

# 5年後完工 經濟效益已顯現

作為中國民航建設史上首超千億元投資規模的基建項目，北京新機場(首都第二機場)的建設進度備受關注。本報記者實地探訪新機場周邊城鎮，發現其經濟拉動效應已開始顯現，河北固安的樓盤均價大漲近四成。在北京大興榆垓鎮，一些村莊已經人去屋空，靜待拆遷大幕開啟。當前，官方的拆遷補償金額尚未公佈，不過一些村民的心理價位攀上高位，在500萬元以上。

文/圖：香港文匯報記者 房廈

**按** 規劃時間表(見附表)，新機場將在今年啟動一些局部建設及拆遷工作，2014年至2016年全面開工建設，2018年完工。

## 新樓盤搶手 均價貴四成

沿京開高速往南，過了永定河，即是河北地界。河北固安縣——這個與北京大興區接壤的縣城正迎來前所未有的發展機遇。有新開工的樓盤項目未及修好工地圍牆，便打出巨幅的廣告標語——「領航第二機場區」。

「第二機場區」即初步投資預計超過700億元的北京新機場。官方資料顯示，除建設主體機場外，還有約1,000億元的投資用於建設機場配套設施。當前，新機場對周邊經濟的拉動作用已開始顯現。

河北固安「孔雀英國宮」樓盤的銷售人員告訴記者，雖然固安與北京市區相距六十公里之遙，不過近期卻迎來了不少來自北京的購房客戶。現時新機場尚未開始建設，不過這批買主嗅到商機，看中固安距北京新機場僅有十幾公里的區位優勢，早下手投資房產。

在該地產項目售樓處的平面圖上，新機場的位置被顯著標示出來。每接待一個顧客，銷售人員即着重介紹樓盤的位置優勢。戶型、物業管理等傳統購房「指標」在這裡並未引起買主足夠的重視。「北京人買房多是用於投資，自住的很少」，一位銷售員介紹。央視報道對此引述數據：河北固安縣的主流樓盤近期均價出現大幅上漲，從之前的每平方米4,500元漲至每平方米6,300元，漲幅近四成。

## 拆遷大幕啟 農地等徵收

永定河這一端是北京大興。積雪皚皚，田野裡一茬茬直立的玉米秸稈格外醒目。「農民收了玉米，也就不管種了。反正這裡的地很快就要平掉，估計明年開春也不用種莊稼了」，當地的出

租車司機告訴記者。他介紹，往年收穫之後，農民通常會將秸稈砍倒肥地，這樣有利於來年春耕。不過由於新機場建設，這些耕地即將被徵用，一切就順其自然。

積雪融化，通往大興榆垓鎮的道路格外泥濘。不過榆垓鎮南各莊的雪卻比別處化得更慢一些，「人都搬走了，沒有人踩，連雪都不化」，一位村民告訴記者。「從09年就傳說要拆，我們等到現在也還是沒動靜。到底啥時候拆，你那兒可有消息？」他向記者詢問。

按照規劃，新機場將建設在北京市大興區榆垓鎮、禮賢鎮以及河北廊坊廣陽區之間的地塊。記者在榆垓鎮南各莊看到，拆遷工作尚未展開，不過搬遷作業已結束。街道兩旁的飯館、雜貨舖、小診所等均已關張，一道新砌起的圍牆將搬空的老宅院悉數圍起。牆上噴繪的「對非法佔地、違法建設實施零容忍」、「衛星拍照、違法建設、法網難逃」等標語顯示，這裡此前也掀起過轟轟烈烈的「蓋房潮」，而執法部門亦打過最嚴肅的「攻堅戰」。

## 補償金未定 150億怎分

記者在南各莊等村街頭隨訪，但所遇村民均三緘其口，不願談論拆遷補償金額這一「敏感話題」。不過在網絡上，他們展開熱烈討論。在百度貼吧，有人發起「關於拆遷補償金額，你心理價位是多少」的投票，有六成以上的投票者選擇「500萬(人民幣，下同)以上」，僅有不到兩成的投票者的心理價位在500萬元以下。

當前，政府的拆遷補償辦法尚未公佈，不過有內地媒體報道稱，2011年榆垓鎮某村拆遷的住宅補償價格是每平方米8,000元左右。另有消息指出，新機場的整體拆遷費用預算約為150億元。在近期召開的「北京兩會」上，大興區副區長王榮彬透露，按照新機場的初步規劃，大興有20多個村莊位於拆遷紅線之內。新機場對土地的需求極大，除機場建設之外，還有一些基礎設施、產業配套、經濟園區等項目的建設，均需土地支撐。

# 北京新機場

# 未建地先熱

## 周邊城鎮 爭食臨空經濟

從國際經驗來看，圍繞國際大型航空樞紐的周邊，會衍生出一系列諸如航空物流、旅遊業、會展業、進出口業等相關配套服務產業，這被稱為「臨空經濟」。當前，機場周邊的各個城鎮已展開競爭，爭食「臨空經濟」這碗熱湯。

