

“

世界再一次向河南聚焦——

3月7日,郑州航空港经济综合实验区发展规划获国务院正式批复。4月3日,在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上,80多家媒体的100多名记者向世界飞快地传递着同一个信息:中原梦,开始从大地延伸到云天。

这是全国第一个上升为国家战略的航空港经济发展先行区。继河南粮食生产核心区、中原经济区成为国之方略之后,河南的发展史上迎来了又一个具有里程碑意义的重大事件。

”

起飞的“中原梦”

——“郑州航空港经济综合实验区”上升国家战略纪实

□河南日报记者 朱厚资 高李丽 董学彦 芮端

追寻

中原经济区建设的突破口在哪里

这是一个区域和城市蜂起争雄的时代。从东至西,从南到北,几乎所有区域全在国家发展战略之中。区域经济竞争如同大浪淘沙,惊涛拍岸。

这是经济全球化呼啸而至的时代。资源在全球高效配置,产业转移不断加速,经济结构深度调整。世界变成了一个大市场。竞争已不再是局部的短兵相接,而是跨越全球的烽火硝烟。哪个地方发展战略有误,创新不足,就会被世界抛弃。

这是新工业革命迅猛发展的时代。数字网络、新能源、3D打印等新技术异军突起,重构全球产业格局。哪些地方跟不上潮流,就有可能沦为全球供应链的末端。

这是艰难的抉择:我们的每一个重大决策,都将决定着我们在制高点上俯瞰四方,还是在洼地中艰难挣扎;是顺势崛起,还是裹足不前。

这是中原亿万人民的期待:在竞争激烈、逆水行舟的复杂局面中,发挥自身优势,参与国际分工,构建开放高地,引领中原走向美好的未来。

2008年,时任省长、现任省委书记的郭庚茂到河南履新不久,把他的第一次调研选中了航空港建设。在仔细了解了航空港枢纽规划和二期规划之后,他作出了一个清醒冷静的判断:“这个事一定要当‘一号工程’来做,河南的将来要靠机场。”

一年之后,时任省委书记、现任全国政协副主席的卢展工刚到河南任职,同样把目光投注到了航空港建设。他说,我们一定要做航空港,而且一定要做好。

当浦东新区引领长三角率先发展,滨海新区推动北方经济快速跟进,两江新区带领西南地区强势崛起,我们就不难理解他们为何如此青睐航空港:中原经济区迫切需要选择一个战略突破口,一个核心增长极,一个带动区域发展的强大引擎。

他们敏锐地认识到,世界是平的,航空运输正在成为继海运、河运、铁路、公路之后的“第五冲击波”,成为在全球范围内配置高端生产要素和促进跨越式发展的重要动力。

一条航线,在地图上看似仅仅是一根线,但这根线却有着神奇的魔力。有了这根线,再高的山也能轻易翻越,再远的路也能及时到达。天涯海角,近在咫尺。

有了机场,孟菲斯从先前美国南部最不活跃的城市变成了大都市,迪拜在一片沙漠中崛起成世界繁华之都,阿姆斯特丹从一个普通的海港城市一跃成为世界500强总部争相入驻的大枢纽。

“在经济全球化的条件下,没有航空港的发展和建设,河南将永远是一个默默无闻的内陆省份。”省人大常委会副主任张大卫如此定位航空港对于河南的意义。

是的,中国很大,一个地方如果没有航空的发展,就意味着偏僻;世界更大,一个地方如果没有航线的连接,就注定落寞。

观世界潮流,绘发展大计,兴崛起伟业。航空港,一个代表繁华与现代化的名词,在不断追寻中浮出水面。

用郭庚茂的话说,几万公里的铁路和公路连接的是大陆,而几公里的跑道可以连接

世界。航空港的繁荣与否,将在很大程度上影响中原经济区建设的整个进程。

郭庚茂多次提醒省政府和郑州市:郑州航空港做好了,有可能使我们抢占一个新高地,迈上一个大台阶,改写中原地区在中国经济版图中长期落后的历史。

追求

做思想解放观念创新的践行者

据中国民航局统计,截至2012年底,共有27个省(区、市)的51个城市先后提出54个航空经济区的规划与设想,涉及51个机场。重庆、成都、西安、武汉、长沙,竞争如群雄逐鹿。郑州航空港经济综合实验区发展规划获批之后,国内反响强烈。很多人都感到诧异:全国首个国家级航空港经济综合实验区,为什么落户河南?

