

ZHENGZHOU HANGKONGGANG 郑州航空港

经济综合实验区发展研究

主 编 宫银峰

河南人民出版社



郑州航空港 经济综合实验区发展研究

主 编 宫银峰



河南人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

郑州航空港经济综合实验区发展研究 / 宫银峰主编. — 郑州:
河南人民出版社, 2015. 3

ISBN 978 - 7 - 215 - 09358 - 4

I. ①郑… II. ①宫… III. ①航空运输 - 运输经济 - 经济
发展 - 研究 - 郑州市 IV. ①F562.861

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 036096 号

河南人民出版社出版发行

(地址:郑州市经五路 66 号 邮政编码:450002 电话:65788070)

新华书店经销 河南省瑞光印务股份有限公司印刷

开本 710 毫米×1000 毫米 1/16 印张 14.5

字数 230 千字

2015 年 3 月第 1 版 2015 年 3 月第 1 次印刷

定价:56.00 元

本书编委会

编委会主任 赵 君

编 委 宫银峰 许颖杰 梁晓冬 王玉亭

本书编写人员

主 编 宫银峰

撰 稿 (排名不分先后)

宫银峰 绪论

张红星 郑州航空港经济综合实验区核心竞争力分析
郑州机场客货运市场研究及预测

陈巧云 郑州跨境贸易电子商务研究
郑州航空港与中心城区融合发展研究

刘 涛 郑州生态航空港建设问题研究

贾玉巧 郑州航空港经济综合实验区产业发展研究

栗彦卿 从国际航空都市发展历史看郑州航空城建设

邓 波 郑州航空港体制机制问题研究

编写单位 郑州市社会科学院

目 录

■ 绪论	1
一、枢纽机场	2
二、航空驱动型产业	4
三、客流、人才与技术	6
四、文化向心力	7
五、制度体系	9
■ 郑州航空港经济综合实验区核心竞争力分析	11
一、研究的理论基础	11
二、郑州航空港经济综合实验区核心竞争力辨识	20
三、郑州航空港经济综合实验区核心竞争力的动态考察	33
四、培育郑州航空港经济综合实验区核心竞争力的对策建议	40
■ 郑州航空港经济综合实验区产业发展研究	43
一、引言	43
二、临空产业的一般规律和实践经验	44
三、郑州航空港实验区产业发展现状	48
四、郑州航空港实验区产业发展中存在的问题分析	51

五、郑州航空港实验区产业发展思路与重点领域	53
六、郑州航空港实验区产业空间布局	62
七、保障措施	66
■ 郑州跨境贸易电子商务研究	69
一、内涵与意义	70
二、国内外跨境贸易电子商务的发展态势	73
三、郑州跨境贸易电子商务的基础条件	75
四、郑州跨境贸易电子商务发展现状与比较分析	77
五、郑州跨境贸易电子商务面临的瓶颈问题	85
六、郑州跨境贸易电子商务路径探析	89
■ 郑州机场客货运市场研究及预测	96
一、郑州机场概况	96
二、郑州机场客货运市场发展历程	101
三、郑州机场客货运市场发展影响因素分析	104
四、郑州机场客货运市场发展前景预测	111
五、促进郑州机场客货运市场发展的对策建议	120
■ 郑州生态航空港建设问题研究	123
一、生态航空港的内涵与特征	123
二、生态航空港建设的现实基础及挑战	125
三、生态航空港建设的思路、定位与步骤	130
四、生态航空港建设的具体任务	132
五、推动生态航空港建设的体制机制创新	145
■ 郑州航空港与中心城区融合发展研究	149
一、郑州城市发展历程和战略定位	149
二、郑州航空港和郑州其他城区的功能差异	152
三、郑州航空港与中心城区融合发展模式探析	154
四、郑州航空港与中心城区融合发展的制约因素	168

五、郑州航空港与中心城区融合发展的思路	171
■从国际航空都市发展历史看郑州航空城建设	176
一、航空城(航空大都市)的由来及其概念的界定	176
二、国际航空都市所处的国家发展环境分析及城市规划建设 支撑	178
三、国际航空都市的主要发展经验	203
四、郑州航空城的发展规划、定位与思路	207
■郑州航空港体制机制问题研究	209
一、国内外航空港管理体制机制现状概述	209
二、郑州航空港经济综合实验区管理体制机制运行现状分析	211
三、郑州航空港经济综合实验区管理体制机制存在的问题 分析	215
四、对策建议	219
主要参考资料	226

