

济南机场二期破解“红眼航班”旅客过夜难

配建两座过夜楼和2万多平商旅中心，吃喝玩乐健身不出航站楼



读懂济南

近日，济南机场二期改扩建规划建设2.26万平米商旅中心和2.2万平米过夜楼的消息引发关注。在机场建设往往更关注跑道、航站楼等与运输能力相关设施的背景下，济南机场二期为何要大规模建设便民服务设施？这背后蕴含着怎样的考量？

记者 李梦瑶 于泊升 济南报道

两座过夜楼“精准卡位”包含住宿、餐饮等功能

“济南机场二期改扩建规划的过夜用房一共是两座。”济南机场二期改扩建有关负责人表示，规划的两座过夜用房，一座贴着航站楼指廊建设，另一座临近综合交通中心。

两座过夜楼总共604间客房，主要服务于机组人员、航班延误旅客或中转过夜旅客。

记者从规划图中发现，其中一座旅客过夜用房建在新建T2航站楼F指廊的东边。这座楼总建筑面积约2.2万平方米，一共5层地上建筑加1层地下建筑，能提供270间客房。它的地上部分不只有客房，还配套大堂、餐厅和会议室，不管是普通旅客临时歇脚，还是商务人士简单办公，都能满足需求。

这座楼的地下一层则主要用于卸货、后勤办公和设备存放，保障日常运营。

“如果是开车来的旅客，从T2航站楼的环线就能直接到这座楼的主入口，步行去航站楼也很方便。”上述负责人说。

另一座旅客过夜用房规模更大，位置更靠近综合交通中心。它建在航站区中部偏南的区域，和综合交通中心、停车楼一起建设，总建筑面积约5.5万平方米，地上10层、地下1层（局部有夹层），总高度近44米，能提供334间客房。

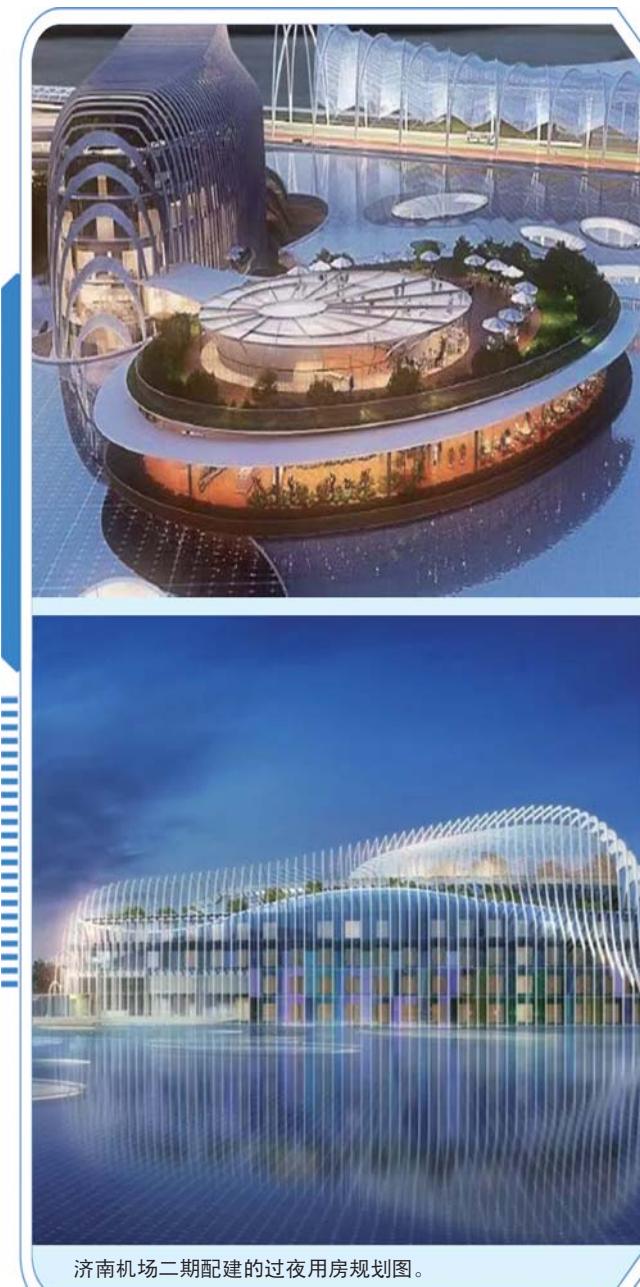
这座过夜楼的功能更丰富，地上除了客房，还规划了全日餐厅、中餐厅、特色餐厅，同时配有宴会厅、会议室和健身区，商务接待、休闲锻炼都不用出楼。地下一层主要是后勤区和设备机房，保障大楼正常运转。“它紧挨着综合交通中心、地铁和高铁站点，部分建筑结构还和这些交通设施连在一起，以后下了高铁、地铁，很快就能到住宿的地方，换乘、住宿一站搞定。”上述负责人表示。

