

# 起飞

郑州航空大都市  
Departures

AT06

2013年4月4日  
星期四

统筹 安学军 编辑 黄波涛 校对 一广 版式 王小羽

为什么选择郑州作为航空经济实验区？

郑州天时地利人和

## 郑州机场已跻身国内大型空港和繁忙机场行列

将引导航空公司向郑州机场聚集

□中原报业传媒集团全媒体新闻中心特派记者《郑州晚报》孙新锋 王继兵 辛晓青 裴蕾 张翼飞



中国民用航空局局长 李家祥

“

郑州晚报北京专电 作为国内首个航空港经济综合实验区,郑州机场可谓得万千宠爱于一身。据了解,当前国内众多城市都在致力于航空港建设,郑州航空港经济综合实验区规划为什么首先获得了国家的批复?对于这些问题,李家祥回答了国内众多媒体的提问。

”

### 引导航空公司向郑州机场聚集

记者:对于郑州航空港区的建设接下来会有哪些政策支持?

李家祥从战略支持和具体内容上分别进行了阐述。

**战略支持:将郑州写入“民航发展”的战略**

从国家民航局对郑州航空港综合经济实验区的支持来说,首先在机场的规划布局方面,突出发挥郑州机场的区位优势,郑州机场是对北京、上海、广州这三大枢纽在中原地区的重要补充。我们国家重要的机场枢纽基本上就是北上广这三大机场,恰恰缺少一个中原地区的枢纽机场,因此我们在支持上,首先从国家总体的规划布局方面突出郑州机场的区位优势,而且国务院出台的关于促进民航业发展若干意见中专门写进了郑州,这是从

战略定位上的支持。

**具体支持:引导航空公司向郑州机场聚集**

从具体内容上来说,就是引导我们的航空公司向郑州机场聚集。刚才我讲到这两年的聚集速度还是比较快的,2010年在郑州只有4家国内外航空公司执行国际航班,现在达到了9家。从航班量来看,2010年郑州国际航班每周26班,全部为客运航班,没有开通货运航班,现在达到了每周63班,其中,货运21班,增长比较快。另一方面,航空产业也往这方面聚集。

当然在开辟国际航线、国际航班衔接等方面,我们有计划地让郑州在我们国家的国内航线、国际航线的衔接方面发挥它的功能,这些具体技术细节都在推进中。

### 郑州具备天时地利人和的条件

记者:为什么选择郑州作为航空经济实验区?郑州的优势在哪里?

李家祥:航空港经济实验区选择放在河南郑州,国家民航总局很早就和河南省进行了协商,一起谋划。因为从我们全国范围内看,我们原来的布局东边偏重,中部地区偏空,当然还要延伸向西部进行发展。所以,我们国家本身经济的发展也是从沿海到中部,然后到西部,这样进行推进的。在我国

东部经济发展到一定规模之后,适时地在中部建设航空枢纽,来带动全国这是一个很重要的举措。所以我们通盘考虑就选择在了河南。

另外因为河南地处中原,陆路交通四通八达,原来从航空布局来说相对薄弱,可以说他发展的前景潜力巨大,再加上河南省委省政府高度重视,这样就具备了天时地利人和的条件。

【数据说话】

### 加快打造大型航空枢纽

2012年,郑州机场旅客吞吐量1167万人次,同比增长15.01%,增幅位居全国第三,全国民航旅客吞吐量平均增长9.2%;航空运输起降10.93万架次,同比增长18.01%,增幅位居全国第二;货邮吞吐量突破15万吨,同比增长47.07%,增幅位居全国第一,全国货邮吞吐量平均增长3.3%,郑州机场现已跻身国内大型空港和繁忙机场行列。

目前在郑州机场运营的航空公司有27家,其中20家为客运航空公司、7家为货运航空公司,通航城市63个,开通航线90条。其中,国内航线77条,客运航线73条、货运航线4条;国际和地区航线13条,客运航线9条、货运航线4条。

2011年4月,国家民航局把郑州机场确定为“十二五”期间全国唯一的综合交通枢纽建设试点。

《中原经济区规划》明确指出,实施郑州机场二期工程,推进郑州国内大型航空枢纽建设。建设郑州国内大型航空枢纽,已经上升为国家战略。

根据国家发改委批复意见,郑州机场二期按满足2020年旅客吞吐量2900万人次、货运吞吐量50万吨的目标设计,项目总投资154亿元,需新增用地面积8587亩。2012年12月,郑州机场二期扩建工程正式开工。按照国家和省、市规划,郑州机场将成为融高速铁路、高速公路、轨道交通和快速路系统等多种交通方式无缝衔接的现代综合交通枢纽。

中国梦 中原梦 郑州梦 港区梦 启航