

临空经济推动空港型自贸区 高质量发展路径及对策

何泉吟¹, 王 晗²

(1. 郑州大学 商学院, 河南 郑州 450001; 2. 华中科技大学 经济学院, 湖北 武汉 430074)

摘 要: 空港型自贸区是指某地区在不沿海、不临边的背景下, 依托机场枢纽或空港经济区而设立的特殊经济区域, 具有发展临空经济的天然优势。临空经济是支撑空港型自贸区高质量发展的重要经济形态。在当前全球新冠肺炎疫情爆发的背景下, 全球经济链条、供应链条断裂, 航空运输业遭受巨大冲击, 临空经济也受到相当大的波及。内陆空港型自贸区需要以创新的发展思路, 化危为机, 通过打造新枢纽、培育新商务金融中心、创新国际贸易的路径, 精准对接临空经济、积极发展多元化临空产业、以“空中丝路”提升对外经济辐射力、加快临空经济人才供给, 实现空港型自贸区高质量发展。

关键词: 高质量发展; 空港型自贸区; 临空经济

中图分类号: F287.3 **文献标识码:** A **文章编号:** 2095-4824(2021)04-0085-05

目前, 我国自由贸易试验区已经从沿海地区“齐头并进”式进入全国范围的“雁行阵”式发展模式, 自由贸易试验区战略已深入到内陆中西部地区, 初步形成以开放倒逼改革^[1]的格局。内陆自由贸易试验区同时是“一带一路”建设中“带内联外”的核心、重要战略支撑点。然而, 相对于沿海自由贸易试验区, 内陆自由贸易试验区综合经济实力和对外开放度仍然偏低, 东、中、西部地区开放型经济发展水平不均衡, 不利于深入推进“一带一路”建设。如何推动内陆自由贸易试验区高质量发展, 实现更加高端化、开放化、现代化的经济发展模式, 是关系到新时期支撑中国全方位对外开放新格局的关键。纵观世界空港型自贸区的发展实践, 开放性成为自贸区和临空经济的共同特性, 也是两者联动发展的基石。因此, 机场及其临空区域成为内陆地区自由贸易试验区设立的重要基础。内陆地区要借助临空经济新经济形态, 形成“陆空联动”的开放格局, 以更加开放的姿态打造高质量发展的空港型自贸区。

一、空港型自贸区的内涵

从世界各国自贸区的发展实践看, 传统自贸区具有海港和边境的“区位基因”, 因此可以把传统自贸区分为海港型自贸区和边境型自贸区。海港型自贸区依托优良的深水港和重要的海运航道, 成为连接全球经济的重要节点;^[2] 边境型自贸区也称为自由边境区, 通过在一国的边境地区划定某个区域享受自由贸易优惠措施, 带动边境贸易和跨境投资。但是随着临空经济时代到来, 临空经济与自贸区的融合成为一个新的发展趋势。一方面, 海港型自贸区通过建设新机场发展临空经济, 实现海空联动发展模式。比如新加坡从传统海港型自贸区成长为海空港联动自贸区; 另一方面, 长期处于开放洼地的内陆地区借助空中通道成为全球节点中心, 发展成为空港型自贸区。比如, 借助香农国际机场而发展起来的爱尔兰香农自贸区。因此, 空港型自贸区主要是指某地区在不沿海、不临边的背景下, 依托机场枢纽或空港

收稿日期: 2021-04-25

基金项目: 河南省哲学社会科学规划项目(2017BJJ060); 河南省软科学计划项目(212400410076)

