

【区域开放与合作】

内陆城市空港经济发展的瓶颈与策略

——以洛阳空港新区为例

肖若晨

摘要:随着中国开放经济的发展和“一带一路”建设的不断推进,中国的区域经济格局发生了深刻变化,内陆经济崛起成为重大新特征,并对中国经济持续稳定发展起到至关重要的影响。内陆区域中心城市是内陆经济崛起的极核,加快开放,发展内外源相结合的空港经济,培育投资与创新相结合的增长动力,是内陆区域中心城市提升对外开放水平,加快发展重要途径。洛阳作为典型的内陆区域中心城市具有区位优势独特、民航发展步入快车道、产业集群优势明显、产业转型步伐加快和历史人文底蕴深厚的特点,但也存在着综合交通枢纽网络没有形成、机场规划建设标准与航空枢纽定位相差甚远、机场管理体制不顺、港区管理体制不顺、创新驱动不足等瓶颈。顺应规律,提高枢纽定位;纳入各级战略规划,提高建设标准;提高空港产业集聚区战略定位,培育临空经济增长极;强化组织领导;扩大“洛北空港新区”管理权限;提升规划和建设水平;开展精准招商;强化政策等是提升经济开放水平的有效选择。

关键词:洛阳空港新区;物流中心;临空经济增长极

中图分类号:F562 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2020)01-0153-04 **收稿日期:**2019-10-27

作者简介:肖若晨,女,河南日报报业集团大河传媒投资有限公司总经理助理(郑州 450008)。

在新时代,中国区域经济格局发生了深刻变化,内陆经济崛起成为重大新特征,并对未来中国经济持续稳定发展发挥着至关重要的作用。内陆区域城市作为内陆经济崛起的极核,要创新开放模式,培育带动区域发展的开放高地。“十四五”时期是中国内陆地区加快发展的关键时期,是实现赶超跨越的重要战略机遇期,也是深化改革、扩大对外开放的关键阶段。洛阳是典型的中部内陆城市,也是河南副中心城市和“一带一路”节点城市,不沿边也不靠海的洛阳空港区的地位越来越重要,因此,对洛阳空港区经济发展的瓶颈与策略进行研究就具有重要的理论和现实价值。

一、洛阳空港区现状的分析与判断

洛阳空港区覆盖孟津县麻屯、常袋两个乡镇,

17个行政村,总人口31038人。规划面积为12.86平方公里。目前,建成区面积达8.9平方公里。截至2018年年底,入驻企业共计599家,营业总收入150.74亿元,主营收入为146.8亿元,就业人员为1.4万人。其中,116家规模以上的工业企业实现产值114亿元,主营业务收入110.3亿元,利润8.3亿元,上缴税金2.10亿元。集聚区产业类型以机械加工和装备制造为主导,企业占比达65%以上,初步形成中上游产业链。集聚区共入驻工业企业312家,其中,从事机械零部件加工企业134家,装备制造企业97家,建材企业19家,耐火材料加工企业15家,食品生产企业13家,其他工业企业34家。归纳起来,洛阳空港区发展具有以下优势。

一是区位优势独特。洛阳空港区是豫西、晋南、陕东唯一的集航空、地铁、高速、国道、省道、城市干线于一体的地空联运综合交通枢纽。洛阳

空港区地处洛阳孟津县南部,南靠洛阳主城区,北临孟津县城和黄河小浪底水利枢纽风景区,地处洛阳“四纵四横一机场”交通网络的核心地带。其中,“四纵”是指洛阳空港区东西紧挨宁洛高速和二广高速,连接南北区域,中间王城大道和地铁二号线将洛阳空港区与洛阳市中心区、火车编组站、高铁站贯通;“四横”是指横贯空港区的连霍高速、G310国道、连天线和机场大道,构成连接黄河生态经济带和陇海线的东西交通大动脉;“一机场”是指洛阳北郊机场。洛阳空港区拥有国家一类航空口岸,国内通航城市18个,国际通航城市2个,基本形成覆盖东西南北主要城市的航线网络。洛阳空港区南侧紧邻市区北外环路(原310国道),宁洛高速南北贯通,集聚区内新310国道、连霍高速横贯东西,小浪底专用线纵向穿过集聚区中部,机场路横向成为南北两区分界线;距离洛阳货运编组站6千米,机场路往东与王城大交汇直达洛阳老区、新区、龙门站并与南环路相连,小浪底专用线往南直接到达洛阳涧西工业区。拟建的地铁3号线和城市六组团轻轨联通市区及相邻区县。

