杭州跃至第四大航空口岸

萧山国际机场年出入境客流量昨超300万人次

本报记者 董旭明 通讯员 朱建美 摄

本报萧山12月22日电（通讯员 李韵 朱建美 记者 张帆）今天下午2时50分，港龙航空的KA620航班从香港飞抵杭州，平稳地降落在杭州萧山国际机场。搭乘该航班的港客邓智杰幸运地成为2014年杭州萧山国际机场第300万名出入境旅客。至此，杭州机场成为我国内地继上海浦东机场、北京首都机场、广州白云机场之后的又一个年出入境客流量超300万人次的航空口岸，杭州也成为中国大陆继北上广之后的第四大航空口岸。

开放经济圈引客来

杭州航空口岸的快速发展对省对外开放，提升国际竞争力，促进经济转型都具有十分重要的意义。

今天，特意赶到旅客出入口迎接第300万名旅客的萧山机场公司董事长沈坚说：杭州航空口岸年出入境旅客从2001年的20万人次增加到如今的300万人次，不仅反映了杭州航空口岸的发展规模不断扩大和综合实力不断增强，更体现了我省经济社会的快速发展和人们生活水平的提高，同时也体现了浙江省对外经贸、旅游、文化交流的日益频繁和国际化程度的提高。

杭州航空口岸始于1979年，1980年开通杭州—香港航线，1994年开通杭州—新加坡航线，2004年正式扩大对外国籍飞机开放，2008年12月开通杭州—台湾直航航线，2010年5月开通杭州—阿姆斯特丹首条欧洲直航定期航线。到如今与33家中外航空公司合作，拥有27个国际通航点，覆盖全球16个国家和地区，每周航港超420架次，杭州萧山国际机场已逐步追赶上上海浦东机场、北京首都机场、广州白云机场的步伐，成为我国内地出入境旅客吞吐量前四的国际机场之一。

杭州机场以国际航线开发为重点，以洲际远程航线为突破口，按照“始发航班优先、大机型优先、国际航线优先、直达航线优先”这四个优先原则大力开拓航空市场，千方百计吸引各大航空公司投放运力开辟新航线，取得了良好成效。

目前，有33家中外航空公司（6家国内航空公司、7家地区航空公司、20家国际航空公司）参与杭州机场的国际、地区航线运营，航点34个，包括香港，澳门，台湾台北桃园、台北松山、高雄、台中、花莲7个地区通航点和日本东京、大阪、冲绳，韩国首尔、济州、青州、釜山、襄阳、务安，泰国曼谷廊曼、曼谷素万纳普、清迈、普吉、甲米，新加坡，马来西亚吉隆坡、亚庇，印度尼西亚巴厘岛，菲律宾卡利博，越南岘港，柬埔寨暹粒，卡塔尔多哈，荷兰阿姆斯特丹，法国巴黎，俄罗斯莫斯科，埃塞俄比亚亚的斯亚贝巴，印度新德里等27个国际通航点，覆盖全球16个国家和地区，形成了辐射东亚、东南亚、东北亚地区，连接欧洲、非洲的国际（地区）客运航线网络。目前，每周进出港航班超过420架次。

规模做大服务更好

浙江民航的发展得到了省市区各级政府的高度重视，2008年出台的《引导和培育杭州航空口岸新开国际航线专项补助资金管理办法》作为杭州航空发展的资金政策支持，在一定程度上激励其进一步开发国际航线，设立国际通航点。而2014年10月，72小时过境免签政策也将其触角延伸到萧山机场，这在完善杭州口岸发展条件的同时也方便了部分国外旅客。

而且机场还加强了与各种大型旅行社的合作，得到了旅游部门的支持，与其一起规划游客吸引方案、开发目标市场、挖掘潜在客户。其努力成果也是显著可见的，2008年至2013年，其出入境客流量年均增长率超过18%。

