

核心提示

1990年1月22日,重庆江北机场正式投运,拉开了重庆民航发展的大幕。30年弹指一挥间,重庆机场发生了翻天覆地的变化:从一个投运时只有11条国内航线、国际(地区)航线为零的小机场,“变身”为拥有366条航线、可通达全球215个城市的国内十大枢纽机场之一;旅客吞吐量从全年不过44万人次,跃升至4479万人次,增长100倍,跻身全球机场50强。

# 从“小机场”到“大枢纽” 通航30年 重庆从这里走向世界



## 大事记

- 1990年1月22日**  
重庆江北机场正式投运
- 1997年2月8日**  
重庆江北机场开通第一条国际航线——重庆至泰国曼谷
- 1998年3月**  
重庆江北机场正式更名为“重庆江北国际机场”
- 2004年12月12日**  
重庆江北国际机场T2B航站楼建成投用
- 2007年12月18日**  
重庆江北国际机场年旅客吞吐量突破1000万人次
- 2010年12月21日**  
重庆江北国际机场T2A航站楼及第二跑道建成投用
- 2011年11月28日**  
重庆至卡塔尔多哈航线开通,这是重庆开通的第一条远程定期国际航线
- 2012年5月10日**  
重庆至芬兰赫尔辛基航线开通,这是重庆开通的第一条定期洲际航线
- 2012年11月27日**  
重庆江北国际机场年旅客吞吐量突破2000万人次
- 2015年12月1日**  
重庆江北国际机场年旅客吞吐量突破3000万人次
- 2017年8月29日**  
重庆江北国际机场东航展区和第三跑道工程建成投用
- 2018年12月17日**  
重庆江北国际机场年旅客吞吐量突破4000万人次
- 2019年9月**  
重庆江北国际机场荣获国际机场协会(ACI)颁发的“全球旅客吞吐量2500万-4000万层级机场最佳旅客服务奖”
- 2020年**  
重庆全力打造引领内陆开放的国际航空枢纽

## 关键词



**安全**  
运行30年零事故

自1990年通航以来,重庆江北国际机场不仅确保了安全运行30年零事故,还实现了机场航班正常率全国领先。2019年,江北机场平均航班放行正常率为89.37%,在全国37家千万级吞吐量机场当中,位居第二。



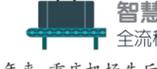
**绿色**  
一年减少碳排放3.6万余吨

2014年开始,重庆江北国际机场开始启用更加清洁环保的桥载设备,2018年全年共计减少碳排放3.6万余吨。下一步,重庆机场将推进机场工作车辆“油改电”、降低燃气锅炉废气排放等举措,建成一座真正意义上的“绿色机场”。



**人文**  
重庆文化元素机场随处可见

2019年12月,T3A航站楼进行了升级改造,洪崖洞、合川钓鱼城、重庆开埠时期的老建筑等特色“景点”出现在了值机区域的屏风中。此外,航站楼的文化体验活动同比增长了44%，“人文机场”已见雏形。



**智慧**  
全流程智能化出行更便捷

近年来,重庆机场先后采用了刷“脸”安检、刷“脸”通关、反向寻车系统、行李保障可视化、无纸化乘机、无感支付、行李保障可视化等智能服务,基本实现了旅客保障全流程的智能化。

数据来源:重庆机场集团公司

2019年8月21日,一架飞机从江北机场T3航站楼的跑道上起飞。

记者 崔力 摄

□本报记者 曾立 崔曜

1月21日凌晨,寂静的城市还在沉睡中,重庆江北国际机场(简称重庆机场)T3航站楼内却灯火通明,人头攒动。

国际值机柜台前,64岁的陈女士正在办理行李托运。10小时后,她将和同伴一起抵达匈牙利布达佩斯,领略蓝色多瑙河的绚丽美景。

重庆直飞布达佩斯,这是江北国际机场2019年内开通的第13条国际航线,也是江北国际机场第21条洲际远程航线。

这,就是如今的重庆机场。对于这样的场景,重庆市民或许已经习以为常。殊不知,30年前,重庆江北机场投运时,不过是一个只有11条国内航线、国际(地区)航线为零的小机场。

