



航空物流创造出的新经济形态

——由 临空经济 到 航空经济

张大卫

序 言



- 航空经济 既是一个新的经济学概念 又是我们正在不断探索 不懈努力的发展实践 经国务院批准的 郑州航空港经济综合实验区 正在通过航空物流的带动 使区域经济融入全球化进程 融入以信息技术为代表的新工业革命浪潮 实践的丰富性和理论上的不断创新 使 航空经济 正在蓬勃发展成为一种新的经济形态

序 言



- 航空经济 的概念 最初是分析了民航业发展对经济发展与转型的强大带动作用后 由中国民航局夏兴华先生于 年春提出来的 国务院在 年 月颁发的 号文件中 引用了这个概念
- 年 月 国务院和有关部门在批准河南省政府和民航局共同申报的 郑州航空港经济综合实验区规划时 经反复论证 正式明确了这一概念的定义和内涵
- 航空经济 无论是理论还是实践 追根溯源 是从 临港经济 — 临空经济 延伸 发展而来的

一、“临空经济”的发展与局限



- 20世纪50年代 美国的著名航空专家康威在研究航空运输对经济活动影响时就使用了“空港经济和空港综合体”的概念 之后又有专家在研究欧洲 日本 北美的多个空港周边产业情况时也使用“邻空港区”等概念 直到美国的卡萨达教授提出了“航空大都市”的概念 其内涵和外延仍在不断地扩充和丰富中

一、“临空经济”的发展与局限



- 国内学者最专注于系统研究航空运输对经济活动影响的是曹允春教授。他率先提出了“临空经济”的概念。在《临空经济——速度经济时代的增长空间》一书中，他对“临空经济”的定义是：依托机场设施资源，通过航空运输行为或航空制造活动，利用机场的产业集聚效应，促使相关资本、信息、技术、人口等生产要素向机场周边集中，以机场为中心的经济空间形成了航空关联度不同的产业集群。这种新兴的区域经济形态称之为“临空经济”。

一、“临空经济”的发展与局限



- 这一概念有三个内涵
 - 空间集中 机场及周边 具有鲜明的空间指向
 - 要素集聚 通过航空运输与制造活动吸引包括人口在内的要素集聚和活动
 - 产业集聚 相关联产业在机场周边形成产业集群
- 更简明一些就是 机场 要素 产业 在机场周边区域 形成一种区域经济形态

一、“临空经济”的发展与局限



- 这种形态在国内外有很多成功的例子 如韩国的仁川 爱尔兰的香侬等 在中国如首都机场的天竺 正在发展中的西安阎良 湖北襄阳 淮安的涟水等

一、“临空经济”的发展与局限



- 这种形态的优势主要体现在物流成本低 通关效率高 它非常适合周边建有保税物流和海关特殊监管区域的一些机场 更适合口岸设施完备 机场枢纽功能强 航空物流条件好 以加工贸易为主的外向型经济区域

一、“临空经济”的发展与局限



- 但随着全球经济一体化进程的加快 特别是民航业及电子信息技术的迅猛发展 仅依托机场周边来发展 临空经济 已不能满足全球化和新技术革命的客观要求

一、“临空经济”的发展与局限



- 在加入国际化产业分工体系和带动大区域经济发展方面 临空经济 作为狭隘空间 有着难以克服的局限性 它无法涵盖在全球航空网络平台上进行的物流活动和在互联网平台上进行的信息流活动 无法适应产业组织的革命性变化 涵盖不了在全球供应链系统中的其他经济活动

二、催生“航空经济”的前提和条件



- 河南的耿明斋教授新近提出一个重要观点 航空经济 作为一种由全球性垂直分工体系和网络化企业及产业组织形式孕育 并由航空制造技术和航空运输技术进步所催生出来的新型经济形态 不管是在技术上还是在经济活动组织方式上 都代表着经济发展的未来