为减小逐步增长的国际航线需求与机场资源有限的矛盾，杭州萧山国际机场对机场的基础设施和进出境流程进行了更新与完善。同时，机场也在出入境处添加了自助服务平台，以刷机读码、电子打印的形式帮助国外旅客用科技化的方法填写出入境卡片，大大提升了通关效率。中国航油总公司作为另一大“外援”，在杭州机场建立并运营的全国第6家航油保税库，为其提供了物质保障。

从事金融业的邓智杰说，因业务需要他多次出入杭州口岸，这些年杭州萧山国际机场规模越来越大，服务也越来越好。

店多隆市多方共赢

国内机场的增建和已建机场的对外开放批复成功，都可能成为杭州机场的新挑战。

这种担心现在看来显然多余。

2014年8月6日，义乌机场正式得到国务院有关对外开放的同意批复，义乌航空口岸正式获批开放，成为我省第四个对外开放的口岸机场。本月初，义乌香港的首条航线已经开通。义乌、宁波、温州国际机场国际航线的增加和扩张，在一定程度上会减轻杭州航空口岸的出入境客流压力，但也在一定程度上会产生旅客分流。

像义乌一直是萧山机场的重要客源地，去年义乌机场百余万旅客，有超过45万人次是外籍人士，义乌机场开通国际及地区航线后，难免会分流部分旅客。

但店多隆市的效应正在不断放大。就像不少日本旅客选择上海入境，游玩杭州后出境一样，义乌、宁波、温州国际机场、口岸的开通，在吸引自身游客的同时，也给萧山机场带来更多潜在的客源。

旅客邓智杰（左持花者）幸运地成为萧山国际机场第300万名出入境旅客。
本报记者 胡元勇 通讯员 邹怡君 摄

因此杭州机场正进一步加强对目标旅客的吸引和对潜在旅客的挖掘，保障杭州机场与其他机场同时得到稳健的发展，努力做到融合竞争多方共赢。

萧山机场公司副总经理陈祝毅表示，互联网行业的发展颠覆性地改变了如今的商业运营模式，将市场重点从线下转为线上，同时带动了物流行业的发展。据预测，2014年杭州萧山国际机场的年货邮吞吐量将达到39.8万吨，同比增长8.2%，其中国际物流发展也相当迅猛。这一市场环境，给予了杭州机场一大市场机遇，但如何保证大规模的货邮物流安全高效进行又成为其一大挑战。

据预测2014年，杭州萧山机场的年吞吐量预计达到2555万人次，同比增长15.3%，而国际（地区）年旅客吞吐量将达到308万人次。其中，韩国、日本、泰国等地成为了杭州航空口岸的主要出入境国家。

除此之外，杭州机场计划明年开通直飞北美的定期客运航线，其航点主要设置在美国西部，这将进一步促进浙江省的国际经济文化交流，提升浙江人民国际化程度。

■ 延伸

浙江机场国际味越来越浓

继本月初，义乌机场成为浙江第四个国际航空口岸后，今天杭州萧山机场迎来了今年第300万名出入境旅客，杭州也由此跻身为北上广之后国内第四大航空口岸。

这两个第四，第一个意味着浙江七个民用机场，有一半多已开放成为国际航空口岸。第二个意味着，浙江已成为境内外人士进出中国的主通道。

从1979年初设国际航空口岸，到2001年的年出入境20万人次，2006年11月年出入境突破100万人次，2011年12月年出入境突破200万人次，杭州机场的国际化脚步一直在越走越快。

宁波机场虽然定期的国际航班不多，但包机航线也十分火爆，去年宁波机场国际客流量达到16.7万人次，同比增加278%。今年还引入韩亚航空、香港快运等新增（加密）岘港、首尔、济州、清州、香港等国际（地区）航线，前11个月，国际及地区进出港人数已超80万人次。

温州机场2013年5月正式挂牌更名为温州龙湾国际机场后，发展也十分迅速，今年前11月出入境旅客达27万人次。曼谷、首尔航线已相继开通。

刚开通地区航班的义乌机场也颇有潜力，因为开放前去年义乌机场的百万人次的国内客流量中，有45万多人次是外籍旅客，是国内外籍旅客比例最高的机场，发展国际及地区航班的潜力巨大。

