



第二机场促飞京南经济

工业地产产业研究院

2012年03月7日





1

民用航空发展

民航发展概况——自18世纪末载人热气球到20世纪50年代大型民用运输机问世，标志世界航空正式步入现代化航空运输时代

1783年法国蒙哥菲尔兄弟设计制造的载人热气球升空，标志气球航空时代的来临



1903年美国莱特兄弟飞机成功试飞开启了人类现代航空的新纪元



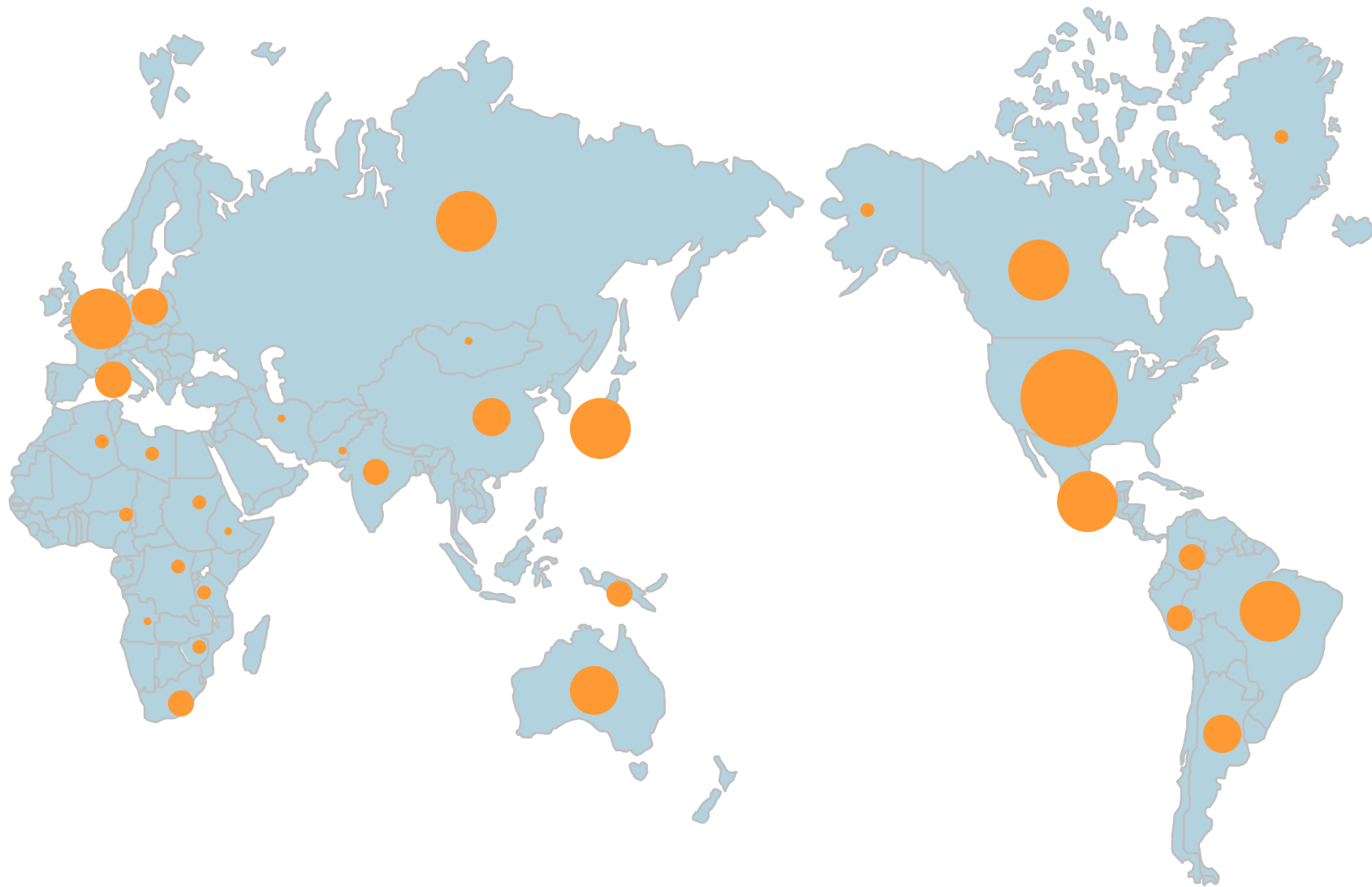