二、催生“航空经济”的前提和条件



■ 让我们来分析一下

航空制造技术和航空运输技术的发展 为催生 航空经济 提供了物质技术基础 另外 航空物流网络的形成与完善 分工的细化和市场化 物流理念与实践的创新 集成 分拨 货代 仓储 配送 速递等地面配套服务体系的现代化 都保证了经济全球化条件下对货运远距离快速通达的要求

二、催生“航空经济”的前提和条件



- 技术进步 资源在全球范围内的配置 高度的专业化分工 引致了产业的全球垂直分工体系的构建 企业内部对上下游产品和服务的依赖高度外部化 过去内部流程中的一些环节因成本 市场等因素也转向异地 离岸 制造 服务外包 企业的生产经营活动 往往是全球供应链中的一个组成部分

二、催生“航空经济”的前提和条件



- 我们过去把在海关特殊监管区域进行的 两头在外 的加工制造活动 称之为 加工贸易 但在全球化垂直分工体系中 它与一般贸易的界限越来越模糊 加工制造活动的上下游——原料 辅料 零部件 元器件 总装 集成 市场都可能在遥远的异地 甚至 两头在外 譬如 据对郑州机场进出口货运量的分析 在郑州新郑综合保税区内生产的 其国外配件与国内配套件的重量几乎达到了 这种情况下 机场周边只提供了一个集疏和配置的平台 大量的经济活动在广域空间进行 航空物流也只是重要的运输载体之一

二、催生“航空经济”的前提和条件



■ 互联网的发展使生产要素在全球范围内以更高的效率进行配置 它把生产经营活动与市场紧密结合起来 它使供应链中的物流 信息流 资金流形成了一个网状的价值链 甚至使消费者也加入到了产品与服务增值的过程 在空间形态上 它需要一些重要的节点 在物质形态上 它需要流动的载体 全球化 广泛的垂直分工体系和网络化的产业组织形式对航空运输产生了越来越大的需求

二、催生“航空经济”的前提和条件



- 新的商业模式的出现 特别是电子商务的迅猛发展 也促进了 航空经济 形态的成长 的模式 其核心是把电子商务与速递物流相结合 加之相应的金融支付系统 代替了渠道商 零售商及相关的配套设施与服务 用成本与效率赢得了消费者 但我们必须清醒地认识到 在全球制造 全球采购的浪潮中 把厂商 电商 物流商及消费者结合起来的环节 仍然是航空运输

二、催生“航空经济”的前提和条件



- 综上所述 我们可以说
效率的追求+技术革命+产业组织形式的变革 催生了以全球化为舞台 以速度经济为主要特征的新经济形态——航空经济

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 郑州航空港经济综合实验区已成为全球最大的智能手机生产基地之一 今年底将达到 亿只智能手机生产能力 航空港区的各项经济指标呈现井喷式增长

