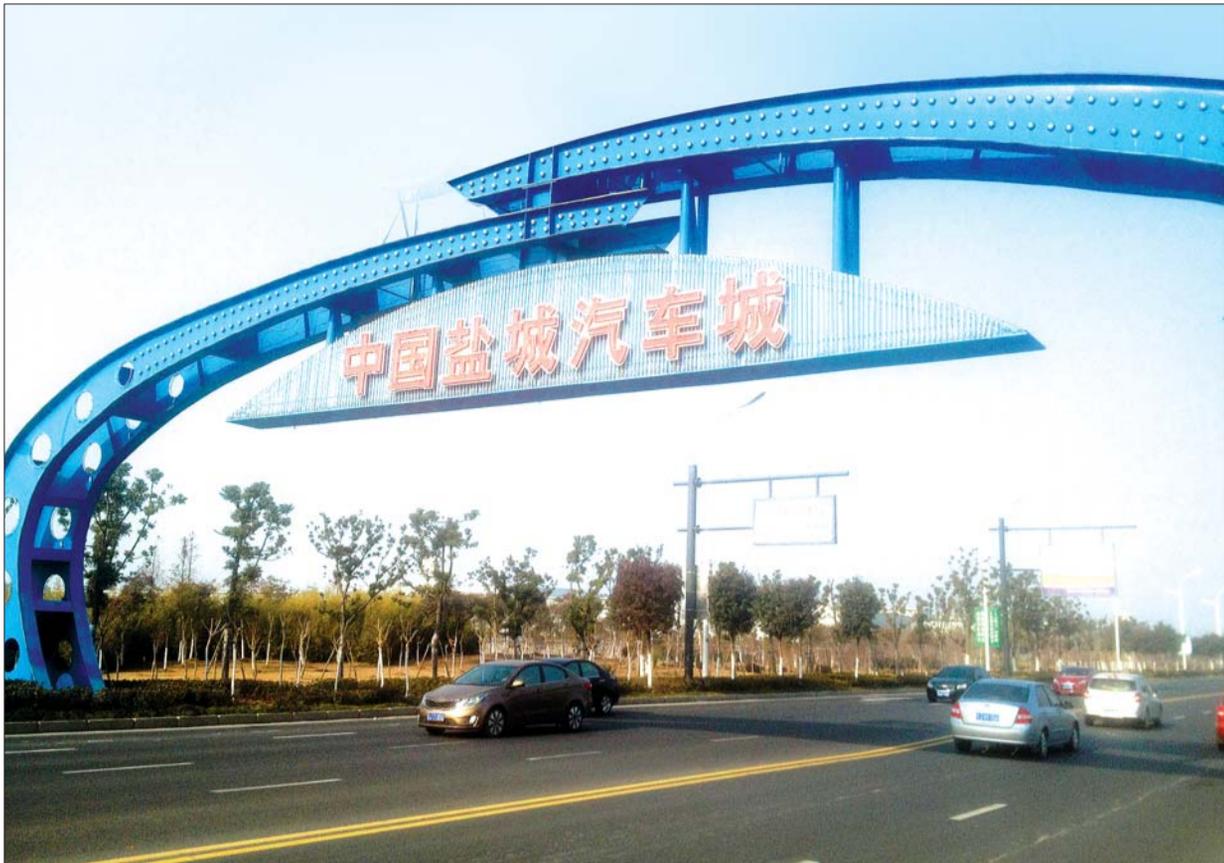


机场扩容



盐城机场建成后,吸引韩资企业来投资,为当地引来了一个汽车城。



盐城机场的候机楼。

“一个机场引来了一个汽车城”，本报记者赴江苏探访盐城机场模式 机场亏损3000万，换来税收30亿

文/片 本报记者 寇润涛 实习生 张冠楠

地方小机场也有国际航班

“一个机场，引来了一个汽车城。”在江苏盐城，人们如此形容盐城机场对当地经济的带动。

十年前，当盐城南洋机场面临仅有的航线可能被停飞困境时，为了方便韩国车企的韩方人员周末回家，盐城市政府毅然决定每年补贴3000万元，开通临时包机直飞首尔。

让人想不到的是，本以为“赔本赚吆喝”的投入却带来了丰厚的回报，如今，在盐韩资企业每年交给当地政府的税收达到了30多个亿。

中国民用航空局局长李家祥曾在不同场合多次表扬盐城机场：“3000万和30多个亿是百倍的关系。过去我们讲‘一本万利’，现在‘一本百利’也不错。”

那么，十年来盐城民航扩张之路是怎样走过的？近日，本报记者赶赴盐城，探访机场对当地经济发展产生的带动作用，还有那些机场建设过程中鲜为人知的故事。

1月底的一天，中午12点，在盐城南洋机场的国际候机大厅，距离飞韩国首尔的班机起飞还有一个多小时，52岁的陈宝光仔细听着导游的叮嘱：“一会儿过安检，不准带打火机、小刀……”

半个月之前，他报名参加当地一家旅行社组织的赴韩国团队游。

虽然这是陈宝光第一次坐飞机，但是他对南洋机场一点都不陌生。他居住在洋山镇光荣二组村，距离机场大约2公里。盐城机场始建于1958年，属

于军民合用机场。自从2000年盐城民航站成立，他就经常看到硕大的客机从头顶掠过，耳旁还伴随着“轰轰”的飞机发动机声音。

以前，陈宝光总感觉这飞机“近在咫尺，远在天涯”。

后来孩子去了中韩合资企业工作，每次回到家就跟老陈说韩国的“这好那好”。说得老陈心里直痒痒，于是他来到了旅行社，得知盐城至韩国首尔每周二、三、五、日有4班飞机，往返购票都十分方便。之后，他第一次踏进了这个陪伴

