



8月12日零时,青岛胶东国际机场迎来正式转场运营,青岛流亭国际机场同步关闭。

胶东机场定位为东北亚国际枢纽机场,这座集航空、高铁、地铁等交通方式于一体的大型综合交通枢纽,将倚面海,一飞冲天。

自1982年8月5日青岛航站正式建站复航以来,流亭机场已经运行了39年,近40年间,多少人的梦想从这里出发。如今,随着胶东国际机场启用,流亭机场注定会成为很多人难舍的珍贵记忆。

▶11日20:30,流亭机场上演一场快闪活动,上百名旅客和机场员工共唱《明天会更好》,告别流亭机场。



流亭,再见!胶东,你好!

青岛胶东国际机场正式运营,流亭机场完成使命

文/片 齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 赵波 李自强

2021年8月11日19时56分,青岛流亭机场最后一班出港航班QWA9779起飞。开航39年的流亭机场当晚正式关闭,全新的青岛胶东国际机场于8月12日0时正式投用,这是中国民航历史上最大规模的一次性转场,也是见证历史的时刻。

“这是今晚流亭机场起飞的最后一架航班,从每周几个架次到每天500多个架次,开航39年来,见证了和承载了青岛民航事业发展的流亭机场,将正式完成历史使命,退出历史舞台。感谢青岛航空多年来对我们空管工作的支持和配合,也祝愿你们能安全永相伴,启航新征程。展望未来,初心不改。流亭,我们再见!胶东,我们再会。”8月11日19时56分,青岛空管站值班主任袁华向流亭机场最后一班出港航班QWA9779发出祝福。

“感谢流亭机场多年来的守护与相伴。希望在未来的日子里,我们继续共同续写青岛航空事业辉煌的篇章。”流亭机场最后一班出港航班QWA9779的机长王锐和李海龙向塔台发出回复后,

道声再见,启航新征程

老空管送别最后一架飞机,老机长静待首航

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 赵波 李自强

8月12日零时,青岛胶东国际机场正式实施转场运营,并同步关闭青岛流亭国际机场。两个机场的运行要在短时间内实现无缝衔接,这也对机场工作人员提出了更高要求。

11日11:45,中国东航参加首航的A330飞机顺利抵达青岛流亭机场,计划于12日凌晨调机至胶东机场,等待正式首航。

此次青岛胶东国际机场首航,东航选派了远程宽体客机空客A330-300参加。据悉,这是当日所有首航飞机中唯一一架宽体机。该飞机配备空中WIFI功能,可提供座位数为294座,其中公务舱32座、超级经济舱32座、经济舱230座。

此次首航的机长孙震已累计安全飞行2万个小时,具有丰富的飞行经验,此前执行过驰援武汉医疗包机、利比亚撤侨、多米尼克紧急接运我国同胞等重大特殊任务。“作为东航的一名五星

慢慢消失在青岛上方的夜空里。11日19时52分,SC4664航班成功降落流亭机场,这是流亭机场降落的最后一班航班。“非常幸运能坐降落流亭机场的最后一班航班,非常感谢流亭机场带给我们这么多温馨和感动。相信胶东机场启用后,我们会享受更好的服务。”上海飞青岛SC4664次航班的张先生说,他老家就在青岛,一回流亭机场就像到家一样,对流亭机场有着深厚的感情,这次是从上海飞青岛,而回程从青岛再飞上海,就要去胶东机场了。

11日20:30,在流亭机场的二楼国内出发大厅,青岛机场工作人员上演了一场快闪活动,青岛机场集团公司工会组织演唱歌曲《明天会更好》,上百名旅客和一线在场员工观看,共同告别流亭机场。

12日凌晨1时30分,流亭机场举行闭灯仪式,调机结束后,青岛机场工作人员拉开“青岛流亭国际机场正式关灯停运”的横幅,跑道灯、机坪高杆灯、航站楼灯、塔台灯、“青岛”大字灯依次关闭,标志着流亭机场的时代正式落幕。

历经近40年,流亭机场助力青岛、山东经济的腾飞,如今功成身退,胶东机场时代已经到来。

新机场为青岛发展提供最强空运支撑,带动半岛产业链发展
给胶东经济圈腾飞插上翅膀



青岛经济发展要想“飞”起来,离不开海陆空港的全方位支撑。海运方面,青岛有世界排名前7的青岛港;陆运方面,随着京沪、青连等铁路的通车,青岛已由铁路末梢变成了铁路枢纽;空运方面,随着胶东国际机场的正式转场,有了最强的空运支撑,青岛经济发展也将插上“翅膀”,从而带动整个胶东经济圈展翅高飞。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 赵波

