

# “一带一路”战略背景下成都空港经济发展 战略构想

兰蓓 姚毅

**【摘要】**航空运输引致世界城市体系的构建逻辑发生重大变化，全球城市网络正逐步从沿海向内陆延伸，空港经济对城市尤其是内陆城市发展的影响更为凸显，在此背景下，“城市因空港而繁荣”应成为成都朝向更高等级城市进阶，谋划更长远发展蓝图的基本遵循。本研究将成都空港经济发展置于“一带一路”战略以及内陆经济发展大环境中，从立足当前、面向未来、对标趋势三个维度对成都空港经济发展的责任与依托进行了系统性、战略性的思考，并提出了成都推进空港经济发展的战略重点。

**【关键词】**一带一路；空港经济；成都；战略重点

**【中图分类号】**F127 **【文献标志码】**A **【文章编号】**1008-5947（2018）03-0083-05<sup>1</sup>

## 一、“一带一路”战略背景下成都空港经济发展的责任与依托

### （一）立足当前，成都空港经济发展的重要依托

如今的成都，正在加快天府国际机场建设，同步推进双流国际机场扩能提升，与国际产业分工体系的紧密度也在不断增强，未来，国家战略及制度安排、宽广的经济腹地、以及活跃的城市经济等因素将对空港经济发展起到决定性作用。

其一，如今的西部地区已成为中国发展最大回旋余地所在。当今世界，经济全球化深入发展的总趋势没有改变，但全球经济下行风险和金融危机的负面效应远未消除。从全球范围来看，区域竞争更加激烈，需求结构深刻调整，世界经贸格局和经济增长动力正在发生重大变化。面临外部环境的新变化，我国加快了开拓新兴市场的步伐，并更加注重内需拉动的引擎作用。随着“一带一路”、长江经济带等国家战略的深入实施，我国内陆地区成为了在全球经济格局中市场空间最大的区域、国际产业转移的重要阵地和拉动我国内需的重要区域。在国家改革开放战略版图上，成都既是丝绸之路经济带与长江经济带的战略交汇点，又是南方丝绸之路的起点、孟中印缅经济走廊的重要节点，具有联接两大经济带、承东启西的独特区位优势，占据内陆市场中心，拥有巨大的市场容量和未来发展潜力，国家全方位、深层次的对外开放必将为成都空港经济发展提供巨大的市场空间和成长动能。

---

**收稿日期：**2018-04-11

**作者简介：**兰蓓，成都市经济发展研究院社会发展研究所副所长；姚毅，成都市社会科学院经济研究所所长。（四川 成都 610000）

**基金项目：**本文系成都市社会科学院2016年院级重大研究课题：《“一带一路”战略下成都发展空港经济的战略与对策研究》阶段性成果。

其二，成渝城市群晋升为国家级战略支点。就区域之间的发展来看，我国西部地区，不仅整体发展阶段滞后，与东部地区的差距还在呈扩大趋势，而且西部地区内部也处于一种低层次的不平衡状态。作为西部唯一的国家级城市群，具有“双核”特征的成渝城市群经济总量较大，协同发展程度较高，聚集人口占西部总人口的 31.4%，经济总量占西部经济总量的 26.8%，在国家“培育若干带动区域协同发展增长极”的战略部署中具有举足轻重的地位。成渝城市群晋升为国家级城市群，体现出国家快速弥补区域不平衡短板、构建东西互济、协调发展新格局的意志与决心，也为成都空港经济发展拓展出更大的腹地空间。

其三，成都对城市发展整体升级的不懈追求。从 1984 年国务院批复的《城市总体规划》到 1998 年国务院批复的跨世纪城市总体规划，再到 2015 年《国务院关于成都市城市总体规划的批复》和 2016 年《成渝城市群发展规划》，成都定位实现了从省会城市到西南地区中心城市再到国家中心城市的跨越与演变。

