

# 启航 航空港区

专家观点



## 临空经济为郑州插上腾飞翅膀

——访河南省科学院副院长、研究员张占仓

3月7日,国务院批复郑州航空港经济综合实验区发展规划,这标志着我国把对全球日益重要的临空经济纳入了国家战略,并利用我们集中力量办大事的举国体制优势,加快探索临空经济发展路子,为全国经济发展方式转变和内陆地区加快对外开放寻求新的路径突破。作为中原腹地的郑州,面对如此机遇,如何借力、快速发展,省科学院副院长张占仓的妙论可能会给我们一些启发。

记者:何为临空经济?它起源于何时?目前发展情况如何?

张占仓:国外最早的临空经济形态起始于1959年在爱尔兰香农国际航空港成立的自由贸易区。1965年,美国航空研究专家 McKinley Conway 最早提出临空经济的概念,他指出,以机场为核心,综合发展航空运输、物流、休闲、购物、产业开发等多项功能为一体,这就是临空经济。

1991年,John Kasarda 阐述交通运输对于工商企业区位选择的重要影响时提出,交通运输对于企业区位选择影响可分为五次浪潮,即海运、河运、铁路、公路和航空,第五次浪潮是由航空运输驱动产业发展。目前,随着商业交易全球化的出现,随着即时生产和产品分销的出现,随着通过飞机运输产品给远方顾客需求的出现,这三种不可逆转的重要推力驱动着第五次浪潮向前发展。由于科技进步以及科学技术传播速度加快,基于时间竞争的重要性也得到强化,越来越多的产品依赖于航空货运,从而改变企业区位选择形成航空偏好性。

1999年,中国学者曹允春研究认为:临空经济区是指由于航空运输的巨大效益,促使生产、技术、资本、贸易、人口在航空港周围聚集,形成具备多功能的经济区域。2004年,金忠民提出空港城概念,指出空港城是国际化城镇体系的重要组成部分,具有服务机场和利用机场特征,以国际枢纽机场为依托,是以航空产业为特色的综合性新城。2006年,肖李春等研究指出,临空经济是产业结构演变和交通运输方式变革的产物,是推动区域经济社会发展的一种经济模式。

2009年,曹允春提出,有机场的区域,由于

机场本身所带来的大区域空间收敛性以及机场建设使得周边地面交通的便利所带来的小区域空间收敛性,使得运输空间的时间成本和空间成本都在降低,导致区域生产要素和产品的流动性更强,那么区域经济开放度就会增强,产业就围绕机场在该区域聚集。

因此,学术界目前已形成共识:临空经济已成为一种区域发展的新模式,国际航空港已成为生产要素集聚、集中、集约、集聚的核心影响因素,建设航空都市已成为临空经济发展的载体。

记者:发展临空经济对内陆地区有什么意义?

张占仓:认真分析全球区域发展的客观现实,我们可以发现:80%的发达地区都分布在沿海或者具有通航能力的沿江地区100英里以内,为什么呢?因为在工业经济发展初期和中期,沿海或者沿江能够提供廉价的运输条件,所以运输成本对工业集聚影响显著。而到了工业化中期以后,铁路与公路运输,特别是高速铁路与高速公路运输,能够较好地解决人员等要素快速流动问题,所以对产业布局影响明显,凡是铁路枢纽或者是公路枢纽,往往成为产业集中发展的基地。因此,基础设施对生产要素流动影响巨大。像德国鲁尔工业区、英国南部、美国东北部等少数内陆发达地区,基础设施条件都特别好,成为所在国经济发展比较好的地区。而随着新科技革命兴起,特别是国际互联网导致的信息技术和信息化设备的普及,即时生产、即时供货、即时满足客户需求(简称三个即时)成为高端制造业的一种竞争手段。在这样的特殊历史条件下,通过产业向国际航空枢纽集中、集聚、集群发展,迎合了“三个即时”竞争的需要,所以临空经济就成为一种新的时尚。

中国广大内陆地区,在海运、河运时代,赶上基础设施低成本的要求,很多都沦为相对落后的地区。在铁路、公路支撑地区发展时代,国际化浪潮席卷全球,国际贸易高速发展,沿海、沿江地区,利用国家改革开放的历史机遇,以出口拉动为主要力量,持续30年左右高速增长,分享了中国对外开放的时代红利。与此同时,内陆地区对外开放成本远远不及沿海、沿江地区,

