

唱好“双城记” 共建经济圈 ——五年巡礼

川渝携手开“天路” 共建成渝双城低空经济走廊

刚刚过去的2024年,被称为“低空经济元年”。岁末年初,“打飞的”成了川渝新时尚。

2024年12月27日,四川达州、北川和重庆梁平之间的低空短途运输“组合航线”正式开通,哼着川腔蜀调“打飞的”,从空中俯瞰巴山蜀水,变得触手可及。

就在同一天,成渝地区双城经济圈首条低空物流航线开通。一架满载货物的“大棕熊”通航飞机,从成都淮州机场起飞,飞往260公里外的重庆两江新区龙兴通用机场。

这些低空航线,如同“空中高速”,串联起川渝两地的繁荣与发展。重庆与四川,携手开“天路”,一条新型经济带——“成渝双城低空经济走廊”,架上天际。

川渝之间有了消费新场景

2024年12月31日,从四川自贡飞往重庆梁平的低空航线正式开通,710公里航程仅需90分钟,相比乘坐汽车可节省约3个小时。这条川渝之间新开通的低空航线,为“低空经济元年”画上一个激动人心的句点。

“达州飞北川,400公里的航程只要70分钟。我约了几个朋友,在北川永昌机场附近预订的柴火鸡,下了飞机赶过去吃,正合适。”2024年12月27日,达州至北川短途运输航线开通,“尝鲜”的乘客马女士感叹“太安逸了”。当天,是川渝两地首批跨省市短途运输网络开通的日子,“网络”由三条航线组成:达州⇌北川、北川⇌梁平、梁平⇌达州。

“打飞的”游川渝,成为两地的消费新场景。重庆、四川,不再只有高铁、高速公路连接,还有更快捷舒适的低空飞行可供选择。与此同时,川渝两地低空飞行体验项目精彩纷呈,“低空+文旅”消费场景创新方兴未艾。

记者注意到,在巴蜀文化旅游走廊上,不少核心景点都在200公里的低空航程内。川渝之间的时空距离,随着低空航线的快速发展,正变得越来越近。



旅客登机准备从梁平飞往达州。李茂佳 摄

“首批川渝低空载人短途运输航线,不仅连接了重庆梁平、四川达州和北川,还为未来更多航线的开通奠定了坚实基础。”达州市交通运输局航务管理科科长柏守全相信,这些低空航线开通后,必将成为川渝地区低空经济的新动脉。

从小众体验到大众消费

“达州飞梁平,不到100元,是真的吗?”自川渝两地首批跨省市短途运输网络开通以来,达州市交通运输局航务管理科接到不少电话,多数都是咨询跨省打“飞的”的购票方式、单程票价。低空飞行的票价一直是焦点。不少人担忧消费不起,甚至有人认为那是一种“奢望”。

“打飞的”,到底是不是“小众消费”,机票价格真的让人望而却步吗?事实并非如此。

记者从运营首批川渝低空载人短途运输航线的华夏飞滴科技有限公司获悉,低空飞行目前已达到“大众消费”水平,再也不是“小众消费”了。譬如,达州⇌梁平,单程全价400元,开航特惠仅需99元;达州⇌北川,单程全价800元,开航特惠仅需199元;北川⇌梁平,单程全价800元,开航特惠仅需249元。

与此同时,随着低空航线数量的增加,川渝两地的乘客,选择面也越来越广。

2024年,重庆在全国率先开通黔江⇌万州、黔江⇌梁平、黔江⇌永川、梁平⇌武隆、永川⇌武隆等5条市内通用航空短途运输航线,刷新了国内行业纪录。在四川,也开通了成都崇州至青城山、乐山、金堂、洛带、自贡以及成都淮州机场至阆中古城等多条航线。

未来,还有更多可能。全国“十四五”通航专项规划明确,支持地方政府发展低空旅游、支持航空运动创新、鼓励自用飞行,推动通航和旅游融合发展,满足多样化通航消费需求。

“备忘录”与“航路图”

2024年3月13日,重庆与四川签署全国首个跨省(市)低空合作备忘录,同步开辟西南地区首条低空目视线路并首飞,即重庆两江—四川金堂、重庆龙兴—四川洛带低空通航线路等。一年来,包含成都、重庆“双核”在内,川渝多座城市都在加快布局,竞逐“万亿级”的低空经济新赛场。截至目前,重庆万州、黔江、梁平、武隆、永川,四川达州、广安、自贡、绵阳、北川、乐山等近20座城市,都已加入川渝两地的“航路图”。

