



河南顺应『中国制造变全球制造』趋势

博鳌亚洲论坛咨询委员会委员、原外经贸部副部长龙永图

大中原有魅力，“龙旋风”有魄力。

博鳌亚洲论坛咨询委员会委员、原外经贸部副部长龙永图抛出了一个课题——“让中国制造变成全球制造”，而这个课题之中，郑州航空港的建设，被龙永图青睐有加，成为具有战略高度的题中应有之义。

“河南省连续两年在博鳌亚洲论坛推出了两个大的战略，河南省政府对于实施两大战略严肃而认真的态度和精神，我很赞赏。”龙永图表示，一个好的发展战略，会给潜在投资者和各种参与者带来动力。

中国梦里印着中原梦，中原梦又与中国梦息息相关。“现在中国经济已经进入到一个全新的发展阶段，河南提出郑州航空港经济综合实验区恰逢其时。”

他认为，过去中国30多年的改革开放中，主要是靠两种力量在推动，一个是工业化，一个是城镇化。

从工业化的发展历程来看，中国在改变，参与全球工业化的模式也在改变。“30年前，中国主要靠珠三角、长三角等沿海地区的经济发展挖到了第一桶金，依靠的就是这些区域交通便利，离国际市场近。30年后，随着中国海陆空特别是陆空基础设施极大完善，中国开始更加深入地参与到全球制造业的分工中。”

一流的制造企业怎么做？答案是全球制造。龙永图举例说，像美国的波音飞机、苹果手机以及三星的电子产品，原材料和零部件都是全球采购，“波音飞机就是从全世界70多个国家成千上万的企业当中采购零部件和原材料，然后在美国组装完成，出口到全世界，这就是全球制造的能量。”

“现在苹果手机已经落户河南，你们应该进一步加深对全球制造意义的理解。只有将中国制造变成全球制造，才能打造全球平台，才能以开放的态度参与全球分工。”龙永图说。

如何实现从中国制造到全球制造的华丽转身？龙永图提到了“向中看”。他说，为什么中原地区变得重要？就是因为这里聚集了大量的人口和廉价劳动力。因此，中部地区、中原地区很可能会成为中国下一个30年的制造基地，就像30年前的沿海地区一样。

就郑州发展航空经济问题，龙永图认为，这适应中国经济重心、中国制造业重心逐渐从沿海转移到中部的大趋势，也顺应了城镇化从人口大迁徙到家门口就业的大趋势。

“只要符合大趋势，不可能不成功。郑州航空港，我衷心祝愿它成功。”龙永图对郑州航空港发展充满信心。

郑州航空港给中原腾飞带来新机会

博鳌亚洲论坛秘书长周文重

“我是来送祝贺、送感谢的！”百忙之中，博鳌亚洲论坛秘书长周文重还是抽出时间，如约赴会，并担任国务院批复郑州航空港经济综合实验区发展规划高端对话会的开幕嘉宾。

“微笑先生”周文重对河南情深义重，按照他的说法，参加对话会的两层意思都与河南情缘相关。“我的第一个意思是表示祝贺，郑州航空港得到国务院的批复，下一步就是实施印证的阶段，相信这个规划的逐步落实，肯定会给中原经济腾飞带来新的机会，祝愿郑州航空港早日建成。”

3月27日，在博鳌亚洲论坛举办前的最后一次发布会上，作为东道主的周文重，就曾盛赞河南开启地方政府与博鳌亚洲论坛合作的先河。4月6日，他又一次向河南致谢。“河南一带头，今年又有四个省份湖北、湖南、安徽、江西联袂做推介会，是河南给博鳌亚洲论坛开辟了一个新渠道，可以让论坛为国内区域经济发展提供一个更加开放的新平台。”

