

机场年客流量首破1000万人次 宁波空港飞入新航道！



撰稿人
王心怡

通讯员
黄跃光

今天，宁波栎社国际机场年旅客吞吐量首次突破1000万人次，正式跨入全国大型繁忙机场的行列。

市临空经济示范区管委会副主任梁成初表示，宁波机场迈入“千万级”，意味着其航线网络和航班密度达到了一定的规模，通达性和便利性明显增强，对旅客的吸引力也会提高。同时，机场对城市经济的服务能力也能得到进一步提升，因为临空经济的发展必须要机场的客货吞吐量有一定的基础，随着机场客货吞吐量的提升，势必带动空港周边的总部经济、提升产业布局，真正发挥空港对城市的推动作用。

这片热土上，我们平均每3分钟就能看到一架飞机起降，120多条航线构建起以宁波为起点，覆盖全国、辐射东南亚、连接全球的航线网络。从第一架飞机到第1000万人次，宁波空港走过了蛰伏、破茧和新生的蜕变之路。

1 蛰伏

1984年11月16日，一架安-24飞机稳稳降落在宁波庄桥机场，时任上海市副市长的倪天增缓缓从机舱里走出。

作为宁波老乡，他第一次“打飞的”回家探亲，望着身后的庞然大物，他显得既兴奋又感慨：“通航把宁波与上海的距离缩短到了半小时！”

当时，坐绿皮火车从宁波到上海要8个小时；而坐船到上海十六铺码头，则需11个小时。坐飞机，在当时不止于快，还是件稀罕事——这意味着，上海120万宁波籍人士更容易常回家看看，两市的联系将更加紧密。

1984年夏，根据当时我国改革开放的总体战略需要和宁波市外向型经济发展需要，国务院、中央军委批复庄桥机场为军民合用机场。宁波开始庄桥机场通航前的筹备和建设，全市上下通力协作，东航部队大力支持，仅用两个月即建成占地9400平方米的航站工程。

民航宁波站首任站长张德志、首任党委书记宁远鹏回忆说，建设初期的38位宁波民航人来自五湖四海，在筹备机场通航伊始，困难来自方方面面，工作上一切白手起家，机场所需各种设备，全凭他们找民航上级部门调拨和筹钱购买。

由于刚通航，宁波通往各地的航班较少。尽管当时计划经济体制下，民航上级单位对庄桥机场没有经济指标考核压力，但是宁波老一代民航人硬是主动加压，主动向市场要客源，要新航线！

至1990年年初，宁波已先后开通至上海、北京、广州、厦门、武汉等5条航线。

但是，庄桥机场是军民合用机场，航线开辟、经营场地等受到多方制约。随着宁波外向型经济的快速发展，庄桥机场已越来越不相适应，另外寻址新建一个民用机场的呼声越来越强烈。

1985年1月，邓小平同志在关心宁波经济发展的同时强调：将来宁波经济发展了，宁波以地方为主再建一个大点的机场。很快，7个月后，国务院、中央军委正式批准新建一个民用机场，1987年栎社机场正式动工修建，1990年6月30日，宁波栎社机场建成通航。

终于，宁波人有了自己的民用机场！

2 破茧

2004年4月28日，宁波栎社机场公司揭牌，宁波栎社机场正式移交宁波市政府管理，成为浙江省第一个正式下放地方政府管理的机场。

按照“建设大交通，促进大发展”的总体思路，围绕区域性客货运输重要枢纽这一定位，属地化后，宁波空港随即加快了国际口岸建设步伐并着手谋划临空经济圈。

临空经济圈怎么搞？当时，很多人心里都没谱，只有摸着石头过河一步步来。

2005年4月1日，宁波航空口岸对外籍飞机开放得到国务院正式批准；同年12月17日，宁波栎社机场“升格”为国际机场，宁波成为长三角地区继上海、南京、杭州之后的第四个拥有国际机场的城市，也就是说，无论是从硬件还是软件上来看，宁波机场已经正式具备接纳外籍飞机和适用国际飞行的大型飞机的保障能力。

随着宁波民航业的不断发展，在看到民航对地方政治、经济、文化、抢险救灾、引进外资等多方面的“发动机引擎”作用的同时，宁波对空港发展有了新的期待——被视为宁波市“临空经济”发力点的宁波空港物流园区应运而生。

2010年5月7日，民航系统的领导、专家和国内外航空物流业界人士齐聚宁波航空发展论坛，共同商讨宁波加快打造中国长三角地区国际空港物流枢纽发展的大计，掀起了宁波市聚全市之力、集各方之智发展宁波空港事业的高潮。

紧接着，宁波市出台《关于创新体制机制提升航空物流水平建设宁波国际航空枢纽的若干意见》，提出“坚持客货并举、以货为主的发展战略”，又在2013年4月10日出台了《关于深化管理体制推动宁波空港又好又快发展的若干意见》。

三年间，宁波市委市政府连续就“空港发展”专题发文，这在宁波城市建设发展史上还是头一次，宁波机场地面集疏运网络构建力度之大亦是史无前例。

此外，2013年以来，宁波还设立了专项航线开发补助资金，充分调动航空公司在宁波扩大经营的积极性和主动性。截至目前，120条国内外航线通达78个国内外城市，45家航空公司在这里运营，国内航线基本覆盖省会城市、计划单列市和热门旅游城市，其中，日本和东南亚部分航线成为浙江省精品航线。

