

## ► 新引擎

迫在眉睫。2014年底，耗资近800亿元的北京新机场工程可行性研究报告获批，报告写明“建设工期为五年”。当时这一时间表遭到了外界不少质疑，甚至有国外航空专家直指，“这是不可能完成的任务”。但随后，大兴机场用一项项工程的如期甚至提前完工展示出了“中国速度”。2015年9月，这座新机场全面动工后，可谓马力全开；2016年9月，地下结构工程“跃”出地面；2017年6月30日，航站楼钢结构封顶；2018年12月，外立面装修工程全面

完成；2019年2月，飞行校验结束；同年5月试飞成功。

在6月30日大兴机场航站楼通过竣工验收时，有评论这样形容，一眼望去，外观如金色凤凰的航站楼令人震撼，但置身其中则更会感叹其建筑工艺之精妙，脚下的拼花地面与上空的曲线吊顶相呼应，构成的光影让人仿佛立于锦缎之上，航站楼核心区与覆盖其上的自由曲面屋顶，建设难度堪称世界级。北京城建集团新机场航站楼项目部常务副经理、总工程师段先军曾说，为了精准

测算，在一项工程中，项目团队通过BIM系统计算了2550个球节点的变形值，模拟找到平衡，最后付诸实施，“这些计算过程如果落在纸上，怕是要堆满半间屋子”。

已经没有人怀疑，北京的第二座机场将于9月30日正式投运，届时，城南空中大门将正式敞开，北京也将进入双引擎时代。展望未来，京津冀区域巨大腹地的人口规模及经济增长还将带来旺盛的航空需求。据测算，北京地区航空客运需求2020年为1.4亿人次，2025年为1.7亿人次，2030年

将达到2亿人次，而大兴机场这一发动机也将释放更多能量。

根据民航局发布的北京“一市两场”协调方案，大兴机场将在2021年和2025年分别实现旅客吞吐量4500万人次、7200万人次；首都机场将在2020-2025年实现旅客吞吐量8200万人次。也就是说，未来五年内，北京两座机场几乎可以各顶半边天。届时，两座机场可聚集人流、物流、资金流、技术流、信息流等优势资源，对区域经济社会发展产生更强大的辐射效应。

## ► 新风口

现在驾车到大兴机场周边可见，大多数工地外都张贴着建设新航城开发的广告，毫无疑问，作为国际航空枢纽，大兴机场的作用远不止客货运输，围绕这座机场形成的“新航城”将成为京津冀发展新动能。

5月30日，大兴机场临空经济区首批招商项目的对外发布，包括国际会展中心、国际健康中心、国际购物小镇、综合保税区，标志着一座新航城正式进入开发建设阶段。在产业发展方面，临空经济区明确，要借鉴全球临空经济发展规律，结合区域的经济发展和资源禀赋，紧抓临空指向和国际交往两大属性，着重构建

“3+2”的创新产业体系，与雄安新区、北京三城一区、通州副中心、顺义临空区、丽泽商务区形成协同发展。

“任何一个国际大都市，一定会有一两个大型的国际航空枢纽，并以此带动周边数个中小机场。从我国区域经济发展的角度来讲，京津冀协同发展的目的，就是要建设一个京津冀世界级城市群，毫无疑问，我们也希望由此形成一个世界级的机场群。”中国民航管理干部学院教授邹建军指出。

此前《首都机场区域经济影响研究报告》（以下简称“报告”）中估算，在新机场建设阶段，将通过基础设施投资拉动经济发展。新机场自身工程、驻场

单位配套工程和市政配套工程建设预计投资3400亿元，将为北京市产生13万亿元的经济贡献。新机场运营当年，旅客吞吐量预计达到4500万人次，将有8万人直接参与到初期运营中，将为北京市带来860亿元的经济贡献。

另据预测，未来20年新机场累计将为北京市带来超过8.6万亿元的经济贡献，年均提升北京市GDP增长率1-2个百分点，提升南城GDP增长率5-6个百分点，推动南三城占北京市GDP的比重由2011年的10%提升至32%左右，对于缩小南北城差距、形成北京市经济总体平衡发展的格局起到积极的促进作用。未来30年，南

