

# 萧山国际机场：从“梦想蓝天”到“千万级别”



## 机场盛世图景

- 世界上最繁忙的国际机场之一，每年接待游客超过9000万人次
- 明年将成为亚洲各国运动员的首站迎宾点
- 一个围绕萧山国际机场形成的临空产业集群正在壮大
- 未来将打造成长三角世界级机场群的核心机场



扫一扫  
查看更多内容

文/首席记者 黄婷 本版图片除署名外均由机场提供

## 机场“三步跨越”：伸展开放的翅膀

### 一期工程： 打通“天路” 萧山成为“航空城市”

萧山国际机场，前身是笕桥机场，1931年由清末八十一标马队、炮营校场改建为军用机场。1956年，国家民航局在杭州笕桥机场筹建民航站，开辟民航机场。

1957年1月1日，第一架民用飞机从这里起飞，揭开了笕桥机场民航飞行史的第一页。笕桥机场的第一条航线，是从上海—杭州—南昌到广州。到了1969年，笕桥机场变身成为了军民两用机场。

而在那个年代，坐飞机，是一件既贵又很稀罕的事。上世纪80年代，笕桥机场的旅客量很少，一年也就几十万人次，慢慢到了上世纪90年代后期，旅客吞吐量增加至100多万人次。

不过，毕竟是军民两用机场，总会

出现很多矛盾。机场选建在哪里？成为当时社会关注的热点。

1991年12月，当时的萧山市重点建设项目开发办公室成立，争取让浙江新机场建到萧山，是当时他们的首要任务。跑北京、请专家，萧山以土地入股，把原定选址在钱塘江以北的机场，落子在新街东（大园）。

1997年，萧山机场开始破土动工，历经3年，2000年，萧山国际机场正式竣工挂牌，并成为华东地区重要的干线机场，国际定期航班机场、对外开放的第一类航空口岸和国际航班备降机场，而在旅客吞吐量方面，萧山国际机场建成后的第一年，吞吐量就达到了249万人次。

### 二期工程： 跻身世界繁忙机场行列 年旅客吞吐量突破3000万人次



一期建成通航运营后，为适应快速发展的运输生产要求，萧山国际机场不断加大建设力度，完善基础设施。2004年7月，新扩建的34万平方米停机坪投入使用，机位增加到30个。2007年11月，二期工程正式开工建设，主要是新建国际航站楼、第二国内航站楼和第二跑道，2012年12月30日建成投运。

二期工程建成启用后，机场占地面积达10平方公里，是原先的2倍；拥有两条跑道、多座航站楼，总面积达到37万平方米，是原先的3.7倍；停机坪面积达到90万平方米，是原先的2.6倍。机场流程更加合理，功能更加完善，设施更加先进，地面综合保障能力大为增强，可满足年旅客吞吐量3300万人次、货邮吞吐量80.5万吨、航班起降量26万架次的保障需求。

随着萧山国际机场扩容发展，依托浙江省及周边地区充足的客货资源和旺盛的航空市场需求，机场运输生产迅猛增长，航线网络日趋扩大规模。2014年，机场航线通达86个中国内地城市、35个国际及地区城市，建立起了以杭州为中心，覆盖国内，连接东亚、东南亚以及欧美、非洲的客货航线网络。每天有600架次航班在这里起降，参与运营的航空公司55家，年运送旅客超过2500万人次、货物40万吨。

2016年12月，机场旅客吞吐量首次突破3000万人次，成为当时国内第10家年旅客吞吐量突破3000万人次机场，标志着萧山国际机场已跃升至全球繁忙机场行列。2019年，萧山国际机场突破4000万人次。

### 三期工程： 满足年旅客吞吐量9000万人次 成为华东地区最大机场之一

巨大的银白色屋顶如同波浪起伏，在T4航站楼中穿行，仿佛开启了一场唯美浪漫的西湖之旅。足有14个标准足球场大的出发大厅里，32根高低错落的“荷叶柱”顶天立地，巨大的“荷叶”伞盖散发开来，化作曲线柔美的屋顶。办票岛如一叶叶白色扁舟从旅客的身边荡漾，亦如同丝绸一般洁白轻盈。

机场三期指挥部设计技术部部长陈怡解释，机场原有航站楼可满足每年3300万人次的旅客量，但早在6年前就突破3000万人次，已趋于饱和。伴随着民航运输需求快速增长，打造新的航站楼迫在眉睫。大量旅客需要集散，接入轨道交通，新建一个“上天入地”的综合交通中心，能带来更便捷的出行服务。

