

青岛胶东 国际机场

- 选址:胶州市中心东北11公里,胶东街道办事处境内。距青岛市中心约39公里。
- 规模:主跑道长3600米,次跑道长3200米,航站楼面积45万平方米,可起降A380。
- 定位:区域性枢纽机场,面向日韩的门户机场。
- 进展:选址报告已获批,项目立项待批。

日照机场

- 选址:日照东港区后村镇山字河附近。
- 规模:跑道长2600米,航站楼9000平方米。
- 定位:国内支线机场。
- 进展:2013年10月获批,力争2015年建成通航。

聊城机场

- 选址:聊城经济开发区东部,在原军用机场基础上改造扩建。
- 规模:跑道长2400米,可满足波音737系列要求。
- 定位:国内支线机场。
- 进展:近期有望签订军地合用机场协议。

菏泽机场

- 区位:位于济南、徐州、郑州等大中城市的中心位置,京九铁路与新亚欧大陆桥在此交会。
- 定位:国内支线机场。
- 进展:五个初选场址论证接近尾声,预计2月中旬可完成选址报告。



青日聊菏四地将建新机场,机场亏损为何还要到处建

机场建设要算拉动经济“大账”

近年来,我省机场建设如火如荼。青岛在胶州增建了新机场,烟台潮水机场正在施工,日照、聊城、菏泽等省内二线城市机场建设也加速开跑,可谓全面开花。机场建设是个大工程,投资高、回报慢,不少经济欠发达地区的机场运营是亏损的。为何我们还要到处建机场?除了机场收益这笔“小账”,背后的经济“大账”又该如何算?

本报记者 廖雯颖 孟敏 实习生 程超

■进展 青岛日照新机场已确定选址

今年的省政府工作报告提到,2014年我省将争取日照、青岛新机场开工建设,抓紧做好聊城、菏泽等机场前期工作。

“目前我省民航已初步形成济南、青岛两个干线机场和烟台、威海、东营、潍坊、临沂、济宁6个支线机场共同发展的格局。”省发改委相关人士告诉记者。此外,烟台潮水机场已在建设中,预计今年投入使用;日照、青岛新机场已确定选址;聊城、菏泽也加快了筹

建机场的步伐。

从四个新机场规划看,青岛新机场是标准最高、规模最大的,运行等级为4F级,这是国内最高等级,比肩北上广,可起降目前世界上最大的商用客机。新机场布局调整方案及选址已获国家批准,落户胶州,目前项目立项正在等待国家发改委审批。“如果审批顺利,今年年底有可能开工,预计建设周期4年。”

日照机场、聊城军民合用机场和菏泽机场都定位为支线机场,机场跑道等级为

4C级(可降落空客A320、波音737窄体客机)。日照机场计划总投资13.4亿元,聊城估算投资6.5亿元,菏泽则为4亿元左右。

从布局来看,山东机场“东多西少”,为此聊城、菏泽机场被列入省会城市群经济圈和西部经济隆起带发展规划,省长郭树清在政府工作报告中也表示,西部机场建设优先。根据我省民航业发展意见,“十二五”末将力争实现全省县级行政单元1.5小时内能享受到航空服务。

■现状 6个支线机场全部亏损

那么,现有8个机场运营情况如何?

2013年全省旅客吞吐量为2883.9万人,青岛流亭机场为1451.7万人,济南遥墙机场为813.9万人,两个干线机场占到全省客流量78.5%,而6个支线机场旅客吞吐量合计618.3万人。大多数支线机场客货两块均“吃不饱”。

“6个支线机场全部亏损。”省发改委相关人士坦言,受到航空公司运力、收益考核和干线机场时刻、空

域资源制约等影响,我省支线机场经营亏损较为严重。

业内人士分析,经济欠发达地区的支线机场,客流量比干线机场要少,市场需求相对不足。尤其是山东地面交通高速公路、高铁运输方便快捷,支线机场所在城市到济南、青岛两市的车程一般都在2-4个小时,支线航空低密度航线运行优势不再明显。一位航空公司人士曾向记者透露,由于客流量不足,航空公司考虑到运

营成本,并不愿意在支线机场投放航班或加密航线,“飞一次亏一次。”

据公开资料显示,湖南5个机场中4个支线机场长年亏损,年均亏损1500万元。支线机场并非山东独有,在民航业,中小机场和支线航空长期亏损是一个“世界性难题”。据民航局统计,2012年全国183个民航机场有134个机场亏损,亏损额达29亿元,90%支线机场处于亏损状态。

■算账 直航后济南台企翻一番

6个支线机场亏损尚未扭转,一批新机场已在开工建设和筹备。为何亏损还有如此高涨的建机场的热情?这笔账该怎么算?

