

5月25日至26日,以“构筑互联网时代的城市群和机场群:全球航空业发展的新联通”为主题的2017年中国民航发展论坛在京举办。交通运输部部长李小鹏作论坛致辞,交通运输部副部长、中国民航局局长冯正霖作主旨演讲。来自国际民航组织、俄罗斯、美国、欧盟等国家(国际组织),国家发展改革委、国务院发展研究中心、国家空管委、国家铁路局以及国内主要城市群城市,互联网公司、航空公司和有关科研院所的70多位嘉宾参与演讲和讨论。



# 2017年中国民航发展论坛落幕

## 以“构筑互联网时代的城市群和机场群:全球航空业发展的新联通”为主题

### 截至2016年底 我国民航机场达到218个

在2017年中国民航发展论坛上,李小鹏指出,在基础设施方面,截至2016年底,中国综合交通运输网络总里程超过500公里,铁路运营里程达到12.4万公里,其中高速铁路里程达到2.2万公里以上;公路总里程469万公里,其中高速公路通车的总里程达到13万公里;港口一共有18000个,其中万吨级以上的泊位达到2221座;民航机场218个,其中年吞吐量达到千万人次以上的枢纽机场有28个。

在运输服务方面,2016年全年,全社会客货运输总量分别达到192亿人次和433亿吨。在技术进步方面,高速铁路、装备制造、工程建设、运营管理水平达到世界先进水平;桥梁、隧道和道路的建设能力和运营管护能力方面,也达到世界先进水平。C919大型客机成功试飞,北斗导航也正在积极推广。

李小鹏表示,与经济社会发展相比,与发达国家相比,中国的交通运输业仍然存在着一定的不足,特别是在设备设施、技术管理方面,还需要继续前进。当前正在深入推进交通运输供给侧结构性改革,努力补齐交通基础设施的短板,提升综合运输服务质量效率,促进物流业降本增效,推动交通运输业更好、更快发展。

今年2月,出台了“十三五”现代综合交通运输体系发展规划,“十三五”期间,预计交通运输投资总规模将要达到15万亿。到2020年,我们将要建成安全、便捷、高效、绿色的现代交通运输系统,届时高速铁路将覆盖80%以上的百万人口城市。铁路、高速公路和民航运输机场将基本覆盖常住人口20万以上的城市,中国的交通运输要继续向前发展。

### 我国三大机场群: 京津冀、长三角、珠三角

中国民航局局长冯正霖表



示,本届中国民航发展论坛以“构筑互联网时代的城市群和机场群:全球航空业发展的新联通”为主题,抓住了经济全球化时代区域经济社会发展的新形态和航空运输业发展的新趋势,对“一带一路”国际合作高峰论坛成果在全球民航领域内落实具有重要意义。

“群”的核心要义是关系紧密。所谓城市群不只是在空间分布上相对集中的“一群城市”,其核心是以分工、协作、共享为特征的城市发展命运共同体;“机场群”也不只是区域内多个机场的简单集合,而是以协同运行和差异化发展为主要特征的多机场体系。城市群的各种功能、活动离不开机场群的支撑,同时也带来航空需求的多样化,促进机场群的发展,从而提升对城市群的整体服务水平。

根据联合国预测,未来世界各地的“超级大都市”将渐渐汇聚成更大的“超级城市群”,到2050年全球城市人口比例将

超过75%,最大的40个城市群将参与全球66%的经济活动和85%的技术革新。

机场群总是与城市群相伴相生,美国东北部大西洋沿岸城市群包括纽约多机场群,英国中南部城市群拥有大伦敦机场群,法国以巴黎为中心的城市群拥有大巴黎机场群等。不同功能、不同规模的机场有机地分布于城市群中的各个区域,支撑着城市群不同功能的各类需求,成为城市群融入全球经济的重要通道。

