



# 唱响速度和效率主旋律 加速建设航空港实验区

——卡萨达曹允春畅谈航空港战略及产业规划

中原报业传媒集团全媒体新闻中心记者 刘俊礼 袁帅 文 李利强 图

## 编者按

为了落实好国务院关于郑州航空港经济综合实验区这样的发展规划,按照市委、市政府的要求,我市编制了航空港实验区的空间概念性总体规划,同步委托美国北卡罗莱纳大学教授、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和中国民航大学经济管理学院副院长、教授、临空经济研究所所长曹允春以及他们的团队,分别进行了郑州航空大都市战略路线的规划引领,以及航空港经济综合实验区临空产业战略研究。这两个研究报告将于航空港实验区的空间概念规划编制过程中实现互动。

8月14日上午,市政府综合楼第二会议室气氛热烈,掌声不断,郑州航空港经济综合实验区战略及产业发展研究报告汇报会在此举行。两位专家就前一阶段对航空港经济综合实验区战略及产业发展研究成果作专题汇报报告。

速度、效率、优势、挑战,协作、联动、连通……记者发现,这些关键词在两位专家近5个小时的精彩报告中频频出现,他们在报告中运用大量事例和数据,深入浅出地诠释了这些关键词的内涵及航空大都市建设的理念、路径及建议,不难看出,当前建设航空港实验区首要任务就是提高速度和效率,因为一个地方的交通物流集散能力、产业配套能力、政府平台服务能力决定着企业生产经营的速度和效率,体现一个地方的竞争力,这些软硬环境都需要我们加速打造。

市委、市政府高度重视航空港实验区建设,要求各级各部门要加强对新知识的学习,提升能力,进一步认清责任,勇于担当、聚焦重点,加快推进,提高效率,进一步树立世界眼光、国际标准,自觉将航空港实验区建设摆在国内外航空业发展大趋势中审视,更好地融入国内外航空业发展布局,更加全面地把握世界临空经济发展趋势,立足郑州的区位优势,推动包括航空运输业、航空物流业、高新技术产业、高端服务业等产业快速发展,实现客流、物流、信息流、资金流等资源的汇集,打造竞争新优势,开创以航空港实验区为统揽的郑州都市区建设新局面。

今日,本报刊登两位专家的部分观点,旨在与广大读者分享先进的理念,以期进一步凝聚共识,找准差距,借鉴先进,跨越赶超,共同推动郑州航空港经济综合实验区建设,为“三大一中”战略实施提供支撑、作出积极贡献。



卡萨达在作报告

## 观点

**一、时间速度是一个非常严格的约束,时间就是金钱,这也就是我们所说的速度决定我们的生存。**

卡萨达认为,时间和速度是决定成败的关键。时间就是金钱,速度决定生存。航空大都市不在于大小,而在于它连通的时间和成本,可以以最短的时间完成多远的距离连通,才是航空大都市的一个关键。他希望航空港实验区能够利用速度经济,成为中国做生意最快的地方。

卡萨达举例说,有一个乘客,他离武汉机场相对更近一些,但是他到郑州机场的时间更短,那他一样会选择郑州机场,而不是武汉机场。希望可以把郑州高铁南站规划到机场的地面交通运输中心,可以与机场实现无缝对接。快速与灵活是这个区域能够成功的一个竞争优势所在。

**二、关于河南或者是郑州的第一和最后印象,都是来自于机场以及机场周边的实验区和它相关的道路交通,这也是我们这个区域规划的重中之重。**

卡萨达认为,经济的有效性最重要的就是对于来自世界各地旅客的吸引力,他们来到郑州机场的第一印象和他们离开机场最后印象是什么样,决定了他们是否会

## 理念

**一、机场周边的设施应服务于航空运输和航空关联企业。**

卡萨达认为,在机场周边和实验区可以提供给企业最好的服务就是,企业可以跟全国以及全球的供应商、客户和合作伙伴有很好的连通。还包括全套的商业设施支撑航空公司以及航空关联企业,每年数以百万计通过机场到达的旅客,他们需要酒店、需要出租车等相关服务,所有在机场周边的设施应该服务于航空运输、旅客以及航空公司和航空关联企业。从机场运营区开始向外逐渐扩张,形成一个多式联运和多功能的节点,驱动整个航空大都市甚至全省的发展。

