

科技進步帶來時空壓縮，物流需求也向強時效升級，航空貨運在高端產業國際供應鏈體系中的戰略優勢越發凸顯。當下中國加快構建以國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進的新發展格局，機場成為其中的有力支撐。廣東着力推進「5+4」骨幹機場布局，並攜手港澳建設世界級機場群，資本、貨物、人力資源三個要素聚集於此，升級版物流展連線全球，壯大臨空經濟，集聚高端產業，助力形成全方位開放發展新格局。

大公报記者 方俊明

隨着空港經濟地位日益凸顯，機場在城市發展中的作用也不斷提高。在香港機場推進三跑道系統建設的同時，深圳機場亦全面推進三跑道等新一輪擴建工程。而惠州則將加快建設千萬級新幹線機場，力爭發揮「深圳第二機場」功能。位於粵東的揭陽潮汕機場航站區擴建工程在今年2月「疫」勢動工，地處粵西的湛江新機場則基本完成航站樓主體工程，擬2022年首季啟用。

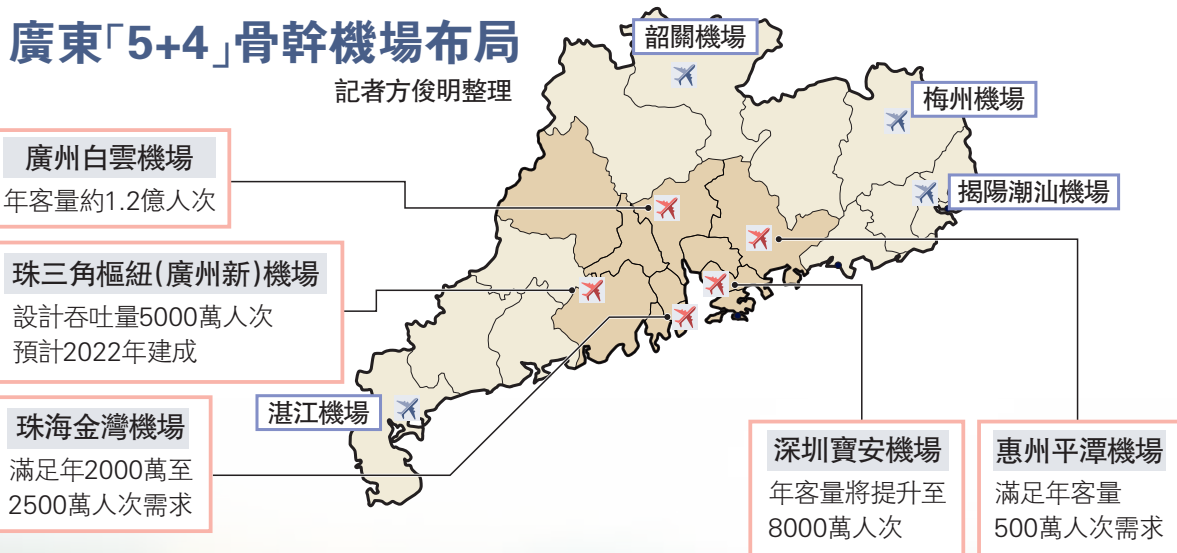
貨運新趨勢：高價值時效強

「以往貨運多依靠航運，特別是大宗貨物；但現在隨着科技創新，產業轉型加速，越來越多的貨物趨於體積小、高價值、時效強等特點，越來越依靠航空，此趨勢自今年疫情以來就更加凸顯。」中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥坦言，從內地發展趨勢來看，航空貨運較客運的增長潛力更大。因此，正在擴建中的灣區機場群如何平衡客貨運成為焦點，如新建的珠三角樞紐機場，貨運考慮是重點。

作為廣州新機場，選址佛山高明的珠三角樞紐機場計劃總投資350億元，設計年客流量為3000萬至5000萬人次，在廣東將僅次於廣、深機場，這意味着該機場將成為珠江西岸設計客流量最大機場。而白雲機場也再接再厲，三期擴建工程近日正式動工，新建第三航站樓及第四、五條跑道等工程；待其建成後，旅客年吞吐量將達1.2億，超越美國亞特蘭大機場（吞吐

廣東「5+4」骨幹機場布局

記者方俊明整理



▲設灣區聯合管制中心可推進灣區機場群協同管控。圖為航空交通管制實訓課 中新社

1 擴建機場群

各地加碼機場建設，北上廣三大航空樞紐擴建升級，爭取達到國際城市的客流保障水平

2 完善交通網

加快城際軌道、高快速路等基礎設施建設，完善旅客便捷出行、貨物高效運輸的立體化綜合交通體系，優化綜合服務功能，提升國際航空樞紐能級和全球影響力

物流業展翅 機場群連線全球

10萬噸貨運 GDP漲356億

「機場是『升級版』物流，大灣區形成更快速度的流通體系，將加強助力國內國際雙循環。」鄭天祥受訪說。在內地興起機場建設新熱潮的同時，臨空經濟持續「加熱」。目前內地的國家級臨空經濟示範區已達14個。