洛阳北郊机场于1986年开工兴建,1987年9月26日正式通航,是河南重要的空中交通枢纽、豫西地区重要的民用机场,是国家一类航空口岸,目前通航26个城市,基本构建起了覆盖东西南北主要城市的航线网络图。洛阳北郊机场常年担负着郑州、西安、太原、南阳、武汉等机场的备降航班保障任务。2008年,洛阳北郊机场改扩建工程启动,2010年4月新候机楼投入运行。2018年7月,洛阳北郊机场三期改扩建工程启动,工程包括航站楼改造、延长跑道、飞行区等级提升至4E级,扩建完成后航站楼面积将达到10万平方米。

二是民航发展步入快车道。2018年,洛阳北郊机场旅客吞吐量131.51万人次,同比增长48.7%,增速位居全国前列,比全国平均增速高出38.5个百分点。2012—2019年,洛阳北郊机场旅客吞吐量平均增速为23%,比全国平均增速高出12.3个百分点。

三是产业集群优势明显。洛阳空港区现已形成机械和装备制造产业较为成熟的下中上游产业链,集聚一批品牌企业,新材料产业业态发展迅速。从铸造、锻造到农机、汽车、工程机械、矿山设备零部件加工,到农机、工程机械、矿山设备、制冷设备生产组装等,形成较为成熟的产业基础和产业

链条。隆华节能是中国著名的环保节能装备制造企业,国润新材、耿力机械、三杰热电、鸿元轴承、诚冠自动控制、凯众科技、联创锂能等一大批创新型企业快速崛起,新材料企业呈现出快速集聚的态势。

四是产业转型步伐加快。实施创新驱动战略,不断完善营商环境,出台一系列配套扶持政策,大力培育创新型龙头企业和创新型中小企业。目前,洛阳空港区拥有上市企业1家,上市公司分支机构4家,“新三板”“四板”挂牌企业各两家,高新技术企业23家,省备案科技型中小企业82家,拥有院士工作站两个,省市级工程中心(实验室)、企业研发中心和技术中心53家,拥有中国驰名商标3件、河南著名商标12件、国家专利近700项。

二、制约洛阳空港区发展的瓶颈分析

洛阳空港区经过20余年的发展,在经济社会发展方面取得了突出成绩,对于促进洛阳的发展、提升其副中心城市地位乃至促进河南的开放发展等都起到了巨大的推动作用。但是,随着信息社会的飞速发展,世界正处于大发展大变革大调整时期,城市区域竞争愈发激烈,洛阳空港区在基础设施建设、管理体制、创新动力等方面还存在着不少瓶颈制约,需要认真探讨、分析和加以解决。

一是综合交通枢纽网络没有形成。尽管洛阳空港区是豫西、晋南、陕东唯一的集航空、地铁、高速、国道、省道、城市干线为一体的地空联运通道,但是“铁公机”多种交通方式之间缺乏连接,综合交通枢纽缺乏规划,建设明显滞后。洛阳空港区缺乏与“一中心六组团”之间的快速通道衔接,缺乏与高铁、城际、轻轨、地铁网络之间的衔接融合。

二是机场规划建设标准与航空枢纽定位相差甚远。目前,洛阳北郊机场的飞行区等级为4D级,机场跑道为2500 m×45 m,与4E、4F、3800 m×60 m更高等级尚有较大差距。不具备大型客、货机起降必需的机场条件,明显制约了航空枢纽和临空经济的发展。洛阳机场属于一类口岸,但属于二级机场,不相匹配。洛阳机场客货吞吐量太少。截至2018年,洛阳机场旅客吞吐量131.51万人次,货邮吞吐量1339.13吨,保障航班11890架次,旅客吞吐量排名位居全国第81位,与国家设置临空经济示范区要求1000万客运量、10万吨货邮量指标相比差