中国民航局局长李家祥认为,机场创造的经济效益,不能单算机场自身的盈亏账,要看机场对地区经济的带动作用。机场的定位是“公共基础设施”,机场首先要强调公益性,之后才考虑收益性,“机场最主要的任务不是盈利而是开通更多

的航线和时刻。”

国际机场协会研究认为,机场每百万航空旅客吞吐量,可以产生经济效益总和1.3亿美元,相关就业岗位2500个。

2008年山东开通台湾直航,目前有济南、青岛、烟台和威海四个直航点,共10条航线,每周往返52个航班,运力达到每天往返1000多人次。济南市台协会会长王金锁告诉记者,自从开通两地直航后,“来济南投资建厂的台企差不多翻了一番。”

王金锁表示,“绩效”对企业非常重要,直航改善了投资环境,压缩了成本,对于企业生产管理效果立竿见影,当天去次日回的节奏大大方便了台商往返,甚至可以过上回台周休的生活,工作家庭兼顾。

省发改委有关人士分析,当前我省正处在加快经济发展方式转变的关键时期,推进实施“两区一圈一带”重点区域发展战略,构建现代综合交通运输体系,都需要加快民航业发展。

机场投入产出比全国平均是

1:8

每百万旅客能为当地带来

18.1 亿元经济效益

为当地创造就业岗位

5367

机场直接创造1亿元经济效益

可能给当地带来5.4亿元经济效益

以江苏淮安机场为例

带动财政收入超过50亿元

机场每年亏损1000万元

结论

建机场不能算机场盈亏“小账”,要算拉动区域经济发展的“大账”。

欧盟 0.92个

日本 2.59个

美国 0.57个

印度 0.38个

中国 0.19个

(每万平方公里机场数)

结论

中国机场数量远落后于国际发展水平。

菏泽机场: 2月中旬或可完成选址报告

自去年9月份菏泽机场进入选址论证阶段,如今5个初选场址的选址论证已经接近尾声,大概今年2月中旬可以完成选址报告。

菏泽目前已具备建设机场的良好基础和条件,区位优势,条件适宜。菏泽位于济南、郑州等大中城市的中心位置,是东部地区产业西移、中原地区资源输出和南北区域交流合作的战略通道,区位优势明显。菏泽每年的市外务工人员达150万人以上,出国务工人员达10万多人,人口密度是全国水平的6倍。预计到2020年,菏泽机场旅客吞吐量可达100万人次,货邮吞吐量可达4500吨。

本报记者 张建丽 张跃峰 李玉涛

聊城军民合用机场: 今年有望开工

根据聊城市对外公布的信息,聊城军民合用机场2014年将完成土地征用手续报批,做好机场总体规划、初步设计、施工图设计的编制审批和工程招投标等开工前各项工作,力争项目开工建设。

随着聊城社会经济的发展,为进一步改善交通环境,聊城市计划在东郊军用机场的基础上改造扩建为军民合用机场。

聊城军民合用机场项目设计定位为国内支线机场,位于聊城经济开发区东部驻地,在长江路东头,聊城市计划在其基础上改造扩建为聊城军民合用机场,近期新建航站楼建筑面积7000平方米,项目投资估算6.35亿元,计划年接待旅客20万人次。

本报记者 张建丽 张跃峰 李玉涛

专家把脉

机场各自为政 航线分散经营

省发改委有关人士表示,我省民航综合实力仍然较为薄弱,全国旅客吞吐量超过千万的机场有21个,山东仅有青岛机场1个且排名第16,这与我省经济社会发展水平不相适应。他认为,全省机场综合运输枢纽尚未有效建立,机场多处于城市郊区,与其他交通方式衔接不强。一位业内人士分析,自从我省机场属地化管理后,彼此之间“各自为政”,联系松散。

专家建议,小型支线机场应多在“连接”上做文章,做好省内机场之间航线的时刻和航班密度设置,比如东营、临沂等小型机场可以从当地支线机场乘飞机到济南机场快速中转到全国各地。外来游客也可以从两大机场中转至支线机场,进而带动省外航线发展,最大限度发挥机场作用,避免成为财政的沉重包袱。

本报记者 廖雯颖 孟敏