

一天进港航班 8 人 出港 11 人

——近八成亏损为何难抵“小机场”建设潮

“今天进港航班 8 人,出港航班 11 人。”这是湖南省一地级市机场 7 月份一个平常日子里的客流量“日报”。如此“冷清”的场景,是全国部分小型机场的缩影。

记者近日在多地调研发现,多地正掀起一股主要起降支线航班的“小机场”建设潮。然而,这种看似繁荣的背后却是全国近八成“小机场”亏损,靠巨额财政补贴维持。

冷“场”



“飞一次亏一次”的背后是政府高额补贴

“一周只有国航和南航的 5 架飞机起降,国庆长假前南航原本每周执飞 4 班,但现在客流量锐减,不得不降为一周两班。即便降价,上座率也只有两成多。”这是黑龙江省一个县城支线机场近日的客流数据。

该机场一位工作人员透露,维持这样一个国家贫困县机场的运转,背后是政府的高额补贴。“南航往返一次当地县政府给予 15 万余元的补贴,而国航的往返补贴更是达到 40 万元”。

根据公开的数据显示,2012 年全国 183 个大、中、小机场中,134 个机场共亏损 29 亿元,其中近八成是支线航空的小机场。尽管由于各种原因,在这组数据公布之后,有关方面没有再次发布权威信息,但业内专家称,2013 年以来全国机场生产性指标等主要数据并没有比较大的变化。

悄然萎缩的支线航空市场更令一些业内人士担忧。数据显示,2013 年,我国年旅客吞吐量低于 100 万人次的机场占近七成。一家航空公司今年 2 月起担负长

沙至湖南一个地级市支线航班任务,两个月内总共只有 425 人乘飞机,被人戏称“专机”航线。

一位航空系统专家说:“有一次去郑州出差,本想坐高铁返回,但接待方建议坐飞机,并提出报销头等舱。”因为这样做“一来可以增加客流量,二来可以让官员看看高铁竞争下航空业的难处。”他几次“体验式”出差后感,北京至郑州的高铁开通之后,这条航线上的航班数量减少了近一半,乘客数量也明显被大量分流。

那么,大部分亏损的“小机场”如何维持呢?记者调查发现,一些地方政府可谓“妙招”频出。专家称,在部分地方,20%的航线是由政府公务消费为机场填补客源,以及政府承包航线。江苏省曾有两地政府发文,鼓励公务员优先乘坐飞机,这种没有客流靠公款充数的行为,被业内人士抨击为“市场捧着行政的‘奶瓶’”。

“虽然大多数支线机场确实亏损,但通用机场审批权下放给地方后,新一轮建设潮发生的可能性仍然很大。”中国民航管理干部学院副教授邹建军表示。

在地方政府心目中建机场堪比建摩天大楼

“不是不能建小机场,而是要科学发展。”北京工业大学城市交通学院副院长陈艳艳说,“现在一些地方政府盲目上马项目,动辄就建超长跑道、超规格航站楼,这样的做法不可取。”

上世纪 90 年代,安徽阜阳盲目超前建机场,结果客流量不足走入困境,眼下,小机场走“高大上”路线仍在上演,在一些支线机场,VIP 候机厅、超长跑道格外扎眼,旅客却是门可罗雀。

记者调查发现,巨亏之下,一些地方政府仍热衷机场建设。一位官员道出部分隐情:机场好比摩天大楼、高铁站等城市地标,代表一个城市的档次和综合实力,有机场才算“区域次中心城市”,而且建得越大显得越有实力。

“招商引资压力太大,考核层层加码,年度同比还要有增幅。而一些招商引资对象接到邀请后提出的第一个问题可能就是‘你那里有没有机场?能不能快速将产品运出去,人才接进来?’所以,建机场一定程度上是被考核倒逼的,不绞尽脑汁想办法就没有出路。”这位官员说。

除了被动逢迎,另一方面,一些地方领导热衷建小机场,也有主观政绩观方面的“小九九”:如今,“一把手”为官一任 3

至 5 年,一个机场建设也就三年五载,一般情况下,一个简陋一点的小机场投资大约 3 至 5 亿元,标准高一点规模大一点的支线机场投资规模可达十几亿元。这样一来,基础建设投资就有了“保证”,GDP 自然就上去了。

中央财经大学民生经济研究中心主任李永壮说,应该警惕地方政府对机场的非理性投资,把机场当成政绩工程,盲目做大,导致供需严重失衡,资源浪费。同时,需要警惕各地政府间的“抢先”心理:同一块区域,你建了机场,附近的城市就批不下去了,于是都争先申请,谁先建设了谁占便宜,而丝毫不顾有没有实际的需求。

为上机场项目,一些地方干部可谓费尽心机。一个内陆省份奉命“跑步进京”争取机场项目的三名处级干部,立下“钱跑不下来人绝不回来”的军令状,帮着“京官”打扫办公室,端茶倒水,终于完成任务。

有地方政府官员坦言,前任修的机场、开的航线,在自己手上已沦为“鸡肋”——关掉,空置维护成本很高,未来重开代价大;维持,本已债台高筑的财政,实在填不满这个“无底洞”。

“高铁时代”下的机场建设如何科学决策

不过,对于小机场大面积亏损这一情况,也有业内专家持不同看法。

“支线航空服务覆盖了全国 70% 以上的县域,对地区经济的直接贡献以万亿计。”中国民航科技研究院民航发展研究所副所长胡华清说,“支线航空带有政府公益性质,不是用来赚钱的,不能仅算亏损账。”

有研究表明,每新增 100 万航空旅客,就会直接创造 800 到 1100 个工作岗位,机场还可以改变经济区位,带动配套的第三产业的发展,促进经济活动。

“支线航空要健康持续发展,关键是钱有没有花在点子上,运力是否与规划期内客流量相匹配。”陈艳艳说,“如果产业盲动,那么‘飞一次亏一次’的被动局面就难以扭转,航空经济的辐射力也就相当有限。”

中国民航大学机场规划研究所所长王志强建议,在机场建设布局上要充分和国家高铁网布局与建设进度协调,高铁经过的地区,新建机场要非常慎重,重点应放在建成多种交通方式汇合的综合枢纽建设上,特别是机场和高铁的无缝隙衔接,提高集输能力建设,扩大其航空服务范围。

“在新疆、青海等地人稀的省份,修建机场的成本远远低于修建公路的成本。未来机场建设更应向航空条件较差的这类地方倾斜。”王志强说。

多位专家认为,像机场这样综合投入巨大、经济成本较高的基础建设,更应当科学规划,谨慎投资。“结合当地经济发展水平和实力、人流货流量增长态势以及未来的发展潜力等状况,达到适度超前和合理匹配。”陈艳艳说。

(本版均据新华社电 记者 苏晓洲)