（张帆 李韵）

财经微观点

协同应对产业链竞争

人民日报

经过20多年的发展，中国的信息产业已经具备了一定的基础，有了自主研发的处理器、数据库、中间件。但与发达国家特别是美国相比，我们自主研发的产品都很难做大做强。这是因为，美国凭借先发优势，制定了信息产业的游戏规则、掌握着主导权，他们领先的不仅是某项技术、某个产品、某家企业，而是整条产业链。如此一来，国内企业很多时候不得不充当“提线木偶”的角色，在美国所制定的规则体系下生存；我们所面临的竞争，是“一个点”和“一条链”的竞争。

因此，我们与发达国家的竞争不只是一件产品、一个企业的竞争，更是整条产业链的竞争。我们应摆脱单打独斗、闭门创新的思维模式，上下游企业联合起来协同创新，共同打造自主可控的产业链。

深入挖掘发展潜力

经济日报

打破地区封锁和利益藩篱、提高资源配置效率是经济发展的内生性要求，也是区域经济发展的核心要义。改革开放30多年来，西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先的区域发展总体战略有序实施，区域发展不平衡明显改善，区域增长格局发生重大转变，新的区域经济增长极不断涌现。京津冀协同发展、长江经济带，以及丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的构想备受国内外瞩目和认同，并已上升为国家战略。

当前，经济发展进入新常态，完成经济增速换挡、发展方式转变、全面深化改革的任务之重前所未有，面临的挑战、困难和风险亦前所未有，这都要求我们在更高层次上促进区域经济的协同发展，进一步通过改革创新打破种种看得见、看不见的壁垒，着眼国际国内两个市场、充分调动两种资源，用市场的力量促进各类生产要素全面流通、合理布局，将发展潜力挖掘出来。

电动车：脆弱的起飞

中国汽车市场年销量超过2000万辆，与之相比，井喷之后的电动车市场依然很小。但是，电动车是一个被中国政府和很多中国汽车企业寄予“弯道超车”厚望的产品，是一个全球瞩目、潜力巨大的产品，是一个有可能改变汽车行业百年来形成的既有格局的产品。因此，今年的数据是否说明中国电动车市场已经起飞，该市场在失去强力政策扶持后是否还能高速增长？成为各方关注的焦点。

营造良好外部环境

新华社

隆国强（国务院发展研究中心办公厅主任）：当下要充分理解经济新常态对中国对外开放提出的新要求。中国新的对外开放战略新目标应当利用外部市场和资源，加速结构升级，并且能够适应中国崛起，为此需要把握研发成本比较优势、全球基础设施建设热潮、中国经济对高端产业和人才吸引力增强等机遇，积极应对劳动力结构变化等挑战，以着力营造良好的外部环境、更加积极主动地参与全球治理和调整投资管理体制为战略重点，实现为中国崛起创造良好外部环境、充分利用外部市场和资源加速中国结构升级两大战略目标。

将生态资源转化为生态资本

浙富论·区域经济谈

刘亭

记得不久前曾以仙居县为例，谈了一点对发展生态经济的感想。文章结尾曾有一句，“走好生态经济发展之路，则是把自己丰富的生态资源，转化为雄厚的生态资本最明智、最现实的选择。”今日不妨围绕这个“转化”再说上几句。

生态资源由生态和资源两个单词组成，生态是指生物（主要为动植物）之间以及生物与周围环境之间相互联系、相互作用的总和。资源是指对人类有用的物质、能量和信息。换句话说，生态资源更多的是指向对人类社会具有使用价值的自然资源。在市场经济条件下，可用货币计量和交易的自然资源，我们把它叫作自然资产。延伸开去，自然资产的归属权也叫自然资产产权。所有这些概念连成一气，我们就读到了党的十八届三中全会《决定》中的那句话：“对水流、森林、山岭、草原、荒地、滩涂等自然生态空间进行统一确权登记，形成归属清晰、权责明确、监管有效的自然资源资产产权制度。”

