

# 首都机场 临空经济乘“机”起飞

地点:首都机场

时间:9月24日-9月29日

迎接十八大 记者基层行 【第27期】之 首都机场

在中国,民航每起降3架飞机,就有1架起降在“第一国门”——首都机场。但机场发展的增长似乎永远赶不上客流量的增长。1965年以来,首都机场历经7次大规模改扩建。T3建成使用后,它与1、2号航站楼组成总面积达到141万平方米的“大机场”,停机位数量增至322个。2010年北京首都国际机场取代伦敦希思罗国际机场,成为全球第2大繁忙机场,仅次于美国亚特兰大国际机场。



2008年7月19日,机场快轨开通。 新京报记者 韩萌 摄



2008年3月,T3转场后首日运行秩序井然。新京报记者 陈杰 摄

## 建设篇

### 三年多建成世界最大单体航站楼

9月27日上午11时,在顺义三山小区里的广场上,人们有说有笑,玩得很开心。周焕利和王德宝两位老人坐在长椅上聊着天。

2004年,他们和其他村民一起搬进了三山新家园小区。三山指龙山、桃山、岗山,这三个村子,都是因为机场扩建而搬迁的。新,意味着城市化的新生活。

头顶一阵轰鸣,远处一架飞机从云层穿过。王德宝笑笑说,飞机降落也是落在他们家宅基地上,没啥稀奇的。周焕利抢一句说,要不是他当时先响应号召搬家,新机场也不能建这么快。

作为奥运会重点工程——首都机场扩建计划于2004年3月底开工。在设计规划中,顺义十里堡村位置是首都机场即将修建的第三条飞机跑道。顺义天竺镇龙山村周焕利家的宅基地是未来新航站楼的一角;村民王德宝家的位置上则标记了“停机坪”。

从2003年11月开始,地处新航站楼及周边地区的6个村、6900余村民陆续搬迁没有耽搁一天工期。

迁走的村民虽然心有万般不舍,但为了给奥运会作贡献,为了开始“城市”生活,他们携家带口离开故土。村民中有人开玩笑说:“明儿机场建起来,甭管世界各地打哪儿来的,第一脚踏地,都得从咱村里过。”大伙儿跟着笑起来。

如今,曾经的村民们生活与以往已大不相同。周焕利家境并不富裕,以前夫妻俩每人每天有30元的工钱。“靠这些收入,冬天的暖气要自己烧。每家有一个大火炉,早晚要往里填煤。现在不用做这些事了。暖气不用自己烧,暖气费还不高。”自打搬迁后,周焕利和妻子就算退休,每人每月有一千多元的退休金。

顺义南圈村的村民岳未建2005年在机场找到一份司机的工作。2008年T3建成后,公司的业务也全部转入到T3,他顺理成章做了第一批进场的工人。第一次开车进T3飞行区探路时,岳未建懵了。停机坪有几公里长,航站楼就像一座山。“太大了,太好看了”。他记得,那天晚上回家,两口子聊新航站楼连饭都没吃。

他说,这里绝对是国内最豪华的机场。这一切,与他记忆中的飞机场,完全是两个世界。“大”是他对机

场最直观的印象:“第一次觉得候机区一眼望不到边;第一次觉得跑道好像跟天连着。”

## 运营篇

### 旅客吞吐量年内将突破8000万

和其他普通人一样,岳未建只知道T3航站楼大得惊人,却未必清楚它到底有多大。T3航站楼从南到北有3公里长,比整个北京奥运中心区的长度还要长出0.6公里,它的总建筑面积有130万平方米,仅仅其中的停车楼就比鸟巢大两倍。

一位在机场工作30年的工作人员回忆,从老航站楼到T3,就是一个机场容量与旅客量增长的双曲线图。刚开始只有老航站楼,那时坐飞机的人少,所以没显出接待量的问题。上世纪70年代后,老航站楼已经显出力不从心,T1应运而生。T1扛了20多年,国内民航业快速发展,到了90年代初,首都机场旅客吞吐量已达869.97万人次,超过航站楼设计容量,而旅客还在逐年增长。

T2建成后,两个航站楼同时支撑着首都机场的运营。

中国民航每起降3架飞机,就有1架起降在首都机场。显然机场发展似乎永远赶不上客流量的增长。T3的建设显得非常迫切。

事实也证明了T3的必要性。从2008年奥运到今天,首都机场年旅客吞吐量的增长十分迅速。据预测,首都机场今年的旅客吞吐量将突破8000万人次,接近三个航站楼的设计吞吐量8200万人次。

