

浦东机场迈进世界级航空枢纽行列

——浦东机场通航 15 周年暨年旅客吞吐量首次突破 5000 万人次

今天,上海民航发展史又迎来一个重要的里程碑。上海浦东国际机场通航 15 年来,年旅客吞吐量首次突破 5000 万人次。浦东机场由此正式跨入 5000 万人次世界超大型枢纽机场“俱乐部”。

2013 年浦东机场以 4719.2 万人次排名全球旅客吞吐量最大机场第 21 位。今年突破 5000 万人次以后,最终吞吐量预计接近 5200 万,同比增长 10%,有望跻身世界前 20。



■ 浦东机场全景图

本版图片由上海机场集团提供

上海交通基础设施建设的神来之笔

上世纪 90 年代,为加快浦东开发开放、发挥上海在长三角的龙头作用,确立上海亚太地区航空枢纽地位,中央和上海做出了建设浦东机场的战略决策。浦东机场一期工程总投资 130 亿,是当时上海投资最大的基础设施项目。

1999 年 9 月 16 日,随着上航 FM451 航班的腾空而起,上海浦东国际机场正式竣工通航,一座形似海鸥的现代化航空港矗立在了原先荒僻的东海之滨,堪称上海交通基础设施建设史上的神来之笔。浦东机场一期工程建成一条长 4000 米的 4E 级跑道,一座建筑面积 27.2 万平方米的航站楼及一批附属设施,设计能力为年旅客吞吐量 2000 万人次,货邮吞吐量 75 万吨,年起降飞机 12.6 万架次,均达到了当时世界先进机场标准。上海也由此成为国内第一个同时拥有两座国际机场的城市。

时至今日,一组数字可以体现当年中央和上海决策的英明和高瞻远瞩:浦东机场从通航第一年旅客吞吐量 554.7 万人次,飞机起降架次 58306 架次、货邮吞吐量 26.67 万吨,到 2013 年旅客吞吐量 4719.2 万人次,飞机起降架次 37.12 万架次,货邮吞吐量 291.48 万吨,实现了历史性的跨越,呈现强劲发展势头。现在,每天有约 13 万旅客在这里抵离,1200 多个航班在这里起降,高峰时刻平均每 55 秒就有一架飞机起降,浦东机场已成为世界上最具发展潜力的机场之一。

硬件设施世界一流的枢纽机场

1999 年通航以来,浦东机场从未停下建设的脚步。2003 年起,浦东机场着手规划二期建设,2005 年,第二跑道投入使用,二期建设全面启动。2008 年 3 月,浦东机场扩建工程按期建成启用,年旅客保障能力提高到 6000 万人次,年货邮保障能力提高到 420 万吨,年航班起降能力提高到 49 万架次,浦东机场航空运输保障能力得到大幅提升,满足了航空枢纽建设的硬件设施标准,达到了北京奥运会和 2010 年上海世博会航空运输增量的需求。

新建的 2 号航站楼总建筑面积 54.6 万平方米,相当于 1 号航站楼的近 2 倍,设计容量达到了年旅客吞吐量 4000 万人次。浦东机场扩建工程在规划、设计和建设过程中,集中体现了“以人为本,满足最终用户需求”的特点,在国内首创设计了 3 层旅客活动层、“剪刀叉”式的国内和国际可转换登机桥和一体化交通中心,最大限度方便旅客中转和换乘,为航空公司在 2 号航站楼开展枢纽运营提供了硬件支持。

2012 年 12 月起,浦东机场又投入 15 亿元对 1 号航站楼实施改扩建,提高旅客保障和行李自动化处理容量,将 T1 的年旅客保障能力从 2000 万人次提高到 3680 万人次,特别是完善了中转流程,可满足每年 1300 万人次中转旅客的保障需求,中转率可望超过 30%。可以说 T1 的升级版是为在 T1 开展枢



■ 浦东机场 2013 年获国际机场协会旅客满意度测评全球第 4 位



■ 浦东机场 2014 年获评“全球最佳货运机场”

纽运营的东航、上航“度身定做”的一座全新的航站楼。时至今日,浦东机场已形成了 2 座航站楼、3 条跑道的硬件规模,硬件水平比肩世界最先进机场。

运行品质持续领先的行业标杆

通航 15 周年,浦东机场的发展不仅取得了量的提升,更是获得了质的飞跃。

运营安全是机场发展的基础和底线。15 年来,得益于牢固的安全基础和完备的安全管理制度,浦东机场安全态势持续平稳,连续实现安全年。2006 年浦东机场摘得国家民航局安全管理最高奖“金鼎杯”,2009 年浦东机场又以 99.21 分的第一名成绩通过民航局安全审计。15 年来,浦东机场顺利保障了 APEC 峰会、上合组织峰会、奥运会、上海世博会、亚信峰会、青奥会等重大任务,实施的“11·28”津巴布韦货机应急救援,被民航业界称为航空救援奇迹。

作为展示上海乃至中国形象的“窗口”,浦东机场一直致力于服务品质的提升。运行伊始,浦东机场即联合几十家驻场机构和航空公司,发起建立了同创共建文明航空港机制,创新推出“首问负责制”、“爱心通道”等人性化服务举措。2010 年起,浦东机场在航站楼内陈列了数百件具有中国传统文化特色的艺术作品,主动担纲文化传播的城市“窗口”。今年又在国内机场中首家建立了机场博物馆。

