

理论

编辑 陈培营 杨怀锁 校对 孙明梅 电话 67655277 Email: cpypy@163.com

编者按

临空经济,这样一种新的经济模式在我国已被学者们广泛关注。本文以临空经济存在的载体——临空经济区为研究重点,从宏观、中观和微观三个角度分析了临空经济区产生的动因,讨论了临空经济区的三种概念和环状结构,并在整理和分析国内外大量临空经济区发展现状的基础上,提出了目前我国发展临空经济区需要解决的问题。

后工业化时代的新经济模式——临空经济,指的是依托机场(尤其是国际性、枢纽性大机场),利用航空港人流、物流、资金流和信息流资源,以机场为核心,促进周边地区经济发展。临空经济这种新的经济现象被人们开始关注和研究,是缘于临空经济区这种集聚现象在航空港腹地不断加强。临空经济区是指由于机场对周边地区产生的直接或间接经济影响,促使在航空港临近地区及空港交通走廊沿线可达地区出现资金、技术和劳动力的聚集,从而产生集聚效应和扩散效应,形成了具有多种性质和功能的经济区域。它以空港为核心,发展与空港产业相关的产业集群,大多集中在空港周围15km范围内。

据20世纪90年代国际机场协会(ACI)的研究调查数据显示,每年100万航空旅客运输量将产生13亿美元的经济收益和增加2500个就业岗位,机场规模越大,对地区经济的贡献就越大。因此,国际机场协会将机场喻为“国家和地区经济增长的引擎”,其产生的经济效益和带动的就业岗位是巨大的。因此临空经济区是目前我国工业化加速时期客观的经济发展需求。

临空经济区产生的动因

归纳起来,临空经济区产生的动因有宏观、中观和微观三个层次的影响。从宏观角度讲,航空港所在国家和城市经济在较长一段时间内持续快速发展。临空经济真正发展是后工业化时代。临空经济本身的出现,就表明一个国家的经济已达到较高的水平。只有进入工业化加速的时期,人民生活摆脱贫困、进入小康的时候才可以谈临空经济发展的社会、经济、文化条件。否则可能有航空现象,但根本谈不上临空经济。我们目前处于工业化加速时期,恩格尔系数从1978年60%多到2004年40%略多一点,GDP突破10万亿元,人均已经达到1000美元,处于小康水平。2030年之后整个中国经济开始明显体现后工业化时代的特点。因此,我国临空经济发展大有前途。

从中观角度讲,空港及临空经济产业本身人流、物流、资金流和信息流规模扩大。机场提供了一种快速安全的交通方式和遍布全球的航空网络,这种资源是临空经济区所占有的独特资源,无法在区域之间流动,其他地区无法仿制,从而形成临空经济产业存在的独特性和垄断性。因此机场的产生和发展是临空经济产生的根本动因,缺少机场作用的经济模式不能界定为临空经济。但并不是所有的机场都存在临空经济,中心机场的客流量和货流量必须达到一定的程度,这个地区才会形成临空经济。2003年,中国国际航空运输总量已经达到8759万人次,货物运输总量达到219万吨,在全世界排名从1978年第33位上升为第5位。根据专家的预测,2015年到2020年,我国将成为民航强国。所以在我国大力发展临空经济是切实可行的。

从微观角度讲,单个企业区位优势选择偏好发生改变。随着全球经济一体化的深入,经济发展的模式发生了很大的变化,使得有些企业的区位优势发生改变,由原来的运费指向、供给指向,市场指向转变成时间价值指向,时间价值成为影响企业区位优势选择的重要因素,随着大量高附加值、体积较小、重量较轻产

品涌现,企业要求产品的运输成本较低和对市场的敏感程度高。产品的生命周期较短,只有迅速占领市场,才能获得高额利润,因此产品对运输的要求很高。而航空运输的快速安全的优势满足了企业的需求,于是企业的区位优势目标指向机场。这使得区域生产要素的聚集和扩散行为变得通达而迅速,加速了区域能量流与物质流的流动。因此,在新的经济环境下产生的企业区位优势也是临空经济产生的动因之一。

