

【发布单位】河南省
【发布文号】豫政〔2007〕80号
【发布日期】2007-11-21
【生效日期】2007-11-21
【失效日期】-----
【所属类别】政策参考
【文件来源】[河南省](#)

郑州国际航空枢纽暨港区建设规划纲要

(豫政〔2007〕80号)

各省辖市人民政府,省人民政府各部门:

《郑州国际航空枢纽暨港区建设规划纲要》已经省政府批准,现印发给你们,请认真组织实施。航空运输业是经济发展的基础性和战略性产业,航空枢纽日益成为加快城市现代化进程和推动区域经济社会发展的重要支撑。加快航空运输业发展,建设郑州国际航空枢纽,对促进我省经济发展、扩大对外开放、改善投资环境、优化产业结构具有重要意义。各级政府、各有关部门要充分认识到航空运输业发展的重要性和紧迫性,把加快郑州国际航空枢纽建设作为构建现代化综合交通枢纽和参与区域竞争的重要切入点,加强领导,协调配合,确保规划的顺利实施。要按照统一规划、分步实施的原则,合理确定建设内容,加强对规划区域的土地控制和空间管制,提高土地利用效率,既要满足航空枢纽长远发展的需要,又要防止过度超前。要发挥航空枢纽集散效应,大力发展临空产业和相关服务业,促进产业聚集,加大推动航空货运发展的力度,以航空货运带动航空运输业加快发展。要加快制定完善支持郑州国际航空枢纽发展的各项政策措施,形成政策合力,确保规划得到落实。要进一步加强对郑州国际航空枢纽暨港区发展的组织领导,郑州国际航空枢纽规划建设委员会负责规划的执行、审批和管理。

河南省人民政府
二〇〇七年十一月二十一日

郑州国际航空枢纽暨港区建设规划纲要

随着科技进步和经济发展,航空运输作为先进的运输方式迅速兴起,航空运输业逐步成为世界经济发展的基础性和战略性产业,并取得了长足发展。为加快郑州国际航空枢纽建设,促进航空运输业发展,结合我省实际,编制本规划纲要。规划期为2007-2035年,近期发展目标到2010年,中期分别为2015年和2020年,远期展望到2035年。

一、郑州国际航空枢纽建设的战略背景

国际航空枢纽发展成为主体趋势。世界航空运输业长期保持持续快速发展态势,发达国家和地区不断加快以机场为核心的航空枢纽建设,构建中枢航线网络,扩大机场规模,完善配套设施,使航空枢纽成为全球主干航线网络的重要节点和航空运输业发展的主要平台。航空枢纽以其对生产要素产生的巨大汇集作用,显著提升了所在城市综合竞争力,并逐步发展成为城市或城市群的重要功能区以及区域综合交通枢纽,有力带动了区域经济社会快速发展。随着经济全球化进程加快,未来较长一个时期内世界航空运输继续保持旺盛需求,航空枢纽将呈现快速发展态势。

国内航空枢纽建设步伐加快。改革开放以来,随着经济社会的快速发展,我国成为世界航空运输业发展最快的地区之一。“十五”期间,我国航空运输业年均增长15.3%,高于世界平均水平10个百分点左

右, 运输周转量由2000年全球第9位上升到2005年的第2位, 航空运输业已进入快速发展的新阶段。为抓住新一轮发展机遇, 在更高层次和更宽领域参与国际、国内竞争, 许多省、市加快了航空枢纽规划建设步伐。谋划和建设航空枢纽已经成为各地扩大对外开放、促进产业升级、增强区域竞争力的重大战略选择。

近年来, 郑州新郑国际机场(以下简称郑州机场)取得较快发展, 但与国内先进机场相比, 仍存在较大差距。机场定位不明确, 缺乏长远发展战略; 基础设施不完善, 保障能力较弱; 航线航班较少, 不能满足省内航空运输需求; 航线结构单一, 中转旅客较少; 机场管理水平低, 经营体制、服务水准等不适应枢纽机场的要求; 机场体系不健全, 郑州机场与洛阳、南阳等其他省内机场功能分工不明确, 缺乏配合协调、联动发展的合作机制。2006年郑州机场客、货吞吐量仅居全国第22位, 与河南的区位优势以及人口大省、经济大省、旅游大省的地位极不相称。从周边省份发展态势看, 郑州机场也面临着巨大压力, 如果不加快航空枢纽建设, 我省有可能沦为周边枢纽机场的“喂给市场”。这种局面一旦形成, 不仅直接影响综合交通枢纽建设, 弱化区位优势, 而且将造成我省客货资源和生产要素大量流失, 降低资源配置能力, 制约我省承接产业转移潜力的发挥, 削弱中原城市群的极化效应。加快郑州国际航空枢纽建设迫在眉睫。

