

苏州人口众多为何没有机场



2022年苏州GDP接近23958亿元，全国排名第六，常住人口超过1200万，人均GDP高达18.6万元。苏州经济如此发达，但苏州人民心中一直有个遗憾：为什么没有以自己城市命名的民用机场呢？

曾经拥有，如今没有

苏州地处人口稠密经济发达的长三角地区，周边高速、高铁及机场密布，单论已建成的运输机场就有上海虹桥和浦东国际机场、苏南硕放国际机场、常州奔牛国际机场、扬州泰州国际机场、南通兴东国际机场、杭州萧山国际机场等。苏南硕放机场虽距离苏州不远，却地处无锡市。

众多机场环绕苏州，直接造成了“环苏州机场城市群”的尴尬局面。

其实，苏州曾经拥有过运输机场——即位于吴中区光福镇的光福机场，距离苏州市区20余公里，1975年10月建成。

这座机场初为空军使用，1992年，军方下达批复，同意苏州市吴县与中国联合航空公司合作运营，利用光福机场开展民用航空运输业务。经过各项准备，机场于1994年2月开通民用航线，每周一班往返北京—苏州—佛山，开始了光福机场的商业化运营。

但是由于种种原因，光福机场于2002年10月关闭了民用运输功能。从1994年至2002年这8年间，运送旅客出行北京与广东达5万余名。

至此，为苏州人自己的运输机场画上了句号。

建设机场计划一再被搁置

虽然光福机场不再民用，但苏州并没有放弃争取建设运输机场的机会，社会各界对于建设苏州机场的呼声很高。

早在20世纪80年代初，苏州就提出了建设运输机场的计划，选址位于苏州城东，即现在的苏州工业园区。但由于资金和土地规划等因素制约，外加距离上海的机场很近，计划逐渐被搁置了。

然而就在这段时间，国家正式同意将常州奔牛机场转变为军民合用机场。1985年3月26日，连云港的白塔埠机场也正式开通民用航线，抢先苏州一步拥有了运输机场。

同年，苏州和无锡两市共同成立了江南航空服务公司，准备共同利用硕放机场进行运营，但由于各种原因而中断。值得注意的是，就在光福机场转民用运输功能期间，江苏先后有四座民用运输机场建成并使用，分别是1993年8月建成通航的南通兴东机场，1997年7月建成通航的南京禄口机场，1997年11月建成通航的徐州观音机场，2000年3月扩建并正式开通民用航班的盐城南洋机场。

2004年2月18日，无锡硕放机场正式开通民航业务，2月23日下午苏州市政府确定了当年的重点建设项目。

在《苏州市2004年重点前期项目计划》文件中，苏州机场项目赫然位列其中并列榜首，显示有关方面将进行相关工作的可行性研究，在年内开展项目的前期工作。

但是同年4月，苏州方面又在新闻发布会上表示“苏州五年内不会建设机场”，直接打碎了苏州短期内拥有运输机场的梦想。此后数年间，苏州机场一直杳无音讯。

直到2010年，苏州再次提出建设机场的提案，然而却没有了后续消息。

2016年，《苏州市城市总体规划

(2011—2020)》和《苏州市交通运输“十三五”发展规划》中，明确提出苏州即将建设客运机场。规划出台后，引发讨论热潮。但最后的结果显而易见——依旧没有任何进展。

而在此期间，无锡硕放机场却在快速建设中。2007年，无锡硕放机场完成二期初建工程，T1航站楼建成运行。2010年无锡硕放机场改名为苏南硕放机场，2015年T2航站楼全面投入运营。2018年，苏南硕放机场飞行区等级由4D级升到4E级。

不过少有人知的是，苏南硕放国际机场有限公司第二大股东便是苏州城市建设投资发展（集团）有限公司，占股将近30%。这

说明该机场是无锡市和苏州市共同在经营。

机场之困

对于苏州来说，2022年全年一般公共预算收入为2329.2亿元，通常来说，建设一个大型运输机场工期需要3年以上，因此对于苏州财政的压力并不算太大。

不过，建设机场还有一个很重要的制约因素就是空域。我国的空域均由空军管理，使用空域需要通过军方审批，飞机航线就像高速公路，并不是随意飞行，每条航线都有一个固定的通道。

