

董志毅：刚才鲍德温先生介绍了欧洲在城市群的发展过程中，民航发挥着独特的作用，强调航空运输业对区域经济社会发展的重要性，特别也提出了中欧在加强空中“一带一路”建设方面的一些好的建议和意见，我们再次感谢鲍德温先生的精彩演讲。下面进入讨论的环节，我们邀请的几位嘉宾将围绕城市群和机场群的良性互动深入讨论，下面我就把话筒交给首都机场集团公司副总经理阎欣先生。

阎欣：各位来宾，女士们、先生们下午好！很荣幸担任本场讨论会的主席，下面请参加本场讨论的嘉宾到台上就坐。有请成都市人民政府副市长刘守成先生，广州市人民政府副秘书长杜德清先生，民航华北地区管理局局长吕尔学先生，天津市交通运输委员会主任王福山先生，捷克轻型飞机协会副会长扬·福瑞驰先生，中国航空器材集团公司副总经理杨晓明先生，有请！

本场讨论的嘉宾分别来自京津冀城市群、珠三角城市群和西南成渝地区的地方领导、民航的行业领导，还有为我们带来欧洲经验的扬·福瑞驰先生，以及来自央企中航材的领导，相信我们的讨论能够提供建设性的意见。我们讨论的主题是机场群与城市群的良性活动。

我认为，首先，机场群是伴随着城市群的发展形成而发展形成的，同时机场群的发展与服务推动城市群的发展，城市群的发展是基础和目标，机场群是发展的支持和促进，二者相辅相成，共荣共生。

其次，机场和机场群要根据城市和城市群的发展实际、战略定位，立足自己的优势，助力城市和城市群的发展。

第三，机场要着力做强自己，壮大群体，增强地面的互联互通、

定位的差异协同，服务城市群。立足国内、辐射区域、联通世界，让机场群与城市群血脉相连，共同成长进步。

下面进入各位嘉宾发表主旨观点的环节。天府之国-成都也即将构建一市两场的航空枢纽格局。下面请成都市人民政府副市长刘守成先生，为我们分享成都机场在与城市群协同发展方面的故事。

刘守成：尊敬的主持人、各位嘉宾，女士们、先生们，大家下午好！非常高兴受邀参加这次讨论会。首先，我代表成都市人民政府对社会各界经济社会发展、特别是民航行业的发展给予的关心和支持表示感谢。成都作为中国西部的一个特大中心城市，按照国家城市与城市群发展战略规划，定位国家的中心城市。

围绕今天这个主题，主持人给我出了一个题目，叫成都机场与城市群的协同发展。我认为城市群和机场的建设是相互支撑、相生相伴的两个不同的群体，但都是经济社会发展的一个结合体。首先我认为城市群的快速发展、良性发展，对于成都机场的发展起到的积极的支撑作用，大家都知道按照国务院的批复，成渝城市群是立足西南、辐射西北、面向欧亚，引领西部开发开放的国家级的城市群，这几年成渝城市群涉及到重庆的 27 个区市县和四川的 15 个市，总面积是 18.5 万平方公里，辐射人口超过 9000 万。这个城市群在过去几年，在西部大开发等一系列政策的引领下，发展速度是比较快的。正是因为有这个城市群的快速发展，成都的机场发展也比较快，成都的双流机场能力现在已经趋于饱和。现在国家又批复了第二个机场，就是天府国际机场。现在成都市双流机场已经开通航线 280 多条，其国际和地

区航线 100 条，直飞的地区国际航线达到了 49 条，2016 年旅客吞吐量 4600 万。成都机场这几年的发展每年的增长速度都在两位数以上，跟城市群经济发展的速度基本相适应。

正是因为如此，大家可能都知道，成都机场现在时刻比较紧张，飞成都的往返航班基本上都换成了大飞机，而且热点城市需求非常旺盛，运力比较紧张。正因为如此，国家批准了成都建设第二机场天府国际机场，总规划是 6 条跑道，7000 万人次的吞吐量。成渝城市群处于中国西部内陆的城市群，跟沿海的城市群相比，在改革开放的第一轮，我们是内陆城市；现在向西开放，国家布局成渝城市群，正是因为航空枢纽的建设、成都机场的建设，把成都变成了向西开放的门户和桥头堡。