## 格局篇

### 打造升级未来“航空大都市”

机场不仅仅是机场自身那141万平方米的繁荣,而是它实实在在带动了整个区域的经济展。2007年,顺义区依托首都机场,在全国率先提出“临空经济”概念。顺义区围绕首都机场,先后打造空港物流基地、天竺保税区、国展产业区、国门商务区、汽车生产基地、林河经济开发区。“临空经济”产业格局基本形成。

特别是T3航站楼启用以后,顺义迎来了有史以来产业项目最多的一段时期。2007年以来,顺义共引进242个“亿元项目”,投资总额达2000多亿元。

顺义区政府一位负责

人告诉记者,很早以前,招商引资非常难,大的项目落地尤其不易。但随着顺义产业转型和临空经济产业的发展方向确定,很多企业就是看中了顺义和首都机场区位优势。“就像我们的汽车制造业,临近机场物流就很方便,节省了费用。”

首都机场带来的发展绝不仅限于顺义区,2011年首都机场对北京地区经济贡献的总效益约为1000亿元,带动了旅游、会展、文化等产业的快速发展。随着未来首都机场航空大都市的打造升级,将在更大范围内提高对区域的服务和带动能力,首都机场逐步成为京津冀经济圈的开放平台,甚至成为与全国、全世界经济联系的重要载体。

采访当天傍晚,这位负责人带记者来到最靠近机场的南法信镇,从镇政府楼顶可以远望首都机场。货运路上车流不息,机场上空飞机起降繁忙。他感慨说,小时候爱看飞机,那时候觉得天上的飞机离自己很远、很神秘;现在,飞机随时从顶上掠过,自己已经习以为常,这时候发现,自己的工作和生活,真真实实地与飞机和机场无法分开了。



T3航站楼建成后,首都机场年旅客吞吐量的增长十分迅速。据预测,首都机场今年的旅客吞吐量将突破8000万人次,接近三个航站楼的设计吞吐量8200万人次。

资料图片/CFP

## 走 我这十年

●姚玉宝 首都机场管理部飞行区管理模块工作人员

## “设备升级每次我先过手”

32年前,我到机场上班,先从养场工开始做起,那时候,机场界限很简陋,我每天就在跑道周边维护,看到有人钻进来了就劝走。那时候,羊啊、狗啊都常光顾机场,我们就得轰走。

上世纪80年代,我成了班长,机场跑道维修就是靠人工进行,趁没有飞机的深夜,现场熬汤青修跑道。亚运会那年,我永远忘不了,当时西跑道大修,我们几天几夜在跑道上干,没人喊过累。

1993年后,机场扫雪的任务由场务队负责。我印象最深的一年冬天,大雪连

绵不断,飞行区的除雪任务繁重,为了保障飞机正常,员工们24小时不眠不休地坚守岗位,真的很累。那时候还是老式的除雪车,一台庞大的除雪车要由主、副两个驾驶员分工配合,一个负责车辆驾驶,一个负责仪表盘及加油挡位的操作。由于久坐和高强度的脚踩离合器、油门,当除雪作业结束后,我的腿脚就不听使唤,跳下车厢整个人趴倒在地上。

现在,机场引进了新的除雪车,驾驶更舒适,操作更方便了。眼看着机场飞行区里使用的车辆从四五

种增加到三四十种,还从国外引进了很多先进设备,我也从一个养场工变成了飞行区场务车辆维修所的老员工。经历了几批设备升级,每次都是我先过过手。那些“水土不服”的外国设备,在我的手里经过改装再投入使用。而这手艺,则是我自己上培训班、看书学来的。

T3使用以后,我们场务队也跟着改名,叫飞行区培训场务车辆驾驶员,希望能把我们这一代对机场的感情和责任感传承给他们。

## 走 读这十年

●曹允春 中国民航大学临空经济研究所所长

## 从小机场到国际航空中心

从2004年到现在,曹允春每年都到顺义十多趟。这8年,也是首都机场扩建发展和顺义临空经济高速发展的8年。

2004年,顺义举办首届临空经济论坛,当年4月份,曹允春被邀请到顺义调研。当时还没有首都机场三号航站楼,在机场周边虽然有一些企业、园区,但还没有形成规模,产业与机场的融合不明显。那段调研的时间,曹允春多次来到首都机场了解机场吞吐量,下到周边的企业了解产业发展结构。