4F跃升4F 省内第一国内第18座

青岛流亭国际机场建成投运于1982年,起初规划设计的年旅客吞吐量上限是1200万人次;2013年挖潜扩容后,旅客承载上限提高到1800万—2000万人次。而2019年,青岛空港的实际旅客吞吐量为2555.6万人次。流亭国际机场已超负荷运营多年,其硬件承载能力成为青岛空港发展掣肘。在全新的发展机遇之下,青岛迫切需要一座能与城市战略地位相匹配的国际机场,助力城市再次腾飞。

8月12日零时,青岛胶东国际机场正式转场运营,这是山东省内首座4F级机场。截至目前,中国内地(不含港澳台)已有17座4F级民航机场通航运营,青岛胶东国际机场将是第18座。

4F级意味着什么?这是目前世界民航运输最高等级,代表可以起降各种大型飞机。胶东国际机场可起降空客380、波音747等民航运最大机型。

近期以2025年为目标年,胶东机场规划建设两条独立运行的平行远距跑道,跑道长度3600米,跑道间距2184米,航站楼面积47.8万平方米,机位总数184个,近机位76组,为目前国内同体量机场最多,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29.8万架次的保障需求。

构筑半岛大枢纽 强化青岛胶东龙头

胶东国际机场的目标定位是“世界一流、国内领先”的东北亚国际航空枢纽,不仅实现了航空、高铁、高速、地铁等交通方式零换乘,还形成空陆一体的“全通型”综合交通枢纽。

以胶东机场为中心,“1小时内连通青岛”“1.5小时通达全省”“2小时通达苏北、豫东和皖北地区”。未来也必将肩负着带动胶东经济圈一体化发展,乃至整个山东半岛城市群崛起的重任。

根据国际公认的机场1:8的投入产出比,4F级别的胶东国际机场将为青岛带来多少人流、物流以及产业,显然非常值得期待。

陆海空一体化 带动半岛产业链发展

中国民用航空局局长冯正霖说,胶东机场是“改变我国民航市场格局的新机场之一”。目前半岛地区不仅有青岛、烟台两座千万级机场,还有处在快速发展阶段的威海、潍坊、日照等民航机场,以及4座通航机场。同时,半岛地区既是面向日韩的门户,也是连

接东北和华东地区的空中桥梁,中韩航路、沪哈大通道在此交会,航班密集,空域繁忙。

青岛市科学智库专家隋映辉教授认为,青岛有着得天独厚的“双园”战略优势,所谓“双园战略”,就是上合示范区和自贸区青岛片区。这两大园区虽然早已落地,但在突破创新瓶颈,提升高起点、高水平、高标准发展方面还面临着诸多问题。随着胶东国际机场的投用,必将有助于推动青岛“双园战略”的提升。

青岛是“两黄(环黄海与沿黄流域)对接、三国(中日韩)互动”的汇聚区与重要口岸,海运方面不仅具有国际排名靠前的青岛港,山东港口总部也落户于此,青岛海运优势明显;陆运方面,相继通车的青荣城铁、青连铁路,包括正在建设的京沪二高速等,已使青岛四通八达;胶东国际机场投用后,将提升青岛在沿黄流域乃至“一带一路”地区的影响力,进而形成“双园”战略交汇效应,青岛在沿黄流域和东北亚地区的影响力也将与日俱增。

隋映辉认为,胶东机场投用后,对陆海空经济的一体化发展有着巨大推力。货物从空港下来后,可以转入陆路,比如高铁,也可以通过海港转入海运;还将有助于胶东半岛城市经济圈的建设。通过空港+高速+地铁+高铁+公交的无缝链接,形成城市紧密联系、相互协同的一体化格局,加速胶东地区各城市间经贸、人流、商业等多元化、网络化的往来。

胶东机场投用,还有助于拉动半岛产业链和供应链。一座国际级别的空港不仅能带来巨大的人流、物流、信息流、资金流,还将促成临港产业集群形态,集聚一些跨国公司及相关企业、服务机构在胶东机场地区布局关键零部件企业及物流中心等。

拓展北向空间 平衡配置资源

胶东经济圈要发展,就必须打破体制机制壁垒,加快轨道交通沿线城镇建设,推进城市圈之间的战略对接。

“胶东机场从城阳转场胶州后,重大交通枢纽再次实现北移,这也符合青岛作为龙头城市两翼扩张、往北发展的远期战略,将进一步加快城市协调发展,实现市区之间公共资源的有效利用与平衡配置。”隋映辉说,胶东机场的转场,拓展了大青岛北向西下的发展空间,也给城阳、高新区提供了加快新产业、新制造的创新空间。未来青岛发展在一定程度上取决于城阳、高新区等市区实体经济与高制造业的迅速发展,也取决于胶东空港产业园区的产业差异化与空间定位。

“胶东机场的空间跃迁,辐射范围更广,青烟威日潍都在范围内。”隋映辉表示,胶东经济一体化涵盖青潍烟威日,五市如能尽早实施交通网络一体化发展,形成有效的政策合作、体制对接和空间布局,将来一定会共享共赢。