临空经济区的概念和环状结构

(一)临空经济区的概念

目前,学者们普遍认为,“临空经济区”的概念包含了三个层次:首先,它是一种新的经济模式。由于机场对周边地区产生的直接或间接的经济影响,出现资金、技术和劳动力的聚集,从而产生了集聚效应和扩散效应的新经济现象。其次,它暗含了一系列相关产业。临空经济区以发展临空产业为核心,包括先导产业和相关产业。先导产业如运输业(客运、货运)、民航综合服务业;相关产业如配套服务、传统的制造业、物流配送、商务餐饮、住宅开发和高新技术产业等。再次,它具体指某一地理位置。临空经济区以机场为地理中心,沿交通沿线向外发散式扩张,它具体存在于一定的地理范围内(通常在以机场为中心,以10~15km为半径的范围内)。

(二)临空经济区的环状结构

依据国际上机场的空间结构模式,可将临空经济区分为四个环状:中心机场环、商业服务环、制造配送环和外围环。

- 1.中心机场环:范围在机场周边1km内。包括机场的基础设施机构和直接与航空运输业相关的产业。如飞机后勤、旅客服务、航空货运、停车场和航空公司的办事机构。
2.商业服务环:范围在机场周边的1km至5km内。主要是商业服务区。为空港运营、航空公司职员和旅客提供相关的商业服务,例如住宅、大型超市、金融机构、生活服务设施等等。
3.制造配送环:范围在机场周边5km至10km内,或15分钟车程可达范围内。主要是利用机场的交通优势和口岸所发展的高时效性、高附加值的相关产业,如资金和技术密集型的高新技术产业,以及用机场的区位优势所发展的物流配送。此外,有时还包括旅游博览、办公会务等第三产业。
4.外围环:范围在机场周边10km至15km内。随着与中心机场距离加大,所受影响力逐渐减弱,直到中心机场对幅度的影响力消失。在此以外的区域,不受空港的影响。

国内外临空经济区发展现状

随着经济的发展和航空业的进步,世界各地的大型机场都先后推出临空经济区的建设计划,并且在整体规划上,呈现多元化、多层次、辐射广的态势。

(一)国外部分

1959年,爱尔兰成立了香农国际航空港自由贸易区,它包括紧靠香农国际机场的香农自由工业区和香农镇,自由贸易区利用国外资金和原材料,大力发展出口加工业,这是临空经济区的早期形式。

从20世纪60年代起,日本政府就先后提出了在东京、大阪建设三大国际空港的课题,新东京国际空港(成田)、东京国际空港(羽田)、关西国际空港成为日本最重要的航空港。日本采用了研究——建设——再研究——再建设的方针,使得航空运输在日本得到了飞速的发展,形成了建设与发展的良性循环。

荷兰阿姆斯特丹史基浦机场持续保持在欧洲机场客运量第四、货运量第三的位置。机场不仅仅作为航空旅客的集散点,而是作为航空城来综合管理,即构建高效枢纽,由航空、铁路、公路等多种运输形式互为补充。

(二)国内部分

北京顺义的临空经济现已形成了五大产业区,包括高科技产业区、现代制造业产业区、饮料产业区、现代服务业产业区和现代农业产业区,并且已具有相当规模,有一些世界五百强企业也入住此地。2005年,顺义经济70%来自与临空有关的产业,它的税收达到了86%。凭借此条件,首都机场是我国最具实力的临空经济区。

上海虹桥临空经济园区依托虹桥国际机场而发展,规划面积28平方公里,集高新技术产业、都市型工业等于一体。机场对周围地区具有强大的辐射能力,经济和交通的发展已带动了周边的大片房地产业兴起,充盈巨大的商机。尤其是机场周边的可利用土地资源显得弥足珍贵。

成都作为西南人流、物流的集散地,已是西南最大的航空港。其吞吐量在全国已经位居第五。成都“临空经济区”将以机场为龙头,以火车站、公路货运站和府河成都港(在建)为基础,使其与高新区、教育科研商贸区、城南副中心紧密相连,形成一个空、铁、水、陆四网合一的大阵营、大通格局。从而构成一个“四网合一”的网络,并培育成西部最大的临空经济区。

