



4月9日，一架飞机从重庆江北国际机场起飞。新华社记者 黄伟 摄

□ 重庆日报记者 黄乔 程正龙 实习生 马厚雪

机场是对外开放的重要门户，是重庆打造内陆开放综合枢纽的重要平台。

4月9日，在重庆江北国际机场东北侧，一座宛如“凤凰展翅”的T3B航站楼惊艳登场。它的投用，不仅是重庆推进国际航空枢纽建设的标志性成果，更是助力重庆打造内陆开放综合枢纽的关键一环。

链接全球的门户型交通枢纽、陆海并济的综合物流枢纽、高端资源要素配置枢纽、开放多元的国际交往枢纽……去年底，随着第四跑道的启用，重庆江北国际机场已成为中西部首个拥有4条跑道的机场；如今，T3B航站楼的加入，将进一步完善机场布局，推动重庆加速迈向国际“枢纽城”。

“凤凰展翅” 硬核基建夯实航空枢纽

4月的重庆，生机盎然，城市发展的步伐愈发强劲。

走进T3B航站楼，宽敞明亮的大厅让人豁然开朗。“基础设施建设始终是国际航空枢纽发展的根基。”重庆机场集团有限公司党委书记、董事长黄伟介绍，作为全球建筑面积最大的单体卫星厅，T3B航站楼总建筑面积约36万平方米，由主楼和4条指廊组成，设置了值机、安检、登机等设施，以及商业、餐饮、休息等功能区。投用后，江北国际机场正式形成“3座航站楼+4条跑道+1座卫星厅”运行格局，满足年旅客吞吐量8000万人次、飞机起降58万架次、货邮吞吐量120万吨的需求。

“这一数据背后，是重庆建设国际航空枢纽的关键一跃。”黄伟表示，T3B航站楼将增强重庆国际航空枢纽区位门户复合型功能，全力助推重庆打造新时代西部大开发重要战略支点和内陆开放综合枢纽。

按照相关规划，到2035年，重庆将成为引领内陆开放的国际航空枢纽。在硬核基建的加持之下，江北国际机场从满足“走得了”到“走得好”，再到“让旅客体验更美好”，服务水平也在不断提升。

值得一提的是，2024年8月，民航局联合国家发展改革委发布《关于推进国际航空枢纽建

设的指导意见》，提出要加快推进“3+7+N”国际航空枢纽功能体系建设，重庆位列其中，被赋予打造区位门户复合型国际航空枢纽的新定位。

重庆邮电大学经济管理学院院长何建洪表示，新航站楼的启用，让重庆江北国际机场能够更好地承接国内外航线资源，提升机场在国内国际航空市场的竞争力，为重庆打造引领内陆开放的国际航空枢纽奠定坚实基础。

加密航线 “空中丝绸之路”越飞越广

北京时间4月8日6:25，一架目的地为俄罗斯莫斯科的客机从江北国际机场顺利升空。这标志着重庆恢复往返莫斯科的直飞客运航线。

事实上，在T3B航站楼投用前后，重庆新开和恢复多条国际航线，进一步方便旅客出行。3月30日起，海南航空开通重庆⇌大阪直飞航线。4月10日，海南航空开通重庆—曼谷直飞航线，成为该航司在重庆出港的第七条国际航线。

国际航空枢纽建设的加速势能，除了加快机场基础设施扩容升级，更需要构建高效联动的全球航线网络。T3B航站楼投用后，新增近机位71个，高峰小时容量调增至60架次/小时，可为航线加密和拓展提供硬件支撑。

“近年来，我们努力打通‘空中丝绸之路’。”黄伟说，截至目前，重庆江北国际机场在飞的国际(地区)航线达到43条，每周200多个航班。

事实上，“空中丝绸之路”与重庆有着特殊的缘分。重庆处在“一带一路”和长江经济带的联结点上，在推进共建“一带一路”中要发挥带动作用。受访专家表示，重庆国际航空枢纽应当打造成为“空中丝绸之路”的重要战略节点，提升服务国家和区域战略的承载能力。