从地理位置上来说，成都面向欧洲、泛亚地区是最方便的一个区域，所以我们机场的发展对成都的对外开放带来了很大的好处，包括成渝城市群。现在成渝城市群对外旅客和商务的需求越来越大，成都 GDP 去年总量已经突破了 1.2 万亿，每年出入境游客增长也很快，去年旅客吞吐量 4600 万里面，境外旅客超过 500 万，增长速度是高于民航的增长。

正是因为机场的快速发展，所以在国家给成都定位成渝城市群定位里面，成都有一个非常重要的定位，就是交通枢纽中心，我们认为机场的发展给城市群的发展也带来了支撑。

第三个方面，成都作为一个内陆城市，作为成渝城市群的一个集合，我们的航空枢纽还需要进一步加强。所以我们现在正在加快建设

天府国际机场，扩容改造双流机场，成为全国第四个拥有双机场的城市，到时候成都的吞吐量将达到一亿人次的规模，来支持成渝城市群的发展。随着成渝城市群的发展，我相信以成渝城市群为基础的机场群也会快速发展。再次感谢大家关注成都的发展。

阎欣：谢谢刘市长分享了成都机场群与城市群的良性互动的经验，下面请广州市人民政府副秘书长杜德清先生，为我们分享珠三角城市群与机场群的发展经验。

杜德清：谢谢，大家都知道广州已经定位为打造国际航空枢纽，我今天就给大家汇报一下广州在打造国际航空枢纽方面所做的一些工作。广州是全国重点中心城市，也是国际贸易中心和综合交通枢纽，是珠三角经济区、东南亚和南中国经济圈以及华南经济圈的中心，是欧洲到澳大利亚和东南亚通往北美地区的中转地。

我们广州拥有贸易实验区、临空经济示范区、广州白云机场综合保税区、跨境电商综合实验区，也是国家低空空域管理的改革试点城市。作为全国三大通信枢纽、国际互联网中心和国际互联网的输入出口，中国大陆地区 58%的互联网在广州与世界各地相连。目前广州正着力打造国际航运中心、货运中心和科技创新中心三大战略枢纽的建设，有效提升互联网时代的国际竞争力和国际影响力。

广州白云机场截止 2016 年，游客吞吐量是 5973 万人次，货邮吞吐量为 269 万吨，分别居全球的第 16 位和第 19 位。已开通 149 条航线，通达五大洲的 200 多个国家，拥有机队、规模亚洲第一的主基地航空公司，就是南方航空公司，机场设施较为完善，目前有三条主跑道和一个航站楼，二号航站楼正在建设，明年 2 月份交付使用。

白云机场享受 24 小时免检和 72 小时免签的优惠政策，在珠三角地区，白云机场是唯一有国家定位的国际交通枢纽，到 2020 年白云机场的游客吞吐量将达到 8000 万人次，形成以广州为起点的空中丝路，与东南亚和国内主要城市形成 4 小时经济圈，与全球主要城市形成 12 小时交通圈，从而形成国际航线、国内干线和区域枢纽相结合的相互支撑、协调发展的空间航运格局。

国家定位广州为国际航运枢纽中心以来，广州市也面临着一些很好的机遇，一是随着全球大航空时代的到来，为广州市的航空运输业提供了前所未有的发展机遇；二是国家明确了白云机场作为国际航空枢纽的战略地位，有了政策上的支撑；三是临空经济区和粤港澳经济圈城市群的建设，也对广州打造国际航空枢纽中心的定位增添了新的竞争力，在更高层次和更快的领域参与全球的分工。

有了这些优势，我们也同样存在一些问题、一些困难。一是在亚洲范围内的韩国仁川、日本东京、新加坡樟宜、阿联酋的迪拜以及香港的大型国际机场，为广州国际航空枢纽地位的巩固和

功能的提升增添了较大的压力。二是在珠三角地区现在布局有白云、深圳、珠海、澳门、香港五大机场，形成了较大的竞争力，给航空资源的分配带来了很大的压力。三是广州航空资源总体还比较薄弱，航空产业集聚效应还有待进一步提升。

为了实现国家战略布局安排，打造广州航空枢纽建设，一方面是完善白云机场基础设施的扩建，主要是第三跑道和第二航站楼和综合商务航空基地的建设，其中第三跑道已经在 2015 年投入建设，第二航站楼将在明年交付使用，商务航空基地在今年 11 月份财富论坛在广州召开之前投入使用。