绪 论

人类社会进入 21 世纪,世界经济发展逐渐呈现集约化、高效化、网络化、一体化等特点,人口、产品、资本、知识流通的频度、速度也在日益加快。与之发展相适应的是,商品和服务的交换手段、交通方式也在悄然发生着深刻变化,工业革命之后主要依赖的公路、铁路运输和海洋运输再也不是城市经济发展的唯一先决条件了,随着经济信息化浪潮的迅猛推进,上述传统交通方式在商品生产的诸多领域,尤其是信息化领域,逐渐显现出速度和时效的不足,取而代之的是海陆空综合交通优势,特别是航空和信息传输等更加高效便捷的交通、交流方式。从中国经济发展的实际来看,郑州航空港经济综合实验区的出现就是一个很好的例证。郑州作为我国历史上的重要陆路交通枢纽,在世界航空客货运需求迅速增长的背景下,将历史地演变为区域性航空枢纽,并且通过制度安排和各种交通方式的多式联运,其海陆空综合交通优势将实现新的跃升。按照郑州航空港经济综合实验区的整体规划,到 2017 年,实验区基础设施、公共服务、产业体系初步形成,主要功能区开发建设初具规模,航空港经济发展初见成效。机场二期工程建成使用,国际航空货运能力大幅提升,连接实验区内外的主要交通通道基本建成;航空设备制造维修、与航空关联的高端制造业和现代服务业快速发展,集聚一批具有国际竞争力的知名品牌和优势企业,航空港开放门户地位基本确立;市政基础设施和公共服务设施支撑有力,航空都市框架基本形成。从郑州航空港经济综合

实验区的设立到航空都市的发展,为经济研究提出了许多新的课题。从经济结构和生产方式、生活方式上升的时序上看,航空都市与传统的城市经济有着明显不同,这些不同突出地表现在航空都市的经济架构方面。只有深入研究航空都市在经济架构方面的特殊形式、构成要素和特点,才能更好地推动航空都市和航空经济健康地、快速地发展。

一、枢纽机场

枢纽机场是航空都市的核心要素。关于枢纽机场的界定,目前我国还没有明确的量化标准。一般认为,一个或若干航空公司将其航线规划成点状辐射型航线结构,客、货运围绕一个中心运营,这个中心即为枢纽机场。20世纪70年代,随着航空运输业的发展,欧美一些国家率先推出中枢航线运输模式,或称中枢航线结构,主要特点是通过枢纽机场进行航班衔接、中转旅客和货物,从而最大限度地提高航空运输效率。枢纽机场是中枢航线网络的节点,是航空客货运的集散中心。通常情况下,枢纽机场的确定除了良好的区位条件、经济环境和政策因素外,还与一些大型航空公司的中枢航线规划布局密切相关。大型航空公司的中枢航线,在规划布局中有着不同层级和节点,其中有基地航空公司驻扎、客货运中转量较大的重要节点就可以称为枢纽机场。随着航空运输业的发展,我国还需要从客货运吞吐量、中转旅客、中转货物的比例等方面,对枢纽机场制定必要的量化标准。

2012年7月,国务院发布的《关于促进民航业发展的若干意见》中指出,民航业是我国经济社会发展重要的战略产业,加快发展民航业首先要加强机场的规划和建设。其中包括枢纽机场建设的具体要求:着力把北京、上海、广州机场建成功能完善、辐射全球的大型国际航空枢纽,培育昆明、乌鲁木齐等门户机场,增强沈阳、杭州、郑州、武汉、长沙、成都、重庆、西安等大型机场的区域性枢纽功能。从这份文件中可以看到我国“3+2+8”枢纽机场布局,即从发展战略上分层次发展三大国际航空枢纽、两大门户枢纽和八大区域性枢纽。目前,我国枢纽机场的布局虽已总体确定,但今后机场建设和发展还面临着

多方面的挑战。首先,随着我国经济发展方式的转变和经济结构的提升,航空客货运市场发展加快,各大枢纽机场基础设施建设必须着眼未来,科学制定长远发展战略。以上海浦东国际机场为例,该机场自1999年9月建成通航以来,为了满足客货运市场快速增长的需要,已先后于2005年12月和2012年年底进行了两次较大规模的改扩建。2014年全年旅客吞吐量即将达到5000万人次,15年间增长了5倍,货运吞吐量接近400万吨,航空客货运增长速度远远超过GDP增长速度;预计未来5年,年旅客吞吐量将达到8000万人,现有机场设施又将不可避免地达到超饱和状态,新一轮的改扩建工程已经迫在眉睫。其次,中枢航线网络布局需要进一步实现科学化、梯级化、一体化,应不断提高大型枢纽机场国际、国内客货运“中转”比例,强化不同网络节点的“中转”衔接功能,逐步建立面向世界的干线支线一体化运作的梯次枢纽网络。再次,要为枢纽机场建设和发展营造良好的政策法律环境,扩大枢纽机场和航空公司在设计流程、航线、票价、经营项目等方面的决策自主权,加强枢纽机场、基地航空公司、空中交通管制、海关、边检等各个部门间的密切协作关系,加快统一的电子商务平台建设,提高货物通关和中转效率。

