



这个特大城市，扩容了！



”

广州市社科院城市文化研究所所长柳立子在接受中国新闻周刊采访时表示，佛山东南部的南海区、禅城区、顺德区产业高度集聚、发展趋于饱和，而西部的高明区虽现阶段基础相对薄弱，却承载着佛山未来的增长希望。她介绍称，近些年，佛山积极推动省级优质产业项目向西转移，新机场的建设增强对粤西和西南地区的辐射能力，将使得高明区吸引更多人口与资本，成为佛山乃至粤西地区的新增长极。

近日，广东省佛山市迎来一次重要的行政区划扩容。经广东省人民政府同意，肇庆市高要区蛟塘镇的赤坳、高埗、沥南、良村、奕庆、洞口、迳洞、坪岭、云路 9 个行政村，划归佛山市高明区更合镇管辖。变更后，更合镇辖 28 个行政村和 3 个社区，镇人民政府驻地不变。

这次调整并非普通行政区域界线微调，其背后关联着一项重大基础设施工程——珠三角枢纽（广州新）机场的规划与建设。

该机场位于佛山市高明区更合镇和肇庆市高要区蛟塘镇交界处，建成后，将成为广东三大国际航空枢纽机场之一。

这次调整，不仅意味着佛山成为又一座因重大基础设施落地而实现扩容的特大城市，更意味着其城市能级与区域战略地位的跃升。

有助于打破行政壁垒

根据《2024 年佛山市国民经济和社会发展统计公报》，2024 年佛山实现地区生产总值 13361.90 亿元。截至当年末，全市常住人口达 969.89 万人，较上年增长超 8 万人。

然而，这座以制造业立市的万亿 GDP 城市，却长期面临航空运输能力不足的问题。佛山目前仅有一座始建于 1954 年的佛山沙堤机场，为 4C 级军民合用国内支线机场。直至 2023 年，该机场旅客吞吐量才首次突破 100 万人次，早已无法满足佛山乃至整个珠江西岸地区日益增长的航空需求。

这一瓶颈不仅是佛山一城之困，亦是整个珠江西岸面临的共同挑战。纵观粤港澳大湾区，机场布局呈现明显的“东强西弱”态势。

国家发展和改革委员会综合运输研究所助理研究员马萍萍对中国新闻周刊表示，大湾区现有机场主要集中在珠江东岸，珠西的佛山、江门、肇庆、云浮等城市长期缺乏大型枢纽机场。

珠三角枢纽（广州新）机

场的建设，填补了这一空白。该机场坐落于佛山高明区更合镇和肇庆高要区蛟塘镇交界处，距离佛山市中心距离约 55 公里，距离肇庆、云浮、江门等珠江西岸城市中心区的距离约为 20 公里、50 公里和 60 公里。这意味着珠江西岸的多座城市中心区均可在 1 小时内抵达机场。建成后，该机场将成为连接多座城市的重要交通枢纽。

马萍萍指出，该选址能高效承接珠西千万级人口的航空需求，彻底改变当地居民需辗转至东岸机场出行的现状，有利于填补珠西航空短板。同时，该位置与广州白云国际机场、深圳宝安国际机场均保持合理距离，空域资源相对宽松，可有效规避航线拥堵问题。

她进一步表示，行政区交界地带多为非核心城区，土地资源相对充裕，城市化水平普遍不高，征地拆迁及场地平整成本较低，大幅降低了后续工程建设难度，有利于成本控制。

值得关注的是，珠三角枢纽（广州新）机场为 4E 级机场，是《粤港澳大湾区发展规划纲要》中大湾区世界级机场群的重点枢纽。该机场近期规划为到 2035 年，可满足年旅客吞吐量 3000 万人次，到 2050 年，可满足年旅客吞吐量 6000 万—8000 万人次。

“珠三角枢纽（广州新）机场作为珠西最大机场，建成后有效改善该区域‘东岸强、西岸弱’的态势，与东岸的广州、深圳、香港机场形成‘东西呼应’格局，推动大湾区世界级机场群进一步向‘多点支撑’转型升级，让航空服务覆盖更均衡。”马萍萍说。

历史上，不少位于行政交界处的机场，选择通过复杂的协同机制来实现共同建设管理，但在佛山，其机场建设与行政区划调整同步推进。

珠三角枢纽（广州新）机场并非普通支线机场，其规划规格更高、功能更加综合。根据规划，机场将建设 37 万平方米航站楼，配套综合交通中心，规划引入“两高铁一城际一快线”四条轨道交通。同时，还规划“五横五纵”高速公路网，

