
重庆融资 180 亿砸向机场

邓全伦

10月17日，重庆机场集团总经理赵江平率领一众高管奔赴成都，向民航西南管理局汇报今年以来的工作。但此行还有另一项重要目的，请求管理局在机场建设项目上给予资金和政策上的支持和帮助。

重庆江北国际机场(以下简称“重庆机场”)正在推进一项总投资超过280亿元的扩建工程——新建第三条跑道，一个航站楼以及一处转运中心。重庆机场集团针对此工程推出了一个总额达180亿元的融资计划。

重庆市的目标很明确：通过系列扩容，重庆机场将拥有4条跑道，年旅客吞吐能力超过7000万人次，晋升全球知名国际机场、中国内陆最大的复合型枢纽机场。

不间断的扩容

重庆机场此次扩建工程，早在2011年12月23日奠基。据规划，新建的机场第三跑道设计长度3800米，东航站楼设计规模45万平方米。

该工程以2020年为目标年，建成后，重庆机场可以满足世界上最大飞机A380的起降、飞行区等级达到世界先进的4F级水平，其年旅客吞吐能力将达4500万人次、货邮吞吐能力110万吨，实际能满足5000万-6000万人次旅客吞吐量，相当于再造一个重庆机场。

这是重庆机场第四期扩建工程。此前，1990年通航的重庆机场，已历经1997年、2001年、2008年三次较大规模扩建。

重庆市市长黄奇帆曾表示，重庆机场走的是一条不间断扩容之路，当该市的规划旅客流量达到某一个饱和量时，其相配套的机场建设就相应启动。

近年来，重庆GDP一直保持高位增长，给民航事业亦带来了突飞猛进的巨变，重庆机场旅客吞吐量以平均每年200多万人次的速度不断攀升。

2011年，该机场年旅客吞吐量突破1900万人次，相当于十年前的7倍、五年前的3.2倍，其排位跃居全国第9位、世界第8位。2012年预计旅客吞吐量将达2200万人次。

黄奇帆表示，今后还将择机启动重庆机场第四跑道建设，最终建成内陆最大的复合型机场，跻身中国四大航空枢纽行列。按照规划，到2030年，重庆机场实现复合型枢纽建设目标，拥有四条跑道、航站楼总面积90万平方米，旅客吞吐量达到6400万人次，货邮吞吐量220万吨；至2040年，终端旅客吞吐量达到7000万人次、货邮吞吐量300万吨，成为亚洲领先、世界一流的商业门户枢纽。

重庆机场集团总经理赵江平称，重庆市对重庆机场作出宏大的规划，其思维依据是，在地图上画三条线，拉萨-上海、新疆-东部城市群、云南-东北地区，重庆都在这三条线的中点，且空中绕飞距离最短。

如果再在地图上以重庆为中心画三个圈，1 小时航程圈覆盖长沙、武汉、西安、贵州、昆明、成都等城市，包括 20-30 个支线机场，是中国发展支线的最佳辐射地；2 小时航程圈则覆盖北京、上海、广州、海南；5 小时航程圈则覆盖印度、日本、韩国、东南亚各国，并且基本不需要越洋飞行就可以覆盖全球 1/3 的人口。

“重庆机场期望未来能形成从中东迪拜、欧洲经重庆转到北美、澳洲等区域的‘新洲际黄金通道’。”赵江平说，从而构建与世界主要经济板块及重点地区的快速连接通道，形成覆盖全球、连通世界的国际客、货航线网络。

来自重庆机场的消息称，该机场目前拥有国际(地区)客运航线 10 条，国际(地区)货运航线 11 条。2011 年其人驻的航空货运公司、新增的国际(地区)货运航线、国际(地区)货运航班班次、国际(地区)货运吞吐量增幅 4 项指标均列中西部第一。

500 亿巨资造梦

重庆机场这项扩容工程，其超过 280 亿元的建设资金来自重庆市、民航局和企业自筹，项目出资比例为 2:2:6。重庆机场集团为此专门推出了 1 项高达 180 亿元的融资计划。

该融资计划正在等待国家发改委的批复。众多银行已纷纷主动接洽重庆机场集团，并提出自己详细的金融服务方案，这些银行包括了“四巨头”——中国农业银行、中国银行、中国建设银行和中国工商银行。

消息人士称，本项融资可能是由接洽的其中一家或多家银行来牵头的银团贷款。目前各大银行争夺的焦点，在于争当这次银团贷款的发起人。

针对重庆机场提出在扩容项目上给予资金和政策支持的请求，民航西南管理局亦作出回应。该局局长周毅洲 10 月 17 日表示“将积极向上级报告”。

事实上，2010 年 3 月，国家民航局和重庆市举行高层会晤时，就明确提出将重庆机场打造成中国重要的大型复合枢纽机场。

当年 5 月，国家民航局与重庆市政府联合召开促进民航建设发展领导小组第一次会议，给予重庆机场七大方面 36 条“真金白银”的政策措施。

重庆是中西部唯一的直辖市，正在打造内陆开放型城市，近年来发展迅速已成为中西部经济建设的战略高地。

该市市长黄奇帆表示，未来几年，是重庆大城市、大功能、大产业、大开放发展的关键时期，国家中心城市建设、“3 万亿”工业板块的打造，以及内陆开放高地、西部金融中心、商务中心地位的凸显，将对航空客货运集散能力提出巨大挑战，迫切需要加快机场硬件设施建设。

