

大兴机场：城南发展添翼

北京商报记者 肖玮

北京大兴国际机场
临空经济区北京部分概况

50 平方公里

分为西侧榆垓、东侧礼贤两个片区。其中西片区约26平方公里，发展国际医疗、机场保障等生活配套产业；东片区约24平方公里，发展国际会展、综合保税、航空物流等产业。



北京大兴国际机场(以下简称“大兴机场”)航站楼型如凤凰展翅，其寓意也在于将助推北京乃至区域发展到达新的高度。如果把时间倒退20多年，那时各方还在研究甚至争论北京需不需要第二座机场，而随着我国经济驶入快车道以及国际朋友圈不断扩围，首都机场开始变得拥挤，“一市两场”势在必行。当“9·30”大兴机场投运时，城南空中大门将正式开启，双引擎驱动下，北京发展也进入了新的起飞时刻。

距石家庄机场197公里

位于大兴区榆垓镇、礼贤镇
和河北廊坊市广阳区之间

与天安门直线距离46公里

距通州行政副中心54公里

距廊坊市中心26公里

距天津滨海机场85公里

距雄安新区55公里

► 新地标

“我在2017年从广州南航总部来到大兴的时候，最强烈的感受就是‘敢问路在何方’？当时这座新机场建设工地上，基本没有路，很多配套也都还没开建。”大兴机场五大建设指挥部之一，南航大兴机场建设指挥部指挥长王建军在接受北京商报记者专访时回忆；曾有国际飞机制造企业的高管来参观后断言，国外有的机场建了12年，中国不可能在四年多的时间里，完成如此庞大的工程，但现在这座机场以‘中国速度’如期竣工，还被评为‘新世界七大奇迹’之首，成为北京新地标。”

一组被广泛引用的数据显示，大兴机场拥有全球最大规模的单体航站楼，建筑面积大约140万平方米，体量相当于首都机场1号、2号、3号航站楼加起来的总和，但工期只

有40个月。与此同时，一座环绕新机场的航城则更让人血脉喷张。按此前披露的方案来看，新航城计划投资840亿元，规划面积比北京三环圈的面积还要大。其周边的“五城六镇”将作为主要载体；“五城”是北京大兴区黄村、亦庄，河北省的廊坊市、永清县、固安县；“六镇”是大兴区榆垓、庞各庄、魏善庄、安定、采育以及廊坊市的广阳新区。

其实，从2006年提出兴建首都第二机场到如今明确落子大兴，历经多年时间，其间各方为选址争论不休。一位民航业内人士透露，民航局相关负责人为了不惊动地方政府，自己驾车为选址四处考察。最终，大兴机场的位置距离天安门46公里、雄安新区55公里、北京城市副中心54公里，所以被认为是权衡了

各方因素后得出的最佳结果。

作为京津冀发展新引擎，大兴机场正踏准“6·30”竣工、“9·30”运营的节奏，加速跑。目前，南航、东航、中联航、首都航、河北航等60余家中外航空公司拟入驻该机场。在交通配套方面，融合了高铁、城际铁路、城市轨道交通、高速公路等多种交通形式的“五纵两横”综合交通网络，除已建好运营的线路外，其余基本都将于今年9月与大兴机场同步投用。

可见，一座机场能够带来无限的想象空间。大兴机场巨大的投资聚集效应将极大带动北京南城的产业发展和基础设施建设。不仅如此，以北京新机场为核心，还将形成世界最大空港，其战略定位是国际交往中心功能承载区、国家航空科技创新引领区、京津冀协同发展示范

区，打造北京发展的新动力、京津冀协同发展的高地。

在大兴机场为正式运营紧锣密鼓地演练、测试之时，距它67公里之外，位于顺义的首都机场同样忙碌着，不到50秒就有一架航班起降的速度，使之成为世界上最繁忙的机场之一。2018年，首都机场旅客吞吐量突破1亿人次，连续多年稳居世界第二位，仅次于美国的亚特兰大机场。然而，尽管已经满负荷运转，这座机场依然无法满足高速增长的航空需求。2012年以来，航空公司在首都机场遭遇了申请航线难、申请时刻难等发展瓶颈，当下，每天更是有大约300个飞行架次无法安排，每年近1000万人次的潜在需求被“拒之门外”。至此，行驶在发展高速跑道上的北京，亟须一座新机场来“驱动”。