实现与周边城市中心区的便捷联系。

在不少受访者看来，面对如此大规模的综合交通枢纽，沿用传统跨市协调机制，容易出现管理多头、权责不清、效率低下等问题。为此，通过行政区划微调，将涉及机场核心区的 9 个行政村由肇庆划归佛山管辖，有助于打破行政壁垒，实现统一规划、一体化建设和高效运营，从机制上保障项目顺利推进。

谁是最大受益者？

事实上，因机场建设带动城市扩容早有先例。

2016 年，因成都第二机场天府国际机场建设需要，资阳市代管的县级市简阳市划归成都市，不仅为成都新增 2213 平方公里土地和 148.6 万户籍人口，更推动其城市格局从“两山夹一城”的逼仄格局，转变为“一山连两翼”的开放式发展态势，城市能级和战略站位得到极大提升。

在不少受访专家看来，此次珠三角枢纽（广州新）机场建设将为佛山特别是高明区带来极大利好。

据中国民航大学临空经济研究中心提供的数据，我国机场每千万航空旅客吞吐量，可以产生的经济效益总和是 181 亿元，带动相关就业岗位 5.3 万个。若按此标准进行计算，当珠三角枢纽（广州新）机场达到近期目标的 3000 万人次的时候，经济效益总和就可以达到 540 亿元。

广州市社科院城市文化研究所所长柳立子在接受中国新闻周刊采访时表示，佛山东南部的南海区、禅城区、顺德区产业高度集聚、发展趋于饱和，而西部的高明区虽现阶段基础相对薄弱，却承载着佛山未来的增长希望。

她介绍称，近些年，佛山积极推动省级优质产业项目向西转移，新机场的建设增强对粤西和西南地区的辐射能力，将使得高明区吸引更多人口与资本，成为佛山乃至粤西地区

的新增长极。

北京立言金融与发展研究院产业创新研究所所长张五明在接受中国新闻周刊采访时指出，珠三角枢纽机场的建设及相应区划调整，为佛山带来多重发展机遇，将实现城市能级跃升，加速临空经济产业转型升级。未来随着以新机场为核心的“机场+高铁+地铁+高速”立体交通网络逐步形成，佛山的交通枢纽功能将更加凸显，有助于提升城市影响力与综合竞争力。

但他也指出，当前佛山仍面临不少挑战。新机场建设需举全市之力支撑，而基础设施带动产业转型和经济发展具有一定周期，要求佛山做到精准规划、统筹布局，避免“摊大饼”式扩张。尤其在产业选择上，需重点发展与机场枢纽功能相匹配的高附加值产业，其中细分领域的确定与衔接是难点所在。

张五明进一步表示，新机场的建设也是大湾区各城市在规划、产业布局、利益分配等方面的深度协同能力的考验，未来需要明确珠三角枢纽（广州新）机场与广州白云国际机场等周边枢纽的功能分工与协作模式，避免无效竞争和资源浪费，在航线网络、航司资源分配等方面形成优势互补和发展合力，共同做大做强粤港澳大湾区世界级机场群。

柳立子提醒，受整体经济环境影响，社会资本投资趋于审慎，尽管机场等重大基础设施有政府主导作为保障，但财政压力与社会投资活跃度不足，仍是当前项目推进过程中较为现实的制约因素。

上海将举办第一届旅游攻略超级大赛

为通过文旅商体展联动促消费、延长游客在沪停留时间，推动上海“全域旅游”“多日旅游”高质量发展，由上海市文旅局主办，相关部门和各区人民政府协办的“域见上海”第一届旅游攻略超级大赛（第一季）将于 11 月 18 日正式启动。

大赛定位为全民参与、全要素挖掘、全平台传播的上海文旅盛会。活动名称为“域见上海”第一届旅游攻略超级大赛（第一季），简称“旅超”，赛事总 IP 为“‘旅’选上海‘超’级精彩”，力求通过一系列赛制设计生动传递上海文旅的无限魅力与精彩体验。

据介绍，大赛将作为上海旅游节的重要组成部分，分别设置专业组与社会组。专业组更加侧重产品的专业设计与市场转化，主要发动旅行社、宾馆酒店等文化旅游经营单位和文体娱乐业经营单位、公共文化单位和区级有关单位等机构，持证导游、上海城市推荐官个人参赛，官方参赛平台为“沪小游”微信或支付宝小程序。社会组更加侧重充分激发全民的创造力与消费力，主要吸引广大市民游客特别是旅游爱好者参赛，参赛者可通过抖音平台“域见上海”专题页面报名。