11月23日，成渝世界级机场群建设传出好消息：成都天府国际机场年旅客吞吐量突破4000万人次，意味着天府国际机场正式跻身全球繁忙机场行列。

11月24日，成都直飞美国洛杉矶航班将在成都天府国际机场起飞。成都也是我国西部地区率先恢复开通直飞美国客运航线的城市。

作为一个经济总量超2万亿元、人口总量超2100万的特大超大城市，持续刷新的航空“流量”，为发展打开了新引擎，也从不同角度传递出经济发展的活力。

与京津冀、长三角、粤港澳大湾区三大机场群协调联动发展，成都国际航空枢纽建设的进阶，对于成渝世界级机场群意味着什么？纵观国内外的国际大都市，同样拥有双机场的成都如何借“机”飞得更高？

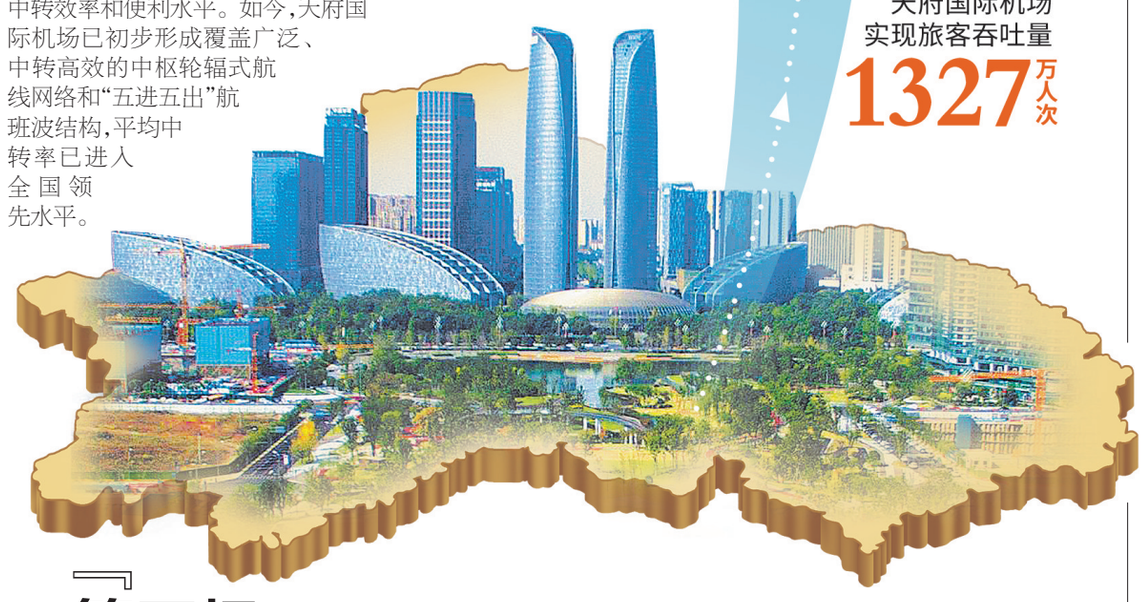
连跨3个“千万”阶梯
航空“流量”持续刷新
成都如何借“机”飞得更高

2023年11月
天府国际机场旅客吞吐量
首次突破
4000万人次

2023年9月
天府国际机场旅客吞吐量
首次突破
3000万人次

2023年7月
天府国际机场旅客吞吐量
首次突破
2000万人次

2022年
天府国际机场
实现旅客吞吐量
1327万人次



一个枢纽的『流量』拉升

“成都，未来发展充满活力和潜力，值得全球关注。”2015年，世界机场城市大会在成都举行，全球“航空经济第一人”约翰·卡萨达在主题演讲时如是说。那一年，成都双流国际机场旅客吞吐量突破4000万人次。让约翰·卡萨达作出如此预判的，是成都即将在中国中西部地区率先建设第二机场。

2016年5月天府国际机场破土开建，2021年6月27日正式投运。2022年，通航投运一年后的天府国际机场实现旅客吞吐量1327万人次。当年，成都也是全国唯一航空旅客吞吐量超过3000万人次的城市，城市发展对航空运输市场的需求和活力可见一斑。

对内陆城市而言，机场是城市参与全球竞争的重要途径。地处内陆腹地，成都要扩大开放、跨越山海，更需要一个国际航空枢纽的支撑。西南财经大学西财智库首席经济学家汤继强认为，从发展战略角度，“双机场”的建成不仅将带动成都发展，还惠及西部省市，加快成渝地区双城经济圈高质量建设。

近年来，成都持续完善成都国际航空枢纽功能，不断增强联结国内国际双循环的枢纽能级。今年3月，天府国际机场口岸正式开放，为成都加速拓展国际空中开放通道构成新支撑。与此同时，双流国际机场提质改造，成都的所有国际及地区客运航班转场至天府国际机场运营。