作为经济社会发展的晴雨表,重庆机场从跨越式发展到品质化发展的背后,折射的正是重庆30年来波澜壮阔的发展路径。

### 从“稀罕”事儿到市民打“飞的”

“1990年1月22日,江北机场通航,是当时重庆的一件大事。这个消息刊登在第二天《重庆日报》的头版头条。”重庆机场集团公司董事会秘书邹代彬回忆,通航时虽然只有11条国内航线,但江北机场通航对重庆而言,却意义非凡。

因为在那之前,重庆只有一座市驿机场,那里净空条件非常不稳定。尤其是冬春两季,大雾弥漫,机场经常关闭,有时候飞机延误一周都飞不出去。

江北机场投运,结束了重庆市驿机场“进不来,出不去”的苦闷历史,拉开了重庆民航发展的大幕。

然而,受当时经济社会发展限制,对普通市民而言,坐飞机那可是稀罕事儿,并不是谁都能坐的。

当时在重庆工作的陈建国因为出差,有幸成为江北机场通航后第一批乘机出行的旅客。

他告诉记者,“那时候,只有职务到达一定级别的人,才可以凭借单位的介绍信买票。”订票也只能到机场的柜台现场办理,全靠人工手写。机票还分为内宾票和外宾票,内宾票稍微便宜些。“当时,一张机票四、五十元钱,比一个月的工资还要高,普通市民也坐不起”。

据了解,1990年,江北机场旅客吞吐量,全年不过44万人次。由于乘坐飞机的人少,为保持飞机前后平衡,有时候还要在飞机尾部装石头。

1997年重庆直辖,重庆民航业迎来了千载难逢的发展机遇。

1998年3月,经民航总局批准,重庆江北机场正式更名为“重庆江北国际机场”。

1999年,重庆机场年旅客吞吐量突破300万人次,设计容量仅为120万人次的航站楼,不堪重负。2001年,重庆机场T2B航站楼和第一跑道延长工程动工。

2007年,重庆机场旅客吞吐量突破1000万人次,迈入千万级机场行列。设计年旅客吞吐量700万人次的T2B航站楼,再次出现超负荷运行。

为适应重庆经济社会的快速发展,2010年12月21日,8.5万平方米的T2A航站楼、3600米的第二跑道投用,重庆机场进入“双跑道”运行时代。

2017年8月29日,面积有30个足球场大的T3A航站楼和长3800米、宽75米的第三跑道投用。重庆机场率先成为中西部地区有三个航站楼、三条跑道同时运行的机场。

2018年,重庆机场旅客吞吐量突破4000万人次。当年,重庆地区生产总值突破2万亿元,城镇居民人均可支配收入达到34889元。对重庆市民而言,“打飞的”出差、旅游,已经成了生活中的一件平常事儿。

不久前,重庆机场再传捷报。T3B航站楼和第四跑道将在今年开工建设,重庆机场将再次迈上一个新的台阶。

### 从国际航线为零到航线覆盖五大洲

“如今,重庆国际航线四通八达。别说30年前,就是10年前也不敢想象。”重庆机场集团市场营销部何路说。

1990年1月22日,江北机场通航时,其国际(地区)航线为零。

直到1997年2月8日,重庆开通了至泰国曼谷包机航线;同年4月23日,香港港龙航空公司开通重庆—香港航线,重庆机场才打破了国际(地区)航线零的尴尬。

至此,“出境”成了重庆市民口中时髦的新词。

1997年以后,重庆又陆续开通了至普吉岛、清迈、甲米等泰国热门城市的航线。这些航线的开通,带火了重庆的出境游市场。新马泰等东南亚地区,成为重庆及周边市民最热衷的旅游目的地之一。

然而,与东南亚航线的火爆相比,重庆直飞欧美航线,在很长一段时间处于空白。

对此,重庆同盛假期国际旅行社副总经理林玲深有感触。“2012年之前,重庆没有一条洲际航线,做欧美旅游业务只能组织旅客去邻近省市乘机,往返成本高,很难赚钱。”

“重庆国际航线真正进入快速发展阶段,是从2017年开始。”何路说。

贯彻落实习近平总书记对重庆提出的“两点”定位、“两地”“两高”目标,发挥“三个作用”的重要指示要求,重庆大力推进内陆开放高地建设,国际航线开辟进入“加速跑”阶段。

2017年,重庆新开通纽约、洛杉矶、墨尔本、莫斯科、宿务等9条国际航线,成为重庆机场通航以来,开通国际(地区)航线最多的一年;