在中国改革开放大潮中并没有享受多少开放之利,以至于像河南省这样的人口多达1亿的内陆省份,在GDP已经连续多年居全国第五位的同时,2008年~2010年进出口总额只占全国的0.6%,几乎可以忽略不计,在国家对外开放的战略平台上无法分享最基本的利益。客观上,不是当地不努力开放,核心问题是开放型经济发展成本偏高。

伴随全球性产业转移趋势,全球智能手机生产的标志性企业——富士康不住沿海地区劳动成本、环境成本等压力,2010年开始发轫于郑州,而为了富士康落地,郑州综合保税区应运而生,与富士康配套的相关企业在即时生产要求驱动下,也跟随富士康集聚郑州。这一跨越,引致河南省开放型经济出现井喷式发展。2011年河南省进出口总额同比增长83.1%,在全国赢得满堂彩。2012年,在全国进出口总额仅增长6.2%的情况下,河南省增长高达58.6%,在全国引人注目。与此相伴,郑州航空港区也出现井喷式的发展,2011年郑州新郑国际机场完成旅客吞吐量1015万人次,货邮吞吐量10.3万吨,成功跨入“千万级机场”行列,河南民航业发展跨上一个新台阶。2012年,郑州航空港区实现地区生产总值190.7亿元,同比增长77.6%,成为中原经济区最具活力的发展区域。2012年郑州机场旅客吞吐量和货邮吞吐量增速分别达到16.5%和45%,特别是货运持续快速增长,影响深远。

历史的轨迹已经显示出来,过去发展开放型经济比较困难的河南,以富士康入驻和郑州综合保税区建设为契机,开放型经济进入快速发展期。国务院也正是因为看到我们已经拥有了这样的发展基础,批复了郑州航空港经济综合实验区规划,想通过改善我们对外开放条件,激励我们彻底扭转当地庞大的人力资源潜力与国际大市场近距离接轨的局面,并作为全国临空经济发展的第一个实验区,让我们在中原崛起、中部崛起和中西部加速发展的过程中,为全国探索路子,积累经验。所以,我们肩负着国家的重托,必须负重前行,为中国临空经济发展当开路先锋。

记者:如何发展临空经济?如何发展产业集群来支撑航空都市建设?

张占仓:系统分析当今工业发展情况,全球

80%的工业增加值是产业集群创造的,因为产业集群拥有当代经济学追求的最高境界——资源共享机制,从而使其充满了生机与活力。全球各个国家的实践均证明,只有产业集群,才能够把同样的产品做得质量最好、成本最低,在市场上最具竞争力。因此,郑州航空港经济综合实验区建设的根本任务之一就是在加快建设国际航空货运中心的同时,规划与引导航空偏好性产业尽快在郑州航空港形成科学合理的临空产业集群,并以此支撑航空都市建设,稳步形成集约、智能、绿色、低碳的新型城市。

首先,要立足于建设国际航空货运中心。建设国际航空货运中心,是郑州作为国际航空枢纽的前提,是基础设施,是支撑点,也是特色,也是突破点。为此,在郑州机场二期工程建设第二条客运跑道上基础上,要加快建设郑州国际航空货运机场,打通连接世界重要枢纽机场和主要经济体的航空物流通道,完善陆空高效衔接的综合运输体系,提升货运中转和集疏能力,逐步把郑州发展成为全国重要的国际航空物流中心。

其次,要加快速度打造以智能手机为标志的电子信息产业。按照省政府办公厅发布的《河南省以手机为重点的电子信息产业引进2013年行动计划》,我省要按照“两扩一聚”的发展模式(以龙头企业品牌制造商、龙头代工企业为中心向四周扩散,以产业链配套和服务支撑为重点集聚发展),引进智能手机品牌和代工制造商,打造全球智能手机制造中心;建设针对手机特点的物流体系,打造全球智能手机物流服务中心;以扩大人才引进规模为动力,打造全球智能手机研发基地。最终,形成全球最大的智能手机产业集群和产业聚集区。这将是郑州航空港与北京、上海、天津等航空港临空产业发展的主要差异,也是我们最有可能做大做强的优势领域。

再次,规划建设产城互动的航空都市。坚持集约、智能、绿色、低碳的新型城镇化发展理念,优化空间布局,以建设超级计算中心或云计算中心为支撑,融合现代信息引领,以航空区、以区促产,产城融合,生态宜居,建设高品位和国际化的城市综合服务区,形成空港、产业、居住、生态功能区共同支撑的航空都市。