一方面，要增强全球航线网络链接能力。重庆要打造内陆开放综合枢纽，就要增强向外的全球航线网络链接能力，促进产业链、供应链国际化发展和全球价值链整合。另一方面，要增强综合物流系统集聚能力。重庆不仅要链接全球、辐射海外，还要联结西部、带动内陆，进一步增强航空对内陆的集聚能力和对外的门户功能，强化空中中转和地空中转，提升现代化多式联运服务能力。

可以预见，随着T3B航站楼的投用，越来越多的航空公司将加大在渝运力投入，积极拓展

全球航线布局，进一步提升重庆与世界主要城市的连接度，助力重庆从“终点站”转变为“枢纽站”。

流量聚变 临空经济激活城市动能

机场与城市共生共荣、互相成就。一架架飞机起落间蕴藏着撬动区域经济、引发城市嬗变的巨大势能。

“国际航空枢纽的发展对城市经济的带动作用不言而喻。”何建洪向记者展示了一组关键数据：航空运输每增加100万人次旅客吞吐量，可带动地方GDP增长18.1亿元。

他认为，T3B航站楼的投用，将为重庆经济注入强劲动力——年旅客吞吐量提升至8000万人次，大量的人流、物流、资金流、信息流将在重庆汇聚、流通，为重庆的消费、商务、贸易等领域带来显著的拉动效应。比如，临空经济区的发展将迎来新的机遇，形成完整的临空产业生态链，推动重庆产业结构优化升级。

黄伟介绍，江北机场临空经济区规划148平方公里，是建设经贸枢纽、发展现代产业的广阔天地。

大临空经济示范区内，正大力发展电子信息、生物医药、汽车电子、智能装备等“33618”现代制造业集群体系，形成高端产业资源集聚。机场临空核心区，引入了现代物流、保税加工、总部经济、国际商务等现代服务企业，促进要素资源高效配置。江北机场C4片区临空物流产业区、F片区临空国际服务区，以及航站楼前中心商务区等区域，已引入上百家企业，是离世界最近的“黄金宝地”。

重庆作为共建“一带一路”的重要节点城市，航空枢纽是其对外开放的重要窗口。T3B航站楼投用后，随着国际航线进一步拓展和加密，将吸引更多国内外企业关注重庆、投资重庆，推动重庆更深层次地融入全球经济体系，提升重庆在国际经济合作中的地位。

旅游业则是另一大受益领域。重庆出入境边防检查总站提供数据显示，今年1至3月，重庆江北国际机场口岸通关流量达到52万余人次，出入境航班超过4000架次，同比分别增长约48%和25%。何建洪说，根据预测，未来几年航空运力提升将进一步带动旅



4月9日，重庆江北国际机场，乘机的旅客进入T3B航站楼。重庆日报记者 龙帆 摄

游消费。

逐梦蓝天 助力打造内陆开放综合枢纽

2024年4月，习近平总书记在重庆考察调研，赋予重庆奋力打造新时代西部大开发重要战略支点、内陆开放综合枢纽“两大定位”。航空在重庆履行战略使命的过程中非常重要。

黄伟介绍，江北国际机场将实现以T3航站楼为中心的“近起远落”整体格局，大幅减小落地间隔和起飞间隔，进一步提高航班正常性、提升放飞效率，增加旅客体验感。

这是重庆建设国际航空门户枢纽的关键一步。“真正的挑战在于如何将硬件优势转化为服务软实力。”业内专家建议，重庆需在航线网络优化、中转服务创新等方面持续发力。

据介绍，在服务提升方面，重庆江北国际机场将以旅客需求为导向，不断优化服务流程。加强智能化服务设施的投入，如自助值机、自助行李托运设备的普及；提升候机区域的商业服务品质，丰富商业业态；加强员工培训，为旅客提供更