据相关资料显示，我国民航可以指挥使用的空域仅为7%，剩下均由军方控制，相较于美国90%以上空域对民航开放甚至由民航管理机构控制，我们的民用航空空域容量实在不那么可观。

由于苏州地处经济发达的长三角地区，周边机场航线密布，上海虹桥和浦东机场运力接近饱和，能留给隔壁苏州的空域并不多。

同时，作为上海国际航空枢纽的重要组成部分的南通新机场，也于2023年进入相关规划，选址为南通市通州区二甲镇。

上海国际航空枢纽的重要组成部分的新机场落户南通，并未选择距离上海更近的苏州，苏州再一次痛失建设运输机场机会。

另外，苏州作为普通地级市，既不是省会也不是副省级城市，行政级别不高，并且周边并不缺少机场。从避免重复建设、节省资金的角度来说，也并非毫无道理。

相比之下，南京在省内的经济首位度虽然不高，但得益于省会及副省级城市的地位

加持，也能拥有自己的大型民用机场

而从苏南硕放机场的命名来看，该机场的服务范围不仅服务于无锡，而是覆盖整个苏南地区。可是苏州往返硕放机场只有汽车大巴和高铁这两种方式，两地并没有更为便捷的地铁接驳。这对于住在工业园区的居民来说稍显不便。

同时，硕放机场的航班量并不多。如果查询今年“五一”假期的航班动态可以发现，硕放机场到北京首都、大兴机场的航班共有5班，而虹桥机场到北京却高达45班。

更何况苏州到虹桥机场有更快的高铁，对于苏州旅客来说，到上海乘机在时间的选择上更为灵活、更为方便。这就导致苏州人对苏南硕放机场的归属感并不是很强。

另外，待到苏州地铁11号线（S1）正式投运后，与已经修到昆山花桥站的上海地铁11号线相结合，届时苏州市区的居民将会多一条去往虹桥机场的新路线。

但考虑到地铁耗时长以及换乘等因素，对于“苏州市区的居民去虹桥机场”这一件事而言，这条新路线的象征意义大于实际，更多的人肯定还是会坐着高铁去虹桥机场。

至于未来苏州会不会有运输机场的问题，现在众说纷纭。可以确定的是，在2023年3月28日，江苏省交通运输厅召开全省民航座谈会，表示将对苏州机场等重大储备项目进行深化前期研究，紧抓“十四五”规划中期调整的契机，争取适时纳入国家规划被作为今年江苏民航工作的重点。

本报综合消息

高铁“互殴”认定事件引热议

近日，成都铁路公安局对一起案件的“互殴”认定引发网友关注。5月2日，一女子发布视频称，她在乘坐高铁途中，因制止孩子撞椅背遭到对方家长掌掴，她进行了反击。5月4日晚8点，该女子被传唤调解后，选择进行不和解，被警方处以行政处罚款200元，对方则被罚500元。5月7日，该女子再次发文称，目前她正提起行政复议，坚持不和解。她表示：“我始终觉得仗着人多最先恶意出手打人者，如果哭一哭后悔道歉就能和解的话，这样的结果我说不了我自己”。

该女子把事件经过、处罚结果等内容发布到网上后，引起广泛热议。被打女子还手属于互殴吗？行政处罚如何兼顾法理与情理？对此，记者采访了相关律师。

焦点一：被掌掴者还手是否属互殴？

女子在网络上发布的传唤证和行政处罚决定书显示，警方认定的事件经过为：被掌掴女孩因座位背后小孩吵闹，与小孩家长杨某某发生争吵，进而互相用手殴打对方，导致双方脸部轻微受伤，违法行为已经构成殴打他人，根据《中华人民共和国治安管理处罚法》第四十三条第一款之规定，决定给予违法行为人行政处罚款200元的处罚。