“川渝协作开辟跨省低空航线,就像是在低空修‘高速公路’,或者说是修‘天路’,飞行器只要在‘路’内飞行,就能简化审批手续,在保证安全的前提下

‘想飞就飞’。”重庆市相关负责人介绍,为低空飞行开“天路”,是低空经济发展的重要保障。

着眼未来,川渝之间还需要更多这样的“天路”。

低空经济走廊上的双向奔赴

2024年11月,四川省自贡市文广旅局与重庆市梁平区、武隆区文化和旅游发展委员会签订合作协议,明确今后将发挥各自优势,互推文旅资源、互送客源。2024年12月31日,自贡⇌梁平跨省短途航线首航成功,纸上条款变成实践案例。2024年12月25日,四川广安与重庆共同打造低空经济圈、目视航路图的战略构想,也结出第一个果实:重庆⇌广安载人红色旅游跨省低空航线正式启用。

蓝图变实景的背后,是四川、重庆共同打造“成渝双城低空经济走廊”的“双向奔赴”。

为了共同的目标,四川支持有人机和无人机、军用和民用、国企和民企“一起上”,在医疗救护、物流运输、旅游观光、城市安防等领域,不断拓展低空经济应用场景。重庆也在加快开辟低空经济新赛道。截至目前,重庆以两江新区为核心,已基本打造出通用航空“整机+核心部件+配套制造+运营+服务+金融”的产业链条。

进入2025年,重庆正与四川一起,携手建立并完善军民航空主管部门指导、地方政府主导的跨省(市)低空空域协同管理工作机制,破解跨省(市)空域资源使用难的“痛点”,更加科学地配置低空空域资源,为更多飞行器能“飞起来”提供条件。

未来,川渝两地还将加大合作力度,推动资源共享、优势互补,积极探索在基础设施建设、场景打造、产业发展等方面的合作新模式。

华西都市报-封面新闻记者 曾业 李茂佳

30岁成渝高速加入“四改八” “西南第一路”开始扩容升级

在成渝地区双城经济圈建设迎来五周年之际,成渝间交通建设也传来喜讯:2024年12月,成渝高速扩容项目资阳段全面开工,这意味着“西南第一路”正式开始扩容升级。

双向八车道畅跑、时速提高到100到120公里,扩容升级后,即将30岁的成渝高速将焕发新的活力。据悉,成渝高速扩容项目预计2028年6月通车,届时,成渝地区双城经济圈将新增一条“双向八车道高速公路大通道”,“成渝双核”交通通行能力将再次得到提升。

超负荷

开通30年,成渝高速已不堪重负

1995年,全长338公里的成渝高速建成通车,成为四川首条高速公路,被誉为“西南第一路”。受限于历史原因,成渝高速采用的技术标准偏低,双向四车道、限速60到80公里,部分路段只有现行二级公路的标准,难以满足区域经济发展对安全、快捷交通的需求。特别是翻越龙泉山路段,由于坡陡、弯多,交通事故频发,高峰期和节假日拥堵严重。

数据显示,成渝高速交通量近20年



成渝高速扩容项目施工现场。蜀道集团川高公司供图

年均增长率达到6.7%,目前日均车流量达2.9万辆次,略低于成安渝高速,远高于成遂渝高速。特别是成都二绕至简阳段,日均车流量已接近5万辆次,处于超负荷运营状态。作为成渝南线的主要运输路线,也是目前连接成渝“双核”的4条高速公路中,唯一串联资阳、内江两个重要经济节点的通道,成渝高速提质改造迫在眉睫。2020年7月,四川省委十一届七次会议作出决定,明确提出推动成渝高速公路扩容;成渝高速扩容改造也被纳入《四川省高速公路网规划(2019-2035年)》。

大手术 截弯取直,60%为新建路线

四川省公路设计院成渝高速扩容项目勘察设计负责人蒋周耘介绍,该项目起于成都龙泉驿区,经成都简阳市、东部新区,资阳雁江区,内江隆昌市、东兴区、资中县,重庆荣昌区、大足区、永川区、璧山区、高新区。其中,四川段约190公里、重庆段约100公里,全长约290公里,采用双向八车道,设计时速100到120公里。从338公里到290公里,成渝高速扩容项目比老成渝高速短

了不少,因为全线60%为新建路线,新线截弯取直,也就更短了。

为什么不原路扩建呢?蒋周耘解释,前后技术标准差异太大,比起重新建设更为困难。此外,原来桥梁、涵洞的性能、承载力较差,已经无法满足改扩建的要求。另一方面,新建路线也是为了让高速公路覆盖沿线更多区域。例如,资阳段47公里全部为新工程,新线走沱江以北,解决了资阳市9个乡镇不通高速的问题。

看未来

2028年通车,提升“双核”通行能力

记者从蜀道集团川高公司获悉,截至目前,成渝高速扩容项目资阳段用地提交率达99.7%,段内5个标段已全部开工,开工工点达28个,现场近700名参建人员全力推进建设。后续,内江段、成都段也将在取得用地批复和开工要件完备后分段全面开工。项目预计2028年6月建成通车,建成后将成为成渝地区双城经济圈又一条“八车道高速公路大通道”,将有效提升“成渝双核”交通通行能力。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