枢纽机场和航空都市的建设和发展相互依赖、相互促进。一方面,枢纽机场是航空都市的重要标志,也是推动航空都市建设和发展的发动机。随着枢纽机场规模的扩大和实力不断增强,其对经济要素的吸引力、辐射力也在不断增强。枢纽机场将对航空制造业、高新技术产业和各类临空产业在机场周边的积聚产生强大的助推作用,同时加速现代物流中心的形成,继而带动国际会展业发展及区域旅游、休闲业发展等。另一方面,航空都市的建设和发展也为枢纽机场的做大做强提供可靠的经济社会基础,航空都市经济实力的增强直接为区域性枢纽机场不断扩大空运市场需求,以及中转国内外旅客和货物的潜在需求。同时,航空都市建设还能够为枢纽机场发展营造不可或缺的政务、商务、社会、文化环境。航空都市和枢纽机场在基础设施建设方面的支持与融合、在产业发展政策导向方面的衔接与呼应、在政府行政服务方面的密切协作,以及各项社会化服务的供给和保障等,都是枢纽机场建设和发展的必要条件。

二、航空驱动型产业

新技术革命推动经济结构不断提升和台阶式跨越已是不争的事实,经济发展再也不是简单的重复性循环,而是随着科学技术进步不断加快着更新换代的节奏。从与经济发展密切联系的交通方式来看,工业革命之前,人们主要依赖陆路交通和少量的海上交通;工业革命特别是动力技术从蒸汽机发展到内燃机、水轮发动机之后,海洋运输低廉的成本优势日益显现,在国际贸易中,钢铁、石油、建材等大宗商品主要是通过海上运输到达目的地。而今天,信息技术革命再次把经济交通方式推向了航空运输和现代综合性立体交通时代。信息技术产品的大量涌现,使商品的重量和体积越来越小,而单位重量商品的价值越来越高,同时也为了最大限度地节约时间、提高效率,人们对航空运输的需求越来越大、依赖性越来越强。根据《中国民航统计年鉴》,我国1980年航空客运量和货运量分别只有625万人次、15.6万吨;到2010年全国航空客运量快速增长到5.6亿人次,货运量猛增到1129万吨,30年间分别增长90倍和72倍。而同期全国铁路货运量从11.1亿吨增长到36.3亿吨,只增长了3倍多。从2013年来看,全国航空运输业完成旅客运输量7.5亿人次,比上年增长11.0%;完成货邮吞吐量1258.5万吨,比上年增长4.9%。受智能终端产品大幅增长的带动,郑州新郑机场完成货邮吞吐量25.5万吨,同比增速更是达到69.1%,增速在全国13个枢纽机场中位列第一。而2013年全国铁路货运量39.7亿吨,同比仅增长1.6%。多年来航空运输业为什么会实现超常规增长,这与当今信息产业和现代物流业等航空驱动型产业的高速发展是密不可分的。

航空驱动型产业也叫临空产业、航空偏好型产业。对临空产业来讲,为什么偏好航空运输而不是其他运输方式,归根结底取决于经营成本和经济效益的考量。那么,在航空运输日益发达、便捷的今天,哪些产业、行业和企业商品适合采用航空运输?这里需要深入分析一下商品运输的“距离”这一概念。从经济学意义上讲,“距离”可以分为空间距离和经济距离,空间距离就是通常讲的地理概念,而经济距离则是在决定商品运输方式时必须考虑的。在传统经济领

