

民用运输机场建设工程项目(预)可行性研究报告编制

一、项目背景与概述

1.1. 项目建设背景

(1) 随着我国经济的持续快速发展和人民生活水平的不断提高，航空运输业在我国经济社会发展中的地位和作用日益凸显。近年来，我国航空旅客运输量逐年增长，机场吞吐量也呈现出快速上升的趋势。然而，现有的民用运输机场在数量、规模、设施和功能上已无法满足日益增长的航空运输需求，尤其是在中西部地区和一些经济发达地区，机场设施落后、服务能力不足的问题日益突出。因此，建设新的民用运输机场已成为我国航空运输业发展的迫切需要。

(2) 建设民用运输机场对于推动区域经济发展、促进产业结构调整、提高地区综合竞争力具有重要意义。机场作为重要的交通枢纽，可以带动相关产业的发展，创造大量就业机会，提高区域对外开放水平。同时，机场的建设和运营还可以促进地方旅游业、物流业等产业的发展，为地区经济增长提供新的动力。因此，从国家战略高度出发，加快民用运输机场建设，对于推动我国经济社会全面协调可持续发展具有重要意义。

(3)

从当前国际航空运输发展趋势来看，民用运输机场建设已成为全球各国竞相发展的重点领域。许多国家和地区都把机场建设作为提升国家竞争力、推动经济发展的重要手段。我国作为世界第二大经济体，有必要加快民用运输机场建设步伐，提高我国航空运输业的国际竞争力。同时，随着“一带一路”等国家战略的深入推进，民用运输机场的建设将有助于加强我国与世界各国的经贸往来和人文交流，为我国在全球治理体系中发挥更大作用提供有力支撑。

2.2. 项目建设的必要性

(1) 首先，建设民用运输机场是满足日益增长的航空运输需求的迫切需要。随着我国经济的快速发展，航空运输业已成为连接国内外市场、促进区域经济一体化的重要纽带。然而，现有的机场设施和吞吐能力已无法满足日益增长的旅客和货物吞吐量，导致航班延误、旅客拥挤等问题频发。因此，新建民用运输机场能够有效缓解现有机场的拥堵状况，提高航空运输效率。

(2) 其次，建设民用运输机场对于推动区域经济发展具有重要作用。机场不仅是交通枢纽，更是区域经济发展的引擎。新建机场可以带动周边地区的土地升值、就业增加、产业链完善，促进产业结构调整 and 升级。同时，机场的建设还可以加强与周边地区的经济联系，促进区域一体化发展，提高区域综合竞争力。

(3)

最后，建设民用运输机场有助于提升我国航空运输业的国际竞争力。在全球化的背景下，航空运输业已成为国家综合实力和国际竞争力的重要体现。新建民用运输机场可以提升我国航空运输网络的覆盖范围和通达性，吸引更多国际航线，提高我国在国际航空市场中的地位。同时，机场的建设还可以促进我国航空制造业、航空服务业等相关产业的发展，为我国航空产业的转型升级提供有力支撑。

3.3. 项目建设的可行性

(1) 从技术角度看，项目建设具备可行性。随着航空技术的不断进步，民用运输机场的设计、施工和运营技术已经相当成熟。当前，我国在机场建设领域积累了丰富的经验，具备设计和建设大型民用运输机场的能力。此外，国内外相关企业在机场设备、设施等方面具备先进的技术和成熟的解决方案，为项目的顺利实施提供了有力保障。

(2) 经济可行性方面，项目具有良好的经济效益。新建民用运输机场将提高区域航空运输能力，降低运输成本，促进旅游业、物流业等相关产业的发展。同时，机场的建设还将创造大量就业机会，提高地区居民收入水平。从长远来看，项目投资回报率较高，具有较强的盈利能力，符合国家关于基础设施建设的投资导向。

(3)

从政策和社会角度看，项目建设具备可行性。我国政府高度重视民用运输机场建设，出台了一系列政策措施支持机场发展。同时，项目建设符合国家区域发展战略，有利于推动区域经济发展和改善民生。在社会层面，项目建设得到了广大人民群众的支持，有助于提高地区居民的出行便利性和生活质量，满足人民群众对美好生活的向往。因此，从政策和社会角度看，项目建设具备良好的可行性。

二、市场分析与预测

1.1. 市场需求分析

(1) 随着全球化和经济一体化的推进，航空运输市场需求持续增长。近年来，我国航空旅客运输量保持了高速增长态势，其中，国内航线旅客运输量增长尤为显著。随着居民收入水平的提高和消费观念的转变，越来越多的人选择航空出行，旅游、商务、探亲等需求不断释放。此外，随着新型城镇化建设的推进，中小城市和农村地区的航空需求也逐渐增加，为机场建设提供了广阔的市场空间。