“建设全面体现新发展理念的国家中心城市”目标的提出，显现出成都对提升城市能级水平和在全球城市网络中的发展位势的追求，标志着对于未来发展理念与路径的调整与更新。成都发展已经进入一个全新阶段，谋求在国家层面占据经济活动组织、国家综合交通信息网络和国家科教文化创新开放等领域的核心地位，城市高度的不断提升，将为空港经济发展注入更加强劲的推动力量。

## （二） 面向未来，成都空港经济发展的责任担当

全球化的深化、中国崛起的大势、以及空港经济理论与实践的创新，综合决定了成都在建设全面体现新发展理念的国家中心城市进程中，要将空港经济的发展置于国家战略安排、国家中心城市角色与使命下，加以认识并做出重大升华。具体来说，成都空港经济发展要肩负起三大责任与担当：

其一，肩负起实现国家战略的重任。建设国家中心城市，是国家赋予成都的使命，是引领和带动区域发展，推动形成东、中、西部地区协调互动发展格局的战略举措。随着“一带一路”、新一轮西部大开发等国家战略的深入实施，国家经济增长和市场空间向西推进，如今的西部地区已成为中国发展最大回旋余地所在。由于空港经济所具有的集聚扩散效应和高度的开放性，成都必须要将自身建设与区域协同相结合，除了要建强自己空港经济实力以外，还应积极主动打破地域分割，联合内陆地区各战略节点城市共同发展，承担起国家推进区域协同发展的战略职责。

其二，肩负起塑造典型示范的重任。成都作为内陆特大中心城市、国家级城市群“双核”之一，不仅是要在经济上辐射带动周边地区，还应以空港为核心在新型生产、生活形态的发展上分享经验，尤其是在内陆地区整体经济发展水平落后于东部沿海地区的情况下，应以发展空港经济破解城市发展中的问题为示范，形成最具可复制、可推广、可操作的样本，为我国内陆地区跨越式发展破题探路、积累经验，引领内陆地区经济社会发展水平的整体提升。

其三，肩负起提升城市能级的重任。城市能级水平体现城市价值，决定城市在全球竞争格局中的影响力、辐射力和集聚力。作为国家中心城市，成都是国家参与全球竞争与合作的代表性城市，在国家经济、区域布局 and 空间联系中应具备战略性资源、战略性产业和战略性通道的功能或作用，也对成都切实增强“五中心一枢纽”支撑功能提出了更紧迫的要求，而空港经济所具有的资源要素的整合、集聚、辐射能力，应对成都加速嵌入全球生产、服务网络，释放城市影响力、领导力发挥巨大而独特的作用。

## （三） 对标趋势，成都空港经济发展应关注的影响因素

其一，创新。世界城市发展史表明，与交通运输和通信有关的技术是城市发展和变化的催化剂。也只有创新，努力挖掘技术价值，积极将创新成果应用于生产、生活领域，形成具有高度关联性的产业体系和高效便捷的生活模式，才能使“流量”转化为存量和增量，才能使具有国际枢纽功能的城市不再仅仅是全球城市网络中的一个资源集散或转换的节点。

其二，文化。一个城市的文化及城市精神是其成为全球性市场和经济交往中心的根基。不管是历史上还是现在，有影响力的城市都是文化大都市。多元化、具有国际认同感的文化氛围、开展以文化为关注点

的各种活动、以及打造可视化的、能展示城市文化形象的设施或景观等，在文化层面塑造成都的全球形象，可以极大的提升成都的文化影响力、传播力，增强成都在全球城市网络中的吸引力、感召力，为空港经济发展增添更丰富的内涵。

其三，制度。空港经济的高效运转离不开公平、开放、协作的制度环境。要尊重和相信市场，减少政府干预，建立良好的政府信誉。注重完善与周边区域、国际城市互联互通的制度设计和体系建设，实现体制协同、制度接轨。成都推进空港经济发展，必须以体制机制的综合优势破解内陆城市空港经济转型、提升发展中的瓶颈，更好的统筹两个市场、两种资源，为空港经济发展增添更强劲的推力。