河南抢得先机 为全国做了示范

海航集团董事长陈峰

“这是国务院在中国批复的第一个以航空经济为概念的实验区，中国历史上还没有这种叫法，这是第一次，是河南创造的。”海航集团董事长陈峰说。

陈峰分析说，发展临空产业，谁抢得先机，做得快，做得好，谁才有可能成为真正意义上的航空枢纽。河南省委、省政府率先考虑综合立体交通枢纽建设，然后开始重视航空货运的发展，逐步行变成今天的航空港经济综合实验区，意识早、速度快、操作方案扎实有力、发展潜力十分巨大。这次河南抢得先机，实际上是为全国的空港园区做了示范。

另外，郑州航空港经济综合实验区也是国务院力图打造的中国经济转型期的一个示范。河南已占据全国陆路交通枢纽地位，并开始进军航空枢纽，非常有眼光。

“虽然改革开放30多年来，我国民航业取得了长足发展，但还远远不够。”陈峰说，远远满足不了中国经济发展和社会发展的需求，尤其是在体制创新和管理水平上，和国外差距比较明显。如果中国经济再发展几年，航空经济和航空管理模式是否会适时改变，也是需要思考的问题。

用『快鱼理论』应对『第五冲击波』

商务部原副部长、中国国际经济交流中心副理事长兼秘书长魏建国

商务部原副部长、中国国际经济交流中心副理事长兼秘书长魏建国认为，从国内外经济发展的规律看，随着经济全球化的深入发展，由航空运输引起的时间价值竞争，已经成为继海运、河运、铁路、公路运输之后驱动经济发展的“第五冲击波”。那么，第一个国家级航空港综合经济实验区花落郑州，对河南意味着什么？

在谈及这个问题前，魏老特意提了一下“快鱼理论”。他说，快鱼理论不是大鱼吃小鱼，而是快鱼吃慢鱼。很小的快鱼，但是速度快它就能成功。在欧美日都实行快捷服务，就是这个原因。

他认为，郑州航空港对河南、对中国的服务业是一个提升。对中国产业也提出更高级别的要求。如果能抓住这个机遇，对整个河南，不但是单纯的运输能力的提升，甚至对河南周边的城市，对河南今后的城镇化发展，对河南在世界经济发展过程中的地位都有凸显的作用。

郑州和芝加哥有很多类似之处

上海交通大学上海高级金融学院副院长、教授朱宁

以郑州为中心，800公里之内可以涵盖我国三分之二的大城市，涵盖五分之二的人口。上海交通大学上海高级金融学院副院长、教授朱宁分析说，郑州航空港的地域优势非常重要，物流的地域属性非常强。改革开放30多年来，我国从外向型经济，逐步向内需推动型经济转变，由东部地区向中西部地区拉动转移，这就给了河南一个好的契机。而郑州无论是作为中西部的枢纽，还是我国南北方向的连接，都具备比较独特的地域优势。

作为在海外生活时间较长的经济学家和金融专家，朱宁将郑州和美国的芝加哥做了一个对比，两者有较多类似之处。芝加哥最早发展起来时，是以农业和畜牧业为中心。伊利运河开通后，逐渐发展成以河运和航运为中心，随着航运的发展和农业的发展，诞生了芝加哥商品交易所，随后诞生了芝加哥期货交易所，芝加哥因此发展成了全球金融中心。美国发展成航运中心后，美国三个大的航空公司美国航空公司、美国联合航空公司和美国西南航空公司，都将芝加哥作为他们的一个核心来运营。而河南目前是全国农业大省，郑州又有郑州商品交易所，有一定的金融基础。与此同时，郑州是中国陆路交通、铁路交通的核心和枢纽，在此基础上，有了航运后，推动郑州以金融业为代表的高端服务业，将会得到进一步推动和发展。

最后，朱宁提出了几点建议。他说，郑州航空港经济综合实验区的发展需要人才，尤其是飞行员、航空管理方面的人才。其次是控制风险，航空业是一个周期性较长的行业，无论是从产品和需求的周期性，还是从航油成本上，如何控制周期性风险，对航空业发展和航空港的管理都非常重要。最后，郑州已经是迈向国际化的城市，河南在历史上就是国际化的地区，下一步，随着航空业的发展，把郑州建设成为另外一个国际化的窗口或纽带，对推动航空港经济实验区的发展是非常重要的。