2018年,重庆再次刷新纪录,开通了14条国际航线,其中包含到芝加哥、多伦多、波士顿、西雅图等北美地区航线;

2019年,重庆又新开13条国际航线,其中包含到仰光、曼德勒等11条“一带一路”航线。至此,重庆已开通国际(地区)航线95条,形成覆盖五大洲的国际航线网络。

而这,只是一个开始。

“2019年10月,重庆召开了全面融入共建‘一带一路’加快建设内陆开放高地推进大会,并启动实施了全面融入共建‘一带一路’加快建设内陆开放高地行动计划。”何路说,重庆进一步扩大开放的决心,必将推动更多国际航线开通。

2019年11月出炉的《重庆国际航空枢纽战略规划》称,到2035年,重庆将建成引领内陆开放的国际航空枢纽,届时重庆国际(地区)航线通达城市将超过100个,对“一带一路”沿线国家全面通达。

未来的重庆,将与世界联系更加紧密。

### 产业转型与航空货运火爆同频共振

1月8日凌晨5点,一架波音777-300PF全货机,满载着“重庆造”手机,缓缓滑出机坪,进入跑道,它将飞往印度新德里,并最终抵达埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴。

装卸工人们还未歇口气,一架来自泰国的航班又抵达机场。飞机上装载的皮皮虾、梭子蟹等海鲜产品,1小时后就将进入我市各大超市和水产市场。

“这是近几年才有的景象。”何路望着眼前的场景,意味深长地说。

作为西部工业重镇,过去,重庆的产业结构中,汽车、摩托车产业独大。而这些产品,基本上无法通过航空运输。2010年前,江北机场不仅航班少,货运量也很小,国际货运量一年不足1万吨,而且主要是布料、皮鞋等低附加值产品。

“国际航线的开辟,以及机场硬件设施的改善,为笔记本电脑、手机等高端制造业向重庆及西部地区转移,创造了条件。”何路回忆,重庆在引进惠普项目时,对方就提出,重庆机场要具备起降波音747-400全货机的条件,以保证快速将产品运往惠普在欧美、亚太地区等地的电子产品分拨点。

近年来,随着欧洲、北美等洲际航线的开通,一大批国际知名IT企业纷纷落户重庆,深刻改变了重庆的产业结构。

如今,电子信息产业已成为重庆的支柱产业之一。全球每生产4台笔记本电脑,就有1台来自重庆;全球每生产10部手机,就有1部是“重庆造”。

2018年,重庆又启动实施以大数据智能化为引领的创新驱动发展战略行动计划。围绕“智造重镇”“智慧名城”,一大批新兴产业正在崛起。

在智造领域,京东方、紫光、华为、阿里、腾讯、科大讯飞等一大批智能企业接踵来渝落户,由芯片、液晶面板、智能终端、核心零部件、物联网组成的“芯屏器核网”正在补链成群。

在消费领域,天猫、京东、网易考拉等大型跨境电商均在重庆布局。每天有超过100吨的东南亚对虾、北欧三文鱼、澳洲奶粉等跨境电商商品,从全球汇聚重庆。

统计数据显示:1997年,重庆外贸进出口额16.8亿美元;而到2018年,重庆外贸进出口额已经站上5000亿元级台阶,达到5222.6亿元。

旺盛的国际航空货运需求,进一步加速了国际货运航线的发展。

截至2019年底,江北国际机场已开通国际(地区)货运航线18条,航点覆盖法兰克福、阿姆斯特丹、莫斯科、芝加哥、哈恩、悉尼、亚的斯亚贝巴等城市。一批批高附加值产品,通过这些航线,高效便捷地出口至欧、美、澳等主要消费市场。

2018年,重庆国际(地区)货邮吞吐量14.7万吨,位居西部省市第一位。

2019年,重庆国际(地区)货邮吞吐量达到15.86万吨,继续领跑西部。



▲重庆机场T3航站楼外景。



▲1989年建设中的江北机场T1航站楼。 许可 摄



▲2019年8月10日,重庆江北国际机场,暑期外出的旅客准备登机。 记者 崔力 摄



▲2019年12月31日,中国民航首架采用“空客灵活客舱”构型的空客A321neo飞机,顺利降落在重庆江北国际机场,正式列入重庆航空机队。 记者 罗斌 摄

记者 罗斌 摄