

中国又一逆天工程！

填海3万亩 耗资263亿（下）



另外，近年来随着人们物质水平的提高，大连的旅游很发达。而且周水子机场已经和世界十个国家，100多个城市通航了，客流量逐年巨增。在2012年的时候，大连的旅客吞吐量就已经达到了1300万多人次；2018年大连周水子机场完成旅客吞吐量1877万人次，在全国排第24位。旺季

的时候，该机场的安检都会排到机场外，也就是说，近年来周水子国际机场一直处于超负荷运行状态。尽管当地已经对周水子机场进行了三次改造，但还是无力满足它的庞大需求。

从这几点看大连的机场新建是势在必行，那么机场的选址就是个问题。场选

址的重要条件一是要求在大面积的开阔平地，二是要有足够的地方预留后期扩建的土地，然而以丘陵地势为主的大连几乎是找不到这样的地方，这才有了金沙湾国际机场的规划。与大连有同样处境的还有厦门，厦门的岛内机场也是因为没法满足需求，地势的限制而填海造陆建设新的翔安机场。

当然，海上机场也同样面临严峻的环境挑战。以日本的关西机场为例，在2018年9月4日，台风飞燕就对关西机场造成了24年来最严重的影响。机场跑道和机坪被倒灌海水所淹没，机场联络

桥的南侧公路车道被漂流的货船所击毁，导致约三千旅客被迫滞留机场。在经过17天的紧张抢修后，该机场第一航站楼和A跑道才恢复启用。大连金州湾新机场同样也需要考虑到这些自然灾害的预案。

总而言之，海上机场并不是一个简单的项目，如果只是一时兴起，就无异于是浪费自己国家的资源。比如印度的阿格蒂机场，该机场位于印度的阿格蒂岛，这个岛屿是四面环海。它的机场的跑道比较短。每次降落时，都会让人感觉要掉到海里，心理上会有很强烈的恐惧感。

它对于飞行员的驾驶水平要求也很高，需要有比较强大的心理素质和足够的胆量，过硬的技术才能在这座机场降落。原本它是为了方便周围的36个岛的观光以及岛内居民出行。但大多数本地居民出行是坐船，岛屿本身旅游开发得还比较少，来这里旅游的游客数量不是很多，这使得它建成七年后，只降落了一架飞机。

风财讯