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

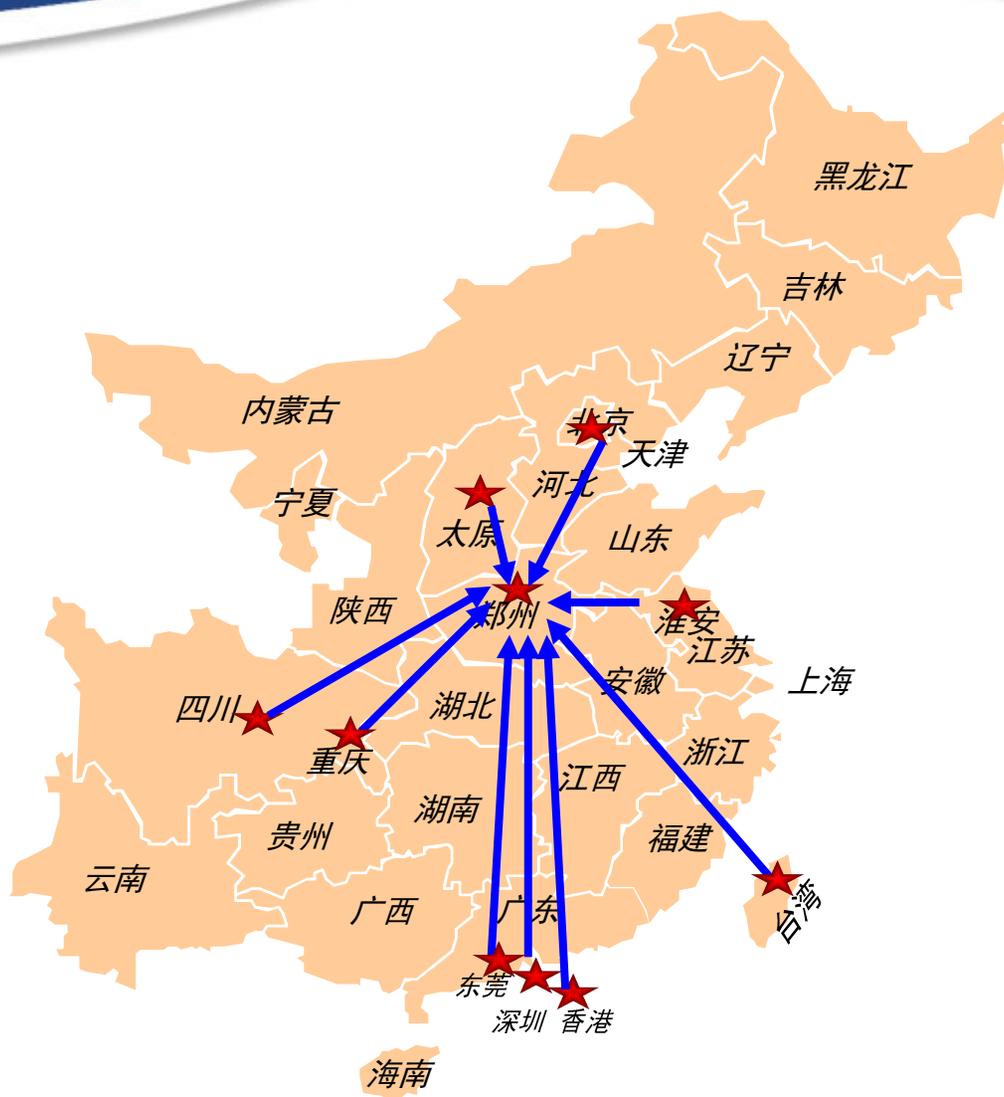
- 以富士康代工组装的苹果手机为例

其研发 设计 销售的总部在美国的洛杉矶 其
配套的芯片 内存 面板 半导体材料各类零组件分
别来自韩国 日本 泰国 台湾 欧洲甚至非洲的广
大地区



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 其大陆地区的配套也来自太原 东莞 深圳 北京 淮安 等富士康其他基地