## 二、成都空港经济发展的战略重点

### （一） 打造国际门户枢纽

联接国际的、发达的网络连通性是内陆地区城市突破传统区位交通制约，深度参与到国际、区域经济大循环的重要基础。成都应高度重视开放式路网体系建设，打造一个立体式综合型国际化物流枢纽，进一步强化航空枢纽的国际化能级，有效促进经济要素与经济活动的充分融合，显著提升国际国内互联互通水平和对全球资源的要素配置能力，成为面向全球、泛亚的国际门户。

1. 建全开放式路网体系。就是要力构建“航、铁、公、水”四位一体的立体运输体系，形成要素流高效运转的设施平台。其中，首要的是构建以空港为核心的综合交通体系，推动双流机场与高铁客运枢纽站紧密对接，大力发展空铁联运。发挥海关特殊监管区域货物集拼、转运功能，加强空陆运输协调，推动建设一批布局合理、功能完备、集疏便捷的综合性场站和设施，提高转运综合服务能力。要以实现“无缝衔接”和“一单制”为目标，探索多式联运组织模式，简化相关流程，推进数据共享，提高运输效率。推进覆盖综保区、机场、青白江、遂宁、泸州、宜宾的“区港联动”模式，实现多式联运的无缝对接和快速流转。

2. 强化成都国际航空门户枢纽的地位。就是要将“两港三网”国际物流枢纽的建设提至战略高度。一是加快“两港”（成都航空港、成都国际铁路港）的建设提升。实施“双枢纽”战略，加快成都天府国际机场建设，同步推进双流国际机场扩能提升，做强做大基地航空公司，发挥成都口岸实行外国旅游团队入境“落地签”政策效应，使成都成为国家级国际航空枢纽和西部共享的门户机场。二是推进“三网”（以成都为国家门户枢纽的“空中客流网”、以成都为西部共享枢纽的“空中物流网”、以成都为亚欧中转枢纽的“陆上物流网”）高效畅通。除了要稳定开行中欧班列外，要进一步优化班列线路及运行时间，提高开行质量和效率，将干线延伸至欧洲枢纽城市和区域中心城市。同时，进一步加密至长三角、珠三角、京津冀、长江中游等国家级城市群主要城市的空中快线，争取开通更多国际（地区）航线。

3. 进一步强化枢纽机场货物与服务的集散功能。充分利用内陆自由贸易试验区建设契机，全面拓展综合保税区高新、双流两大园区的口岸功能，全面建成航空、铁路、公路三大口岸及作业区，合理布局各种类型的海关特殊监管场所，形成分工明确、功能优化、互为支撑、统一协调的“海陆空铁”立体口岸开放体系。积极融入全国通关一体化改革进程，实现与全国海关的互联互通。

### （二） 培育城市发展引擎

产业是城市发展的引擎，要做强空港经济的产业支撑，需要把握新技术革命背景下的产业发展新特征，顺应产业链环节的一体化、产业界的融合一体化以及现实世界与虚拟网络世界一体化的趋势，培育发展形成一个更具包容性和引领力的产业体系，以更广视角、更高层次、更强能力和更优质量，在经济产业领域代表国家全面参与全球资源整合和竞争。支撑空港经济发展的产业支撑体系，应以提升产业整合集成力和创新引领力为目标，形成以临空型产业为主导、以新经济为引领、以战略性新兴产业为支撑的产业体系。

1. 从全球城市产业体系的转变来看，未来产业体系的主导力将从高端产业和产业链环节的集聚转变为更大范围的产业领域和产业链环节的整合集成。要提升成都空港经济的主导力，就必须以临空型产业为内核，整合联通不同产业领域和产业链环节，形成横向、纵向和端对端平台型主导力的产业体系。成都应进一步拓展空港产业的范畴，努力将产业链条向其它行业、区域延伸，实现对整个城市产业资源的整合和功能提升，使空港与城市形成密不可分的经济统一体。一方面，是借力“空港”，增强临空型产业的能级。另一方面，要超越“空港”，积极引导空港产业与城市融合发展。成都应在商贸、会展、都市旅游、文化创意、总部经济等领域发力，充分运用成都建设国际购物天堂、世界旅游目的地等城市发展平台，通过建设一批功能复合多元的载体、建设旅游集散中心、完善旅游产品体系和服务体系、创建文化节会品牌活动等，打造具有成都特质的综合服务功能，使成都空港经济发展更具“根植性”（imbeddedness）。