加贴心、周到的服务。

同时，为实现航空与其他交通方式的高效衔接，重庆江北国际机场将进一步优化与周边交通的连接。加强与城市轨道交通、城市公交、长途客运等交通方式的协同运营，实现旅客在不同交通方式之间的无缝换乘。

而在更宏大的视野下，这座新航站楼还承载着成渝世界级机场群的协同使命。

根据发展目标，到2035年，将全面建成成渝世界级机场群，有力促进成渝地区构建高水平开放型经济体系和打造高品质生活服务圈，为成渝地区建成具有国际影响力的活跃增长极和强劲动力源发挥战略支撑作用。

据中国民航局分析预计，到2035年，成渝地区市场需求旅客吞吐量将达3亿人次和起降210万架次，成为继京津冀、长三角、粤港澳之后的第四大机场群。

奋力打造内陆开放综合枢纽的重庆，正以更加开放的胸襟主动融入国家发展大局，正以更加自信的步伐迈向世界。

起飞吧，奋进新征程的新航站楼！腾飞吧，开放的现代化新重庆！

重庆国际航空枢纽如何建

□ 重庆日报记者 黄乔 周尤 朱婷
实习生 马厚雪

4月9日，一场聚焦重庆国际航空枢纽建设的盛会——重庆国际航空枢纽建设发展大会在悦来国际会展中心拉开帷幕。

此次大会以“建设世界级航空枢纽，服务新时代内陆开放”为主题，广聚各方智慧，来自国家部委及直属单位，市委、市政府及相关部门，民航相关协会，国内外相关枢纽机场，航空公司，研究机构等的相关领导和负责人齐聚一堂，为这座城市的航空腾飞建言献策。

重庆打造国际航空枢纽有何优势

“近年来，重庆持续完善民用运输机场体系、加快建设民航基础设施、不断优化调整空域时刻资源，国际航空门户枢纽建设蹄疾步稳。”重庆市交通运输委员会党委书记、主任何庆说，在民用机场体系方面，重庆已形成“1+4+3”多层次布局。其中，江北国际机场作为核心，是全国第三个、中西部首个拥有四条同时运行跑道的机场。随着T3B航站楼投用，江北机场形成“3座航站楼+1座卫星厅+4条跑道”运行格局，保障能力提升至年旅客吞吐量8000万人次，与万州、黔江、巫山、仙女山支线机场，以及永川大安、两江龙兴、梁平通用机场，共同构建起功能完备的

航空网络。与此同时，重庆新机场选址获批，“双枢纽”格局加速构建。

何庆介绍，除江北国际机场，黔江机场、万州机场建成启用T2航站楼，支线机场保障能力大幅提升。空管保障能力也在加快提升，江北国际机场60架次高峰小时容量获批，重庆地区“6横3纵”空域结构改革方案获批，空域资源条件不断优化，为机场运输保障能力提升、航班时刻结构优化、航线网络拓展奠定了基础。

从航空运输量来看，2024年全市“一大四支”运输机场完成旅客吞吐量4991.7万人次。其中，江北国际机场完成旅客、货邮吞吐量4867.7万人次、47万吨，分别同比增长9%、21%，排名全国第七位和第九位，旅客吞吐量创历史新高，国际通达性不断增强。

重庆江北国际机场有限公司总经理侯伟认为，重庆建设国际航空枢纽有区位、政策、产业、能级四大优势。

他认为，重庆是新时代西部大开发重要战略支点，处在“一带一路”和长江经济带的联结点上，是国家向西向南对外开放枢纽。同时，重庆向东衔接长三角，向西直抵中东欧，向南辐射东南亚，向北联动东北亚，在国际航空运输网络中具有独特的战略地位。

政策上，《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》以及民航局与重庆市政府的战略合作协议，为建设国际航空枢纽提供了坚实保障。

