



# 航空旅客年吞吐量 7000万+ 何以成都

12月7日，成都国际航空枢纽年旅客吞吐量首次突破7000万人次，晋升“七千万级航空城市俱乐部”，是中国内地第四个年旅客吞吐量超过7000万人次的城市。

截至目前，成都国际航空枢纽今年的旅客吞吐量仅次于北京、上海，成都成为中国内地“航空第三城”。

那么，对城市来说，航空旅客年吞吐量迈入“7000万+”有何价值与意义？背后支撑因素是什么？成都国际航空枢纽今后将有哪些变化？围绕这些热点问题，本报记者近日专访了四川省机场集团有限公司副总经理陈华广。

成都日报锦观新闻记者  
杨富  
摄影 李冬  
本报制图 江蕊松

州之后，我国内地第4个年航空旅客吞吐量突破7000万人次的城市，成功晋升中国内地“七千万级航空城市俱乐部”。

在“两场一体”运营的第二个完整年内，成都国际航空枢纽突破7000万人次，是继2018年突破5000万人次后的一次千万级跨越，显现成都枢纽“两场一体”协同发展成效，也进一步巩固了中国民航“第四极”地位。

陈华广表示，突破“7000万”是成都国际航空枢纽发展的一个重要里程碑，将有力推动四川省和成都市产业结构转型升级，扩大对外经贸合作，进一步畅通国内国际“双循环”。

不论是国内的北京、上海，还是国外的伦敦、东京，每个国际大都市都拥有发达的航空枢纽功能。航空客流与城市发展紧密相联，城市发展越有活力，航空客流增长越快。

2021年6月27日，成都天府国际机场正式通航。成都是继北京、上海后，中国内地第三个拥有双国际机场的城市，步入“两场一体”协同运营新时代。2023年11月23日，天府国际机场年旅客吞吐量连跨3个“千万级”阶梯，突破4000万人次。随后，成都国际航空枢纽年旅客吞吐量也创历史新高，于12月7日首次突破7000万人次。截至目前，中国内地城市中，只有北京、上海、广州、成都的航空旅客年吞吐量，突破过7000万人次。

“成都是继上海、北京、广



机场发展与城市发展共生共荣，也与国家战略机遇密不可分。

2021年，成渝地区双城经济圈建设正式上升为国家战略，为成渝城市群、成渝世界级机场群建设带来了一系列利好政策和资金支持。四川成都抢抓机遇、乘势而上，经济快速恢复，发展动能增强，经济运行呈现稳中向好态势。

最新的数据显示，前三季度四川地区、成都地区生产总值分别为4.34万亿元、1.61万亿元，分别同比增长6.5%、6.7%，均位于全国前列。

陈华广认为，处于东西结合、南北交汇中间地带的四川、成都，区位优势突出且旅游资源丰富，加上经济稳定快速增长，居民消费升级、航空出行意愿增强，也为成都国际航空枢纽“千万级”跃升注入了强劲动力。

除了经济运行向好，成都国际航空枢纽功能增强则是支撑客流量跃升的另一个因素。2021年6月，天府国际机场一期工程建成投运，成都航空枢纽由原来的“2条跑道、50万平方米航站楼、228个机位”优化升级为“5条跑道、121万平方米航站楼、469个机位”，高峰小时容量最高增至109架次，“成都航空枢纽‘软硬’

实力得到大幅提升，优质完备的基础设施条件为生产规模的高速增长提供了支撑。”

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。天府国际机场先后复航洛杉矶、伦敦、多哈、伊斯坦布尔、悉尼等17条国际航线，国际及地区客运航线达51条，恢复水平位居全国前列。目前，天府国际机场累计开通国内航线305条、航点183个，国内航点通达性全国第一，机场日均中转量从今年初的8000人次增至最高2.6万人次，中转率达16%，处于国内一流水平。

与此同时，双流国际机场加快构建“北上广深乌拉”精品商务快线航线网络，不断增加宽体机投放，优化升级蓉深和蓉京快线服务产品，在全国首创推出精品商务快线“跨航司免退票改签产品”，开通10条进出藏中转通程航线，国内中转旅客量同比提升75.3%，精品化区域航空枢纽建设成效逐步显现。



按照目前的枢纽日均客流量计算，今年全年成都国际航空枢纽旅客吞吐量预计有望达到7500万人次。对于成都国际航空枢纽而言，“7000万+”是全新的起点，也开启了成渝世界级机场群、中国民航“第四极”的新引擎。

那么，站上新的起点，又将如何进一步高水平打造成成都国际航空枢纽？“增强成都枢纽能级，推动干支协同发展，实施‘客货并举’战略，助推临空经济建设，是省机场集团未来四大工作重心。”陈华广称。