城经济总量将与北城经济总量达到平衡，新机场累计可为北京市带来22万亿元的经济贡献。

资深民航专家王疆民分析，随着中国经济的发展以及京津冀城市群建设所形成的经济圈，都需要高质量的交通为依托，在城市群内形成交通网络，尤其是作为国家千年大计雄安新区的建设也需要这样强大的交通体系为依托。而大兴机场形成的空港经济圈，更将带动区域内旅游、会展、商贸、酒店等行业的发展，以及推动医疗、教育等公共配套设施的建设，未来将成为北京经济发展的一大动力源。



见证者

南航北京大兴国际机场建设指挥部指挥长王建军：

## 航企为大兴机场量身定制配套

为保障大兴机场这一首都重大标志性工程顺利、快速推进，项目建设过程中，共设有机场、空管、东航、南航、航油五大指挥部，可以说，每个指挥部负责人都是这座机场的亲历者。其中，作为大兴机场体量最大的基地航空公司，南航指挥部指挥长王建军在工地已经度过了数百个日夜，见证了这一工程从开始被认为是不可能完成的任务，到现在成为建筑奇迹。他在接受北京商报记者专访时也表示，筹建过程之艰难都能写本书了，也正因此，更期待这一新机场投运后为京津冀注入新活力。

**北京商报：**每座机场都有配套设施，大兴机场的配套有什么不同？

**王建军：**大兴机场位于京津冀的中心地带，是北京南城的空中大门，也要服务雄安新区，还要辐射整个区

域，其定位本就比较特殊，所以相关配套都是为这座机场量身定制的。

作为国际枢纽，大兴机场未来的国际航线比例较高，对大型客机的需求较大，为此，南航建设了亚洲跨度和单体建设规模最大的机库，跨度达405米，维修大厅高40米，可同时容纳2架空客A380、3架波音B777及3架窄体机，或同时容纳12架空客A320系列窄体客机。同时，南航航空食品设施项目建设规模共9.22万平方米，日产能10万份、高峰日产能18万份，是亚洲最大的航空食品生产基地。另外，考虑到京津冀中转旅客较多，航空公司都配备了机场过夜用房，这些客房按照四星级酒店标准设计，可免费提供给延误或中转旅客使用。

**北京商报：**在大兴机场配套设施的建设过程中，您曾经经历过哪些困难？

**王建军：**工程整体来说就是时间紧、任务重，还要不断应对一些突发状况。比如去年7月，北京连降大雨，各施工项目都要加班加点防汛。当时，南航的配套大楼正在挖地基，如果防汛没做到位，那会严重拖累工期。所以从领导到一线员工，全天无休，大家都睡在办公室，最后平稳度过了雨季。

此外，大兴机场所在的位置跨北京和河北，且涉及的管理部门很多，有时候一项审批要跑好多地方，难度也比较大，所以我提出来，不管多难都要克服把事干成。当然，为了保证如此庞大的项目能够快速推进，首都机场集团、民航局和国家发改委也会分别牵头，组织相关方定期召开联席会议，可以集中反映和解决问题，提高工作效率。

印象比较深的是，以往工程验收

要分别接受安检、质检、消防等部门的检验，而为了提高大兴机场效率，9个相关部门和6个单位组成“9+6”验收小组，对工程集中验收。

**北京商报：**北京新机场运营后，对区域各项发展会有很大带动作用，您有没有切身的感受？

**王建军：**众所周知，首都机场的航班时刻非常稀缺，南航目前在该机场放置了30余架飞机，转场到大兴机场后，航班量大大增加，按照行业管理，每增加一架飞机，平均要增加100名员工，包括机长、副驾驶、乘务员、机务、地服人员等。按计划，到2025年南航将在大兴机场放置200架飞机，这样算来，仅南航就会增加超过1万个就业岗位。未来，通过与多种产业有机结合，大兴机场将形成带动力和辐射力极强的“临空经济区”，成为国家新的发展动力源。