20世纪50年代大型民用运输机问世后世界航空正式步入现代化航空运输时代



1918年，开通了世界上首条航空运输线，由此揭开了民航发展的序幕



世界民航空间格局——美洲和欧洲占据全球航空客运量的66.7%稳居全球航空霸者的低位，而中国仅处于世界航空运输的第三梯队



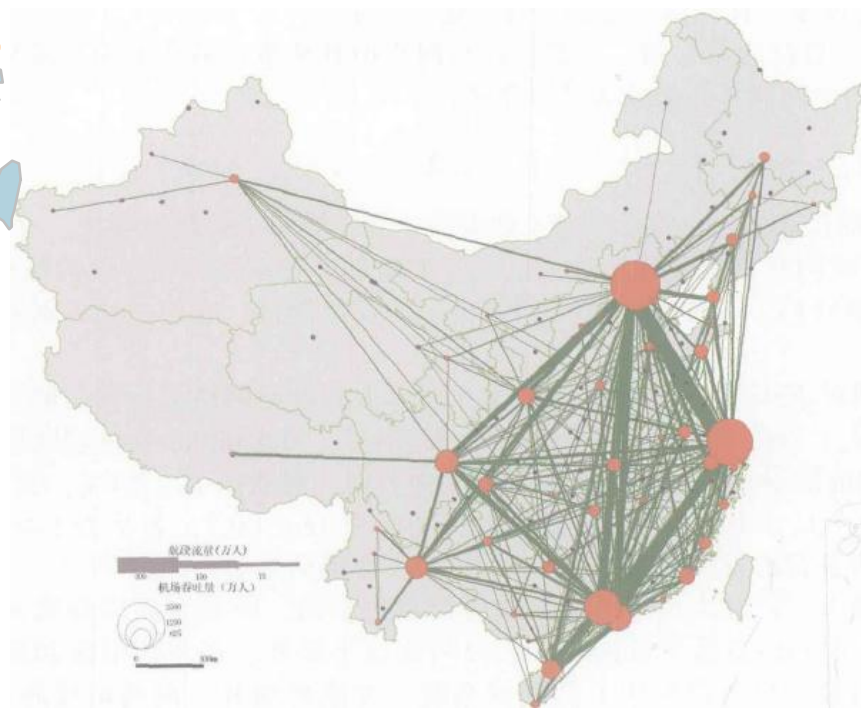
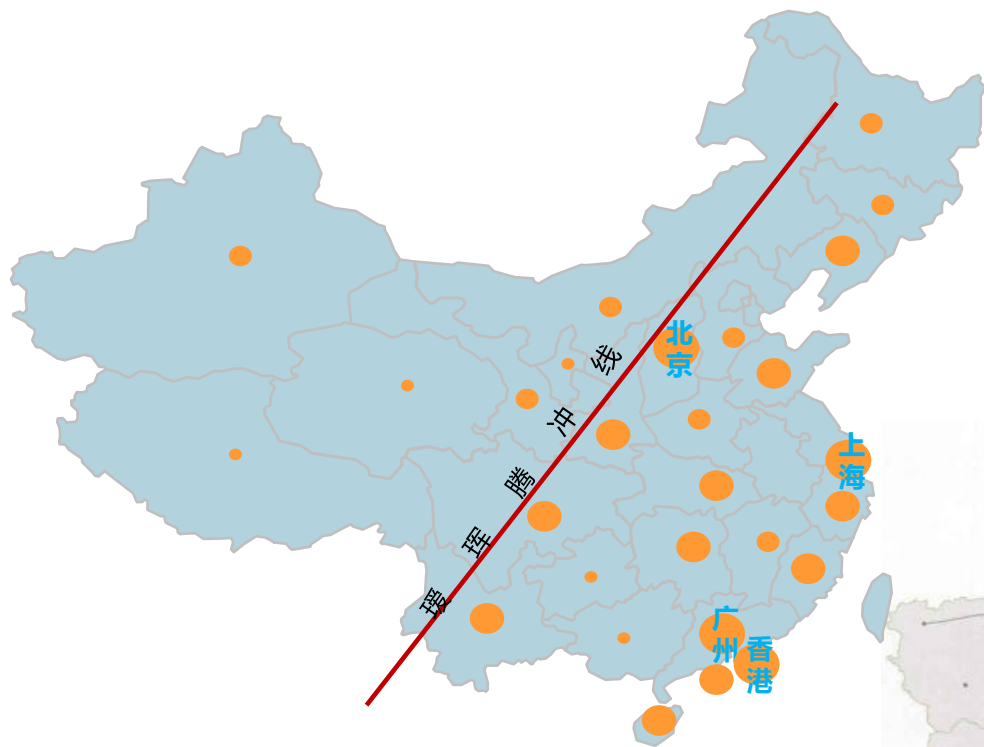
资料来源：文献世界航空格局对中国的启示；产业研究院规划部内部分析

