

湖南日报记者 邓晶璜

5月16日,阔别7年之久的长沙黄花国际机场T1航站楼,经修缮后,以崭新的面貌再次开门迎客。当天,T1、T2两大航站楼同时运营,29岁的黄花机场由此迈入了“双航站楼”时代。
“双航站楼”将给湖南带来什么?在新时代,黄花机场这个“湖南客厅”又将如何迎接八方来客?

精打细算改造的T1航站楼,旅客体验比想象中更好

对比7年前的T1航站楼照片,修缮后的T1,从外观上看并无明显不同。

记者走入新T1航站楼内发现,虽然空间布局有了较大变化,但过去“老物件”的影子依然存在。

如,原本的花岗岩地面仅更换了破损部分,更换面积不到5%,将地面打磨之后结晶上蜡,就焕然一新。楼内的墙面、天花板以及45根立柱,只将破损的更换,其余则进行清洗和喷漆。

“我们通过精打细算、节约资源,将T1改造投入的实际资金控制在原设计方案的40%。”省机场管理集团相关负责人介绍,改造后的T1航站楼单位面积能耗比此前下降了四分之一。

“精打细算”,这是长沙黄花机场学习上海虹桥机场改造T1航站楼得到的经验。作为国际一流枢纽机场,上海虹桥4年前对T1航站楼进行改造。

“航站楼并没有修得多豪华,但旅客体验非常好,不愧是上海服务品牌。”5月12日在上海结束的“中国品牌日”活动中,以空港枢纽服务为代表的“上海服务”,获得湖南代表团的一致称赞。

此次黄花机场T1改造,主要对功能布局、

标识标牌和服务进行改造提升。

记者注意到一个细节。在T1到达层的接人区域,不再是冷冰冰的围栏,而是在隔间下设置多个USB接口,方便等候者随时为手机充电。

双航站楼同时运营,旅客最怕走错楼。为此,T1修缮期间,还同时修建了连接T2的连廊。一条在出发层,一条在隔离区内。两条通道的两个出口均有电瓶车免费接送旅客。

换言之,旅客在任一航站楼内,无论有没有过安检,都可进行快捷转换。

“原以为老航站楼的各方面会不如T2,来了才发现比想象中更好。”16日上午,T1航站楼内,准备乘坐国航航班飞往北京的旅客于先生赞叹。

于先生此前走错了航站楼,在志愿者的引导下,他从T2乘坐电瓶车,2分钟就到了T1。“值机布局和标识引导非常清晰,乘机体验很方便。”

而国航、奥凯等8家航空公司的国内业务从T2转至T1后,运营效率更快了。

以国航为例,其在长沙的航班全部为国内航班,其中每天有4趟航班飞北京。转至T1后,旅客全部为近机位登机,不需要坐摆渡车,等待时间缩短了,航空公司运营效率也提升了。

双航站楼时代,「湖南客厅」如何待客

「湖南客厅」如何待客



逼近“3000万级机场俱乐部”,双航站楼未来保障将吃紧

迈入“双航站楼”时代后,黄花机场可保障每年3100万人次客流量运营。

“这可有效解决近年来机场航站楼面积、安检通道、近机位数量不足的短板,极大改善旅客出行体验,提升湖南对外开放窗口形象。”长沙黄花国际机场分公司总经理喻辉介绍。

然而,“双航站楼”的保障能力仍然有限。

一组数据可见。2017年,黄花机场在单航站楼运行背景下,其旅客吞吐量已达2376.5万人次。按黄花机场预算,2018年客流量将达2660万人次,预计明年将逼近“3000万级机场俱乐部”。

换言之,到2020年,“双航站楼”就将达到饱和运营状态。

随着长沙航空客流持续攀升,机场预计2023年将迎来4000万人次的客流量。按计划,黄花机场将建

设T3航站楼,可满足2030年6000万人次需求。

在此之前,黄花机场仍将维持较长时间的“双航站楼”运营。这对机场未来的保障能力提出了极大挑战。

“在T3建成前,我们必须尽最大努力挖掘航班时刻资源,确保每趟航班都高效率运营,否则,过几年后,客流更多了,旅客出行体验会受到影响。”喻辉说。

长期以来,长沙黄花机场的硬件设施远远落后于中部的武汉和郑州两大机场。

目前,武汉机场的航站楼面积61.1万平方米,停机位134个。郑州机场的航站楼面积61.5万平方米、停机位158个,而黄花机场T1、T2航站楼面积共26万平方米,停机位58个。

基础设施条件对航空公司的运力投入产生较大影响。据国航、

东航、南航2018年夏秋航季在中部3大机场的运力投放数据,三大航空公司在长沙机场的市场份额仅占三成;在武汉占据近六成。一直以来客运相对落后的郑州机场,其三大航空公司的运力投放也高出了长沙机场5.3%。

这表明,黄花机场当前缺乏核心航空公司的支持,运力和航线网络难以统一整合实现高效运转。

喻辉介绍,黄花机场虽已迈入“双航站楼”时代,但距离成为区域性“航空枢纽”仍有一个关键性差距:没有占40%以上市场份额的大航空公司作为支撑。

从国内航空枢纽发展规律来看,它们大都拥有实力雄厚的基地航空公司,通过其发达完善的网络体系为机场带来丰富客货资源,提升机场的竞争力。如,首都机场主要份额被国航占据,广州机场主要份额为南航。

对标国际四星级机场提升服务,发力国际航线市场

硬件设施相对落后,机场服务如何保障?

