
西部内陆地区对外开放大通道建设:机遇、挑战与路径——以贵州省机场业为例

申振东¹

贵州机场集团

摘要: 伴随着全方面对外开放格局的初步形成,以贵州为代表的西部内陆地区发展进入了新阶段,在交通运输体系中,航空运输的综合地位不断提升,机场尤其是区域枢纽型机场将成为西部内陆地区对外开放的重要通道,主要体现在对外开放的窗口效应、地理区位的通达优势、运输通道的顺畅便捷三个方面。新形势下,建设区域枢纽型机场的机遇与挑战并存,但总体上机遇大于挑战。未来西部内陆地区综合交通运输体系建设,应充分发挥航空运输的优势,系统推进综合交通体系建设,逐步构建开放、协作、融合发展的运输共同体。

关键词: 枢纽机场; 运输共同体; 内陆开放; 大通道建设;

改革开放初期,西部内陆地区作为主要腹地,为东部沿海地区的对外经贸往来提供了有力支撑,同时也间接实现了自身与外界生产要素的有序流动。伴随世界经济格局调整,新一轮全球开放对我国区域发展产生了重要影响,西部内陆地区的对外开放逐步纳入国家战略。为此,国务院先后批复同意在宁夏、贵州设立内陆开放型经济试验区,探索内陆地区在新常态下开放发展的新路径。2016年,贵州省获批设立内陆开放型经济试验区,这对于贵州而言,又被赋予了新的内涵与发展使命。所谓新的内涵,指的是如何在内陆欠发达地区实现全方位开发开放,更重要的是依托这一平台探索开发开放的新机制。所谓新的使命,指的是要在完成脱贫攻坚使命、探索生态文明发展新路径基础上,加快形成全方位、多层次、宽领域的对内对外开放格局。作为西部内陆地区对外开放的大通道,航空运输在综合交通运输体系中的地位不断提升,机场业加快与区域经济融合发展,进一步带动了临空产业迅速发展,逐步形成了机场群与城市群相互促进的区域发展新格局,也为内陆型开放经济格局的构建创造了良好条件。

一、内陆开放型经济格局下的机场业发展

党的十八届三中全会提出构建开放型经济新体制,为我国全方位对外开放新格局的形成提供了制度保障。特别是随着“一带一路”战略的提出,加快西部内陆地区开放步伐,打通国内与国际要素市场,实现全方面对外开放成为新时期区域发展的重要议题。对于西部内陆地区而言,“不沿海”“不沿边”“不沿江”,地理条件十分特殊,地面交通设施建设难度较大。要实现深层次对外开放,关键还要靠空中走廊,同时不断加强与高铁、高速公路等交通工具的联动,通过构建立体综合开放通道体系,打造内陆开放型经济高地。新形势下,机场业在西部内陆地区的支撑作用日益显著,辐射带动作用显著增强,航空港已成为一个城市经济社会发展的缩影,不仅承担着机场运营的综合交通枢纽作用,还肩负着打造内陆地区开放型经济高地的平台作用。正因为如此,投资必要的基础设施建设,打通各种要素流动的渠道,形成各市场间资源共享、优势互补的良性互动至关重要。作为交通基础设施的投资重点与西部内陆开放的关键窗口,机场业发展也就备受关注。当前,贵州在开放创新平台建设中,取得了显著的成效,已初步形成了全方位的对外开放格局,开放环境得到了持续优化。“1+7”国家级开放创新平台加快建设,西

¹作者简介: 申振东(1956—),男,山东阳谷人,博士,教授,贵州省核心专家。研究方向:区域经济与产业发展。;

收稿日期: 2017-09-12

部“一带一路”重要连接线的作用日渐显现，与泛珠三角、成渝经济区、长株潭经济区合作不断深化，逐步实现了与长江经济带、泛珠三角各省区市通关一体化。“十二五”期间，贵州省实际利用外资年均增长 49.3%，引进落地 500 强企业 134 家，服务贸易年均增长 58%。虽然近年来贵州对外开放取得了长足进步，但与周边省份相比还存在不小差距，主要体现在交通枢纽和开放平台上。例如，在贵阳机场交通枢纽及口岸方面功能较强，在海关特殊监管区方面其保税功能显得较弱。同样，尽管贵安新区有保税区，但交通枢纽和口岸功能也较弱。^[1]此外，立体综合开放通道体系还没有建立，区域枢纽型机场地位尚未真正形成。因此，内陆开放型经济格局下贵州机场业发展更为迫切，尤其是要发挥区域枢纽机场的辐射带动作用，以及在综合交通运输体系中的核心作用，使机场业真正成为支撑贵州经济发展的新引擎、内陆改革开放的新高地。

