

聚焦双流机场国际航班转场天府机场首日

“新国门”开启 成都离国际航空枢纽还有多远？



成都天府国际机场 图摄 CFF

3月26日，全国民航正式开启夏秋航季。成都天府国际机场（以下简称天府机场）也迎来重要时刻：正式运行国际航线。这也意味着，西南地区连通世界的“新国门”正式开启。

按照计划，原在双流机场运行的国际客运航班全部转场至天府机场运行，港澳台地区客运航班临时转场至天府机场运行。新航季初期，天府机场将率先开通30余条国际、港澳台地区航线。

开通国际航线对天府机场来说意味着什么？随着“新国门”开启，成都离国际航空枢纽还有多远？

3月26日，省社会科学院区域经济研究所副研究员王芳在接受华西都市报、封面新闻记者采访时表示，天府机场自开航投运以来首次开通国际航班，意味着其作为成都国际航空枢纽主枢纽的战略地位和国际中转枢纽的主要功能得以真正体现，不仅大幅提升成都全球航空枢纽的战略地位，还将为四川开放发展、成渝世界级机场群建设注入强劲动能。

新的开始

西南地区连通世界的“新国门”

3月26日凌晨3点11分，柬埔寨航空KR961航班稳稳降落在成都天府机场的跑道上，成为该机场正式运行国际航班后首个抵达的人境航班。

天府机场航空市场部经理陈杨介绍，26日，天府机场计划执行航班约900架次，其中国际（地区）航班30余架次；预计保障旅客约12万人次，其中国际（地区）旅客超3500人次。

“投运以来首次开通国际航班，意味着天府机场作为成都国际航空枢纽主枢纽的战略地位和国际中转枢纽的主要功能得以真正体现。”王芳说。

天府机场是我国“十三五”期间规划建设最大民用运输机场，于2021年6月27日正式投用。投运后，天府机场持续优化航线网络，不断提升枢纽聚集效应，为服务成渝地区双城经济圈建设提供有力支撑。

数据统计，天府机场投运一周年，累计旅客吞吐量突破1000万人次。2022年，天府机场与双流机场的总计旅客吞吐量超过3100万人次，在全国城市中排名第一。



旅客正在值机准备前往香港。雷远东摄

今年春节，成都迎来“开门红”。两大机场完成起降航班8158架次、旅客吞吐量116.6万人次，较2022年春节同期分别增长30.2%、59.3%，旅客吞吐量恢复至2019年水平，在全国城市中排名第三，初六当天旅客吞吐量突破20万人次，创单日历史新高。

新的征程已开始。天府机场相关负责人表示，目前，天府机场正积极联络各航空公司，特别是主基地航空公司，加快复航、加密、新开国际航线的步伐。近期，国航将复航伦敦航线、加密法兰克福航线，川航将复航甲米、大阪航线，长龙航空将复航塔什干航线。

接下来，天府机场将以开拓亚洲航线作为先手棋，突出西向南向门户枢纽优势，稳步推进欧洲和北美航线开发，同时充分运用“五进五出”航班波，持续提升中转衔接机会和国际中转核心竞争力，吸引更多国内外旅客、货物由天府机场中转，进一步强化成都国际航空枢纽的辐射能力和影响力。

“随着国际航空市场不断复苏，国际航线网络不断丰富，未来，天府机场能更好地满足旅客多样化出行需求，为成渝地区提升对外交往便利度，深度融入国际国内双循环新格局提供有力支撑。”天府机场相关负责人表示。

“两场一体”运营

双流机场与天府机场如何分工？

成都国际航班转场天府机场后，双流机场怎么办？

答案是：提质改造，即将焕新归来。

据省发改委官网2022年披露的信息，四川省机场集团计划启动双流机场提质改造项目，该项目投资超31亿元、耗时23个月。

今年2月，成都市双流区举行一季度“三个做优做强”重大项目集中动工仪式，现场再次公布了该项目的信息。

其中提到，提质改造项目，主要对双流机场现有飞行区、航站楼及配套设施等进行提档升级。建设内容包括飞行区升级改造、T1/T2航站楼改造、贵宾服务中心改造、公务机基地改造、货运区改造等，计划于2025年12月完成。

大家更关心的一个问题是，双流机场与天府机场到底如何定位？如何分工？

事实上，早在2022年，四川省机场集团相关负责人在接受媒体采访时就已进行了回应。该负责人表示，将充分发挥成都国际航空枢纽引领带动作用，促进区域内干支机场高质量协同发展，为成渝世界级机场群建设积极贡献四川力量。

打造成国际航空客运枢纽方面，天府机场将加快打造引领西部开发开放的国际航空枢纽，充分利用成都西向南向门户枢纽地理区位优势 and 天府机场基础设施保障能力优势、时刻资源优势，打造连通全球、功能完善的国际航线网络和覆盖广泛、深度通达的国内航线网络，有力支撑成渝地区双城经济圈“一极两中心两地”建设。

双流机场将加快打造高质量区域航空枢纽，实现“北上广深”等精品商务航线公交化运行，持续拓展“进藏入疆”市场，复航、加密港澳台地区航线，打造优质化、精品化区域航空枢纽。

“根据《成都国际航空枢纽战略规划》，天府机场和双流机场采取‘两场一体’模式运营，构建功能互补、协同发展的枢纽机场体系，其核心要求是两座机场实现虚拟同场化运行，既分工明确责任清晰，又功能互补、协同发展，最终实现高品质同频共振。”王芳说。

依托“两场一体”优势

如何加快建设国际航空枢纽？

作为我国大陆第三个拥有双国际机场的城市，当前，成都依托“两场一体”优势，如何加快建设国际航空枢纽？

王芳表示，要建设国际航空枢纽，首先需要基础设施完善、基地航空协同、航线网络成熟、综合交通保障、服务品质高效等必备条件。

王芳举例说，航线网络的通达性是枢纽机场服务能力和竞争力的核心指标，完善的国际国内航线网络是国际航空枢纽的必要条件，不仅要实现国际各地区重点城市的通达，还要满足国际/国内、国际/国际间的客货流中转衔接。在综合交通保障方面，完善的机场地面交通网络是枢纽机场服务区域航空市场、拓展本地客源市场的基础，以机场为核心的“道路网”和“轨道网”建设尤为重要。

在王芳看来，成都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，“但在规模体量、国际网络、中转功能等关键指标上，成都与北京、上海等相比还存在较大差距。”

具体来看，一是航线网络有待进一步完善，北京、上海的国内国际航线网络成熟度较高，而成都国内航线网络相对成熟，国际航线网络则相对较弱。二是国际航空出行的通达性、便捷性还有较大提升空间，亟待构建西向、南向开放的国际航空枢纽竞争优势。三是基础设施保障能力不足，主要体现在地面交通综合保障能力在满足人民便捷航空出行的要求方面还存在一定差距。

“成都建设国际航空枢纽还需进一步发力。”王芳建议，加快构建以机场为核心的“道路网”和“轨道网”，提升综合交通保障能力，促进多种交通方式在机场加速融合，补齐国际航空枢纽基础设施硬件短板。

同时，提升双国际机场“两场一体”协同高效运营水平，强化中转核心竞争力，合力推动国际航空枢纽建设。拓展完善国际（地区）航线网络，合力打造全球性航空门户枢纽、洲际航空中转枢纽和航空货运中转中心，注重国内国际航线网络的衔接。积极推进综合保税区、国家级临空经济示范区等开放平台申建，构建航空物流产业链供应链，增强服务地方经济社会发展能力。

华西都市报·封面新闻记者 杨金祝 邹阿江 苟春