域,决定商品运输方式必须考虑运输所需的时间和单位重量商品的运价,因此经济距离不是固定的,而是可变的,是跨越这一距离所必需的时间与运价的函数: $S = \frac{1}{e} F(t, p)$,其中系数 $\frac{1}{e}$ 中的 e 是管理效率,决定商品运输方式主要看哪种运输方式的经济距离最小。航空运输能够最大限度地节省时间是毫无疑问的,但一般情况下空运价格高于陆运和海运也是非常明显的。实际上,在现代经济领域,特别是对临空产业来讲,计算经济距离还需进一步考虑单位重量商品的运价与价值的比率,即 $S = \frac{1}{e} F(t, p')$, $p' = \frac{p}{v}$ (v 是单位重量商品的价值)。当单位重量商品的价值足够高时,运价与价值的比率就会趋于足够小,当 $p' \rightarrow 0$ 时, $S = \frac{1}{e} F(t)$ 。由此可见,当单位重量商品的价值足够高时,制造这类商品的产业最易于转化为临空产业,例如高科技产业,特别是智能终端产品及零部件、精密仪器、集成电路、生物制药等。围绕枢纽机场和高科技制造业的发展,航空驱动型其他产业也会应运而生,例如航空修造业、总部经济、技术研发企业、现代物流业、互联网金融、会展业、旅游及休闲服务业等。

临空产业发展可以分为成长阶段和成熟阶段两个时期。在临空产业成长阶段,随着枢纽机场营运能力的大幅提升,各类航空偏好型产业加速向枢纽机场周围聚集,区域产业结构对航空枢纽的指向会明显强化,高新技术产业的比重明显提升,成为区域经济新的增长点。郑州航空港经济综合实验区是我国定位于发展临空产业的典型区域之一,工业结构几乎全部为高新技术产业,随着枢纽机场的大规模扩建和郑州航空城的快速发展,实验区2011—2013年地区生产总值的增速分别高达89.8%、77.6%、32.4%。临空产业在成长发展阶段,对枢纽机场承运和中转效率、航空城立体交通的连通性、货物进出口制度安排,以及各类生产要素的供应等,都会提出一系列新的要求,临空产业积聚的速度和规模,在很大程度上还取决于对各类相关瓶颈的突破。临空产业的成熟阶段具体表现在临空产业体系比较完善,航空城基础设施比较健全,政策、制度体系与产业发展比较适应。成熟阶段的临空产业,包括高新技术产业、现代服务业、航空修造业

等,构成完整的航空驱动型产业集群。高度智能化的现代综合交通体系是成熟阶段临空产业发展必不可少的组成部分,应当充分利用电子和互联网技术,实现空运、海运、陆运等各种交通方式的无缝对接、高效连接,最大限度地降低货物运输的综合成本,提高货物运输的通达效率。值得注意的是,从历史看,交通枢纽的盛衰变迁也是比较常见的。如果说过去交通枢纽在中国大体上沿着公路枢纽、铁路枢纽、海运枢纽、机场枢纽的脉络发展,未来交通枢纽的发展方向将是现代综合性智能化交通体系。

临空产业发展对于区域经济提升经济结构、加快经济发展方式转变具有重要促进作用。总部经济、高新技术产业、现代服务业等是临空产业的重要类型,也是当前经济结构调整的主要发展方向。大力发展临空产业,能够直接提高知识和技术密集型产业的比重;同时,临空产业发展和枢纽机场巨大的客流、物流对区域经济传统产业的改造提升也将带来强大的辐射效应。临空产业发展也是推动航空城建设和发展的主要原动力。临空产业积聚规模的扩大会促进城市交通和公用基础设施建设,特别是轨道交通、高速公路、物流仓储、电力和热力供应、污水及垃圾处理等,这些基础设施建设又反过来促进区域经济发展。这一过程自我强化,直到枢纽经济受某种客观要素制约达到它的临界规模。

三、客流、人才与技术

美国航空商业研究中心研究员约翰·卡萨达研究表明,现代社会虽然为人们的信息交流提供了极大的方便,但是每年人们的信息发送量与出行距离呈现出高度相关的同步增长态势,高科技企业员工乘坐飞机的出行比率比普通人高出4倍,尤其像硅谷、奥斯丁、波士顿等行业技术孵化中心之间。也就是说,现代网络经济既方便了人们的商务联系,同时也更方便了人们的实际接触。不论是异地举行各种会议,还是搞异地产品展销、订立合同等,出行比率和出行效率都出现大幅度提高。我们认为,如果拿发展中国家作同样的出行率对比,因为发展中国家普通人的平均收入水平较低,所以,高科技企业员工乘坐飞机的出行比率应能够比普通人高出更多倍。这一点从