据了解，这两座过夜用房都是济南机场二期改扩建的重要配套设施，建成后将解决旅客“过夜难、住宿远”的问题，不管是早班机提前到、晚班机落地晚，还是中途停留，都能在机场内找到舒适的住宿点。

从“过夜难”到“舒适住”等“红眼航班”不再难熬

“有了过夜用房，不用出机场就能等‘红眼航班’。”经常乘坐“红眼航班”的旅客张伟说，机场过夜用房最明显的作用是抵消“红眼航班”带来的不适。

所谓“红眼航班”，通常指夜间10点至凌晨5点起降的航班。这类航班因机票价格低，成为不



济南机场二期配建的过夜用房规划图。

少旅客的选择。然而，“红眼航班”抵达后的配套服务却存在不足，部分机场缺乏完善的过夜设施，旅客只能在候机大厅的座椅上休息，体验较差。

“大部分人会选择在座椅上休息，也有不少人选择在餐厅或商店区域停留。”喜欢乘坐凌晨航班出游的李晓雯说。

在全国，“红眼航班”的运营也较为普遍。在北京、上海、广州等地的大型枢纽机场，每天都有“红眼航班”起降。在旅游旺季和节假日，“红眼航班”的旅客运输量占比也会有所提升。

在济南，过夜问题也是让不少乘客“头疼”的事。数据显示，今年暑运期间，济南机场累计运输旅客394.6万人次，单日客流峰值突破7万人次。这其中就有部分旅客搭乘早班机或深夜到港。

中转换乘乘客也是机场过夜的主要群体。“上次是在半夜到达中转地，下一趟航班在早上起飞。”市民吴先生回忆起了一

次去黑龙江的中转经历，在中转地，他觉得麻烦，不想拉着沉重的行李去外面的酒店，只能在机场内的座椅上对付。

近年来，济南机场中转旅客有了明显提升，数据显示，2024年，济南机场累计完成中转旅客吞吐量167.15万人次。中转旅客数量提升后，对凌晨过夜的需求也会有所增加。

“对于旅客而言，新航站楼配备过夜用房后，以后中转就不必再到外面找酒店，省时省力。”吴先生说。

百万平方米新工作区同步建设

除了规划的两座过夜用房外，济南机场二期改扩建还配套了商旅服务中心。

济南遥墙机场二期改扩建工程商旅服务中心项目工程规划许可批前公示显示，商旅服务中心在新建T2航站楼的东侧，临近综合交通中心，总建筑面积

约2.26万平米。建成后，可为商务旅行提供高效、便捷、个性化的服务。

济南机场二期改扩建，除了建设直接关乎运输与旅客服务的基础项目外，还建设了大规模的新工作区。

在规划中，新工作区位于机场以南，占地面积275公顷，建筑面积约100万平米，主要包括民航监管、空管、海关、边检等驻场单位用房，导航、货运、航食等服务保障设施，山航、东航等多家航空公司基地。

此外，作为济南机场二期改扩建重要组成部分的中航油供油工程，也取得了重要进展。该项目总建筑面积2.18万平米，主要建设内容包括油库、航空加油站、油车停放点及综合业务用房等核心设施，建成后，将显著提升机场航油保障能力。