**二、郑州机场需要成为非常好的国际客运枢纽。**

卡萨达认为,郑州机场的国内航线网络非常好,已经初步形成了一个枢纽,要想打造一个非常好的货

## 建议

**一、起一个简单易懂的名字**

“我们给它取名ZAEZ怎么样?”卡萨达笑着说,郑州航空港经济综合实验区的名字太过冗长,作为一名外国人,大概要花费一个月的时间,才能读明白郑州航空港经济综合实验区这个名称,“它需要一个简单易懂的名字。”

为便于品牌沟通,卡萨达建议采用英文缩写“ZAEZ”,并将其作为品牌进行推广。卡萨达说,“ZAEZ”有几种解释,可以是郑州机场经济区,也可以代表我们的航空港经济综合实验区的缩写。

**二、展现整个交通走廊沿线的魅力**

卡萨达认为,在大都市规划过程中要十分注意交通走廊的问题,写字楼、酒店、会展中心等要沿着这条走廊布局,而传统的、陈旧的工厂和仓库不要占据这些高价值门户走廊。

他说,莫斯科航空大都市对机场到莫斯科城的交通走廊进行了很好的规划,成功展现了莫斯科的城市魅力,但走廊上的一个烟卷厂让自己感到失望。所以,我们也要好好保护这条交通走廊,让整个沿线看起来都非常美丽。

**三、有一个优秀的项目管理机构**

卡萨达说,郑州航空港经济综合实验区是一个非

在这里投资。关于河南或者郑州的第一和最后印象,都是来自于机场以及机场周边的实验区和与之相连的道路交通,这也是我们这个区域规划的重中之重。

**三、以航空大都市战略作为基石,制定经济发展战略。**

卡萨达认为,要把航空大都市战略作为基石,制定一个新的发展战略,这是一个经济发展战略。各级政府和企业之间,要培养一种协作一致的行动,才能完成航空大都市的战略。

**四、最快速、最敏捷、最具有连通性的地方,将会在未来竞争中胜出。**

卡萨达认为,如果一个客户订购了苹果手机,不想等一个星期的时间,只想等三到四天,那些可以在三到五天时间内把产品送给客户的企业,将是市场上最成功的企业,但这些运输手段都是通过航空运输联系在一起的。对于经常出差的人,比如会计、律师以及那些国外的旅行者,快速的连通性是非常重要的。郑州是非常好的旅游目的地,吸引全球的旅行者,但国外游客都是通过航空运输来到郑州。可以看出,最快速、最敏捷、最具有连通性的地方,将会在未来竞争中胜出,如果我们能够制造出这样一个地方,我们将会在未来的经济发展中取胜。这就是经济规律,也就是我们需要建设航空大都市的意义。

运枢纽,同样需要成为一个非常好的国际客运枢纽。对于快递公司来说,他们对客运航班依赖性非常强,不希望都用全货机去飞,希望可以借助于客机辅舱来运他们的货。所以,要想打造一个非常好的货运枢纽,也同样需要成为一个非常好的国际客运枢纽,尤其是那些经停的国际客运航线。

**三、旅客到达机场需要的时间越短越好,这就要求交通无缝对接。**

卡萨达说,非常喜欢航空港区五纵六横的交通网络,这可以使整个区域都基本上连通起来。同时连接到机场两条轨道交通,他也非常喜欢,也正好与他的规划思想不谋而合。但是,在这个区域里面,高铁和城际轨道并不是与机场无缝衔接。郑州机场现在的交通模式可能会让河南城区的1000万人来坐飞机,剩下的3000万人从哪儿来呢?他们可能来自于全国范围内的市场,这些人需要通过轻轨或者高铁来到郑州机场。

常巨大的项目,它超过4个曼哈顿,在发展过程中,如果没有一个很好的项目管理机构来进行推进,可能很难成功,最终形成一个非常巨大的包袱。

“项目管理就是一个对于整个多个项目进行一个过程管理和优先级管理,根据一个非常有计划的方式和方法去达到最初设定的目标。”卡萨达认为,郑州航空港经济综合实验区是非常庞大的系统,需要一个非常好的项目管理机构,进而保证每一个小的子项目都能够顺利按照它的计划完成。

