

成渝地区双城经济圈建设背景下成渝机场群布局优化研究

何宇
重庆交通大学
DOI:10.12238/ej.v8i1.2211

[摘 要] 成渝地区双城经济圈的建设是国家级战略,旨在推动新发展格局的形成。其中,打造世界级机场群是该战略的关键一环。当前,成渝机场群面临诸多挑战,如保障能力不足、同质化竞争、资源分配不均和协同发展机制不完善等。针对这些问题,本文将采用博弈论、城市断裂点理论及空间统计学,明确机场群的服务范围,并为各机场进行合理定位。通过这些措施,旨在优化机场群的布局,提升其整体竞争力,进而为成渝地区双城经济圈的高质量发展提供支撑,使其成为全国经济增长的新引擎。

[关键词] 成渝机场群; 机场布局; 城市断裂点; 优化建议

中图分类号: F560.81 文献标识码: A

Research on the layout optimization of Chengyu Airport Group under the background of
Shuangcheng Economic Circle construction
Yu He
Chongqing Jiaotong University

[Abstract] The construction of chengzhou–Chongqing twin cities economic circle is a national strategy and aims to promote the formation of a new development pattern. Among them, building a world–class airport cluster is a key link of this strategy. At present, Chengdu–Chongqing Airport Group is facing many challenges, such as insufficient guarantee capacity, homogeneous competition, uneven resource distribution and imperfect coordinated development mechanism. In view of these problems, game theory will be adopted, urban fault point theory and spatial statistics to clarify the service scope of the airport group and make reasonable positioning for each airport. Through these measures, the aim is to optimize the layout of the airport group, enhance its overall competitiveness, and then provide support for the high–quality development of the Chengdu–Chongqing Shuangcheng economic circle, and make it a new engine of national economic growth.

[Key words] Chengdu–Chongqing airport group; airport layout; urban fault point; optimization suggestions

引言

航空业是连接国内外市场、促进生产与消费的关键行业。在新发展理念的指导下,我们应规划一个与消费升级、经济增长、区域协调、开放型经济和资源优化配置相适应的服务系统。这不仅有助于航空业在经济萧条期的恢复和增长,而且对于适应新的发展模式、支持国家战略、满足人民需求至关重要。机场作为航空运输的重要组成部分,是地区与外界交流的门户和枢纽,对区域经济合作和竞争起着关键作用,是推动城市经济增长的关键力量。大型机场在全球航空网络中占据核心地位,是城市参与全球竞争和战略资产。虽然成渝地区机场群已初步建立了现代化的机场体系,但仍面临空间分布不均、结构不合理、运营效率低下等问题,需要进一步优化航空服务与区域经济发展的布局。

1 机场群现状

1.1 机场布局

表1 成渝机场群基本情况

机场	省市	功能定位	飞行区等级	机场类型	口岸机场
重庆江北	重庆	国际航空枢纽	4F	民用	是
万洲五桥		支线机场	4C		是
黔江武陵山					
重庆巫山					
重庆仙女山					
成都双流	四川	国际航空枢纽	4F	民用	是
成都天府		干线机场	4D		是
绵阳南郊					
宜宾五粮液		支线机场	4C	军民合用	
泸州云龙				民用	
达州河市					
南充南坪				军民合用	

成渝机场群现有双流、江北、天府、绵阳、宜宾、南充、达州、泸州、万州、黔江、巫山、武隆等12个运输机场,其中重庆江北机场、成都双流机场和成都天府机场为4F级机场。

1.2我国四大机场群机场密度对比

表2 我国四大机场群机场密度对比

机场群	面积(万平方公里)	机场数量(个)	机场空间密度(个/万平方公里)
全国	960	241	0.25
成渝机场群	22.11	12	0.54
粤港澳机场群	5.61	7	1.25
京津冀机场群	21.8	9	0.41
长三角机场群	21.17	16	0.76

