

启航 航空港区



前言

当前,建设航空港经济综合实验区的热潮在全市涌动。践行这一历史使命,我们不仅要主动作为,更需积极借鉴,汇聚中外智慧,为郑州航空经济发展、航空都市建设找出妙计良方。4月29日,《航空大都市》作者、美国北卡罗莱纳大学柯南-弗拉格勒商学院教授约翰·卡萨达,前来郑州作专题报告。他站在全球化的高度,分析世界航空业发展及航空大都市建设现状,并为郑州的航空大都市建设留下自己的真知灼见。我们将卡萨达教授的报告整理刊发,只为传递勇气、坚定信心,上下齐心共绘美好蓝图。



法兰克福机场

航空都市战略 打造郑州的竞争优势

——美国北卡罗莱纳大学教授约翰·卡萨达报告摘录

依托机场的城市模式正在崛起

航空经济将主导21世纪发展

什么是航空都市?航空都市可以定义为,货运及客运多式联运的综合体,以主要机场为核心的具有重要经济意义的特定地区,实现高效、高效益、可持续发展。

但它又不仅仅是一个交通综合体:它是一项战略。即:一个航空都市区是一系列的物质、机构、经济政策的介入来提升地方资产、减少地面交通时间和费用、加大与全球的对接,支持航空相关贸易和服务业发展,以增强产业竞争力、增加就业及实现社会经济的全面繁荣。

航空都市区呈现出特有的模式特征。

主要目标:通过改善多式联运通道和规划,协调发展航空相关商业发展,增强机场及周边地区,乃至整个省的经济效益、吸引力和可持续发展性,以加大城市和国家的竞争力。

关键价值:为地处周边地区或与机场有着便利交通条件的企业提供与国内外供货商、客户以及合作伙伴更快捷的连通。

航空都市区的构成,主要包括功能构成、物质构成及由航空、高速、铁路、港口组成的联运模式。功能构成由三个从分析上讲截然不同、从功能上讲又相互依存的利益相关体构成(航空公司、机场、地方),各自都有自己特定的,但不一定是一致的利益,没有单独的一方可以控制另一方;物质构成主要为利益相关者的需求和不安,机场和周边地区可利用的土地,地面交通基础设施和航线等。

交通基础设施一直影响着产业选址,商业行为和城市发展。当前,21世纪第五波经济是以公共交通为导向的发展。第五波发展的基本驱动力主要来自以下方面:大型喷气式飞机以及IT业的进步,全球化,速度,灵活性,连通性,医药、海产品、鲜花、时尚产品的时效性要求,以及旅游、特别是国际游客的快速增长。

因此,21世纪将以航空经济为主导。分析指出,2010-2030年,全球商务旅客会从49亿人次增长到大约130亿人次,每天超过3600万人次,亚洲将是增长最快的地区。国际旅游和商务旅行将起到最关键助推作用。在此期间,全球航空货运也预计会有三倍的增长。

航空物流已经和新经济紧密联系在一起。目前,世界超过1/3的贸易价值都是由航空来运输的,从重量来说,这些货物只占世界货物总量的1%;几乎所有的高科技供应链由航空货运来衔接。还包括鲜活、鲜切花、生物医药等等,也都高度依赖航空货运。

全球的航空物联网由54317条航线组成。作为物联网的路由器,枢纽机场已成为产业吸铁石和地方经济加速器,为全球供应链及时效性商品提供便利的交通、速度和灵活性,实现当地企业与全球范围内的客户及商业伙伴的连通,每年吸引成百上千万的游客以及商务旅客搭乘航空并拜访机场周边地区。

当前,以机场为基础的新的城市模式正在形成,包括航空城和航空都市两种类型。

其一,航空城崛起,“城市机场”开始向“机场城市”转变。今天的机场,早已不再是一种航空基础设施,机场区域已经形成了航空城,它们涵盖了多式联运、多功能的企业,机场辖区及其周边形成了可观的商业区域。今后,一个现代化的大都市中心城市,其重要的商业功能将位于主要机场或者机场紧邻区域,机场不再仅仅是城市的一个交通配套设施,它本身就会是一座城市。在航空城机场区域出现了候机楼购物中心、高端餐厅、休闲娱乐、地方艺术博物馆等设施,以及物流和航空货运服务企业;在机场外围区域,出现了宾馆和娱乐设施、办公和零售综合体、会展中心、保税区和经济特区以及时效性商品的加工等业态。

其二,航空都市区的崛起,沿机场周边形成城市产业带。比如,从机场开始沿主要交通走廊大约25公里,形成相关的航空支柱产业、节点和集群以及住宅综合体,对半径75公里范围内区域产生重大经济影响。



巴黎戴高乐机场

航空都市要突出便捷和速度优势

卡萨达强调,一定要发挥好航空业的便捷和速度优势。虽然不同的航空都市区没有一模一样的,但是,世界上著名的机场和航空城常常被其他地方学习。卡萨达表示,这是因为航空都市区都有着相同的或者相近的结构,一般的机场都会在城市城区之外,一个新的地点、一个比较广阔的地点来建设。比如,1927年建设的洛杉矶机场,其核心就是机场区域,机场区域本身就有很多的商业模式,同时还有一个环形的道路,环形道路两边有一些酒店、写字楼;还有就是有一些通往市区的“走廊”,“走廊”周围有一些贸易区、综合区、会展中心、酒店、写字楼;同时也有一个直接运送乘客到机场的城际铁路。

