

“

珠海机场将打造成为服务粤港澳大湾区的‘安全底线牢、运行效率高、服务品质好、经济效益佳、发展后劲足’的珠江西岸城市干线机场。

”

打

通“任督二脉” 提升运行效率

近5年,珠海机场迎来了倍速增长。
1995年,珠海机场以“中国当时现代化程度最高的机场”的姿态建成通航。它是全国唯一一个纯地方政府投资的机场,包括市区通往机场的道路,当年的投资总额达60多亿元,无论是候机楼、跑道,还是机场设备都是当时全国领先,设计年旅客流量1200万人次。2000年前后,珠海机场的使用率只达到设计能力的6%,无法实现用盈利偿还投资欠债的设想。
“穷则思变”。2006年,香港机场管理局与珠海市国资委合资建立珠港机场管理有限公司,管理团队更加专业,情况开始有所好转。“这是很大的挑战和机遇。”丘昌贤坦言初到珠海机场任职的感受,“2015年珠海机场的旅客吞吐量刚刚达到400万人次,这意味着珠海机场有很大的发展空间。”
作为在机场及航空公司管理上有超过20年的专业经验的从业者,丘昌贤先后在国内多家航空公司以及香港机场管理局担任要职。其中,在香港机场管理局,丘昌贤曾从事候机楼管理、零售及广告、机场海陆交通网络拓展等部门。他首个带来的管理经验就是效仿香港机场成立IAC机场运行综合控制中心。
IAC机场运行综合控制中心(以下简称IAC)是将空侧运行、陆侧运行、旅客服务保障、运行保障支援、应急救援等模块控制功能集中在一起,通过机场运行管理系统和大数据对机场运行的各类业务进行集中整合,对机场运行业务进行集中调度和管理,保障流程透明、合理、高效,突发事件处置信息传递快速准确、各处置单位高效协同,快速联动。
“IAC是机场运行控制的指挥核心,是保证机场运行安全的中枢。它不仅便于各保障单位之间互相沟通和配合及统一行动,提升珠海机场运行保障效率和应急响应速度,同时还可以更好地服务旅客。”丘昌贤举例,如果一架飞机航班延误了,IAC会提前获悉,从而迅速调动机位,加快飞机加油、飞机清洁等服务链条,甚至会同安检打开安检绿色通道,让旅客顺利登机。
改革必然迎来“阵痛”,但成效是可见的。丘昌贤说:“以往机场部门之间都习惯了‘单打独斗’,虽然经过了短暂的磨合期,但效果是让人满意的。”IAC的好处很多,以反映机场保障能力指标的航班放行正常率为例,2017年年底,珠海机场启用了CDM系统,在空管、进近大力支持下,IAC统筹机场各保障单位,极大提升了航班放行正常率。在全国旅客吞吐量占比超过0.2%的机场中,2016年珠海机场航班放行正常率垫底,去年珠海机场已成功排名第4。

珠海腾飞 奋斗有我

珠港机场管理有限公司总经理丘昌贤:

珠海机场发展之快超出意料

“当年调派到珠海机场时定下的‘军令状’是5年后旅客吞吐量达到1000万人次,没想到这个目标3年就达到了。”5年前,由香港机场管理局派遣至珠港机场管理有限公司出任总经理的丘昌贤至今仍充满惊喜,珠海机场发展之快出乎自己意料,“尤其是近几年旅客吞吐量的增长速度,在世界范围内都是少见的”。
2015年,珠海机场旅客吞吐量470.9万人次;2019年,珠海机场旅客吞吐量1228.3万人次。珠海机场一度成为中南地区增速最猛的机场,也是粤港澳大湾区第四座千万级的机场。成功的背后,香港机场带来的管理经验功不可没。注重效率与细节,更是促成珠海机场跨越式发展的关键所在。

文 / 图 杨雪薇

近年来,珠海机场展开了各式各样的品牌宣传活动

发展之路

珠海机场大事记
1992年“珠海市兴建现代化机场”计划获得国家批准。
1995年珠海机场正式通航。
2006年珠港机场管理有限公司正式接管珠海机场。
2007年珠海机场迎来通航以来首个年度第100万名旅客。
2018年珠海机场东指廊正式启用,年旅客吞吐量突破1000万人次。
2019年珠海机场累计货邮吞吐量突破50000吨。
(杨雪薇)