二、战略定位和目标任务

(一) 实施民航优先发展战略国内外航空运输业快速发展的形势和日趋激烈的竞争压力, 要求我们必须从战略高度重视并加快航空运输业发展。与发达的陆路交通相比, 我省航空运输发展严重滞后, 已成为制约综合交通枢纽建设和实现中原崛起的重要因素。为尽快改变航空运输落后局面, 构筑现代化的综合交通运输体系, 必须扭转过度依赖陆路交通的状况, 实现发展思想的跨越, 确立民航优先发展的指导思想, 加快郑州国际航空枢纽建设, 做大做强航空运输业, 拉长民航“短腿”, 促进我省航空运输业实现跨越式发展。

郑州国际航空枢纽发展建设的指导思想是: 贯彻落实科学发展观, 抓住中部地区建设“三个基地、一个枢纽”的战略机遇, 充分发挥区位和陆路交通优势, 实施民航优先发展战略, 加快郑州国际航空枢纽建设, 强化港区功能布局, 加强空陆运输协调, 提高客货集疏能力; 整合区域航空资源, 大力发展基地航空公司, 完善运营体制机制, 扩大航空运输规模, 建成全国大型枢纽机场和国际货运枢纽, 为中原崛起和中部崛起提供强有力的支撑。

(二) 战略定位

郑州国际航空枢纽发展定位为: 以客带货, 以货促客, 客货并举, 建设成为全国大型枢纽机场和国际货运枢纽。

(三) 发展目标

郑州国际航空枢纽发展的战略目标是: ——2010年郑州机场旅客吞吐量达到850万人次左右, 货邮吞吐量达到13万吨左右, 形成区域性枢纽机场和航空物流集散中心。

——2015年郑州机场旅客吞吐量达到1700万人次左右, 货邮吞吐量达到30万吨左右, 形成中西部地区门户机场和全国航空物流集散中心。

——2020年郑州机场旅客吞吐量达到3000万人次左右, 货邮吞吐量达到60万吨左右, 形成全国大型枢纽机场和国际货运枢纽的雏形, 建成全国飞机维修基地。

——2035年(终期)郑州机场旅客、货邮吞吐量分别达到7000万人次和200万吨以上, 形成全国大型枢纽机场和国际货运枢纽。

2007-2035年, 郑州机场旅客、货邮吞吐量年均增长速度分别为10.5%和13.5%。

(四) 主要任务

1. 加强现代化航空枢纽建设。按照建设大型枢纽机场的要求, 高起点规划, 分步骤实施, 加快机场基础设施和配套服务设施建设, 构建以机场为中心的综合交通体系, 加强空陆运输协调, 科学设计机场组织架构和管理体系, 形成高效便捷、功能完备、设施一流、安全舒适、环境优美的现代化航空枢纽, 成为郑州城区的重要组成部分(航空港组团)。

2. 大力发展基地航空公司。积极寻求战略合作伙伴, 加快组建本土航空公司, 发展壮大基地航空公司, 构建中枢航线网络, 努力扩大运能, 促进民航客货运输量持续快速增长。

3. 做大航空物流。加强航空物流基础设施建设, 增加货运航班和定期货运包机, 积极发展国际多式联运, 建立海关监管、商品检验检疫等一体化的航空货物快速通关机制和区港联动体系, 构建与区域物流系统无缝衔接的国际物流平台。

4. 促进产业聚集。发挥航空枢纽的集散效应, 大力发展现代物流、高新技术和航空食品等临空产业及相关服务业, 形成布局科学合理、产业特色突出、集约节约发展的产业集群。积极引进国外专业飞机维修企业, 努力把郑州国际航空枢纽打造成飞机维修中心, 带动航空器材配送等行业的发展。

5. 创新体制机制。深化机场管理体制的改革, 加快主辅分离; 完善内部运营机制, 提高运营效率; 加大高素质人才培养和引进力度, 优化人员结构。构建适应枢纽机场发展要求、规范高效的管理体系。

三、空间结构和功能分区

(一) 规划区域现状

郑州机场位于郑州市东南、新郑市薛店镇和孟庄镇及龙王乡交界处, 距离郑州市中心约30公里, 目前占地面积4.6平方公里, 飞行区等级为4E级。新郑港区位于郑州机场西侧与京珠高速公路之间, 占地面积约8平方公里。