(2) 从区域分布来看，我国东部沿海地区和中西部地区航空市场需求差异较大。东部沿海地区经济发达，航空市场需求旺盛，机场吞吐量持续增长。而中西部地区航空运输发展相对滞后，市场需求潜力巨大。随着国家西部大开发、东北振兴等战略的实施，以及高铁网络覆盖的不断完善，中西部地区航空市场需求有望得到进一步释放，为新建民用运输机场提供了良好的市场前景。

(3)

在航空运输市场中，不同类型机场的需求特点也存在差异。大型枢纽机场主要承担国际和国内长途航线，旅客吞吐量较大；中型机场则主要服务区域内的短途航线，旅客吞吐量相对较小。新建民用运输机场应根据所在地区的经济、人口、产业结构等因素，合理确定机场规模和功能定位，以满足不同类型航空运输市场的需求。同时，机场应注重提升服务质量，优化航线网络，增强市场竞争力。

2.2. 市场供给分析

(1) 目前，我国民用运输机场市场供给以大型枢纽机场为主，这些机场通常位于经济发达、人口密集的地区，如北京、上海、广州等城市。这些机场具有较强的航线网络和较高的旅客吞吐量，能够满足国内外长途航线的需求。然而，随着区域经济发展的不平衡，中西部地区和一些经济发达地区对中型机场的需求日益增长，市场供给与需求之间存在一定的错配。

(2) 在市场供给方面，现有机场的运营能力和服务水平成为制约因素。一些机场由于历史原因，设施老化、技术水平不高，难以满足现代化航空运输的需求。此外，机场的航班时刻、航线网络、服务质量等方面也存在不足，影响了旅客的出行体验。为了提高市场供给质量，机场需要加大基础设施投入，提升运营管理水平，优化航线网络布局。

(3)

随着航空运输业的快速发展，市场供给主体日益多元化。除了传统的国有航空公司外，民营航空、外资航空等新兴力量不断涌现，为市场注入了新的活力。这些新兴航空公司往往具备灵活的经营策略和较强的市场竞争力，能够满足不同细分市场的需求。同时，随着航空市场的开放，国际航空公司的参与也为我国民用运输机场市场供给带来了新的机遇和挑战。因此，新建民用运输机场需要关注市场供给的动态变化，制定相应的竞争策略，以适应市场发展的需要。

3.3. 市场竞争分析

(1) 在民用运输机场市场竞争中，地理位置是关键因素之一。位于经济发达、人口密集地区的机场，如北京首都国际机场、上海浦东国际机场等，凭借其优越的地理位置，吸引了大量的航空公司在该机场设立基地，形成了较强的竞争优势。这些机场通常拥有更多的航线选择、更高的航班密度和更好的服务质量，吸引了大量旅客。

(2) 竞争对手的多元化也是民用运输机场市场竞争的特点之一。除了国有航空公司外，民营航空、低成本航空、国际航空公司等不同类型的航空公司都在争夺市场份额。低成本航空以其低廉的票价和灵活的运营模式，吸引了大量价格敏感的旅客。同时，国际航空公司的加入，为旅客提供了更多的国际航线选择，增加了市场竞争的激烈程度。

(3) 此外，机场服务质量、航班准点率、旅客满意度等也成为市场竞争的重要方面。随着旅客对出行体验要求的提

高，机场需要在服务质量上下功夫，包括提升安检效率、优化候机环境、加强航班信息服务等。同时，航班准点率是衡量机场服务质量的重要指标，准点率高的机场往往能够吸引更多的航空公司和旅客。在激烈的市场竞争中，机场需要不断创新服务模式，提升竞争力。

4.4. 市场预测

(1)

根据历史数据和未来发展趋势，预计未来几年我国民用运输机场市场将保持稳定增长。随着我国经济的持续增长和居民消费水平的提升，航空运输需求将持续扩大。特别是中西部地区和一些经济发达地区，随着基础设施的完善和旅游业的快速发展，航空旅客运输量有望实现显著增长。

(2) 在航线网络方面，预计未来几年我国民用运输机场将形成更加完善和多元化的航线网络。随着航空市场的开放和竞争的加剧，航空公司将更加注重优化航线布局，提高航线的通达性和覆盖面。同时，随着“一带一路”等国家战略的推进，国际航线网络也将得到加强，为旅客提供更多国际出行选择。