作者简介: 何泉吟(1976-), 男, 河南安阳人, 郑州大学商学院副教授, 经济学博士。

王 晗(1993-), 男, 河南驻马店人, 华中科技大学经济学院博士研究生。

经济区而设立的特殊经济区域。^[3]借助航空机场枢纽优势,临空经济成为助推空港型自贸区高质量发展的新经济形态。

根据内陆地区自由贸易试验区与临空经济区之间的关系,我国内陆空港型自贸区可以分为融合发展模式和联动发展模式两种类型。融合发展模式是指自由贸易试验区区位设置上涵盖机场附近区域,或是自由贸易试验区覆盖临空经济区部分区域。该类空港型自贸区中临空经济形态构成自由贸易试验区重要的经济形态之一,临空产业也是自由贸易试验区核心产业之一,临空经济与自由贸易试验区呈现融合发展趋势。例如,四川自由贸易试验区成都片区包含双流国际机场、成都航空枢纽综合功能区;湖南自由贸易试验区长沙片区覆盖了长沙临空经济示范区核心区等。联动发展模式类型是自由贸易试验区与临空经济区地理区位上相邻、遥相呼应,经济功能上相互补充,自由贸易试验区与临空经济区实现联动发展趋势。例如,河南自由贸易试验区郑州片区与郑州航空港联动发展,形成相互促进的放大叠加效应。

二、我国内陆空港型自贸区高质量发展的创新路径

在当前全球新冠肺炎疫情爆发的背景下,全球经济链条、供应链条断裂,航空运输业遭受巨大冲击,临空经济也受到相当大的波及。但是新冠肺炎疫情总会过去,临空经济始终是内陆空港型自贸区的重要发展领域之一。临空经济本质上是集人流、物流、信息流、资金流、贸易流等为一体的流量经济。因此,内陆空港型自贸区需要以创新的发展思路,化危为机,提高人流、物流、信息流、资金流、贸易流等流量经济水平,力争打造新枢纽、培育新商务金融中心、创新国际贸易模式,实现内陆空港型自贸区高质量发展。

1. 打造新经济枢纽。自由贸易试验区往往设

置在交通枢纽地段,有利于各类经济要素集聚。从经济资源的流动配置的角度看,自由贸易试验区是区域要素枢纽中心,能够有效促成要素集聚并形成规模经济效应。因此,建设综合交通枢纽成为不少内陆自由贸易试验区的重要定位。例如,河南自由贸易试验区郑州片区定位打造“服务于一带一路的现代综合交通枢纽”,山东自由贸易试验区济南片区定位打造“内陆开放型国际性综合交通枢纽”,湖北自由贸易试验区宜昌片区定位打造“全国重要区域性综合交通枢纽”等。但是内陆地区设置自由贸易试验区最终目标是希望通过制度创新,实现“交通枢纽—经济枢纽”的转变。空港型自贸区将有助于借助空中经济通道实现内陆自贸区从综合交通枢纽向经济枢纽的转变,打造航空客货双枢纽,提升自贸区对“人流”与“物流”的经济磁场效应。

(1)打造航空客运枢纽。旅游文化交流对于航空客运枢纽建设具有重要意义。随着我国社会收入水平的提高和消费需求不断升级,旅游产业正在快速兴起。如表1所示,我国国内游客人次、出境游人数和旅游消费收入呈现逐年增长趋势。2019年,入境游客14530.78万人次,出境游客16920.54万人次,国内游客600600万人次,国内旅游总花费57250.92亿元。旅游产业的迅猛发展带来巨大的人流流量将支撑航空客运,推动临空经济发展。内陆空港自贸区发展旅游产业能够充分发挥旅游业“搬运市场”的经济效用,形成消费经济链,从而促进内陆空港型自贸区形成人流枢纽。例如,在内陆空港型自贸区中,河南自由贸易试验区开封片区、洛阳片区和陕西自由贸易试验区中心片区、西安国际港务区片都提出重点发展旅游产业。其他内陆空港型自贸区,特别是成都和重庆等旅游业发达的内陆地区,在发展临空经济过程中顺应当代旅游业的发展趋势,适时扶持本地旅游产业做大做强,带动的人口流动量,打造自贸区航空客运枢纽。

表1 我国旅游业发展指标

指标	2019年	2017年	2015年	2013年	2011年
入境游客(万人次)	14530	13948	13382	12907	13542
国内居民出境人数(万人次)	16920	14272	12786	9818	7025
国内游客(万人次)	6006000	500100	399000	326200	264100
国际旅游外汇收入(百万美元)	131254	123417	113650	51664	48464
国内旅游总花费(亿元)	57250	45660	34195	26276	19305

