

天府国际机场开工建设

双翼联动助力蓉城“起航”

本报记者 柴逸扉

2016年5月27日，成都天府国际机场破土动工，这标志着成都将成为继北京、上海之后，国内第三座拥有“一市两机场”的城市。

6300万人次，远期将达1.2亿人次左右。而成都双流国际机场日渐饱和，5000万人次的保障能力已不能满足未来发展需求，建设成都新机场势在必行。

突显智慧人文绿色特征

一座带有科幻色彩的建筑，伸展出六片巨大的翅膀，像极了一只卧地待飞的“太阳神鸟”。这便是成都天府国际机场的规划图。如今，图上的形状将逐渐在现实中显现。

该负责人表示，成都天府国际机场还将底蕴深厚的古蜀文化和鲜明的四川本土特色融入新机场建设和规划，通过LED展示、人物表演等多种形式展现成都风土人情。在绿色环保方面，也将大量利用建筑新材料、光伏发电、雨水收集、处理和循环再利用等技术，建设一个环境友好、低碳节约、可持续发展的新机场。



5月27日，成都天府国际机场开工仪式在简阳市举行。 何海洋摄

加强新老机场分工合作

“新机场和旧机场应该是相辅相成的，两者应该相互协调共同运营一个市场，产生1+1大于2的效应，而不是一个机场向另一个机场转移。”在2015年的世界机场城市大会（亚太地区）上，“航空经济模型”创立者、全球航空经济第一人约翰·卡萨达认为，今后成都面对“一市两机场”，如何来明确两个机场的分工非常关键。

场的城市，未来将成为北京、上海之后，乘客中转出行的一个新的空港枢纽。“新机场建好以后，双流国际机场不仅不会受到影响，而且到成都乘飞机的人数比现在还要多。”

对于这一看法，四川省机场集团负责人表示，未来新机场将以国际航线为主导，与国际航线相关联的航班都将迁往新机场；而现在的成都双流国际机场则将主要以国内航线为主，更多集中于国内点对点的航线。而货运方面，新机场与老机场则均将保留，按照市场规律来运作。

从北京和上海的经验看，“一市两机场”是今后国际大都市机场运行的常态；从国际范围看，超过1000万人口的特大城市几乎都是按照“一市两机场”的模式在运行，其中纽约、巴黎、伦敦等特大城市更是“一市两机场”运营模式的成功案例。“这些机场建设水平高、规模大，有效地推动了城市发展。而随着城市发展提速，也会带动机场的发展，两者互为引擎。”

成都天府国际机场投用之后，双流国际机场的客流会不会减少？这是很多人心里都有的一个疑问。不过，四川省发改委相关负责人告诉记者的答案是不会。

这位负责人表示，成都新机场可以飞向欧洲、非洲、中东、大洋洲等世界各个地方，“从天空中看天府国际机场这个点，是在中国空中航线的中间点。”四川省发改委主任唐利民说，到非洲、欧洲、中东去，从成都出发要比从北京、上海、广州快两三个小时，优势非常明显。“天府国际机场建成以后，就可以加密成都到欧洲和中东的航线。”

“上海也有两个机场，原来担心浦东机场修好之后虹桥机场的客流量会萎缩，结果虹桥机场的客流量没有萎缩，反而使得上海去转飞机的乘客越来越多。”这位负责人告诉记者，成都作为全国第3个拥有双机

当然，新老机场的配合不只是单纯的定位分工，还需要有基础设施的联结。按照规划，成都新机场的综合交通系统建设将分为近期、中期和远期3个阶段。

图为成都双流国际机场。 张伟摄



其中，近期建设（至2018年）的综合交通为“一高两快两轨”：“一高”是指建设成都新机场高速；“两快”是指建设资阳—三岔湖快速通道，简阳—新机场—仁寿快速通道；“两轨”是指建设新机场—天府新站—成都南站（地铁18号线），新机场—天府新站—双流国际机场（地铁19号线）两条轨道交通。

中期建设为2019年至2025年，将建设天府新站—新机场—资阳城际铁路等项目。远期建设为2026年至2040年，将建设新机场—自贡城际铁路等项目。

从成都出发，到首尔只需3小时，到东京只需6小时，到法兰克福只需10小时，即使跨越半个地球飞到纽约，也只需要15个小时。在航空线路中，作为内陆城市的成都似乎比许多沿海城市更有优势，因为世界主要城市基本都在成都15小时的飞行圈内。

在当下，15小时飞行圈越来越从概念向现实转化，世界各地飞往成都的航班变得日渐密集。东京、阿布扎比、墨尔本、法兰克福、伦敦、多哈、旧金山、莫斯科、路易港……自2013年以来，成都对外开放水平进一步提升，新开国际航线增长迅猛，不仅巩固了面向欧洲、中东的门户枢纽地位，还实现了对大洋洲、北美及非洲“零”的突破。

