

南通凭什么争下“上海第三机场”？

专家:地处江北,利于上海北拓

长三角部分地区机场示意图



争下新机场

三地竞争 最终南通胜出

“机场是一块超级蛋糕，任何城市都想争抢。”中国民航大学教授曹允春告诉现代快报记者，尤其还能与浦东、虹桥两大机场共建上海航空枢纽，苏州、嘉兴、南通三地为此竞争了多年。

作为国际航运中心，上海两大机场年旅客接待量日趋饱和。2019年，上海机场集团旗下的浦东、虹桥两大国际机场完成旅客吞吐量1.22亿人次，已经超过两大机场1.2亿人次的年旅客吞吐量规划设计目标。但受空间限制，《上海市城市总体规划(2017-2035年)》提出市内不再新建机场跟港口，所以上海一直谋划在周边地区建设一座第三机场。“长三角地区一体化发展决策咨询专家、中科院南京地理与湖泊研究所研究员陈雯告诉

现代快报记者。

苏州、嘉兴、南通是距离上海最近城市，三地都曾为这一机场项目发力。

位于上海南侧的嘉兴，近年来一直推进融入上海，嘉兴军民合用机场也曾一度传出是“上海第三机场”，但很快被上海否认。

据知情人士透露，作为“没有机场的最强地级市”苏州，对机场有着最急切的渴望。2016年2月，苏州发布“苏州机场项目争取年内落地”，并提出“吴江选址”方案。2019年，全国两会期间，全国人大代表、苏州市长李亚平在江苏代表团审议政府工作报告时，恳请支持规划建设苏州机场，并请求尽早将其列入国家相关规划之中。

但苏州愿望落空，最终“超级

大蛋糕”落在了南通。2019年12月1日，中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》(下称《纲要》)，在合力打造世界级机场群部分，明确“规划建设南通新机场，成为上海国际航空枢纽的重要组成部分”。

“就是我们认为的上海第三机场，规划中已经明确了。”民航资源网专家林智杰对现代快报记者分析道，而苏州应该很难再建一个机场。

据媒体报道，南通新机场能有效承接4900万人次，而海门市工商业联合会早前传出信息，南通新机场规划面积20平方公里，控制面积120平方公里，即南通新机场规设体量与上海虹桥机场相当，年旅客吞吐量超过南京禄口机场。

机场对于城市而言，意味着更多机会 视觉中国供图

为何是南通

促进长三角一体化发展

新机场最终落在南通，让陆海峰颇为意外，“一是南通已经有了一个东兴机场，二是南通的地面交通比不上苏州、嘉兴。”

常年乘坐飞机的陆海峰对南通地面交通情况颇有感受：过去他曾在广州工作多年，由于东兴机场票价贵，每次往返广州都选择上海机场。但上海至南通，路途周折，这段120公里的路程，大巴车需要2个小时，算上转站、安检时间，一整个上午都在路上。

“南通难通，南通的向南交通通道存在较大短板。”陈雯指出，目前从南通坐火车到上海，要先绕道南京，再由南京一路向东抵沪，全程耗时近5小时。因此，南通与上

海、苏南地区的连接，多依靠客运汽车，很大程度降低了连接效率。

沪通铁路即将正式通车，但陆海峰提不起兴趣：“站点多，一期工程终点仅到上海郊区嘉定。”

地面交通如此不便，为何新机场选址南通？

“机场选址是一个非常专业、复杂的工程，考虑因素众多，空域、气象、现有机场位置、区域发展等都是规划者的考量因子。”林智杰表示。

作为长三角一体化规划纲要编制者，陈雯指出，表面上看这是沪苏双方协商博弈的结果，上海准备将城北的大场机场搬到南通，将第三新机场也放在南通。

而更深远意义是从区域协同

发展来看，陈雯说，选择南通，是赋予南通更高的发展责任。“从整个长三角来说，上海需要一个北拓空间，新机场如此重大的基础设施能够带动整个长三角北部发展，机场落在南通，是希望南通发展同时也能带动江北地区发展。”

东南大学经济管理学院副教授管驰明告诉现代快报记者：“随着沪通长江大桥、沪通铁路一期、盐通铁路等过江通道和铁路的建成，叠加上南通新机场的规划和建设，未来南通交通区位优势将获得显著提升，南通一方面可以更加便捷地接受来自上海的辐射，另一方面，可以更好地发挥作为苏北和苏中地区接受长三角龙头辐射的排头兵的作用。”

“

最近，常年在外面打拼的南通人，都会和陆海峰一样兴奋：家乡要建设新机场，规格很高，是上海国际航空枢纽的重要组成部分。

“我们南通人都说这是‘上海第三机场’。”陆海峰告诉现代快报记者，新机场消息传了很久，各地都在争，但2019年底定了南通。

陆海峰是南通海门人，年近四十，作为一名建筑装饰项目负责人，常年在各地飞，飞机成为他最重要的交通工具，“我希望南通新机场尽快建成，不仅方便自己出行，更会促进本地经济发展。”

陆海峰的愿望近日有了新的进展。2020年6月6日，南通市政府与上海机场集团签署合作协议，承诺南通新机场将按照“功能互补、资源整合”原则规划建设，与浦东机场、虹桥机场共同构成上海多机场体系主枢纽。

现代快报+/ZAKER南京记者
熊平平

下步怎么办

破解“难通”，抓住新机遇

“一个城市的发展，产业转型升级，并真正进入到全球产业价值链，必须要有机场。”曹允春指出，对于南通来说，新机场落地，是一个巨大的发展机遇，根据国际惯例，机场投入和地方经济的可计算回报约为1:8，即在民航业投入1元钱的回报是8元钱。

据世界机场协会北美分会研究表明，机场每年如果增加100万旅客的流量，大约就会产生1000个新的直接就业机会，同时带来大约2950个全国性职位、2000个区域性职位和1425个子区域职位。但机场投入更会对就业市场带来巨大影响。

尽管南通在这一轮博弈中争得项目的先机，“但交通也是一把双刃

剑，许多地区存在‘穿肠过’现象，人财物并不会在通道型交通节点停留，甚至存在虹吸效应，加速本地资源流失。”陈雯提醒南通，交通只是地方发展的一个必要条件，并非充分条件，需要当地积极作为。

南通应如何抓住新机场的发展机遇？多位专家表示，南通新机场运营与上海两大机场存在竞合关系，应当找准自身定位，与虹桥机场、浦东机场形成差异化竞争，积极承接上海两大机场溢出的千万级旅客。

管驰明认为，上海机场的主要优势在于洲际航班、干线航班量巨大，但一些国内二线机场航班、支线航班难以进入，未来南通新机场就可以成为这些航班的首选。

其次，南通必须尽快构建完善的地面交通，与上海、苏中、苏北城市形成便捷的立体交通网络。

曹允春称南通应该遵循港-产-城发展的科学路径。“目前南通被大家知晓的产业是建筑与纺织产业，未来应该积极发展临空产业，为临空产业人才创造具有吸引力的条件，航空港-临空产业-航空城三者有机衔接。”

作为长三角一体化决策咨询专家，陈雯希望南通抓住这次新机场、北沿江高铁等一系列机会，更好地借鉴、学习、接轨上海、苏南地区，实现跨江融合发展，进而苏南、苏中地区真正形成一个沿江现代化城市群板块。