
專家論壇

新機場帶動京津區域發展

北京近年發展迅速，機場設施漸見飽和，首都機場正進行第三期擴建，應付未來幾年（特別是 2008 年奧運前後）的航空需求；與此同時，興建新機場也提上了議事日程，新機場建設已列入規劃，將在 2010 年前動工。新機場除配合北京長遠發展外，更重要的意義在於帶動北京及天津周邊城市經濟增長，加強區域經濟融合，減輕京津周邊的貧困帶現象。

近年北京航空業發展迅速，機場設施漸見飽和。為應付客貨運增長，首都機場正進行第三期擴建，第三條跑道與三號航站樓將於 2008 年 5 月奧運開幕前正式使用，預料首都機場的運力與競爭力，在奧運前可以顯著提升。不過，首都機場受周邊環境的限制，單靠擴建很難應付需求的長遠增長，預料首都機場在 2015 年前又會再度飽和。

推動經貿減周邊貧困

內地建築學者吳良鏞教授建議，新機場應建於鄰近京津交界的天津市武清區。從北京的角度看，這個方案的好處是當地土地資源充裕，可以滿足新機場的發展需要及 24 小時營運，而且地理位置適中；再者新機場以北京、天津及河北省為腹地，可以吸納更多客流與貨源；從區域經濟發展的角度看，由於京津及河北地區缺乏樞紐機場，新機場可以定位為京、津及河北的重要基建，推動地區經貿發展，北京也會從中得益。

在區域發展上，京津及河北地區遠不及長三角及珠三角成熟。與長三角城市群及珠三角城市群相比，北京和天津雖然發展迅速，但京津及河北地區城市群整體發展效率不高，繁榮的北京、天津的經濟難以惠及周邊城市。在環京津 100 公里範圍內，有一個非常落後地區，即「環京津貧困帶」，農民年人均純收入不足 2,000 元人民幣，低於 1,000 元的也大有人在。這種「富饒城市」與「貧窮農村」相鄰的現象，未見於珠三角和長三角，後兩者發展較快，與當地經濟較均衡發展是大有關係的。興建新機場，是區域經濟融合，減低周邊貧困的契機。

加強一體化多方皆贏

京津周邊地區的發展遲緩，以往爲了集中有限的資源，政策往往向城市傾斜，加上京、津與河北處於既競爭又合作的關係，三地往往各自爲政，難以做到協調發展。由於北京與周邊地區經濟發展差距日大，周邊的人才、資源向北京匯集，又進一步放大差距，這種「空吸現象」雖然可以加快北京的積累，但其副作用也愈來愈明顯，阻礙北京更進一步：「空吸」不僅促成周邊的貧困帶，也使大量人口湧向北京，既影響市民的日常生活，也加重對天然資源及教育與醫療等社會服務的壓力。

經過近來的高速發展，區域經濟融合已是北京急需面對的課題，如京津與河北經濟可以加強一體化，消除貿易障礙，加強溝通等等，其實對北京大有好處：例如可以提供土地與能源等資源；周邊地區收入增加，可以消弭潛在的社會問題，也可以爲北京提供龐大的市場，可以加速北京的產業升級。

綜上所述，新機場選址在京津之間，是對各方都有利的，新機場應該定位爲北京、天津及河北省的重要基建及公共財貨，加速區域經濟融合，積極推動彼此的經濟發展。

中文大學決策科學與企業經濟學系高級導師 周立基博士

文章編號: 200611100320074

本文章版權屬於 東方日報 所有，現由慧科訊業有限公司發放，如需轉發，必須獲該報同意。版權所有，翻印必究。
