

年旅客吞吐量突破9000万人次

成都国际航空枢纽正叩响“亿级时代”大门



成都双流国际机场。图据四川省机场集团

2025年12月31日,随着国航CA4182航班在成都双流国际机场平稳降落,宣告成都国际航空枢纽年旅客吞吐量正式突破9000万人次。

从7000万、8000万到9000万,成都连续三年实现旅客吞吐量“千万级”跨越,不仅彰显了中国航空枢纽的发展速度,更展现出成都作为国家重要航空枢纽的活力与潜力。

迈向“亿级时代”,成都已近在咫尺。下一步应如何发力?庞大客流又将如何转化为区域发展的持续动能?2025年12月31日,华西都市报、封面新闻记者采访了专家及四川省机场集团相关负责人。

连续三年千万级跨越
双机场驱动的“成都速度”

旅客吞吐量是衡量一个机场能级的主要指标,也是服务地方经济社会发展能力的重要体现。

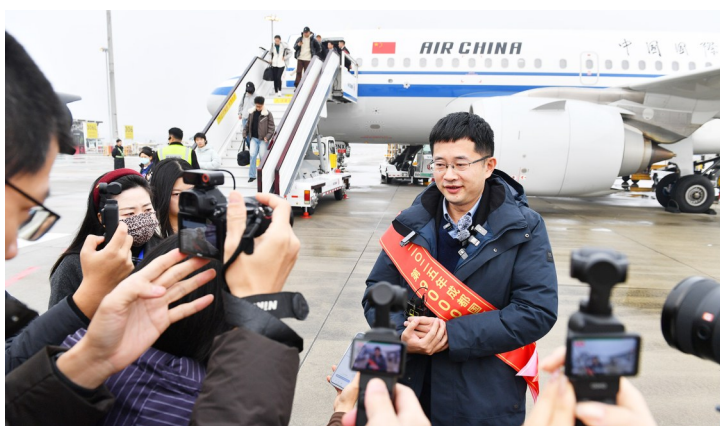
“年旅客吞吐量超9000万人次,标志着成都进入到全球航空枢纽的第一梯队,具有里程碑意义。”中国民航大学教授、临空经济研究中心主任曹允春认为,这不仅是数字的跃升,更是城市能级的跨越,将推动成都全球竞争力实现整体跃升。

这一成绩也印证了成都“两场一体”协同运营的高效与韧性。2021年6月,随着天府国际机场正式投运,成都成为继北京、上海之后,中国内地第三个拥有双国际枢纽机场的城市,开启“一市两场”协同运营新时代。

此后,成都航空枢纽发展持续提速:2023年客流突破7000万人次,2024年跃上8000万人次台阶,2025年成功跨越9000万人次大关,稳居全国城市第三位,成为驱动四川经济增长的“强引擎”。

近年来,四川精准对接国家“一带一路”建设、成渝地区双城经济圈建设等国家重大战略,成都加快建设国际门户枢纽城市,营商环境不断优化,政策支持力度不断增强,为成都航空枢纽提供了“大显身手”的广阔舞台。

截至2025年底,成都已开通国际及地区客货运航线102条,形成“畅通丝路、直达欧美、覆盖五洲”的航线布局,枢纽辐射能力持续增强。便捷的航线网络拉近了成都与世界的距离,不仅让人员往来更加高效,也让挪威三文鱼、



成都航空枢纽2025年第9000万名旅客接受采访。图据四川省机场集团

智利车厘子等全球各地的生鲜美味,以“航空速度”快速出现在成都市民的餐桌上。

从客流到经济
枢纽背后的发展动能

“航空枢纽的客流量快速增长,实质是四川从内陆腹地转变为开放前沿的生动写照。”四川省委省政府决策咨询委员会委员、四川(西部)研究院财金商贸(投资与可持续发展)研究中心主任王小琪认为,它带来的不仅是客流,更是高端要素的聚集与产业结构的重塑。

曹允春进一步分析,持续扩大的航空流量,将显著促进四川开放型经济与临空经济发展。“更多客流、物流、信息流、技术流向成都聚集,推动高端经济要素落地,带动产业外向型发展。”

他建议,四川应把握机遇,出台针对性政策,将临空经济这一“新质生产力代表”打造为经济增长新引擎,推动临空产业与本地优势产业深度融合,真正带动区域经济提质升级。

此外,巨量客流也为文旅融合与消费升级注入动力。曹允春指出,打造“航空+文旅”特色IP,有助于将过境流量转化为消费留量。王小琪同样强调,成都应依托成都“航空第三城”地位,进一步做优做强航空产业,构建“空铁公水”立体交通体系,推动“人流、物流、商流”互动,旅游、文体、科技、商务、投资、贸易等深度融合,实现区域经济强劲可持续发展。

四川省机场集团相关负责人介绍,随着成都航空枢纽“两场一体”高质量发展,将大力助推成渝地区双城经济圈高水平建设,更好服务四川构筑向西开放战略高

地和参与国际竞争新基地。

冲刺亿级旅客吞吐量
成都如何迈向下一程?