产业上，重庆作为国家重要的现代制造业基地，正着力构建“33618”现代制造业集群体系，笔电、手机、汽车配件等高端工业品运输航空指向性强。

能级上，随着T3B航站楼投用，江北机场年旅客吞吐量保障能力提升至8000万人次、年货邮吞吐量保障能力提升至120万吨，保障资源在全国处于领先行列，航线网络初步覆盖全球。

成渝世界级机场群如何建

我国有四大世界级机场群——京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝双城。

目前，成渝双城国际航空网络已经触达欧洲、北美洲、大洋洲、非洲及亚洲广大区域，连通32个国家，涉及46个国外航点。成渝双城机场群还肩负着支撑西部地区对外开放和经济发展的重任，国际航空网络建设亟需加速。

中国民用航空局发展计划司司长张清建议，国际航空枢纽建设要对标航空枢纽国际领先水平，除了切实加强基础设施规划建设的系统谋划，还要与重庆市域和成渝地区其他机场加强联系，切实体现和发挥成渝世界级机场群的特点和优势，更好发挥辐射带动作用。

何庆表示，将全力建设成渝世界级机场群，着力打造引领内陆开放的国际航空枢纽。

为此，重庆将以向西、向南为重点，把重庆国际航空枢纽打造成辐射区域、连接国内航空

运输网络与相关国际航空运输通道的重要链接节点；提升空域资源保障能力，按照国家批复的成渝地区空域结构调整方案，推动重庆地区动态管控航路航线方案加快实施，进一步优化重庆地区空域资源供给，满足远期“双枢纽”机场运行需求；高起点规划重庆新机场综合交通体系。

民航西南地区管理局空中交通管制处处长杨钦建议，成渝地区空域资源紧张，要提升民航运输效率和安全性，增强民航运输容量，应搭建信息共享平台，定期召开协调会议，建立应急协调机制。

如何聚力建设国际航空枢纽

张清表示，重庆机场要从多方面发力。运行机制上，加快完善跑滑系统，强化停机坪资源管理，精细规划航站区业务，优化国际国内中转，简化流程、缩短旅客步行距离，提升航空服务保障；空域利用方面，优化空域结构，深入研究4条跑道运行，强化国际航路网络搭建，充分挖掘机场放量与航班时刻资源（高峰小时容量60架次/小时）；交通协同领域，完善江北机场陆侧综合交通集疏运体系，促进民航与综合交通联动，提升整体运行效率。

作为机场运营主力，侯伟透露了下一步关键动作。一是夯实枢纽发展基础，空中资源方面，争取民航局支持，尽快释放江北机场新增

航班时刻资源；地面资源方面，用好新建T3B航站楼，提升运营服务水平。二是提升枢纽通道能级，以“欧洲、东南亚”为重点方向，构建通达全球、优势凸显、外联内畅的航线网络。三是强化多式联运体系，重点加强与高铁、轨道交通、公路的衔接，提升机场综合交通枢纽体系功能。

“重庆加快建设国际航空枢纽，市交通运输委作为全市交通运输行业发展统筹管理部门，将全力推进。”何庆说，重庆将强化5项枢纽功能：服务航空枢纽运营人，形成以枢纽运营人为主导、其他航司协同参与的发展格局；完善航线网络，实现欧洲主要经济体客货运航线高频通达，RCEP成员国首都和重要经济城市客运航线全面覆盖；加强航空物流体系建设，不断拓展货源市场，推动建成“通道+枢纽+网络”的现代化物流运行体系；提升旅客中转效率，优化中转客货航线网络，推动“干支通、全网联”；优化提升时刻航权资源，积极争取航权支持，推动江北国际机场60架次的增量时刻尽快投入使用，优化提升时刻资源供给。

此外，重庆还将构建江北国际机场综合交通体系，高标准完善江北国际机场综合交通体系，重点构建集城际铁路、城市轨道交通、长途客运、出租车、旅游巴士等于一体的综合交通枢纽，发挥“米”字型高铁网络优势，推进空铁联运，推动机场与枢纽站场高效互联、与城市中心组团快速连接、与各种交通方式高效换乘。