合作意向的航司与机场联系。

潍坊机场发布的航线合作需求公告。

### 暂停两条航线

2月18日，潍坊机场官方微信推送消息，暂停执飞广州、深圳两条航线并寻求新合作。

暂停执飞的航线，早在1996年潍坊机场正式开通民航业务时就启用，也是潍坊机场较为成熟的主力商务航线，客座率、票价均在较高水平。

既然运营了20余年，又是机场的“动脉”航线，为何要被停掉？专家称，究其原因，是作为小型机场，潍坊机场年旅客吞吐量未能达到业内的盈亏平衡线。

“动脉”航线停运，潍坊南苑机场旅客吞吐量锐减一半。根据民航数据，潍坊机场2024年1—2月完成旅客吞吐量4.5万人次，飞机起降591架次，货邮吞吐量2477吨。同比2023年分别下降52.6%、51.2%和31.6%。

东亚智库首席经济学家、北京东亚汇智经济咨询中心主任李继凯表示，“北上广等大城市的机场时刻特别紧张，很难获得，放弃一条经营20余年的动脉航线有点可惜。”

在媒体和社交平台上，有不少人发布潍坊机场2024年1月客流腰斩的信息。评论里，则存在“青岛胶东大机场更方便”“希望保留潍坊机场”等不同立场的声音。

“机场和航司是合作关系，根据市场来看，机场想飞哪个航线或者能飞哪个航线，都需要与航司协商沟通，很多时候是市场选择的结果。”对此，潍坊市交通运输局相关人员表示，政府这些年一直在根据机场的实际飞行人次，及时调整对机场的政策与扶持，某一条航线更换航司，是正常操作，也是市场的选择。

### 左右有两大机场

根据民航公开数据，2023年潍坊机场旅客吞吐量67.3万人次。纵观潍坊机场历史数据，2014年是30万人次，2016年是50万人次，2018年达到历史最高72万人次，但距离百万目标仍有距离。

与之相比，2023年12月4日，东营机场迎来了历史性时刻，年旅客吞吐量突破100万人次大关，标志着东营机场正式迈入百万级机场行列。这也是中小机场都期待的突破。

百万级是中小机场运营的重要“门槛”。中国商飞营销委员会市场战略专家郭才森表示，机场虽小，但飞行区面积、管理标准与中大型机场相差不大。

在各项民航运行标准下，人工成本和运行维护成本相对固定。机场的航空收入，只能靠旅客和货邮的吞吐量，以及飞机的起降架次来推动，虽然有非航空业务收入，比如广告牌、商铺出租等，但整体收入增长的空间依然有限。同时，折旧费用基本上是固定的，需要极高的利用率，才能勉强维持航空性业务的大致收支平衡，或者至少降低亏损。

在东亚智库首席经济学家、北京东亚汇智经济咨询中心主任李继凯看来，高铁竞争，机场间竞争，也导致机场吞吐量提升难。

对潍坊来说，一左一右有两大国际机场，济南遥墙国际机场和青岛胶东国际机场，特别是青岛胶东国际机场的投用，给潍坊的旅客提供了更多选择和便利。

从早上8点10分到下午4点59分，潍坊北站的高铁摆渡每天常态化运行10班，最快27分钟就可以到达青岛胶东国际机场，在潍坊北站可以提前办理值机手续。

之前潍坊北站到青岛胶东国际机场，从携程上购买指定产品，预订飞机加火车联程客票，还享受高铁票费用减免优惠。

另外，潍坊、青岛两市之间交通路网愈加密集，青潍空铁快线、济青高铁、潍青高速、青银高速、明董高速等，将两市紧密联系起来，“一小时交通圈”雏形初现。

这样的便捷交通，本身对赋能潍坊城市发展有着举足轻重的作用，但在一定程