距较大。目前洛阳机场规划建设标准太低,不适应洛阳副中心城市和洛阳都市圈发展的要求,不适应全国性重要交通枢纽建设要求。

三是机场管理体制不顺。洛阳机场隶属于中国民航飞行学院洛阳分院,机场是其下属机构,最重要的用途是教学和飞行模拟,非客货运,这与航空枢纽承担的角色存在矛盾。

四是港区管理体制不顺。现有洛阳空港区管理机构是科级单位,属于事业单位体制,难以协调行政资源,航空港涉及麻屯、常袋等多区域,联动区域包括西工、涧西、老城等市区,孟津县政府和航空港管委会都难以实现资源联动高效发展,难以形成合力。

五是创新驱动不足。洛阳航空港产业基础虽然成熟,但是经过30年的历程,大多数处于转型期,高端产业布局不足,人才链、资金链、创新链融合不足,缺乏机制、平台和体系,导致洛阳航空港发展临空经济缺乏高端产业支撑,基础薄弱。受到经济形势和环保政策的影响,部分企业经营面临人才、资金、市场和技术的难题。在产业转型的攻坚克难关键时期,人才引进、市场探索和技术创新体系支撑能力不足,致使定期的人才引进计划和重点项目引入机制滞后,集聚区发展处于被动地位。

三、洛阳空港区加快发展的政策建议

结合上文对洛阳空港区的现状、特点、瓶颈等方面的分析,下面对洛阳空港区的发展提出如下政策建议。

1.立足全局长远,提高战略定位

顺应规律,提高枢纽定位。立足战略全局,提高洛阳航空枢纽和空港产业集聚区的战略定位。顺应城市群“双中心”与“双枢纽”协同发展规律趋势,随着中原城市群由区域级城市群升级为国家级城市群,未来将进一步升级为世界级城市群,郑洛“双枢纽”格局将成为必然。因此,中期来看,将洛阳航空港定位为国家区域航空枢纽,长远来看,定位为国际航空枢纽。“洛北空港新区”定位为国家临空经济示范区。纳入各级战略规划,提高建设标准。建议将洛阳国家区域航空枢纽纳入国家民航“十四五”发展规划,将郑洛“双枢纽”纳入中部地区“十四五”发展规划、河南“十四五”发展规划、“一带一路”或空中丝

绸之路规划。按照4E级双跑道标准加快推进洛阳机场改扩建工程及机场综合交通枢纽网络体系建设,预留第二条跑道空间建设用地。

提高空港产业集聚区战略定位,培育临空经济增长极。航空枢纽的定位决定临空经济区的定位,依托国家级航空枢纽可以布局临空经济集聚区。因此,应从战略和全局的高度,依托洛阳国家区域航空枢纽升级“洛北空港新区”的战略定位,加快建成国家区域航空枢纽和航空物流中心、中原城市群和洛阳都市圈重要开放门户、郑洛一体化核心增长极、高端临空产业基地、生态智慧空港新城。推动洛阳航空枢纽、空港产业集聚区与洛阳市“一中心六组团”、洛阳都市圈、郑州大都市区、中原城市群的协同发展,带动郑洛一体化和同城化。

2.理顺管理体制,强化组织实施

强化组织领导。建议成立“洛阳国家区域航空枢纽”建设领导小组(或洛阳临空经济示范区创建领导小组),具体负责航空枢纽、综合交通体系、空港产业集聚区的规划、建设和管理,由洛阳主要领导担任组长,办公室设在市发展和改革委员会,相关部门参加,强化责任分工落实,定期召开联席会议,解决有关重大问题。组建洛阳机场投资运营公司,可以考虑加入河南省机场集团,委托管理。

扩大“洛北空港新区”管理权限。按照权责统一、精简高效的原则,进一步完善空港集聚区与麻屯镇“合二为一”的行政管理体制,按照省级产业集聚区的有关政策规定,提高“洛北空港新区”的行政级别,按副县级或正县级配置,直属市委、市政府,由孟津县代管,赋予县级政府的行政管理权限,在行政审批方面部分赋予省辖市管理权限。