2. 要加快从融入国际分工体系向引领主导性产业分工体系的构建转变。一方面，要注重发展体现新技术方向、具有跨界整合特征的新产业、新技术、新业态和新模式。如重点发展充分体现信息技术、新能源技术、智能技术等技术演变新兴产业，重点发展具有广阔市场前景的制造与服务整合的新型服务业态，重点发展通过功能拓展和跨界融合的新兴产业领域等。另一方面，要注重发展体现竞争力和支撑力的产业领域。如新一代信息技术产品制造，用以支撑工业互联网和功能性网络平台的新技术领域等。成都应发挥在装备制造、嵌入式软件等方面已具备的基础与产业配套优势，以智能制造为突破口，把制造业的发展提到新的战略层面，借助智慧城市建设，积极为智能制造发展提供积极有效的市场进入条件和领先条件。

### （三） 辟建战略承载区域

城市发展实践表明，每一次城市战略定位与发展导向的重大调整都需要相应的战略承载中心。成都推进空港经济发展，也需要有集中承载区域在产业带动、创新发展、开放合作等方面发挥磁极和平台作用，加速成都融入国家“一带一路”、长江经济带战略。

1. 建设空港产业专业化发展的核心载体。成都应重点规划建设好成都临空经济示范区以及天府国际机场临空经济区两个主体区域。成都临空经济示范区，重点建设国际航空枢纽、临空经济创新高地、临空高端产业体系、内陆开放先行区、新型生态智慧空港城五大任务，构建“一港四区”的发展格局。天府国际机场临空经济区，重点发展与机场运营紧密相关的航空物流、综合保税、服务保障、航空制造、航空维修等相关产业，适度发展总部经济、研发设计、商务服务等关联业态，形成临空服务业、航空物流、航空研发制造等功能组团。此外，要着力发挥国际航空枢纽对外交往的门户作用，这两片区域除了要集中发展高端化、国际化、特色化的空港产业体系外，还应注重构建衔接高效、连接顺畅、功能完善的立体交通运输体系。

2. 建设产能合作大平台。成都应利用好中外合作园区的特殊性，加速高端产业资源的汇集、先进发展理念与模式的吸收，培育形成有全球影响力的先进制造基或经济区域，重点打造“头脑”在内、“躯干”在外的“头脑经济”，占据价值链高端，形成辐射带动和示范效应。一方面是充分发挥中德、中法、中韩、新川等中外合作产业园区国际产业资源集聚优势，借鉴发达国家产城一体的发展经验，使中外合作园区引领成都产业发展，成为成都产业发展的龙头。另一方面是要完善中外合作产业园区与本地园区、企业间合作交流机制，实现企业层次的生命周期互补、产业层次的产业链互补和技术层次的创新链互补，加速中外合作产业园区技术、人才、信息、管理等多方面的势能释放，带动成都乃至西部地区快速发展。

3. 建设先行先试的试验平台。空港经济的深入发展，必定离不开畅通的投融资通道，技术要素源头创新的全球性平台，以及更加透明、便利、高效的制度供给。成都作为中国（四川）自由贸易试验区的主体区域，要率先在应对和适应国际服务贸易规则的新变革，探索与国际接轨的运作模式，先行先试国际经贸新规则新标准等方面积极探索、积极经验、形成示范。尤其是在深化金融领域改革、加快服务贸易创新发展，促进服务要素自由流动，激活创新创业要素等方面，为成都空港经济资源整合力和创新发展力的提升增强制度性保障。