重

塑商业布局 注重细节管理

如果说成立IAC是打通珠海机场的“任督二脉”,那么注重细节管理则是将珠海机场“档次提升”。
丘昌贤说,2015年的珠海机场,虽已有初步发展,但仅限于框架,没有填细和完善,商业布局和广告发展不够专业,以及没有品牌概念。珠海机场如果一成不变,也难有今日的倍速增长。
曾在香港机场从事零售及广告部门的丘昌贤将管理经验带到了珠海机场。他在2015年对于珠海机场的商业布局最大感慨就是“未能尽用商业面积”。于是重新编排招租,按照区域特色布局发展,同时更换了更专业的广告运营商发展广告业务。如今,珠海机场的商铺数量从2015年到2019年增长49%,商业收入增长215%,广告收入增长437%。“商业的增长甚至大于旅客吞吐量的增长。”
与此同时,丘昌贤将注重细节管理的经验也带到了珠海机场。如时刻关注旅客的安检效率,在卫生间专派驻守的清洁员,于旅客大厅增

看

好发展潜力 期待二次腾飞

“珠海经济发展有着强劲的发展潜力,近年来不断上升的城市活力,与交通设施的逐步完善更为珠海机场带来不少机遇。”丘昌贤说,珠海旅游业的兴旺一定程度上繁荣了珠海的航空市场。而随着港珠澳大桥的开通,以及日后打通了洪鹤大桥、金海大桥,香港机场到珠海机场的时间可以控制在70分钟,这也有利于珠海机场与香港机场的互联互通。
目前,珠港两地机场正着手打造“经珠海飞”“一票通”产品,珠海机场将通过港珠澳大桥经香港机场实现“国际口岸梦”:利用香港机场200多条国际航线优势,国内旅客抵达珠海机场后,乘坐专线巴士经港珠澳大桥至香港机场飞出国门。反之,国际旅客利用珠海机场国内航点多、票价便宜的优势,到珠海机场飞往国内其他城市。
“货物运输一样可以采用该模式进行。”
为此,珠海机场启动了航空物流园建设,计划设立监管仓,推动珠港两地机场安检互认,实现货物“一次安检,一次通关”,提高运输效率”,从而实现香港机场空运货站前移至珠海机场,为珠江西岸出口货物提供更为便捷的通道。
去年,珠海机场启动了改扩建工程,高起点高标准进行机场扩容、功能布局改善、设施设备升级和T2航站楼以及综合交通枢纽建设。T2航站楼工程将计划于2023年建成,届时珠海机场年旅客保障能力将升至2750万人次。“让我们共同期待珠海机场的二次腾飞。”丘昌贤说道。

丘昌贤

羊城晚报

特区四十再出发 乘风珠海

“

它不光产业动能势头强劲,而且成功将‘交通末梢’转为枢纽中心,有区有城也有人气。

”

金湾

魔术般高质量发展蝶变

文 / 图 杨雪薇

“6年前,西城社区一片荒凉,放眼望去只有三栋不足5层高的楼房建筑;6年后,这里的小区楼盘就已有14个,还有在建项目42个。”面对如此高速的发展,珠海市金湾区西城社区书记贺洪强很是感慨,“西城社区已经从一个人口只有45人的‘沼泽荒草地’蝶变成现有户籍人口达12000人的现代化城市社区。”
西城社区的建设发展是金湾“魔术般”高质量发展蝶变的一个缩影。在珠海经济特区建立40周年的时间长河里,金湾区从名不见经传的边陲小镇一跃成为珠海经济发展最快的中心区域之一。它不光产业动能势头强劲,而且成功将“交通末梢”转为枢纽中心,有区有城也有人气。

产

业动能不断增强

2001年,金湾成立之初,区内虽拥有飞利浦、联邦制药等知名企业,但在珠海大发展中并不起眼。建区后,金湾相继云集了丽珠医药、汤臣倍健、航空工业通飞、银隆新能源和中兴智能汽车等一批优质企业,以及羽人飞行器等一批在行业内拥有一定知名度的“单打冠军”,逐步形成了航空、生物医药、新能源和传统优势产业的“3+1”工业产业格局。
数据显示,2019年,金湾全区实现地区生产总值339.10亿元,是建区之初的17倍。亮眼成绩单背后,我们看到金湾的发展新动能正不断增强。如今,在金湾产业人才“1+7”新政下,全区“产业人才库”成员超过4900人:珠海国际健康港累计签约入驻项目16个,三灶科技工业园区获评四星“国家新型工业化产业示范基地”,金湾智造大街被认定为“国家级科技企业孵化器”;高技术制造业增加值占规模以上工业增加值比重达到37.9%;泰诺麦博、瑞思普利、蓝图控制等一批企业科技创新成果跻身国际先进行列……
纵使金湾实体经济发展十分强劲,但金湾并不满足于于此。金湾营商环境持续优化。去年出台了发展软环境建设工作方案、推进审批服务便民化21条措施,“24