开发区投资运营专家

华夏幸福基业
CHINA FORTUNE LAND DEVELOPMENT



中国民航格局——我国航空运输几乎全部集中在瓊瑋騰冲线以东，按照我国民航运输机场吞吐量和飞机起降架次统计¹⁾，香港、北京、上海、广州四城市处于领军集团



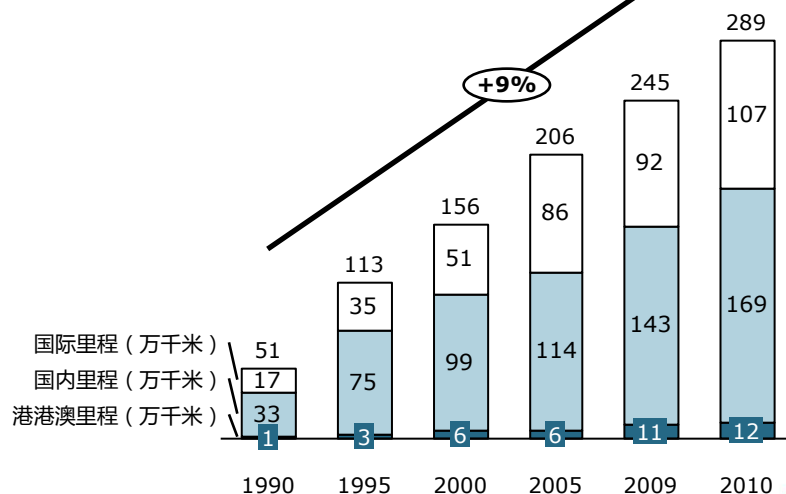
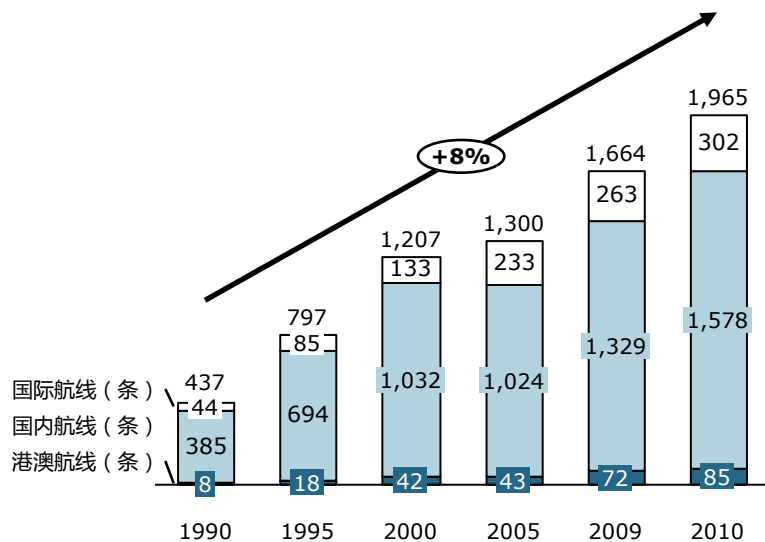
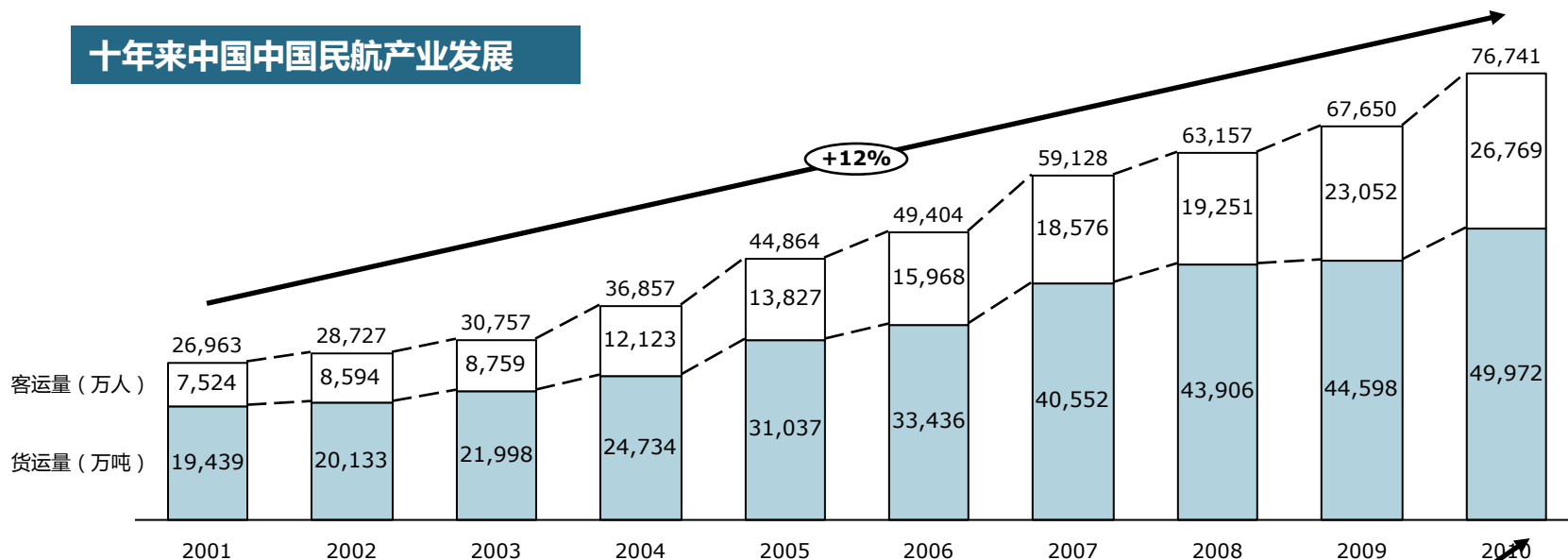
备注1：分析剔除台湾

资料来源：2010年全国机场吞吐量排名；文献中国机场体系的空间格局及其服务水平；产业研究院规划部内部分析

开发区投资运营专家

中国民航发展——客货运量以年均12%增速发展，航线数量以年均8%的增速发展，里程数量以年均9%的增速发展

十年来中国民航产业发展



资料来源：2011年中国统计年鉴；产业研究院规划部内部分析

开发区投资运营专家





2

北京机场分析

首都机场——自1958年3月首都机场正式运营至今50多年的时间里，大致经历了四个不同的发展阶段，现已突破7390万旅客吞吐量

第一阶段 1958.3 - 1979.12

- 拥有一条跑道，一座面积为10138平方米的航站楼，以及航管楼、机坪、供油、供电等设施
- 1958年首都机场旅客吞吐量113.8万人次
- 1978年，首都机场旅客吞吐量102.6万人次



第二阶段 1980.1 - 1999.10

- 拥有两条跑道，一座面积为61580平方米的航站楼
- 多次改扩建后，机场面积达80490万平方米
- 1993年，机场旅客吞吐量首次超过1000万，1995年，超过1500万，1999年超过1800万



第三阶段 1999.11 - 2008.2

- 面积为33.6万平方米的T2航站楼开始投入使用
- 这一阶段首都机场设计旅客吞吐量已达到3600万
- 到2005年，首都机场旅客吞吐量已超过4100万，2007年达到5361万