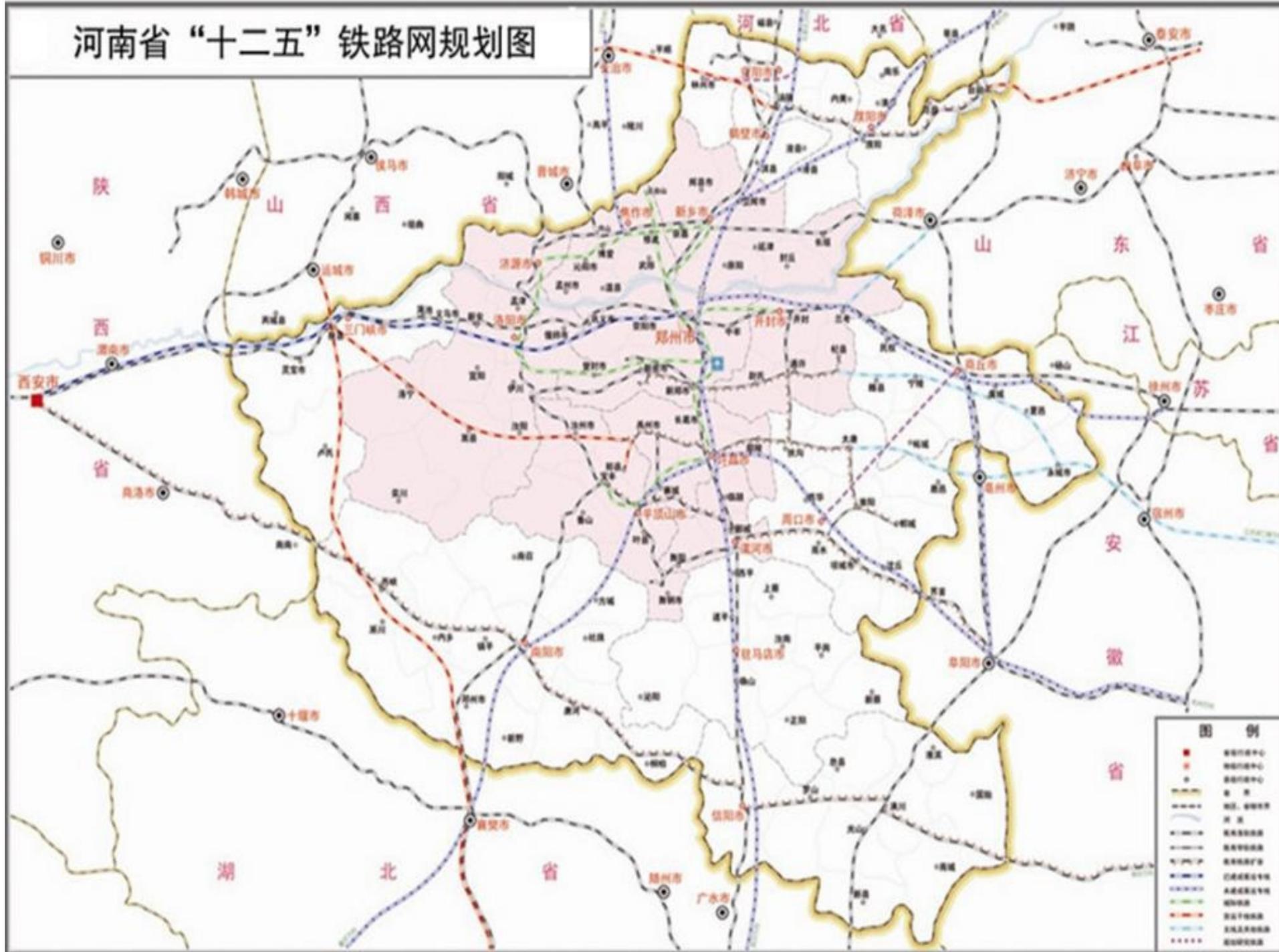
三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 而围绕郑州航空港经济综合实验区的手机装配 富士康在河南省的布局也已广布于郑州中牟 郑州经济技术开发区 开封 许昌 周口 济源 鹤壁 商丘 南阳 洛阳 新乡等地 生产配套的产品包括模具 夹具 冲压件 结构件 联结器 接插件 光学仪器 刀具 电子玻璃 机器人
- 富士康企业在河南的员工已达 万人 其进出口额已达全省的 左右 对全省经济的转型和产业升级发挥了重要的作用

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 把全省的产业体系与航空港区连接起来的是发达的高速公路体系 高速铁路与铁路货运网络 根据规划 郑州航空港经济综合实验区还将成为中原城市群城际铁路的中心枢纽