1.3我国四大机场群基础设施及通航数量对比

表4 我国四大机场群基础设施及通航数量对比

机场群	航站楼面积 (万平方米)	机位数量(个)	国内通航城市 数量(个)	国际通航城市数量 (个)
成渝机场群	104.14	691	511	34
粤港澳机场群	266	763	430	170
京津冀机场群	282	855	539	79
长三角机场群	305	935	880	116

2 存在问题

2.1核心机场同质化竞争

重庆江北机场和成都双流机场作为成渝地区的核心机场,两地政府在机场发展定位以及规划上具有一定的重合性,呈现出“同质化”竞争,未能从本质上形成集群式的发展模式。例如,在航线方面,成都双流机场与重庆江北机场航线市场的重合度较高。两机场在国内的省会城市及一、二线城市已基本实现了全覆盖。对于国外航线,均形成了以东南亚及其周边国家的航线网络,远程洲际航线通达欧美澳主要城市的航线布局,航线网络同质化问题严重。且从航运吞吐量、航线覆盖面积以及客流量等数据显示出,重庆江北机场均处于弱势。两个核心机场从发展规划上未能实现优势互补、协同发展的协作模式,导致了对成渝地区其他中小型机场的区域带动性作用不明显,机场群缺乏良性协同运营格局。

2.2资源分配不完善

重庆江北机场与成都双流机场在成渝机场群形成“双核”引领模式。但从目前的发展状况来看,“双核”引领作用并不明显。成渝机场群在国内通航数量以及国际通航数量上远不及其他三大机场群,国际航空枢纽作用较弱,国际竞争力不足^[1]。同时,成渝机场群的层级发展不够完善,资源分配较为集中,协同发展倾向较弱。目前,航空业务仍有90%以上被两大核心机场包

揽,中小机场数量众多,但业务规模普遍较小,缺乏能够承担区域性航空枢纽的中小型机场。

2.3保障能力不足

成渝机场群作为支撑成渝地区双城经济圈发展的重要基础设施,旨在构建一个高效、协同的航空网络体系。然而,当前机场群的综合保障能力尚显不足,这在一定程度上限制了其在区域经济发展中的支撑作用。首先,成渝机场群的基础设施建设还有待加强。尽管已有9个机场投入运营,且规划到2025年将增加至14个,但与世界级机场群相比,成渝机场群的业务规模相对较小,特别是在航空货运方面。此外,机场群内的核心机场面临空域和基础设施的限制,增速低于全国平均水平,这表明需要进一步优化资源配置和提升基础设施建设水平。

其次,机场群内部缺乏有效的协调机制。成都双流和重庆江北两大机场在客货资源和航线网络方面存在激烈的竞争,而中小机场则面临发展滞后的问题。这种高度集聚化的发展模式导致了资源配置不均,中小机场的业务规模普遍较小,难以形成有效的区域性枢纽。此外,成渝机场群的空域资源配置和空管保障能力也需要进一步提升。随着机场群规模的扩大,空域资源的优化和空管系统的高效运行对于保障飞行安全和提升航班正点率至关重要。

3 发展建议

通过分析成渝地区双城经济圈的发展现状和规划布局,预测其未来市场发展需求,指出其在重庆正兴国际机场建立后,成渝地区双城经济圈四大国际机场的辐射范围和竞争关系,并对其四大国际机场进行市场定位,明确各国际机场在成渝地区双城经济圈航空市场中未来发展定位,为民航战略产业建设和西部航空市场提供重要支撑,提出以下建议:

