

新机场释放城南“临空机遇”

北京商报记者 肖玮 王晔君/文 张森/制图

新城南行动计划全貌图

新机场成为区别于前一阶段的最大亮点

丰台

- 9 丽泽金融商务区
- 10 永外-大红门时尚创意产业集聚区
- 11 北京国家数字出版基地
- 12 中关村科技园区丰台园
- 13 青龙湖-长辛店会展旅游区

房山

- 14 北京高端制造业基地
- 15 北京石化新材料科技产业基地
- 16 中国北京农业生态谷
- 17 房山中央休闲购物区
- 18 房山世界地质公园

东城 / 西城

- 1 前门-大栅栏-琉璃厂历史文化商业区
- 2 龙潭湖国家体育产业基地
- 3 首都核心演艺区
- 4 广安产业园

大兴

- 5 北京经济技术开发区
- 6 大兴生物医药产业基地
- 7 军民结合产业基地
- 8 国家新媒体产业基地

投资规划

今年局部开工 投资超700亿

虽然经过多年博弈,但北京第二机场项目在去年获批后立刻进入发展快车道。在城南第二阶段发展计划中也再次提到,北京新机场是首都城市功能的重要支撑,是首都经济的新引擎和城市的新地标,事关全市发展布局。要加强组织领导,成立市协调推进新机场建设工作领导小组和市新机场建设总指挥部。

众所周知,新机场建设是国家“十二五”规划确定的国家级重大基础设施项目,于2012年12月22日获国务院批准,工程投入初步估计将超过700亿元,今年启动一些局部建设和搬迁工作,明年全面开工建设,争取在2018年具备使用条件。另据消息,新机场今年计划投资20亿元,资金来源为企业自筹。

按照设计,新机场建成后,初期建设为4500万人次/年的吞吐量;预计到2025年,旅客吞吐量能够达到7000万人次/年左右。根据知情人士透露,新机场将建设七条跑道,其中一条留给军方使用。

事实上,早在2008年,北京新机场的建设地址就已经确定在北京市大兴区榆垓镇、礼贤镇以及河北廊坊广阳区之间的地块。但随后,各方对于北京是否需要第二机场一事出现很大分歧。不少业内专家指出,既然已经有了首都机场这样一个超大型机场,就不用浪费资源再建机场,应充分利用石家庄正定机场和天津滨海国际机场对首都机场起到补充作用。

但眼看航空旅客数量激增,北京建新机场已箭在弦上。不过,有业内人士警示,“一市两场”大大增加了管理难度,特别是当极端天气导致航班大面积延误时,这需要提前规划充分且迅速提升机场管理水平。

配套交通

配建轨道交通、高速公路

除了前期准备工作外,新机场未来配套设施建设也备受关注。市发改委副主任赵磊表示,未来将有轨道交通从市区通往新机场,目前方案仍在讨论中。

事实上,在北京2007-2015年轨道交通建设规划的基础上,2012年11月国家发改委批复了《北京市城市轨道交通近期建设规划调整(2007-2016年)》方案,8号线三期、16号线和新机场线成为获准增建的3条线,总里程89公里。

据记者了解,新机场线的线路走向及站点设置正在进行方案设计,目前已有三套方案,分别为北京西站-北京南站-新机场、北京南站-新机场、新街口-北京南站-新机场。三套方案中,北京南站都是必经的核心地区。

北京轨道交通建设管理有限公司董事长吴宏建表示,新机场快线将经过市区,施工难度较大,预计建设时间将持续四年半至五年左右。由于2018年新机场一期将投入使用,估计这个新快线方案下半年基本形成,明年开工建设,将于2018年与机场同步建成。

除了轨道交通外,据悉,新机场还将配有高速公路。首都机场股份有限公司总经理张光辉此前表示,目前通往新机场的轨道交通和高速公路都在论证过程中,进度和开工时间将视机场建设的整体规划时间而定。新机场和旧机场之间将由高速公路连接起来,解决两个机场的运行协调问题,目前这条高速路如何建,也在规划研究阶段。

北京市社科院经济研究所所长赵弘表示,考虑到未来新机场超过千万的客流量,目前的城南交通设施肯定不能满足,提前规划相关轨道交通和高速公路势在必行。在交通规划方面,应该注意地面交通和轨道交通的结合,应形成网络化交通格局,提高交通运行效率。

设计建议

中国元素受推崇

北京新机场作为民航业乃至全国的一件大事,虽然尚处于前期准备阶段,但从名称到建设风格以及内部设施均有人“操心”。在第二阶段城南计划中也写明,要认真分析北京新机场在全市布局中的作用和功能定位,深入研究开发建设思路。

事实上,作为北京又一张名片,新机场的命名早已吵翻天,包括礼贤、榆垓、廊坊等都被与新机场相连。北京商报记者获悉,首都机场相关负责人以及大兴区领导曾说,“北京大兴机场”这一名称受到更多人青睐。