河南省“十二五”铁路网规划图



中原城市群城际铁路示意图



省高速公路路网示意图



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 郑州航空港经济综合实验区将通过铁路班列形成 小时快捷运输圈 通过地面卡车系统形成 小时快捷运输圈 基本覆盖北京 青岛 济南 上海 南京 南昌 合肥 长沙 武汉 西安等中心城市 还将通过郑州铁路集装箱中心站所开通的中欧班列 与欧洲市场及各沿海港口连接 实现铁 公 机 海的多式联运



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 郑州空港目前已开通了莫斯科 阿姆斯特丹 芝加哥 安克雷奇 洛杉矶 纽约 仁川 香港 台北 巴库 哈恩 新西伯利亚 莱比锡 法兰克福 卢森堡 达卡等地的 条全货机航线 通过与 俄罗斯空桥 卢森堡国家航空公司等的合作 连接了对方的地面交通网络

货运航线图



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

■ 从郑州空港航空货运的情况分析

今年 月份 航空货运量比去年同期增长
进港货运量的比重不断提升 说明其货运
枢纽的作用得到了发挥

| 时 间 | 出港货 运量占 比 (%) | 进港货 运量占 比 (%) | 国际地区 出港货运 量占比 (%) | 国际地区 进港货运 量占比 (%) |
|------------|---------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------|
| 2013年 | 59.0 | 41.0 | 78.6 | 21.4 |
| 2014年1—7月份 | 51.2 | 48.8 | 59.8 | 40.2 |

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

■ 从进出口货物总量中在郑州机场转关比例情况看 扣除河南本地的进出口量和郑州本地的转关量 进口货物转关量达 出口货物转关量达 在其他关区均为重要机场所在地的情況下 选择郑州机场口岸转关 决定市场选择的主因 应该是国际运输的低成本和国内集疏的便利性

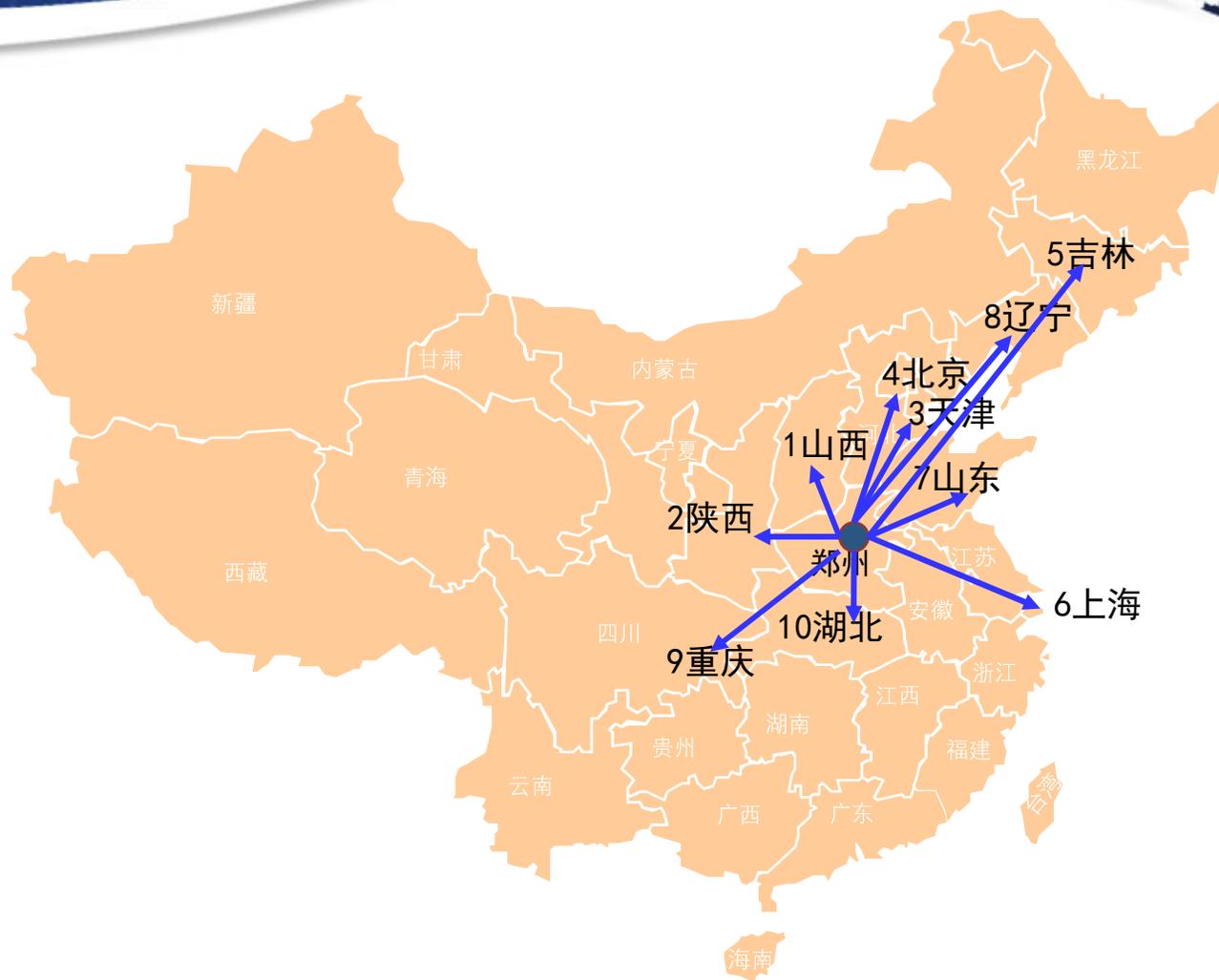
三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

