

## 编者按

近日,中国国际广播电台华语环球广播中心与郑州人民广播电台联手,重磅推出大型专题报道《振翅而飞——郑州要建航空港》,专题对郑州航空港的建设规划和进展情况进行全方位解读,郑州日报、郑州晚报今日予以编发。

**CRI**  
中国国际广播电台

# 郑州航空港振翅起飞

## 发展 郑州迎来至上良机

郑州,中国中原腹地河南省的省会城市,自古至今都是交通要塞,古有“九州之中,十省通衢”之称。现代郑州素有“中国铁路心脏”和“中国交通十字路口”之美誉,拥有亚洲最大的列车编组站郑州北站和中国最大的零担货物转运站郑州货运东站,以及亚洲唯一运行时速350公里的高速铁路十字枢纽站郑州东站。

今年3月7日,郑州这个交通的十字路口再次拓展,国务院正式批复了《郑州航空港经济综合实验区发展规划(2013~2025年)》。这是全国首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。

据悉,截至2012年年底,全国共有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,最终郑州脱颖而出,成为中国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区。

郑州航空港经济综合实验区上升为国家战略层面对于中原、中部、中国意味着什么呢?此间业内人士和专家诠释——郑州航空港经济实验区将成为郑州市朝着国际化陆港城市、国际性的综合物流区、高端制造业基地和服务业基地方向发展的主要载体。国务院批复的《郑州航空港经济综合实验区发展规划(2013~2025年)》也指出,建设郑州航空港经济综合实验区,对于优化中国航空货运布局,推动航空港经济发展,带动中原经济区新型城镇化、工业化和农业现代化协调发展,促进中西部地区全方位扩大开放具有重要意义。

## 超越 郑州天时地利人和

一讲到经济区,人们马上就会想到经济区的中心城市。谈到京津冀,人们马上想到的就是北京;讲到珠三角,人们立马想到的肯定是广州、深圳。虽然中原经济区有一个快速崛起的郑州,但在大家的眼中,郑州还是一个“年轻小伙子”。

确实如此,我们来看中国重要的机场枢纽,只有北京、上海、广州三大机场,缺少中原地区的枢纽机场。而现在,从郑州机场出发,一个半小时航程可覆盖全国2/3主要城市和3/5人口。有一组数据可以印证郑州机场的快速成长——2012年全国民航旅客和货物吞吐量分别增长9.2%和3.3%,而郑州机场旅客和货物吞吐量增长达到了15%和47%。

其实,除了机场旅客和货物吞吐量这一硬指标的考量,郑州航空业的快速增长还有诸多佐证:2012年郑州新郑综合保税区成立,这也是中部地区第一家综合保税区,已有富士康、中外运、海程邦达等10家电子制造和物流企业入驻;2012年,累计完成进出口报关单12.7万票,进出口总额在全国31个综保区中排名第二,在110个海关特殊监管区中排名第五;今年一季度,郑州航空港区进出口总额增长20.9%,占全省进出口的50%以上,对全省外贸进出口增长的贡献率为91.2%,拉动全省进出口总额位居中部六省第一。依托航空物流而集聚的电子信息、精密制造、光学材料等产业,正加速向河南转移。

乘势而上,郑州航空港未来远景目标是,到2025年,郑州航空港经济综合实验区将成为“大枢纽”——航空货邮吞吐量达300万吨,跻身全国前列,国际航空货运集散中心地位显著提升;拥有“大产业”,也就是形成创新驱动、高端引领、国际合作的产业发展格局,与航空关联的高端制造业主营业务收入超过10000亿元;建成“大都市”,营商环境与国际全面接轨,建成进出口额达到2000亿美元的现代化航空都市,成为引领中原经济区发展、服务全国、连通世界的开放高地。对此,河南省省长谢伏瞻认为建设郑州航空港经济实验区的根本目的就在于推进河南省经济结构调整和发展方式转变,“物流业的发展对航空港建设是至关重要的,通过服务业的发展支撑现代制造业和高端制造业发展。使得我们的三种产业更加协调,使得我们的企业更具竞争力。”

同样,对于郑州航空港的未来,美国联邦快递中国区高级经理张宇表示:“到2020年,郑州从现在的10万吨货物吞吐量发展到200万吨,增长20倍。要有5条跑道,5个航站楼,这样你这个航空港枢纽作用非常强。”

而且,郑州航空港的今天和明天还必将会引发“蝴蝶效应”。根据专家测算,航空港每增加10万吨的航空货物,将创造800个工作岗位;而大型枢纽机场客流量每增加100万人次,将拉动地方经济增长0.5个百分点,直接增加就业岗位1万人。也就是说,到2020年,旅客吞吐量可以拉动河南省经济增长约9.5个百分点,可增加19万个就业岗位。