此外,天津航空城的规划面积有100万平方米,将建设集机场作业、航空保税物流、民航产品生产制造、金融商贸会展和生态居住旅游服务等功于一体的临空产业区。广州花都充分利用新白云国际机场的带动效应,建设航空物流园区、机场商务区和高新高新技术产业区。重庆航空城规划面积175平方公里,投资300亿元,将以现代服务业为重点,发展空港物流,培育国际商务、宾馆会展、宜居生态和高新制造等产业。

我国发展临空经济区面临的问题

随着我国经济的发展和人民生活水平的不断提高,民航业的发展越来越快,规模越来越大,对经济的拉动作用和对区域经济的辐射作用越来越强。我国如何更好地利用临空经济的各种优势,推动相关区域经济的发展,面临的主要问题有以下四点:

(一)临空经济与区域协调发展 将空港地区临空产业的发展与全区域区域经济的发展统一规划,实现区域的协调发展。临空产业在发展的过程中,如果不重视临空产业所依托区域的协调发展,就很容易变成一个孤岛型的产业区。为解决这个问题,韩国有一个经验,就是在规划中,把每个航空港规划成带动3000~5000平方公里的区域,把它叫做广义集群。整个广义集群通过航空港共同参与国际竞争,通过空港的纽带使它与国际紧密接轨。

(二)加快空港港区建设

由于产业结构的调整,高新技术产业有了很大的发展,国内外贸易交流不断加强,客货流量加大,机场产生巨大的磁力。应将临空经济区建成一个集工业、农业、服务业全方位立体的经济区域。由于临空经济区在地理上呈现不同的分布组合方式,功能分区逐步在临空经济区内形成,主要建设的形式可以有以下几种:临空工业区(包括临空配套工业区、高新技术产业区)、临空农业区、临空服务区、临空旅游休闲区及临空居住区。

(三)实行点轴式发展模式

根据增长极理论,航空城的发展机制应是以航空运输业为主导产业,有侧重的发发展临空型的推动产业,并最终集聚成有规模效应的生产综合体。其产生的规模效应和扩散效应将使以机场为中心的经济空间和地域空间得以强化和扩张,从而推动临空经济区的发展。“点轴模式”中的“点”是指航空港所形成的增长极,“轴”是指在进出机场交通系统沿线两侧地带进行开发而形成的增长轴。除进场道路外,还包括规划建设轻轨、地铁等其他交通方式。从整个城市经济的角度来看,应通过“点轴开发”的模式推动临空经济区的开发。

(四)大力发展航空物流

临空经济区的产业发展,现代物流无疑是重中之重。在国内外临空经济区的形成和发展过程中,航空物流的发展起着引擎作用。空运是高科技物流的主要手段,那些科技含量高、附加值高、体积小、重量轻、市场敏感度高、交货期短的产品将越来越多选择空运,而航空物流的发展势必吸引高科技产业在机场周边地区聚集。因此,发展航空物流有着巨大的市场需求。大力发展航空物流,除了加快机场的基础设施、综合交通网络等建设外,还应加快空港物流园区和物流加工区的规划建设,吸引国内外航空公司和物流巨头进驻新机场;大力发展邮政航空物流以及设立空港保税物流区。(作者单位:西南交通大学人文社会科学学院)

推动工作落实重在提升作风境界

蔡红

干部作风关乎人心向背,关乎事业成败。党的十八大召开以来,中央对作风建设提出了更加鲜明和具体的要求,为我们更好更快地推进工作落实提供了重要的思想保障。特别是当前,我们各项改革进入了攻坚阶段,能否实现持续快速健康发展,关键在于干部的精神状态,在于队伍的整体作风。党员干部必须始终保持良好的作风境界,勇于在困难中奋起,在逆境中拼搏,切实以优良作风取信于民、推动落实,促进发展。