3.1构建布局合理、分类联动的机场体系

构建布局合理、分类联动的成渝机场群体系,关键在于实现双核引领、多点支撑、体系完备、全域协同的发展目标。成都双流机场和重庆江北机场作为两大核心,需要强化其国际航空枢纽的功能,通过扩建和优化机场设施,增加国际航线和航班频次,提升中转能力和服务质量。同时,要推进成渝两地机场在国际航线、中转联程等方面开展合作,构建一体规划、协同运营、共同保障的新模式。分类联动则需要两大核心机场针对各自的区域优势以及市场规模,制定合适合理的发展规划,各自发挥优势,实现双核良性的竞合共生模式。这包括推进成都天府机场和重庆江北机场的扩建,以及规划建设重庆新机场,培育区域航空枢纽和货运枢纽功能^[2]。同时,以区域市场一体化和便利化为导向,推进成渝两地在国际航线、中转联程等方面开展务实合作,携手构建一体规划、协同运营、共同保障的新模式,合力提升机场群国际航线服务水平和竞争力。

3.2完善成渝地区四大国际机场大数据网络体系

完善成渝地区的大数据网络体系是实现成渝机场群辐射带动模式的关键。通过建立资源实时共享平台,将大数据信息应用于成渝地区四大国际机场的服务、运行以及安全防护等领域。通

过数据的动态实时共享^[3],加强机场间顺畅的沟通协调机制,提高空域利用效率,避免出现无序的竞争。同时,建设成渝机场群大数据平台,是提升机场运营智能化和旅客体验的关键一环。通过数据信息的积累方式,不仅可以加强机场之间的合作与交流,还能促进资源共享和功能互补,实现机场群内部的协同发展,形成优势互补、互利共赢发展格局。

3.3对成渝地区双城经济圈四大国际机场进行合理市场定位

根据城市断裂点模型可划分四大国际机场腹地范围,进而对机场服务的地理区域进行明确的界定,以及对机场的潜在客源和货源市场进行分析。例如,成都天府国际机场和重庆江北机场作为两个核心枢纽,将服务于成渝地区的主要城市和周边省份,同时吸引国际航线和中转客流。设立成渝机场群分类管理制度,明确四大机场的主体责任和分工。其次,要完善机场之间的利益分配机制,确保机场群协同发展。这包括建立公平合理的收益分配政策、航线资源共享机制、以及机场间协同决策和协调机制。可以通过航线联营、代码共享、中转服务合作等方式,实现机场之间的互利共赢。

4 结语

本文在成渝地区双城经济圈建设的背景下,深入探讨了成渝世界级机场群的布局优化问题。通过详细分析机场群的现状,包括机场布局、机场密度及基础设施和通航数量对比等方面,揭示了成渝机场群所面临的问题,如核心机场同质化竞争、资源

分配不完善以及保障能力不足等。这些问题不仅限制了机场群的发展,也影响了成渝地区双城经济圈的整体竞争力。

针对这些问题,本文提出了构建布局合理、分类联动的机场体系,完善大数据网络体系以及对四大国际机场进行合理市场定位等发展建议。这些建议旨在促进成渝机场群的协同发展,提升整体竞争力,为成渝地区双城经济圈的高质量发展提供有力支撑。

综上,成渝世界级机场群的布局优化是一项系统工程,需要政府、企业和社会各界的共同努力。只有通过深化合作、强化协同、创新发展,才能推动成渝机场群向更高水平、更高质量发展,成为全国经济增长的新引擎。未来,我们期待看到成渝机场群在优化布局、提升服务、增强竞争力等方面取得更加显著的成效,为成渝地区双城经济圈的发展注入新的活力。

[参考文献]

[1]罗凤娥,甘琦,舒傲霜,等.双城经济圈建设背景下的成渝机场群协同发展研究[J].科技和产业,2023,23(22):162-168.

[2]杨新渥,闫岩.我国区域性城市群与机场群的协调发展研究[J].综合运输,2023,45(11):17-20+59.

[3]唐莉娥.成渝地区双城经济圈建设背景下优化成渝世界级机场群发展策略研究[J].民航管理,2022,(06):42-46.

作者简介:

何宇(2004—),女,汉族,湖北省荆州市人,本科,研究方向:经济学专业。