

周毅州先生：

尊敬的大会主席董志毅副局长，尊敬的各位来宾大家下午好！很高兴应邀参加本届中国民航发展论坛，下面我从珠三角机场群与城市群新协同的视角，与各位来宾一道共同探讨如何实现珠三角机场群的合理分工与协调。

今年2月份，习近平总书记在视察首都新机场时强调，新机场是国家发展的一个新的动力源，机场的内涵和外延正在发生深刻的变化，逐渐升级成为社会经济竞争的核心要素。从全球的范围看，世界级城市群必定与世界级机场群互相呼应，我们民航和地方政府要秉持这个新理念，适应新的定位，共同推动机场群与城市群的协同发展。

珠三角地区战略地位突出，毗邻香港、澳门，经济发达。2016年生产总值超6.4万亿元，在全国的城市群中位列第二；而且珠三角地区是国家“一带一路”战略的重要节点和重要的发展区域，从珠三角地区的机场群来看，机场群虽然形成了一定的规模，但与城市群功能定位和发展的需求相比，无论在自身建设，还是在城市群协同发展方面，都存在着一定的差距。

我想借此机会就如何实现适应城市群发展的珠三角机场群的合理分工和协调谈几点思考。

第一，要借天时，从优化珠三角空域环境入题破局。空域环境是机场群实现合理分工的前提，也是确保机场高效运行的必要条件，从世界范围来看，发达的机场群都有良好的空域环境。但从珠三角空域来看，一是空域资源紧缺，珠三角地区不仅是京港、京广、京沪航路的汇聚点，而且是联通港澳、东南亚、澳新和欧美的重要空中枢纽，几大机场都高度关注空域资源配置，空域资源分配面临极大的压力。二是空域结构复杂，在150公里的直线距离内，分布着广州、深圳、香港、澳门、珠海、惠州、佛山7个民用机场，机场群的密度居全国首位，世界罕见；12条跑道纵横交错、相互交叉，航班运行冲突风险较高，空域结构性的矛盾成为制约珠三角地区发展的根本问题，导致机场群与城市群发展不相配套。

当前国家推动空域管理体制改革的决心很大，力度空前，这是珠三角地区发展面临的最大机遇。去年珠三角空域精细化改革试点正式启动以来，珠三角民航凭借着这个“天时”，发展空间迅速放大，运行质量显著提升。光是广州白云机场旅客吞吐量扭转了2015年不增长的一个势头，2016年增速达到8.28%；深圳机场的航班正常率显著提高，同比大幅提升8个百分点。

目前珠三角空域精细化管理改革试点进入了深水区，也是实现珠三角地区军民航融合发展的关键期，地方政府可以在相关机场迁建方面加大推进力度，规划统筹机场合理布局和分工定位。民航管理部门应从珠三角空域整体运行出发，制定空域结构优化方案，提高空域运行效率。航空企业应高效配置资源，完善航线网络布局，满足珠三角城市群的发展需求。

第二，要谋地利，在综合交通体系下，谋求发展定位。综合交通枢纽是综合交通体系的关键节点，机场是综合交通枢纽的核心，从世界范围看，这一发展趋势日益明显。从国内看，上海虹桥、郑州新郑等机场交通枢纽实现了运输效率的最大化，也创造了良好的社会效益。但从珠三角地区来看，综合交通体系协同性还不够强，主要是铁路、公路、航空、水运等交通运输方式单独都很发达，但整体看没有形成相互互补、相互配合、相互支撑的交通网络格局，交通运输效率不高，无法为城市群发展提供新动能。

建设以机场为核心的综合交通枢纽，关键要打通机场与其他交通运输方式衔接的最后一公里。从软件方面看，一是要统一以机场为核心的建设综合交通枢纽的认识；二是要实现中央和地方的规划统筹，推动综合交通体系的战略协同；三是要打破行业之间的壁垒，建立完善沟通协调机制；四是要明确各种运输方式的定位，协调不同投资主体的关系。

从硬件建设来看，现阶段要加快推动机场与高铁、机场与高速公路网的融合。广州机场计划引入广州、佛山环线，惠莞深、广清3条城轨，其中广清城轨连接广州高铁与机场，惠莞深城轨将直通深圳机场，机场辐射能力进一步增强，机场作为综合交通枢纽定位将更加巩固。

固。随着港珠澳大桥海底隧道段合龙，深中通道建设不断推进，珠三角地面交通逐渐完备，将与机场群实现有机结合，综合交通运输体系功能升级，将为城市群发展提供有力支撑。

第三，要靠人和，与区域社会经济发展紧密结合。机场群分工定位是区域社会经济分工的延续，机场群与区域经济的紧密结合是社会发展的必然要求。综观纽约、巴黎、伦敦、东京湾等国际发展城市群的发展历程，往往都伴有世界级的机场群产生，两者密不可分，相互支撑。

珠三角地区现正处于世界级城市群建设时期，需要世界级机场群与之相适应、相匹配。从珠三角机场群发展现状看，虽然在数量上形成了一定规模，但是枢纽机场之间、枢纽机场与非枢纽机场之间仍以竞争为主，尚未形成差异化发展格局，与区域社会经济发展的契合度还要进一步加强。

实现机场群差异化发展，首先要推动枢纽机场发展，当前面临着两大主要任务：一是协调广深两大枢纽机场定位。珠三角地区经济发达，民航市场潜力巨大。从国际航空市场看，光是 2016 年广州机场就达到了国际客 1358 万人次，同比增长 19.5%，深圳机场也达到了 223.1 万人次，同比增长 34.3%。由此可见，珠三角地区有足够的空间容纳广州、深圳两大机场的发展，建议广东政府明确各自发展方向，地方和民航可以根据发展定位给予相应的政策扶持。

二是加大广州、深圳两个机场的建设力度。目前两个大机场均处于改扩建的关键时期。从政策方面看，要进一步减政，简化机场改扩建的审批程序，民航方面已经下发了行政许可项目，大大缩短了项目审批的周期，加快了项目的实施进度。从资金方面看，要进一步拓展机场建设的融资渠道，国务院已经取消企业投资民用机场改扩建项目的核准，我们要加快落实改革措施，鼓励 PPP 模式运用，吸引社会资本参与枢纽机场及配套服务设施建设。

发展非枢纽机场同样是机场群差异化发展的重要内容。新常态下，广州、佛山同城，广清一体、惠莞深一体化快速推进，珠三角地区城市发展深度融合，珠海、惠州、佛山等非枢纽机场要主动适应、顺势而为、准确定位、协调发展，地方政府和机场可以考虑从股权整合、管理融合、市场配合等深层次方面，加强相互之间、以及枢纽机场之间的统筹协调，通过差异化发展路径，形成发展合力，提高与珠三角城市群发展的契合度。

从体来看，通过珠三角机场群的合理分工和协调，实现与珠三角城市群发展的新协同，不仅是民航业，也是地方政府推动供给侧改革的主要抓手。我们将与相关各方共同努力，坚持运用改革思维，创新机场群发展模式，加快珠三角世界级机场群的建设进程，为推动国家战略实施贡献力量，谢谢大家！

<文稿根据现场录音整理，未经本人审核。>