2007 年起浦东机场加入了全球权威的国际机场协会(ACI)全球机场旅客满意度测评体系,自我加压,对标顶级,努力缩小与先进机场的差距,ACI 测评分值从加入时的 3.7 分、在 101 家参评机场中排名第 63 位,提升到 2013 年的 4.84 分、在 235 家参评机场中排名第 4 位,跃居世界机场领先地位。

浦东机场自开航之初就在国内机场中率先引入了机场非航业务特许经营模式,将机场的商业、餐饮、广告、航油、货运站、旅馆等资源的经营权通过多种形式的招标及租赁方式引入专业商家特许经营。2013 年,浦东机场非航业务收入在总收入中的比重已超过 50%,非航业务收入增幅明显高于主业收入,达到了国际先进机场运营管理水平。

世界航空网络的重要节点

围绕建成亚太核心航空枢纽的战略目标,浦东机场入驻航空公司及通航网点快速增加,现在已有 70 家国际(地区)航空公司和 24 家国内航空公司在浦东机场执行飞行计划,航线通达 109 个国际(地区)城市和 85 个国内城市,一个通达世界、密布全球的航线网络正在形成和完善。同时,浦东机场对长三角地区的辐射能力也不断增强。

随着 24 小时过境免签签注、72 小时中转免签等一系列口岸政策的落地,浦东机场在日韩-浦东-欧洲,以及东南亚-浦东-北美等中转市场上的优势地位逐步确立,加上东航“通程联运”项目不断推广,浦东机场的中转旅客保持连年快速增长势头,中转率由 2009 年的 5.7% 上升到 2013 的 9.61%,均居内地机场第一。

浦东机场良好的软硬件条件,吸引了诸多世界大型货运航空公司、物流集成商在此落户,航空货运枢纽初具规模。2008 年浦东机场建成西货运区,形成浦东机场空港保税物流园区,成倍提高了整个浦东机场货运保障能力。UPS、DHL、FedEx 等国际物流巨头相继在浦东机场建设国际和区域转运中心,使浦东机场成为全球第一家同时吸引三大国际物流集成商落户建立地区级国际转运中心的机场。2013 年 11 月,DHL 在浦东机场启动了国际中转集拼业务,浦东机场成为我国第一个开展航空货物中转集拼业务的机场,进一步增强了浦东机场国际货运枢纽功能。

2013 年,浦东机场年货邮吞吐量达到 291 万吨,已连续 6 年位居全球第 3;浦东机场国际(地区)货邮吞吐量占全国 58%,进出口货源主要包括高科技电子、汽车、纺织、医药等,总价值超过 3000 多亿美元。

区域经

转型升级的强大引擎

对于拥有机场的城市来说,机场除了具备基础设施功能外,其意义是超越航空的。浦东机场作为大型枢纽机场逐步崛起,对区域经济的带动作用已好比经济发展的超级“引擎”。中国民航局局长李家祥曾表示,民

航投入和产出比是 1:8,而这一数据在不断刷新。这意味着,政府每在民航上面投入 1 元钱,将带动本地经济收入 8 元或者更高。机场越大,带动的规模效应更为突出。

据统计,随着浦东机场的发展和各项运输指标的不断提升,浦东机场创造与航空服务、飞机工程、货运等直接相关就业岗位 6 万个,若计算间接就业,例如酒店、餐饮、零售等服务岗位,机场可创造的就业将增加近三倍,吸纳就业的社会效益相当突出。浦东新区凭借区位优势,环绕和依托浦东机场发展的临空经济产业正逐步成为新的经济增长点。祝桥镇就是受益于临空经济的直接样本,其地区总产值从 2010 年的 172 亿元快速增长至 2013 年的 551 亿元人民币。

自贸区试点落户上海浦东,浦东机场是重要因素。业界认为,在全球范围内,以航空枢纽为支撑的自由贸易区已成为驱动城市乃至地区和国家发展的新动力,如韩国的仁川机场和仁川经济自由区、阿联酋的迪拜国际机场与机场自由贸易园区以及中国香港、新加坡等地,均是依托当地的空港和海港,基于便捷高效的物流网络基础上,发展成为成功的自由贸易区。

2020 年冲刺 8000 万人次吞吐量

面对更加激烈的航空枢纽竞争,浦东机场将在民航强国战略指引下,以 5000 万吞吐量为新起点,规划新一轮发展蓝图。

随着自贸区建设的深化,上海国际旅游度假区、迪士尼的建成投运,预测未来 5 年内浦东机场客货运吞吐量将加速上冲,5 年实现旅客吞吐量 3000 万人次的增量。目前,浦东机场两座航站楼、70 个近停机位、6000 万人次的保障能力已经无法满足今后庞大客流的需求。上海机场集团已开始着手对浦东机场客货运设施进行改造和扩容。今后 5 年内建成南卫星厅,以先进的捷运系统与航站楼主楼衔接,新增的大量停机位可保障航班靠桥率超过 70%。

预计到 2020 年,上海浦东国际机场的年旅客吞吐量将突破 8000 万人次、货邮吞吐量将突破 340 万吨,有望跨入世界十大机场行列,建成品质领先的世界级航空枢纽。