二是加快了广州机场第四跑道和第三航站楼的前期工作，争取明年完成立项。三是加快了广州白云机场物流基础设施的建设，推动完善枢纽货运的功能，目前主要在开展和实施的一些项目有：联邦快递、顺丰速运以及第二国际航站楼等等。

第二个方面，是以“四港双快”(空港、海港、陆港、创新港、快速轨道交通、高快速路)为龙头，提升白云机场的区域辐射能力和影响力，首先是加强机场与轨道交通、高速公路等多种交通方式的融合；其次是依托白云机场综合货运中心开展与城际轨道交通的一票直达、行李直挂的服务。三是推动市政道路和机场高速公路互联互通，进一步完善机场货运集散功能。

广州市白云机场旅客吞吐量近五年的增长率是 6.9%，按照这个速度，到 2025 年广州市的游客吞吐量将达到 1.05 亿人次的终端容量，按照国家终端容量有限，且有条件的城市研究论证第

二机场建设方案的研究，广州市开展了第二机场的建设。通过第二机场的建设，与白云机场形成一主一辅、协同发展的格局，有效化解白云机场因客流量过大而带来的经济负面效应。

总之我们相信，通过广州国际枢纽中心的打造，必将促进广州国际航空枢纽中心和国家重点区域城市的地位的提升；我们也相信通过国际枢纽中心的打造，广州市必将在珠三角、泛珠三角以及粤港澳的经济发展中发挥更大的引领促进作用，谢谢大家！

阎欣：谢谢广州市的领导分享经验，大家知道京津冀协同发展战略正在稳步推进，雄安新区也将在华北平原崛起，京津冀机场群正在形成。京津冀机场群也在支撑着京津冀地区打造世界级的城市群，下面有请民航华北地区管理局局长吕尔学先生给我们分享经验。

吕尔学：谢谢阎欣先生，各位嘉宾、女士们、先生们下午好！非常荣幸受邀参加本次论坛，民用机场和民用航空是现代城市产生和发展的一个初始动力之一，对经济社会的发展具有重要的引领和支撑作用。京津冀协同发展重大战略的决策，应该说给京津冀城市群、机场群的建设和发展带来了良好的机遇。

目前京津冀地区民航的运输机场一共有 8 个，河北承德机场目前已经建成，很快就要投产，这样近期就要达到九个机场。前面八个机场从 2016 年运行的情况看，京津冀地区旅客吞吐量达

到了 1.25 亿人次，飞机起降架次达到了 9.3 万架次，跟伦敦、纽约、东京、巴黎等世界级的机场群的主要机场已经基本相同。

借鉴国际国内的发展经验，总体上讲京津冀机场群与城市群的协同发展，应当主动适应经济及城市格局的变化，顺势而为，趁势而上，促进机场群与城市群相互协调，通过机场与城市的相互作用，因果循环累积，更好地服务京津冀城市群的建设。为实现这一目标，我们想从三个方面来完成这项工作。

首先，要找准定位，满足需求。按照京津冀协同发展规划纲要，京津冀定位为以首都为核心的世界级城市群。加上雄安新区的设立，京津冀城市群的发展布局将全面优化升级，按照交通运输与城市化的关系理论，从相关经验来看，京津冀城市群的功能定位，要与城市群定位相匹配，努力建成世界级的机场群，确保民航飞得进来，也飞得出去，充分满足京津冀地区国内国际民航运输的需求。

大家都知道，目前首都机场从 2012 年就饱和了，每周大概有 1000 个架次的航班飞不进来。所以要解决这个问题，只有 2019 年北京新机场建成投入运营之后，这个问题可能才可以得到彻底有效的解决。这是第一个方面。

第二就是加强引导、合理布局、提高品质。“十三五”期间京津冀地区将以轨道交通为骨架，加快构建一小时交通圈。到 2020 年京津冀四个协同机场将实现一个小时到一个半小时的交通到达，我们要顺势而为，加强有机融合，大力推动以机场为核



心的综合交通枢纽建设，依托轨道上的京津冀，引领打造空地一体、无缝衔接的现代综合交通运输体系；借助地面交通的支撑，配合市场管理，统筹区域民航运输需求分布，从而实现机场群的协同发展，促进航班飞行更加顺畅高效，通过因果循环累积，进一步带动综合交通运输体系和城市群优化发展。

具体来说就是要配合京津冀城市群，多点布局，构建以北京为核心的 2+2+N 的体系。第一个 2 就是北京两个国际枢纽，第二个 2 是天津和石家庄，N 是建立 N 个支线机场或者是通用机场，不断地细化功能、构建分工协作、适度竞争、互补功能的良性格局，全面提升航运品质。