他生活大半辈子的飞机场。

身为地方“小机场”的盐城南洋机场，曾被民航华东局评价为“外向度较高的小机场”。

盐城市交通运输局的工作人员介绍，早在2006年，南洋机场就获批为国家一类口岸。而在2009年，南洋机场获准对外籍飞机开放，开辟国际航线，同时盐城飞香港航班开通。

正如盐城市交通运输局副局长、机场民航站站长崔花所说：“没有航线航班，再好的机场也只是水中月，镜中花。”

切入全球产业链 地方离不开机场

本报记者 寇润涛

2013年底，厦门经盐城飞哈尔滨的航线开通，盐城福建商会常务副会长梁小鹤掩饰不住内心的激动：“闽商们再也不用几十个小时长途跋涉了！”

据盐城福建商会会长黄常顺介绍，上世纪90年代开始，大量闽商涌入盐城，但是，众多闽商来盐投资，因没有直达航班旅途劳累而影响了投资热情，有的甚至放弃了在盐发展实业。

2012年3月，黄常顺等人在盐城市两会上提请政府开通盐城飞福州的航线。“目前，在盐城的闽籍人士近10万人，企业3000多家，每年创收达数百亿元，已成为盐城经济建设不可或缺的一支力量。而赴闽航线不开通，想回去一趟极其不便。”黄常顺说。

对于选择开通“厦门—盐城—哈尔滨”航线，盐城民航站的工作人员解释说：“一条成熟的航线需要经过一段时间精心培育才能稳定。”航线能不能长期运行下去，关键看是否有稳定的客源。

“厦门和哈尔滨都是旅游热点城市，旅游客源可以分摊一部分成本。更重要的是三地之间的经济交流可以培育大量的公商务客源。”上述工作人员说。

对此，中国民航大学经济与管理学院副院长、临空经济研究所所长曹允春认为，地方政府一方面需要投钱给机场维持运营，一方面又热衷修建机场，实际上是经济发展对速度依赖越来越大造成的。“各地都意识到，区域要切入到全球产业链中，没有航空运输是非常不利的。所以，在这种情况下，地方会去考虑发展机场。”

“赔本赚吆喝”，换来大红包

“飞抵北京只需1小时20分钟，到达韩国首尔只要1小时25分钟，飞香港也只要2小时15分钟，三亚、广州、长沙、哈尔滨、桂林……这些国内最热的旅游城市，都已经纳入盐城的3小时飞行圈。”盐城市交通运输局的工作人员说。

但是，十年前却不是这样。2004年，南洋机场仅有北京、广州2条航线，每周一共4班飞机。而飞广州的航线也因为旅客不足，面临着停飞困境。

盐城市委宣传部的孙华回忆说，2003年9月，韩国现代起亚集团决定在盐城投资建设“汽车城”，条件之一就是必须

开通盐城至韩国的航班。

不过，当时来往韩国的旅客并不能撑起一条航线的市场需求，孙华说：“成本太大，光靠盐城机场民航站来消化，不太现实。”怎么办呢？当时，这个问题几乎愁坏了机场民航站。

崔花回忆说，真应了那句话，“没有条件，创造条件也要上。”

“为了扩大盐城招商引资的影响力，当时的市委市政府决定从政府财政中划出专项补贴3000万元，以临时包机的形式，开通了盐城飞首尔的航班。”孙华说。

这看似一桩“赔本赚吆喝”

的投入，实际上却给盐城带来了“意想不到”的丰厚回报。

当时，江苏其他城市都在积极争取东风悦达起亚这个汽车项目。“在这个关键时刻，盐城飞首尔的临时包机给韩国客商们吃了一粒‘定心丸’。”孙华说，在2004年东风悦达起亚一个车间落户盐城后，又开办了第二家工厂，总投资达68亿元，每年交给地方政府的税收达30多亿元。

谈到航线对经济的影响，盐城市商务局副局长陈友根说：“市里决定只要世界五百强企业落户盐城，我们就开通相应的航班。”

机场改扩建，先过环评关

为了放大一类航空开放口岸的资源优势，2012年盐城市委市政府决定对盐城南洋机场进行改扩建，将现有跑道从2200米延长至2800米，新增停机坪至8个，新增登机桥至4个。

此次机场跑道扩建共涉及114个拆迁户，拆迁总面积为29700平方米。

为此，盐城机场民航站引入第三方机构，让南京市一家

环评单位对机场改扩建项目进行环境影响评价。随后，该环评单位监测的环境影响评价信息在当地门户网站以及报纸等媒体上进行了公示。

根据环评单位的要求，此次公众参与征询的范围主要为生活在拟建地周围2公里至8公里范围的社区、村庄、学校等公众，向群众发放了《建设项目环境影响评价公众参与调查表》。

“结果显示，大部分人对所处的环境现状还是满意的。”负责该项目环评的工程师说。

为了取得持反对意见的居民的谅解，2013年4月，盐城机场民航站的工作人员对这部分民众进行了登门回访。

“在说明了本项目采取的噪声防治措施后，距离机场较近的居民都表示理解和认可。”上述工作人员说。