毫无疑问,这些数据显示出郑州航空港经济实验区正在给郑州、河南省,大到整个中原地区带来快速增长的经济活力,越来越多的投资机会、就业机会也逐渐显现出来。河南省科学院副院长张占仓研究员表示,未来几年,河南将越来越开放。而郑州航空港经济综合实验区的设立,将推动河南加速实现这一进程。

## 起航 郑州“搬”来他山之石

“他山之石,可以攻玉”。郑州,正在快速汲取他人发展智慧和艺术。

在各国发展的过程中,利用航空港筹划、建设到运营来带动一个地区经济发展的案例非常多,也在其中积累了很多有益的经验。中国国际广播电台驻外记者采访了所在国的专家来探讨航空港综合经济区的成功案例,看看他们的航空港建设走过了怎样的道路,郑州航空港又能从其中收获什么样的有益经验。

### 德国:法兰克福机场拥有发达的铁路和公路网络

第一站我们关注德国。法兰克福机场是德国最大的机场。2012年的客运量达到5750万人次,这个数字使得法兰克福机场排到欧洲第三,世界第十一的位置。占地面积21平方公里的法兰克福机场并不是一次就建成的。法兰克福机场营建公司国际公关事务负责人罗伯特·佩恩讲述了机场的建造历史。“机场的历史要追溯到1924年了。那个时候那里还是一片草地,地点就设在现在的法兰克福会展中心附近,当时还只是个小飞机起降地。直到1936年才正式建成了一个机场,紧挨着法兰克福高速立交桥,也是德国第一个多向度的高速公路连接网。这是一个非常重要的节点,自此之后才有了今天著名的法兰克福现代国际机场。它意味着集铁路、公路、飞机运输为一体的资源优化型机场。”

法兰克福地处欧洲的中心位置,城市本身有着非常明显的区位优势。1972年,法兰克福机场成为全球第一家拥有直达铁路运输服务的机场。因此,拥有完善的铁路和公路网络就进一步提升了机场的竞争力。

2012年法兰克福机场的营业额为24亿欧元,每年吸引的投资超过10亿欧元。230家商户的进驻为法兰克福赢得了“购物天堂”的美誉;70家饭店几乎可以让食客患上选择恐惧症。除此之外,银行、诊所、机场酒店等服务性基础设施的建设也为往来乘客提供了更多便捷。机场不仅成为城市经济的主要支持力量,而且它还为解决当地的就业作出了很大的贡献。“法兰克福机场的工作人员总数约为7.8万人。他们分别在机场的500多家企业内工作。法兰克福机场已经成为德国最大的岗位基地。”

作为一个国际化程度很高的机场,法兰克福机场营建公司聘用的员工分别来自世界75个国家,佩恩本人就是加拿大人。值得注意的是,在所有工作岗位当中,残障人士的比例占到11.3%。

中国目前正在打造“郑州航空经济综合实验区”。目前,实验区正在推进制造业集群、大型航空枢纽建设和集铁、公、机于一体的现代综合交通体系建设。这个理念与法兰克福机场是一致的。在谈到中国的机场建设时,佩恩表示:“每个国家都有他的特殊性,但是一定要考虑的是统筹设计。它不是一个单一的区域交通,而是很多交通网的优化连接。同时还要打通交流的网络,加强信息、产品和思路的沟通。在经济全球化的背景下需要更加开放。”

没有哪一个机场是生来就很完美的。法兰克福机场经营建设到现在仍然在不断地改建和完善。佩恩强调:“法兰克福机场的建造从来没有‘完成’过。即便一个项目完结了,但不久又会产生新的项目,需要建造新的建筑。它是一个持久的过程。”

拥有发达的铁路和公路网络和完善的基础性服务设施让法兰克福机场成为法兰克福经济发展的重要助力。

### 日本:九州地区数十年发展,航空港经济特区作用不可替代

第二站我们关注日本。位于日本列岛西南部的九州地区第二产业十分发达,在半导体、汽车制造等领域至今仍可谓是日本的主要“制造工场”之一。在九州地区第二产业数十年的发展,航空港经济特区的配套建设发挥了不可替代的作用。那么当地的航空港经济特区建设的过程是怎样的?这又为振兴当地经济产业带来了什么样的效果?