一、敢于担当,保持奋发有为的状态。对于党员干部而言,敢于担当是激发斗志、凝心聚力、干事创业的基本条件。要有担当的意识。在其位就必须谋其责,尽其责,克服畏首畏尾、瞻前顾后、怕担责任的不良风气,打破因循守旧、不思进取的惯性思维,积极作为、主动担当,努力实现工作争先晋位。要有担当的能力。党员干部的担当,不仅靠勇气,更要靠担当、会担当、善担当的能力,必须学习新知识,掌握新技能,提高自身理解力、执行力、操作力,做到学以致用、学以增智,学以致用。要有担当的智慧。面对改革的深入,困难的增多,党员干部都要勇于突破陈规旧习,思维定势,不断创新思维,创新机制、创新方法,以创新抢抓机遇、破解难题、推动发展。

二、勤学善思,提升推动发展的能力。学风是推动作风、政风和干部作风的重要体现。党员干部要把学习作为履职尽责的第一需要。一是树立终身学习理念。坚持“学中干、干中学”,努力学习理论知识、前沿科技知识和先进经验,向实践学、向书本学、向群众学,不断开阔谋划发展的思路,提升驾驭全局的本领。二是提高思想政治素质。以科学理论武装头脑,加强党的理论路线、方针政策的学习。尤其是学习贯彻党的十八大精神,把十八大精神转化为坚定的信念、科学的方法,转化为推动工作的新理念、新部署、新举措,转化为推进经济社会发展的现实成果。三是注重思考和谋划。“不谋全局者,不足谋一域”。党员干部都要勤于思考事关改革稳定的重大问题,善于从小处着手,从大处着眼,不断增强工作的系统性、预见性、创造性,准确把握经济社会发展的规律和趋势,提高战略思考和决断的能力。

三、真抓实干,弘扬务实重做的作风。空谈误国,实干兴邦。党员干部干事,是立身之本,创业之基。一是重在“干”。只有“干”才能推进经济社会发展,提高人民生活水平,才能增强综合实力。党员干部都要增强等不起的紧迫感、慢不得的危机感、坐不住的责任感,工作中出现困难,知难而上;出现突发事件,冲锋在前,身先士卒;出现问题,敢于负责、勇于承担,始终做到满怀激情、扎实进取、奋发有为。二是重在“实”。在工作实践中,一切从实际出发,摸实情、说实话、办实事、求实效,坚决杜绝心浮气躁,急功近利。三是重在“质”。干什么事都不能满足于“一般”、“过得去”,应当以最高的标准要求,不能降格以求,要坚持主动自我加压,严格要求,把事情干得又好又快,干成功、干漂亮、干出水平。

四、同心同德,凝聚团结共事的合力。懂团结是智慧,会团结是本事,真团结是境界。只有团结一心,才能出战斗力、出生产力。一是展现和保持大局至上的政治境界、事业至上的思想境界、责任至上的工作境界和奉献至上的人生境界,做到思想上合心、组织上合力、工作上合拍。二是坚持落实中制,健全党委统一领导、政府分工负责、人大政协通力合作、全社会齐心协力抓落实的机制,在实践中,党员干部之间坚持多理解、多宽容、多支持、多配合,阳光相处,和谐共事。

五、心系群众,践行服务为民的宗旨。群众工作是我们党的政治优势、优良传统和看家本领。在新的时期,群众观念只能强化,不能淡化;群众利益只能维护,不能损害。一是要服务群众。党员干部要深入基层、深入群众,帮助群众解决难题,作出的每个决策,都能反映、顺应最广大人民群众的意见;所做的每项工作,都能符合最广大人民群众的利益;所取得的每点成效,都能实实在在地惠及于民,做到讲实话、办实事、求实效,全心全意为人民服务。二是要依靠群众。尊重群众意愿,重大事项决策广泛听取群众意见,让群众有话语权、有话语权,有话说,真正把群众的意愿和需求反映上来;要尊重群众首创,拜群众为师,虚心向群众学习,做到“问政于民、问计于民、问需于民”。三是要引导群众。通过网格化管理等多种方式,教育群众,启发群众,使党委政府的每项政策、每个主张,都变成群众自觉、自愿的行动。要善用群众语言、多用群众身边的事情,做到把话说明,把理讲透,把事办好,进一步密切党群干群关系。

