



Strategy and Countermeasure for the Development of
Airport-Related Economy

临空经济发展^的 战略与对策

——以首都国际机场为例

张军扩 侯永志 等著
高世楫 刘云中



经济科学出版社
Economic Science Press



Strategy and Countermeasures for the Development of
Airport-Related Economy

临空经济发展的 战略与对策

——以首都国际机场为例

张军扩 侯永志 等著
高世群 刘云中



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

临空经济发展的战略与对策：以首都国际机场为例 /
张军扩等著. —北京：经济科学出版社，2008. 10
ISBN 978 - 7 - 5058 - 7575 - 3

I. 临… II. 张… III. 机场 - 地区经济 - 经济发展 - 研究 - 北京市 IV. F127. 1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 152390 号

责任编辑：王东萍

责任校对：徐领柱

版式设计：代小卫

技术编辑：李长建

临空经济发展的战略与对策

——以首都国际机场为例

张军扩 侯永志 高世楫 刘云中 等著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100142

教材编辑中心电话：88191344 发行部电话：88191540

网址：www. esp. com. cn

电子邮件：esbj3@ esp. com. cn

天宇星印刷厂印刷

华丰装订厂装订

787 × 1092 16 开 10. 75 印张 160000 字

2008 年 11 月第 1 版 2008 年 11 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5058 - 7575 - 3/F · 6826 定价：28. 00 元

(图书出现印装问题，本社负责调换)

(版权所有 翻印必究)

课题组成员

课 题 顾 问：李剑阁

课 题 负 责 人：张军扩 侯永志 高世楫

课题参加人员：刘 勇 冯 杰 刘培林 刘 锋
 刘云中 宣晓伟 孙志燕 何建武
 衣 鹤 童雅平

临空经济是在经济发展达到一定阶段之后，依靠大型机场的吸引力和辐射力，在其周边地区发展起来的，由直接服务及依托于航空运输业的相关产业和具有明显航空枢纽指向性的有关产业组成的，具有巨大影响力的区域经济体系，是产业结构演变和交通运输方式变革的产物。

作为一种极具影响力、带动力和发展潜力的区域经济类型，临空经济近年来越来越受到各界的重视，不仅成为学术理论界探讨的热点话题，也成为地方政府培育经济增长极、促进区域经济发展的重要领域。

中国经济的快速增长必然带来临空经济的大发展。中国正处于工业化快速发展的时期，工业化和城市化产生的大量的物流、人流将导致对运输业包括航空运输业的巨大需求。航空运输业的快速发展，必然为临空经济的成长创造更多的机会。而临空经济的快速发展，也会反过来推动产业结构的升级，促进可持续发展。临空产业具有科技含量高、开放程度高、国际化特征明显等诸多特点，尤其是构成

临空经济重要组成部分的国际大型枢纽机场、国际航空运输公司以及外向型的高科技公司，其运作要面向国际市场和国际客户，要符合国际惯例和准则。

临空经济的发展对于区域经济具有多方面的促进作用。首先，作为重要的经济增长极，临空经济本身会从经济总量、财政收入、就业等方面对区域经济发展做出贡献。其次，一般来讲，临空经济产业的技术含量和附加价值较高，有利于区域产业结构优化升级和可持续发展。最后，临空经济发展有利于改善投资环境，降低交易成本，提高区域经济整体竞争力。

作为一个新生事物，近年来临空经济在我国一些地区的核心城市中蓬勃发展，在北京、上海、广州和深圳等地都形成了临空经济集聚区。围绕大中型机场发展起来的临空经济将成为我国经济中一道亮丽的风景。

首都国际机场是中国最大的国际枢纽空港，依托首都机场，发展北京临空经济具有广阔的前景。发展北京临空经济，将进一步促进经济和就业增长，促进技术进步和产业结构调整，促进要素空间布局的优化；将丰富和完善首都经济的内涵，提升首都的国际竞争力和促进首都“现代化国际大都市”战略目标的实现；同时有利于增强北京对环渤海地区乃至全国经济的带动和辐射作用，实现区域经济协调发展。

目前，国内对于临空经济的研究尚处于起步阶段。为推动对临空经济的研究，国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部在北京航港物流有限公司的配合支持下，从区域协调发展的需要出发，本着科学的态度，运用定性和定量研究方法，研究了临空经济的内涵、特征及其发展的一般规律，并对北京临空经济发展进行了案例研究。现将研究成果奉献于大方之家，请读者诸君批评指正。