为满足郑州航空港长远发展需要, 按照统一规划、分步实施的原则, 本次规划控制范围为南水北调中线工程与京广铁路围合的区域, 总面积138平方公里, 由新郑市所属的孟庄镇、薛店镇、龙王乡和中牟县所属的三官庙乡、张庄镇、九龙镇的部分土地组成, 共有57个行政村, 现有居住人口8.7万人左右, 村镇及其他建设用地1945公顷, 耕地10564公顷, 林地1291公顷。

区域内建成区面积12.6平方公里, 占规划区的9.1%; 林地、水域、历史文化遗迹和高速公路、铁路、南水北调中线工程两侧控制区域及其他非建设用地规模约48平方公里; 规划建设用地规模约77.4平方公里。预期2035年总人口40万人左右, 其中为航空港服务的就业人口约10万人。

根据发展需要, 远期在现规划的南北两翼发展框架基础上可跨越港区西侧的高速公路和铁路向西发展, 对南水北调中线工程总干渠东侧区域实施严格的保护措施, 禁止开发建设。

(二) 功能分区

按照“区港一体、协调发展”的理念, 航空港地区整体按“一核二区”布局, “一核”即机场核心区, “二区”即机场北部的物流商贸区和南部的临空产业区。3个区域通过合理的产业布局和有效的交通组织, 形成功能完备、特色鲜明、协调统一的航空港区。

机场核心区范围为机场高速以东、南水北调中线工程总干渠以西、规划的机场北侧东西向快速路(距机场迎宾大道约3.2公里)以南和省道102以北的区域, 总面积48平方公里左右, 其中规划机场建设用地约36平方公里。该区域以机场运营功能为主, 主要布局航站区、飞行区、综合交通换乘中心、飞机维修区、航空公司基地、快件中心、航空货运区和机场工作区等, 并预留部分机场发展用地。机场核心区建设的土地供应按发展需要分步骤保障供应。

物流商贸区为规划的机场北侧东西向快速路以北的区域,规划建设用地面积约16平方公里。该区域以航空物流、IT产业研发、商业贸易以及休闲居住功能为主,主要布局航空货运中心物流园、航空物流加工区、IT产业及研发基地、商住与生态休闲区等。

临空产业区为省道102南侧区域,规划建设用地面积约26平方公里。该区域以加工制造功能为主,主要布局工业园区、高新技术产业园区、临港物流园区等,重点发展航空器材及相关零部件制造加工、电子信息产业、生物、医药、精细化工等技术资金密集型产业和高附加值的出口加工业。

(三) 土地利用管制和空间控制

根据港区功能布局,将规划区划分为禁止建设区、机场保护区、限制建设区和开发建设区,以满足不同的空间发展管制要求。

禁止建设区:主要包括古枣林、水面、历史文化遗迹、基础设施廊道和高速公路、铁路、南水北调中线工程两侧控制区域,作为生态培育、生态建设的首选地,原则上禁止任何城市建设行为。区域内规划的公园绿地系统作为城市生态环境和景观功能,严禁挤占、侵占。

机场保护区:本规划确定的机场核心区约48平方公里,其中机场建设用地约36平方公里。对该区域土地进行严格保护,禁止一切影响机场发展的建设活动,为机场保留长远发展空间。

限制建设区:机场建设用地周边、飞行区净空限高影响的区域。根据飞行区净空限高,要对该区域的土地利用进行控制,科学合理引导开发建设行为。对该区域内不符合机场长远发展要求的已建成区,要搬迁改造,同时对新上项目严格控制。

开发建设区:机场保护区和限制建设区以外的港区建设用地。该区域的开发建设要根据机场远期发展要求、资源环境条件和功能布局,按照集约节约原则,科学合理地确定开发模式、规模和强度,控制产业规模和人口密度。

为提高航空港区域土地利用效率,体现集约节约原则,对重点产业用地标准与投资强度进行控制。“十一五”期间,投资额小于5000万元的工业项目和适宜使用标准厂房的工业项目不单独供地;符合单独选址建设的工业项目投资强度不低于200万元/亩;物流项目投资强度不低于150万元/亩;公共设施、服务类设施投资强度不低于80万元/亩;多层标准厂房区容积率达到1.6以上,建筑密度不低于35%,标准厂房层级达到5层以上。

