

《临空经济发展战略研究》课题组/编著

临空经济

理论与实践探索

STUDY ON AIRPORT ECONOMY



对接世界 开创未来
银鹰起落 撒下无限商机



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

《临空经济发展战略研究》课题组 / 编著

临空经济

理论与实践探索

STUDY ON AIRPORT ECONOMY



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目(CIP)数据

临空经济理论与实践探索/《临空经济发展战略研究》课题组编著. —北京:中国经济出版社, 2006. 5

ISBN 7-5017-7589-3

I. 临… II. 临… III. 经济理论 IV. F0

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 049614 号

出版发行: 中国经济出版社(100037·北京市西城区百万庄北街 3 号)

网 址: www.economyph.com

责任编辑: 彭彩霞(电话: 010-68354371; email: winterpeng@126.com)

责任印制: 张江虹

封面设计: 任燕飞设计室

经 销: 各地新华书店

承 印: 北京中科印刷有限公司

开 本: 787mm×960mm 1/16

印张: 22.25 字数: 342 千字

版 次: 2006 年 5 月第 1 版

印次: 2006 年 5 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 7-5017-7589-3/F·6307

定价: 40.00 元

版权所有 盗版必究

举报电话: 68359418 68319282

服务热线: 68344225 68369586 68346406 68309176

《临空经济发展战略研究》课题组

成员名单

课题主持人:夏占义 李 平

课题负责人:刘志远

课题组组长:周继武 曹允春 徐文营

课题副组长:王晓东 林向阳 张仲奎 王守明

王海松 郭镇海 李 黎 刘浦泉

课题组成员:魏 然 金丽国 李瑞琴 白杨敏

江 红 任新惠 杨 旭 熊晶晶

邢悦怡 黄永志 柳亚辉 王振刚

白 桦 黄海厚 邵淑文 皮亚明

王 宁

组织编写单位:中共北京市顺义区委研究室

中共北京市顺义区委宣传部

中国民用航空学院临空经济研究所

——构筑引领未来发展的高端产业功能区

着力做强中关村科技园区，带动高新技术研发和知识型服务业密集发展；加快北京经济技术开发区建设，形成以高新技术制造和生产性服务为主导的国际一流产业基地；开发临空经济区，发展临空产业，提升会展、物流业发展水平；建设好商务中心区、奥林匹克中心区、金融街，促进高端服务业集群发展。通过制定优惠政策，吸引一批国内外投资项目在功能区落户，安排一批市级重大项目向功能区倾斜，支持一批区级重点项目向功能区集中，逐步使上述区域成为体现首都功能优势，最具经济活力、市场竞争力和产业辐射力的新增长极。

——摘自《北京市国民经济和社会发展的第十一个五年规划纲要》

——顺义新城

功能定位。建设成为连接国际国内的枢纽空港,打造服务全国、面向世界的临空产业中心和现代制造业基地。主要发展临空产业和现代制造业,引导发展国际交往、会展等功能。

规划范围。顺义新城由中心区、空港区和河东新区组成,现状用地44平方公里,其中可改造建设用地约18平方公里。到2010年,人口规模控制在50万人,城市建设用地规模控制在60平方公里(不含机场及周边地区)。到2020年,人口规模控制在90万人,用地规模控制在103.9平方公里左右。

空间方向。采取以公共交通为导向的发展模式,优化完善中心区和空港区的功能布局,加强分区及组团间的功能配置,引导形成“两轴、三区、多组团”的空间发展布局。河东新区为新城发展备用地,是城市远期发展的预留空间。

近期目标。重点围绕临空经济区建设,积极发展临空产业、高新技术产业和现代制造业,全力打造首都经济新的增长极;重点围绕新城中心区和空港区建设,进一步优化城市功能布局,使顺义新城马坡组团及各功能区建设初见成效;重点围绕轨道交通、公交枢纽等各项基础设施与综合生态环境建设,提高社会公共服务水平,确保奥运会水上项目成功举办,初步形成“滨水、生态、国际、活力、宜居”的特色新城。