第三个方面是加快步伐、有序推进。未来我们计划分两步走，一是 2016 年到 2019 年为调结构期，到 2019 年建成北京新机场，完善京津冀机场群的服务保障能力，形成覆盖面广、协同性高、通达性强的网络。2020 年到 2030 年为全面升级期，将京津冀机场群打造成为管理全面、运营先进的国际化机场群。

阎欣：谢谢！在“京津冀协同发展”国家重大战略引领下，天津市正在加快构建我国北方国际航运中心，下面请天津市交通运输委主任王福山先生为我们分享有关经验。

王福山：各位嘉宾、女士们先生们下午好！很高兴参加本次论坛，与各位领导、国内外知名专家、学者，共同学习探讨区域机场群的协同发展。京津冀机场群和城市群协同发

展，是京津冀协同发展的重要内容。近年来，按照京津冀协同发展的规划纲要，天津市围绕加快区域枢纽机场和国际航空物流中心建设，努力在制度创新、功能完善、市场开阔、结构优化等方面率先突破，机场保障能力显著增强，机场客货运吞吐量增幅居全国前列。

一是畅通交通联系，天津机场周边建成了京包铁路、京津冀延伸线、京沪二通道，在京津冀及周边地区开设了 20 座异地候机楼。二是协同效应，推进京津联运，其中 2016 年经天津进出北京的旅客达到了 100 万人次，已占天津机场客源量 6%。三是突出同步发展，发展货运航空公司，开发游轮加飞机特色产品，推动机场群差异化发展。四是提高新的效能，成立了综合协调办公机构，协调解决政策支持、口岸服务、大通关基地建设等工作。五是增强造血功能，增强支持力度，促进消费升级，为我市民航发展新动能成长提供了更好的载体。

谢谢大家！

阎欣：谢谢王福山主任，下面为我们分享的是来自捷克的扬福瑞驰先生，会前我得知这位杨福瑞驰先生是捷克、也是欧洲在轻型飞机通用航空方面的专家，下面有请！

杨福瑞驰：女士们、先生们，非常高兴能够参加今年的民航

发展论坛，感谢组委会邀请我参加今天的会议。作为捷克轻型飞机协会的副会长，我日常的主要工作和今天讨论的城市群和机场群的良性互动这个话题稍微有一些差别。我这里有一个三角形，三角形代表了一个非常重要的我的理解，金字塔的顶端是民航业，金字塔的底部是通用航空；而中国的金字塔是倒过来的，大家从顶上讨论到下面。但是从目前来讲，我们现在都在讨论城市群和机场群的发展，这些都是大机场，为大众进行运输的系统。

中国的系统非常高效，特别是机场和高铁的连接非常方便，效率也非常高，世界其他地区可以向中国学习很多的经验。但是通用航空领域，中国可以向世界其他国家学习经验，通用航空是这个金字塔的底部，如果金字塔是倒过来的，这个系统就不太稳定；如果是正过来的话，就是非常稳定的，有非常庞大的一个通用航空的支持来支持金字塔的底部。

捷克轻型飞机协会的成员有很多著名的飞机制造厂商，捷克是一个比较小的国家，国土面积 8 万平方公里，相当于重庆市的面积，我们的人口是一千万，大概是重庆的三分之一，但是我们有 180 多个机场运行当中，就相当于重庆这么大一个地方，要有 100 个机场。但是有些机场和我们今天讨论的机场的概念是不一样的。

我们有 4000 多架飞机，都是通用航空的飞机，是中国目前数量的四倍，因为我们的通用航空的行业，是在过去 25 年慢慢发展的，我们有一个专门针对中国的通用航空项目，就是因为

25年前捷克的航空和中国目前航空的发展状态是一样的，比如说空域当时主要是由军队控制的，空域的获得是非常复杂的。现在捷克从飞行的角度来讲，捷克算是一个天堂了，我们也愿意提供捷克成功转型的经验，我们从军队控制的空域变成军民航共同对空域进行管理，我们也愿意分享我们这方面的专业知识。

如果我们再看一下机场群，我们以布拉格为例，布拉格有4个机场，有布拉格国际机场，主要是针对民航，现在布拉格还和中国的北京、上海和成都连接在一起，由海南航空公司、中国东航和四川航空公司提供服务，很快从上海、西安到布拉格会有直航。