2017年,省委书记杜家毫在省机场管理集团调研时就送出了“锦囊”:要在精细化管理、人性化服务上多下功夫,进一步加密国际国内航班,开拓业务,找到规模和效益的最佳结合点。

在此次T1改造上,黄花机场就着力从服务等“软件”上进行提升。

“我们正在对标国际SKY-TRAX评审标准,对机场进行全面服务提质。”长沙黄花机场安全质量部部长周蕴介绍。

SKYTRAX是国际权威的航空公司与机场服务调查机构,其机场星级评定等级分为五个星级。旅客对旅行服务的满意程度是SKYTRAX评审的核心依据。目前,

黄花机场为三星级机场,上海虹桥等8个内地机场为四星级机场。

“这些标准可以细化到如充电设施、WIFI体验、旅客意见等近300多个服务项目。”周蕴介绍,长沙黄花机场正在一个对标改进。

例如,机场工作人员的英语口语能力,是当前机场服务的一大短板。省机场管理集团正通过举办英语演讲比赛、培训等方式提升员工英语水平。

争创SKYTRAX四星级机场——长沙黄花机场,定下了今年的奋斗目标。

在着力提升“软服务”的同时,机场也找到了新的发展亮点。

今年一季度,黄花机场完成国际及地区旅客吞吐量61.8万人次,同比增长24.9%。国际(地区)航线

资源,已成为机场新的增长点和未来发展重点。

据机场市场部分析,长沙黄花机场当前客流结构以旅游为主,将更多加密国际(地区)航线,挖掘旅游航空资源。

今年3月,长沙直飞伦敦航线开通,这是海航在长沙开辟的第四条洲际航线。

如今,黄花机场已开辟国际(地区)定期航线33条,直达航点31个,通达“一带一路”沿线12个国家的26个城市,已构建起通达五大洲的国际及地区航线网络。

按计划,长沙黄花机场今后的每一条航线开通前,均将根据市场预估分析航线的培养价值,确保航线“开得起”,增加航线稳定性,实现航线长期良性发展。



5月16日,改造一新的长沙黄花国际机场T1航站楼正式恢复使用,黄花机场进入“双跑道双航站楼”运营时代。T1航站楼占地面积3.9万平方米,投入使用后日均发送航班约110架次,日均发送旅客约1.5万人次,可满足年旅客吞吐量600万人次保障要求。湖南日报记者 李健 摄

横跨资水河 凤凰展翅飞

——写在益阳市西流湾大桥通车之际

邢玲 卢锐锋 段小健

2015年10月16日,追逐幸福的银城益阳,沿着益阳市中心城区城市建设战略布局,在会龙山大桥、龙洲大桥和清水潭大桥之外,在“西流湾”景观之上,架设又一条跨越资江两岸的新长虹——这一天,西流湾大桥正式开工。

这是一行雄浑的诗歌,是益阳城市建设恢弘构想和长远布局的妙笔之作,市委、市政府将这一千钧重任交给了业主方益阳市城市建设投资开发有限责任公司和承建方中交二航务工程局有限公司。从那开始,中交二航局五公司的谋臣猛将,虎贲之师,运筹于帷幄之中,决胜于资水河上。

2018年5月18日,这座承载着优化区域路网结构、提高319国道通行能力和服务水平、缓解城区过江压力、助推资江两岸经济比翼齐飞希望的大桥,提前5个月完工,将正式通车。

西流湾大桥,这座全长1080.6米的大桥,是一个城市的新地标,更是一个历史的新起点。

一曲众志成城的赞歌

西流湾大桥是319国道经益阳市中心城区局部改线后跨越资江的公路特大桥。早日建成这一过江交通大动脉,是市中心城区50万人民翘首以盼之事。工期紧、任务重,要求高。

中交二航局五公司派出一支平均年龄不到28岁的精锐团队担当这一重任。中交二航西流湾大桥(之前称“益阳大桥”)项目部前任负责人李志成是“全国五一劳动奖章”“湖南省劳动模范”获得者。现任项目部党支部书记潘焕辉获评“益阳市劳动模范”。在劳模精神引领下,他们敢闯敢拼、殚精竭虑,以非常之见、非常之举、非常之功,勠力打造着这座民心桥、景观桥、幸福桥。