六、严于律己,树立清正廉洁的形象。打铁还需自身硬,推进工作落实关键需要一支能干事、干成事、干正事、不出事的队伍。一是要注重道德修养。做人之道,人格第一。党员干部要常修从政之德、常思贪欲之害、常怀律己之心,做人正派、讲正气、有正义,时刻注意以德修身,以德正己,以德服众,在道德修养方面成为群众的表率。二是要强化自律意识。牢固树立正确的人生观、世界观、权力观,坚持关口前移、防微杜渐,警钟长鸣,做到自重、自省、自警、自励,保持共产党人的纯洁性,不为私情枉法,不为物欲谋私,不为友情舞弊,不为官帽附势。三是要坚持公道办事。正确处理各种人际关系,坚持君子之交,严格律己之“和”和“利”,坚持贫贱之交,时刻关心群众疾苦;坚持人格之交,不以官位作资本,不靠权力作筹码,不拿原则作交易,始终做到事事出于公心,处处维护群众利益。

(作者为二七区委书记)

实现“中国梦”应立足于干

贺佳音

党的十八大开启了进一步深化改革开放征程的新纪元。习近平总书记关于“中国梦”的诠释,凝聚了百姓之心,汇集了百姓之望,不仅为我们指明了方向,也是向全党全国人民发出的新时期的进军令。一时间,“中国梦”成为新时代的最强音,成为当今社会生活中激人振奋的热词,同时也引起了世界各国广泛热议。中国再次成为全球关注的焦点。

内涵丰富的“中国梦”,凝聚着伟大的民族精神和强烈的时代精神,是一代代中华儿女对未来的憧憬与展望。正是因为有了无数中华儿女矢志不移地对实现“中国梦”追求的叠加,才有了我们祖国富强、民族振兴、人民安康的今天,也才会有我们国家和民族前途更加美好的未来。

“中国梦”不仅蕴含着各族人民对美好未来的共同向往,而且在不同时期都有其特定的内涵,都有着那个时代烙印密不可分的梦想与追求。从1894年的鸦片战争到新中国的诞生,从孙中山的三民主义到毛泽东的新民主主义,为实现一代代人的“中国梦”,无数中华儿女经历了艰辛探索和不懈奋斗。他们前赴后继,奋勇拼搏,成就了一个个“中国梦”。

20世纪上半叶的中国,内忧外患,民不聊生。帝国主义、封建主义和官僚资本主义像三座大山一样沉重地压在中国人头上。1921年7月,中国共产党的成立,给生活在水深火热中的劳苦大众带来了希望。一大批革命先驱和仁人志士,为争取国家复兴和民族自由,为实现他们那个时代的“中国梦”,不惜抛头颅、洒热血,谱写了一篇篇可歌可泣的历史篇章。1923年2月,京汉铁路工人高举反帝反封建的旗帜,为争取民主和自由,举行了震惊中外的京汉铁路工人大罢工(史称“二七”大罢工)。这场罢工运动充分显示了工人阶级大无畏的革命精神,在中国工人运动史上,谱写了极其光辉的一页。虽然这次罢工运动遭到帝国主义和封建反动军阀的残酷镇压,但在罢工运动中英勇牺牲的先烈们那种“砍头不要紧,只要主义真”的不屈不挠斗争精神——“二七”精神

却彪炳在了实现“中国梦”的史册上。从此,二七精神也永远成为实现“中国梦”的一个有机组成部分。

中华文明源远流长,民族精神生生不息。不管是民族危亡关头的同仇敌忾,还是和平年代的万众一心建设现代化,“中国梦”是能够最大限度凝聚共识,团结一切可以团结的力量形成推动社会发展进步的强大正能量。现实生活中,我们要充分认识弘扬“二七”精神对于实现“中国梦”的积极作用,充分运用“二七”精神开展爱国主义教育,激发广大人民群众的民族精神和时代精神,从而进一步增强对中国特色社会主义的道路自信、理论自信和制度自信,把弘扬“二七”精神,作为凝心聚力的宝贵财富,作为提升广大人民群众爱国思想教育的有效载体,作为培育下一代人正确人生观和价值观的生动教材。