总 论

发展北京临空经济的经济社会影响研究 / 1

一、引言 / 1

二、临空经济是随着航空运输的快速发展而形成的一种 新型的区域经济体系 / 3

(一) 临空经济的内涵 / 3

(二) 临空经济的产业链——以机场为核心的产业链条 / 4

(三) 临空经济的空间结构 / 4

(四) 临空经济的演进路径 / 6

(五) 临空经济发展的动力机制 / 7

(六) 临空经济成功发展的基本条件 / 9

(七) 中国发展临空经济的紧迫性和现实性 / 11

三、北京临空经济具有广阔的发展前景 / 13

(一) 发展北京临空经济的战略意义 / 13

(二) 北京临空经济的发展状况 / 15

(三) 北京临空经济发展的有利条件、制约因素 及其前景 / 18

(四) 临空经济影响的定性描述 / 24

(五) 北京临空经济影响的定量分析 / 26

四、要把发展北京临空经济放在优先议程之中 / 28

目标1 提高首都城市功能和机场职能的协调性和融合度 / 29

目标2 形成北京临空经济合理的空间结构 / 30

目标3 建设高效快速的首都机场国际物流中心 / 31

目标4 形成符合北京城市特色和有竞争力的临空经济产业结构体系 / 32

目标5 构筑北京临空经济创新平台 / 33

目标6 增加航线资源,提升京津冀地区机场联盟的战略地位,形成合理分工的京津双核枢纽机场结构 / 35

本章参考文献 / 39

附录 / 40

建设首都国际机场航空货运大通关基地将有力地推动北京临空经济的发展 / 40

(一) 首都航空货运大通关基地重要作用的定性分析 / 40

(二) 北京大通关基地建设影响的定量分析 / 42

(三) 建设首都机场货运大通关基地的政策建议 / 46

第一章

发展北京临空经济的重要意义 / 49

一、临空经济概念的界定 / 49

(一) 特定的航空枢纽指向性产业 / 50

(二) 多层次的区域经济影响圈层 / 51

二、北京临空经济发展现状与前景 / 52

(一) 总体发展情况 / 53

(二) 未来发展的前景 / 54

三、发展北京临空经济的重要意义 / 55

(一) 提升北京及华北地区区域竞争力 / 55

(二) 培养首都新的经济增长点,提升产业结构 / 56

(三) 改善和优化北京产业布局 / 56

附录 临空经济概念的起源与若干典型定义 / 58

第二章

建设大通关基地在发展北京临空经济中的重要地位 / 62

一、北京临空经济发展的机遇和制约因素分析 / 63

(一) 北京临空经济发展面临的机遇 / 63

(二) 较低的通关效率是制约北京临空经济发展的
瓶颈因素 / 65

二、大通关及大通关基地的含义 / 67

(一) 大通关的概念及主要特征 / 67

(二) 大通关基地的含义 / 69

(三) 实施大通关的战略意义 / 69

三、大通关基地建设在北京临空经济发展中具有举足轻重
的作用 / 71

(一) 北京临空经济的发展对大通关的依托日益突出 / 71

(二) 北京大通关基地的功能 / 72

(三) 大通关基地建设在北京临空经济发展中的
重要作用 / 72

四、需要研究和解决的问题 / 74

第三章

北京临空经济发展及大通关基地建设的经济社会影响 / 77

一、北京临空经济和大通关基地建设的基本概况 / 77

(一) 北京临空经济的概况 / 77

(二) 北京临空经济发展的未来前景 / 80

(三) 北京大通关基地建设的概况 / 82

二、北京临空经济及大通关基地建设影响的定性分析 / 83

(一) 北京临空经济及大通关基地建设影响的
机理分析 / 83

(二) 临空经济所产生的社会影响 / 85

三、北京临空经济及大通关基地建设影响的定量分析 / 85

(一) 临空经济及大通关基地建设发展影响定量分析
手段的选择 / 85

(二) 北京临空经济的现有影响 / 86

(三) 北京未来临空经济的规模 and 影响 / 89

(四) 北京大通关基地的影响 / 90

四、结论 / 95

本章参考文献 / 96

附录 / 97