有专家评论,这是河南省观念创新的重要成果,是探索跨越发展的重要实践,是对河南1亿人民在历届省委、省政府的领导下,长期坚韧追求的回馈。

在每一个发展的关键期,河南的领航人都是思想解放、观念创新的先行者。他们尊重规律,所以能顺应潮流;他们审时度势,所以能抓住机遇;他们视野开阔,所以能拥抱世界。

当改革开放后沿海地区率先崛起,河南却长期在不沿边、不靠海、不临江、“不是东西”的尴尬中徘徊。如何对外开放,成了困扰河南发展的最大难题。

寻找跨越发展的路径,打一场对外开放的中原突围,成为河南历任领导人的不懈追求。在不断的实践和探索中,他们开始从另一个角度审视河南。

华夏腹地、承东启西、连南贯北、交通便利,是河南最大的优势。而交通方式的变化,始终是影响区域发展的重要因素,影响着企业和企业家的选择,影响着产业结构的布局 and 区域城市的兴衰。

一个重大决策延续至今:河南的交通区位优势,在任何情况下都不能削弱,只能增强。

从高速公路进入郑州机场,收费站上面“中州第一门”五个大字耀眼夺目。这是1997年,时任河南省委书记的李长春在郑州新郑国际机场建成通航时挥毫书写。在他主政期间,全力推进河南高速公路建设。

新世纪初,时任河南省委书记的李克强提出,构建综合交通运输大通道,把对外开放的通道全部打开。在他离开河南之前,着力推动的最后一件事是与铁道部签订了修建高速铁路的合作协议。他那时的一段话至今仍让河南人印象深刻:“高速铁路一定要上马,即使我们自己投资也要修”。

20年努力,河南的高速公路通车里程连续多年位居全国第一,“米字形”高速铁路框架雏形已显。河南的领导人又开始谋划航空港的未来。

与号称全国铁路心脏、公路枢纽的陆路交通相比,航空运输已成为我省综合交通运输体系中最大的短板。“河南是航空高品质俱乐部的‘后来者’或者叫‘插班生’。”专家们这样定位我省航空运输的现状,“但补上短板,就有可能成为发展的制高点。”

2007年,时任河南省委书记的徐光春主持启动了民航优先的发展战略,并列为“一号工程”。随着卢展工、郭庚茂入豫履新,郑州航空港建设开始全力推进。

这一切,犹如宏伟壮观的接力赛,借助着思想解放的大潮,使郑州航空港动力澎湃,振翅待飞。

这一切,使郑州航空港经济综合实验区在诞生的每一个节点上,都镌刻着解放思想、尊重规律、顺应潮流、抢抓机遇的烙印。

在网络上点击“航空经济”四个字,几乎弹出的每个词条都与郑州有关。这标志着在航空经济引发的新经济形态竞争中,我省以先行者的姿态占据了制高点。

“当郑州航空港按7000万客流量设计时,外界确实有很多质疑声。”省政协副主席、省发改委主任张维宁说。但经过缜密论证,规划者认为2035年之前就能实现目标。“看不到这样的前景,我们就可能判断失误,失去发展的良机。”

机遇总是青睐有准备的人。正当我省稳步推进航空港建设时,一个重大的机遇开始出现。

2011年4月初,全国民航规划工作会议提出,拟在中西部地区选择一个机场培育成国内大型航空枢纽,承担京上广三大门户机场的部分中转功能。令人惊喜的是,当时推介的就是郑州。

紧接着,4月底,国家发改委召开国际航空枢纽发展战略研究课题评审会,通过分析经停率、中转率、绕航率,与会专家一致认同:郑州机场具备了国内大型航空枢纽的雏形。

消息传来,卢展工立即指示,“把航空枢纽作为中原经济区建设的重要内容抓紧抓好”;郭庚茂果断研判,要求抢抓这一重大历史机遇,“务求成功”。

登高才能望远。为了抢抓机遇,郑州航空港始终追求先人一步——

2011年11月,郑州新郑综合保税区正式封关运行。这是国内少有的围绕机场建设的综合保税区。

2012年9月,郑州市跨境贸易电子商务服务试点项目启动,成为全国唯一一个利用综合保税监管场所进行试点的城市。

这两个重大项目的启动,使郑州机场在全国处于理念领先的地位,加速了郑州航空港从“纸上蓝图”变成“现实样板”的进程。

“郑州发展史上有过两次重大机遇。一次是河南省会从开封迁到郑州,另一次就是郑州航空港经济综合实验区。”省委常委、郑州市委书记吴天君说,“面临这么好的机遇,郑州要拿出不要命的劲头去干!”