二、区域枢纽型机场:西部内陆地区对外开放的重要通道

优先发展东部沿海地区的非均衡发展战略，使西部内陆与中东部地区发展差距不断扩大，交通基础设施的差距即是最重要体现，成为制约西部内陆地区发展的关键因素。根据民航“十三五”规划，要主动适应“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带三大战略，完善华北、东北、华东、中南、西南、西北六大机场群，积极推动包括贵阳在内的 28 个省会城市和副省级城市机场形成各具特色的区域枢纽，特别是要增加中西部地区机场数量，提高机场密度，扩大航空运输服务覆盖。^[2]由此可见，作为现代化交通基础设施，机场建设已经很大程度上成为服务于地区改革开放、对外开放的展示窗口。^[3]西部内陆地区要在对外开放经济格局中实现转型发展，就必须建立有效的对外经济交往通道，区域枢纽机场无疑是其对外开放的重要通道，主要体现在：

1. 对外开放的窗口效应

从促进对外开放和改善投资环境看，航空运输不仅是一种交通运输方式，机场业的发展也不再是单一的产业形态，而是形成区域产业链、促进区域对外开放的快速通道。近年来，民航业在国民经济发展中的作用日益明显，不仅是重要的战略支柱产业，也代表了一个国家和地区经济发展的综合水平，具体反映在外向型经济依赖度、市场要素流动性、综合交通便利度等方面。作为其中一个重要分支，机场业在区域经济发展中的作用和影响也显著增强，一些地区关于发展交通的认识已从传统的“要想富，先修路”，转变为“要开放、修机场，要想强、上民航”，开放发展的理念逐渐由地域上升为空域层面。尤其是对于西部内陆地区而言，区位优势不明显，加之发展地面交通的局限性，决定了区域枢纽型机场在西部内陆地区对外开放中的通道作用，这也是开放型经济新体制下推进贵州市场一体化的重要路径。因此，要牢固树立对外开放大通道的理念，发挥机场的“窗口效应”，保障外向型经济通道的顺畅运转。

2. 地理区位的通达优势

航空通道与经济活动的联系不受地理环境、空间距离限制，迅速拉近了区域同外界的时空距离，理论上讲，从一个区域可以抵达区外任何地点，可以不受区域地理位置的限制。航空活动的出现，相当于开辟了一条与外界沟通的便捷路径，更加强了其与外界的各种联系。^[4]随着空间经济活动中消费需要与生产供给的不断分离，人力、商品、服务的流动也不再局限于区域之内，贸易扩展需要通过必要的交通运输实现。水域、陆上、空中等各种运输形态不断出现，满足了交通运输的不同需要，由此形成依赖不同交通运输方式的不同经济活动形态^[5]，同时也形成不同形态的空间聚集形态。随着经济活动范围不断扩大，时间价值需求不断增加，人力、资本、商品的区际流动需要一种运输速度快、安全系数高的交通运输方式来承担，而飞机与航空运输通道所产生的经济形态恰恰满足现代运输的需要。^[6]按照民航“十三五”规划主要预期指标，到 2020 年我国民用运输机场将超过 260 个，旅客运输量达 7.2 亿人。航空运输服务范围和能力的扩大，需要完善区域枢纽机场功能，着力提升大型机场的容量，增强中小型机场的保障能力。随着“十三五”时期经济发展对航空运输通的依赖性不断增强，空中运输通道的通达性优势将更加凸显。