而从外观设计来看,中国林业科学研究院教授杨忠岐曾表示,作为北京这座城市迎客的“闸门”,北京新机场的外形一定要十分美观,让人看起来赏心悦目,设计上一定要有中国特色,避免与国外的其他机场雷同,整体造型应符合中国的传统文化、符合中国人的普遍审美标准,不应一味地去追求新奇特。不仅外形上如此,在杨忠岐看来,新机场的内部装潢上也应突出中国元素。

北京航空航天大学副校长唐晓青则公开表示,机场建设不能只考虑视觉效果,它最根本的是承载航空运输服务的功能,因此在设计新机场时应遵循便捷、实用的原则。

中国商用飞机有限责任公司副总经理吴光辉则特别提到停车问题,建议新机场把临时等候区和长时间停车区区分开来,可以专门设立一个接客人的机动车等候区,在规定的时间内免费使用,以避免目前接客车辆为了不进停车场而在高速收费站路边等候或者在出发厅外长时间等候的现象。而机场协会相关负责人向记者强调,眼看高铁兵临城下,新机场应吸取首都机场的教训,做好空铁联运设计。

航企机遇

国民企均将受益

北京新机场所带来的机遇是巨大的,其中深受航线时刻短缺之苦的航企无疑是受益者。据北京商报记者了解,业内盛传未来将以航空联盟的形式整体转场新机场,而目前最有可能的是天合联盟成员入驻北京第二机场。

资料显示,天合联盟成员包括东航、南航、美国达美航空、法航、荷兰皇家航空等十多家航企,截至2012年,天合联盟航线网络航班通往共约187个国家的1000个目的地。不仅如此,原本独自在南苑机场运营的东航旗下新联航也将搬至第二机场,其在二三线城市的航线网络颇为丰富,业内普遍认为,这些航企将受益第二机场所带来的时刻扩容机遇,快速拓展业务版图。

除了国有航企外,第二机场对于民营航空更是一块肥肉。春秋航空新闻发言人张武安就表示,非常希望在北京新机场建成后,能够获得一些航线资源。“对于北京第二机场大多数公司很早就已经开始规划,春秋也有专门的市场部门同事在积极联系、沟通,期待着新机场建成之后,能让低成本航空公司多开通北京航线。”张武安说。

事实上,除了航空市场外,航企还想从第二机场建设中享受更多利益。张光辉提出,大企业希望参与新机场周边城镇化建设。他认为,随着以新机场为核心的航空城项目获批,大兴区农村规划也提上日程。政府工作报告中写明,“鼓励大型企业与小城镇对接共建,切实增强小城镇综合承载能力”。首都机场以及南航等多家航企对此都非常有兴趣,并希望参与其中。因为新机场以及周边航空城项目约需要20万工作人员,再加上家属和相关服务人员等,涉及人员达数十万人,规模相当于一个小城市,其中机会非常多。

搬迁

需建立公开、透明补偿机制

对于新机场建设进展,大兴区常务副区长邵恒昨日透露,去年底国务院和中央军委正式对北京新机场项目进行批复,新机场定位大型枢纽国际性机场,选址大兴。今年将启动一些局部建设和搬迁工作。

邵恒表示,对当前新机场建设的需求,从工作层面来看,在抓限控管控工作,出台了大兴区集体土地非居住土地搬迁办法和居住房屋搬迁办法,下一步将继续加大管理力度,为新机场建设创造良好的基础条件。

“整体搬迁方面,前期已经对机场范围建设可能涉及村庄的人、地、房等基本情况进行摸底调查,也确定了安置房的选址方案。目前正在积极准备,下一步将按照国家和北京市统一安排,全力做好新机场整体搬迁工作。”邵恒说。

对于此次搬迁涉及的范围,邵恒并没有透露,只说“仍在研究中”。但大兴区副区长王荣彬此前介绍,按照新机场的初步规划,仅机场本身的建设,搬迁红线内就涉及20余个村。还有一些基础设施、产业配套、经济园区等建设都需要土地支撑。

北京方迪经济发展研究院研究总监陈智国表示,随着土地成本的不断攀升,搬迁问题已经成为工程建设中最难解决的问题,要想合理处理新机场搬迁问题,首先需要拿出一个公开、公平和透明的补偿机制,让大家可以看到其操作的过程,这样更利于搬迁工作的进行。

“除了机制上更加透明外,在补偿方式上也可以更多的探索,除了一次性补偿外,还可以进行一次村民入股分红的方式,给搬迁户更多的选择。”陈智国说。

临空经济区

超前谋划临空经济区 避免低水平重复建设

如果说北京新机场是城南计划的主角,被看做是首都发展又一引擎,那么临空经济区则是机场的经济腹地,为其输送“养料”。所以,大兴临空经济区自规划伊始就受到各方重视,特别是其独特定位以及与顺义临空经济区的关系等都引发热议。

昨日发布的《关于促进城市南部地区加快发展第二阶段行动计划》中提及,在高标准、高水平、高质量推进北京新机场建设的同时,还要超前谋划临空经济区。接下来要研究制定新机场临空经济区规划,实现临空经济区与新机场统筹规划、同步建设。