站在9000万人次的新起点,成都距离“亿级航空枢纽”仅一步之遥。下一步应如何发力?

四川省社会科学院研究员盛毅指出,冲刺亿级目标,不仅要追求客流增长,更需提升配套支撑能力,包括拓展国际航线、强化交通接驳、完善临空与文旅服务功能等。

曹允春认为,应加强航空枢纽与周边临空产业协同发展,形成相互支撑、彼此促进的良性循环。

四川省机场集团相关负责人称,下一步,将持续提能基础设施,加快推进天府机场二期工程建设,持续拓展枢纽发展空间;坚持“客货并举”,加强与航司、货代、物流企业战略合作,积极引导航司复航、新开重要国际航线,织密织优国内骨干网、基础网,持续优化航班波结构,进一步巩固成都“航空第三城”地位。

同时,优化“两场一体”运营,持续深化对干支机场的一体化管理,“一盘棋”统筹规划干支机场航线网络布局,以成都航空枢纽牵引带动支线机场一体发展,发挥联动效应,做大规模总量,助力成渝地区双城经济圈建设和四川“五区共兴”发展。

可以预见,从9000万到1亿,不仅是数字的跨越,更是城市功能、经济形态与开放格局的全方位升级。成都正以蓝天为通道,以双机场为引擎,朝着世界级航空枢纽稳步迈进,也为四川乃至西部地区的高质量发展,开启一片更加广阔的天空。

华西都市报·封面新闻记者 杨金祝 实习生 龚善美



1月1日零时,乐西高速马边至昭觉段全线,宜攀高速宁南至攀枝花段全线、金阳至宁南段部分路段,以及西昭高速昭觉至洒拉地坡段建成通车。曾经的天堑变通途,至此,凉山州新增161公里高速公路,全州高速公路通车里程达到633公里,通车里程上升至四川省第5位。

乐西、宜攀、西昭高速
部分路段通车

凉山州新增161公里高速公路

成都至昭觉4小时抵达
三县结束不通高速历史

1月1日零时,乐西高速(乐山—西昌)马边至美姑段建成通车,随着该路段向社会车辆开放,全长152公里的乐西高速马边至昭觉段全线通车,位于大凉山腹地的雷波、美姑、昭觉三县不通高速公路成为历史。

作为连接成都平原经济区与攀西地区的第二条交通大动脉,也是首条深入大小凉山腹地的高速公路,乐西高速让昭觉至成都的通行时间,从之前的9小时缩短至4小时,马边至美姑的车程,也从3小时缩短至1小时。

乐西高速马边至昭觉段路线起于乐山市马边县民建镇,顺接仁沐新高速公路马边支线,经凉山州雷波县、美姑县,止于昭觉县南侧,与西昌至昭通高速公路相连。项目采用双向4车道高速公路标准建设,设计时速80公里,桥隧比达82%,全线设置建设、苏坝、大风顶、谷堆、美姑、九口、庆恒、竹核、昭觉9处互通式立交,以及大风顶、美姑、昭觉3处服务区,构建起内畅外联的交通网络。

宜攀高速多路段同步通车
宁南至攀枝花两小时直达

除了乐西高速,G4216线宜攀高速(宜宾—攀枝花)的多个关键路段,也在2026新年到来之际通车。

其中,宁南至攀枝花段新街互通至会东北互通28公里建成通车,宁南至攀枝花段全线通车。同时,金阳至宁南段芦稿枢纽互通至春江枢纽互通16公里、中坝

隧道进口至梨赤田隧道出口41公里也建成通车(部分路段分时段通行)。

此次通车路段均为宜攀高速核心“咽喉工程”。道路采用双向四车道高速公路标准,设计时速80公里。其中,宁南至攀枝花段全长166.167公里,途经宁南、会东、会理、盐边四县市,止于攀枝花市仁和区;金阳至宁南段全长105公里,起于金阳县芦稿镇,止于宁南县城南侧黑泥沟。

通车后,宁南至攀枝花全程高速直达,行车时间从原来的5小时缩短至2小时。

西昭高速部分路段通车
2030年将实现“县县通高速”

同一天,西昭高速(西昌—昭通)昭觉枢纽互通至洒拉地坡互通段主体工程完工并通车。该工程段较计划工期提前9个月完成,为2026年剩余路段全线建成通车奠定了坚实的基础。

西昭高速昭觉枢纽互通至洒拉地坡互通段全长28.12公里,其中昭觉枢纽互通与乐西高速马昭段连接,洒拉地坡互通与G245国道连接。

目前,凉山州全域进入高速公路建设高峰期,境内有宜攀、乐西、西昭、西香、西宁、会禄、金西、攀盐、昭普等9个高速公路项目在建。2026年,凉山州计划建成宜攀高速新金段、对坪至麻地坪段、西昭高速全线。到2030年,凉山高速公路通车里程将超过1600公里,稳居全省第2位,届时,“县县通高速公路”目标将基本实现。

华西都市报·封面新闻记者 徐湘东



乐西高速昭觉互通式立交。李小平 摄