附录 A: 北京临空经济现有规模 and 影响比重的估算 / 97

附录 B: 什么是可计算一般均衡模型 (CGE 模型) / 100

附录 C: 通关效率提高情景的模拟方案实现 / 102

第四章

北京临空经济资源 (机场) 整合的战略思路 / 103

一、导论: 研究对象与分析框架 / 104

(一) 研究对象 / 104

(二) 分析框架 / 105

二、首都机场集团资源现状 / 105

(一) 首都机场集团公司的机场分布格局 / 105

(二) 北京周边地区机场资源现状 / 106

(三) 京—津机场的基本状况及目前的关系 / 107

三、京津机场统筹协调、加快发展的紧迫性 / 110

(一) 目前面临的紧迫压力 / 110

(二) 未来国内主要竞争机场的发展态势 / 113

(三) 国际主要竞争对手的战略和政策: 仁川机场
的情况 / 117

四、京津机场关系模式的定位 / 119

(一) 影响未来京—津机场关系模式的几大战略因素 / 120

(二) 可以借鉴的国内外经验 / 126

(三) 京津机场关系模式定位 / 127

- (四) 统筹京津机场关系模式的主要着力点：航线资源和基于机场的增值服务 / 128

五、结论及建议 / 130

- (一) 进一步提升京津冀地区枢纽机场的战略地位 / 130
- (二) 统筹协调、合理分工，形成京津“一主一辅”双核枢纽机场结构 / 131
- (三) 实现从机场产权整合到航线资源和机场经营增值业务规划和建设的整合 / 131
- (四) 兼顾各方利益，加强对区域机场的统一规划和政策引导 / 132

第五章

临空经济发展的国际经验 / 133

一、国际临空经济发展的历史、现状与趋势 / 133

- (一) 临空经济发展的阶段 / 133
- (二) 临空经济的发展现况 / 135
- (三) 临空经济的发展趋势 / 142

二、临空经济区的空间及功能结构模式 / 144

- (一) 空间结构 / 144
- (二) 功能结构 / 146

三、临空经济区的产业支撑模式 / 147

- (一) 临空经济的产业类型 / 147
- (二) 临空产业的枢纽指向性 / 149

四、国外临空经济发展的经验与启示 / 151

- (一) 高度重视，政府主导，以规划先行 / 151
- (二) 优选产业，政策支持，促产业集聚 / 152
- (三) 软硬结合，综合配套，完善大通关 / 153
- (四) 创新模式，强化研发，多渠道融资 / 156

总 论

发展北京临空经济的经济 社会影响研究

一、引 言

围绕首都国际机场发展起来的北京临空经济对北京、华北乃至全国的经济和社会产生了重要的影响。发展北京临空经济，将进一步促进经济和就业增长，促进技术进步和产业结构调整，促进要素空间布局的优化；将丰富和完善首都经济的内涵，提升首都的国际竞争力和促进首都“现代化国际大都市”战略目标的实现；同时有利于增强北京对环渤海地区乃至全国经济的带动和辐射作用，实现区域经济协调发展。

本书旨在科学判断北京临空经济发展所产生的经济社会影响，提出促进临空经济发展和大通关基地建设的思路和建议，为相关部门制定首都经济发展空间布局规划和选择政策支持重点提供决策依据。

本书的内容有：梳理临空经济概念体系、总结临空经济的产业特性和发展模式、分析北京临空经济的发展状况、存在问

题和前景、定性和定量研究北京临空经济发展所带来的经济社会影响、分析首都机场货运大通关基地的重要性、提出政策支持体系和制度建设重点；同时，对临空经济发展的国际经验以及北京周边地区临空经济资源整合的研究也是本书的重要支撑。

本书将综合运用多种社会科学研究方法，例如：文献的检索和评论、实地调查研究方法（含临空经济区实地踏勘、与政府部门、机场管理单位和有关企业的座谈调研）、国际比较分析和历史演变趋势分析方法、经济计量学以及可计算一般均衡模型等定量研究方法等。研究的主要步骤有：收集和评论现有的研究，拟定现场踏勘和座谈的提纲，定义临空经济概念，识别临空经济的影响因子，设计数据收集程序、进行实地调研、收集和处理数据、量化临空经济的影响。研究的基本框架和逻辑关系如图 1-1 所示。