生态资本同样是由生态和资本两个单词组成，生态亦如上所述。但资本是什么意思呢？资本可以理解为用于生产的各种要素之和，或为人类创造物质和精神财富的各种社会经济资源的总称。其中既包括货币、资金等虚拟的信用资产，也涵盖土地、矿产、设备、材料等实体的物质资产。但是，正如马克思对货币和资本关系的经典解读，从严格意义上来说，我们只把其中能够创造新价值和带来价值增殖的那一部分货币才叫做资本，其余的货币不过是资产的货币符号而已。

资本逐利的运动才算得上是经济。经济的本意就是成本越低越好、收益越高越好。我历来以为产业是经济的基础，但绝不是经济的全部。其间的区别，又全在于经营是否获利这一点上。这就好比货币，不能带来剩余价值的钱折腾了多少回也不过就是货币，但周转一次只要获利了，我们就将其冠之以资本。生态资源怎样才能转化为生态资本呢？唯一的出路就是发展生态经济。当生态资源的富集地经由生态经济之路，变身为生态资本的发源地时，我们就有望达成习总书记所说的“绿水青山也是金山银山”的理想境界了。所以，说到底，发展生态经济的第一要义是生态要“经济”起来，同时要做到“既要金山银山，又要绿水青山”。影响生态经济的天大难题是“生态不经济”，同时也要力戒“只要金山银山，不要绿水青山”。

仙居把生态农业和生态旅游业结合在一起发展生态经济。生态农业的发展，充实了无景区旅游的载体，深化了乡村旅游产品建设，打造了一批知名的节庆旅游活动。“春有油菜花、夏有杨梅、秋有薰衣草、冬有柑橘”的“两观光、两采摘”生态农业游已成系列，先后成功举办了九届中国杨梅节、七届浙江油菜花节，今年又相继举办了荞麦节、紫薇花节等。2014年油菜花节游客203.4万人次，实现旅游收入8.43亿元；杨梅节112.2万人次，收入5.44亿元。

仙居还把生态人居业和生态旅游业结合在一起发展生态经济。淡竹乡石盟垟村以“美丽乡村”建设为契机，实施整村农房改建工程，精心打造“农家乐”旅游村。该村共改造农房46户115间，安上20盏路灯，房前屋后种树养花，绿化面积达1600多平方米。村里组建了腰鼓队和民乐队，呈现原汁原味的民俗表演。游客在这里吃农家菜、住农家屋、全方位深度体验农家的质朴生活，感受无忧无虑、浑然天成的农家乐。据不完全统计，2014年1月至11月，石盟垟村接待游客3.8万人次，营业收入240万元。特别是大长假期间，无论餐饮还是住宿，都生意火爆，一房难求。“十一”全村接待游客2400人次，营业收入36万元。村民朱兵一家可容纳100多人同时就餐，入住了20多名“两日游”的上海游客，仅此一笔就创造了3.5万元的经营收入。

当然，生态资源转化为生态资本除了当地的清醒认识和积极作为外，如要内外互动、渐入佳境，还需要深化公共财政制度改革，科学制定和有效执行相关的转移支付和生态补偿制度。山区和林区，江河源头和水源保护地，“绿肺”和生态屏障，如此等等，这些地方为更大区域的生态环境作出了重大贡献，理应得到上一级财政基于全局利益所给予的转移支付。否则，就难免出现“村村点火、户户冒烟”、“赤地千里、焦土一片”、“有河皆枯、有水尽污”的被动局面。与此同时，还要按照“谁贡献、补偿谁”的原则，通过环境税及相应执法处罚等渠道，将集中后的相当一部分补偿给生态屏障地区，用于生态资源和当地居民的休养生息。

（作者为区域经济学者）