重庆市政府已将建设内陆最大复合枢纽机场，列为当地经济社会发展的重要战略平台和助推器。

围绕这 3 个目标，重庆机场已经启动了三大战略：开辟国际(地区)航线、增强全国干线辐射能力及区域支线航线网络布局。而重庆机场的新航站区及第三跑道工程动工，被当地政府认为是标志着复合型枢纽机场建设迈出了关键的一步，“至此，重庆打造我国第四大航空枢纽拉开序幕”。

据重庆本土媒体披露的消息，该市为打造中国第四大航空枢纽计划斥资 500 亿元，除了重庆机场这次 280 亿元的扩容工程，还包括军用白市驿机场的搬迁、构建立体换乘路网、完善客货航线网络等举措。

2012 年 10 月 11 日，四川航空与重庆机场集团签署战略合作协议，联手打造全国大型复合型航空枢纽。此前，南航、海航等航空公司与重庆市政府签署了同样的合作协议。

此外，重庆这一宏大的航空枢纽计划还催生了两家本土航空公司重庆航空公司和西部航空公司。

争锋“第四枢纽”

目前，在全国各大城市的机场中，正式被国家民航局确认为国家级航空枢纽的机场无一例外分布在东部沿海地区，分别是北京、上海、广州三地的机场，中西部地区尚未有一个机场跻身国家级航空枢纽之列。

民航局 2011 年 4 月出台的《中国民用航空发展“十二五”规划》提出，将在中西部城市设一个地位与北、上、广机场相同的国家级枢纽机场。这点燃了众多中西部城市冲刺“第四航空枢纽”的梦想。

角逐的背后是这块招牌的“含金量”。作为国内等级最高的航空枢纽，“国家级航空枢纽”是指复合型航空枢纽，即拥有国际航线、地区辐射能力及国内航线网络布局。

一座机场一旦成为国家级枢纽机场，其规划与建设将会上升到国家级战略层面，并得到国家资金、政策等方面的重点扶持，机场所处城市的区位优势也将因此得到提升。

重庆欲摘“第四枢纽”桂冠，将遭遇来自成都、昆明、西安、长沙、武汉等城市的竞争。这些城市的机场近年来在基础设施的建设与改进方面动作频频。

与重庆机场相距不到 300 公里的成都双流机场，也抛出了宏大规划，目标直指“国内第四大国际航空客货运枢纽”。成都的规划是将在该市金堂建设第二机场，按照最大满足年客运量 8000 万人次设计，预留 5 条以上跑道，将开通 10 条以上国际直达航线。新机场将会与双流机场采取“一主一辅”的方式运作，5 条跑道根据客流量逐步建设。

昆明长水国际机场今年 6 月已转场通航。该新机场定位为西南门户枢纽机场，致力于构建我国面向东南亚、南亚，辐射印度洋区域，连通中东、非洲和欧亚的空中经济走廊。

西安咸阳机场二期扩建工程今年 3 月也通过验收，开启了双跑道运行时代，同时拥有 3 座航站楼，可满足 2020 年旅客吞吐量 5000 万人次的需求，飞行等级和保障能力号称“比肩大型国际枢纽机场”。武汉、长沙也分别提出把各自机场打造成“内陆门户机场”和国际航空枢纽。

2011 年成都机场实现旅客吞吐量 2900 万人次，位居中西部各大机场之首，因此夺取“第四枢纽”之心更迫切。

今年 2 月 2 日，四川当地媒体甚至相继刊文庆祝“成都双流机场晋升国家级航空枢纽”。其由头是国家民航局在 2011 年底工作报告中提出“国航、东航、南航等大型航空公司和北京、上海、广州、成都等大型机场积极实施战略转型，加快构建航空枢纽和完善航线网络”。

当地媒体据此指出，这是民航局首次将成都机场同北京、上海、广州三大机场并列为同类型的机场，进而视此为成都机场“升级”的重要标志。

但业内人士指出，民航局文件将成都机场与北京、上海、广州机场并列，只能说明成都机场在争取“国家级航空枢纽”过

程中抢得了主动权，是理论上的“第四枢纽”首选，并不意味着真正升级。

“目前我们确实要落后于双流机场，”重庆机场有关负责人坦言，“但我们有自身的优势和潜力，比如重庆的直辖市效应、两江新区以及保税港区的优惠政策，将吸引更多的客商和企业投资落户重庆，从而带来航空客货运量的剧增，让重庆在枢纽争夺战中有了信心。”