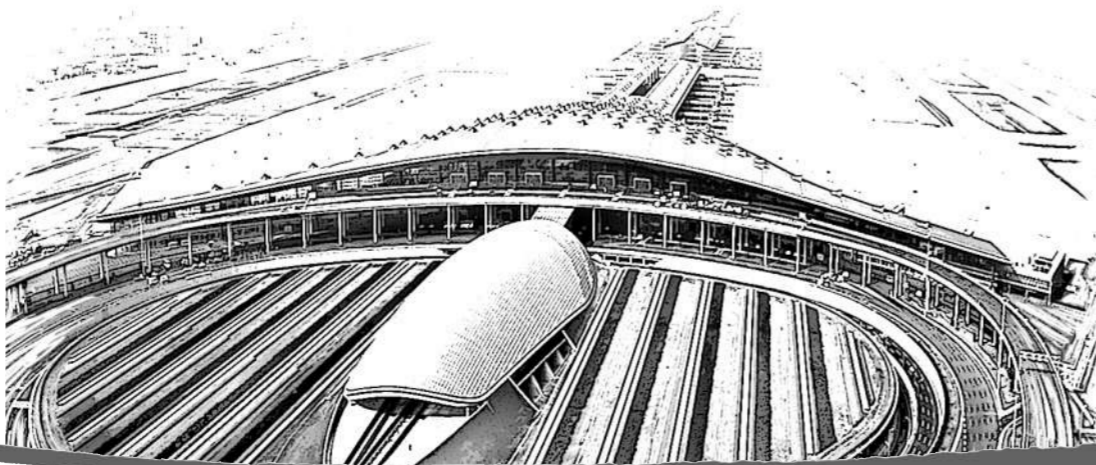
“那时首都机场还只是客流传输的作用。”首次调研

对于曹允春来说仅仅建立了感性上的认识,那时候机场不大,但吞吐量已经达到3000万人次,这种趋势正适合空港经济的构建。2004年5月28日,曹允春在《经济日报》发表了关于北京发展空港经济的文章。阐述了首都机场和顺义发展临空经济的优势和未来趋势。

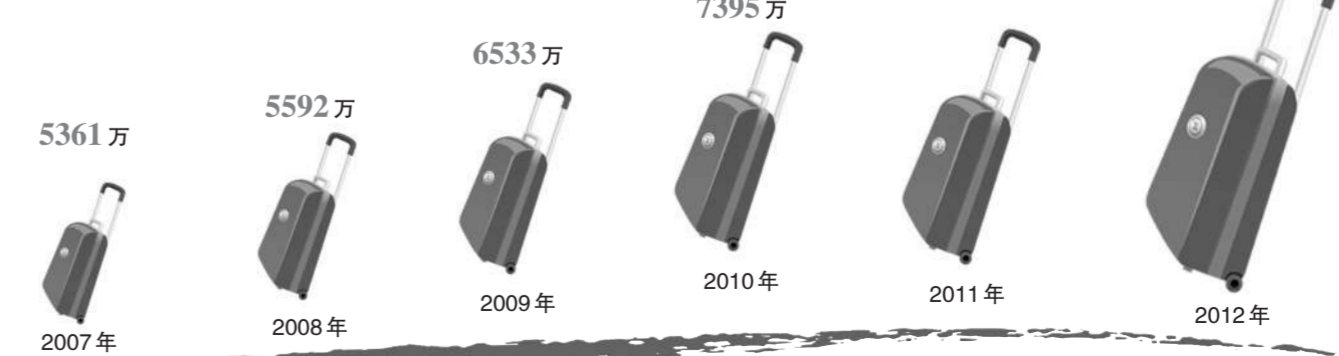
问到这几年机场和顺义最大的变化,曹允春说,变化确实很大,但那是种潜移默化的发展,非一朝一夕的事。他说,2000年,机场吞吐量突破2000万人次,到2010年,由于T3航站楼的带动,机场已经不再是以前单纯的

旅客运转概念,而是形成了枢纽机场。这样的带动直接促使顺义空港经济深化发展,2006年,顺义临空经济区被列为北京市重点建设的六大高端产业功能区之一,2008年7月23日,北京天竺综合保税区获得国务院批复,成为全国首家依托空港口岸设立的综合保税区。

曹允春说,北京天竺综保区未来的发展是打造北京国际航空中心的核心功能区,聚集航空产业链上的总部、维修中心等,使首都机场周边这片区域不仅有产业聚集的能量,还具有行业主导地位。



## 首都机场近年吞吐量



新京报记者 郭超 李宁 首都机场报道



【下期预告:顺义新农业】