城

市建设日新月异

华灯初上,市民苏先生走在被喻为金湾“情侣路”的机场东路上,放眼望去,道路绿树掩映,灯光闪烁。苏先生在金湾区生活多年,他没想到从前的一片滩涂如今高楼林立,宽敞的柏油大道与逐渐完善的公共服务配套,让金湾拥有了现代城市的模样。
的确,在改革开放之初,金湾“情侣路”所在的西湖片区只是一片沼泽地,三灶、红旗两镇“隔海相望”,两镇居民往来,还要乘船经过西湖片区。从2001年金湾区诞生,到如今的19年里,金湾区可谓是在一片白纸上绘出宏伟蓝图。
2013年,西湖片区一块3.8平方公里的区域被命名为“航空新城核心区”,承担起未来金湾主城区的重担。该片区坚持高起点规划,城市规划秉承国际城市理念,由新加坡雅思柏设计事务所在2014年完成了概念性详细规划及城市设计,在此基础上,控制性详细规划修编工作于2015年完成,规划建筑面积400万平方米,规划人口9.5万人。
“过去这里只有一条沙石路,如今纵横交错发展到14条主干道。”贺洪强称,截至2019

西部综合交通枢纽形成

在珠海版图上,金湾区位于全市的几何中心。面朝大海,与横琴隔海相望,与香洲一桥之隔,背靠斗门、高栏广阔的腹地,地理位置可谓优越。
但追溯到上世纪80年代,金湾却被西江隔绝于珠海东部大步伐发展之外,这座边陲小镇大片区域还是滩涂地。曾在1992年至1998年担任三灶镇委书记的王定一回忆,他当时出去招商,不少人对于还是滩涂和海岛的三灶心存疑虑,“连到香洲都要乘坐长时间的渡轮,怎么发展工业?”因为交通不便,这片土地的发展一度困难重重。
改变从1990年开始。这一年,珠海大道开建,到了1993年11月,珠海大桥开通,打通了金湾到香洲的陆路交通;1992年年底,珠海机场开建,到1995年建成通航,为在改革开放浪潮中奋勇争先的珠海插上腾飞的翅膀。而金湾,也一举拥有了“海、陆、空”三种主流交通方式;也是在这段时期,机场东路、机场北路和机场西路相继建成,到2001年正式建区时,金湾的大交通格局初现。
建区以后,金湾的交通建设更是如火如荼。如今港珠澳大桥连接线,将与洪鹤大桥连接,并通过鹤港高速,将金湾带入港珠澳大桥的辐射区域。与此同时,金湾也在打通区内的交通末梢,将公路通到市民的家门口,安基路、虹晖路以及航空新城内的10余条主干道,将金湾道路交通的“毛细血管”打通。四通八达的交通路网,彻底改变了金湾“交通末梢”的窘境。
如今,作为珠海机场所在地,又紧邻高栏港的“双港”,与港珠澳大桥交相辉映,金湾逐渐形成了“一桥双港”的交通枢纽体系。按照金湾区今年政府工作报告安排,金湾将打造“一心、两核、三铁、四横四纵”立体交通网络,为金湾成为西部综合交通枢纽,打下了坚实基础。

金湾情侣路和航空新城 苏锦灵 摄

“

它不光产业动能势头强劲,而且成功将‘交通末梢’转为枢纽中心,有区有城也有人气。

”

金湾

魔术般高质量发展蝶变

文 / 图 杨雪薇

“6年前,西城社区一片荒凉,放眼望去只有三栋不足5层高的楼房建筑;6年后,这里的小区楼盘就已有14个,还有在建项目42个。”面对如此高速的发展,珠海市金湾区西城社区书记贺洪强很是感慨,“西城社区已经从一个人口只有45人的‘沼泽荒草地’蝶变成现有户籍人口达12000人的现代化城市社区。”
西城社区的建设发展是金湾“魔术般”高质量发展蝶变的一个缩影。在珠海经济特区建立40周年的时间长河里,金湾区从名不见经传的边陲小镇一跃成为珠海经济发展最快的中心区域之一。它不光产业动能势头强劲,而且成功将“交通末梢”转为枢纽中心,有区有城也有人气。