临空产业是指以航空运输为指向的相关产业。根据国外经验,机场的投资效益比是1:8,属于低投入、高产出的行业。我国许多地方政府已经逐渐认识到依托机场的重要性,陆续开始规划或发展临空经济区,并以此拉动区域经济的发展。

民航专家慕琦昨日在接受北京商报记者采访时介绍,从目前的发展来看,临空经济区主要分为临空关联型、临空附属型和机场服务型。其中,临空关联型主要为与机场功能直接有关的产业,如物流、配送及适宜空运的高新技术产业。而临空附属型则大多指与机场相邻而得益的产业,主要有会展业、分销中心等。机场服务型则包括宾馆、餐

饮业、商业中心、金融业、咨询业以及基本的服务设施等等。也就是说,如果新机场临空经济区建成,对于上述行业将产生带动和促进作用。

目前,首都机场周边的顺义临空经济区已经发展较为成熟,这也被认为可作为大兴临空经济区的有益借鉴。“新机场的临空经济区应该弥补顺义的不足,也可学习其成功的经验,”一位不愿具名的机场业内人士称,“首先,应该看到,汽车是顺义临空经济区的重点项目,但对现代物流业以及其他高端制造业企业的吸引力仍旧有限。”

据分析,在新机场临空经济区的规划中,首先要考虑不能低水平重复建设,尽量避免与原有临空经济区竞争而产生内耗。

慕琦则指出,现在包括顺义等国内多个临空经济区都有一个通病,就是更多地拿航空作为宣传的手段,实际上和航空产业对接明显不足。新机场应该在引入企业方面更为谨慎,这样才能将临空经济区的作用发挥到最大。

针对大兴与顺义两个临空经济区如何协同发展,慕琦指出,首先要找到各自的定位,同时两个机场要有便利的交通连接,以便满足航空旅客的多样化需求。

新航城

新机场周边同步规划新航城

随着新机场建设即将拉开大幕,新航城建设也逐渐浮出水面。邵恒表示,将结合新机场的建设,在新机场周边同步规划新航城。目前正围绕城乡统筹发展、交通承载能力、城市概念性规划、生态系统等11个专题进行专题研究,初步明确了新航城地区的发展战略,新航城将与新机场规划同步实施。

据了解,围绕新机场,北京市将在大兴区榆垓镇建设300平方公里的新航城,总投资840亿元,其中2013年至2015年计划完成投资300亿元。新航城以南中轴为发展主线,辐射礼贤、榆垓、安定、魏各庄、庞各庄五镇,建设以临空产业、商务服务、总部经济、文化创意、休闲娱乐为主的国际化高端产业新城。

北京商报记者从北京市大兴区官方网站上看到,新机场项目获批后,大兴区国资委和北京经济技术投资开发总公司共同出资组建一个立足于“服务新机场、建设新航城”的实体公司,即北京新航城控股有限公司。该公司将负责新航城内土

地一级开发和基础设施建设等工作,以及负责新航城内各类项目的投资事宜,为新航城开发建设提供充足的资金支持。

大兴区委书记李长友此前描绘新航城时表示,新机场是一座大型的国际枢纽机场,这必然会形成一个围绕航空的、航空特点特别明显的城市。机场周边将以重点发展会议展览、休闲娱乐、航空食品、绿色蔬菜等多个产业,并做好机场周边的绿化。希望今后坐飞机,降落前乘客打开遮阳板往下看,能看到一片绿色,会觉得很漂亮。

城市规划专家、北京国际城市发展研究院院长连玉明表示,本身北京新机场的规划就不应该只是一个机场,而是应当看做一个“新城”来进行规划,这样才能将新机场的真正价值淋漓尽致地体现出来。如果规划得当,“临空经济”肯定是继“总部经济”之后城市发展的一个新增长点。

“新机场建设本身投资规模虽然很大,但更应该看到其带来的经济效益,随着新机场的建成,周边的物流、航空

服务业都将得到长足的发展,其产生的经济效益可能超过建设本身,对大兴乃至整个城南经济发展都将产生巨大的拉动作用,应该提前做好规划,吸取首都机场之前的经验。”陈智国说。

中国民航大学临空经济研究所所长曹允春认为,在新航城建设过程中,需采取“政府主导、多方合作、市场运营、利益共享”的开发模式。新航城是一个国际高端社区,里面存在多个主体,而且诉求不尽相同,其开发建设的复杂性远远超过一个开发区。

“建设新航城,应当坚持以前瞻化、高端化的战略定位为引领,合理规划布局;设立阶段化、区块化企业遴选机制,保证其合理发展;规划机场综合交通网络体系,推动形成综合交通枢纽;规划建设高端化、标准化、便利化的配套设施,为新航城建设提供基础保障;在新航城中城市功能要突出,努力实现业城融合;实施新航城的整体营销与品牌打造战略,制定科学的招商引资策略。”曹允春说。