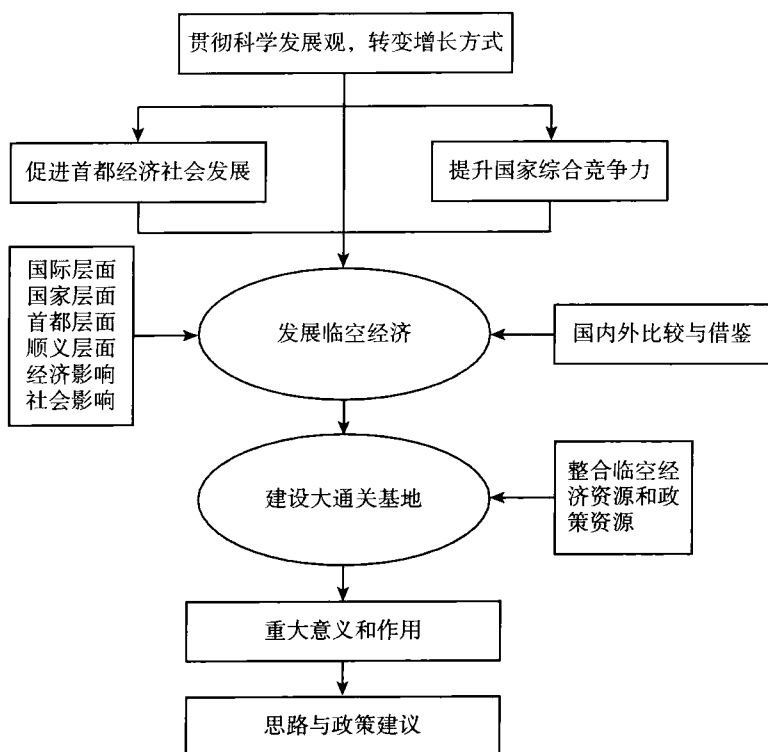


图 1-1 研究框架与逻辑关系

本书包括六个部分，主要讨论：临空经济的概念及发展动力机制，北京临空经济的现状与前景，发展北京临空经济的影响，建设大通关基地对于发展北京临空经济的作用，以及发展北京临空经济的政策措施。

二、临空经济是随着航空运输的快速发展而形成的一种新型的区域经济体系

（一）临空经济的内涵

临空经济是一个依赖特殊要素、具有特定的产业结构和空间形态并与经济发展阶段相联系的概念。综合国内外的相关讨论，并在详细研究临空经济现象的基础上，本报告对临空经济做如下定义：在经济发展达到一定阶段之后，依托于大型机场（特别是大型国际枢纽机场）的吸引力和辐射力，在其周边地区发展起来的，由直接服务及依托于航空运输业的相关产业和具有明显航空枢纽指向性（可充分利用航空运输优势和便利）的有关产业组成的，具有巨大影响力的区域经济体系，是产业结构演变和交通运输方式变革的产物。

一个产业是否具有明显的航空枢纽指向性，主要取决于以下三个因素：第一是便捷的航线连接性，临空经济的产业发展需要利用航空枢纽丰富的航线资源和方便达到多个目的地的优势；第二是运输的快速性和时效性，临空经济产业的从业人员和货物运输对于时间的要求高，需要利用航空运输的快速性优势；第三是所运输产品的高价值性，由于航空运输的高成本，临空经济产业所提供的产品和服务的单位体积或者单位重量必须具有高价值。

如果用一个简洁的公式表示，即为 $y = f(t, p, v)$ ，其中 y 表示产业的临空经济指向性或者依赖航空枢纽的程度， t 表示产品或服务要求送达或提供的时间， p 表示单位产业品或者服务的价格， v 表示单位产品或者服务所占用的运输舱位数量。当 t 和 v 越小， p 越大时，该产业的临空经济指向性越强，对航空枢纽的依赖程度越高。

（二）临空经济的产业链——以机场为核心的产业链条

临空经济的产业具有特定的航空枢纽指向性，按照与航空运输业务联系的紧密程度看，主要包括以下四大类：

一类是服务于航空枢纽的产业，包括直接为机场设施、航空公司及其他驻机场机构（海关、检疫检验等）提供服务的配套和后勤产业等。

二类是航空运输和物流服务产业。航空运输的货物一般具有重量轻、体积小、技术精、价值高、鲜活和事急等特点（如航空快件、黄金宝石、鲜活产品、高级冷冻食品、花卉、贵重药品、精密机械和高档电子产品及零部件以及救援性航空运输服务等）。也包括为航空客运服务的航空旅馆业。

三类是具有明显航空运输指向性的加工制造业和有关服务业。包括：航空物流辅助加工业，航空工具与用品的制造业，航空运输指向性较强的高新技术产业，以及国际商务服务业、会展业和航空竞技业等。

四类是以研发和管理为主的公司地区总部经济。伴随着临空经济的成熟，在临空经济区集聚了大量的人力、物流和信息，为公司管理总部管理人员捕捉市场需求信息提供了便利，同时由于高档办公设施的完善，增强了临空经济区对公司总部的吸引力，公司地区总部不断地向临空经济区的集中，从而在临空经济区形成总部经济。

（三）临空经济的空间结构

从空间结构看，临空经济是一个多层次的圈层结构。由于临空经济是航空枢纽巨大影响力（包括吸引力和辐射力）的产物，按照航空枢纽的影响程度以及相应的空间布局变化特征，可以将整个临空经济依次分为机场区、空港区、航空城、临空经济、临空经济经常影响区、临空经济偶发影响区共六个影响圈层（见图1-2）。

