



Aviation Economic Survey

航空经济概论

耿明斋 张大卫◎等著

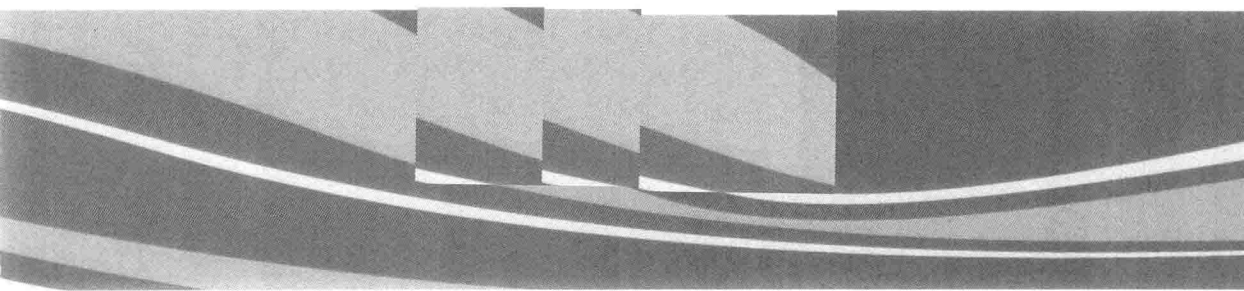


 人民出版社

Aviation Economic Survey

航空经济概论

耿明斋 张大卫◎等著



 人民出版社

责任编辑:刘彦青

图书在版编目(CIP)数据

航空经济概论/耿明斋等著. —北京:人民出版社,2015.7

ISBN 978-7-01-015065-9

I. ①航… II. ①耿… III. ①航空运输-运输经济-经济发展-研究-
郑州市 IV. ①F562.861.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 162869 号

航空经济概论

HANGKONG JINGJI GAILUN

耿明斋 张大卫 等著

人民出版社 出版发行

(100706 北京市东城区隆福寺街 99 号)

环球印刷(北京)有限公司印刷 新华书店经销

2015 年 7 月第 1 版 2015 年 7 月北京第 1 次印刷

开本:710 毫米×1000 毫米 1/16 印张:15.5

字数:251 千字

ISBN 978-7-01-015065-9 定价:30.00 元

邮购地址 100706 北京市东城区隆福寺街 99 号

人民东方图书销售中心 电话 (010)65250042 65289539

版权所有·侵权必究

凡购买本社图书,如有印制质量问题,我社负责调换。

服务电话:(010)65250042

发展航空经济，促进中原崛起

——为《航空经济概论》而作

郭庚茂

河南是一个人口大省，也是一个不沿海、不靠边、地处内陆、发展相对滞后的农业大省。此类地区该走一条什么样的现代化路子，确实是个摆在亿万人民面前的重大课题。

自20世纪90年代以来，在市场化改革日益深入和开放持续扩大的背景下，历届省委省政府和社会各界依据河南实际进行了持续探索，形成了粮食生产核心区、中原经济和郑州航空港经济综合实验区三大国家战略规划，构筑了一个以实现中原崛起、河南振兴为目标的完整战略思想体系。三大战略规划既各有侧重，又环环相扣，步步深入。如果说粮食生产核心区重在保证种粮面积和粮食产量，履行农业大省保障国家粮食安全的责任。中原经济区关注的重点是工业化、城镇化和农业现代化的关系，实现三化协调及其与信息化同步发展，走出一条实现现代化的科学发展路子。郑州航空港经济综合实验区则是要打造一个平台，培育一个增长极，为中原崛起战略的实施提供切入点、抓手和支撑。由航空港经济综合实验区而孕育发展的航空经济，将在中原崛起进程中发挥重要作用。

《郑州航空港经济综合实验区发展规划（2013—2025年）》获得国务院批复实施以来^①，实验区建设如火如荼展开，航空经济研究也日趋活跃。张大卫、耿明斋等同志就航空经济所涉及的问题进行了系统梳理和研究，撰写了

^① 2013年3月7日国务院以（国函〔2013〕45号）批复。

《航空经济概论》一书，送我一阅，并希望我写点什么。借此机会，就郑州航空港经济综合实验区战略谋划和推动实施过程中的一些思考，谈几点认识，希望能对研究的深化有所帮助。