从郑州
机场航空货运
出口的货源地
看，扣除河南
省后，运量排
在前十位的分
别是上海、四
川、江苏、山
东、浙江、重
庆、广东、福
建、山西、河



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 从郑州机场航空货运进口的目的地看，扣除河南省后，运量排在前十位的分别是山西、陕西、天津、吉林、上海、北京、山东、辽宁、重庆、湖北。



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 从进出口总量看 扣除河南省后 郑州机场航空物流服务的地区排在前十位的分别是上海 山西 陕西 四川 江苏 北京 天津 山东 吉林 浙江



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 关于转关情况和郑州机场航空物流覆盖区域的分析 涉及到相关地区的产业结构 开放程度 进出口结构 交通条件 与河南经济的协作情况等 认真追踪并深入分析下去 对我们发展航空经济是很有价值的

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

■ 郑州航空港经济综合实验区目前还在进行
几项重大创新

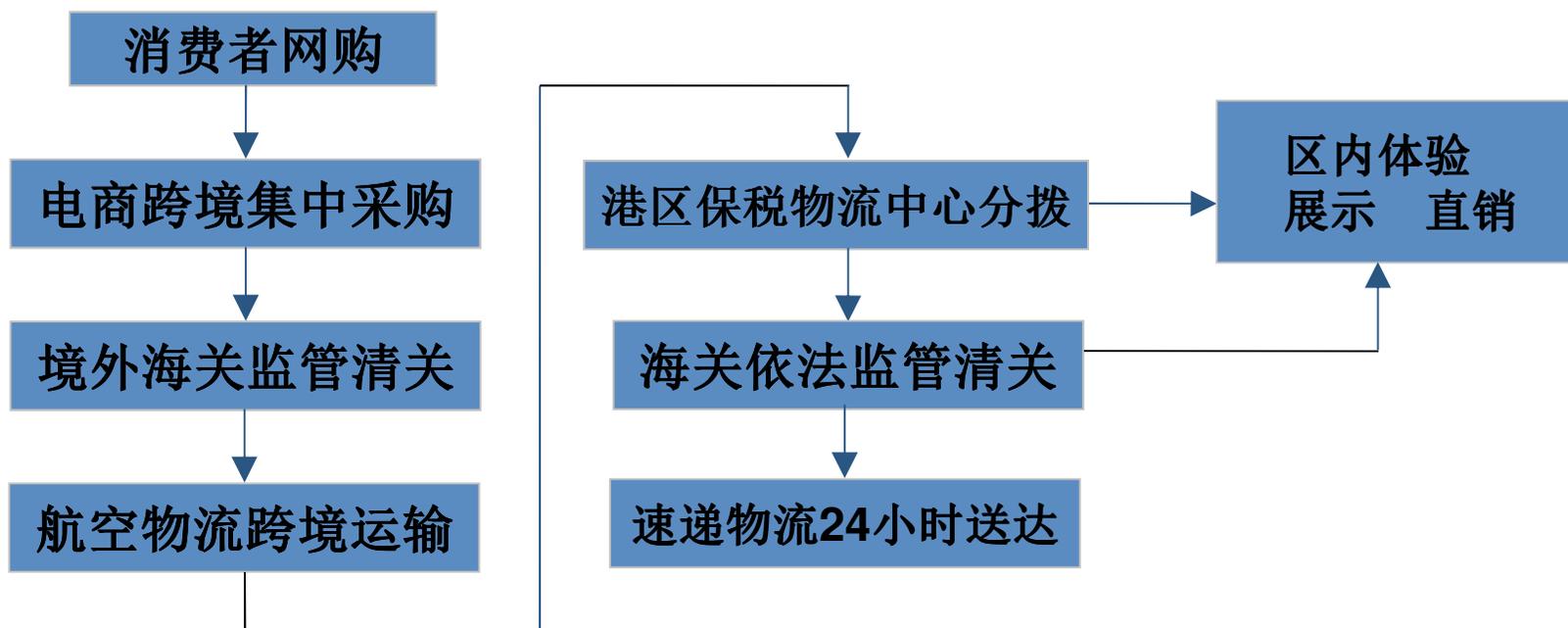
第一 建设电子口岸 推进全省海关监管体制创新和信息化 实施区港联动 区区联动 促进实现通关便利化 真正使机场的口岸功能 航空物流功能服务全省的广域空间

三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 第二 以航空物流和中欧班列平台 构建 一路一带 的综合物流枢纽和国际航空物流中心 为亚太地区经济繁荣与发展做贡献

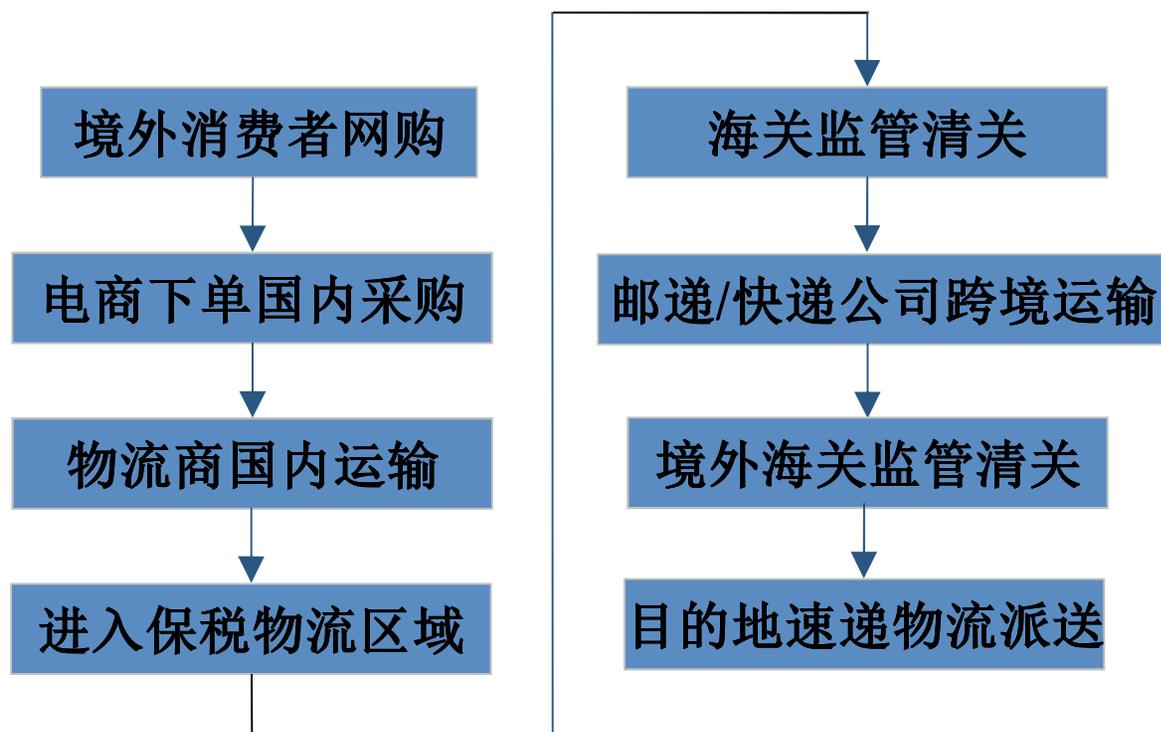
三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 第三 创建跨境贸易电子商务 贸易 郑州模式 其中进口流程为