建立航空港地区项目联审机制,由省发展改革、国土资源、建设、环保、郑州市政府、郑州新郑国际机场管理有限公司等有关部门和单位,依据国家有关政策对项目进行联合预审。

四、机场规划与建设

(一) 规划布局坚持以人为本、集约节约、高效便捷的原则,统筹规划,分步实施,将郑州机场建设成为集本地客货集散功能、门户枢纽功能、国内和国际中转功能为一体的现代化大型航空枢纽。在整体规划设计上既要突出时代特征,又要注重体现中原文化元素。

按照远景发展目标,郑州机场总体规划4条独立运行的平行跑道,其中现有跑道和第四跑道为4E类,第二和第三跑道为4F类,可满足高峰小时起降飞机140-160架次;规划5个航站楼,其中客运航站楼3座、低成本航站楼1座、公务机航站楼1座;规划18个客运机坪、5个货运机坪及货运仓库。建成后航站楼面积约70万平方米、机坪面积约210万平方米、停机位约210个,可满足年旅客吞吐量7000万人次、货邮吞吐量200万吨。

(二) 构建中枢航线网络

根据郑州国际航空枢纽建设时序,分三个阶段有序推进中枢航线网络建设。

第一阶段(2007-2010年):发展和完善“点对点”航线网络。在已有航线基础上,加密至北京、上海、广州等中心城市的航班,航班密度达到每天10-15班;逐步加大郑州至沿海开放城市和西部区域中心城市的航班密度,达到每天2-6班;全面开通西安、南昌、合肥等省会城市航线;陆续开通烟台、汕头、湛江等沿海开放城市及丽江、黄山等主要旅游城市的航线;积极争取开通直航台湾的包机。航线数量由目前的37条增加到60条左右,航班量由现在的每天150班增加到每天300班左右,形成覆盖所有省会城市、沿海开放城市和主要旅游城市的航线网络。努力开辟国际客运航线,重点开发通达东亚、东南亚主要国家的定期直航航线,积极争取开通北美航线;增加主要货物来源地或目的地的全货运航班,重点发展面向南亚、中东、非洲以及欧盟国家的航线,国际航线得到初步发展。

第二阶段(2011-2020年):构建国内中枢航线网络。积极培育网络型基地航空公司,重点建设以郑州机场为核心、国内转国内的“轮辐式”中枢航线网络,着力增加客货中转流量,使郑州机场在航线网络结构、航线覆盖范围、航班密度、旅客中转比例等方面达到枢纽机场的要求,初步形成每天2-3个衔接良好的航班波。

第三阶段(2021-2035年):全面建设通达全球的航线网络。重点发展国内转国际、国际转国内和国际转国际航线,优化航线网络结构,提高枢纽运行质量,形成每天4-6个高质量的航班波;充分开发利用第五、第六航权,通过国际航空联盟、航班代码共享、联运产品开发等多种形式,积极拓展国际航线,构建国际航线网络,使郑州机场进入全国大型枢纽机场行列。

(三) 培育和发展航空公司

发展壮大现有航空公司,积极支持新的航空公司进入。支持航空公司开辟新的航线、增加航班密度,积极协助航空公司进行市场宣传推介;鼓励机场与航空公司共享服务资源和销售渠道,协调机场、空管、航油、边检、海关、出入境检验检疫等服务保障单位为航空公司提供优质服务;加大对新开航线航班奖励、补贴力度,激励航空公司在河南航空市场投入更多运力;在土地、财税、机场收费、设施使用等方面对基地航空公司给予优先支持。

积极寻求战略投资者,鼓励支持民间资本、省内外大中型企业共同出资组建本土航空公司。科学确定新组建航空公司市场定位,选择合适机型,构建航线网络,加强与国内外航空公司合作,引进先进的管理模式,建设管理先进、竞争力强的基地航空公司。

(四) 整合机场资源

采取划转移交、相互参股、整体收购或委托管理等方式,积极推进郑州、洛阳、南阳3个民用机场资源整合,适时组建河南机场集团,在市场开发、对外服务以及管理理念、服务标准、流程设置、安全体系等方面实行一体化管理。加快洛阳机场改扩建,开拓航空运输市场,通过与郑州机场密切的地面联系,实现客货资源分享,逐步发展为国内大型机场,成为郑州国际航空枢纽的重要辅助机场;完善南阳机场功能,积极推动商丘、明港、鲁山等军用机场改建为军民合用机场,使其发展成为中型机场,为郑州机场汇集客货资源。通过发展陆空联运和旅游航线,构建以郑州机场为核心,以洛阳机场为辅助,以南阳、商丘、明港、鲁山等机场为支撑,布局合理、功能完备、运量资源和分工各有侧重、协调发展的机场体系。

