



打开空中走廊,经济特区插上腾飞的翅膀

厦门:从滨海小城到国际空港



厦门高崎国际机场已开通境内外航线161条。



老报道

闯出中国机场建设新路 破『岛城之困』

改革开放初期,跟上发展的潮流,需要打破“岛城之困”,厦门主动打开空中走廊,经济特区从此插上了腾飞的翅膀。

厦门高崎国际机场从通航初期年客流量百万级的航站,发展成为千万级国际一流空港,40年来“客容量”的次次飞跃刻画出了滨海小城朝国际化交通枢纽城市迈进的轨迹。如今,一座崭新的航空枢纽正拔地而起,发展要素向这里汇聚,厦门经济特区民航史即将翻开崭新一页。

回顾老报道,讲好新故事。由全国15家副省级城市党报共同发起的庆祝改革开放45周年大型传播活动《老报道 新故事》,今日将同步报道厦门机场建设、民航飞速蝶变成就,展示厦门从滨海小城到国际空港的发展历程,共同讲好新时代新征程上的改革开放故事。

40年前的1983年10月22日,人们目光聚焦在厦门本岛高崎海滨。这一天,厦门国际机场(现更名为“厦门高崎国际机场”)正式通航,“海上机场”与“海上花园”标签在这里重合,从此揭开了厦门民航史新纪元。

翻看《厦门日报》老报纸,头版报道生动还原了通航当天的热烈氛围。尽管彼时报纸刊登的是黑白照片,但记录的却是彰显时代腾飞的高光时刻。

开创运用外资建设机场先河

在《厦门日报》通航报道配图中,有一张“特别”的面孔——时任科威特阿拉伯基金会理事长费萨尔。他的出现,象征着“南南合作”在厦门经济特区的落地生根,也象征着特区机场那段“不走寻常路”的建设历程。

上世纪八十年代,厦门经济特区建设正式拉开序幕,时代浪潮滚滚向前,交通的短板却成了经济社会发展的瓶颈。每当有外商前来考察,通常要先飞到福州、广州,再转火车或汽车颠簸七八个小时进厦,如再遇上雨天,行程还要拉长,让不少客商望而生畏。

交通有短板,发展受制约,“没有空中走廊,大厦之门该通往何方?”建设一座厦门人自己的机场已成“刚需”。

“1981年建设厦门国际机场的有关报告正式获批。经过估算,建设资金要近1亿元人民币。”在厦门国际机场原副总经理王泽源的回亿中,当时特区的年财政收入仅有约1.8亿元,要拿出一半建机场,难度很大。

特区的特,就特在先行先试。特区的特,也体现

在自力更生,突破常规的做法。于是,在困难面前,厦门打破常规,开创了利用外资建设机场的先河。王泽源说:“这是一次中国‘好项目’与外国‘好资本’的强强联合。在上级领导牵头下,我们最终争取到了科威特政府2100万美元的贷款,为机场建设化解了燃眉之急。”

积极应时求变、灵活运用外资……厦门经济特区的先行先试,也使厦门机场成了“特区经验”的“批发商”——不仅是全国第一个靠运用外资、靠自筹资金修建的机场,也是中国民航第一家下放地方政府管理的机场,为全国各地机场建立现代企业制度提供先行样板。

机场建设通航彰显“厦门速度”

在《厦门日报》通航报道中,记录了当时福建省委领导对机场建设的高度评价:“厦门国际机场显示了‘厦门速度’,显示了决心和力量。”



什么是“厦门速度”?在当时,国内建设一座标准机场通常需要7年时间,而厦门高崎国际机场从1982年1月开工,到1983年10月通航仅用近21个月。

“可以说,厦门机场就是全省一心拼搏的硕果。”数十年后,高崎海堤上土方车来回奔走、1万人同时作业的火热建设场景,王泽源依然历历在目:“除了厦门本地人外,现场建设者中还有来自全省各地的技术人员,当时住的是临时工棚,喝的是井水,但艰难的环境丝毫不减建设者们斗志,大家铆足干劲,只为护航这只特区‘白鹭’展翅高飞。”

1983年10月22日下午3点20分,在一片欢呼声中,中国民航261号首航班机从厦门飞往上海。在机场塔楼一侧,《厦门日报》记者用镜头记录下了这一历史时刻。

历经40年的时光变迁,这座厦门经济特区首座航空塔台依然屹立机场,见证着航空产业发展中的“厦门速度”:通航7年,年客流量突破100万人次,跻身全国十大繁忙机场之列;2009年晋级“千万级”机场;2010年首次跨入世界百强机场行列;2014年客流量突破2000万人次……

如今,厦门高崎国际机场已构建了覆盖中国主要城市,连接东南亚、东北亚,通达欧洲、美洲、大洋洲的航线网络,开通航线161条,与境内外119个城市、125座机场通航,成为特区乃至闽西南连接全球、对话世界的重要窗口。

1983年10月22日,厦门国际机场正式通航。

本版文/本报记者 谢嘉迪
本版图/厦门翔业集团 提供(除署名外)