当前中国沿海经济发达城市的枢纽机场与中西部城市枢纽机场客运量的巨大反差上就能够看得非常清楚。截止到 2013 年年底,上海市常住人口总数为 2415 万人,上海机场(虹桥+浦东)年旅客吞吐量已超过 8000 万人;而中西部许多省份枢纽机场的全年客运量尚未突破 1000 万人。由此可见,一方面,人才、技术推动了高科技产业的发展,通过提升高科技产品在区域经济中的比重,不断扩大航空货运需求;另一方面,高科技产业的发展吸引人才、技术的聚集,通过各类高管人员和高科技企业员工乘坐飞机出行率的大幅度提升而进一步提高客运需求。这一过程形成正反馈循环,能够推动枢纽机场和航空都市的超常规发展。

人才、技术是推动航空都市和枢纽经济发展的重要因素。如果说人才、技术始终是推动经济社会发展的革命性力量,那么航空都市和枢纽经济发展更加离不开人才与技术的支撑。因为临空经济本身就是人才、技术密集型产业,所以其对人才和技术有着固有而强大的吸引力。也正是因为如此,航空都市建设和发展必须制定体系完善的、优越的人才政策。需要特别强调的是,高效、便捷的交通是枢纽经济的突出优势,与这一优势最匹配的人才政策是柔性人才引进政策,只是在互联网技术日益发达的今天,致力于航空都市与枢纽经济发展的城市应当制定更加灵活的柔性人才政策。由于交通的便利性,工作所在的城市与家庭居住所在的城市的分隔不再成为人们工作和生活的障碍,许多专业人才可能居住在一个城市而工作在多个城市,高级专业技术人才特别是紧缺人才更是这样。要着力提高人才服务水平,对本地各类专业人才,对中、长期为用人单位提供智力服务的非本地高级专业技术人才,用人单位签约的技术顾问或授予荣誉职务的高级专家等,应当建立动态的专家人才库。对柔性引进的人才也应实行市民待遇,并从政治、工作和生活给予更多的关心和爱护。

四、文化向心力

航空都市的特殊经济架构决定了其文化的高端性、开放性。文化具有依附性、派生性,同时也具有创新性,由于航空都市是以开放型的知识、技术密集型产业为主导的产业结构,所以建立在这一经济

结构之上的文化形态也必然不同于传统文化。这一文化是服务于先进制造业和临空产业发展的先进文化,是凝聚经济要素、促进航空都市发展的向心力文化。航空都市的文化同样可以分为公共文化和产业文化。公共文化又可分为以政府为主导的公共文化和以企业为主导的公共文化。以政府为主导的公共文化建设应具有长远、战略眼光,最根本的应当是文化教育能否协同转型、专业教育能否匹配以及专业人才梯队的建设问题;同时要着力打造适应航空大都市发展的现代综合性枢纽文化。以企业为主导的公共文化建设应当以速度、效率为灵魂,首先要确立新的经营文化理念,航空都市经济运行的高速度、高效率,决定了企业经营成败的关键不仅是规模,更重要的是速度和服务质量等。此外,对这一理念和企业形象的推介宣传同样重要,要增强企业文化的社会认同感,始终掌握经营文化的主导权。航空都市的产业文化,实际上是航空驱动型产业体系的有机组成部分,是随着枢纽机场、临空产业发展而发展的文化类关联产业,典型业态有会展业、创意产业、休闲旅游业、娱乐业等。

发展枢纽经济,塑造枢纽文化。枢纽城市一般是国家或区域性经济文化中心。枢纽城市的形成,一是与城市地理位置、交通基础条件和产业聚集规模、发展变化有关,二是区域性人口、产业、资本和知识流动的结果。因此,塑造枢纽文化,首先要实施交通优先发展战略。要以提升枢纽机场建设为龙头,加强枢纽机场与其他各种交通方式的互联互通和各类交通节点建设;重视智能交通技术研究和应用,促进传统交通枢纽向现代交通枢纽的跨越,不断创新枢纽经济优势;努力推动现代物流业扩大规模,提高物流业综合竞争力,打造带有区域标识的现代物流品牌。通过强化枢纽发展战略,全面增强枢纽经济的硬实力和文化软实力。对区域性航空枢纽来讲,要深化与基地航空公司合作,提高枢纽机场国际国内航线数量、吞吐量特别是中转货物比重;培育和引进高新技术产业尤其是信息技术产业,扩大区域性航空客货运需求;加强基地航空公司与枢纽机场的企业文化建设,不断提高社会影响力和知名度。发展速度经济,塑造速度文化。信息技术条件下互联网技术的普遍应用,使成功经济体或成功企业均被贴上了“速度文化”的标签。决定城市经济发展的优势,不