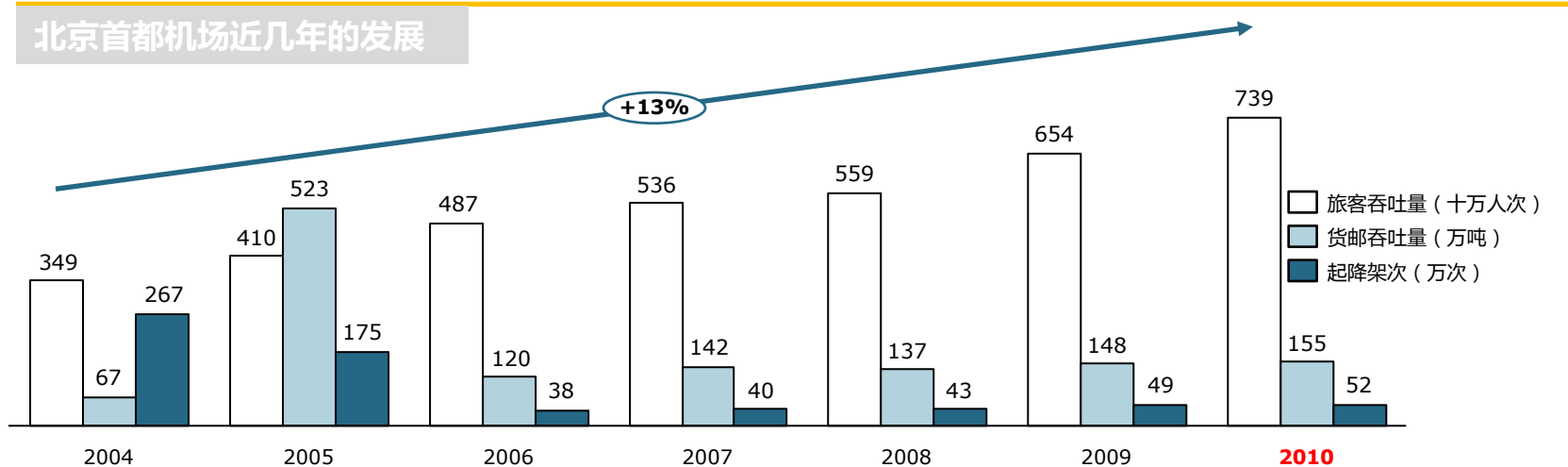
第四阶段 2008.2-至今

- 面积为98.6万平方米的T3航站楼和一条新跑道投入使用
- T1、T2和T3航站楼的总面积为140万平方米，根据预测可满足8000万以上旅客吞吐量

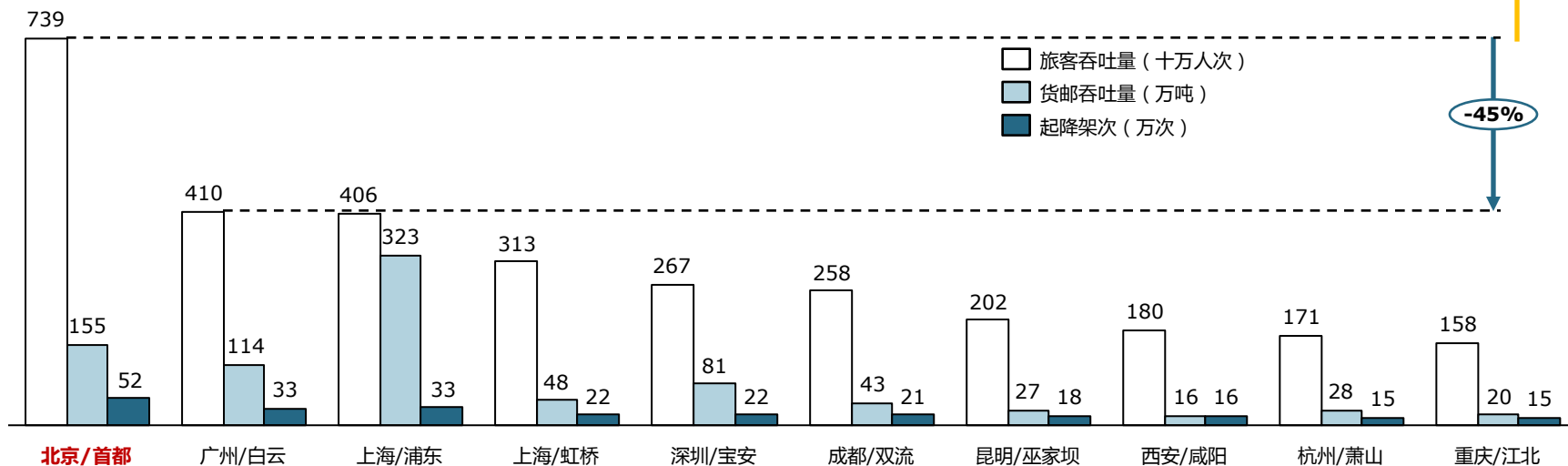


首都机场发展——近几年来以年均13%的增速发展，以2010年为例，旅客吞吐量达7394.8万人次全国第一，货邮吞吐量达155.1万吨全国第二，起降架次51.8万次全国第一

北京首都机场近几年的发展



横向比较2010年排名前十机场吞吐量



资料来源：2004-2010年民航机场生产统计公报；产业研究院规划部内部分析

首都第二机场提出背景——迅速膨胀的出行需求与有限的航空运力矛盾下，使得构建北京双机场航空枢纽成为可能，自2006年提出兴建第二机场到正式落定大兴区立时5年时间

提出原因

- 迅速膨胀的出行需求与有限的航空运力矛盾下，新建机场构成城市的多机场系统是国际化航空城市的发展趋势
- 首都机场旅客吞吐量高达5%的年增长率将导致首都机场客流吞吐量预计达到饱和



伦敦是一主多副模式，希思罗机场为主要机场，负责国际航空及部分国内航空，其他四家主要经营包机、低成本航空、商务旅行、休闲度假等服务

选址问题



2010年开始，大兴区政府的工作报告和“十二五”规划中提出，首都第二机场选址在**大兴南部**，定位为综合性超大型国际枢纽机场

4



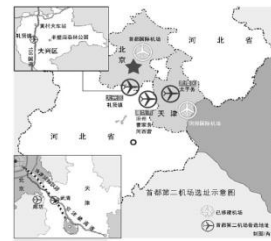