数据来源:国家统计局网站

(2)打造航空货运枢纽。“一带一路”建设需要高效物流联通支持。同时,自由贸易试验区建设必将带来贸易流量大幅度增加,打造现代化物流体系、促进贸易便利化成为各地区自贸区建设的重要任务之一。内陆空港型自贸区只有通过做大做强国际航空物流产业,打造航空物流枢纽,才能借助“空中走廊”弥补其不临边、不临海的劣势,更高效参与国际国内双循环,提升整个内陆地区的对外开放水平。一方面,高效的航空物流枢纽与口岸经济相结合,促进物流汇聚商流、信息流和资金流,借助无缝对接的陆空一体化实现商品送达全球市场。例如河南自由贸易试验区凭借郑州航空口岸、铁路货运口岸、洛阳航空口岸3个一类口岸,进口水果、冰鲜水产品、食用水生动物、澳洲活牛、肉类等8个功能性口岸,利用航空运输的快捷性与时效性,加快经济的要素流动,实现“买全球,卖全球”。另一方面,高效的航空物流枢纽能够通过供应链融合产业链、创新链和消费链,形成临空经济新形态和临空产业布局,产生巨大经济辐射效应,促进腹地经济发展。

2. 培育金融商务中心。金融与商务的聚集是现代服务经济发展到高级阶段的必然,一定程度上反映了区域经济的综合发展水平。临空经济发展实践显示,临空经济与金融商务活动之间表现为互动互促。一方面,高质量的金融商务活动带来大量流量经济支撑临空经济的发展;另一方面,临空经济整合机场周边产业资源,引领金融商务高端服务业的集聚发展。例如,在航空资源丰富的广东省,广东自由贸易试验区广州南沙、深圳前海蛇口和珠海横琴三大片区在金融创新方面各有特色。深圳前海蛇口片区建设我国金融业对外开放试验示范窗口,而南沙片区重点发展跨境金融、飞机船舶租赁、航运金融、科技金融、绿色金融等特色金融,横琴片区则发展商务金融服务。同沿海发达地区比较,内陆地区在金融和商务领域差距显著。内陆空港型自贸区要发挥空港经济功能枢纽作用,培育国际金融商务中心,推动信息流和资金流的畅通融合,实现金融与商务互促发展。

(1)培育区域金融中心。内陆空港型自贸区通过强化金融驱动力、鼓励金融业务创新,打造区域金融中心,推动资金融通,探索对外金融交流合作,加快与国际金融资本市场的对接。一方面,优先发展发展跨境金融业务。从全球金融业格局看,世界著名的跨境金融中心,一般都设置在航空

或海运发达地区。因而内陆空港型自贸区具有发展跨境金融业务的航空区位优势。发展跨境金融可以帮助内陆地区构建开放的金融制度,积极参与国际金融市场,促进国际金融资本在内陆地区的集聚和有效配置,从而提升内陆地区在全球的金融影响力。目前,重庆、西安等城市都在发展跨境金融业,经济效益显著。例如,截至2018年底,重庆已经与“一带一路”沿线76个国家发生跨境人民币收付业务,累计实现结算量1893.9亿元,年均增速达到52%。^[4]另一方面,临空经济的发展会吸引临空制造企业、临空物流服务企业入驻空港型自贸区,产生大量融资投资需求,对空港型自贸区的金融环境、金融业务提出更高的要求。因此,创新国际投资融资模式,重点培育航空物流金融、供应链金融和绿色金融,完善区域金融产业链、优化金融环境,实现金融机构集聚发展,为临空特色产业提供高质量金融服务。