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

■ 出口流程为



三、郑州航空港经济综合实验区实践情况分析

- 可见 航空经济的发展高度依赖电子信息技术的进步和新商业模式的创新 依赖通关便利化的机制创新 同时 也为贸易便利化和自由化提供了新的机会窗口

四、航空经济的定义与内涵



- 通过郑州航空港经济综合实验区的实践与探索
我们认为航空经济的定义应该是

以航空枢纽为依托 以现代综合交通运输体系为支撑 以提供高时效 高质量 高附加值产品和服务并参与国际市场分工为特征 吸引航空运输业 高端制造业和现代服务业集聚发展而形成的一种新的经济形态

四、航空经济的定义与内涵

- 我们可以看到这一定义中 一些关键词有很强的规定性 即 航空枢纽 综合交通运输体系 高时效 高质量 高附加值产品和服务 参与国际市场分工 高端制造业 现代服务业 航空运输业集聚等

四、航空经济的定义与内涵

■ 航空经济的内涵可以概括为

对航空枢纽功能 航空运输业技术进步和航空物流集成作用的依赖是航空经济发展的基础

必须有综合交通运输体系的强力支撑

适应全球化的需求 具有高度的开放性和国际性 ①其生产过程是开放性和国际性的 需参与国际产业分工 进入全球性垂直分工体系 ②其市场是开放性和国际性的 ③把全球供应链组织起来的物流运输是开放性和国际性的 其中构建连通国际的航空运输网络是航空经济发展不可或缺的条件

四、航空经济的定义与内涵



- 产品和服务的特质一般应满足高时效 高质量 高附加值的要求
- 其布局应不局限于 临空 而应在广域空间展开 应在引领区域经济的结构调整 技术创新企业和产业组织形式演变的过程中发挥重要的功能性作用

四、航空经济的定义与内涵



- 回顾国务院批准的规划中对郑州航空港经济综合实验区的五个战略定位

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

四、航空经济的定义与内涵



我们可以看到 我们由 临空经济 走向 航空经济 已跨过了一段不短的路程

航空经济既是经济活动的新形态 也是经济成长与发展的新动力 它对河南经济由传统走向现代 正发挥着强大的引领和拉动作用

四、航空经济的定义与内涵

我们要向 临空经济 理论的建树表示致敬 它
为我们的发展提供了新的视野和攀升的阶梯 也要向
支持我们不断探索的中国民航界的领导 专家 同事
向为创造 航空经济 这一新经济形态的企业和领导
者 实践者们致敬 这一探索目前仍在路上