机场三期扩建项目总投资达271亿元，在全国机场投资中位于前列。总建筑面积约150万平方米，包括T4航站楼、综合交通中心、高铁站房、能源中心等。“这座集民航、高铁、地铁、公交等于一体的大型综合交通枢纽，投运后，这里将成为华东地区最大机场之一，成为迎接八方来客的新国门。”中国建筑杭州萧山国际机场三期工程总承包



项目经理司法强颇为骄傲。

“仅T4航站楼的投资额就有近百亿元，其总面积达到72万平方米，比之前的3座航站楼加起来还要大近2倍。”机场三期新建航站楼项目总工程师陈华说，三期扩建的交通中心项目，总建筑面积达到47万平方米，在全国机场类似项目中也排在前列。

随着三期建成投用，萧山国际机场将满足年旅客吞吐量9000万人次的出行需求，成为集民航、高铁、地铁、道路客运等多种交通方式为一体的综合交通换乘中心，实现各种交通方式的无缝衔接和“零换乘”。萧山也将借此契机，真正迎来空中、高铁、高速、地铁四位一体的“空铁地高”联运时代。

## “萧山之翼”振翅高飞：临空经济强劲驱动城市国际化

如今，机场对于城市的意义已经不单单是为城市提供一种更快捷便捷的交通方式。机场与城市的关系一直在变，从最早的机场迁出城市，到城市紧跟机场的步伐，到最后机场无缝融入城市。

如果说30多年前，萧山以土地入股建立机场是萧山城市发展史上的一个重要里程碑，那么，22年后的今天，萧山国际机场三期工程建成并进行试飞，是萧山人民期盼已久的一件大喜事，也是城市发展史上的又一次重要跨越，必将推动萧山经济社会发展迈上新的更高水平。

宏伟壮观的机场，是强大经济的象征。机场是游客见到这个城市的第一张面孔，对外展示一个地区的力量、经济 and 地位。今年4月13日，杭州临空经济示范区正式揭牌。生物医药、数字经济、航空服务……一个围绕萧山国际机场形成的临空产业集群正在壮大。

近年来，示范区加快建设杭州生物科技谷、空港光电信息产业园等产业平台，积极招引光电信息类、初创类生物医药小微企业、产业化生物医药项目，逐步形成了以临空物流、跨境电商、临空总部、临空服务、智能制造为特色的

临空型产业体系。以生物医药为例，目前已有30多个产业项目落地，涵盖头部企业、孵化企业等全产业链。

今年一季度，示范区又签约落地生物医药、航空产业、临空高端服务业为主的项目5个，包括总投资1亿元的高美生物项目，同时引进国家级领军人才1人，签约“5213”项目2个，并与国科大签订合作框架协议，示范区经济发展呈现稳中有进良好态势。

拉动投资、升级服务、吸引高新产业……看长远效益，扩建后的机场枢纽，不仅让交通更便利，还将给杭州乃至周边地区持续创造多重经济社会效益。例如配套建设的机场国际货站项目，将推动周边类似菜鸟、圆通等物流企业以此为中心加快建设跨境电商及智慧物流发展基地，不断提升航空物流供应链，并达到辐射周边区县市的功能。

就国际化程度而言，萧山作为杭州亚运会的主战场，机场将成为向世界展示的第一扇窗。

随着配套陆运交通中心的投用，高铁、大巴可直达周边区县市，机场高速和三条轨道快线可直达杭城中心区域

并与城市轨道交通多点衔接，萧山将成为真正意义上的“国际交通枢纽”。

而当萧山国际机场成为世界上最繁忙的国际机场之一，每年接待游客超过9000万人次，有近百家航空公司把萧山和世界连接起来，萧山的国际范也会日益浓厚。特别是明年即将举办的亚运会，萧山国际机场更将成为亚洲各国运动员的首站迎宾点，其重要性可见一斑。

待正式投运后，萧山国际机场航站楼建筑面积、设计能力、机位数量规模也将成为仅次于浦东的长三角第二大航空港，成为真正意义上的“浙江枢纽”。“不论是建筑规模还是接入航线、旅客吞吐量，萧山国际机场的地区性、国际性地位都会得到提升。萧山国际机场将与上海两个机场共同打造长三角世界级机场群的核心机场。”机场相关负责人介绍。

未来，萧山国际机场将强化国际枢纽门户功能，提高与“一带一路”沿线国家的互联互通，重点推进北美、东欧、大洋洲航线开发，并充分利用跨境电商发展优势，开通更多直达美国和欧洲的全货机航线。同时以亚运会为契机，持续完善亚洲航线布局。



第一批进港到达T4航站楼的旅客。 记者 方方斌