



全新的青岛胶东国际机场,于8月12日正式投运。4F级机场到底多酷炫?在机场正式启用前,齐鲁晚报·齐鲁壹点情报员提前一月打卡航拍,从高空领略最美风景。 齐鲁晚报·齐鲁壹点情报员 李晓强 摄

从“城市的机场”到“机场的城市”

角逐航空大都市,青岛如何脱颖而出

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 冯冬宁

两种声音

机场是距离世界最近的地方,总有新的故事发生。

8月12日零时起,山东首座、国内民航最高运行等级4F级智慧型机场——胶东机场正式转场运营。这也意味着,在临空经济赛道上,疾步而行多年的青岛迈出极其重要的一步。

相对于兴奋之声,胶东机场启动后,也有当地居民觉得新机场距离青岛中心城区太远。这是短期内当地民众生活便利化的忧虑。

“确实客观存在,但5年、10年,甚至20年后呢?如果从空间布局、城市发展以及区域发展战略方面考量呢?”东亚智库首席经济学家、北京东亚汇智经济咨询中心主任李继凯说。

作为一座位于山东半岛东南端,环渤海经济圈南翼的滨海城市,青岛是国家沿海重要的中心城市,是中国北方区域对外开放的区域支点,也是东北亚经济圈中环黄海经济圈与韩日跨国城市走廊的对外门户。

对此,李继凯认为,虽然青岛区域优势突出,但近年来,受制于区位、交通等因素的影响,其城市功能、服务水平与深圳等城市存在较大差距,如航空板块的相对薄弱,“胶东机场的建设不仅弥补了这一短板,也从发展层面上,有助于青岛形成‘内联京津冀、粤港澳大湾区,外联东北亚、亚太地区’的航空格局,这对于青岛全面提升国际化开放水平提供了一个很大的助力。”

而从区域经济角度而言,山东社会科学院经济研究所经济研究所区域经济研究室主任李广杰表示,与省会都市圈一样,胶东半岛经济圈被寄予厚望。

有此背景,胶东新机场的建设,不仅能加大实现胶东经济圈对内对外的辐射力度,同时在南北经济加速融合的当前,也能对产业、人才等资源的快速聚集和各类要素的高效配置提供强力支撑,“这有助于所处区域与国内重点区域、国际重点城市的交流与融入。”

更值得关注的是,一直以来,青岛都在运筹东北亚战略。凭借东北亚枢纽的推动器——4F级机场的优势,李继凯、李广杰他们认为,这一机场及相关产业的带动与发展,将与“一带一路”、上合示范区、自贸试验区等战略优势叠加,不断提升中日韩(青岛)国际经济合作区层级,同时也有利于助力青岛打造成为东北亚国际交往的会客厅和亚太地区的中心城市。”

临空经济的关键

命题存在,产业走向更为外界关注,尤其是被誉为“第五冲击波”的临空经济已成焦点的当前。

在民航业界,流传着“1:8效应”,即办好一个机场,如同开启一扇大门,随之而来的人流、资金和信息等将推动地区产业升级和经济发展,机场的投入产出比可高达1:8。

当上述说法遇到新一轮城市竞合的不断加速,萌芽于上世纪90年代的中国临空经济,随着国内机场扩容升级冲击波的不断来袭,势头正猛。公开信息显示:截至目前,据不完全统计,已经明确提出发展临空经济的城市超过100个,青岛是其中之一。

而在临空经济区方面,政策和航空运输需求的双重刺激下,虽然中国1992年才诞生首个临空经济区,但将近30年的时间里,以民航运输为核心的临空经济得到快速发展。统计显示,截至去年年底,国内已批复包括青岛胶东临空经济区等在内的国家级临空经济区达16个。

“衡量一座城市是否适宜发展临空经济,主要取决于相当规模的机场吞吐量、区域经济发展状况及配套的市场容量等。”中国民航协会的王军表示。

作为一家4E级机场——青岛原有的流亭机场超负荷运营多年已成共识,加上位于青岛中心城区的这一机场上方空域资源紧张,搬迁势在必行。

从区域经济发展说,2016年已进入中国城市“万亿俱乐部”的青岛去年更以高达12400.56亿元的数字位居该俱乐部第13位。当这一切遇到当地有目共睹的配套市场容量及青岛打造国

一座机场,一座城。“第五冲击波”——临空经济等概念的持续升温与新一轮城市竞合的不断加速,正在让越来越多的城市搭载临空引擎。

“机场升级换代,城市腾飞在即”,不断向蓝天要机遇的一众城市希望以空港为战略支点,加快打造国际航空枢纽来进一步拓宽其经济对内对外的发展空间,进而在激烈的区域竞争中脱颖而出。