尤其在2016年7月,正值大桥主墩承台施工的关键时期,工程遭遇水数十年难遇的特大洪水。“昨晚水位上涨3米,现在流速每秒达2.8米,离施工极限水位越来越近……”关于洪水的消息,一个接一个,施工面临的压力也一小时比一小时大。“必须抢在洪峰到来之前,完成主墩承台施工!”施工队伍这一信念非常坚定。随即,一场与洪水抢时间、拼速度的战役打响了:潘焕辉现场指挥,连续48小时值守;200多名技术员和施工人员两班倒,24小时不间断施工;既有设备不足,为了抢抓时间,直接新购……当看到主墩承台最后一车混凝土浇筑成功,在场的建设者们情不自禁地挥拳庆祝。是他们从洪水中抢回了至少2个月工期和巨额损失。

一个必将铭记的经典

在长悬臂索塔竖向预应力施工中,采用“型钢骨架辅助先初后精两步定位法”,



5月18日将通车的西流湾大桥。桂志强 摄

不仅确保了竖向预应力定位精度,而且论证了整个施工过程安全的可靠性。这一方法,国内目前极少有桥企能精准运用。

利用“自动化排渣装置”,将皮带输送机安装至钻孔平台下部,在钻孔桩钻孔过程中将15000m³钻渣及18000m³泥浆通过皮带输送机运输至驳船上集中外运排放,避免了对资水水源的污染。这一装置,是项目部的发明成果。

在水上斜拉桥施工中,在超重前支点挂篮拼装借助施工平台进行整体拼装的同时,完成主梁0.1号块施工,待主梁完成1号斜拉索挂索施工后拆除1号块支

架,完成挂篮整体后移及整体提升,顺利完成挂篮安装施工,不仅缩短工期一个月左右,还节约成本300余万元。这一技术,目前极少有桥企能突破。

采用多棱角变截面直柱塔结构,使得大桥外形美观大气,形似凤凰展翅欲飞。这一造型,国内罕见。

……

一连串的国内“极少”“罕见”,诠释的是中交二航局西流湾大桥项目部对“唯安、唯畅、唯美”的匠心追求。面对严峻挑战,项目部狠抓现场标准化建设,实施HSE管理模式,牢固树立精品意识,与业主方、监理方形成三位一体的质量控制体系,从组织、制度、人员、设备等方面满足质量管理的要求;建立纵向到底、横向到边、覆盖到面的网络体系,制定并严格落实各项规章制度,使安全管理向全员参与、全方位管理、全过程控制的方向发展;以科技创新为动力,以质量安全为目标,充分发挥一线技术人员积极性和创造性,大胆采用新技术、新材料、新工艺,并通过请教国内顶级桥梁专家、邀请知名专家现场指导、召开专家论证会等开展技术攻关。在西流湾大桥施工过程中,项目部先后荣获国家专利7项、QC成果5项。

付出自有回报。自西流湾大桥开工以来,项目部从未发生一起质量安全责任事故。在益阳市在建工程各类评比中,从未缺席榜首,并先后荣获“湖南省工人先锋岗”“中国交建青年安全生产示范岗”“武汉市青年安全生产示范岗”等10多项殊荣,更为在复杂地质水上桥梁基础的预应力混凝土双塔双索面斜拉桥施工领域,提供了可资借鉴的样本,成为一个必将铭记的经典之作。

西流湾大桥主题为“凤凰展翅”,象征吉祥和永生。从这里出发,银城百姓生活,加速驶上幸福大道;从这里出发,银城城市交通,引燃城市发展活力;从这里出发,银城跨越之路,将向远方纵情延伸……



中交二航局五公司湖南代表作——长沙福元路大桥。

中交二航局五公司湖南代表作——郴州赤石大桥。



中交二航局简介

中交第二航务工程局有限公司(简称中交二航局)创建于1950年,现为中国交通建设股份有限公司的全资子公司。具有公路工程施工设计总承包特级、港口与航道工程设计施工总承包特级、铁路工程、市政公用工程施工总承包一级和城市轨道交通工程专业承包等资质。主要从事公路、桥梁、港口、航道、铁路、轨道交通、市政等交通基础设施建设,交通基础设施投资运营,房地产投资开发等业务。

中交二航局现拥有国家级企业技术中心、公路长大桥梁建设国家工程研究中心、长大桥梁建设施工技术交通行业重点实验室、中交集团桥隧技术重点实验室以及博士后科研工作站。

中交二航局下辖9家子公司,12家分公司,2家参股公司,20余家投资、房地产项目公司,以及30余家经营性分公司和海外经营办事处,市场遍布全国29个省(市、自治区)以及亚洲、欧洲、非洲、南美洲的20个国家。

在六十多年的发展历程中,二航局培育了“诚信共赢,拼搏奉献,持续改进,超越自我”的核心价值观,确立了“诚信服务,优质回报”的经营理念,以“争科技领先,创管理一流”的企业精神,践行着“港航连四海,路桥通五洲”的企业使命,以“成为世界一流的工程建设企业,成就基业长青的百年二航伟业”为愿景,引领着二航人不断追求更强、更大、更卓越。



航拍西流湾大桥。熊朝阳 摄