#### （四） 构筑大空港经济圈

“一带一路”、长江经济带等国家战略实质上都是跨地区、跨城市群的战略，是未来我国区域发展战略的重要方向。相比东部沿海地区，西部城市或城市群之间的协同性不高、发展水平滞后。因此，成都应肩负国家中心城市使命，以空港经济的发展发挥对腹地经济重要的战略引导作用。

1. 以空港为核心，建设高速化、跨区域的陆路和空中客运通道，强化城市群之间的联系。尤其是在高速铁路为主导的区域交通条件下，应当更加注重节点城市的规划，进一步完善城市交通网络，加强空铁联运，以快速轨道交通、高速铁路提升成都国际航空枢纽与成渝城市群、成渝西昆贵钻石经济圈、长江经济带的联系效率，形成西部区域各战略支点城市间的高速化、大能力综合运输大通道。另一方面是切实推动经济要素密集的合作走廊的建设，包括成渝合作走廊、成绵乐合作走廊、成宝西合作走廊、沿长江合作走廊等，进一步完善合作走廊的快速交通体系，发挥合作走廊部分地区的沿江区位和港口优势，加强产业和物流对接，共同开拓货源市场，提高服务西部地区的产品转运能力，增强区域间要素流动。

2. 强化区域性中心城市之间的产业联动。在新经济模式下，专业化分工导致传统产业链的分解，从而催生出诸多新型产业业态。面向未来，大空港经济圈的分工协作，要着力打破传统的、基于旧经济形态下的合作，在新的模式下实现区域产业的融合互动和协同发展。空港经济圈内各地区与城市要在服务业合作的基础上，突出高技术服务业合作这个重点，在业态上创新网络、平台和机制上实现协同，逐步形成一个人才密集、知识密集、附加值高、低能耗、支撑并服务于经济、产业和企业发展的共享式开放型区域高技术服务体系。要抓住互联网产业对需求端商业模式的影响，联动发展互联网金融、电子商务等新兴服务业，并在加快云计算、大数据、物联网等新技术模式嵌入消费市场方面开展合作，把实现产业融合发展作为区域性产业协同发展的重点。

3. 高度重视创新对空港经济未来发展的驱动和支持作用，要致力于构建内聚外合的开放型创新网络，形成更广地域的协同创新共同体，增强空港经济圈发展的内生动力。作为空港经济圈的核心、引领城市，成都除了要强化自身创新思想策源、知识创造、要素集散等功能外，重点是要主动协同西部地区重要城市的创新资源，如重庆两江新区、西安高新技术开发区、贵阳·贵安大数据产业发展集聚示范区、绵阳科技城、陕西咸阳高新区、广元军民融合高新技术产业产业化基地等等若干国家级或区域级的创新节点，在经济圈内构筑多层次、多元化的原始创新、应用研究、科技成果转化和技术服务能力的发展格局。此外，在成都平原经济区、成渝城市群、成渝西昆贵

经济圈等区域中，推进不同空间尺度下的创新型科技平台、区域创新中心、军民融合产业联盟等建设，着力打通学科间、学校间、机构间的界限，努力建设世界级的大科学设施集群等，不断提高空港经济圈的创新服务功能和辐射能力。

4. 推经济圈内区域通信网络的优化。推进光纤宽带、无线网络扩面扩容，统筹线路和基站的布局，实现信息网络全覆盖，放宽互联网的信息管制，提升互联网国际出口和信息获取能力，实现区域网络资源共享。还需高度重视基本公共服务等重要基础设施的配置，加快建立城际间资源共享的管理体制，教育、体育、文化等设施的共享系统，以区域一体化的深入发展为大空港经济圈建设注入持久动力。

#### 参考文献：

- [1]连玉明.中国临空经济发展报告(2014)[M].北京:社会科学文献出版社,2014.
- [2]王学东.国际空港城市:在大空间中构建未来[M].北京:社会科学文献出版社,2014.
- [3]约翰·卡萨达,格雷格·林赛.航空大都市:我们未来的生活方式[M]曹允春等译.河南:河南科学技术出版社,2013.
- [4]管驰明.基于区域协调发展的空港网络优化配置研究[M].北京:科学出版社,2014.