河南泽槿律师事务所主任付建认为，从字面上理解，互殴是双方都具有一定过错的相互殴打行为，以达到伤害对方为目的。而正当防卫是为了避免正在发生的危险，采取必要措施，制止不法侵害的行为。

付建称，女子被打后还手的举动是否属于互殴，应当根据主客观情况进行认定。如果当事人受到不法侵害，为了报复故意还击，在主观上可以认定有伤害的故意，在没有防卫意识的前提下，被打后还手不符合正当防卫的认定标准。如果对方停手后，不法侵害的危险并没有排除，对方仍有加害可能，或者不法侵害即将再次发生的情况下，出于防卫意识可以采取必要的方式自我防卫，此时受害者的还手行为是面对不法侵害的一种抵制手段，不应当认定为互殴。

根据《关于依法妥善办理轻伤害案件的指导意见》第(九)条的规定：准确区分正当防卫与互殴型故意伤害，人民检察院、公安机关要坚持主客观相统一的原则，综合考察案发起因、对冲突升级是否有过错、是否使用或者准备使用凶器、是否采用明显

不相等的暴力、是否纠集他人参与打斗等客观情节，准确判断犯罪嫌疑人的主观意图和行为性质。

上述规定称，因琐事发生争执，双方均不能保持克制而引发打斗，对于过错的一方先动手且手段明显过激，或者一方先动手，在对方努力避免冲突的情况下仍继续侵害，还击一方造成对方伤害的，一般应当认定为正当防卫。故意挑拨对方实施不法侵害，借机伤害对方的，一般不认定为正当防卫。

焦点二：当事人还手被罚款是否合理？

行政处罚决定书显示，被掌掴女子被警方处以行政处罚款200元，对方被罚500元。这样的处罚是否合理？

付建表示，法律并不支持以暴制暴的行为。根据治安管理处罚法第九条的规定：“对于因民间纠纷引起的打架斗殴或者损毁他人财物等违反治安管理行为，情节较轻的，公安机关可以调解处理。经公安机关调解，当事人达成协议的，不予处罚。”从法律角度来讲，如果女乘客还手是在孩子家长施暴结束之后，就不构成正当防卫，同样是一种暴力行为，但是由于事出有因，情节上也比较较轻，因此如果双方达成和解，可以不进行处罚。

付建认为，被掌掴者还手并不是处理问题的正确方式，尤其是在公共场合，这会扰乱社会秩序。由于双方都涉嫌违反治安管理规定，成都铁路公安局才会作出该处罚决定。因此，遇到此类问题，当事人应当

通过合法合理的方式解决，而不是用情绪来处理问题。

付建称，对于遭受人身损害，被掌掴者可以向公安机关报案，追究打人者的法律责任。面对他人的不法侵害，可以采取恰当的方式进行抵挡或者防卫，只要对方的暴力性伤害没有彻底停止，受害者在没有超过必要限度的情况下，因防卫造成对方人身损害的，可以免于处罚。

焦点三：行政处罚如何兼顾法理与情理？

在女子发布相关视频的评论区，不少网民留言支持她。

付建表示，当公众的朴素情感和正义观与法律发生冲突时，这类案件的处理考验有关部门的能力和智慧，行政机关作出的行政处罚，不仅要符合法律，也要兼顾情理。尽管公众认为处罚结果有违公平，但法律是人们遵守的最基本底线，在面对人们朴素感情和法律之间的冲突时，公权力机关也应当将其作为一定参考依据，处罚应有一定自由裁量空间，保证处罚结果公平公正。

北京市京师律师事务所合伙人李宝莲认为，法律讲究实体正义与程序正义，有时结果确实可能会与民众朴素的正义之心存在冲突，但当满足实体正义与程序正义时，便达到了一种可见的正义，维护社会秩序。但是，当面对不同事件时，也应当具体问题具体分析，切不可简单化、模糊化处理问题，法治与德治相结合，才能更利于社会发展。

本报综合消息