中国城市群和机场群建设目前正处于有利的战略方位。“十一五”以来,城市群成为推进我国新型城镇化的主体形态。目前,中国城市群总面积约占全国的25%,集中了全国62%的人口,吸引了70%的固定资产投资,98%的外资,创造了80%的经济总量。其中,东部沿海地区的京津冀、长三角和珠三角城市群以2.8%的国土面积集聚了18%的人口,创造了36%的国内生产总值,是我

国经济最具活力、开放程度最高、创新能力最强的地区,成为带动我国经济快速增长和参与国际经济合作与竞争的重要平台。与之相对应,京津冀、长三角和珠三角地区形成了三大机场群。2016年,三大机场群完成旅客吞吐量4.73亿人次,占全国46.5%;货邮吞吐量1469万吨,占全国74.7%。其中,北京首都机场年旅客吞吐量连续7年位居全球第二;上海两机场旅客吞吐量突破1亿人次,浦东机场年货邮吞吐量连续9年位居全球第三;香港机场货邮吞吐量常年位居全球第一,广州、深圳、澳门机场业务量也增长迅速。可以说,三个地区已经具备世界级城市群和机场群的基本形态。

### 空域资源供需矛盾突出 现行管理体制需改革

空域是国家重要的战略资源,是航空事业的基础。科学开发利用空域资源,是世界各国共同面对的课题。中国同世界许多国家一样,十分重视空域资源的规划和利用,根据不同历史时期航空发展的实际,不断探索具有中国特色的空域管理体制,逐步构建形成了国务院、中央军委和国家空管委统一领导,军民航按照职责分工和具体的权限组织实施的空域管理体制格局,并陆续采取了缩小并行高度层的垂直间隔,优化航空航线和垂直结构,灵活使用飞行高度层和航路航线、实行繁忙地区的分离、推动精细化管理改革,包括建立单向循环空中大通道,使用新技术的应用等。

国家空管委办公室副主任蔡军表示,随着我国公共运输航空、军事飞行和通用航空的持续快速发展,空域使用需求的矛盾不断增加,特别是京津冀、长三角、珠三角三个世界级城市群,民用运输飞行密度持续增加,其他城市群民用运输量也在增长。我国通用航空产业正在蓄势待发,通用航空飞行量在“十三五”期间,预计年增长率将达到15%。

蔡军表示,空域资源供需矛盾更加突出,空域管理的体制性矛盾和机制性障碍进一步显现,要继续对现行的空域管理体制进行改革。

蔡军表示,首先实现军民航空管的联合运行是改革的第一步。进一步调整军民航部门职能,明确运行方式,理顺协调关系,强化协同决策,尽快形成军民融合、管理顺畅、运行高效的空域管理运行体制,提高空管运行保障效率和空域资源管理水平。

其次,优化全国空域规划结构。统筹考虑军民航机场的布局、空域使用的需求和空管设施设备保障的能力,加强全国空域资源配置的顶层优化,整体调整优化空域结构,实施空域资源的分类管理。

再次,改革空域管理的使用模式。适应航空发展多元化需求,转变空域资源管理使用模式,扩大有效供给,提高服务质量,增强空域资源供给结构对航空需求变化的适应性和灵活性,满足航空用户和社会公众日益增长的空域使用需求。

健全空域动态的管理机制也是空域管理体制改革的方面之一。深化灵活使用航路航线和飞行高度层改革,逐步将全部航路调整为航线,明确航线的上下限,实现全国航线飞行高度层灵活使用、固定航线灵活选择,提高航空用户选择使用航线的自主性。

建立空域评估督察机制。论证明确控股评估、标准和程序规范,建立完善空域评估工作机制,评估系统和评估队伍,为科学规划管理空域资源,解决空域资源使用的矛盾提供技术支撑;加强空域管理使用的督察,建立通报奖惩制度,促进空域合理有效的利用。

此外,建立空域使用管理信息的发布机制。依托空域管理权威部门和空管信息网络,建立健全空域管理使用数据收集、综合研析、定期发布和滚动更新的机制,实现空域管理使用信息的公开透明。