邻近空港地区的空间结构不仅取决于空港和航空服务的特征，还取决于空港与中心城市的地面交通通达性、中心城市的经济结构以及周边环境等因素。如果将临空经济的空间结构与产业特征接合起来看，将产业布局对机场区或者空港区的依赖程度称之为产业的航空枢纽指向性强度，

可以得到按产业航空枢纽指向性强度的产业分类（见表 1-1）。

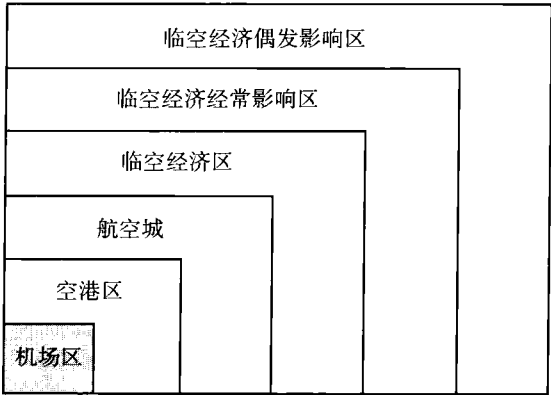


图 1-2 临空经济（包括机场）及其影响圈层

表 1-1 按空港邻近地区产业航空枢纽指向性强度的产业分类

枢纽指向性极强的产业	枢纽指向性一般的产业
航空运输服务 航空设备 光学仪器和镜片制造 通讯器材制造 电器配送设备制造 货运代理	汽车租赁 印刷与出版 证券纸品制造 电子元件与附件制造 建筑业 公共汽车与出租车 建筑服务 旅馆/汽车旅馆 机动车停车 医疗器械制造与供应
枢纽指向性较强的产业	汽车服务 特殊塑料部件制造
电子和电器设备制造 特殊化工制品制造 公共仓储 工具、量具与控制仪器制造 航空运输服务 特殊构造金属制品 药物制品批发	枢纽指向性越来越强的产业
	旅游业 公共仓储 特殊机械 邮政及相关服务 计算机数据处理服务

（四）临空经济的演进路径

在人类的历史长河中，任何交通运输方式的革命性变化都将对人类的经济增长、社会变迁和生活方式产生深远的影响，在我国的历史上，交通运输方式的变化导致一个地区或者城市兴衰的例子并不鲜见。国际上临空经济发展的历程也表明，临空经济是伴随着航空运输方式的变化和技术进步尤其是新技术革命的浪潮而兴起的。在 20 世纪 70 年代后期，新技术革命的兴起，突破了资源分布对生产力布局的严重限制，带动了大规模集成电路、微电脑、生物工程等一大批科技含量高的新兴产业的涌现。这类产业的产品一般都具有体积小、运量少、附加值大、单位产品承担运费的能力较强等优势，特别适合航空运输。尤其是高技术产品的发展速度快，变化频繁，产品生命周期短，竞争也非常激烈，如果新技术没有及时投入生产，没有及时将产品投放市场，占领市场，技术创新的效益就不能得到发挥，因此，对产品和原料的运输时间要求很高，从而对航空运输的依赖很强，导致西方国家由此出现了临空工业布局模式，形成了众多的临空工业区。

从经济发展的逻辑上讲，临空经济的出现表明一个国家的经济达到了一定水平，是国家经济生活中的重要现象，是产业形态演变和运输方式变革的共同产物（见图 1-3）。一个经济贫穷的国家可能有航空现象，但很难有临空产业，例如，25 年前，航空在中国经济发展中的作用微乎其微，而现在中国却正面临着发展临空经济的良好机遇。一个国家或者地区的临空经济发展过程必然要经过从无到有、从萌芽到成熟的过程，在这一演变过程中，临空经济会呈现不同的特征。在临空经济发展的初期起步阶段，航空港或者机场的功能与区域经济的结合比较弱，临空产业除为机场服务的航空服务业外，以传统的制造业为主，航空枢纽指向性弱；在临空经济发展的快速成长阶段，航空网络覆盖面扩大，机场综合型增强，临空经济区内的高新技术产业的比重迅速上升，产业的航空枢纽指向明显强化，机场功能与所在区域的融合性加强，临空经济的外向型产业逐步占据主导地位；在临空经济发展的成熟阶段，现代服务业和高新技术产业共同成为临空经济区的主要产业，航空制造业和航空服务业结合成为航空产业集群，