首先是为什么要发展航空经济，或者说是发展航空经济意义的认识。

第一，航空经济是在信息处理技术和飞机制造技术推动下由航空运输所引致的新型经济形态，我们需要抓住其中蕴含的巨大机会，迎头赶上。纵观历史，每一轮技术进步总会推动交通运输方式的变化，并产生与之相适应的经济形态。内河水运、国际海运、铁路运输、公路运输等，都在技术进步和经济演化的相应阶段扮演过重要角色，孕育过发展的重大机会，并成就过一些国家和地区的崛起或为这些国家和地区的崛起奠定了重要基础。远的如国际海运鼎盛时代相继崛起的西班牙、葡萄牙和英国，以及在铁路修筑高潮时代崛起的美国。近的如湖北武汉。有人研究，正是 100 多年前湖广总督张之洞提出并付诸实施的京汉铁路修筑计划及为此而筹建的汉阳铁厂，奠定了武汉现代工业的基础及其全国重要都市的地位，也是此后一直能在中西部地区赢得发展先机的重要因素。1992 年，美国学者卡萨达提出了“第五冲击波”的概念，^①意思是说航空已成为当代最重要的交通运输方式，并对整个经济和社会活动带来一波新的冲击，正深刻改变着人们的生产和生活方式，形成新的经济形态。事实也正是如此，航空早已成为人们国内外长途旅行的首选。据统计，航空运输货物价值已经占到世界贸易价值的 30% 以上。^②长期以来，郑州及河南发展靠的是铁路和公路运输带来的机遇，但随着技术和交通运输方式的转换，发展的压力也越来越大。在全球即将进入航空经济时代的今天，只有主动谋划，率先启动，才有可能抓住其中蕴含的巨大机会，加快发展，实现弯道超车，迎头赶上，挤进同类地区发展的前列，早日达成中原崛起的目标。这就是我们推动实施郑州航空港经济综合实验区战略，发展航空经济的初衷。

① 约翰·卡萨达（John Kasarda），美国北卡罗来纳大学教授，《航空大都市——我们未来的生活方式》（《Aerotropolis: The Way We'll Live Next》）一书作者。

② 根据中国航空运输协会、中国民航大学课题组 2014 年 12 月发布的《中国航空物流发展研究报告》提供的数据，2013 年全球航空货运业载运 4930 万吨，约占全球贸易量的 1%。但是，这 1% 运输量的货物总价值却高达 6.8 万亿美元，占到世界贸易价值的 33%（见 2014 年 12 月 22 日《中国民航报》第 3 版“大力推进传统航空货运向现代物流的根本转变”——《中国航空物流发展研究报告》摘要）。

第二，航空经济是全球化经济，地处内陆的河南，需要通过发展航空经济打造一个通向世界的窗口和开放高地。当今时代，现代化的起点是开放。开放可以利用内外两个市场，最大限度地做大本地具有比较优势的产业，实现经济总量的快速提升。开放也可以促进人才和资金、技术的引进与交流，做到发展与世界同步与可持续。开放的前提是要有通道，有通往外界的道路。作为内陆省份，河南公路、铁路等陆路交通优势自不必说，向内开放没有问题。向外开放则有诸多不便。在全球化时代，只有向外开放，融入全球经济，才能充分利用内外两个市场，最大限度地发挥自身的比较优势，加快发展步伐。要实现这一点，就必须把航空这个短板补上来，通过郑州航空港经济综合实验区建设，形成通达全球的航空枢纽，并与以已经形成的高速公路网络和正在规划建设的“米”字型高铁为代表的发达地面交通系统实现无缝对接，构筑快速便捷的复合式交通系统，使之成为通向世界的窗口和开放高地。这样，本地的产品和人流物流信息流就可以快速集聚并通过航空通道输往全球各地，全球各地的产品及人流物流信息流也可以以同样的方式在当地集聚，通过航空通道输入进来并通过发达的地面交通通道分拨到各地，实现“买全球卖全球”，从而充分发挥本地的比较优势，实现快速发展。也能充分利用全世界的人才、资金和技术，做到与世界同步可持续发展。

第三，航空经济是由技术主导，以全球垂直分工体系和网络化产业组织体系为基础，涵盖全球产业链、供应链和价值链的现代经济形态，代表着结构演化和产业升级的方向。前一个时期，河南经济的高增长在很大程度上是利用内陆交通区位优势，通过资源开发和资源型产业的扩张支撑的。经济进入新常态和新阶段以后，此类产业产能过剩日益突出，资源环境难以承受，经济下行压力增大，结构转型的任务越来越重。相较于结构相对优化的发达地区，我们更加需要通过发展航空经济来引入全球供应链和产业链，培育新兴产业，替代和改造传统产业。通过郑州航空港经济综合实验区建设，打造空地对接的复合式交通枢纽，就能形成覆盖全球的物流中心和市场交易中心，大大降低经济活动成本，促进高端制造业聚集，形成以大枢纽促进大物流，培育大市场，聚集大产业的良性互动发展格局，加快结构转型升级步伐，保证适度快速增长，实现可持续发展。