本报记者 陈培营 文/图

### 张占仓简介



张占仓,博士,研究员,博导,河南省科学院副院长,经济地理学专家。主攻方向是区域规划与发展战略研究,先后荣获中科院科技进步一等奖1项,省级科技进步二等奖12项,三等奖5项,是河南省优秀专家,河南省学术(技术)带头人,国家突出贡献中青年专家,享受国务院特殊津贴专家,中央组织部联系的专家,是中原崛起研究主要成员,中原城市群研究主要成员,河南省“十一五”和“十二五”规划专家咨询委员会成员,中原经济区建设研究主要成员,正在带领团队进行《郑州航空港经济综合实验区建设与发展研究》项目,在省委省政府重大决策和中原经济区上升为国家战略等方面做出了重要贡献。

## 实验区助力郑州弯道超车

——访河南省社会科学院副院长、研究员谷建全

“国务院正式批复了郑州航空港经济综合实验区发展规划,这对中原经济区以河南为主体的周边5个省份的意义是比较大的。”河南省社会科学院副院长谷建全一直在关注实验区的发展规划,他曾参与过发展规划的前期讨论,在他的办公室里,刚送走了客人还没有落座就对记者兴奋地说道。

### 实验区是中原经济区建设的一个战略突破口

“中原经济区的五大战略定位给我们这个区域经济发展指明了方向,明确了走向现代化的发展路径,那么这次郑州航空港经济综合实验区的获批,已经讲得很明确,是作为中原经济区建设的一个战略突破口。”

“中原经济区的宏伟蓝图已经画就,建设要有突破口,要有抓手,实验区就是一个很重要的抓手,从国务院批复能够看得出来,这实际上就是要在我们中原经济区建设中间培育一个新的经济增长点。从对外开放也好,从新兴产业培育也好,从推进新型城镇化也好等方面,可以说都有许多新的举措,新的思路,那么如果紧紧抓住了实验区这个有力抓手,对推进中原经济区建设,实现整体目标乃至中原崛起、河南振兴来说,我觉得它的意义都是非常大的。”谷建全的声音有些激动。

“得时无怠,时不再来,天予不取,反为之灾”。纵观古今中外,“机遇”可谓解读历史进程的一把钥匙。机遇并不常有,机遇来之不易,机遇稍纵即逝。细细数来,郑州在历史上的重大发展机遇其实并不多见。

“清末,平汉和陇海两条铁路在郑州交会,郑州成为中国东西、南北大动脉的纽带,经济地位不断提升。直到上世纪50年代,河南省省会迁到郑州以后才出现了一个跨越式发展,出现了一个质的变化。郑州一跃成为了河南省的政治经济文化中心,赋予了它集聚和辐射的功能,这次实验区规划总面积逾415平方公里,发展空间广阔,将来要形成相当于现在郑州市建成区这么一个规模的新的城区,一个新的经济区,对郑州的影响可想而知。”谷建全意味深长地描绘着。

### 实验区将助力郑州提高经济首位度

“郑州市的经济发展首先存在的一个比较

突出的问题就是首位度不够,也就是郑州的经济总量在全省中占的比重不高,带动能力不强,它要成为中原经济区的核心增长极,要成为中原经济区的龙头,现在的经济规模、经济分量还不够。”谷建全指出,在这种情况下,郑州首先要做的就是做大体量、做大规模,现在的机遇就是实验区。

“实验区的进一步发展很快能够让郑州的经济规模上一个台阶,等于再造一个郑州,届时郑州的经济在全省的首位度将大大提高,初步估计至少占到三分之一以上,有利于强化郑州市在整个中原经济区中核心增长极的作用,在全省经济中的带动作用、辐射作用也会有一个很大的提升。”

谷建全介绍,实验区主要是围绕临空经济来布局产业,围绕交通优势来谋划产业,把交通在经济发展中的作用体现得更加充分。与其他城市相比,郑州具有建设实验区优势的先天优势。地处河南,一个拥有1亿人口的大省,又是全国的经济大省,再加上集航空、铁路、公路为一体的交通发展思路,将使郑州的交通区位优势组合倍增。在这样一个省情的背景下,我们规划建设实验区就预示着它的发展潜力会更大,发展速度也将更快,地区资源优势、市场优势都进一步凸显出来,前景更美好。

谷建全全方位地分析了实验区可能给郑州带来的变化。“从老百姓生活上来说,实验区的带动作用是非常大的。首先从交通上来讲,现代航空都市的战略定位意味着郑州将打造成航空枢纽,世界范围内通航的城市会越来越多,郑州市民出行会更方便,多了一种交通工具的选择,同时缩小了与世界上其他国家和城市的距离,对郑州的对外开放无疑是搭起了一架空中桥梁。另外,打造航空枢纽,必然要加强各种交通方式的衔接,形成交通网络,所以航空运输、铁路运输、地铁、公交等各种运输方式之间的衔接将会更紧密、更有效,从而大大巩固郑州作为全国综合交通枢纽的地位。”