建设重点。搞好首都机场扩建工程和奥林匹克水上公园建设,加快推进空港工业区、空港物流基地、空港保税物流中心(B型)、国门商务区、汽车生产基地等功能区建设,加快实施中国国际展览中心新馆、现代汽车第二工厂、首钢冷轧薄板、航空货运大通关、海关电子口岸等重点项目,增强新城的产业支撑力和综合经济实力;以交通建设为先导,加强各项市政基础设施、公共服务配置和城镇建设,提升新城的综合服务功能;加强环境保护和综合生态建设,重点搞好潮白河综合整治、温榆河生态走廊建设,提高新城的人居环境质量。

摘自《北京市国民经济和社会发展的第十一个五年规划纲要》

——首都机场规划

目前,旅客吞吐量突破 4000 万人次,2007 年扩建完成后客流量可达 6000 万,货流量达到 180 万吨。

未来发展展望:国内最大的航空港;亚太地区门户机场;世界十大机场。

——摘自“首都机场官方网站”

序

当今,大型机场的作用和影响都在发生着巨大的变化,中国的机场则在这场变革中走在了世界的前列。机场再也不仅仅是简单的旅客交通和货物运输设施了,在 21 世纪,它们已经成长为多元化发展、具有复合型功能的企业,在致力于可持续发展的同时也突破了国界的局限。

购物中心已经进入了机场客运站,此外,在机场的周边地区,宾馆、写字楼、零售店、会议中心、物流和自由贸易区以及时效性商品加工区等设施也在崛起。机场商业功能的迅速发展成为拉动城市发展的引擎,不仅解决了大量的就业问题,同时扮演着消费、贸易以及商务和休闲活动中心的角色。随着功能的完善和商业性的增强,很多地方的“空港城市”的概念逐渐替代了“城市机场”。

在机场周边,更大规模的临空商圈正在发展壮大。在机场本身成为地区交通和商业多元化中心(类似于 20 世纪的城市中央商务区)的同时,与之相关的商业园区、信息和通讯技术中心、零售业、酒店、休闲娱乐中心、会展中心、工业园区、物流园区、商品批发市场以及住宅区已经扩展到了机场周边 25 公里的区域。范围越来越大的临空经济圈也带动了一种新的城市(经济)形态——临空经济区(航空城)的出现。

北京首都国际机场就是一个很好的例子,它正在带动着北京向空港城市乃至航空城加速发展。通过首都机场控股公司、政府部门和民营投资者携手合作,使该地区成为世界上发展最快的临空经济区之一。同时,首都国际机场的快速发展也将使其在 2008 北京奥运会乃至更远的将来扮演起中国重要门户的角色。预计到 2015 年该机场的旅客流量将达到 8000 万人次,2005 年这一数字是 4100 万。

北京顺义临空经济区包含航空物流企业、高科技和制药产业、购物、酒店和即将新建的中国最大的展览中心——中国国际展览中心。北京顺义临空经济区预计到2010年可容纳15万人居住。在北京首都国际机场周边的相关服务性行业与出口加工业的共同作用下,首都临空经济区成为世界上发展最快的临空经济区之一。

亚洲在发展临空经济方面走在世界前列的主要原因是其大型机场要比西方国家的机场新很多,而且机场周边地区的开发潜力巨大。这两点因素使当地在规划和开发上有更大的空间,使之成为多元化、多功能的商业发展引擎,在吸引和聚集商业落户的同时,塑造外向型的临空经济区。

总之,如同20世纪的汽车和卡车、19世纪的铁路和18世纪的水运一样,21世纪机场对于商业发展的重要性是显而易见的。随着机场开发和区域经济的共同发展,21世纪将是“航空业的世纪”和“亚洲的世纪”。书中的内容将证明这一点。

约翰·卡萨达博士

美国北卡罗来纳大学凯南私营企业研究所所长

Preface

The roles and development impact of major airports are dramatically changing, and China's airports are leading the way. No longer are they simply transportation infrastructure where aircraft operate and passengers and cargo transit. Rather, 21st century airports have become complex multimodal, multifunctional enterprises driving substantial commercial development within and well beyond their boundaries.