卡萨达认为,最重要的一个发展走廊,就是从机场到中心城区的这个道路形成的发展走廊。这个地带不会有加工企业,不会是工业园区,可以是一些高附加值的、高效的商业形态,比如金融业。卡萨达介绍,他在莫斯科机场就发现过一个失败的案例,在通往莫斯科中心城区的道路两侧,有一个日本的烟草工厂。后来,当地政府终于下定决心,支付了日本烟草公司很大的一笔费用之后,让他们移出了这个位置。

航空业受到空前重视,就是因为速度和便捷。卡萨达说,机场的便利以及对产业的巨大推动作用,很可能会超出大多数人的想象。比如香港,

这里面设置有写字楼和科技园、物流和配送中心、工业区和轻工制造业、零售中心和批发市场、信息及通讯科技中心等项目,此外还有生物科技和医药设施、高等院校、酒店会议旅游和娱乐综合体、大型综合社区。一大批机场边缘城市开始出现,如阿姆斯特丹的泽伊达斯;德国的拉斯琳娜;仁川的松岛新城等。

我们研究发现,建设以航空城为核心的航空大都市,目前有三种发展路径。一是以机场为中心,向外延伸;二是由城市为中心,向外扩展;三是沿机场主要出入走廊两边布局。郑州已经有了中心城市和关联都市区,现在需要建设航空城和航空大都市。下面为大家介绍一下世界上成功的航空都市建设发展案例,包括阿姆斯特丹史基浦、巴黎戴高乐、法兰克福、印度海德拉巴。

阿姆斯特丹史基浦。阿姆斯特丹史基浦机场,通过发展航空、铁路和高速公路多式联运枢纽,从一个“城市机场”演变到“机场城市”。目前,机场候机楼区域设置了购物商场、网吧、主题餐厅、画廊和SPA等设施;机场围栏内设置了写字楼,里面入驻有微软、安永会计师事务所、所罗门兄弟国际、联合利华、喜力进出口集团等知名企业,有两个一流酒店和会展设施,有货运城,整个机场围栏内每天有6万多名员工在上班;机场围栏外产业也很集中,上班人数是围栏内人数的三倍,包括花荷拍卖、高银、荷兰国际集团等重头企业。

史基浦航空大都市发展主要采取了机场核心和机场走廊两种方式。机场不远处,就是著名的阿斯米尔花卉市场,沿主要交通走廊兴起了机场边缘城市泽伊达斯。目前整个阿姆斯特丹写字楼和工业物业租金,要属机场周边区域最贵,其次就是这些边缘城市区域。

阿姆斯特丹航空城开发过程中,有几个主要实体发挥了重要作用。其一

在离航空城4公里的地方就是著名的迪斯尼乐园。当年,珠海曾经与香港进行了激烈的竞争,希望迪斯尼乐园能够落地珠海。当时的珠海为迪斯尼乐园提供了能够提供的条件,比如土地免费、所有的基础设施都由珠海市政府来承担,还免稅。但是迪斯尼最终还是决定落户香港的航空新城地区。因为香港有非常方便的交通,有着与100多个国家和地区的连接。

卡萨达认为,现在的机场区域既是目的地同时也是出发地。长途旅客和当地人一样融入机场不超过15分钟的航空城,工作、经商、学习交流、购物、吃饭、休息和娱乐。航空城和机场一样都是地方宝贵的资产。合理的规划和发展将促进地方经济效率,并吸引更多的乘客和货物。投资者和发展商在进行合理的风险、需求和竞争力评估后,可以在主要机场附近选择战略位置进行投资,日益发展的航空商业也为投资带来了机遇。

机场经营者可以与这些投资者和发展商合作来加快其资产范围内的商业发展,为机场带来新的客观的收入来源,以满足未来设备现代化和基础设施的扩建需求。公共或私营部门的负责人可以在航空城及航空都市大显身手,来满足竞争需要,扩大贸易、促进经济发展,同时还能创造高薪就业机会和提高附近居民的生活质量。

是史基浦房地产机构(是史基浦集团的一个部门),经营机场的商业地产开发和商业设施管理,为史基浦机场创造了60%的利润。其二是史基浦区开发公司,这是一家公私联营的实体,股东有北荷兰省、阿姆斯特丹市、哈勒默梅尔市和史基浦集团,这个开发公司通过在机场周边征地开发,优化土地利用,促进机场的发展。其三是阿姆斯特丹机场区域合作伙伴,包括史基浦房地产和南部非洲发展共同体,加上地方城市、各大银行等机构,这个联合体通过品牌开发促进机场区域的发展。史基浦航空都市区的合作伙伴共有三方面组成,史基浦地区开发公司、泽伊达斯公司和阿姆斯特丹机场合作伙伴。其中,阿姆斯特丹机场合作伙伴又包括,阿姆斯特丹港务局、阿姆斯特丹市、ING房地产、荷兰皇家航空公司、哈勒默梅尔市、北荷兰省、史基浦区开发公司(南共体)和史基浦房地产。