第四，包含枢纽、物流、市场和高端制造业等要素的航空经济，会深刻影响人们的工作和生活方式，影响城市的功能和结构，并使整个城市都打上

航空经济的烙印,形成航空大都市。由于中心城市在区域发展中发挥着越来越大的作用,当代区域之间的竞争在很大程度上是区域中心城市之间的竞争。郑州作为河南省乃至整个中原经济区的龙头城市,规模和地面交通区位优势都没有问题,需要进一步提升的是高端公共基础设施和公共服务体系。建设航空港经济综合实验区,发展航空经济,有助于提升其公共基础设施和公共服务的水平,提升其辐射带动能力,提升区域竞争力。

航空经济对整个区域经济的引领带动作用,表现在与其依托的复合式交通系统,通过多类型和多层级的交通通道,将人流物流信息流等要素输送到经济活动的各个环节,又将各个环节的产品和要素通过航空运输实现世界范围内双向对流交换。使广大腹地的经济活动通过枢纽系统与全世界连为一体,也使广大腹地共享该枢纽及依托枢纽形成的强大城市公共基础设施和公共服务功能,降低经济活动的成本,提升经济活动的效率和竞争力。所以,要充分发挥航空经济对整个区域经济的引领带动作用,最重要的还是要完善通道,实现各种地面交通通道相互之间及其与航空通道之间的互联互通和无缝对接,实现零换乘和零周转,最大限度地实现公共基础设施和公共服务功能的共享。要以机场和高铁站枢纽及面积415平方公里的实验区为核心,以城际铁路和城市快速通道为重点,首先在郑汴一体化区域内实现对接与共享,形成郑汴港都市区或大郑州都市区的核心区。其次在郑汴洛焦新许(济)中原经济区核心区或大郑州都市区范围内实现对接与共享。最后在全省、中原经济区乃至依托“一带一路”战略与中西部更广大区域范围内的对接与共享。

口岸建设、以通关便利化和与国际市场的全面对接为目标,涉及到海关、商检的一系列改革和现代化制度建设,以及促进高端制造业大规模聚集等,也是充分发挥郑州航空港经济综合实验区引领带动作用需要努力的方向。

航空经济是个新事物,国内外学术界对于航空经济的理论研究虽早有涉及,但远谈不上系统和深入,且多以“临空经济”概括。以至于在谋划郑州航空港经济综合实验区战略规划时,竟然找不到一个合适的概念来概括航空经济现象。国务院批复的规划表述的航空经济定义,^①是国家民航局、国家发

^① 航空经济是“以航空枢纽为依托,以现代综合交通体系为支撑,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”。

改委及河南省内参与谋划的同志一起切磋形成的。感谢国家民航局和国家发改委的相关领导和专家，他们以广阔的国际视野，站在时代的前沿，以高度的责任感，不仅积极推动国家首个也是目前唯一一个航空港经济综合实验区在郑州落地，也为航空经济理论研究起到了重要推动作用。没有他们的积极努力，无论是航空经济实验区建设的实践，还是有关航空经济的理论研究，肯定都不会有今天的进展。

张大卫、耿明斋等对航空经济研究所形成的成果，尝试从技术进步和效率提升要求来探索产业组织体系演化及航空经济形成的规律。辨识了航空经济与人们普遍使用的临空经济概念的区别与联系，解释了与航空经济相关的各种经济现象，并尝试将航空经济理论化和系统化，做了一件很有意义的事情。对郑州航空港经济综合实验区建设和航空经济发展的实践有一定的指导意义和参考价值。然而，毕竟航空经济作为一种新的经济现象，发展的时间还短，普及程度和覆盖面还不够广泛，郑州航空港经济综合实验区要实现全球航空货运中心、对外开放高地、区域经济增长极等功能定位，进一步发展航空经济，还有很多问题有待认识和破解。如在技术进步条件下航空经济发展的空间到底有多大？航空经济和传统经济形态到底存在着怎样的关系？航空经济在多大程度上可以改造和替代传统经济形态？航空经济发展与城市结构和城市形态演化的关系如何？航空都市与传统都市到底有什么不同？要实现人流物流信息流在国内和国际间无障碍流动，制度上需要进行哪些方面的改造和重新设计等等，也都需要深入研究，给出合理解释和可行的解决办法。希望该团队再接再厉，继续深入研究，拿出更多更有价值的成果。也希望更多的理论工作者加入到该项研究中来，以尽快提升航空经济的理论研究水平，更好地指导郑州航空港经济综合实验区建设和航空经济发展的实践。