谈到日本以机场为中心建设航空港综合经济区的成功案例,日本关西外国语大学执掌教鞭的引头雄一教授在记者面前摊开了一张日本的局部地图。“从1965年到1970年左右,已经是40多年以前了。那时,主要是在九州地区,熊本、大分、鹿儿岛一些地方新建了可供大型飞机起降的机场。那个时候又一个比较主要的想法就是‘产业振兴’,要新吸引一些工厂,与机场建设配套地进行综合经济开发。有好几个想法最后都获得了成功。”

回望上世纪60年代中后期,出于对航空业发展的需求加大,以九州地区几个省会级城市为中心的一些机场进行了迁

址扩建,并且由于需要更为广阔的地理空间,这些机场几乎全都搬到了距离城镇数十公里远的远郊区。但也正是由于空间上得到开放,使人们萌生了建设航空港经济特区的想法,以机场建设带动当地产业振兴。随之而来的,还有当地高速公路与基础设施建设的蓬勃发展。“机场建设和经济特区的建设都是同时推进的。建设周期上,熊本机场用了4年,建设了2500米的跑道,国内航线是足够用了,那之后还扩建成了3000米的跑道。当初的建设周期差不多都是4到5年,那么在此期间,修路、确保工厂用地等准备工作也同时在推进。机场建成的时候,立即就能够开始招商引资了。”

引头教授还指出,机场作为一项现代化便捷工具在经济领域发挥的作用是值得期待的,但它却只是提供了一个契机,以机场为中心的经济区建设是不能够完全依赖机场的。从日本的以往经验来看,这关键在于政策决策层面的强力支撑和良好协调,并且需要召集方方面面的专家广集思齐努力,同步推进相关建设工作。

“要协调好方方面面的人和事,并且要实现同步推进。这就好像两人三足的游戏一样,但我们现在说的这个事情可能需要的是三个、四个,甚至五个人相互绑起一只脚来,一起喊口号来前进。机场、城建、电力、道路等就像一个个齿轮,得让这些齿轮同时都咬合好了,才能运转起来。机场可以连通世界,拥有着巨大的潜力。也正是因此如此,同步做好了,才能够最大程度地发挥它的作用。”

### 英国:吸引更多国际性航空公司入驻

第三站我们关注英国。英国交通专家认为,航空港建设应该首先考虑连通性。

在英国独立交通委员会尼布利特博士面前,摆着一摞散发油墨清香的文件,这就是他领导的独立交通委员会最新发表的《飞向未来》专题报告。报告对英国航空基础设施建设需要进行了详细评估,并且提出了有关的政策建议。尼布利特说,这项研究的切入点就是优先考虑中心航空港的连通性。“我们把它作为一个事实性的基础,来撰写这份报告,并且通过它来研究整个问题,就是英国航空战略往何处去。通过大量证据得到的结论,我们认为应该首先关注就是这样一个重大问题,那就是英国需要什么样的连通性。这就是为什么在报告开始时把它放在显要位置,我认为这样开头很好,因为它让我们思考国家和各地区对航空业的需求,并且从这儿开始构建能够利用的战略。”

尼布利特从英国的经验出发,为郑州航空港的建设给出了自己的建议,那就是吸引更多国际性航空公司入驻。“如果想建这种中心航空港,你就必须能够吸引航空公司到那儿去。他们需要能够使用这个航空港,相信这是他们进行转换交通的最佳地点,为整个东亚地区的乘客服务。我觉得对于任何一个中心航空港来说,如果他们想在经济上取得成功,适当地与全国性交通设施相连接是非常重要的。”

### 香港:航空带来人流与货流

其实在我们国家也有可以借鉴的城市,例如香港,香港是世界上繁忙、运作效率最高的国际航空港之一。香港国际机场作为香港唯一的机场于1998年7月6日投入运营。现有数十家航空公司使用这个机场,每天都有众多直航班机来往于香港与全球大约100个城市之间。同时还是中国内地同世界各地进行政治、经济、文化联系的中转站和桥梁。国泰航空公司常务总裁朱国樑先生说:“香港是全球一个很重要的枢纽和航空中心,过去几年,香港的货运在全球是第一的。客运量也很大,有5000多万人通过香港。航空对于香港的贡献是什么呢?香港是一个重要的商贸港,那航空就带来人流与货流,所以,这个是非常重要的。”

而且,香港国际机场充分发挥了航空自由港的优势。机场客、货进出境的手续比较简便,大大减少了旅客及货物在机场停留的时间。香港国际机场各种装备精良,配套设施完善,不断采用世界上的先进技术设备,服务上乘,为机场的高效运作创造了很好的外部条件。国泰航空公司常务总裁朱国樑先生认为:“我们如何发展的呢,第一,我们在这个领域有很大投资,今年2月,我们启用了投资59亿港元的货运中心,这个货运中心是全球最先进的货运中心,一年可以处理260万吨的货物,货物的处理从原来的8小时减到5小时或者3小时。货物物流航空行业是不容易的,竞争非常激烈,生产基地转移得也很快,我们希望我们能追得上这些货,不论货在哪里,我们能成为(为他们)服务的生产基地,将这些产品通过香港送往全球。”