In addition to incorporating shopping mall concepts into passenger terminals, areas near passenger terminals are seeing hotels, office and retail complexes, conference centers, logistics and free trade zones, and time-sensitive goods processing facilities emerge. Rapid commercial development is making airport areas leading urban growth generators as they become significant employment, shopping, trading, business meeting and leisure destinations in their own right. The evolution of these new functions and commercial land uses has transformed many city airports into airport cities.

Even greater aviation-oriented commercial development is occurring well beyond airport perimeters. With the immediate airport area itself serving as a region-wide multimodal transportation and commercial nexus (analogous to the central business districts of the 20th century metropolis), strings and clusters of airport-linked business parks, information and communications technology complexes, retail, hotel, entertainment and exhibi-

tion centers, industrial parks, logistics parks, wholesale merchandise marts and residential developments are forming along airport arteries up to 25 kilometers outward. This more dispersed airport-linked development is giving rise to a new urban form, the aerotropolis.

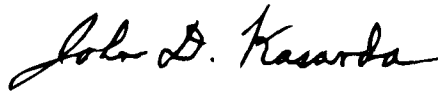
Beijing Capital International Airport is an excellent example of an airport city and greater aerotropolis in evolution. China Capital Airport Holdings is working with nearby government bodies and private-sector investors to create one of the world's largest airport-centric developments. This development is leveraging the rapidly growing airport (expected to reach 80 million passengers in 2015, compared to 41 million in 2005) to serve as a logistical and commercial gateway for the 2008 Olympics and beyond.

Beijing Shunyi Airport City consists of logistics complexes focusing on air exports, high tech and pharmaceuticals industries, shopping, hotels, and the new China International Exhibition Centre which is expected to become the largest exhibition center in China. Beijing Shunyi Airport City will house 150,000 residents by 2010. Clusters of aviation-oriented service industries are forming to complement numerous goods-processing clusters around Beijing Capital International Airport, making the greater Beijing Aerotropolis one of the fastest growing in the world.

One reason that Asia is leading the way is that its major airports are much newer than most in the West with many located at greenfield sites containing considerable surrounding developable land. These two factors permit their planners and developers to fully leverage the new roles of airports as multimodal, multifunctional commercial growth engines attracting businesses and shaping land use outward over an expansive airport-linked territory.

Preface

In conclusion, it is becoming clear that airports will be as important to business location and urban growth in the 21st century as automobiles and trucks were in the 20th century, railroads in the 19th century, and waterborne movement in the 18th. The 21st century will be both the "Aviation Century" and the "Asian Century", with airport development and regional economic development coming together in a mutually reinforcing fashion. The chapters which follow demonstrate this clearly.

A handwritten signature in black ink, reading "John D. Kasarda". The signature is fluid and cursive, with the first letters of each word being capitalized and prominent.

John D. Kasarda, PhD, Director
Kenan Institute of Private Enterprise
University of North Carolina USA



目 录

序(中英文对照)	约翰·卡萨达(I)
----------------	-----------

第一篇 临空经济建设经验与理论

第一章 国外临空经济区建设经验

第一节 机场对区域经济的带动作用	(9)
第二节 影响临空经济发展的关键要素	(6)
第三节 国外临空产业主要类型及空间布局	(11)
第四节 国外临空经济发展的经验	(16)

第二章 国内临空经济区建设经验

第一节 上海浦东机场的临空经济	(22)
第二节 深圳机场的临空经济	(26)
第三节 广州白云机场的临空经济	(29)
第四节 双流机场的临空经济	(32)
第五节 珠海航空城的临空经济	(35)
第六节 其他机场的临空经济	(37)

第三章 临空经济的内涵与发展规律

第一节 临空经济的内涵与特征	(41)
第二节 机场、临空经济与区域经济的作用机制分析	(49)
第三节 临空经济发展的阶段性特征分析	(57)