(五) 完善运营管理体系

以建设世界先进航空枢纽为目标,建立反应灵敏、规范有序、安全高效、服务优良的运营管理体系,着力提高枢纽运营效率。

实施流程再造。全面建立以ISO9001为核心的质量管理体系,推行规范化管理,科学设计改造内部组织架构,加强人力资源管理,优化服务流程,提升机场的运营效率和服务水准。

提升联检放行能力。加强机场、边防、海关、出入境检验检疫等单位的协调联动,在业务流程、运

作模式、服务保障、查验政策等方面加强衔接,创造与国际接轨的联检环境。

加强信息体系建设。加强机场与空管、航空公司等各驻场单位信息系统间的互联互通,实现各单位的信息共享和有机集成,建立涵盖生产运营、管理、离港等方面的综合信息体系,全面提高航空枢纽的信息化水平。

建立健全长效安全机制。按照预防为主的原则,以安全管理系统(SMS)为核心,强化运行监管,全面建立长效安全机制,确保各项业务活动均处于安全可控状态。

五、航空物流发展

充分发挥区位、综合交通和口岸优势,以国际物流、快递物流、保税物流、保税贸易、流通加工为重点,大力开辟货运航线,积极发展国际多式联运,完善航空货物进出境快速处理机制,建立航空货运战略联盟,构建与区域物流系统无缝衔接、高效便捷的国际物流平台。

建立航空货运战略联盟。树立综合物流服务理念,突破传统航空货运业务点对点限制,鼓励航空公司、机场、货运代理、第三方物流企业、客户之间建立战略联盟,构建航空货运供应链。推进郑州机场与北京、广州、上海等机场间的战略合作,互为对方提供从机场到客户的全方位物流服务。近期重点推进快递分拣中心、B型保税物流中心、飞机维修等项目的前期工作,积极建立与国内外航空公司的业务合作。

构建航空枢纽物流信息平台。整合机场、航空公司及其他物流企业信息资源,按照统一的数据交换标准,构建航空枢纽物流信息平台。推进物流信息平台与海关、出入境检验检疫、金融等部门信息系统互联互通,保证物流、信息流、资金流高效畅通,使物流信息平台成为国际货运枢纽的“神经中枢”。

建立航空货物进出境快速处理机制。进一步深化改革,创新陆空货物联运联检的监管模式,加快航空枢纽“大通关”平台建设,优化口岸通关作业流程,实行全天候24小时预约通关,开展海关监管、检验检疫一站式服务,简化通关手续、缩短通关时间、降低通关费用,为货物通关提供高效服务。

做大做强航空物流企业。利用多种方式,积极吸引国内外大型物流企业入驻,通过引进先进的经营理念、管理方式等,构建完善的服务体系,促进本地物流企业发展。鼓励航空物流企业引进专业人才,提高技术装备水平,加强市场开发,打造服务品牌,提高市场占有率。引导航空物流企业拓展业务范围,为客户提供包装、分拣、配送、报关、保险等全方位物流服务。鼓励航空物流企业通过联合、兼并、重组等多种形式加强合作,壮大企业规模,向大型化、集团化、国际化、联盟化方向发展,提升市场竞争力。近期重点推动林德公司拓展在豫航空货运业务,支持其做大做强。

合理确定航空物流布局。在第1条跑道东南侧布局航空货站、快递分拣中心和邮件集散中心,西南侧布局航材备件调配中心和机务维修区,东侧布局国际采购中心、B型保税物流中心、航空货物仓储区、货运代理区;在第2条跑道北侧主要布局国际大型快递公司区域性营运基地;随着航空快递物流发展,可将第1条跑道东南侧的快递分拣中心、邮件集散中心有序向第2条跑道北侧迁移,既促进快递物流集聚发展,又为普通航空物流提供更大的发展空间。在机场北侧,由东向西依次布局国家专项物资调配中心、流通加工区、第三方物流企业基地和多式联运配送中转中心。

加强与全省物流体系对接。进一步完善航空港至郑州国家干线公路物流港、铁路集装箱中心站及省内大型综合物流园区等重要物流节点间的公路、铁路物流通道;推进航空枢纽物流信息平台与全省公共物流信息平台及其他重点物流节点信息平台间的互联互通;通过互设分支机构、信息共享、资源共享、业务合作等多种途径,实现航空港与全省物流体系的无缝对接。进一步加强物流资源的整合,充分利用公路、铁路在航空货物集散、“门到门”配送等方面的优势,积极发展公、铁、航多式联运,实现航空物流与其他物流方式之间有机链接,构建公、铁、航立体物流体系,为客户提供快速、安全、高效的综合物流服务。