捷克每一个机场都有自己独特的业务，和中国民航的机场一样，在布拉格国际机场，有两个乘客候机楼、两个货运候机楼，另外还有直升机候机楼，还有针对空管人员的培训中心、针对航空公司的培训中心、办公室等等。但是公共的通用航空机场更加有意思，不仅仅提供典型的通用航空的服务，比如飞机销售、飞机维修等等，还有研究机构、发动机的生产商，还有一些模拟公司等等，这些不同的机构在机场一起工作，这样就能够保证他们通畅地进行合作。

比如说培训和销售会一起进行配合，服务航空公司和更多的乘客；另外还有测试机构，在飞机生产的阶段就会进行配合；在布拉格50公里范围之外还有12个通用航空的机场。因为我们的空域分类政策是比较复杂的，解释起来就比较麻烦，总体来讲就

是空域分类是发展这样一种操作方式的关键。再次感谢主办方，也非常愿意向中国的同事分享我们的经验，也欢迎大家来我们这里考察，谢谢。

阎欣：谢谢扬福瑞驰先生。下面有请中国行器材公司的杨晓明先生给我们分享经验。

杨晓明：各位嘉宾，女士们、先生们大家下午好！非常荣幸在这里跟大家分享一些我的想法和看法。就像主持人在开篇讲的城市和机场之间的关系，经济的高速发展，城市在里头起了非常重要和非常关键的作用，城市的发展就带动了机场的高速发展，而机场的发展在某种方面上又助推了城市的转型。无论是单个的城市，北上广深的发展，甚至世界级的城市群和机场群，京津冀、长三角、珠三角，这些都证明和显现了这样一种特点。所以今天大部分时间，很多话题是讨论高速发展的城市群和机场群之间的协同关系，如何对它进行优化和差异化发展。

我今天在这儿想谈另外一种形态的城市群和机场群，跟刚才扬福瑞驰先生讲的观点有一些关联。大家知道我们国家现在正在按照五大发展理念——创新、协调、绿色、开放、共享，来推动新型的城镇化建设。这一轮城镇化建设跟以前城市的聚集和发展会有一个不同的形态，有更大范围、更加广布，而且呈现出以中心城镇为主的发展模式的城镇化进程。

这样一种城镇化在发展的过程当中，会有效地克服大城市的

弊病，一种非常有效的城市化的补充。这样一种城镇化发展不是简单的经济聚集，而是以经济的发展为推动；不是在某一个很小的城镇自给自足，一定是一种关联性，首先要与周边的大城市尽可能进行关联，与周边相互的小城镇进行关联。

我们就会发现，这样一种经济上、产业上所带来的关联，其实就是一种城市群，会形成一种城市群的内在需求。这种联通我们知道，在现在这个时代，我们今天讲的互联网时代，互联网时代在信息的联通上已经做到了即时联通，已经没有障碍；但是人流、物流的流动，我们知道航空毫无疑问是一种非常有效、高效的、便捷的方式，这个毋庸置疑。因此在航空的过程当中，通用航空是可以有效地来解决这样一些问题。通用航空可以将一些边远的城市，以通勤的方式进行联通；同时还可以有效地、更好地开发一些旅游资源；可以在城市里通过应急医疗救援，将城市的幸福感和居民生活水平极大地提升，与大的城市靠近。

所以通用航空的发展对于城市经济、城市群的形成是一个非常有利的促进作用，但是通用航空的发展首先基础要先行，必须要建立大量的机场，因为通用航空必须以运营为先导，没有机场，这种运营就无法落实，所以机场的建设就会形成一个高潮。但是这种小城镇，我们知道通用航空的形态通常是多样化、个性化的，规模化的程度不是很高，因此单个的机场对于单个的城镇促进和联动作用，有些时候必须要靠网络。

所以我们可以想像，在很多的城市当中会更迫切地需要通过

通用航空机场的网络，来将通用航空的发展更大地去推进一步。在这样一种形态下，我们会看到有一种新的城市群和新的机场群，和我们今天讨论的形态略有不同，如果在地图上标出来，更像天空中的星星，也许不像太阳、月亮这么耀眼，但是星罗棋布。

我们讨论今天的议题的时候，除了讨论北上广深、京津冀，还在讨论这样一个话题的发展，也是一种标志性。第一，标志着经济的一体化、协同化、均衡化的发展到了一个很高的高度；同时也标志着现代的综合交通运输体系得到了极大的改善和发展，谢谢大家！