郑州要建现代航空都市

河南省人民政府副省长赵建才

第一，是什么——郑州航空港经济综合实验区的概念。郑州航空港经济综合实验区，是国务院批准的第一个以航空港经济为主题的国家战略层面的功能区。其发展理念是：建设大枢纽，培育大产业、塑造大都市。战略定位是，建成国际航空物流中心、以航空经济为引领的现代产业基地、内陆地区对外开放重要门户、现代航空都市、中原经济区核心增长极。

第二，为什么——郑州建设航空港经济综合实验区的意义。郑州规划建设航空港经济综合实验区，是基于经济全球化和区域一体化时代背景，顺应航空经济发展规律，具有多方面的重要意义。建设航空港经济综合实验区，是中原经济区建设的必然要求。建设航空港经济综合实验区，有利于打造河南经济的“升级版”。建设航空港经济综合实验区，将为中西部地区全方位扩大开放探索新路。

第三，凭什么——郑州建设航空港经济综合实验区的优势。截至去年年底，全国有27个省（区、市）提出了54个临空经济区的规划，涉及51个机场。特别是在中西部地区，像重庆、成都、西安、武汉、长沙，抢夺航空港经济综合实验区的竞争非常激烈，结果花落郑州，这就充分证明了郑州的巨大优势。国务院批准郑州航空港经济综合实验区的发展规划，这本身也表明了对郑州基础和优势的认可。郑州建设航空港经济综合实验区，具有以下几个独特的优势，比如区位优势突出、大型航空枢纽地位持续提升、陆路交通体系支撑有力、航空关联产业加快集聚、开放平台作用逐步显现。

第四，做什么——河南推进综合实验区建设的举措。我们正在从四个方面推进郑州航空港建设。包括建设竞争力强的国际航空货运枢纽、建设航空经济产业体系、建设内陆开放型航空港区、建设现代航空都市。

郑州航空港要面向全球推广

法国EURAZEO基金董事总经理陈永岚

不怕做不到，就怕想不到，“郑州航空港经济综合实验区，应该走出去，要在全球推广。”4月6日，法国EURAZEO基金董事总经理陈永岚“大胆”地这样提议。

作为全国第一个航空港经济综合实验区，陈永岚认为，不能仅在中国国际化，这个国际化应该走出去，不仅要在中国国际化，还要在全球进行推广，要与全球大的机场进行联盟，要跟各大航空公司联盟，还要跟很多在物流行业中有能力的公司联盟。应该在规划中加入更多的国际化环节，因为这个航空港，不仅是面对国内的，更应该面向全世界，他希望看到郑州航空港未来是一个全球性的航空枢纽。

要走出去，就要有“硬货”能拿得出手，什么才是郑州航空港经济综合实验区的“硬货”呢？

陈永岚认为，汲取中国过去30多年经济高速发展的经验，在下一步的发展中，除了宏观规划外，还要注重微观管理。航空港未来无论是物流中心，还是客运中心，都应该是无缝的、高效率的、合理的管理制度。机场是基础设施，飞机是交通工具，管理才是核心，管理不到位，飞机再多，机场再大，也不能产生应有的效率。微观上的安排，一般来说，是中国很多项目比较缺的，宏观布局非常好，微观措施比较少。这方面一定要多关注。因为航空是一个非常严谨的、高风险的产业，微观的安排更重要。

法国戴高乐机场是欧洲第二大机场，一年旅客吞吐量6500万人次，那么，郑州机场未来有没有可能在客运上达到这个高度呢？陈永岚认为，客运、货运齐头并进，才能打造成坚固的枢纽。

在陈永岚看来，除了发展物流中心外，还要兼顾客运市场的发展，而要发展客运，就需要发展航空偏好型产业，通过产业的带动，把各种各样的人吸引到郑州来。这就需要发展不同的产业类型，比如，现代服务业、现代旅游、文化旅游等。这么大的一个机场，光有物流，没有足够的客运的话，形不成枢纽的地位。如果缺乏足够的人，机场的货运也不容易做起来。