早在2009年，河北廊坊市就已總體規劃開發建設100平方公里的「臨空經濟區」，如今該規劃已上升為河北省發展戰略。與首都第二機場一河之隔河北的固安現代物流園，則以四川航空集團作為戰略投資者，將着力發展現代物流業。此外，廊坊市也與中關村科技園區管委會合作，將於固安大清河產業園內共建固安中關村高新技術產業基地，作為承接北京乃至世界高端產業轉移的戰略平台，打造新的增長方式。

## 河北納省規劃 京將建新航城

新機場落成後，北京南城將迎來前所未有的發展機遇，該地區將形成「三城三帶」的結構，其中「三城」指的正是以首都第二機場為核心的新航城、亦莊新城和大興新城。另外，北京將以新機場為核心，打造首都新機場旅遊休閒集散區，並將加快啟動「新航城」的規劃，建設大型旅遊休閒設施、高端酒店群、購物消費場所、會展設施，發展具有「全覆蓋、全功能、全鏈條」的旅遊產業運營管理基地。

中國民航大學綜合交通研究所所長歐陽傑稱，北京新機場地區的機場經濟發展應成為引領京津冀地區區域經濟增長的引擎之一，其航空城模式亦應成為京津冀地區區域空間結構優化的契機。新機場建成後將極大拉動北京南城和河北廊坊，為整合資源，各方需加強協作，不單是在當地區政府、鎮政府之間進行對接，更應上升到國家戰略資源層面通盤考慮。



北京新機場位置圖

## 北京新機場規劃時間表

- 2008年：北京新機場選址工作啟動。
- 2011年：完成建築方案的招標工作。
- 2012年：確定選址為大興區榆垓鎮、禮賢鎮以及河北廊坊廣陽區之間的地塊。國務院等部門批准北京新機場預可研報告。
- 2013年：計劃啟動一些局部建設和拆遷工作。截至目前，尚未啟動拆遷工作。
- 2014年：實現全面開工建設。
- 2018年：爭取具備使用條件。

河北固安樓盤以臨近新機場的區位優勢作招徠。圖為有關樓盤官方網頁。



## 航空公司 佈局搶佔航線



東方航空以3億元擴建南苑機場，以應對新機場建成前的空檔期。圖為南苑機場一隅。

根據規劃時間表，當前新機場尚未開工建設，然而各家航空公司的佈局已提早展開，以期獲得更多航線資源。

中國南方航空股份有限公司與大興區政府簽訂了戰略合作協議，而中國東方航空股份有限公司則以3億元資金擴建已確定將停用的南苑機場，並重組了旗下的子公司中國聯合航空，只為能夠在搬遷至新機場之後佔據航線。

春秋航空有限公司新聞發言人張武安說，「雖然這將是北京的第二個機場，但預計新機場的資源仍然非常緊張。因為北京是一個非常繁忙的地區，不管從哪裡飛，北京機場都算是黃金航線，所以航線仍將非常搶手。」中國聯合航空負責人介紹，公司已制定方案，待第二機場建成，公司會整體搬遷過去，以第二機場作為運營基地。

統計數據顯示，作為北京唯一的機場，首都機場已經連續三年在吞吐量上排名全球第二位，容量趨於飽和，如果不能提早佈局，北京地區航空業務增長的將出現瓶頸。去年，民航局局長李家祥曾在內部會議上表示，受現有首都國際機場保障能力限制，每天大約有300個飛行架次無法安排，潛在需求超過1,000萬人次。由於資源極度緊張，內地尚有一些機場與航空公司未取得首都機場航權和航班時。



由於耕地將被徵用，農民收了玉米，也就不管種了。圖為滿布秸稈的玉米田。



北京大興榆垓鎮南各莊的街頭已是人去屋空。

## 跨地投資 分攤誰說了算



新機場建設分兩期進行，一期建設預計投入700億元，在建設機場主體的同時還要投資約1,000億元建設配套設施，總投資額將超千億元。這在中國民航機場建設史上絕無僅有。

由於選址地跨北京、河北兩地，需分攤投資。按照慣例，機場的投資資金三分之一由民航局劃撥，三分之一由地方政府出資，剩下三分之一則由機場自籌。據悉，當前民航局已經上報了《北京新機場建設工程預可行性研究報告》，但民航局、北京市、河北省應該如何分攤機場本身建設費用和配套項目建設資金，目前尚未達成一致。

## 政府投資方案未出台

業內人士透露，在兩地相關部門召

開的會議上，雙方就投資問題爭論激烈，「佔地多少、如何利益分成，甚至就連大門向哪裡開的問題，都是爭論的焦點。」此前河北省民航發展建設領導小組辦公室專職副主任王普清(見圖)曾對媒體表示，首都第二機場的投資，「北京佔三分之二，河北佔三分之一」。

政府投資方案尚未出台，分析人士指，現今可以確定的是，新機場未來的管理運營公司——首都機場集團將按「三分之一機場自籌」比例，自籌逾200億元資金，預計其將主要通過股市和銀團貸款等方式進行籌資。