六、综合交通体系和基础设施建设

(一)综合交通体系根据郑州国际航空枢纽不同阶段的发展需要,按照适度超前、客货分流、近远期结合和弹性原则,对外部交通衔接和内部交通组织进行统一规划,形成多种交通方式合理配置、有机衔接、换乘方便、集疏快捷的综合交通体系。

外部交通衔接。合理布局高速公路、铁路、轻轨、干线公路、城市道路等交通方式,构建以机场为中心、环型放射状的综合交通网络,实现机场与郑州市区及服务范围内其他城市的对接。在现有机场高速、京港澳高速基础上,建设机场至开封高速公路,形成“两纵一横”高速公路通道,接入全省高速公路网,充分发挥高速公路在人流、物流快速集散方面的作用。延伸机场迎宾大道西至107国道、东接规划的新107国道,规划建设机场至310国道(铁路集装箱中心站)和机场北侧东西向快速路,拓宽改造郑新公路、省道102机场南侧段,形成“四纵三横”干线公路网,实现与全省公路网全面对接。适时开行机场至周边区域的长途客车,优化机场大巴开行线路及停靠点。加强机场与京广、陇海铁路及规划建设的铁路客运专线的衔接,远期机场货邮吞吐量达到一定规模后,规划建设机场至郑州铁路集装箱中心站、国家干线公路物流港、京广铁路新郑站的铁路专用线。规划建设机场至郑州市区城市轻轨,实现与新、老铁路客运站、高速公路客运枢纽站、长途汽车站的高效衔接。加强与中原城市群城际轨道交通体系联网,形成机场至郑州、许昌、漯河、平顶山等城市的城际轨道快速通道。

内部交通组织。结合港区功能分区和产业布局,按照快速路、主干道、次干道、支路和专用路五个层次,统一规划港区道路网络。规划2条快速路和6条主干道,加强港区与外部的衔接;次干道主要链接机场核心区、物流商贸区、临空产业区等功能区;支路起补充作用,专用路实现客货分流。航站楼区域突出“以人为本”、“零距离换乘”理念,统筹规划轻轨、城际轨道交通、城市公共交通、机场大巴、长途客运、出租车、社会车辆等运输方式,合理设置各类车辆停靠站点,促进区域内多种运输方式立体交汇和有机衔接,形成一体化综合交通换乘枢纽,为人流的快速集疏提供高效平台。规划建设机场旅客捷运系统。

(二)基础设施建设

按照合理布局、适度超前和分阶段建设的原则,高标准、高水平规划建设给水、排水、电力、通信、燃气、热力等基础设施。

给水工程:预计规划期末区域日需水总量约为30万吨。远期利用南水北调中线工程作为水源,在机场南北两侧各规划建设1座日供水能力15万吨的水厂。2010年之前利用机场北侧南水北调张庄口门站,规划建设1座日供水能力2万吨的水厂。配水系统主要按环状系统建设,边远区配水管按枝状建设。

排水工程:实行雨污分流,合理布局雨水排水管网(河道)。按照机场防洪标准要求,做好区域内防洪工程规划。电力工程:预计规划期末区域用电总负荷约100万千瓦。规划新建220千伏变电站1座,110千伏变电站4座。近期港区用电由机场110千伏变电站提供。根据需要,适时在北部物流商贸区和南部临空产业区新建变电站。

燃气工程:预计规划期末区域日用气总量约14万立方米,气源通过西气东输豫南支线新郑分输站解决,在机场高速西侧规划建设1座调压站,分别向机场和南北两侧供气。

电信工程:预计规划期末该区域内程控电话需求约30万线。规划新建3个交换容量为10万线的通信网络服务中心,集中设置电信、有线电视、宽带网等各种电讯设施。规划新建2个邮政支局,核心区新建邮件处理中心1个。

集中供热工程:预计规划期末区域热负荷约960吨/时。近期依靠现有锅炉供热,远期适时在临空产业区南部建设集中供热系统。

工程管线规划:为避免市政管线穿越道路,造成反复开挖,结合路网规划,在控制红线和道路中心线之间合理布置电力、电信、燃气、给水、热力、雨水、污水等管线。所有管线均统一埋设在慢车道、人行道和绿化带下,就近向两侧区域提供相关服务。在机场迎宾大道、规划的港区主干道、广场以及主要道路交叉处集中建设公共综合管沟,集中布设给水、通讯、热力、电力等管线。