**四、设计一个有灵活框架的方案**

卡萨达表示,郑州航空港经济综合实验区的设计,应该是一个非常灵活的框架性方案,因为新的投资者在不断变化,而投资者的需求也在变化,一个灵活的新框架方案可以更快地应用新技术,促进新产业发展。

卡萨达说,1995年的时候,没有人会想到电子商务会如此如火如荼的发展,在美国出现了一个非常有趣的现象,每周一都会出现一个大量的在网上订购的业务,已经形成了一个固定的发展模式。而当时的设计肯定不能应对现在的发展,因此我们要采用更灵活的框架,来应对未来新模式产生。而领导者也需要以敏捷的思维来提供这种服务,就像为富士康提供“郑州速度”这样一个服务方式。

## 观点

通过产业集群化、高端化来打造产业竞争优势,把面积为415平方公里的郑州航空港经济综合实验区打造成为国际著名的航空大都市。

我们要以富士康为基石,打造电子信息产业集群。对电子信息产业集群,我们要进行一个扫描,引入互联网、物联网等,进入一个大时代。

未来,郑州航空港经济综合实验区将成为电子信息产业集群化发展和品质提升根植的土壤,我们将据此建立智能终端产业园,建设智慧城市生产基地,打造全国智能终端生产基地和全国新型城镇化智慧中心。

## 建议

**一、借鉴上海和香港的机场建设模式**

曹允春说,目前,上海、香港、孟菲斯、仁川、迪拜这五大航空港的产业布局,都在不断地发展中形成了各自的特色模式,每一个成功的航空大都市背后,都有一套独到的临空经济发展规律,但是,根据国际航空物流中心的主要功能,其航空中转类型不外乎三种:国际转国际,国内转国际,国内转国内,“每一个模式都有值得学习的亮点,但目前最适合郑州发展的应该是国内转国际、国际转国内模式。”

“迪拜和仁川主要是国际转国际模式;国内转国际的代表是上海浦东机场;孟菲斯属于国内转国内模式。”曹允春表示,近期,郑州航空港应该借鉴的是上海国内转国际的发展模式,同时培育国际转国内业务,“不同阶段要有不同的侧重点,郑州航空港的中期目标就是国内转国内、国内转国际模式同时发展,未来要向孟菲斯、仁川、迪拜机场靠近。在全世界范围内,大多数机场是国际转国际模式,加入这一业务,则是郑州航空港的终极目标。”

**二、利用“卡车航班”拓展距离**

目前,全国国际航线13条,郑州有12条,相比临近的西安、武汉等省会城市,郑州机场在竞争中处于领先,包括货运量增长,这些都是优势。但同时,郑州机场需要吸引更大区域范围内的货源,必须保证更大区域范围有货源,也就是它的经济要足够发达。

“沿海地区就是首选地。”曹允春说,上海浦东机场对郑州的另一个启示,就是“卡车航班”,郑州完全可以用“卡车航班”的方式对接陆空、拓展距离,弥补空运航班在时间和运力方面的不足,提高航空辐射区域。

**三、采用多式联运带动现代物流发展**

凭借一个强大承运商联邦快递公司和其专用的货运跑道,美国孟菲斯机场成功领跑航空多年,连续17年排名世界第一,2010年却被香港机场超越。连续三年居于全球货运首位的香港机场,其业务货运量以转包为主,主要货运来自珠三角地区,拥有世界上最先进、规模最大的单体航空货站,不仅有海运码头,还有公路联运服务。

曹允春表示,郑州航空港经济综合实验区,完全可以利用自己的区位优势,形成航空、铁路、公路、无水港优势互补的多式联运体系,带动现代物流业发展。

“香港的货运特许经营值得考虑。”曹允春分析,仁川国际转国际模式虽好,但是,统一开发、规划需要强大的资金支持。仁川机场对于郑州的启示是要实现多式联运,降低成本,深入挖掘经济腹地货源。另外,要发展自由贸易区建设,构建物流中心。相对而言,香港“一般模式即货运站模式”、“物流中心模式”这两种货运特许经营管理模式值得郑州借鉴。



卡萨达



曹允春