



中国机场刺激美国人神经

特朗普：我们变成第三世界国家了

大兴机场将肩负时代使命

北京作为中国的首都，北京首都国际机场更有着代表国家形象的任务。当然作为机场，形象只是一方面，更重要的是能做好本职工作：让飞机顺利起降，让旅客开心出行。

虽然首都国际机场历经多次扩建，已经拥有3座航站楼与3条跑道，但中国经济的飞速发展已然大大超出了预期。2004年开始建设并于2008年启用的首都机场三期扩建工程已使北京机场扩大到了所能达到的最大状态，进一步扩建将面临巨大的边际效用。地面机场再怎么扩建，空域也就那么些，航线也就那么些，水桶效应中的短板并不是那么容易补上的。

2018年首都国际机场旅客吞吐量达到1.098亿人次，起降架次达到61.4万架次，平均每天起降架次达到1682架，旅客吞吐量为世界第二，仅次于美国亚特兰大机场。

直观一点的话，2018年上海浦东机场吞吐量7405万人次，上海虹桥机场吞吐量4362万人次，两场合计1.17亿人次，比首都机场高15.8%。这是两场加起来的，也就是说，北京首都机场的吞吐量都可以一个打两个了。

如此庞大的吞吐量却只有3个航站楼与3条跑道，繁忙程度可想而知，但旅客吞吐量与航班量却还在增加，达到了过饱和状态。北京首都机场的流控也成了所有飞行员的噩梦，所以新机场建设迫在眉睫。

2014年立项启动了大兴国际机场项目之后，整个超级工程以飞快的速度建设着。之所以选择在北京南部的大兴建造新机场也是出于以下考虑：

- 1.与首都机场拉开距离，避免对两场航班产生影响(首都机场与大兴机场直线距离66公里，浦东机场和虹桥机场距离45公里)；
- 2.服务京津冀经济区，辐射保定、廊坊、天津等城市；
- 3.带动北京南部地区发展。

为了达到这一目标，大兴机场也是以前所未有的高规格进行建设。大兴机场的航站楼面积达103万平方米，超过了首都机场三号航站楼与迪拜机场三号航站楼，建成后将成为最大航站楼。大兴机场配套的四条跑道也足以满足未来几十年内民航增长的需求。而远期规划中另两条跑道建成后可以满足年吞吐1亿人次，起降88万架次的需求。



航空作为一种重要而又快捷的交通方式，在国际交流中处于重要的地位，而供飞机起降的机场也成为当地甚至一个国家的名片，代表着所在地的形象。随着我国经济的飞速发展，北京首都机场的旅客吞吐量已经达到使用极限，再建设一座机场势在必行，可以说，大兴机场应运而生。

“十年前北京建设了首都机场，十年后北京正在建设一个全新的大兴国际机场，以适应城市的迅速发展，这个巨大的新机场远期规划年旅客吞吐量有1亿人次以上！”今年4月份，来自美国、俄罗斯、日本、韩国、荷兰等46个国家和地区共90位中外注册记者走进北京大兴国际机场，了解机场工程建设和运营筹备情况，荷兰广播电视协会记者出境介绍时一语道破大兴机场的诞生意义。

建设者说

更关注旅客的使用体验

在航站楼的门口，立着一块倒计时牌，提醒着2019年6月30日的竣工日期。工地内，仍然有近4000名施工者在忙碌。

11年前，在完成了北京首都国际机场三号航站楼的建设后，38岁的李建华觉得，国内短期可能不会再有更大规模的机场了。从参加工作开始，先后参与过首都机场二号航站楼、三号航站楼建设的李建华，受委派出国到也门去建设机场。

当年的他没想到的是，仅仅11年时间，北京大兴国际机场即将竣工。建成后，这里将成为世界上单体最大的机场航站楼。

每次被问到参与建设的三座航站楼的不同，李建华总

会讲出很多技术上的名词和数据。“T2的柱距是27米和36米，T3是约40米，大兴机场航站楼的柱距可达180米。”

在距竣工2个月的时候，李建华对机场有了新的看法。他觉得，以人为本才是北京大兴国际机场最值得自豪的地方，再多的专业指标也比不过旅客的感受。

航站楼的顶部采取了漫反射的设计，白色漫反射吊顶板数量达12万多块。“通过安检后，旅客步行走到最远登机口的距离是600米，时间约8分钟。”李建华说，“如果我是旅客，‘漫反射’会不会让我觉得灯光更舒服，不刺眼呢？如果是，我就知足了。”

■据新华社、观察者网

特朗普羡慕“中国机场超级棒”

2014年12月26日进行开工典礼，计划2019年9月30日正式投入运行，不到五年的时间里从无到有，拔地而起，农田变成了世界第一大机场，也见证了“中国速度”。美国总统特朗普也在各种场合毫不掩饰地表达了对中国的航站楼的羡慕之情。

“你看我们机场正在发生什么，花那么多亿的钱在飞机上，完全花错了方向。”

“我们以前是机场设施的领先者，有着最美的机场，但是我们现在就像是一个第三世界国家，拉瓜迪亞、纽瓦克、洛杉矶、肯尼迪，它们就像第三世界国家的机场。”

“你从中国飞过来，你看看那些超级棒的机场，然后你降落在……我们变成第三世界国家了。”

“你飞去迪拜，你飞去中国，你看到的都是我们从没见过的机场设施。”

对特朗普而言，中国漂亮的新机场与美国年久失修的机场形成了刺眼的对比。当美国的机场充满了上世纪八九十年代复古风格时，中国的新机场无疑代表着现代感与科技感。毫无疑问，将在不久的将来撼动亚特兰大机场、成为全球最大机场的大兴机场，无疑会更加刺激美国人的神经。

《纽约时报》对于大兴机场的报道就充满了“美式别扭”：一边不得不承认大兴机场的建造速度与西方国家进度令人感到绝望的基建项目(如纽约的地铁、英国的火车、柏林的机场等)形成了鲜明对比，一方面又酸中国只能靠大型基建项目来拉动经济。《纽约时报》甚至还质疑大兴机场的建设毫无必要，认为只要开放空中管制，首都机场就能满足需求。

当然，对《纽约时报》而言这也不是第一次了，在虹桥机场二号航站楼建成时就已经“羡慕嫉妒恨”了，此次也可以说是常规操作。

