



# 三万英尺之上的“成都蓝图”

## 天府国际机场6月30日前投用,将助推成都建成重要的国际门户枢纽城市

华西都市报-封面新闻记者 杜江茜

“神鸟”凌空,建强航空枢纽;“一市两场”,酝酿出前所未有的机遇。

1月22日,龙泉山以东,天府国际机场内,全长4000米、宽75米的全球最高等级跑道灯带列阵,迎来了6家航司的6架民航客机起降。按照计划,天府国际机场将在今年6月30日前投用。届时,成都将成为继上海、北京之后中国第三个拥有双国际枢纽机场的城市。

同一城中,忙碌的国际班列和航线,从内陆延伸出一条条供应链,加之成渝地区双城经济圈、“一带一路”建设、西部陆海新通道建设等国家战略加持,优势正在叠加。

“十四五”开局,成都定下“全面建成践行新发展理念的公园城市示范区、泛欧泛亚有重要影响力的国际门户枢纽城市”的目标,双机场的建成,将带动一大批具备全球运营能力的高能级企业入驻,提升城市发展战略优势,不断增强国际门户枢纽城市辐射、集散和资源配置功能。

2020年,知名机构米尔肯研究所在其年度报告中评价:“过去三年无论是投资力度还是投资占比,成都都名列前茅,这意味着成都的发展具有很强的持续性。”

### 蓝图

#### 以全球视野 谋划国际战略通道建设

前不久举行的成都市委十三届八次全会明确:将完善立体大通道体系,建强亚蓉欧航空枢纽和泛欧泛亚陆港枢纽“双支撑”。

目标的设定,是从过去延展至未来。

纵看成都的航空发展史,能够归纳出三个阶段:以“发展”为导向的1.0时代,到以“跨越”为导向的2.0时代,再到以“反哺城市能级跃升”为导向的3.0时代。“枢纽城市”的前瞻性不言而喻,在以全球视野谋划国际战略通道建设中,成都将构建起我国中西部地区面向全球的航空门户枢纽、洲际航空中转枢纽和航空货物转运中心。

在刚刚过去的“十三五”,成都市枢纽能级实现跨越式跃升。其中,亚蓉欧立体大通道体系基本形成,“一市两场”航空枢纽格局加快构建,中欧班列(成都)开行数量位居全国第一,自贸试验区改革试验纵深推进,外国获批在蓉设立领事机构数量增至20家,蝉联“中国国际化营商环境建设标杆城市”。

开放,正成为成都的城市能级和综合竞争力跃升的最大变量。2020年GaWC《世界城市名册》榜单中,成都排名再次拉升12位,位列全球第59名。毫无疑问,在全球城市的竞争中,成都的城市影响力正在逐年递增。

中国刚刚完成的《中欧投资协定》谈判和签署的区域全面经济伙伴关系协定(RCEP),意味着从现在开始的很长一段时间内,欧盟、东亚将成为国际贸易的重要市场,而作为距离欧洲最近的中国特大中心城市和中西部面向欧洲最具活力的开放门户城市,成都提出建强亚蓉欧航空枢纽,既是顺势而为,更是厚积薄发。

站在新的5年起点,在新的发展格局下,成都的枢纽建设,将肩负更大的目标与使命。



从飞机上俯瞰成都天府国际机场。 东航供图



1月22日,参加试飞的川航“成都大运号”客机降落天府国际机场,通过“水门”。



1月22日,成都航空ARJ21客机降落天府国际机场。



这是1月22日拍摄的参加试飞仪式的客机。

### 先机

#### 双流机场 是全球最繁忙的机场之一

“为什么是成都?”似乎,自天府国际机场建设以来的5年里,一直有这样的疑问。挖掘这座城市更深的发展逻辑,洞悉发展跃升的内在逻辑,也许才能找到答案。

1月21日,就在天府国际机场试飞前一天,四川公布了2020年经济“成绩单”。“四川经济从一季度下降3%到全年增长3.8%,总体呈现出V型反转的发展态势,且上半年从下降恢复到上涨,更是较全国恢复增长早一个季度。”四川省统计局副局长熊建中在解读时表示。而这其中,成都经济区经济总量增长4%,占全省的比重达到了60.7%。

