



筑梦远航 振翅翱翔

厦门高崎国际机场昨日迎来通航40周年

迎风启航四十载，拓路苍穹尽翱翔。昨日，特区地标厦门高崎国际机场（简称“厦门机场”）迎来了通航40周年。为此，相关庆典活动在厦门机场T4候机楼同期举行，多家单位代表出席活动，共同为厦门机场“庆生”。

40年前，1983年10月22日，一架中国民航的三叉戟客机从厦门机场腾空而起，厦门民航发展的序幕就此拉

开。从一座航站楼、一条跑道，到航线网络覆盖全球、年客流量超过2700万人次的空中门户……春华秋实，“海滨小航站”向“国际大空港”的华丽转身，编织着厦门机场不忘初心的民航强国梦。

起于机场，志在八方，领航特区民航发展，厦门机场母公司翔业集团迈进的步伐从未停歇。秉持“敢闯敢试、敢为

人先、埋头苦干”的特区精神，在特区东部，翔业集团续写着“民航强国梦”的新篇章——195个机位的站坪、2条远距跑道、旅客吞吐量4500万人次年（一期工程）……在市机场片区指挥部统筹指导下，锚定2026年通航目标，厦门翔安机场即将带着“翻一番”的航运体量，为打造国际一流航空枢纽注入新动能，为特区高质量发展筑梦新航向。



国际航班从厦门高崎国际机场T4航站楼前飞过。

受邀单位相关人员及社会各界代表参加厦门机场通航40周年庆祝活动。



翔业集团党委书记、董事长苏玉荣（左）与元翔厦门空港党委书记、总经理朱昭（右）共同为厦门机场“时光博物馆”揭牌。

A 敢为人先 开辟特区航路

“延绵滩涂地，迎面吹海风”。对于上个世纪中叶厦门高崎的景象，“老厦门”们记忆犹新。历经40年沧海桑田，这片土地“摇身一变”，成为特区乃至我国沟通五洲、对话世界的重要门户。

“厦门人自己的机场”这一概念，最早追溯到改革开放之初。彼时，厦门经济特区建设正式拉开序幕，时代浪潮滚滚向前，开拓特区的空中腹地已成刚需。可是，对于“羽翼未丰”的特区来说，建设机场难度可谓“天方夜谭”。

“1981年建设厦门国际机场的有关报告正式获批。经过估算，建设资金要人民币近1亿元。当时特区的年财政收入仅有约1.8亿元，要拿出市里约一半财政收入建机场，难度很大。”厦门国际机场（厦门机场曾用名）原副总经理王泽源的回憶道。

创业维艰，奋斗以成。在困难面前，厦门机场建设者不等不靠，在这片改革的热土上，闯出了一条利用外资建设机场的先河。在国家相关部门明确支持厦门经济特区可利用外资修建机场的背景下，机场建设者积极对接科威特阿拉伯经济发展基金会，获得了科威特约2100万美元贷款。

一年零九个月，机场建设者在海天之间，开辟了一座拥有2150米跑道、2.4万平方米停机坪、6300平方米候机楼的特区空中门户，以整体用时不足当时国内建设标准机场三分之一的成绩，诠释了特区速度。



1983年10月22日厦门机场正式通航，首辟厦门至上海航线。

1983年10月22日，厦门机场投用后的首班班机起飞，中国民航三叉戟客机从这里扶摇而上、划破长空，厦门机场的改革先行之路也从这里正式启航：国内第一个用“国际”冠名的机场；第一个下放地方政府实行属地化管理、企业化经营的机场；第一个依靠企业自筹资金进行大规模扩建的机场；第一个开通第五航权的机场……通航40年、多项第一的开拓之举，由厦门机场孕育的“特区民航经验”，如今已成为在新中国民航史上不可磨灭的光彩印记。

B 聚焦发展 彰显特区速度

从“小航站”到“大空港”，厦门机场的发展速度让人惊叹：1983年正式通航到晋级年客流“千万级”机场，厦门机场用了19年，而从“1000万到2000万”的跨越，仅仅只用了5年时间。

厦门机场客流增长的加速度，彰显着厦门机场运行规模及保障能力新的历史跨越，更反映了厦门城市经济发展的强大生命力和综合实力。目前，厦门机场已与境内外127个城市通航，开通179条航线，形成了覆盖中国大陆各主要城市及港、澳、台地区，连接东南亚、东北亚，通达欧、美、澳三大洲的航线网络，成为厦门与世界交流的窗口和桥梁。

数据统计，2019年厦门机场年旅客吞吐量达到2741万人次，年货邮吞吐量达33万吨、飞机起降19.29万架次，是国内最繁忙的单跑道机场之一。超2700万旅客吞吐量是什么概念？每天七八万人次的机场进出港旅客相当于一个小县城的人口，在机场运行高峰时刻，不到2分钟即起降1架次飞机。更有一种形象的比喻：厦门机场如今的年旅客吞吐量，相当于让500多万的厦门常住人口一年坐五六趟飞机。