（作者系中共河南省委书记）

2015年2月

发展航空经济需要系统的 理论探索

李永祥

随着经济全球化日益深化，产品生产与流通方式不断变化，产业和城市格局正在发生深刻调整。作为长距离、高时效的运输方式，民航业对经济社会发展的服务、支撑、带动作用日益突出，在优化全球资源配置中扮演着愈加重要的角色，引领催生出全球产业布局和产业转移方式的巨大变革。

近年来，中央明确提出加快经济发展方式转变和经济结构调整。这是我国经济社会领域的一场深刻变革，是综合性、系统性、战略性的转变，必须贯穿经济社会发展全过程和各领域。正当此时，我国民航业发展正进入成熟期，已经成为我国经济社会发展的战略性新兴产业和先导性产业。民航不仅是当前增长速度最快、发展潜力最大的交通运输方式，也具有巨大的经济价值，对刺激现代服务业发展、促进产业转型升级起到积极作用，是促进经济繁荣的强劲动力。因此，民航业加快转变发展方式、调整行业经济结构，既是全行业实施建设民航强国战略的重要举措，更是主动服务国家和区域经济社会发展大局的迫切要求。

我们在工作中已越来越明显感觉到，各地方政府开始将民航业作为加快转变经济发展方式、调整经济结构的重要抓手，发展现代服务业和新兴产业的平台，发展民航业的积极性高涨。这些从有关地方政府工作报告中就可见一斑。我粗略地数了数，仅2014年的河南省人民政府工作报告中，专门描述民航的内容就有二三百字，提出民航的发展重点：“突出抓好郑州大型航空枢纽建设，开工建设郑州机场二期工程，积极引进基地航空公司，努力保持客

运稳定增长,扩大货运集疏规模,推动相关产业向空港聚集,促进航空经济发展。”“支持郑州都市区加快建设、先行先试,重点推进郑州航空城、综合交通枢纽、国际物流园等区域开发……”2015年的河南省人民政府工作报告,更是把充分发挥郑州航空港经济综合实验区引领带动作用作为年度经济工作的首要任务。

河南发展航空经济具有明显的优势,郑州机场区域性枢纽功能不断增强,由高铁、地铁、城铁所组成的轨道交通系统即将并网运行,综合交通体系正在形成,而且河南省有巨大的市场优势、要素成本优势、人力资源优势,一批依托航空物流而集聚的电子信息、精密制造、光学材料等产业,正加速向河南转移,产业集聚发展态势良好。事实上,河南地处中原,市场腹地辽阔,以河南省为主体涵盖周边四省,30个省辖市外加两县共1.7亿人口、28.9万平方公里的中原经济区是一个巨大的市场。航空经济区的开放性、系统性、网络性较强,辐射带动的区域范围更广。

2010年8月31日,《国务院关于中西部地区承接产业转移的指导意见》(国发〔2010〕28号),明确了高技术产业是重点转移的特色优势产业,强调了中西部地区加工贸易方式承接沿海外向型劳动密集型制造业中的作用。2011年9月28日,《国务院关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》(国发〔2011〕32号),中原经济区正式上升为国家战略,明确了河南作为“全国工业化、城镇化和农业现代化协调发展示范区”及“重要的现代综合交通枢纽”的战略定位。2012年2月6日,中国民用航空局与河南省人民政府共同签署了《关于加快河南省民航发展的战略合作协议》,双方将共同推进郑州国内大型航空枢纽建设,推动郑州航空经济示范区建设。2012年7月8日,《国务院关于促进民航业发展的若干意见》(国发〔2012〕24号),明确郑州全国八大区域性枢纽机场的地位。2012年7月26日,工业和信息化部发布了《产业转移指导目录(2012年)》,明确中原经济区为承接产业转移的重点区域之一。2012年8月6日,国家发改委就郑州航空经济综合实验区进行了专题调研,对实验区的建设进展给予充分肯定。2012年10月,国务院已经批复国家发改委关于建设郑州航空经济综合实验区的报告,并责成启动规划编制工作。2013年3月,国务院正式批准郑州航空港经济综合实验区建设规划。