从重运输到重体验向国际先进水平看齐

“济南机场二期改扩建中的过夜楼和商旅中心建设，反映的是我国机场建设理念的变化，从单纯注重运输功能转向提升旅客体验。”山东大学齐鲁交通学院副教授、山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，过去评价机场主要看吞吐量、航班量等运营指标，现在越来越关注旅客满意度和服务力的提升。

从全球来看，先进机场早已超越传统的交通功能。比如，德国慕尼黑机场1号和2号航站楼之间配备了高标酒店，拥有551间客房，还设置24小时健身中心、室内恒温泳池等设施；美国纽约肯尼迪机场的TWA航站中心此前改建为精品酒店，拥有客房、餐厅和酒吧，顶楼还有无边际游泳池；新加坡樟宜机场的室内森林和景观瀑布，每年都吸引大量非旅客前往参观。

在国内，长沙机场T3旅客过夜用房项目是长沙机场改扩建工程的重要部分，可满足旅客住宿、餐饮、会议等需求；拉萨贡嘎机场此前将过夜楼作为航站区改扩建工程的重要子项目，从过夜用房步行4分钟左右，即可到达该机场T3航站楼；福州长乐国际机场二期扩建工程也新建旅客过夜用房，该项目占地约4万平米，设有438间客房。

“济南机场的过夜楼和商旅中心建设，是向国际先进水平看齐的重要实践。”张汝华称，对于旅客而言，这种转变，意味着更人性化的出行体验。

对区域发展而言，机场功能拓展，将显著增强城市吸引力。“机场是城市的‘第一会客厅’和‘最后记忆点’。”张汝华表示，优质的机场体验不仅提升竞争力，更是城市营商环境的重要组成部分，对招商引资和旅游业发展都有积极影响。

随着国内航空业的蓬勃发展，机场不再仅仅是一个交通枢纽，逐渐演变成一个集出行、商业、休闲于一体的“城市会客厅”。在这一背景下，机场配建酒店，成为众多大型机场完善服务功能、提升经济效益的重要举措。

目前，国内机场酒店主要有两种形式。一种是直接建在机场航站楼内部或与航站楼紧密相连，如北京大兴机场的木棉花酒店。另一种则位于机场周边区域，通过摆渡车等交通方式，与机场实现便捷连通，例如上海虹桥国际机场希尔顿酒店。

从运营情况来看，这些机场酒店的入住率较为可观。在湖北，武汉天河机场皇冠假日酒店位于T2航站楼正前方，旅客步行约50米即可到达，通过楼内摆渡车到达T3航站楼，无缝衔接国内外航班出行，吸引了大量商务旅客和中转旅客。

再如南京禄口机场铂尔曼大酒店，坐落于南京禄口机场1号和2号航站楼之间，与航站楼无缝连接，乘地铁可直达南京南站，乘坐机场巴士前往市中心仅需30分钟车程，保证了一定的入住率。

在山东，青岛胶东国际机场也配建了酒店。位于航站楼旁的青岛华美达酒店已经投入使用，提供143间豪华客房和24小时免费接送机服务，进一步完善了机场的商旅配套服务。

从经济效益角度分析，机场酒店为机场带来了显著的收益增长。一方面，酒店的运营收入成为机场多元化收入的重要组成部分。此外，酒店内的餐饮、会议、健身等配套设施也能带来额外收入。另一方面，机场酒店的存在，吸引了更多旅客选择在机场出行或中转，带动了机场内其他商业的发展，如零售、餐饮等。据媒体报道，武汉天河国际机场T3航站楼的“武汉礼物”店铺已经开业，不仅涵盖了地方特产、城市文创，还展现了名优老字号、非遗好物等超600个商品品类。

优质的机场酒店还能提升机场的品牌形象和竞争力，吸引更多航空公司入驻，增加航班频次，从而进一步提升机场的客流量和经济效益。

如今，国内大机场配建酒店的模式正不断成熟和发展，不仅为旅客提供了更加便捷、舒适的出行体验，也为机场带来了经济效益，成为“航空+”经济发展的新引擎。

记者 李梦瑶 于泊升

机场配建酒店，打造『航空+』经济新引擎