“中国梦”承载着亿万民众的梦想和寄托。将“中国梦”的伟大构想化为美好现实,还需要我们卧薪尝胆,继续开来。有一种回忆叫缅怀,有一种纪念叫弘扬。今天,我们回顾历史,缅怀先烈,就是为了更好地继承和发扬革命先烈的精神,就是为了更好地实现先烈们的“中国梦”!无论任何时候,我们必须清醒地认识到,“中国梦”不仅是一种理想和追求,更是一种责任,而且首先是一种责任,“中国梦”既是每一个中国人的梦,也是每一个中国人的责任。

当前,在深入学习贯彻党的十八大精神时,在对“中国梦”的憧憬心动之后,我们要牢记习近平总书记对诠释“中国梦”时关于“空谈误国,实干兴邦”的谆谆告诫,坚决反对脱离现实,坐而论道,不讲责任,不讲奉献的虚幻梦和利己梦,树立强烈的使命感和责任感,端正工作态度,爱岗敬业,乐于奉献,脚踏实地,锐意进取,做到人人敬业、人人有责。只有把责任和梦想结合起来,只有把个人命运和国家命运、民族命运结合起来,“中国梦”才会有坚实的基石,才会有强大的支撑。只有这样,“中国梦”的实现,强国富民夙愿变为现实才会指日可待,先烈们的鲜血才不会白流。(作者单位:郑州二七纪念馆)

链接

国外临空经济发展案例纵览

1.爱尔兰香农国际航空港自由贸易区 爱尔兰早在1959年就成立了香农国际航空港自由贸易区,是世界上最早的临空产业区之一。随着科技的发展,爱尔兰香农自由贸易区逐渐向航空产业升级,主要产业包括:飞机维修、飞机零部件制造、供应、分销以及与之有关的咨询、培训、支持等业务。政府还在附近设立了爱尔兰国家航空研究中心。

2.德国法兰克福临空物流城 德国法兰克福物流城在机场附近,有数百家物流运输公司进驻,这些公司将世界各地的产品运进德国,也将德国的产品送往世界各地。单以机械设备为例:德国是世界最主要的机械设备出口国,世界

各国使用的大量机械设备常年需要从德国进口各种零配件,正是因此有以法兰克福机场为中心的触角遍及全球的空中运输网络,加上物流城高效的配送系统,能确保德国制造的机械设备在世界各地都能得到及时的配件供应。

3.韩国仁川机场扩展区 在临空产业发展领域,韩国仁川机场在机场周围预留了大量土地,用于建设商务会展中心、综合娱乐设施、博彩酒店、购物休闲区等设施,努力为自身发展创造稳定的多元化航空需求。仁川机场正在修改总体规划,努力将航空城发展成为购物、休闲、旅游、娱乐、会议和物流中心。仁川机场希望航空城项目建成后将产生5.8亿韩元的经济增加值以及

15万个工作岗位,力争成为世界级机场的新范例。

4.荷兰阿姆斯特丹临空经济区 荷兰阿姆斯特丹的史基浦机场是欧洲的第三大货运机场,第四大客运机场,是法荷航空、汉莎航空的基地。目前,阿姆斯特丹机场已是540多家跨国公司的总部、市场和销售中心。涉及产业包括IT、航空航天、汽车、医药、电子、金融、时尚等。同时,机场也积极投入非航空产业发展,拥有一个世界贸易中心、高尔夫球场、免税购物中心等。

5.阿联酋迪拜(购物天堂区) 由于当地石油经济的高度发达,政府在政策与经济上给予迪拜临空经济区发展以大力支持,施行几乎没有外汇管制的政策,

进口关税仅为4%。宽松的政策因素促使其临空产业的快速发展,整个迪拜也成功地完成了产业结构调整,服务产业在GDP中的比例高达74%。

6.美国孟菲斯空港经济区 孟菲斯国际机场依托联邦快递超级中心,建成全球最大货运空港。其空港经济区为孟菲斯创造了16.6万个工作岗位和207亿美元的直接经济产值,成为田纳西州最大城市。

7.印度班加罗尔临空产业基地 印度班加罗尔依托当地优质高校资源和印度英语语言优势,积极发展软件设计外包业务,现已建成美国硅谷在海外的第一大软件开发外包基地,早在2003年计算机软件出口值就已超过50亿美元。