据国际机场协会（ACI）发布的数据显示，每100万航空旅客可为周边区域创造1亿—3亿美元的经济收益和2500个就业机会。以此计算，近年来，年旅客吞吐量超2700万人次的厦门机场，间接为特区创造了近7万个就业机会和约54亿美元的经济效益，区域乃至城市经济的“发动机”，名副其实。

立足新征程，以机场产业为起点发展壮大的翔业集团正加快投资业务升级与拓展，以“客流量价值开发”和“港产城一体化”为模式，着力发展机场业、物流与供应链、旅游酒店、临港经济片区开发运营管理四个板块，聚焦高质量推进一流的现代化国际化航空枢纽建设和国家级临空经济示范区建设，持续为区域航空运输发展提供广阔平台，成为特区社会经济新一轮腾飞的一股中坚力量。

2019年厦门机场全年接待旅客量突破2741万人次，成为国内最繁忙的单跑道机场。图为厦门高崎国际机场T4航站楼。



C 开放共赢 领航空中丝路

交通是经济的脉络和文明的纽带，推动着经济融通、人文交流，使世界成了紧密相连的“地球村”。航空则是现代化交通的重要组成部分，以其延伸出的航空产业作为国家战略性先导产业，在拉动经济增长、带动相关就业、促进民生福祉方面发挥着不可替代的作用。

据悉，随着本月底厦门—多哈航线开通，厦门机场“一带一路”共建国家航线数量将增至20多条，10年来服务共建国家旅客往来多达1200万人次。

世界航空百年，合作共赢是其发展的根本逻辑。作为“空中丝路”重要的参与者与推动者，翔业集团主动张开怀抱，积极在全球的舞台上寻求合作共赢。

立足“一带一路”提出10周年这一节点，近日，共建“一带一路”重点项目柬埔寨暹罗吴哥国际机场通航运营，标志着翔业集团首个海外机场咨询项目正式落成。凭借在机场运营筹备和运营管理方面积累的成熟经验，翔业集团组织骨干力量，在吴哥国际机场运营筹备阶段和运营管理阶段分别开展咨询服务，针对运营筹备和运营管理方案提出审核意见和优化建议，打开了翔业品牌在“一带一路”共建国家中的影响力。

“航线的开通有效推动了厦门机场货运市场的发展，助力了厦门国际航空货运枢纽的打造。”翔业集团表示，未来集团将踔厉奋发拓展航线，全方位推动厦门机场各货运市场高质量发展。

除了深耕“一带一路”，翔业集团还积极融入世界航空产业链，坚持共享发展，已形成多元化、多种经营的国际化发展格局。2023年中国国际投资贸易洽谈会前夕，翔业集团率先响应招商序曲，临空经济片区招商集中签约27个项目，涵盖投资、基金、航线等多个类型以及民航信息化、国际客货运航线、物流产业园等多个载体，预计产值达220亿元。

D 永葆初心 启航万里征程

斗转星移，云卷云舒。通航40年，如今“厦门机场”这一名词有了新的延展——2022年，厦门翔安机场全面开工，项目将围绕“空”“侨”“港”“台”四大优势，着力打造“四型机场”新标杆，为新程特区建设创造新发展机遇。这是一项策划酝酿多年的重大交通基础设施工程，更是一项纵深推进“提升本岛、跨岛发展”重大战略的百年工程。

如今，从空中俯瞰厦门翔安机场项目建设现场，塔吊林立、车辆如梭，一派繁忙景象。依照“一个主航站区、两端进场、三座航站楼、四条跑道”谋划……一项项细分规划与精准定位，蕴含着机场项目建设总基调——高起点、高标准。如果说厦门机场是“从无到有”的开拓，那厦门翔安机场则是“从有到优”的迈进。

“每一个继往开来的时代，都需要奋斗精神的滋养。希望同事们继续努力，发挥自己的才干，奉献自己的力量，为厦门机场乃至今后翔安机场的进一步发展做出更大的贡献。”翔业集团退休职工王文艺表示。

新发展、新阶段。2023年是全面贯彻党的二十大精神开局之年，在市委、市政府的统一部署下，翔业集团深入实施“深学争优、敢为争先、实干争效”行动，增强责任感使命感紧迫感，全面吹响提速增效的“冲锋号”，巩固提升片区良好发展势头，奋力开创发展新局面。

上下齐心、全力以赴，攻坚克难，当前，翔业集团作为翔安机场片区以及翔安综合保税区的开发主体，牵头各项开发建设工作，全面加快实施。翔业集团将从建设运营“城市机场”向建设运营“机场城市”方向转变，力争将厦门翔安机场片区打造成为港、城、人、贸、产、游等一体化的多能级区域，助力构建以厦门为枢纽、覆盖全国、辐射全球的供应链网络，为厦门打造新发展格局节点城市提供重要支撑，为特区民航再次腾飞铺就新航路。

本版文/本报记者 谢嘉迪
通讯员 张磊 乔晓波 黄宇
本版图/厦门翔业集团 提供