

第三个迈入双机场时代，成都靠什么“起飞”？

2021年6月27日，成都天府国际机场正式通航。作为“十三五”期间规划新建规模最大的民用运输机场项目，这一“超级工程”总投资超过700亿元，自2011年5月启动选址开始，可谓“十年磨一剑”。

这一天，成都继上海、北京之后，成为中国大陆第三个拥有两个国际枢纽机场的城市。对“一市两场”格局展望已久的成都此前多次表示：

能不能成为真正意义上的国家中心城市，城市能级能不能在未来一个时期内实现更大跃升，与天府国际机场的功能定位和作用发挥密切相关。

不仅如此，天府国际机场更事关“四川在全国开放大局和经济版图中的战略地位”。这个决心摆脱蜀道束缚的西部大省，深知交通之于地方发展的重大意义，除了“砸锅卖铁”也要建高铁，更要“决胜空中”。

“两场一体”运行模式下，成都如何打造国家级国际航空枢纽？双机场将如何改变不沿海、不靠海的内陆地区？面对不断调整的全球经贸格局，中国西部又拿什么吸引高端资源要素集聚，形成新的增长动能？

一市两场

距成都天府广场约60公里，龙泉山东侧，新引擎已经发动。

6月27日，共有6架航班从天府国际机场起飞，通往北京、上海、广州。截至下午1点48分，首趟航班抵达北京首都机场，比计划时间提前37分钟。

这个服务成渝地区双城经济圈建设的核心机场，“拉近了成都与北上广的时空距离”——城叔日前在成都东部新区采访，总能听到这样的形容与期待。

吉利学院副校长王敏表示，这是“家门口的机场”“开车只要20多分钟”，极大消解了前往双流国际机场路途中的不确定性，更有利于对外交往。

在此之前，成都以及四川与外部联通，主要通过双流国际机场。

1956年12月，成都双桂寺机场更名为成都双流国际机场并划归民航，成为成都最主要的民航机场。

民航局统计数据显示，双流国际机场旅客吞吐量在2004年突破1000万人次后，迅速攀升、连跨台阶，2018年跻身“5000万俱乐部”。去年疫情影响下，双流国际机场旅客吞吐量也超过了4000万人次，仅次于广州白云机场。

但在“繁忙机场”的另一面，由于时刻资源紧张、停机位严重不足等因素，制约了航空公司的运力投入和航班量的持续增长；加之地面交通容易拥堵，轨道交通通达性、便捷性不够，很大程度上影响了旅客出行体验。

“一市两场”为做大总量带来了想象空间，“两场可以相互配合，共同向上申请航空

时刻。”成都东部新区航空和口岸经济局局长陈文表示。

值得注意的是，5月20日凌晨，西部地区有史以来最大的一次空域调整方案正式实施。作为天府国际机场建成投运的重要基础性工作，此次空域调整旨在形成全新的空域运行环境，提升空域容量、提高飞行效率和品质。

根据民航局与四川省联合印发的《成都天府国际机场转场投运及“两场一体”航班时刻资源配置方案》，天府国际机场将通过四个航季完成转场。

其中，第一航季（投运日至10月30日）每日计划航班量约271架次；第四航季（2022年10月30日至2023年3月25日）全部转场完成后，日均航班量将达到约1138架次。

“届时，成都天府国际机场将拥有完善的国内干支航线网络布局、建成高效衔接的枢纽中转网络，国际航线网络覆盖范围和航班密度显著增强，成都国际航空枢纽的主枢纽机场地位将进一步突显。”四川省机场集团副总经理、成都天府国际机场分公司总经理张洪刚表示。

按照《成都国际航空枢纽战略规划》，投运后的天府国际机场承担客运和货运的核心枢纽功能。双流国际机场的国际航线将全部平移至天府国际机场，全货机航线也将分阶段平移。

需要说明的是，受全球疫情影响，第一航季不涉及国际航线转场。张洪刚表示，投运初期的重点是“打造国内中转航线网络”。

内陆枢纽

从世界历史看，交通一直是推动城市兴盛的重要条件。这其中，机场究竟蕴藏着多大的能量？

美国北卡罗来纳大学教授卡萨达曾提出著名的“第五波理论”。他指出，机场将取代过去的海港、内河、铁路和高速公路系统，成为国家和地区经济增长的“发动机”。由此诞生的“机场城市”，将对全球城市现有格局带来“第五次冲击波”。

一个原因是，人的联通能力和信息控制能力正在比物的运送能力发挥更重要的作用。全球化与世界城市（GaWC）研究网络评价体系显示，代表“货物能力”的海港职能在城市竞争力中发挥的作用愈加有限，而代表“交往能力”的空港价值则更为突显。