截至目前，成都双流国际机场已通航城市达到192座，开通航线249条，其中国际（地区）通航城市73个，国际（地区）航线88条，国际及地区定期直飞客、货航线42条，航线网络已覆盖北美、欧洲、中东、大洋洲以及亚洲的重要枢纽城市。

据统计，2015年成都双流国际机场旅客吞吐量达到4200万人次，跻身世界机场旅客吞吐量排名前30位；其中国际及地区旅客吞吐量突破400万人次，在全国城市中排第四位。

“按照每年新开通3条国际定期直飞航线的目标，2020年成都国际及地区定期直飞客货航线将达到55条。下一步成都将在加密欧洲、亚洲航线网络的基础上，加快开通北美、大洋洲及非洲的新航线，重点突破完善10—15小时航程的洲际干线航线，将成都建设成为连接欧洲、非洲、中东与东南亚、大洋洲、北美之间理想的中转地。成都‘朝发夕至、通达全球’的国际航线网络正逐步变为现实。”谈及未来成都国际航线的发展目标，成都市物流办公室负责人这样说道。

机场是一个地区经济发展的推动者。不论马士基、英特尔，还是宝洁、百事……每一个世界500强落户成都的背后，都有着国际航线的“加分”因素。有多少条国际直飞航线，是他们评判是否在这里落户的重要标准。

如今，成都被《福布斯》杂志评为未来10年全球发展最快城市第一名，被《财富》杂志列入15个全球最佳新兴商务城市。2012年的亚洲航线大会，2016年世界航线大会，都不约而同选择了成都。2013财富全球论坛、世界华商大会等国际盛会也曾踏足这里，今年G20财长和央行行长会也将落户成都。

与211个国家（地区）保持了直接经贸往来，271家世界500强、6650多家外资企业、近15个外国领事机构在这里落户。活力成都，犹如一块磁石，吸引着世界的目光。而机场的建设、航线的开辟则吸引他们更多、更频繁地来到这里。

『十五小时飞行圈』带成都走向世界

柴逸扉

推进成都航空枢纽建设

2015年12月10日10时05分，成都双流国际机场，随着由北京飞来的CA4194航班安全降落，成都双流国际机场本年度旅客吞吐量达到4000万人次，成都航空领域迎来了跨时代的意义。

它意味着成都双流国际机场成为继北京、上海、广州之后国内第四个年旅客吞吐量突破4000万人次的机场，也标志着成都迈向中国航空城市的第一方阵。

按照规划，天府国际机场一期及二期建设完成后，年客流量将达到9000万人次，加上双流机场的4000万人次，成都两个空港将达到全年1.3亿人次。四川省发改委负责人表示，成都新机场建成后，国内航线、国际航线都将补充进来，而国际航线将会更多。

成都的航空业发展受到了国际社会的广泛关注。随着旅客吞吐量的不断攀升和航线网络的不断织密，成都双流国际机场在国际民航界的影响力和竞争力也显著提升，分别于2013、2014连续两年获得Routes集团颁发的“亚太区最佳机场成就奖”，成为Skytrax四星级机场。

2015年3月，成都双流国际机场独家获得Skytrax颁发的“中国地区最佳机场”奖。2015年5月，成都双流国际机场又成功举办了世界机场城市大会（亚太地区）。

2016年9月，第22届世界航线发展大会将在成都举办。这是全球最具规模和影响力的民航年度盛会，被誉为全球民航界的“世博会”和“奥运会”。预计将有全球350多家航空公司、1200多家机场、200多家政府机构和

国际组织，共计约3500名代表（其中约2000名外宾）出席大会。

不仅如此，作为拥有双机场的城市，成都的临空经济也将借力“两翼”联动而腾飞。以双流机场为中心的成都国际航空枢纽综合功能区，总用地规模约38平方公里，致力于打造千亿级高端产业园和中西部第一航空门户枢纽。

而新机场将依托空港经济区和天府新区建设，成为我国长江经济带向西延伸的空中桥头堡和丝绸之路经济带最大的航空港，着力构建国家级国际航空枢纽。成都将以新机场为核心，形成空、铁、水、陆立体综合交通运输体系，建成全球重要枢纽机场和主要经济体航空物流通道，建设国际化现代航空城市。

四川省发改委负责人表示，成都天府国际机场空港经济区的产业主要为现代服务业和物流产业。“下一步，将重点发展高科技产业，比如研发、创意产业等，还有一些其他的现代服务业，如文化产业等，不过主要以物流为主。”

“成都新机场空港经济区要区别于国内其他空港经济区，要直接和国际接轨，达到国际一流水平。由于成都是内陆城市，要学习同为内陆港的法兰克福机场，以及阿姆斯特丹、伦敦希思罗等这些中转量非常大的机场。”

互联互通，交通先行。作为中国西部联通世界、对接全球的重要支点，成都近年来在交通尤其是航空方面下足功夫，为打造西部经济核心增长极、建设国际性区域中心城市奠定基础，凸显成都作为“一带一路”和长江经济带交汇点的引领示范作用。



图为成都天府国际机场效果图。