其中，在增强成都枢纽能级上，天府国际机场聚力打造全球性航空枢纽，将加大力度拓展国际航线，持续巩固东盟及共建“一带一路”国家航线，积极复航、新开高质量洲际航线。同时，不断完善国内航线网络骨干网、基础网，持续优化航班波结构，着力拓展通程航班产品，深化中转便利化服务，增强枢纽中转核心竞争力。双流国际机场则着力打造高质量区域航空枢纽，抢抓航班量低位运行“窗口期”，加快实施提质改造工程，进一步增强保障能力，并持续优化精品商务航线网络结构，提升航线航班频次，推动“北上广深”

等地航线实现公交化运行，大力拓展“进疆入藏”市场，实现“快线化、精品化”发展。

如何推动干支协同发展？“充分发挥成都航空枢纽地理区位优势、航线网络和生产量规模优势，引领带动川内机场高质量发展。”陈华广称，目前正在统筹规划干支机场航线网络布局，提升干支连通，将开通省内环飞、串飞航线，着力发展通程航班，持续打造“干支通、全网联、体验好”的航线网络，加快构建“双核引领、干支协同”的机场运营格局。

今年前11月，成都国际航空枢纽累计实现货邮吞吐量69.5万吨，较2019年同比增长14.1%。“虽然取得了阶段性成效，但是与上海、广州等沿海城市相比，仍存在一定差距，下一步，我们将深入实施‘客货并举’战略，推动客货运发展‘比翼齐飞’。”

陈华广表示，在推动临空经济建设上，今后将充分发挥成都枢纽对区域经济的集聚辐射作用，推动空客飞机全生命周期服务项目加快投产创效，支持中国民航科技创新示范区高标准建设，加快培育航空维修、航空物流等临空产业，促进港产城深度融合发展。

## 专家观察

杨飞扬

省政府口岸与物流办物流专家、西部陆海新通道建设专家、中智物流智库总经理

人享其行、物畅其流，需要靠什么？“当然要靠高效的交通物流组织。”杨飞扬称，民航运输是当今世界上最为高效的运输方式，航空旅客量和货邮吞吐量，不仅仅是衡量着一座机场生产活力的重要指标，更是一个地区经济活跃度的风向标。

民航运输高效地对接着生产和消费两端，航空客流量千万级跨越，折射出了一座城市的活力和吸引力。杨飞扬认为，成都是中国内地第三个同时运行双国际机场的城市，成都国际航空枢纽突破7000万人次，成为“航空第三城”，与这座城市的活力相呼应。

“地处东北亚至南亚、东盟至东盟以及北美至东盟极地航路、航线的交叉点上，成都具有特殊的自然地理和经济地理区位优势，而双国际机场运行让这种优势逐步发挥出来了。”在杨飞扬看来，从成都始发，2小时航程能够覆盖服务全国80%的人口，5小时航程能够覆盖服务泛亚40亿人口。成都是共建“一带一路”上的重要中继站。随着区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)与中欧投资协定(CAI)的深入实施，亚太与欧

盟之间的贸易交往将极大助推国际客货运体量跃升。

近年来，成都加快打造国际门户枢纽城市，国际航空枢纽的功能日益完善，全球通达水平不断提升，联结国内国际双循环的枢纽能级逐步增强，为航空客流、物流增长打开了引擎。事实上，在航空旅客年吞吐量首次突破7000万人次的同时，成都的航空货邮吞吐量近日也创历史新高地突破了70万吨，实现了客货并举的双重跃升。而今年前11月，成都国际航空枢纽已完成货邮吞吐量69.5万吨，同比增长24.2%。

“站上年航空客流量‘7000万+’、航空物流量‘70万+’的新台阶，成都国际航空枢纽还将‘加’出更大的发展活力和空间。”杨飞扬称，共建“一带一路”深入实施，成渝地区双城经济圈、西部陆海新通道正加快建设，成渝地区不仅拥有丰富而独特的旅游资源，形成独具特色的现代服务业，还构建起了多个适航产业集群，比如电子信息、汽车、航空航天、重大装备制造、生物医药等，产业集群基础雄厚。“这些都吸引全球资源聚集，将成都双国际机场作为目的地和中转地，进而不断提升产业发展的外向度，提高对外经贸合作的规模质量，为成都构筑向西开放战略高地和参与国际竞争新基地，提供持续发展动力。”

『7000万+』的新动能  
『客货并举』推动成都枢纽新跃升

将『加』出更大活力和空间  
『7000万+』

『7000万+』的含金量  
中国民航『第四极』地位进一步巩固

『7000万+』的支撑力  
经济运行稳中向好注入了强劲动力