不沿海、不靠海的内陆城市，由此成为此轮变局的“闯入者”。

最著名的例子当属美国亚特兰大。根据国际机场协会（ICA）统计的“全球最繁忙机场”排名，哈兹菲尔德-杰克逊亚特兰大国际机场曾连续22年居于旅客吞吐量排名全球第一。

2019年，其以1.1亿吞吐量继续领衔全球机场，比该指标全美第二、全球第三的洛

杉矶国际机场多出超过1000万人次。

为何内陆城市能在“航空时代”中脱颖而出？

成都规划设计研究院规划师宋阳等人研究发现，客货吞吐量最高的国际主要机场，常常对周边区域乃至全球有较强的运输吸引力，而这又取决于机场对外航空运输的网络密集程度、周边区域到达机场的便捷性以及机场自身配套水平和周转效率等因素。基于此，因区位优势而一度“称霸”铁路时代的内陆城市，更有借力升级的可能性。

“前机场时期”的亚特兰大，因地处美国东南交通重要节点，被选作“西部-大西洋”铁路的终点。

1978年美国放松航空管制后，美国空运市场竞争加剧，各航空公司纷纷放弃原有以“城市”为主的多中心航线网络，效率更高的中枢辐射型（HSS）运作模式被广泛采纳，有地利之便的亚特兰大因此成为“兵家必争之地”。

数据显示，从亚特兰大出发，2小时飞行圈恰对应美国东部人口稠密地带，美国80%人口均在该范围内。中转也成为亚特兰大机场主要业务——达美航空对亚特兰大机场中转率高达70%。

类似的情形也出现在德国法兰克福。有数据显示，法兰克福机场是欧洲中转率最高的机场，辐射欧洲人数最多的区位条件和贡献全机场60%客运量的汉莎航空功不可没。

除此之外，法兰克福机场还构建了一套行之有效的空铁联运系统，使其客运腹地突破德国边界，延伸至法国、比利时和瑞士。

眼下，相同的机遇亦在成都出现。根据年初发布的《国家综合立体交通网规划纲要》，成渝地区上升为与京津冀、长三角、粤港澳大湾区并列的四极之一。

而在更广阔的视阈下，成都还在谋划构建匹配亚太人口稠密地区地理中心的交通优势，这其中，以成都为网络中心的国际航空大通道尤为重要。

从何破局

天府国际机场无疑是成都走向国际航空枢纽的关键一子。

规划显示，天府国际机场本期建成投运的“两纵一横”3条跑道、71万平方米的航站楼及相应的配套设施，能够满足年旅客吞吐量6000万人次、货邮吞吐量130万吨的需求。

而在远期规划中，机场将建设“四纵两横”6条跑道，140万平方米的航站楼，满足年旅客吞吐量1.2亿人次、货邮吞吐量280万吨的需求。

而根据《成都国际航空枢纽战略规划》，预计到2025年，成都国际航空枢纽年旅客吞吐量达到1亿人次以上、货邮吞吐量达到

190万吨；到2035年，年旅客吞吐量达到1.6亿人次、货邮吞吐量达到350万吨。

如何理解这一数字？对照2019年疫情前机场情况，亚特兰大机场旅客吞吐量仅为1.1亿人次；与此同时，成都双流国际机场吞吐量为5585.85万人次，若达到规划数字，相当于15年内成都旅客吞吐量将增长接近2倍。

雄心不可谓不大。但更重要问题的是，天府国际机场如何担此重任？

中国城市规划设计研究院西部分院的曾永松等人研究发现，在GaWC排名靠前的9个Alpha级城市中，其主要枢纽机场在世界航空客运和货运的排名基本位于前20位。由此可见，“位于‘金字塔尖’的世界城市具有强大的全球影响力和资本要素控制力，往往使其航空网络极其发达”。

换句话说，机场能否走向世界航空运输体系最高级别，不仅在于自身的组织运转能力——如亚特兰大和法兰克福，建立中枢辐射型航空结构、有效实现空铁联运机制，更将受到城市的资源调配能力和整体发展能级的影响。

以全球航空格局为例。据曾永松等人研究，成都处于欧洲-澳洲黄金航线中间位置，并且中国至欧洲、澳洲的航空市场潜力巨大，可与迪拜等中东、南亚城市竞争洲际中转客流，潜在腹地范围广阔。但有迪拜、中国香港、新加坡等塔尖城市“守擂”，成都想要突围并非易事。

在两个层面存在破局可能——

对内，步入新一轮全球产业调整期，成都有进一步提升产业能级，从而增强城市竞争力的空间。

中国城市临空经济研究中心秘书长马剑此前曾对媒体分析，世界级临空产业集群和国际一流航空服务能力并非机场能级提升的“结果”，而是“原因”。在亚特兰大，发达的机场背后，是其世界500强数量位居全美第三的城市地位；在法兰克福，强大的制造业和金融产业亦与机场相伴发展。

从某种意义上来说，成都具备发展适空产业的基础。成都东部新区相关负责人曾指出，航空是成都直接参与全球产业分工的主要方式，“近年来成都经航空运输的进出口贸易总额占比长期超过70%。”

对外，在成渝地区双城经济圈打造世界级机场群的目标下，抱团发展、共同成长，将成为“竞争对手”所不具备的优势。

如民航局局长冯正霖此前指出，当前，我国机场网络布局总体仍呈东强西弱、东密西疏的态势，在广大西部地区，机场网和航线网还缺少一个有力的战略支撑。建设成渝世界级机场群，将能使航空运输网络结构得到质的提升，并有望对全国乃至亚太、全球航空运输格局产生影响。