短短两年多时间,以郑州新郑国际机场二期为核心的重大交通基础设施

建设即取得突破性进展,航空客流和物流增速持续位居国内乃至全球各大机场前列,以航空物流为代表的现代服务业和以智能手机为代表的高端制造业聚集规模持续增大。以400余平方公里的实验区为中心,辐射周边,带动全省及中原经济区,支撑中西部广阔腹地的航空经济发展已初步显现出其活力和潜力。相信未来必将对整个地区经济结构和发展方式产生重要而又深远的影响。

《航空经济概论》是一本系统的理论著作,紧紧围绕“怎样认识航空经济、怎样利用航空经济、怎样发展航空经济”,运用规范的经济学分析方法,阐述了航空经济的发展规律。书中并没有把民航仅仅看成是一种交通运输方式,而是通过对分工、技术和经济形态动态演化的透视,得出航空经济是一种高级的新型经济形态,明确提出且深入论证了航空经济扎根于全球价值链产业体系中,已经不再局限于以机场为核心。在全球经济一体化和生产非一体化已成为不可逆转的趋势下,特别是数字化信息技术的突破以及广泛应用,支撑一国的需求市场发生了复杂的变化,打破了在一个封闭经济体中由区域性或特定群体消费者直接引致的需求因素对其技术创新活动和产业结构动态调整能力的内生作用机制,转变成由技术、渠道搭建的网络信息处理平台以激发市场需求共同作用的多元多层叠加的市场结构。澄清了航空经济的内涵有别于一般意义上的临空经济。

本书作者提出,临空经济由三要素构成,即机场、产业、空间,其特征是区位依赖、临空指向、外向型、速度偏好。而航空经济的内涵则概括为:以航空枢纽为依托,以现代综合交通体系为支撑,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。

在怎样利用以及如何发展航空经济,本书作者从全球及全国的视野,对航空经济空间分布特征、规律和影响因素进行了分析,并使用相关案例梳理观察航空经济发展的规律和经验,在此基础上,从产业、城市以及生活方式的角度阐述航空经济带来的影响。最后专门就郑州航空港经济综合实验区作为典型案例,提供了有益的示范效应。

《航空经济概论》这本专著应用了经济学分析的基本范式与方法,借鉴国际航空经济的前沿研究成果和实际经验,紧密结合中国的发展现实,对航空经济作了系统的理论论证和实证分析,填补了学术界在这方面的缺失,具有

重要的学术价值和现实意义。希望作者能够继续在该领域进行探索，贡献出更多的后续成果。

(作者系中国民用航空局局长)

2015 年 6 月

目 录

第一章 导论	1
一、什么是航空经济	1
二、航空经济是“临空经济”概念内涵的拓展和深化	5
三、航空经济的特征和意义	12
四、本书写作的背景、思路与结构	17
第二章 市场、分工与经济形态：航空经济产生的经济学分析	19
一、市场的扩展与全球价值链分工体系的形成： 航空经济产生的前提条件	19
二、市场选择有效率的组织形态：航空经济产生的内在 逻辑和动力	26
三、航空经济全球价值链资源配置的选择	31
四、网络经济的嵌入与现代经济体系的构建：航空 经济的时代到来	35
第三章 全球视野下航空经济发展概述	38
一、空间视角下航空经济发展概述及影响因素分析	38
二、航空经济区案例分析	48
三、航空经济区发展规律和模式	67

第四章 航空经济与现代服务业	76
一、航空经济对现代服务业的影响	76
二、航空经济与现代物流	78
三、航空经济与电子商务	87
四、航空经济与金融	96
五、本章小结	108
第五章 航空经济与先进制造业	110
一、航空先进制造业发展的背景	110
二、航空先进制造业的特征	116
三、航空先进制造业发展的阶段性	118
四、航空先进制造业发展实证分析	120
五、航空先进制造业集群的新拓展	124
第六章 航空经济对城市发展的影响	126
一、从运输方式形态演变来看航空经济与城市发展的 一般性关系	126
二、航空经济与城市空间结构的高级化	135
三、航空经济与城市功能的提升	140
第七章 航空经济与生活方式	148
一、什么是生活方式	148
二、交通运输方式的革新带给人们生活方式的变革	151
三、航空经济对人们生活方式的影响	153
第八章 中国航空经济发展实践	163
一、中国航空经济发展的现状	163
二、航空经济对区域发展的影响	168

