

5年间,南北两大机场旅客吞吐量总和从1000多万人次增至1800多万人次

# 美兰凤凰跻身国内机场20强

本报记者 张隽星



海口美兰机场。

潘华清 摄

一座美丽的海岛拥有一南一北两大机场;经过5年的发展,两大机场年旅客吞吐量总和从1000多万人次增至1800多万人次,双双跻身内地机场20强之列。这正是海南经历高速发展“黄金五年”的有力见证。

5年来,海口美兰国际机场和三亚凤凰国际机场在海南旅游业快速发展的带动下,实现大跨越,将中外游客源源不断地输送到海南度假。

## 5年实现跨越发展

5年间,两大机场旅客吞吐总量增长了八成多,每年以200万人次的速度快速增长。

2006年,海南跻身内地机场旅客吞吐量前20位的仅有美兰机场。当时,美兰机场旅客吞吐量为665万人次,而凤凰机场还不足400万人次。

伴随着海南旅游业的飞速发展,我省两大机场也步入了发展的快车道。2007年,两大机场旅客吞吐总量达1257.7万人次,同比增长了18.9%。当年,凤凰机场首次跻身内地机场20强之列。

在2008年,虽然全球航空市场遭遇了金融危机的猛烈冲击,但美兰、凤凰两大机场抓住机遇,寻求突破,在内地的排名不退反进,旅客吞吐总量突破1400万人次。

2009年,两大机场趁势拓展各项业务,取得了旅客吞吐量突破1600万人次的骄人成绩。2010年,凤凰机场旅客吞吐量突破900万人次,达929.4万人次,不仅首次超越了美兰机场的年旅客吞吐量,也在内地机场排名中再上一层楼,位居第17名。美兰机场则以877.4万人次的吞吐量位居第19位。

“海南空港运力的持续增加离不开政府的大力支持,政府给予航空补贴的不断增长,对各大航空公司具有很大的吸引力。”凤凰机场副董事长职胜利表示,自2006年起,三亚就出台“航班财政补贴”办法,对进入三亚的国内外航班起降费进行补贴,鼓励航空公司新开辟进入三亚的航线。此后,补贴标准再次提高,其中国际航空公司执飞的国际航班每起降一次补贴1.2万元,国内航空公司执飞的国际航班每起降一次补贴0.9万元。国内新增航班补贴以2007年为基数,按航空公司每月总增量计算,每起降一次补贴0.6万元。在三亚基地新注册并长期在三亚结算纳税且座位在150个以上的大型飞机给予每架500万元的补贴。

此外,海南各地持续的旅游营销、赛事活动等,提升了海南作为优质热带旅游度假地的知名度,吸引中外游客源源不断到海南度假。

## 扩建改建如虎添翼

5年前,海南的两座国际机场的规模远不及如今,旅客吞吐量也受到了一定制约。而在2006年,两大机场同时完成了扩建工程,发展

步入了快车道。2006年1月,美兰国际机场航站楼及站坪续建工程竣工并正式投入使用。美兰机场航站楼总面积

达到9.93万平方米,站坪面积38.4万平方米,站坪机位33个,可停放3架B747型飞机、16架B767以下机型的飞机和14架B737机型飞机,满足旅客吞吐量930万人次,飞机起降81396次,以及高峰小时旅客吞吐量4016人次的需要。

美兰机场新增12条安检通道和36个值机办票柜台,大大地提高了旅客的通港速度;新增10个近机位登机门及配套的旅客登机桥、迎客大厅、行李提取大厅和两条行李提取道。另外,还新建了12间商务贵宾室,其总面积达2700平方米,均采用银饰、雕刻等具有海南特色的装饰,突出了海南的海岛风情和旅游文化特色。

5年间,凤凰机场也进行了二期改扩建工程,新建航站楼4.8万平方米,扩建停机坪23万平方米。从2007年开始,凤凰机场进行了东侧站坪工程,新增11个停机位。西侧站坪工程再新增10个停机位。新建国际航站楼也于2007年4月投入使用,可保障每年150万人次国际游客的吞吐量。外形如菠萝的国际航站楼成为三亚面向国际客源市场的标志性建筑物之一,在民航总局第九届优秀民航工程设计评选活动中获得了一等奖。

经过一系列如虎添翼的扩建改建工程,海南两大机场已经向国内大城市机场看齐,做好了准备,迎接中外度假游客潮。

## 公务航空市场潜力大

在普通民航客机频频在海南机场起降的同时,更高端的公务航空市场也在海南悄然兴起。现在,高端游

客乘坐公务机飞来海南度假已不是新鲜事。国际航空界有一条发展规律,新



凤凰机场候机楼。

本报记者 苏建强 摄

兴市场国家GDP总值达到1万亿美元时,公务机的理论需求量不少于250架,但中国似乎是一个特例。据亚洲公务航空协会统计,中国内地总共只有不到100架公务机。而在美国,公务机总量多达1.75万架,同属于发展中国家的巴西,公务机总量也达到714架,巨大的反差表明,中国公务机市场刚刚起步。

处于中国最南端的海南,公务机市场显得格外活跃。三亚凤凰机场负责人说,北京、上海、广州等地机场每年停降的公务机总量虽比海南多,但绝大多数都以商务、会议为目的,而像海南这样,能吸引世界各国名流乘坐公务机享受度假生活的城市屈指可数。“海南为公务机预留的天空仍

很大。”波音公司亚太销售总监杰夫多恩在谈到公务机发展战略时,对海南的公务航空市场表现出极大的信心。空中客车公务及私人航空部副总裁弗朗索瓦也表示,三亚是中国公务机潜在客户真正愿意来的地方。金鹿公务航空首席执行官张逸说,海南作为中国最大的经济特区,在建设国际旅游岛的背景下,可以在支持公务航空产业的政策上进行适当的探索。

世界各大公务机巨头都对海南的公务航空市场充满信心。他们表示,海南将建博鳌机场,此举将大大提高海南机场的负荷能力,将有力促进海南高端航空业务的快速发展。

## 海南机场发展逆风上扬

旅游业是海南经济发展的龙头,航空业则是旅游业的命脉。5年间,各大航空公司纷纷调整战略,布局海南,争相落户大中型豪华客机。

2008年是中国航空业很不寻常的一年。年初,南方各地发生罕见大范围雪灾。随后,手足口疫情告急,汶川特大地震举世震惊……接连不断的天灾导致很多游客放弃旅行计划,给航空业造成连续冲击。9月,全球金融危机爆发,对民航运输业产生严重影响。据统计,2008年,中国民航业整体亏损280多亿元人民币,旅客运输量仅实现了3.3%的增长率,中国民航业面临近30年来的重大危机。

然而,金融危机下,海南两大机场的特殊地位更加凸显,成了航空业难得的“避风港”。就在2008年,美兰、凤凰两大机场的旅客吞吐量仍实现了两位数的增长,增长率高居全国各机场前列。此后的2009年,春秋航空宣

布,该集团全面进军海南旅游市场,最新购置的2架空中客车A320客机已经落户三亚,并开通10个城市的航班。同时,廉价机票将捆绑纯旅游产品争夺三亚市场。

而拥有天时地利的海航集团也毫不示弱。海航在三亚投放5架波音及空中客车豪华客机,增加各大城市往返三亚航班。空中客车A340等宽体豪华客机的落户让海南上空真正飞起了“大飞机”。

5年间,海南两大机场的快速崛起令业界称奇。在建设国际旅游岛的新形势下,美兰机场和凤凰机场也将迎来快速发展的新时期。