追梦

为中原崛起搭建腾飞平台

有人曾仔细计算过郑州航空港从申报到获批的时间。

2012年7月4日,省政府和中国民航局联合向国务院提交《关于建立郑州航空经济综合实验区的请示》;2013年3月7日,规划获国务院正式批复——不足7个月。

又一个令人惊叹的中原速度。

跌宕起伏的申报经历,其中的每一段时光,紧张与焦虑,平静与激昂,风尘仆仆与彻夜难眠……如今都成为一句话的生动诠

释:上下同欲者胜。

为了考察国际最先进的航空港建设,郭庚茂亲自带队,从荷兰的阿姆斯特丹、美国的路易斯维尔、德国的法兰克福、阿联酋的迪拜到新加坡的樟宜机场,13天绕了地球整整一圈。这绝不是一次轻松的商务之旅。在法兰克福机场降落时,正遇上机场员工罢工,从上午6点一直到下午3点,每人只吃了两个小面包;在路易斯维尔,一行人早晨6点出发,深夜一点还在集体研究当地的航空物流模式。

此情此景令人动容:除夕前一天,申报团队最后离开国家有关部委的大楼;春节后第一天上班,他们又最先守候在国家有关部委的大楼前。3月4日,为了等候财政部的反馈意见,省委常委、常务副省长李克在国家发改委一直等到晚上9点。

“没有轰轰烈烈,但绝非轻轻松松。”申报团队为此感慨万端,“在平静和熬夜中,确实有一种责任感在支撑着大家。”

这种责任感,源于实现中原崛起的奋斗与渴望。

在省委副书记、省长谢伏瞻看来,郑州航空港经济综合实验区把产业转型升级、区域发展、科技进步和交通方式的革命性变化融为一体,在全国战略规划中极为罕见。

副省长赵建才则认为,只要抓住这个机遇,就能极大提升河南在世界经济格局中的地位。

4月6日,海南博鳌。在“郑州航空港经济综合实验区发展规划高端对话会”上,经济学家朱宁用诗一样的语言说:建设好郑州航空港,曾是古代丝绸之路起点的中原,有望成为新兴航空工业“丝绸之路”的又一个崭新起点。

这样的壮美图景已逐步显现。

如今,夜幕下的郑州机场,来自上海、济南、青岛、太原等地的出口货物都在这里聚集。UPS、俄罗斯空桥、法航、澳航等国际著名航空、物流企业竞相与我省“空中握手”。

在不久的将来,我们会看到,飞机在郑州航空港上空穿梭往来。它们沿着不同的航线飞向同一个目的地,把国际货源源源不断地运往郑州航空港。它们从同一个地点起飞,在48小时之内将郑州生产的产品运向世界各地。

4月24日,记者来到郑州航空港,被一座正以令人难以置信的速度快速崛起的航空新城深深震撼。

这片新兴之地,两年前还是一片沙岗和枣园,如今已聚集了20多万人,崛起了规模庞大的电子信息产业基地。截至去年底,航空港区生产的苹果手机已经超过1亿部,占全球产量的70%。

这个开发不过两年的新兴之地,直接推动了河南外贸的爆发式增长。2012年,我省外贸总量突破500亿美元,增幅居全国第三位。

按照规划,一个更大的奇迹将在这里发生:到2025年,郑州航空港经济综合实验区将如同一个强大的磁场,吸引着来自世界各地的人流、物流、资金流、信息流和惊叹的目光——

一个脱胎换骨的大都市,将从这里崛起。

一个充满希望的大中原,将从这里起飞。

现在,我们理解了在北京举办的“中原之夜”上,省委书记郭庚茂向世界500强企业领袖们推介郑州航空港经济综合实验区时,为何显得如此豪情满怀——

“这是河南的机遇,是全国的机遇,也是世界的机遇!”