阎欣：谢谢六位嘉宾给我们分享了各自的经验。

阎欣：谢谢六位嘉宾和我们分享了各自的经验，根据资料的了解，城市群概念的是法国地理学家哥特曼 1961 年首次提出；机场群的提出我目前没有查到，也没有一个定论，但是在我国专家首次提出机场群的概念是 2007 年，所以我们今天的话题无论是机场群和城市群，都显得比较年轻。

我们过去没有这个话题，机场群在发展，城市群也在发展，我相信我们作为民航人，或者作为地方、各相关方，围绕这样一个话题持续继续努力，我相信这两个群的互动会更加紧密、更加良性。下面我们进入下一个环节，围绕一个问题，大家做一些研讨，就是机场群与城市群发展目前存在哪些制约因素，有什么好

的解决建议。首先请成都市副市长刘守成先生先发表意见。

刘守成：不同的地方面临的城市群和机场群都不一样，刚才董局长很关注我们西部，我也很高兴，刚才说到中国的机场 3+N，我希望不久的将来会变成 4+N。从成都来说，机场群和城市群的发展最大的还是两个问题需要解决，一个是功能定位，每个城市都有一个功能定位，包括城市群的每一个城市干什么；机场虽然有功能定位，但是还不太清晰，同质化的竞争比较多。以成都来说，我们坚定不移地做航空枢纽，服务于周边的其他机场，这是由单个的机场到机场群和城市群协同发展的功能定位问题，包括一些资源的分配、力量的调配等方面。

第二个，制约机场群和城市群发展的，就是其他交通方式的互联互通。大家可能知道，以前成都的双流机场没有通地铁，但是今年已经通了地铁。我们新规划的天府国际机场不光是有地铁，而且有两条线，包括高速铁路和多种交通方式的组合。同时加强对周边的机场，包括成渝城市群的两个集合成都和重庆，高铁、高速公路非常密集，天府机场到重庆坐高铁只有 40 分钟，非常便捷，打造一个便捷的交通枢纽，让我们的乘客，不管是航空的还是其他方式，能够快速实现转乘。

当然机场群和城市群的发展还面临很多问题，各个地方都不一样，从成都来说，在民航局的关心和支持下，我们要坚定不移地把我们成都航空枢纽的功能做好，把双流机场改造好。

阎欣：下面我们再请一位嘉宾就这个问题发表意见，请扬·福



瑞驰先生。

扬·福瑞驰：我觉得有一个总体的想法，对中国来讲有一个很大的挑战，就是空域的管理和空中交通流量的管理，这就是两个挑战，两个限制因素。空域的管理和空中交通流量管理不能够改善，我觉得所有其他的挑战都没有办法，所以空域的管理和空中交通流量的管理是非常重要的，不然我们讨论城市群、机场群根本没有意义，我们需要解决空域和空中交通管理这两个问题。

阎欣：谢谢，由于时间关系，我们本场讨论就到此结束。关于机场群和城市群，机场因城市而生，机场又为城市插上腾飞的翅膀，我作为一个机场人，我们也一直在为天津机场的发展而努力，也为京津冀机场群的发展努力。我相信时间长了，我们的努力能够让机场更多地互联互通，让机场和城市更多的互联互通，也让城市更多地互联互通。时间关系，我们的讨论就到这里，谢谢各位来宾的分享，也谢谢台上的六位嘉宾。

董志毅：谢谢阎欣先生和几位讨论嘉宾的精彩观点和睿智碰撞，虽然时间比较短，但是基本论点都已经谈出来了。确实确实城市群和机场群怎样良性互动，特别是机场群怎样为城市服好务、起好作用，确实是我们大家关心的问题。在我国确实存在着三大城市群和三大机场群相对应的问题，基本上都带一个海字，渤海湾、东海、南海，而西部和东北地区却没有机场群，这当然也是由于我们人为的认识不够。

所以怎么来挖掘大西北的潜能，怎么发挥东北的优势，怎么

发挥西南的优势，使今后的机场群不只是三个，我倒觉得成都市的领导讲得对，应该是 N 个，更多一点分布在我们中国大地上。我们相信中国的机场群应该是向多个方面发展，应该更多地向纵深发展，我们相信我们重任在肩，路在脚下，曙光在前面。

<文稿由现场录音整理，未经本人审核。>