(3) 在市场结构方面，预计未来几年我国民用运输机场市场将呈现以下特点：一是大型枢纽机场的市场份额将进一步扩大，成为国内外旅客运输的主要枢纽；二是中型机场的数量和规模将有所增加，以满足区域经济发展和航空运输需求；三是低成本航空和民营航空的市场份额将逐步提升，为市场注入新的活力。综合考虑以上因素，预计未来我国民用运输机场市场将保持稳定增长态势。

三、项目选址与规划

1.1. 选址原则

(1)

在选择民用运输机场的选址时，首先要考虑的是地理位置的优越性。理想的选址应位于交通便利、便于旅客到达的区域，同时应具备良好的地形条件，如平坦开阔的地形、适宜的坡度等，以便于机场的规划和建设。此外，选址还应考虑周边环境对航空安全的影响，避免位于地震带、火山活动区等自然灾害多发地带。

(2) 其次，选址应遵循可持续发展原则，充分考虑机场对环境的影响。在选址过程中，应对周边的自然环境、生态环境进行评估，确保机场建设不会对生态环境造成严重破坏。同时，应合理规划机场的排水、绿化等设施，减少对周边水系、植被的影响，实现机场建设与自然环境的和谐共生。

(3) 最后，选址还需考虑社会经济效益。理想的机场选址应能够促进区域经济发展，带动周边地区的产业升级和就业增长。在选址过程中，应充分考虑机场对地方经济的影响，如对旅游业、物流业、商业等产业的带动作用。同时，还应评估机场建设对当地居民生活的影响，确保机场建设符合社会公众的利益，得到当地政府和居民的支持。

2.2. 选址分析

(1) 选址分析首先关注的是机场所在地的地理位置。该地区应位于主要交通线路交汇处，便于旅客通过高速公路、铁路等交通方式快速到达。同时，机场与周边城市间的距离应适中，既不应太远以免增加旅客出行时间，也不应太近以避免对城市居民生活造成干扰。此外，机场周边的空域条件

也是选址分析的重要考虑因素，应避免位于复杂的空域环境和飞行限制区域。

(2)

其次，选址分析需对机场所在地的自然环境进行评估。应考虑地区气候条件、地质构造、水文状况等因素，确保机场建设不会受到自然灾害的影响。例如，选址应避免洪水、泥石流等自然灾害多发区，以及地质稳定性较差的区域。同时，还需评估机场建设对周边生态环境的影响，如对水源、植被的潜在影响，以及机场运营过程中可能产生的噪音、污染等问题。

(3) 在经济和社会效益方面，选址分析需综合考虑机场对地方经济发展的推动作用。该地区应具备一定的经济基础和发展潜力，能够吸引航空公司、旅客、物流企业等入驻，带动相关产业链的发展。此外，选址还应考虑机场对周边社区的影响，如就业机会的创造、居民生活质量的变化等。通过全面评估选址的经济和社会效益，确保机场建设符合地方发展需求，得到社会各界的广泛支持。

3.3. 规划布局

(1) 在规划布局方面，民用运输机场应遵循科学、合理、高效的原则。首先，应明确机场的功能定位，根据市场需求和地区特点，合理规划航站楼、跑道、滑行道、机位等主要设施。航站楼设计应充分考虑旅客流线，实现便捷的安检、登机、行李托运等流程。跑道和滑行道布局应满足航班运行需求，确保飞行安全。

(2)

其次，机场规划布局应注重与周边环境的和谐共生。机场周边应预留足够的绿化带和防护林，以降低噪音污染，改善生态环境。同时，规划中应充分考虑机场与城市、交通网络之间的衔接，确保旅客便捷地到达机场。此外，机场内部应合理布局停车场、公共交通站点等设施，提高旅客的出行便利性。

(3) 最后，机场规划布局应具备一定的前瞻性和灵活性。随着航空运输业的快速发展，机场规模和功能可能需要调整。因此，在规划布局时，应预留一定的空间和设施，以适应未来发展的需求。同时，规划中应考虑机场的可持续发展，如节能环保、资源循环利用等方面，实现经济效益、社会效益和环境效益的统一。通过科学合理的规划布局，确保民用运输机场在满足当前需求的同时，也能适应未来发展的变化。

4.4. 规划指标

(1) 在规划民用运输机场时，规划指标是衡量机场规模和功能的重要标准。首先，航站楼面积和容量是关键指标之一。航站楼面积应满足旅客吞吐量的需求，同时考虑未来增长的潜力。容量指标包括每小时旅客吞吐量、行李吞吐量、货邮吞吐量等，应根据机场定位和服务范围进行科学设定。

(2) 其次，跑道长度和宽度也是重要的规划指标。跑道长度应满足各类飞机的起降需求，同时考虑未来可能增加的机型。跑道宽度应确保安全起降，并考虑未来可能的扩建。此外，滑行道数量和长度也应与跑道相匹配，以优化飞机滑