2008年，有部分学者认为应该在距离北京40千米的廊坊市建设首都第二国际机场，并有**曹家务和旧州**两个场址可以选择

3



1

2006年10月，两院院士吴良镛在《京津冀地区城乡空间发展规划研究》中提出首都第二国际机场应当选址**天津武清王子务地区**



2

2007年10月，中国民用航空总局成立研究小组，准备于2010年在**北京南面**开工建设一个国内民用机场



首都第二机场不明朗原因——除选址问题外，诸如周边机场扩建新建，首都机场扩建，高铁经济发展，军用机场搬迁等原因也在一定程度上导致首都第二机场开建暂缓

首都第二机场缓建原因分析

周边机场 扩建新建



天津滨海国际机场二期扩建工程得到发改委批复。该工程将按照到2020年天津机场旅客吞吐量2500万人次、货邮吞吐量170万吨的目标设计，预计项目总投资49.36亿元

首都机场 四期扩建



首都机场现有设施的利用率还有很大提升空间，且T3D区并没有投入使用，其次T3E区利用率也较低。另一方面，首都机场地理位置符合“天然良港”标准，具备扩建的条件

高铁经济 迅猛发展



高铁对民航业的影响不容忽视。美国《航空周刊》亚太新闻局局长Bradley Perrett认为，高铁对民航业的冲击还未完全显现，有必要对民航业发展作出重新评估

军用机场 搬迁问题



选址在大兴，将与南苑机场的飞机起飞半径存在“交叉”，不可避免会造成军航和民航在空域使用上的冲突，也对机场的容量造成限制，从而直接带来飞行安全。且两个军用机场都要面临搬迁问题

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/346213132234011004>