3. 运输通道的顺畅便捷当前，区域经济一体化和国际产业转移进程加快，数字化、信息化、网络化发展正在改变传统行业

竞争优势，也影响了商业企业选址规则。可以预见，一个要素流动迅速、区位优势凸显、交通运输便捷的区域会成为商业企业选址的重要参考依据，而这些也依赖于以机场为核心的民航业迅速发展，机场也将成为继港口、铁路、高速公路之后带动城市发展的又一重要驱动力。因此，必须高度重视运输通道建设，要从传统意义上运输旅客和货物的单一场所属性，提升为生产活动和要素集聚的重要节点及综合交通运输体系的关键枢纽，这对于改变我国西部偏远地区交通条件，加快发展以机场业为重点的航空运输业具有重要意义。加快空中运输大通道建设，不仅能有效弥补时空隔绝的不足，也有利于促进区域之间的人流、物流、资金流、信息流的快速流动，如同架设一台互联网终端，迅速拉近偏远地区与世界的距离。可以说，航空通道在联通区域内外经济联系的同时，也就具备了快速便捷的特征。此外，随着城市交通职能的逐步拓展，通道建设已突破机场区域，将机场与机场所在城市的交通配套建设结合起来，更加注重机场与其他交通方式的高效衔接，通过构建以机场为核心节点的综合交通枢纽，不断提升开放大通道的服务水平。

三、新形势下区域枢纽型机场建设:机遇与挑战并存

当前和今后一个时期，我国将推动新一轮高水平对外开放，特别是依托“一带一路”战略，以国家间政策协调为先导，以基础设施扎实推进，不仅对于沿线国家和地区共同提高开放水平至关重要，也将逐步改变我国对外开放中“海强陆弱”“主要向东开放”的局面，特别是对西部内陆地区对外开放产生重大影响。随着立体综合交通体系的不断完善，以贸易投资带动、产业深度融合、人文互动交流为抓手的合作交往将进一步拉近与全球的经济联系。对于贵州而言，建设成本相对低廉，能够提高航空运输通达能力，协调区域经济均衡发展的枢纽及支线机场，对于贵州山区县市发展至关重要，可以说机遇与挑战并存。因此，要进一步增强贵阳机场国际航线的网络联接能力和运输能力，借助大通道建设发展临空经济，进一步搭建旅游发展大平台，逐步开拓经济发展新空间，挖掘西部内陆地区后发追赶的潜力。

1. 重大机遇:国家战略与发展前景

从航空运输环境看，“一带一路”和长江经济带主要依托水陆运输大通道进行规划建设。其中，丝绸之路经济带强调与欧洲、中亚之间的陆路交通联系，21世纪海上丝绸之路突出与东南亚、中东及非洲之间的海运交通联系，长江经济带则将发挥黄金水道的纽带作用。总体来看，这两大区域战略主要依托陆运（公路和铁路）、海运等交通运输方式推动区域发展，但缺乏由国际航空运输通道所引导的国际经济走廊规划建设，这使得我国面向全球的开放新格局架构并不完整。因此，打通空中国际大通道建设也更为必要，更加紧迫。因此，西部内陆地区机场应抓住这一战略机遇期，积极对接国家对外开放、区域发展新战略，推动沿海、内陆、沿边互动互补开放。

从航空运输业发展看，我国仍是全球最具发展潜力的航空市场，中西部航空运输业发展得到重点支持，西部机场运输量增速明显高于行业水平，发展势头强劲。全国航空运输市场增长呈现出国际市场快于国内市场、中西部快于东部、支线市场快于干线市场的积极态势。民航优先发展在省内逐步形成共识，机场建设和发展越来越受到地方政府重视，机场在贵州省综合交通体系中的地位更为重要。

从航空运输方式看，直线飞行的速度优势是公路、铁路和水运等运输方式不可替代的，更为重要的是，它为现代日益密切的城市间经济活动提供了重要物流通道，传统意义上的时间和空间距离大幅缩短，为在全球范围内更快更好参与市场竞争提供了可能，也为区域经济以全球化的视野来寻找、吸引和聚集生产要素及各种机会提供了可能。^[7]可以说，区域枢纽型机场有利促进了人流、物流、信息流、资金流等资源要素流动，更为西部内陆地区特别是贵州的市场信息获取及区域内外经济交往提供了极大便利。比如，电商、快递、现代物流迅猛增长，航空货运需求的市场基础进一步扩大，这些对于贵州实现后发赶超、深化对外开放具有重要作用。