新开直飞塔什干、马尼拉，恢复伦敦、墨尔本、科伦坡，加密迪拜、新加坡、曼谷……2023年以来，成都加快国际航线恢复拓展的目的地不断更新。11月24日，也就是今天，成都将在中西部地区率先恢复直飞美国洛杉矶的客运航线。至此，成都通达全球五大洲的在飞客货运航线数达65条，国际航线网络覆盖范围和航班密度显著增强。

2023年7月，首次突破2000万人次；9月，首次突破3000万人次；11月，首次突破4000万人次……推动千万级“三连跳”的背后，也是“中转竞争力”不断提升。借鉴纽约、亚特兰大等国际大型航空枢纽运行模式，天府国际机场对航线网络、航班时刻等进行优化布局，打造“五进五出”航班波，在一天内形成5个进港和5个出港的航班高峰时段。这样一来，进出港航班形成有效衔接，极大地提升了中转效率和便利水平。如今，天府国际机场已初步形成覆盖广泛、中转高效的中枢轮辐式航线网络和“五进五出”航班波结构，平均中转率已进入全国领先水平。

一座城市的『开放』引擎

因为成都可以直飞美国旧金山，成都博恩思创始人、CEO李耀毅然带着硅谷技术来到成都创业。现在，每年他数次往返于成都与位于硅谷的研发中心之间。一条航线，紧密地把创业机会、科技创新、城市发展联系起来。

往来万米高空，航空运输业是经济社会发展的“晴雨表”，也折射出一个地区的国际交往、贸易合作、产业发展的深度和广度。中国民航大学临空经济研究中心主任曹允春认为，当前，航空运输仍然是世界上最为高效的运输方式，航空运输从空间范围内将经济全球化、产业集群、企业竞争力融合一体，机场与城市共生共荣。

今年5月5日，智利圣地亚哥直飞成都的全货机直飞生鲜航线开航，南美三文鱼、红酒、七彩玫瑰、麒麟果、牛油果等产品被运到成都，然后转运全国。9月10日，“成都—巴黎”出口跨境电商全货机航线开通，为成千上万的中小外贸企业对接法国市场，搭建起了便捷而高效的空中桥梁。

据《航空大都市：我们未来的生活方式》一书统计，美国洛杉矶的国际机场货物总吨量仅占10%，海港货运总吨量占90%，而从货运价值来计算，机场则占比达80%。放眼全球，不论是国外的伦敦、东京，还是国内的北京、上海，每个国际大都市都具有发达的航空枢纽功能。高效和便利的航空运输，已逐渐成为带动国际交流、贸易发展、资源流动和资本积累的新动力源。

翻开空中航路图可以看到，地处“一带一路”和长江经济带发展的重要交汇节点，成都是距离欧洲最近的国际门户枢纽城市，处于欧亚航路中间节点，具有对接欧亚地区的突出区位优势。航班从欧洲飞抵成都的空中飞行时间，要比飞北京、上海、广州等地节省2-3个小时。

从对外开放看，成都缔结国际友城和友好合作关系达104对，与全球224个国家和地区建立经贸关系，在蓉世界500强企业、领事机构数量均居中西部第一位，为我国西部的“外贸第一城”。

与此同时，中意、中法、新川等国别合作园区正加快建设。成都大运会、世乒赛、西博会、世界科幻大会等重大活动相继在蓉举办，目前正高标准筹办世界园艺博览会、世界运动会等。城市国际地位和影响力持续提升，机场也在重新定义这座城市。

航空客流快速增长的同时，成都航空货运对接服务着高端产业链，为稳定畅通全球产业链供应链发展提供高效服务。在“两场一体”协同运行格局下，成都坚持实施“客货并举”战略，优化布局全球货运网络和重大货运平台，建强国际航空客货运战略大通道。

从产业集群看，顺应产业发展趋势，成都深入实施产业“建圈强链”行动，推进“制造强市”战略目标，做强做优实体经济，加快构建现代化产业体系。目前，成都已构建起电子信息、装备制造两个万亿级产业集群，新型材料、高端软件、智能终端等多个千亿级产业集群。全球一半以上的苹果IPAD、电脑芯片，都是从成都起飞出境。

『第四极』的战略支撑

作为带动区域发展的“引擎”，机场承载着城市太多想象力，也为区域发展拓出更广空间。

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出，成渝地区合力打造世界级机场群。成渝两地同频共振、相向发展，成都国际航空枢纽发展崛起的同时，重庆也在规划建设第二机场。

在中国民航大学机场学院教授、综合交通研究所所长欧阳杰看来，机场群、临空产业集群、航空都市群“三群联动”，将形成集群效应，带动区域经济发展，成渝世界级机场群将带动整个西部高质量发展。

中国民航局相关负责人表示，加快建设成渝世界级机场群，对补齐基础设施短板、优化城镇体系布局、加快产业结构升级、集聚创新资源要素、塑造内陆开放优势具有战略支撑作用。

成渝地区国际航空枢纽建设正处于基础设施建设、网络规模加速拓展、国际业务规模快速增长的加速起步期，发展势头迅猛。但从规模体量、国际网络、中转功能等关键指标来看，与北京、上海、广州等相比还存在较大差距，国际航空出行的通达性、便捷性还有较大的提升空间。