其中，廣州臨空經濟示範區僅今年已簽約和動工項目達45個、總投資超570億元。作為大灣區交通樞紐「空中窗口」，廣州白雲機場的國內旅客量在內地率先「疫」勢恢復正常水平，7、8月客運量連續位居全國首位，成為區域經濟發展的強大引擎。

路通，則財通。專家坦言，機場群的建設將加速大灣區乃至整個內地的人、資本、信息及產業流動，能大大提高交通運營的整體效率，從而拉動經濟發展。來自南京航空航天大學的一項相關研究表明，白雲機場每增加100萬人次客運量、10萬噸貨運量，可拉動廣東省GDP值分別增長120億、356億元。



各大城市加碼機場建設

廣州白雲機場
大公报記者方俊明攝

重慶 8月4日，重慶發布招標公告，第二機場預選場址地在璧山正興，規劃3-4條3200米-3800米的平行跑道，飛行區等級為最高的4F級

杭州 杭州蕭山國際機場三期將新建建築物面積達150萬平方米以上，總投資規模在270億元以上，主要工程計劃在2022年亞運會前建成投運

成都 當前，成都天府機場工地現場熱火朝天。一期建設3條跑道、71萬平方米建築及相應配套設施，預計2021年年中實現通航

蘇州 過去蘇州與無錫共建一個蘇南碩放機場，9月2日公開的交通部文件，明確「加快推進蘇州機場規劃建設」，期待許久的機場終於箭在弦上

▲上半年深圳機場國際和地區貨郵吞吐量逆勢增長14.5%
大公报記者 黃仰鵬攝



▲在海南海口，機務人員對國產飛機進行繞機檢查 新華社

科學謀劃布局航空總部、航空物流、飛機維修、航材製造、跨境電商、飛機租賃及配套生活服務等高端臨空產業



▲湛江新機場設計圖 受訪者供圖

美「公路+機場」帶動雙循環

後疫情時代，「雙循環」成為中國經濟領域高頻詞。放眼全球，「雙循環」最典型的參考案例就是美國經濟。美國最初騰飛依靠的同樣是「外循環」。美國早年也類似「世界工廠」，生產出的產品賣往世界。南北戰爭之前，南方種植莊園的棉花特別依賴歐洲市場。後來全球大打關稅戰，市場逼近上限，出現嚴重過剩，股市崩盤成為史上最驚悚1929大蕭條的導火索。於是美國意識到：想可持續發展，還需要一個龐大的國內市場，生產出的東西自己也能消化，這樣才能擺脫對國際市場的依賴。美國當時的大基建策略是「公路+機場」。除了消解產能壓力，更重要的是基建促進了統一市場的形成和生產要素的流通。隨着「內循環」逐漸轉起來，美國從單一倚賴「外循環」，轉向「雙循環」驅動。1971年，美國出現史上首次貨物貿易逆差，徹底滑入了進口大於出口的經濟通道。在今天中美關係形勢之下，龐大機場具有更加現實和緊迫的意義。一方面，在貿易衝突風波不斷的情況下，需盡快提高內需能力，增強內循環的能力。另一方面，想要加強科技的自力更生，就需要提高內部生產力的增速，超級機場的推進和落地，就是要加速中國內部人的流動、資本的流動、信息的流動、產業的流動。

綜合新浪新聞、智谷趨勢

記者 黃仰鵬

建灣區聯合管制中心 緩解「空中塞車」

在構建「雙循環」的新發展格局下，交通部日前批覆《交通運輸部關於深圳市開展高品質創新型國際航空樞紐建設等交通強國建設試點工作的意見》（下稱「意見」）指出，要推動大灣區空域管理體制機制改革，探索在深圳設立大灣區聯合管制中心，推進大灣區機場群層面信息共享和協同管控。有專家認為，這不僅肯定了深圳國際航空的中心地位，對機場貨運業也是一大利好。

中國（深圳）綜合開發研究院旅遊與地產研究中心主任宋丁指出，深圳是大灣區內的經濟龍頭，深圳機場位於大灣區腹地，位置絕佳。從大灣區的視角看，深圳作為大灣區航空樞紐和聯合管制中心名副其實。大灣區內所有機場都將在聯合管制中心協同管控下開展運營，有利於提升大灣區機場群整體競爭力。

「粵港澳大灣區機場群太密集了，以往受制於航權審批和管理問題，從機場出

口或內銷的貨運航班有時還得排隊。」在深從事物流業二十多年的王楚鵬表示，有了聯合管制中心參與協調和管理，如能進一步簡化貨運航權審批，放開高峰時段對貨運航班的時刻限制，支持貨運航班使用部分機場白天時刻的政策措施，將能大大提升貨運效率。