七、环境保护和景观系统建设

(一) 环境保护加强环境保护, 搞好污染防治, 营造航空港门户地区良好的生态环境。

水环境: 在机场南北两侧分别建设日处理能力14万吨和10万吨的污水处理厂, 近期在机场东南侧规划建设1座日处理能力2万吨左右的污水处理厂, 2010年区域内污水集中处理率达到80%, 并逐步达到100%。加大节水力度, 提高工业用水重复利用率和再生水回用率, 2010年污水再生利用率达到40%, 2020年以后达到60%以上。港区集中式饮用水水源地水质达标率、城市水域功能区水质达标率和工业废水排放达标率达到100%。

声环境: 加大噪声污染防治, 努力降低噪声污染, 满足相应功能区的要求。

环境空气: 努力提高港区环境空气质量, 2010年全年空气质量Ⅱ级以上天数所占比例达到83%以上, 2020年达到90%, 2035年达到95%以上。

固体废物: 在南水北调主干渠以外机场东南侧方向规划建设1座日处理能力600吨左右的垃圾处理场, 城市垃圾无害处理率达到100%。建立固体废物收集、清运和处理处置系统, 防止和减少固体废物对环境的污染。区域内的固体危险废弃物统一运送至新郑郭店的郑州危险废弃物处置中心进行无害化处理, 危险废弃物安全处置率达到100%。综合利用工业固体废弃物, 2010年工业固体废弃物综合利用率达到70%, 2020年以后达到80%以上。

环境管理: 建立完善的环境管理机构, 落实港区环境保护措施。港区建设项目在环境保护方面做到高起点、高标准、严要求。推行清洁生产, 严格限制以煤作为燃料的项目进入, 禁止国家产业政策淘汰类、限制类及高能耗高污染的建设项目进入。港区建设项目环境影响执行率和环境保护“三同时”执行率达到100%; 2010年重点污染源自动在线监控率达到80%, 2020年达到100%。南水北调中线工程总干渠两侧一级、二级水源保护区区域内的开发建设活动须满足国家有关要求。

(二) 景观系统建设

充分利用航空港区和高速公路两侧的生态林带、古枣林、机场建筑群和南水北调主干渠, 构建人工景观与自然生态景观和谐共生、“林、水、城”相互交融的生态景观。航空港区整体景观系统按“一轴、一环、三区”布局。

一轴即机场迎宾大道景观轴。突出交通景观和商务办公景观, 建筑风格体现整体协调性和现代感, 布局上体现连续、明快、人性和韵律感强的景观界面。

一环即由南水北调主干渠景观带和机场高速、京港澳高速两侧生态林带合围形成的港区绿环。利用绿环及其周边水域、古枣林、农田, 建设郊野公园、休闲度假区、农业观光区, 形成林水环绕、古枣树密布的枣乡田园城市景观。

三区即机场景观区、物流商贸景观区和临空产业景观区。机场景观区突出航站楼、空管塔台、站前商务区等现代化建筑群, 展现大尺度、开放性航空枢纽景观; 保留并改造航站楼附近的水面, 形成航站楼、空管塔台与水面交相辉映的独特景观。物流商贸景观区突出物流园区景观和商贸展示景观, 物流区体现秩序、简洁和通畅性; 商贸区体现现代感和多样性, 形成开放、时尚、活力的现代服务业氛围。临空产业景观区突出以多层标准厂房为主要特征的工业建筑群, 形成协调有序、充满生机的现代工业集群景观。

八、保障措施

(一) 理顺港区管理体制

郑州国际航空枢纽规划建设委员会负责郑州国际航空枢纽暨港区规划的编制、修订和实施协调工作。成立航空港区管理委员会,行使港区行政管理职能。赋予郑州新郑国际机场管理有限公司核心区规划、建设等管理职能。对港区规划涉及的乡镇,由航空港区管理委员会代管。

(二) 加大财税金融政策支持

积极拓宽融资渠道,引入战略投资者,利用资本市场,加快郑州国际航空枢纽发展建设,形成多元化投资格局。构建政府授信融资平台,引导金融机构加大信贷支持。支持企业采用发行企业债券、信托、上市等融资方式筹措建设资金。设立河南省民航发展专项资金,省财政和郑州市财政每年安排一定数量的预算内资金,采取贴息、补助等方式支持郑州国际航空枢纽发展建设,重点用于机场基础设施建设、航线航班补贴等方面。实行税收优惠政策,归地方留成的税收款项,按一定比例返还企业。(三)深化体制改革明确河南省民航行业管理部门,统筹协调全省民航业发展。加快机场管理体制变革,构建适应国际航空枢纽发展要求、规范高效的机场管理体系。积极推进郑州新郑国际机场管理有限公司股份制改造,实现投资主体和产权多元化,建立和完善现代企业制度,规范法人治理结构。推动机场公司完善组织结构、人员配置和管理机制,全面提升管理水平。促进机场运营模式转变,积极推行特许经营。鼓励机场将从事地面服务业务的部门改组为独立的公司,并逐步与机场脱钩。支持航空公司及其他企业从事航空地面服务,逐步建立公平竞争的航空运输地面服务体系。

