

沉寂数日的北京新机场再次引起关注。日前,北京市发改委副主任燕瑛在上周闭幕的第十八届北京·香港经济合作研讨洽谈会上表示,北京新机场项目将于今年底动工,预计2019年建成投入使用,新机场的轨道交通预计总投资410亿元,将全部由社会资本投入,与新机场同步建成。随着北京新机场渐行渐近的则是北京发展临空经济的新引擎。今年4月,北京临空经济核心区在顺义揭牌,将原空港开发区、空港物流基地、国门商务区3个经济功能区进行整合,顺义也提出了打造首都国际航空中心核心区的目标。新机场与老机场如何良性互动?北京临空经济区如何跨区域统筹,在京津冀中协同发展成为有力支撑?该如何用国际化的视野打造北京的临空经济区?今天,我们就一起来看看国际上那些牛气的临空经济区,这也许能为我们提供很好的借鉴。



## 那些可圈可点的航空城

### 欧洲商业界的神经中枢

#### ●史基浦航空大都市

国家:荷兰

**机场:**1967年4月建成并投入运营的阿姆斯特丹国际机场,到2025年,预计每年客运吞吐量将达到80-85百万人次,货运吞吐量达到3.5百万吨。

**特色:**史基浦航空大都市建成了阿姆斯特丹机场自然公园,这是世界上惟一的机场公园;微软欧洲总部设立在此。

### 东西方的连接者

#### ●迪拜世界中心航空城

国家:阿拉伯联合酋长国

**机场:**阿勒马克图姆国际机场(又称迪拜世界中心国际机场)是世界最大机场,于2013年正式启动客运服务。机场年客运量可达1.2亿人次,年货运吞吐量达1200万吨。

**特色:**商业区将会有850幢商厦落成,预计可创造13万个职位;迪拜国际机场将继续注资,与新机场协同发展。

### 拥抱未来的城市

#### ●仁川航空城

国家:韩国

**机场:**首尔仁川国际机场是韩国最大的民用机场、亚洲第六最繁忙的国际机场,于2001年启用。其代替了金浦国际机场的国际航线枢纽地位,被誉为“绿色机场”。

**特色:**由政府直接管理机场;永宗地区将发展成为结合旅游、休闲及赌场的复合都市“8 City”。

### ■延伸阅读■

#### 什么是临空经济

基于航空快速运输的优势,利用机场的产业聚集效应,促使高端经济要素:资本、信息、技术、人口等向机场周边地区集中,在机场周边形成航空核心产业、航空关联产业和航空引致产业等与航空相关的产业集群,这种新兴的区域开放型经济形态称之为临空经济。临空经济的产业构成多样,主要包括临空产业链和运输服务链围绕机场产生的相关产业,按照临空指向性,可分为:航空核心产业、航空关联产业和航空引致产业。

#### 临空经济与航空经济的不同

临空经济发展主要依托机场,发挥机场对外交流的门户作用,带动周边产业的发展;而航空经济主要是以民用航空业整个产业链条为依托,从上中下游入手,各个方面来支撑起整个产业的发展。

#### 北京将打造新航城

北京新机场位于大兴区南端,与河北交界处。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。依托北京新机场,一座航城也将崛起。建成后将形成“一轴两核三区四组团”的产业空间布局,新航城未来的规模相当于一个中等城市,到2025年,与新机场同步建设的新航城将直接产生10万个岗位。

史基浦航空城内已经形成了八大产业集群,成为了欧洲航空产业的聚集地之一,聚集了国际知名航空航天企业的欧洲总部、飞机零部件配送中心、许多航空航天的教育培训及咨询机构。

目前,阿姆斯特丹机场与鹿特丹港成为荷兰经济的两大支撑,而阿姆斯特丹史基浦机场航空城则成为了世界上航空城建设的典范。荷兰政府从国家战略的高度对机场进行定位和规划,将阿姆斯特丹机场定位于国家发展的中心地位,将航空城定位为欧洲商业界的神经中枢。神经中枢包括机场中心区特色项目、等级梯度化总部项目和分销与配送中心项目,使阿姆斯特丹机场日益成为高质量商贸休闲园区的发展中心。

荷兰阿姆斯特丹机场采用与所在区域共建模式,从三个层面进行开发,第一是紧邻区的开发,重点在于商业地产开发、地产投资、销售、租赁与管理机场;第二是相邻区的开发;第三是拓展区的开发。其空间布局分为五大片区,分别是机场中央区、南部物流走廊、北部商务走廊、航空产业区、住宅区。这里以机场为中心形成了“三横三纵”的高速公路网络和“井”字形的城市轨道网络,将机场打造成为人流、商流和资金流的交汇点。

阿勒马克图姆国际机场的基建总成本估计高达330亿美元。迪拜酋长谢赫穆罕默德表示,阿勒马克图姆国际机场作为中东地区航空枢纽的新地标,将会为迪拜经贸、交通、物流、旅游等各行各业的未来发展起到至关重要的推动作用。

阿联酋把迪拜定位为“东西方的连接者”,将民航业视为国家的重要战略。新机场只是迪拜世界中心航空城计划的一部分,该发展计划占地140平方公里,除了新机场外,还规划建设有物流城、商业城、企业园、住宅城和高尔夫度假村等“城中城”。在总体空间布局方面,迪拜机场、世界中心和杰布阿里自由贸易区组成了特殊的三角格局。

迪拜世界中心航空城计划中的商业区将会有850幢商厦落成,预计可创造13万个职位;至于住宅区则可容纳25万居民。与新机场只有40公里之隔的迪拜国际机场,在新机场落成后会继续注资发展。

迪拜世界中心航空城将依托杰布阿里和迪拜机场自由贸易区,带动全球资源的合理运转,是洲际资源配置成功典范之一,其充分发挥了临空经济区的空港联动性。目前,机场自由贸易区与周边临空经济区实现了良好的融合发展。

韩国十分重视首尔仁川国际机场的规划和发展,并将其设为惟一由政府直接管理的机场。成立于1999年2月1日的仁川国际机场公社直接隶属于韩国国家交通部。韩国希望将其打造成为国际物流中心、国际商务中心、东北亚经济中心。

韩国依托机场建立自由经济区,由政府主导开发,自由经济区已经被批准为机场自由贸易区。目前,首尔仁川国际机场正逐渐从过去的航空、物流枢纽成长为韩国新的经济增长极。

首尔仁川国际机场正被打造成一个功能复合型机场城市——五元港,即空港、海港、信息港、商务港和休闲娱乐港。

仁川自由经济区由松岛国际商务区、永宗岛和青罗三部分组成,总面积为209.38平方公里。永宗将开发成为航空城;松岛将成为国际化新城,信息、生物工程、研发中心、国际商务交流中心;青罗将成为娱乐、研发和国际金融城市。其中核心区域松岛地区被定位为“拥抱未来的城市”,以打造国际商务中心为主,在其城市建设中也体现了国际化大都市的休闲品质;不仅包括观光景点,2012年韩国提出一项规划,规划中提到要将永宗地区发展成结合旅游、休闲及赌场的复合都市“8 City”。