2022年，长三角机场群完成货邮吞吐量497.7万吨，粤港澳大湾区机场群珠三角九市完成342.6万吨，京津冀机场群完成129.3万吨，而成渝机场群完成104.3万吨。

据中国民航局分析，以成都、重庆为核心的机场群能够对川渝全域，以及陕南、黔北和鄂西等周边地区形成有效覆盖。这一地区人口稠密、经济发达、资源丰富，大众化航空市场需求特征突出。预计到2035年，成渝地区市场需求旅客吞吐量3亿人次和起降210万架次。

2022年3月出台的《民航局关于加快成渝世界级机场群建设的指导意见》明确提出，到2025年，成渝世界级机场群初具规模，成为支撑我国民航发展的第四极。到2035年，全面建成成渝世界级机场群。

拉杆起飞，“第四极”启势。区位优势、政策支持、市场需求，都为成渝地区航空运输市场持续注入动能和活力。

电子信息产业属于适航产业，也是川渝两地创新实力最强、产业基础最好、渗透范围最广、经济增长贡献最多的万亿级支柱产业。2022年11月，成渝地区电子信息先进制造集群成功入选国家级先进制造业集群，成为全国首个进入名单的跨省域先进制造业集群。如今，成渝制造业整体规模优势正日益显现，特别是优势产业正加速成链集群发展。除了电子信息产业，成渝地区正致力于高水平打造万亿级的汽业产业集群。据统计，目前成渝地区双城经济圈汽车年产量近300万辆，占全国比重达到12%。

川渝两地共同印发的《成渝地区联手打造内陆开放高地方案》明确提出，到2025年，成渝地区外贸进出口总额预计将达到2万亿元，服务进出口总额达到2300亿元；到2035年，成渝地区全面建成内陆开放高地，融入全球的开放型经济体系基本建成。

昨日11时03分，随着CA1417航班平稳降落，天府国际机场年旅客吞吐量首次突破4000万人次

专家观察

进一步提升国际航空枢纽能级
通道先行+两场协同+港产联动

旅客吞吐量既是机场的重要生产指标，也是一座城市经济社会活力的直接体现。23日，成都天府国际机场旅客吞吐量首次突破4000万人次，实现从“1000万+”到“4000万+”连续三个千万级阶梯的跨越。“三级跳”后，成都如何进一步提升国际航空枢纽能级？记者就此采访了成都市经济发展研究院区域经济研究所综合研究廖清凤。

廖清凤首先向记者展示了一组数据：2021年6月天府国际机场通航后，成都成为全国第二个拥有双4F级国际机场的城市。在“两场一体”协同运营模式下，成都打造国际航空枢纽取得显著成效。2022年，成都天府、双流“两场”旅客吞吐量跃居全国第一。今年上半年，双机场累计起降航班25.4万架次，完成旅客吞吐量3458.9万人次、货邮吞吐量34.0万吨，均创历史同期新高。

“发挥航空枢纽作用聚势引流、激发城市开放活力，是成都参与国际竞争的题中之义。”今年7月，习近平总书记来川视察时指出“加强成渝区域协同发展，构筑向西开放战略高地和参与国际竞争新基地”，为成都进一步打造国际航空枢纽提供了新的指引。对此，廖清凤认为，成都可通过“通道先行+两场协同+港产联动”的方式，进一步提升国际航空枢纽能级，为四川、成渝地区乃至西部地区高水平开放、高质量发展注入强劲动力。

一是推动外建大通道内建大网络，提升国内国际通达效率。航线网络是航空枢纽的核心支撑。国际方面，可重点瞄准共建“一带一路”国家等区域，拓展与全球主要客运枢纽航线高效衔接的洲际10小时、亚洲5小时航程圈。国内方面，深化共建成渝世界级机场群，巩固提升与京津冀、长三角、粤港澳等区域的航空快线，建设覆盖广泛、深度通达的“干支结合”国内航线网络。

二是深化机场协同高效运行，提升“交互窗口”服务效能。一方面，可探索创新全货机运力与腹舱运力的协同运行模式，争取民航局开展“空空中转”业务试点，持续完善中转产品，增强双机场的服务保障能力。另一方面，大力推动高能级基地航空公司、航空物流集成商等落地，进一步提升空港客货运集散能力。

三是深化产业链供应链协同，筑牢对空港流量的支撑作用。成都正深入实施产业“建圈强链”，枢纽与产业融合大有可为。一方面，可围绕电子信息等重点产业方向，甄别筛选适空的重点产业环节，加大培育力度，做强本地适空高附加值产业，增强产业供应需求与枢纽通道建设的适配性。另一方面，可发挥中国商飞、空客等在蓉“链主”企业带动作用，打造临空制造新链条；抓住世界运动会等契机，加快导入培育保税消费、会议会展、航空租赁等临空服务新业态，提高商品服务流量带动力。

成都日报锦观新闻记者
杨富 李艳玲
摄影
李冬
制图
江蕊松

责任编辑：方芳 编辑：王辉 联系电话：028-86611442（夜间） 美术编辑：徐敏