“

开放,正成为成都的城市能级和综合竞争力跃升的最大变量。2020年GaWC《世界城市名册》榜单中,成都排名再次拉升12位,位列全球第59名。毫无疑问,在全球城市的竞争中,成都的城市影响力正在逐年递增。

”

事实上,整个2020年,面对各种复杂的形势,成都经济表现出更强的抵抗力和更快的恢复力,收获了“韧性城市”的广泛认同。这其中,航空业的表现或许能够说明一些问题。

2020年,成都双流机场是全球最繁忙的十大机场之一,起降架次和运营总航班数均位居全球第8。2020年前三季度,广州白云、成都双流反超北京首都、上海浦东两大“霸主”,成为全国旅客吞吐量最多的两座机场。尤其是5月,成都机场起降架次跃居全球第一,成为当月全球最繁忙的机场。

即使是在货邮吞吐量上,成都双流机场依旧挺进前十。仅在2020年上半年,双流机场海关共验放跨境电商直邮出口商品333.45万票,同比增长10.9倍;货运量1369.33吨,同比增长6.91倍;货值4.61亿元,同比增长17.44倍。

2019年,成都双流国际机场全年新开15条国际航线,创历年之最;截至2020年,成都的国际及地区航线数量达128条,保持中西部第一。

“成立专门的航空物流部门统筹;引进培育货运基地航空公司,构建欧洲-成都泛亚洲际航空通道网络;优选配套产业,构建排他性优势。”这是戴尔科技集团全球副总裁、戴尔成都有限公司董事总经理张耀华对下一个五年的建议。

### 布局

#### 建设国内国际双循环 门户枢纽

即使是一路进击,但要抵达未来,尚有长路要走。

2020年12月18日上午10点,成都轨道交通6、8、9、17、18号线五条线路集中开通运营,这让成都成为全国首个一次性开通5条地铁新线的城市。

在诸多地铁线路中,运行时速高达140公里的18号线,从成都南站到天府国际机场仅需半小时。正在建设中的轨道交通19号线二期工程,通车后将实现双机场间的快速连通。以此为基础,成都的两座机场将实现更有效的旅客流动与产业互动。

这样的配置还包括,在一系列新的区位条件下,成都双流再定位自身,提出打造“中国航空经济之都”,根据空港商务区现有产业规划,从机场向外延展,探索打造一个包含航空物流、飞机维修制造、空港商务、空港文旅等多个环形区域叠加的产业布局。

跨过龙泉山,针对天府国际机场的运行流程优化,一直在持续进行。根据四川省政府与民航局联合下发的《成都国际航空枢纽战略规划》,天府国际机场定位为成都国际航空枢纽的主枢纽,双流国际机场定位为区域航空枢纽。

从两机场的定位和保障能力来看,未来天府国际机场航班量将在两场中占主要比例,两场年旅客吞吐量将达1亿人次(近期),年货运吞吐量将达220万吨(近期)。

——这是成都在三万英尺的天空蓝图中,最重的一枚棋子。

更为具体的,《成都市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出,要加快建设国内大循环战略腹地 and 国内国际双循环门户枢纽,积极融入、更好服务新发展格局。

具体路径包括,要发挥“一带一路”、长江经济带和西部陆海新通道重要节点的区位优势,用好“双机场”和国际铁路港的比较优势,畅通全球人流、物流、资金流、技术流、信息流循环。

完善立体大通道体系,建强亚蓉欧航空枢纽和泛欧泛亚陆港枢纽“双支撑”,加快构建“欧盟-成渝-日韩”“成渝-东盟”开放通道,推动中欧班列(成渝)高质量发展,高效联通国际主要市场。

与此同时,四川正在加快推进川藏铁路雅安至林芝段、成达万高铁、成自宜高铁、渝昆高铁(川渝段)等铁路建设和内江至大足、南充至潼南、乐山经资中至铜梁等高速公路建设,并力争成渝中线高铁、渝西高铁等尽早开工。

大城崛起,已近在眼前。