提升规划和建设水平。重视规划编制前的战略研究,尤其是亟待开展航空枢纽、综合交通体系、临空产业、生态体系等专项研究。在战略研究的基础上抓紧编制“洛北空港新区”新一轮总体规划、土地利用规划和控制性详规,加强基础设施规划、产业规划、生态规划和拆迁安置等专项规划。空港产业集聚区的顶层设计由洛阳市委、市政府统一决策部署,孟津县具体负责规划、建设、管理,明确责任分工,完善工作机制,有序推进规划落实,打造精品工程。统筹洛阳空港投资有限公司和洛阳机场建设开发主体之间的分工协作,提升投融资开发平台功能,基础设施建设要适度超前,优化开发时

序,构建政府投资引导、社会资本参与的多元投资机制,加快推进基础设施建设及综合开发。

3.创新招商机制,制定配套政策

开展精准招商。整体策划推介“洛北空港新区”,瞄准建设国家级枢纽和千亿级临空产业集群,依托重点板块和特色产业园区,策划一批招商大项目,招大引强,沿链引进,集群承接,鼓励战略投资者参与重点板块连片集中开发。建立健全招商引资准入机制、评价机制,实施重大项目洽谈、审批、开工建设和运营的全方位服务保障制度。对新设和引进具有重大促进作用的总部企业和重大项目,采取“一事一议”的办法给予综合性优惠政策。编制定向招商手册,制定近期重点项目招商计划和工作台账,围绕主导产业展开招商活动。

强化政策支持。优化发展环境,鼓励先行先试,纳入自由贸易试验区、自主创新示范区新片区,复制其开放创新政策,复制郑州航空港经济综合实验区政策,制定一揽子扶持政策,加大财政、税收、土地、金融、投资、产业、环保等政策扶持,倾斜支持

临空产业重大项目。加大对引进基地航空公司、开辟新航线、物流企业、高新技术企业等方面的政策支持力度。制定支持高端人才创新创业的财政政策以及住房、就医、子女入学的绿色通道政策,引进一批高端技术人才和管理人才。

参考文献

- [1]张娜.基于扎根理论的航空港经济区发展影响因素研究[J].长春大学学报,2019(1).
- [2]杨大风.金融支持视角下的郑州空港经济区发展研究[J].决策探索,2019(2下).
- [3]陈萍.内陆开放型航空港:基于要素流动的空间效应[J].区域经济评论,2013(3).
- [4]高友才,汤凯.临空经济与区域经济阶段性耦合发展研究[J].经济体制改革,2017(6).
- [5]吴亚平.航空港经济区发展政策探讨[J].中国民用航空,2014(1).
- [6]曹允春.临空经济:速度经济时代的成长空间[M].北京:经济科学出版社,2009.

The Bottleneck and Strategies of Inland City Airport Economic Development ——Take Luoyang Airport Area as An Example

Xiao Ruochen

Abstract: With the development of the open economy in China and the continuous promotion of “The Belt and Road” initiative, China’s regional economic pattern has undergone profound changes, and the rise of inland economy has become a major new feature, which plays a crucial role in the sustainable and stable development of China’s economy. The regional central city of the inland is the core of the rise of the inland economy. Accelerating the opening-up, developing the airport economy with the combination of internal and external sources, and cultivating the growth power with the combination of investment and innovation are the important ways for the inland regional central cities to enhance the level of opening-up and accelerate the development. Luoyang as a typical inland regional center city has the characteristics of unique location and transportation advantages, rapid development of civil aviation, obvious advantages of industrial cluster, accelerated pace of industrial transformation and profound historical and cultural background, but there are also bottlenecks, such as the lack of comprehensive transportation hub network, the far difference between airport planning and construction standards and the positioning of airport hub, the unsmooth airport management system, the unsmooth port management system and lack of innovation drive and so on. Conforming to the laws and improving the positioning of hub, incorporating into the strategic planning at all levels and improving the construction standards, improving the strategic positioning of airport industry cluster area, cultivating airport economic growth pole, strengthening organizational leadership, expanding the management authority of “Northern Luoyang airport new area”, improving the planning and construction level, carrying out precise investment promotion, strengthening policy support and so on are the effective choices to improve the level of economic opening.

Key Words: Luoyang Airport Area; Logistics Center; Airport Economic Growth Pole

(责任编辑:柳 阳)