位处东北亚战略要地、坐拥诸多优势资源的青岛,更是如此。

得枢纽者得天下。目前,这个跻身于“二十大国际综合交通枢纽城市”名单的城市除在国际枢纽海港方面持续发力外,刚刚启动的青岛胶东国际机场也定位于“世界一流、国内领先”的东北亚国际枢纽机场。

青岛方面的设想是,这个位于国内航线网络和东北亚航线网络的中枢节点区域的机场,未来,作为内陆城市与东北亚及其他地区进出中国的“空中便捷通道”,并与其海运、铁路、公路、城市轨道等联手,打造国家级关键交通节点,成为面向日韩地区门户机场、东北亚地区重要的综合枢纽。

而另一方面,日本东京机场放量,韩国仁川机场扩建,我国北京大兴机场投运等众多力量的角逐正让东北亚交通枢纽的竞争日趋白热化。

如此背景下,青岛会成功脱颖而出吗?

际航空枢纽的发展渴求,经济全球化和区域经济一体化进程不断加快下,“势在必行”的胶东机场被寄予厚望。

“青岛要搭载临空引擎,而且必须搭载。”这是青岛方面的明确表态。在他们看来,除北京、上海、郑州等临空经济发展路径日渐清晰,“第二梯队”——长沙、武汉、成都等城市也在临空经济方面穷追不舍。

以上海虹桥临空经济示范区发展路径为例,从初创时定位的都市型工业,到“园林式、高科技、总部型”园区,再到设立这一示范区全面对接长三角经济带等等,20多年间,“临空园区”的功能不断转型升级、空间不断拓展。“临空经济的发展绝不是一个空港,而是以港促产、以港建城、以产兴城、以城聚人。”中国民航大学临空经济研究中心主任曹允春公开表示。

“得枢纽者得天下。要在实际行动中强化这一概念,要让更多的市场主体、利益关联方参与进来。”中外运一高管告诉记者。

当然,曹允春也表示,临空经济要避免同质化,除发挥政府主导进行顶层设计外,更要充分发挥市场作用,注重上下游关联度,形成一条高效的产业链,且产业应具备三大原则,即临空指向性和高附加值、关联性和带动性、知识密集型和创新性。这同样适用于热度中的胶东机场及其所处的青岛胶东临空经济区。

距航空大都市路还很长

机场之上,城市翱翔。很显然,机场早已不单单限于空港概念,而是如圆心般不断吸引着众多相关行业聚集到周围,进而成为区域生产和商业活动的重要结点和地区经济发展的新引擎。

“这就是航空大都市。”这是身为2015世界机场城市大会主席、曾任全球诸多机场顾问的约翰·卡萨达的对此定位。在他看来,航空大都市是一座城市的商业中心,不仅包含跑道和航站楼的机场,还拥有一个集空运、铁路、高速公路等发达交通体系与完善的商业配套于一体的商业中心,且所有配套建设都将会围绕机场来发展。

青岛显然认识到了,从“城

市的机场”到“机场的城市”,其目标是瞄准建设“世界一流智慧空港城”。

“以胶东机场建设为契机,以建设现代化航空城、构建地区经济活力中心为导向,加快带动机场周边辐射地区乃至青岛大都市区的发展。”这是青岛的打算。围绕这个目标和打算,以青岛胶东临空经济示范区为代表的青岛疾步而行。

“自2016年获批以来,我们一直在用世界眼光、国际标准、胶州优势去做。”青岛胶东临空经济示范区一孙姓人士表示,这5年,他们瞄准世界500强及关联企业,开展精准产业链招商,通过“建链、强链、补链、延链”,构建一个“3+4+4”现代临空产业体系。截至目前,该区在建项目25个,总投资279.3亿元,拟开工项目7个,总投资125亿元,重点在谈项目10个。

这仅仅是一个开始。

“无论是临空经济还是航空城,都不是机场与产业的简单相加,未来,对照上海虹桥临空经济示范区等,青岛还有很长的路要走。”青岛市科学与科研管理研究会、科学智库理事长隋映辉教授表示。

如果给青岛这条路在国内寻找一个可以参考的样本,“我可以很确定地说,按照卡萨达倡导的航空大都市概念和青岛的设想,目前没有。”来自中国民航协会的刘峰说。

他们认为,即便是历经20余年的发展变迁,毗邻世界最大的虹桥综合交通枢纽的虹桥临空经济示范区也不能完全提供一个成熟的发展模式,虽然该示范区已初步形成高端企业总部、信息服务业、现代物流业三大产业集聚,已有人驻企业逾2700家,其中跨国公司地区总部企业21家。

而无论航空城还是航空大都市,更多是区域性概念,其发展可能不限于某一城市,也可能是周边几个距离相邻、产业相关的城市一起打造的一个规模城市群。如果是这样,除致力于打造面向日韩、辐射东南亚、贯通中亚欧、连接海内外的东北亚国际物流中心和丝绸之路国际物流枢纽的青岛本身的努力外,可能还需要区域内及区域之间的更多协同。