巴黎戴高乐机场。戴高乐航空城位于戴高乐机场中心地段的商业区,拥有21.6万平方米办公区,6.8万平方米酒店区和3个规划中的酒店。商业区通过轻轨和旅客捷运铁路与戴高乐机场各个航站楼相连,直接靠近未来的T4航站楼。巴黎戴高乐机场希尔顿酒店位于高速铁路与轻轨、旅客捷运多模式联运车站的上面。欧洲货运高速铁路也与巴黎戴高乐机场连接,戴高乐航空大都市与巴黎之间有多条连接道路。

法兰克福机场。法兰克福机场广场区拥有世界顶级连接式办公楼,从该办公楼步行,6分钟就可以到达法兰克福机场航站楼。从法兰克福中央商务区出发,不管是选择铁路或公路,15分钟也可到达机场航站楼。每天还有230趟长途列车通过机场综合交通枢纽,并毗邻主要国家高速公路。

海德拉巴的拉吉夫·甘地国际机场。该机场是最新的航空城和航空大都市,机场的设计以航空大都市作为起点,用模块化、分阶段的方式,以市场为导向来建设基础设施和规划商业发展。机场物业包括,陆侧机场主题购物餐饮、航站楼附近的四星级酒店、商业办公写字楼综合体、医疗保健区、商学院、会议中心、高尔夫、酒店式公寓、多产品经济特区、物流枢纽、飞机维护维修、代表航空城品牌形象的标志性建筑、直达中心城区的悬浮列车和高架路。

航空城规划 要航空和商业布局并重

用经济高效、有吸引力和可持续发展的方式来达到以上积极的效果,需要有统一的机场规划、城市规划和产业选址规划。机场总体规划本身的调整不仅需要注意航空布局效率,也同样需要重视商业布局效率。在理想的情况下,商业部分和航空部分应协调发展。在融合创新管理、金融、市场营销和房地产的私营部门规则的带动下,势必会为航空城运营模式引入新的经营策略和操作技能。航空港必须以商业的模式来发展商业。

“智能”航空城和航空都市区受到越来越多期待,如果发展的好的话,能极大提高生产力和效益。建立包括多级地方行政管理机构的航空都市区管理机构,对协调合作、促进整体发展是非常关键的。航空都市区的成功建设还需要机场官员、规划者、政府部门、金融机构和房地产开发部门之间的通力合作。

卡萨达最后还指出,在航空港模式的快速建设过程中,一定不要忘记,建设一个成功的航空城需要一个能高效运送不断增长的旅客和货物的成功的机场。没有足够和高效的航空基础设施和运营设备,将拖延航空港(以及航空都市区)建设和发展。



人物简介

约翰·卡萨达(John Kasarda),康奈尔大学学士和MBA,北卡罗莱纳大学博士,企业战略管理杰出教授,美国北卡罗莱纳大学柯南-弗拉格勒商学院教授、柯南民营企业研究所所长、航空商业研究中心负责人。卡萨达教授在航空城、民航基础设施、经济发展和竞争力等方面,发表了100余篇论文,出版了9本著作。《华尔街日报》、《纽约时报》、《商业周刊》等国际媒体经常引用卡萨达教授的观点。他最新的“航空大都市——我们未来的生活方式”(合作者:Greg Lindsay)被美国时代杂志收录,并被赞为“改变世界的10个想法”。

卡萨达教授已为许多跨国企业提供航空物流发展、企业选址、全球供应链管理及机场周边地区发展等方面的技术支持。这些跨国企业包括:波音、空客、联邦快递、德国汉莎航空、敦豪、泰国国际航空、卡特彼勒物流、英国保诚房地产、美国银行和德意志等。此外卡萨达教授还是每年国际航空城会议的主席,同时身为全球诸多机场的顾问。在他的带领下,柯南研究所被国际航空货运协会(TIACA)评为世界顶尖的航空物流教学研究研究中心。

卡萨达教授一直获得来自美国联邦航空管理局、世界银行、美国国家科学基金会、国家科学院院士、联合国发展计划以及美国国际开发署等机构的赠款和奖项。并已当选为机场驱动经济发展研究方向的美国科学促进会院士、高级研究员。

卡萨达生于1945年6月16日,1967年康奈尔大学获得应用科学学士,1968年康奈尔大学获得MBA学位,1971年北卡罗莱纳大学获得社会学博士。

承担过的主要项目及职务

珠海国际物流园区项目顾问;曼谷Suvamabhumi航空城发展规划项目顾问;珠海国际机场改建综合规划项目首席顾问;印度德里国际机场及新航空城发展规划项目顾问;巴西Tancredo Neves国际城项目顾问;台湾桃园机场航空城项目高级顾问;迪拜航空城发展战略规划项目顾问;俄罗斯Domodedovo机场城项目顾问。

本报记者 王文霞
侯敏 黄永东 整理