从产业布局来讲,谷建全提出了实验区下

一步的发展有两个着力点:“一个着力点就是客运。客运的大幅增长会推动城市服务业的发展,实验区周边酒店、餐饮、百货等为旅客服务的一系列服务业都会拔地而起并迅速成长。另一个着力点就是货运。原料输入和产品输出都依赖交通,特别是高新技术产品或产业对航空运输的依赖性比较强,所以它会拉动一系列现代产业的发展,尤其是以电子信息、航空物流、生物医药为主导的产业,比如富士康来到郑州也正是看中了郑州的交通区位优势,机场运输能力,这是航空和高新技术产业形成互动和良性发展的一种示范效应。”

### 实验区将在科学发展中占领制高点

“承天时,乘地利,聚人和”,实验区建设蓄势待发。无论是国家、民族还是个人,谁能慧眼发现机遇、大力创造机遇、有效把握机遇、成功驾驭机遇,谁就能实现跨越发展、升级蝶变。面对这个难得的历史发展机遇,郑州做好准备了吗?谷建全从五个方面给出了参照。

第一,从国内整个经济发展趋势来看,围绕航空运输的经济链条是将来经济发展的一个大趋势,结构调整也好,转变发展方式也好,产业升级也好,实际上航空经济是一种新的发展形态,代表了经济发展的一种新趋势。于郑州而言,怎样缩小与沿海发达城市的差距,实现跨越式发展,这无疑是一个千载难逢的机遇。抓住它的话,在下一轮区域经济竞争中,郑州就能够占领制高点。

第二,郑州要进一步细化国务院批复的发展规划,要按照规划的要求深入研究下一步实验区建设的具体思路、步骤和措施,国务院的规划是宏观指导性的,战略性的,郑州要把它落地,落到实处,最终要化为发展的具体事项。实验区建设不是一蹴而就的,也不是喊口号就行的,这是一个时间相对比较长的过程,在这个过程中,郑州至少应该把握两个原则。第一

个原则就是要遵循规律,经济发展有其特定内在的规律性,实验区的产业定位、产业布局等方面都要遵循经济发展的内在规律,在发展过程中也不能急于求成,要考虑怎么能集聚发展、形成产业链,产业要素如何优化配置等。第二个原则就是要统筹兼顾,实验区并不能代表一切,郑州在紧紧抓住这个机遇的同时还要统筹协调好航空经济和周边区域发展的关系,特别是在招商引资方面要形成各个发展平台的优势互补,而不是把所有要素都集中到实验区,适合实验区的产业要素在这里集聚。

第三个方面就是要营造好的环境,形成高端要素的集聚效应。无论是从国际还是国内来讲,竞争实际上就是一个环境的竞争,哪个地方发展环境好,哪个地方政策比较优惠,要素就往哪儿流,哪个地方的集聚效应就比较大突出。

第四个方面就是要有一种科学的态度,要用可持续发展的理念来高起点规划、高起点建设,不能搞重复建设,不能搞高污染、高耗能产业,必须围绕实验区的科学发展来布局产业。

第五个方面就是要充分重视生态文明建设,党的十八大提出了“五位一体”建设,生态文明建设在区域经济发展中的地位和作用越来越重要,从国际国内发展环境的压力上来讲,不重视生态环境发展不起来,所以说,实验区无论是规划理念还是建设措施都要把生态文明建设放在非常重要的位置上。

本报记者 宋华 文/图



### 谷建全简介

谷建全,河南省社会科学院副院长、研究员、经济学博士、博士生导师。武汉大学中部经济研究中心兼职研究员,郑州大学、河南科技大学、河南工业大学、河南理工大学兼职教授。河南省优秀专家、享受国务院特殊津贴专家、全国宣传文化系统“四个一批”优秀人才、河南省宣传文化系统“四个一批”优秀人才、省跨世纪学术技术带头人、河南省第三届全国自主创新十大杰出青年、郑州市自主创新领军人才。主要研究方向:产业经济、科技经济、区域经济。2000年以来,主持国家社科基金项目1项、国家软科学计划项目4项,主持省级课题20余项;出版理论著作10部,发表理论文章、研究报告150余篇;获省部级以上科研成果奖励12余项。另外,主持编制产业园区、区域发展、可持续发展试验区、循环经济等各类规划50余项。