

昆明将投资200多亿建机场群 将主要由政府融资 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/613/2021\\_2022\\_\\_E6\\_98\\_86\\_E6\\_98\\_8E\\_E5\\_B0\\_86\\_E6\\_c57\\_613907.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E6_98_86_E6_98_8E_E5_B0_86_E6_c57_613907.htm) 按已报国务院的“十一五”规划，中国民航总局将投资1400亿元建设各地机场，已拉开建设序幕的昆明新机场约占总投资额的14.3%。以昆明新机场为龙头，云南机场集团将建成由15个机场组成的航空群，机场密度平均达0.305个/万平方公里，远高于全国0.148个/万平方公里的平均水平。巨额投资背后，国内机场普遍亏损。现有的昆明巫家坝国际机场，是其中少数盈利的企业。那么，昆明新机场一旦建成，高达200多亿元的投资将如何收回，能否“复制”老机场的盈利模式？昆明样本 昆明新机场是“十一五”规划中，西部唯一新建的枢纽机场。6月26日，在昆明召开的云南机场发展高层论坛上，民航总局副局长杨国庆说：“十一五期间，大陆机场建设投资规模将控制在1400亿元。”具体而言，就是要扩建北京首都、上海浦东、广州白云、成都双流、重庆江北、乌鲁木齐地窝堡、西安咸阳等大约44个机场，迁建昆明、合肥等机场，新增42个支线机场。“去年底，昆明新机场的综合交通工程已经开工了，新候机楼的设计也通过了专家评审，但主体工程还没有动静。”6月29日，云南省发改委副主任吴凡的秘书包先生在电话里告诉记者：“原因是还在等国家发改委的批复。”在国家新一轮机场投资建设热的背后，上一轮盲目投资的阴影仍未消散。1995年耗资69亿元的珠海机场、四川绵阳机场等陷入了巨亏泥潭。昆明一直有巫家坝国际机场，为何还要新建机场？6月29日，云南机场集团一负责人在接受记者电话采访时表示

，首先，新建机场将解决机场容量即将饱和的问题。建于1922年的昆明巫家坝机场属于军民合用机场，当空中交通拥挤高峰时，飞机只有在机场上空盘旋，延时降落。按有关规定，当合用机场的民用起降架次超过3万架次/年，机场需要搬迁，光今年1-5月，该机场起降的飞机就突破了五六万架次。尽管巫家坝机场三次扩建，但由于距昆明市区太近，增加跑道已非常困难。去年11月6日，巫家坝机场旅客吞吐量突破1000万人次。“十一五”期末，预计达到1600万-2100万人次，2015年将达到2400万-2700万人次。其次，昆明新机场是实施中国面向东南亚、南亚国际大通道的重要项目，对推进中国-东盟自由贸易区建设及大湄公河次区域经济合作，将起到重大作用。另外，该人士说：“这是云南实现西部第一航空强省，推动经济发展的需要。”机场属地化后，云南省直属的大型国企云南机场集团拥有的机场达11个，十一五期间，除昆明新机场建设外，还将建设腾冲旅游机场、罗平旅游机场、会泽旅游机场、泸沽湖旅游机场、红河机场等，同时改扩建丽江机场、大理机场、芒市机场，迁建思茅机场，形成枢纽机场、支线机场、小型旅游机场合理布局的机场体系。到2010年，云南机场总数至少达15个，其中昆明新机场有望成为国内第四大航空枢纽，其飞机运输起降架次和货邮吞吐量将跻身全球机场80强行列。目前，昆明巫家坝机场已进入100强。昆明新机场远期年旅客吞吐量为6000万人次，将分期建设。一期建设两条跑道和39万平方米航站楼，以及航空公司基地、供油、空管等各项配套措施。“新机场建成并投入使用后，设计规模完全能满足旅客增长需要，巫家坝机场将停航。”云南机场集团有关负责人说。政府投资为主 昆明