第二篇 首都临空经济的发展

第四章 首都临空经济发展现状

- 第一节 首都临空经济发展的总体情况 (70)
- 第二节 首都临空经济的产业发展现状 (83)
- 第三节 首都临空经济发展的客观评价 (103)

第五章 首都临空经济优化的背景与条件分析

- 第一节 加速发展首都临空经济的背景分析 (105)
- 第二节 首都临空经济发展的优势条件 (113)
- 第三节 首都临空经济发展尚需优化的条件 (122)

第六章 首都临空经济区的功能定位与战略目标

- 第一节 首都临空经济区的功能定位 (125)
- 第二节 首都临空经济区的战略目标 (128)

第七章 首都临空经济发展的产业布局

- 第一节 首都临空经济取得的成就与存在的问题 (133)
- 第二节 首都临空经济发展的产业选择 (138)
- 第三节 首都临空经济发展的产业布局 (153)

第八章 首都临空经济发展的对策建议

- 第一节 以环境建设为基础,促进航空类产业集群发展 (161)
- 第二节 以吸引创新主体为抓手,构筑临空经济科技创新平台 ... (166)
- 第三节 积极拓展临空经济产业链,大力发展现代服务业 (170)
- 第四节 推动临空经济区物流业发展 (174)
- 第五节 充分发挥政府职能,完善临空经济发展协调机制 (181)

第三篇 北京顺义·2004 临空经济发展论坛

第九章 领导致辞

“北京顺义·2004 临空经济发展论坛”招待会致辞	(187)
“北京顺义·2004 临空经济发展论坛”开幕辞	(188)
发展临空产业 繁荣地方经济 为首都发展做出更大的贡献	(189)
聚焦北京顺义 关注临空经济	(190)
“北京顺义·2004 临空经济发展论坛”闭幕辞	(191)

第十章 专家观点

坚持科学发展观 推动临空经济发展	(193)
正确认识中国临空经济发展的五个性质	(197)
发展临空经济必须关注三个问题	(201)
关于发展首都临空经济的思考	(207)
临空经济区的产生与发展	(210)

第十一章 经验交流

以科学发展观为指导 大力发展临空经济	(217)
对接世界 开创未来 打造“北京顺义—绿色国际港”新形象	(226)
发展货运航空 带动区域经济	(233)
与区域经济对接 共谋临空产业发展	(236)
发挥战略主动性 与区域经济互动	(240)
临空经济圈的产业选择和规划发展	(243)
依托空港园区 发展主导产业	(247)
建设航空产业园 打造涓城经济区	(251)
发展临空经济要重视历史文化特点	(254)
打造现代物流基地 推进“大大连”建设	(256)
处理好临空经济发展中的几个问题	(258)

附 媒体报道

境内媒体	(261)
顺义区临空经济呈现出蓬勃发展态势	(261)
把脉“临空经济”	(264)
机场周边经济腾飞与“临空经济”概念	(270)
北京顺义:发展“临空产业”,壮大“临空经济”	(281)
民航成为我国经济的支柱产业	(284)
“临空经济”大有前途:北京顺义·2004 临空经济发展论坛举行 ..	(288)
依托机场优势,发展“临空经济”	(290)
关注临空经济新现象	(300)
临空经济占顺义七成产值	(308)
首都机场周边规划五大板块撑起首都临空经济带	(311)
一个机场引出临空经济圈	(311)
境外媒体	(312)
网络媒体报道	(314)
北京顺义区全力打造面向世界的临空产业中心	(315)
顺义区人大三次会议举行 临空产业经济圈初形成	(315)
千龙网系列报道	(316)
民航资源中国网	(317)
其他媒体	(321)
参考文献	(330)
后 记	(333)

临空经济建设经验与理论

在临空经济发展战略研究过程中,研究者采取多种形式深入调查研究,梳理、归纳了国内外几十家机场和临空经济区的建设经验与成就;并实地考察了加拿大会展、美国商务物流和上海、广州等机场的发展情况;将研究深入到理性层面,初步总结、概括了临空经济的理论内涵与发展规律。此篇旨在探索研究临空经济建设的一般性理论,试图为临空经济发展提供基本的理论遵循。