数说

厦门高崎国际机场 开通境内外航线161条

厦门高崎国际机场自1983年通航以来,逐步发展成为中国东南沿海重要的区域性航空枢纽。目前,厦门高崎国际机场飞行区等级为4E级,拥有T3、T4两座候机楼,候机楼总面积23.7万平方米;1条3400米长的跑道和2条平行滑行道及10条联络道,可起降B747—8等大型飞机;停机坪总面积80万平方米,拥有96个停机位,现有厦门航空、山东航空、东方航空、春秋航空四家基地航空公司。

2023年夏秋航季,厦门高崎国际机场开通境内外航线161条,构建贯通亚洲、欧洲、大洋洲、北美洲及南美洲的航线网络。

厦门翔安机场 锚定2026年通航目标

根据国家发改委批复,翔安机场本期工程按照满足年旅客吞吐量4500万人次、货邮吞吐量75万吨的目标进行设计。项目新建2条远距跑道,北跑道按4F标准建设,长3800米、宽45米,南跑道按4E标准建设,长3600米、宽45米;新建55万平方米的航站楼,195个机位的站坪以及相关配套设施。

锚定2026年通航目标,翔安机场正加快建设。



更多精彩内容报道
请关注厦门日报社“潮前智媒”新闻客户端

新故事

飞越大洋横跨五洲 厦门航空



厦航特色涂装飞机从厦门高崎国际机场起飞。(本报记者 杨进福 摄)

厦门航空的创业历程可谓“中国民航发展的缩影”。作为中国首家按现代企业制度运营的航空公司,1984年,厦航以爱拼会赢的勇气、改革创新的韧劲,先行先试、敢闯敢试,在碧海蓝天之间开创了一条中国民航发展新路。

2023年,是陶殿志入职厦航的第37年。1986年11月,接到上级调令的他,在三天内完成了人生轨迹的重要转变:从首都北京的空军部队,南下支援厦航建设。“当时的条件比我想象中还要艰难。”回忆起那段蹒跚起步的厦航“创业史”,陶殿志感触良多。

逆境中的艰难起步

如今,在集杏海堤每隔几分钟就能看到飞机破

空而出,游客们将镜头聚焦天空,只为记录下这份特区独有的光景。“大海、蓝天、飞机”似乎已和厦门形成了一组强关联,成为“特区印象”不可或缺的一部分。

“航线密布如织、飞机穿越如梭。厦门民航能走到今天这一步,放在上个世纪八十年代,想都不敢想。”陶殿志翻开了一份1985年1月1日的厦航开业公告,班期时刻表上记录着开创之初仅有的三条航线:厦门往返北京、广州、上海。

用陶殿志的话来概括当时的运营条件,可謂是“钱无一分、人无一人、地无一寸、房无一间”——厦门航空在银行开户用的5000元、第一批公司员工,乃至仅有的两架客机都是向其他单位“借”来的。

越是逆境,越能彰显“同心协力”四字的分量。“创业之初,我们厦航曾与外商就‘引进飞机’在北京展开洽谈。包括时任厦航总经理吴荣南在内的谈判团队,都住在离谈判地点两站地的地下室旅店,通勤也仅靠步行来往,只为了省下每人5分钱的公交费。也是在这次谈判后,我们引进了第三架飞机,形成厦航机队。”据陶殿志回忆,为了保障飞行安全,同期,厦航还研发了一套可靠性维修系统对飞机进行实时监控。“当时大伙连5分钱都要省下来,却为这套系统投入了近500万元。”

从初时联通国内主要城市,到如今飞越大洋、横跨五洲,厦航运营国内外航线已突破400条,机队规模更是达到了208架,年均客流量超4000万人次;在过去的2022年,厦航更是创下了民航业奇迹,成为全球唯一一家连续36年盈利的航空公司。

40年的飞速蝶变

一组数据对比,可看出厦门民航发展的“加速度”:年旅客吞吐量从100万到1000万,用了19年;而从1000万到2000万,仅用5年。

作为厦航老职工,陶殿志切身感受着巨变:“最早的时候厦门机场很空,机坪上看到最多的也只有我们厦航客机。”但随着厦门沐浴在改革开放东风中“飞速发展,特区航运需求持续增加,厦门机场积极引进山航、东航等多家航空公司陆续入驻特区,厦门民航客运的“朋友圈”逐渐扩大。

如今,厦门机场已从小航站变成年客流量超2700万人次的大空港;2019年厦门机场成为全球最繁忙的单跑道机场之一,全年保障航班飞行19.29万架次、进出港货邮吞吐量达33.05万吨;配套航空维修业逐步成熟,形成国内最大的“一站式”航空维修基地,维修能力处于亚太地区领先地位。

尽管经过多次更新迭代,T1、T2航站楼已不再承担主要飞行业务,但陶殿志还时常会走上老航站楼的机坪,这里的每一寸土地都承载着太多的记忆:有初修新机时的迷惘;有抢修飞机时的紧迫;有露天作业时,烈日暴晒下的“如芒在背”;还有首航时机场栅栏外,市民那一双双对于未来美好期许的目光。

如今,厦门民航的聚焦点跨越厦门本岛,来到特区东部——锚定2026年通航目标,厦门翔安机场正在此强势崛起。未来,这座特区新门户首期将满足年飞机起降38万架次、年旅客吞吐量4500万人次,以“翻一番”的体量,为特区新时代腾飞发展蓄势。

本报资料图