新机场原方案的总投资160亿元，设计吞吐能力为2500万人次/年。随着设计规模增大，投资总额达200多亿元，这笔钱由谁来出？记者采访得知，昆明新机场选址已定，位于昆明和曲靖之间的小哨，定为昆明小哨国际机场。云南省专门成立了昆明小哨国际机场有限公司。6月29日，记者致电该公司办公室，一女士称，这同时是云南省发改委、云南省机场集团、昆明空港经济区高层组成的新机场指挥部。昆明市副市长、空港经济区管委会主任王道兴在媒体采访时说，新机场的投资主体是由民航总局、云南省政府和昆明市政府三级共同持股。这种说法得到了云南机场集团有关负责人的认可。这位负责人称：“这笔钱除了中央和地方投入外，剩余部分通过其他渠道融资。”在云南机场发展高层论坛上，国家发改委交通运输部副司长宋朝义曾说：“1400亿元的机场总投资，设想是沿海地区主要通过市场化运作方式筹集资金；中西部地区和东北地区的枢纽机场，主要通过政府投资加市场运作；中西部地区和东北地区的支线机场，主要由政府投资，减少其运营负担。”知情人士透露，昆明新机场200多亿元投资中。其中用于机场主体建设的150亿元，民航总局已确定由中央和云南省政府共同出资70亿元，经与云南省政府签署协议，形成昆明新机场的资本金，再以此为基础通过银行贷款解决剩下80多亿的建设资金。昆明市政府以地皮入股，但作价数额不明。据悉，昆明新机场一直受到众多国际资本的追捧。9个月前，香港机管局就开始接触云南有关方面。伦敦希斯路机场及承建希腊机场的德国公司郝赫迪夫也有意入股，规划投资额高达250亿元人民币。德国法兰克福机场，新加坡樟宜机场也跟云南机场集团方面商谈过合作事宜。然而，截至

目前，没有一家外资企业达成了昆明新机场的投资协议。在高层论坛上，民航总局机场司司长张光辉表示，外商投资民用航空业规定，外资投资民用机场，应当由中方相对控股。外商投资的合营企业经营期限一般不超过30年。且外商无论如何入股机场，比例不得超过25%。“由于持股比例等多方面原因，我们让外资可以参与机场建成后的经营。虽然不能绝对控股或相对控股机场主业，但新机场候机楼内的餐饮、零售百货等项目可以让外资控股。”云南机场集团一权威人士说。同样，为新机场配套的交通网络建设，民营企业也可以投资。

多元化盈利 6月29日，记者从云南机场集团网站得知，去年，该集团实现了整体盈利，利润3000多万元。其中，昆明巫家坝机场平均每年有上亿元的利润。云南机场集团成立于2004年，其前身是民航云南省管理局。目前下属机场中，昆明巫家坝机场、版纳和丽江机场盈利。这在中西部机场中尤其不易。去年，国家审计署在对国内18个重点机场和38个支线机场审计发现，大部分机场亏损严重。统计数据显示，民航年旅客吞吐量10万人次以下的小型机场，全部亏损。亏损以中西部机场支线为主。按我国民用大型机场的建设进度，从选址立项到投产，昆明新机场有5-6年的建设周期。那么，它能否成功“复制”昆明老机场的盈利模式？业内人士认为，光老机场的折旧和民航还贷压力就很大，更何况投资上百亿的新机场。

29日，云南机场集团一负责人在接受记者采访时说：“巫家坝机场之所以能盈利，和年上千万人次的旅客吞吐量是分不开的，此外，去年货运也近20万吨。”一般来说，机场的主营业务收入包括航空性收入，主要是飞机起降费和旅客过港费。机场建设费也是一笔收入，由机

场代收后，一半上缴给民航总局，一半上交给省政府，然后再由省里将其中的25%返还给机场。而机场成本支出最大的一笔就是人员工资。去年，云南机场集团通过严格管理，减少成本而增加了效益。机场还有部分收入来源于非航空收入，即候机楼出租、餐饮、商铺及相关企业的特许经营等。目前，云南机场集团这部分收入大概占总收入的10%。因此，围绕昆明新机场建设国内第四大航空枢纽的目标，云南省政府提出了打造“全国第四大机场经济圈”。昆明新机场周围规划了160平方公里的空港经济区，6大产业航空物流业、空港配套服务业、临空型高科技产业、国际商务会展业、生态康体休闲业和现代都市型农业成为投资重点。昆明空港经济区管委会副主任刘志军说，因新机场而浮出水面的空港经济区，商机会超过百亿元。此外，云南机场集团对昆明老机场土地和建筑转变用途，地产增值部分也将转化为利润。上市融资是云南机场集团的下一步目标。该集团总经理刘明指出，首先对机场产业资源进行优化整合，其次对产业中的优质资产进行重组，合适的时候将推进上市融资。

1 100Test 下载  
频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)