三、北京顺义临空经济区	170
第九章 航空经济典型案例——郑州航空港经济 综合实验区	174
一、背景与基础	174
二、功能定位、发展目标与空间布局	179
三、组织构架与政策支持	184
四、产业发展	188
五、区域效应	191
附件一 发展航空经济 促进产业结构调整和经济 发展方式转变	196
附件二 国务院关于促进民航业发展的若干 意见	206
附件三 郑州航空港经济综合实验区发展 规划 (2013 — 2025 年)	213
后记	228

第一章 导论

一、什么是航空经济

我们正处在全球化和新一轮技术革命不断发展的时代。这个时代的一个显著特征，就是技术的创新和产业组织形式的变革，正在深刻改变着社会和我们所熟知的、传统的经济形态。如信息技术与现代物流技术的结合，就催生了电子商务。它不仅改变了传统渠道商的营销模式，而且使广大消费者在享受低成本购物快感的同时，又用自己的选择性为价值的再创造提供了新的机会。再如互联网技术与金融业的结合，又催生了互联网金融。它对传统金融业的影响到底有多大，我们现在还不好下结论。在制造业领域、在物流领域这种结合与改造也在大量发生。所谓“航空经济”，就是在全球化条件下，由航空运输活动、电子信息技术、现代制造技术和其他现代物流、现代交通方式结合而引致的一种新型经济形态。

（一）经济形态就是经济活动和经济运行的样式

这可以从两个层面来认识：一是从技术层面，二是从制度或利益关系层面。

从技术层面来看，经济活动和经济运行的样式及经济形态集中表现为生产的组织形式。这又可以区分为三个层次：

在微观层次上表现为产品生产最基本单元的组织形式。比如这个基本单元是家庭还是企业？家庭是农业社会最普遍的生产组织形式，企业是工业社会最普遍的生产组织形式。如果一个社会最基本的生产单元主要是家庭，那就意味着它是农业社会的经济形态。如果一个社会最基本的生产单元主要是企业，那就意味着它是工业社会的经济形态。

在中观层次上表现为产业组织形式。比如是一个企业完成产品生产的全过程，产品生产的分工仅限于企业内部，还是不同企业分别完成同一产品的不同生产环节，从而存在着广泛的生产和服务外包及垂直分工体系？一般来说，前者属于典型的工业社会经济形态特征，后者则是典型的后工业社会经济形态特征。

在宏观层次上经济形态的性质表现为特种生产组织形式或产业组织形式在整个经济活动和经济运行中的比重及主导地位。当家庭是产品生产组织单元的普遍化存在形式的时候，农业社会应是其基本经济形态；当企业是产品生产组织单元的普遍化存在形式的时候，工业社会应是其基本经济形态；当垂直分工和生产服务外包是产品生产组织的普遍化存在形式的时候，后工业社会应是其基本经济形态。但家庭作为基本生产组织单元，并不会在工业化社会中消失，企业作为基本生产组织单元，在后工业化社会中也不会消失。一种经济形态演化到另一种经济形态，并不是代表前一种经济形态因素的消失，而是它在新的经济形态中退居了次要地位。所以，经济形态的演进表现为后者对前者的吸纳和包涵，也意味着后者的丰富和多样化。从这个意义上说，当我们说某一社会发展阶段的经济形态性质的时候，我们要表达的只是在宏观上某种特定的生产组织形式在整个经济活动中占据了主导地位。

从制度或利益关系层面看，经济形态的演化和差异表现为不同生产要素对产品生产活动支配地位的替代。比如当家庭作为普遍存在的基本生产组织单元，从而农业是基本经济形态阶段，土地是生产过程中居于支配地位的要素，所以，土地所有者就成了生产过程的主导者和生产成果的主要占有者。当企业作为普遍存在的基本生产组织单元，从而经济形态演化到工业化阶段，资本是生产过程中居于主导地位的要 素，所以，资本所有者就成了生产过程的主导者和生产成果的主要占有者。当全球化垂直分工体系成为产业组织的普遍形式，从而经济形态演化到后工业社会阶段，技术是在生产过程中居于主导地位的要 素，所以，技术拥有者就成了生产过程的主导者和生产成果的主要占有者（微软、英特尔、联想、华为等现代企业无不如此）。

总之，经济形态作为经济活动和经济运行的样式，包含着产品组织结构、产业组织结构、技术组织结构、要素组织结构、利益关系结构等多种复杂的结构内涵，不同经济形态类型的差异和演化过程，也是以这些复杂的结构差异和结构变动为标志的。