再是资源、地理位置等,而是速度文化。哪里能够最大限度地提高企业经营效率,哪里就会对产业集聚产生强大的向心力。现代综合性交通枢纽和智能互联网技术的紧密结合,将为“速度文化”的形成和发展确立现实基础,并进一步在“速度文化”影响下向终极综合交通体系发展。发展生态经济,塑造生态文化。航空大都市是经济发展到高级阶段的产物,随着城市规模和产业体系的扩大,经济发展与资源、环境的协调问题便会日益凸显。因此,城市越发展越应重视综合协调生态问题。必须着力转变经济发展方式,发展生态经济、塑造生态文化,锁定生态城市发展目标。

五、制度体系

规划是保障和推动区域经济社会有序科学发展的基本依据,是在确保各种要素资源有效配置和合理利用基础上,实现城市经济与社会发展目标的重要保证。总体规划是一切规划的龙头,其重要性不言而喻,必须具有科学性、前瞻性、稳定性、权威性,也必须或只有用自然的、历史的眼光规定城市经济社会发展的理念、规则、规律、方法和目标等。专项规划是分领域、分步骤实现总体规划目标的重要工具和手段,在总体规划原则指导下要更多地体现具体、灵活、创新等特点。值得强调的是,科学技术已成为今天最活跃的生产力,科学技术革命不仅开拓人们的未知领域,而且不断使经济社会发展的许多“不可能”转化为“可能”,并推动人与社会观念的更新。反映在规划体系的建立方面,今天的科学性、前瞻性并非总是正确的,因此在制定各种规划中保持适度的弹性显得越来越重要。意大利物理学家塞萨雷·马切提研究发现,公元1800年的柏林是一个紧凑、适宜步行的城市,但是随着马车甚至电车、汽车和地铁的出现,这个城市从启蒙运动时期开始迅速扩张,到1950年,柏林的直径已是150年前的10倍了,但横穿整个城市仍然只需要1小时(马切提常量)。这一规律所揭示的是城市适度规模不取决于空间大小,而是取决于横穿城市的交通时间(1小时)。可以预见,由于枢纽机场和现代综合交通体系的出现,当今更快、更便捷的交通会进一步加快城市发展节奏,创新城市、产业发展模式。也就是说,城市交通模式正在发生的深刻变

化必将颠覆传统的城市规划设计理念,这或许仅仅是我们亟须认真面对的一个方面。

由于以枢纽机场为龙头的综合性现代交通体系不断缩短着世界范围内不同经济体的空间距离,所以客观上也为世界一体化、经济全球化和贸易自由化提供了更多现实可能和日益快捷的联系通道。贸易自由化可以看成是实现经济全球化、世界一体化的开启性步骤,也是促进航空都市做大做强和真正走向世界的基本制度设计。应逐步构建开放、公平、竞争的“自由贸易”环境和规则,促进世界资源的最优配置、利用和保护,有效扩大生产需求和生活需求,推动就业和人民生活水平的提高。积极推广上海自由贸易实验区的成功经验,进一步探索创新政府投资管理模式,稳步扩大服务业开放,建设与国际规则相衔接的投资贸易便利、货币兑换自由、监管高效便捷、法制环境规范的自由贸易体系,使航空大都市的经济主体区域建设成为离岸型产业体系的集聚区、服务贸易创新的引领区和政府监管创新的示范区。着力探索以准入前国民待遇和负面清单为核心的外商投资管理新体制,营造内外资企业平等准入的市场环境;探索建立以货物分类监管为核心的贸易监管新体制,促进货物、服务等各类要素自由流动,营造与国际惯例接轨的贸易便利化环境;稳步推进金融、物流、商贸、文化等服务领域的扩大开放,降低或取消投资者资质要求、股比限制、经营范围限制等;加快政府职能转变,着力营造法制化营商环境。

航空都市的经济开放性决定了必须对传统商品通关模式进行深化改革,加快建立统一的电子口岸平台和综合信息服务中心。按照监管互认、执法互助、信息互换的原则,整合口岸管理部门职能,联通相关口岸单位信息网络,实行统一窗口综合性服务,提高口岸监管效率和信息化水平。加快国家电子口岸数据中心(EDI)区域性分中心建设,建立完善区域性 EDI 中心、区域性分行业 EDI 中心和综合经贸服务网络等。从实践经验看,航空都市的起步发展阶段是建立统一电子口岸平台的最佳时期,有利于实现部门和集团利益的整合,建立更加规范、便捷的通关、物流、服务体系。