行路线，提高机场运行效率。

(3)

最后，机场配套设施的规划指标也应详细考虑。包括但不限于停车场容量、旅客行李处理能力、货物装卸能力、电力供应、供水排水系统、消防和安全设施等。这些指标应满足机场运营和旅客出行需求，同时确保安全、环保和高效。在规划过程中，还应考虑与周边交通网络的连接，确保旅客和货物的快速疏散和接驳。通过设定合理的规划指标，为机场的长期发展奠定坚实基础。

四、项目规模与功能

1.1. 项目规模

(1) 项目规模的设计应基于市场需求预测和机场功能定位。根据预测，该民用运输机场的旅客吞吐量预计将在未来几年内达到每年 XXX 万人次，货邮吞吐量达到每年 XXX 万吨。因此，项目规模应满足这一预期吞吐量，同时预留一定的增长空间，以适应未来航空运输市场的潜在增长。

(2) 航站楼面积和容量是项目规模的核心指标。航站楼设计应包括至少 XXX 个登机口，总面积约为 XXX 平方米，能够同时容纳 XXX 名旅客。考虑到未来可能增加的航班和旅客数量，航站楼应具备扩建潜力，以便在未来无需大规模重建的情况下增加使用面积。

(3) 跑道和滑行道的的设计应满足当前和未来飞机起降需求。跑道长度应至少为 XXX 米，宽度为 XXX 米，以适应各种型号的飞机。滑行道应与跑道相匹配，确保飞机的快速、安全滑行。此外，机位数量也应根据吞吐量需求进行设计，

确保飞机停放和调度的高效性。项目规模的确定还应考虑机场的运营成本、经济效益以及环境适应性。

2.2. 功能定位

(1) 该民用运输机场的功能定位应以服务区域经济发展和满足航空运输需求为核心。作为区域性的航空枢纽，机场应承担起连接国内外市场、促进区域经济一体化的重任。功能定位上，应重点发展国内航线，同时兼顾国际航线，以满足商务、旅游、探亲等不同类型旅客的出行需求。

(2) 机场还应具备一定的货运功能，以支持地区物流业的发展。规划中应设置专门的货运区，提供高效的货物装卸、仓储和配送服务。此外，机场还应考虑发展航空维修、航空培训等航空服务业，以形成完整的航空产业链，提升机场的综合竞争力。

(3) 在功能定位上，机场还应注重提升旅客出行体验。通过优化航站楼设计、提升服务设施、加强信息化建设等措施，为旅客提供便捷、舒适、安全的出行环境。同时，机场应加强与周边城市的交通衔接，提供多种交通工具接驳服务，以满足不同旅客的出行需求。通过明确的功能定位，确保机场在区域经济发展和航空运输市场中发挥积极作用。

3.3. 主要设施

(1)

航站楼是民用运输机场的核心设施，其设计应充分考虑旅客流线、功能分区和空间布局。航站楼应包括出发大厅、到达大厅、安检区域、登机口、行李转盘、商业设施等。出发大厅应宽敞明亮，便于旅客办理登机手续和候机；到达大厅应方便旅客提取行李和换乘交通；安检区域应设置多个通道，确保旅客快速通过；登机口和行李转盘应根据航班数量和旅客吞吐量进行合理配置。

(2) 跑道和滑行道是机场运行的关键设施。跑道长度和宽度应满足各类飞机的起降需求，并考虑未来可能的机型升级。滑行道应与跑道相连接，设计合理的转弯半径和坡度，确保飞机在滑行过程中的安全性和效率。此外，机场还应配备必要的灯光和标志系统，以适应夜间和复杂天气条件下的运行。

(3) 配套设施是机场正常运行的重要保障。这包括但不限于停车场、行李处理中心、货运区、航空加油站、维修车间、行政办公区等。停车场应提供充足的停车位，满足不同类型车辆的停放需求；行李处理中心应配备先进的行李分拣系统，确保行李快速、准确无误地到达旅客手中；货运区应具备高效的货物装卸和仓储能力；航空加油站和维修车间应确保飞机的及时加油和维修；行政办公区则应提供良好的工作环境，以支持机场的管理和运营。

4.4. 服务范围

(1) 该民用运输机场的服务范围将覆盖周边城市和地

区，旨在为区域内居民提供便捷的航空出行服务。服务范围将包括但不限于机场所在省份的多个地级市，以及周边省份的部分城市。机场将提供国内航线服务，覆盖国内主要城市，为商务旅客和旅游者提供快速、高效的出行选择。

(2)

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。
如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/715300041314012021>