2. 面临挑战:市场、行业竞争更为激烈

其一，周边城市发展临空经济加剧了区域临空产业间竞争。西南地区是我国除珠三角外大型机场最为密集的区域。大型机场的规模效应、虹吸效应及保障优势对贵阳机场运力吸引影响较大；其二，高速铁路、高速公路的迅速发展将对民航业产生一定影响。目前，贵州省已全部实现县县通高速，高速公路总里程已超过云南，县域之间的经济联系主要以地面交通为主，这对省内支线机场的发展带来了不小冲击。高速铁路网的拓展延伸，使得贵州融入全国高速铁路运输骨干网，随着贵广、沪昆高铁全线通车，以及渝黔高铁的即将开通，对贵阳周边城市的航空运输也将产生直接分流；其三，多元投融资机制尚未形成。当前，机场建设工期长，工程量大，技术难度高，在项目管理、安全管理、不停航施工管理等方面压力巨大，加之部分支线机场需要改扩建，由此形成的投资金额巨大。比如，贵州省现在运行的10个机场都要进行改扩建，全省机场建设投资总额将超200亿元，超过贵州民航发展史上机场建设投资的总和。为筹集机场建设所需巨额资金，需要积极探索利用特许经营、PPP、BOT、BT、股权融资等方式，拓宽融资渠道，盘活现有资产，建立直接融资与间接融资相结合的融资模式，然而，受国家政策调控影响，符合条件且具有实力的投融资平台及运营机制尚未真正形成。

四、大通道建设的实现路径:构建开放协作融合的交通共同体

未来西部内陆地区综合交通运输体系建设，应充分发挥航空运输的优势，通过航空运输开展外贸进出口，不断缩小与沿海省份在传统港口运输方式存在的先天竞争差距，进一步找准机场业在综合交通运输体系中的定位。“十三五”期间，贵州机场将以航线网络优化为核心，以航旅协同发展突破，以中转产品体系建设为重点，系统推进综合交通体系建设，系统推进干支发展“一盘棋”，逐步构建开放、协作、融合发展的交通共同体。

1. 开放的交通共同体:区域互联互通

贵州地处西南腹地，与重庆、四川、云南、广西接壤，自古便是西南地区交通枢纽。但由于交通设施水平较低，自上世纪60年代后，贵阳的交通地位逐步下降，甚至一度处于被边缘化的境地。贵阳机场的扩建，贵广高铁、沪昆高铁贵州开通，打通了贵州通往全国主要城市的通道，贵阳交通“夹缝”的尴尬局面得到了彻底扭转。^[8]通过构建综合交通运输体系，实现与周边省区快速互联互通，在更宽领域更深层次开展对外开放，加强务实合作，奠定坚实基础。航空运输能力的提高、高铁的开通，不仅改善了贵州的投资环境，也有利于提升区域整体形象，加速人流、物流和信息流，促进生产力优化布局和产业结构调整升级，实现贵州与泛珠三角等沿海发达地区产业转移的有效承接。

在更深层次、更广领域实现对外开放，关键是要构建区域互联互通的交通共同体，进一步推进开放大通道建设。因此，要主动融入“一带一路”和长江经济带、珠江—西江经济带、粤桂黔高铁经济带、沪昆高铁经济走廊，推动区域间务实合作交流，加快培育和发展战略性新兴产业。目前，贵州正通过加快培育发展大数据、大健康等五大新兴产业，集中打造国家大数据综合试验区和医药养生大省。此外，物流业和旅游业也是最需要航空支持的产业。通过大力发展现代物流业，加快建设一批现代物流园区和物流配送中心，培育发展电子商务等第三方物流，使贵州成为承接东部、辐射西南的现代物流基地，为贵商投资贵州改善物流条件。依托航空和高铁加快构建“快旅慢游”体系，推进旅游产业化，大力发展以民族和山地为特色的文化旅游业，建设具有世界影响力的国际山地旅游目的地。