(四) 保障土地供应

对符合港区规划的重点建设项目,按照“节约、集约用地”的原则,优先保障土地供应,在建设用地上置换指标、农用地转用指标的分配上给予优先支持。国土资源、规划等部门做好相应的规划调整、指标调剂等工作,并建立土地滚动储备制度,确保港区建设项目用地及时落实。在土地征用过程中,政府收取的土地出让金、土地增值收益全部用于港区基础设施建设。

(五) 建立人才引进和培养机制

建立适应现代企业制度要求的选人、用人和激励约束机制。积极引进适应枢纽建设需要的各类高素质人才。定期开展与国内外航空枢纽的人员交流与合作。加强与高等院校及职业教育机构的合作,采取委托培养、定单培养等方式进行枢纽建设与管理人才的培养和储备。

(六) 加强与国家有关部门和军方的衔接

加强与国家发展改革委、国家民航总局、民航中南管理局等有关部门的衔接,在机场设施和空管设施建设、航空物流业发展、本土航空公司组建、航权开放、航线审批等方面争取资金、政策支持。积极与军方和民航空管部门衔接,争取在保证国防安全的前提下,逐步放宽空域管制,综合规划和利用河南境内空域资源,不断提高空域资源使用效率。

九、实施步骤

发挥郑州国际航空枢纽规划建设委员会的作用,统一组织协调航空枢纽及港区建设。根据郑州国际航空枢纽建设的战略定位和发展目标,结合航空港区现状以及国内外其他航空枢纽建设的成功经验,将郑州国际航空枢纽建设分为三个阶段来组织实施:

加快建设阶段(2007年-2010年),重点实施以下工程:机场建设方面,完成现有第1航站楼原有部分拆除和重建,建成现有跑道的第2条滑行道及相关配套设施,改扩建现有货站,拓宽改造迎宾大道,启动筹建本土航空公司的前期工作。交通体系方面,开工建设郑州机场至开封高速公路和郑州市区至机场轻轨;按一级公路标准改造省道102机场南侧段,实现机场与郑州市区及服务范围内其他城市的对接。基础设施建设方面,开工建设机场北侧张庄境内日供水2万吨的水厂和机场东南侧日处理2万吨的污水处理厂,在临空产业区建设110千伏变电站,满足机场、临空产业发展和居民生活的需求。航空物流方面,开工建设航空港保税物流中心(B型)一期工程;积极开展邮件集散中心、国家专项物资调配中心等重点项目的前期工作,争取国家支持;有针对性地开展与国际知名航空物流企业的合作,争取其在港区建设区域性营

运基地。初步将郑州机场建设成为航空物流集散中心。

巩固提升阶段(2011年-2020年),重点实施以下工程:机场建设方面,开工建设第2跑道、低成本航站楼、公务机航站楼和滑行联络系统,建成第2航站楼单元,形成航站楼组合单元;建成新空管塔台,拆除老空管塔台。交通体系方面,延伸迎宾大道向东至新107国道、向西至老107国道,建成机场至310国道(铁路集装箱中心站)的快速路、机场北侧东西向快速路、郑州市区至机场的轻轨,拓宽改造郑新公路,基本形成以机场为中心、环型放射状的综合交通网络。其他方面,开工建设航空港保税物流中心(B型)二期工程,适时建设供水、供热、电力、燃气、污水垃圾处理等基础设施。

稳步发展阶段(2021年-2035年),适时建设第3、第4跑道和第3航站楼组合单元,完善配套设施。

说明:本库所有资料均来源于网络、报刊等公开媒体,本文仅供参考。如需引用,请以正式文件为准。

[关于我们](#) | [联系我们](#) | [广告报价](#) | [诚聘英才](#) | [法律公告](#)

京ICP备05029464号 | [网上传播视听节目许可证\(0108276\)](#)

中国法院国际互联网站版权所有,未经协议授权,禁止下载使用或建立镜像

Copyright © 2002-2008 by ChinaCourt.org All rights reserved.

Reproduction in whole or in part without permission is prohibited