产

业动能不断增强

2001年,金湾成立之初,区内虽拥有飞利浦、联邦制药等知名企业,但在珠海大发展中并不起眼。建区后,金湾相继云集了丽珠医药、汤臣倍健、航空工业通飞、银隆新能源和中兴智能汽车等一批优质企业,以及羽人飞行器等一批在行业内拥有一定知名度的“单打冠军”,逐步形成了航空、生物医药、新能源和传统优势产业的“3+1”工业产业格局。
数据显示,2019年,金湾全区实现地区生产总值339.10亿元,是建区之初的17倍。亮眼成绩单背后,我们看到金湾的发展新动能正不断增强。如今,在金湾产业人才“1+7”新政下,全区“产业人才库”成员超过4900人:珠海国际健康港累计签约入驻项目16个,三灶科技工业园区获评四星“国家新型工业化产业示范基地”,金湾智造大街被认定为“国家级科技企业孵化器”;高技术制造业增加值占规模以上工业增加值比重达到37.9%;泰诺麦博、瑞思普利、蓝图控制等一批企业科技创新成果跻身国际先进行列……
纵使金湾实体经济发展十分强劲,但金湾并不满足于于此。金湾营商环境持续优化。去年出台了发展软环境建设工作方案、推进审批服务便民化21条措施,“24

城

市建设日新月异

华灯初上,市民苏先生走在被喻为金湾“情侣路”的机场东路上,放眼望去,道路绿树掩映,灯光闪烁。苏先生在金湾区生活多年,他没想到从前的一片滩涂如今高楼林立,宽敞的柏油大道与逐渐完善的公共服务配套,让金湾拥有了现代城市的模样。
的确,在改革开放之初,金湾“情侣路”所在的西湖片区只是一片沼泽地,三灶、红旗两镇“隔海相望”,两镇居民往来,还要乘船经过西湖片区。从2001年金湾区诞生,到如今的19年里,金湾区可谓是在一片白纸上绘出宏伟蓝图。
2013年,西湖片区一块3.8平方公里的区域被命名为“航空新城核心区”,承担起未来金湾主城区的重担。该片区坚持高起点规划,城市规划秉承国际城市理念,由新加坡雅思柏设计事务所在2014年完成了概念性详细规划及城市设计,在此基础上,控制性详细规划修编工作于2015年完成,规划建筑面积400万平方米,规划人口9.5万人。
“过去这里只有一条沙石路,如今纵横交错发展到14条主干道。”贺洪强称,截至2019

西部综合交通枢纽形成

在珠海版图上,金湾区位于全市的几何中心。面朝大海,与横琴隔海相望,与香洲一桥之隔,背靠斗门、高栏广阔的腹地,地理位置可谓优越。
但追溯到上世纪80年代,金湾却被西江隔绝于珠海东部大步伐发展之外,这座边陲小镇大片区域还是滩涂地。曾在1992年至1998年担任三灶镇委书记的王定一回忆,他当时出去招商,不少人对于还是滩涂和海岛的三灶心存疑虑,“连到香洲都要乘坐长时间的渡轮,怎么发展工业?”因为交通不便,这片土地的发展一度困难重重。
改变从1990年开始。这一年,珠海大道开建,到了1993年11月,珠海大桥开通,打通了金湾到香洲的陆路交通;1992年年底,珠海机场开建,到1995年建成通航,为在改革开放浪潮中奋勇争先的珠海插上腾飞的翅膀。而金湾,也一举拥有了“海、陆、空”三种主流交通方式;也是在这段时期,机场东路、机场北路和机场西路相继建成,到2001年正式建区时,金湾的大交通格局初现。
建区以后,金湾的交通建设更是如火如荼。如今港珠澳大桥连接线,将与洪鹤大桥连接,并通过鹤港高速,将金湾带入港珠澳大桥的辐射区域。与此同时,金湾也在打通区内的交通末梢,将公路通到市民的家门口,安基路、虹晖路以及航空新城内的10余条主干道,将金湾道路交通的“毛细血管”打通。四通八达的交通路网,彻底改变了金湾“交通末梢”的窘境。
如今,作为珠海机场所在地,又紧邻高栏港的“双港”,与港珠澳大桥交相辉映,金湾逐渐形成了“一桥双港”的交通枢纽体系。按照金湾区今年政府工作报告安排,金湾将打造“一心、两核、三铁、四横四纵”立体交通网络,为金湾成为西部综合交通枢纽,打下了坚实基础。

金湾情侣路和航空新城 苏锦灵 摄

金湾区发展重要节点
2001年经国务院正式批准设立金湾区。
2007年广东省发改委正式复函批准在金湾区创设珠海航空产业园。
2012年金湾区正式开展航空新城核心区建设。
2018年金湾区实现地区生产总值突破300亿元。
2019年金湾区荣获中国营商环境示范区奖。
(杨雪薇)

发展之路

与此同时,金湾区乡村振兴示范村建设成效显著,三板村、海澄村、沙脊村、木头冲村等一批颇有吸引力的富美新乡村也正在新农村建设的步伐中展现异彩。其中,三板村、海澄村被评为“广东省乡村特色村”,三板村被评为“全国乡村治理示范村”。