2. 协作的交通共同体:运输载体综合效益最大化

高铁与民航作为不同的运输载体，各有其利弊。在短距离运输中高铁占据绝对优势，高铁与民航的竞争替代性主要体现在中长途运输方面。相比而言，民航的竞争优势在于运输灵活性强、运输范围广，正常巡航速度远超于高铁的运行速度，极大缩短了两地之间的直接运输成本，尤其在国际市场上是其他交通运输工具无法替代的。从国内市场看，西部内陆地区地理环境复杂，有些偏远地区也不适宜修建高铁，在这些地区修建高铁、高速公路成本较高、施工难度大，在一定程度上能更好体现航空的竞争优势。通过民航运输与高速铁路协作发展，能够加强贵州等西部内陆地区与经济发达地区的经济联系，为进一步推进特色产业、高新技术产业、旅游业与经济发达地区经济合作，加快产业结构优化升级和开放型经济发展提供新机遇。

对于贵州民航发展而言，需要发挥其竞争优势，与高铁实现协作互补。构建协作的运输共同体，关键在于提高运输载体的综合效益，重点是解决城市之间运输工具的有效选择。其一，如何安排服务市场重叠或旅行时间非常接近的运输线路，更好强化航空与高铁的有效协作。随着贵广、沪昆、渝黔高铁的全线贯通，中短程距离的城市目的地交流合作日益密切，也是民航与高铁竞争更为激烈的部分。对于距离较短的城市之间，可以适度降低航班密度或取消航线，中短途通过高铁、长途通过民航运输实现。与此同时，也可以考虑通过航班重整、提高航班正点率等方式，进一步加大机场与其他交通运输方式的对接力度，为旅客在航班选择、中转换乘等方面提供便捷程度；其二，如何更好提升一些尚不能形成规模优势的航线，更好加强航空运输体系的内部联系。比如，可以加强与相关航空公司合作，引进低成本航空公司，同时减少不必要的飞机架数，使用较少数量的飞机增加飞行班次，进一步优化内部航线设置和飞机架次安排。通过专属区域服务、缩短过站时间、给予收费优惠等手段，打造时刻安排高效合理、目的地市场高度对接的运输线路。

3. 融合的运输共同体：“空铁联运”升级版

“空铁联运”就是将高铁的地面快速、多站点及区位优势与民航的空中快速、直达性、机场区位优势结合起来，通过速度互补、区位互补、客源互补、线路互补，将地面交通网与空中交通网有效连接起来，形成“地—空”立体交通网络。^[9]因此，可以充分发挥民航与高铁在远程与中短途运输、国际与国内运输上的各自优势，使二者在速度、区位、客源及线路上形成互补，将空中交通网与地面交通网有效连接起来，形成“空—地”一体的立体交通网络。^[10]利用优化而潜在的贵阳机场综合立体交通优势，倾力打造“空铁联运”产品，吸引昆明、成都、重庆等地客源输送至西北、东北等长航线。根据当前我国大型枢纽型机场的交通状况，我国大多数枢纽机场都有地铁直接连通，在客流驳接设计过程中，可以将地铁作为民航运输与高铁运输客流的摆渡工具，真正实现“空铁联运、无缝服务”。

参考文献：

- [1]徐东良. 贵州经济形势分析研究报告:经济蓝皮书 2017 年[M]. 贵阳:贵州人民出版社, 2017:114-115.
- [2] 中国民用航空局. 中国民用航空发展第十三个五年规划
[EB/OL]. [2017-08-28]. http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TZTG/201702/t20170215_42529.html.
- [3]岳振. 升级空中通道：“一干十三支”机场格局塑造贵州改革开放新气象[J]. 当代贵州, 2014 (16) :16.
- [4]赵冰, 曹允春. 航空经济的发展演进及特征表现[J]. 商业经济研究, 2015 (25) :119.
- [5]耿明斋. 航空经济概论[M]. 北京:人民出版社, 2015:6.
- [6]龙继林, 刘光才. 航空经济:我国航空业未来发展的新形态[J]. 综合运输, 2013 (9) :30.
- [7]李栋梁, 曹允春. 行业发展与区域经济振兴:基于航空运输业效应的分析[J]. 求是学刊, 2010 (3) :57.
- [8]吴婷, 陈雷, 樊成琼. 高铁东进, 贵州迈向交通新时代[N]. 贵阳日报, 2015-06-18 (1) .
- [9]刘晏滔. 浅谈我国民航如何面对高铁的快速发展[J]. 中国民用航空, 2009 (9) :47.
- [10]宋祥波, 刘冠颖. 基于“空铁联运”模型的民航与高铁发展研究[J]. 中国民航飞行学院学报, 2012 (3) :8.