(2)培育区域商务中心。内陆空港型自贸区利用机场的“积聚效应”和“扩散效应”,做强做大会展经济和临空总部经济,打造区域商务中心。一方面,发展临空型总部经济有利于促进相关企业在内陆区域快速聚集,形成贸易、信息等商务办公活动聚集中心。所谓临空型总部经济是指某区域由于机场临空资源优势吸引企业将总部在该区域集群布局的一种经济形态。^[5]在速度经济的今天,企业为实现企业价值链与区域资源的最优组合,总部布局在机场周边地区已经成为一种发展趋势。临空型总部经济具有强烈的经济外溢效应,能够带来诸如产业集聚效应、税收供应效应、产业关联效应,提升区域的综合竞争实力。内陆空港型自贸区应充分发挥自身的临空优势和自贸区制度优势,围绕临空型产业链做大做强临空总部经济。另一方面,发展会展经济,推动临空商贸集聚,加强国际、国内两个市场的经济联系。会展经济以提供展示推广和交流合作渠道为核心功能,能够促进经济交流、贸易协作、信息交互,被称为“国民经济的晴雨表”,其发达程度是衡量城市经济活力和国际化程度的重要指标。人流、信息流、商贸流是临空经济和会展经济的共同发展基础,因此临空经济和会展经济融合能够实现叠加联动发展^[6],形成临空会展经济。研究显示,传统会展经济具有1:9的经济带动效应,而“临空经济+会展经济”将具有更广泛的产业带动效应。内陆空港型自贸区应充分依托空港航空枢纽和临

空经济腹地发展临空会展产业,重构人流、物流、信息流、资金流,培育内陆空港型自贸区新的经济增长点。

3. 国际贸易模式创新。“临空经济+新型贸易”是内陆地区构建高质量开放型经济体系的重要途径。内陆空港型自贸区在临空资源优势的基础上,积极培育外贸新业态、新模式,全方位构建高速、高效、高度灵活的国际贸易模式,引领内陆地区贸易高质量发展。

(1) 发展数字贸易。随着数字技术、人工智能技术的发展,国际贸易在贸易环境、贸易模式、贸易规则等方面都呈现数字化的发展趋势。跨境数字贸易在全球范围内呈现爆发式增长,代表未来国际贸易的发展趋势,并且成为重塑全球贸易格局与竞争力的关键力量。据海关统计数据显示,2020年我国跨境电子商务进出口1.69万亿元,增长了31.1%,其中出口1.12万亿元,增长40.1%,进口0.57万亿元,增长16.5%。

各国跨境数字贸易模式的发展经验显示,高效率的数字化贸易需要良好的物流配送体系支撑,临空港或临海港有发展跨境数字贸易的先天优势。跨境数字贸易的发展离不开国际航空物流业支撑,两者之间相辅相成、互补发展。一方面,国际航空物流为跨境消费者带来“速度经济”的体验;另一方面,数字贸易以高效、低成本优势带来货物集聚效应,直接对航空物流业务产生增量提效的作用,促进临空经济的发展。内陆型空港自贸区应积极探索跨境数字贸易与临空经济协同发展路径和创新试点,推动“临空经济+数字贸易”创新发展。

(2) 发展“市场采购+空运通道”模式。2020年,新冠疫情全球蔓延,外贸出口受到影响,市场采购贸易方式出口值逆势增长。据海关统计数据显示,全国市场采购贸易方式出口值全年达到6400亿元以上,成为外贸新亮点。

所谓市场采购贸易方式主要是指由符合条件的经营者在经国家商务主管部门等部门认定的市场集聚区内采购的、单票报关单商品货值15万(含15万)美元以下、并在采购地办理出口商品通关手续的贸易方式。^①与一般贸易相比,市场采购贸易方式具有准入门槛低、通关出口快、增值税免征不

退、允许多个主体收汇等政策优势,有利于中小微企业参与国际贸易。目前,全国市场采购贸易试点31家,分布在国内15个省份^②,但是多以陆运或海运为基础的市场采购贸易,空中通道利用不足,还没有形成多式联运为基础的市场采购贸易。内陆空港型自贸区应积极试点市场采购贸易,打造市场采购贸易空运通道,拓展“市场采购+空运通道”出口新模式新业态,将有力支撑内陆地区外向型经济发展。

三、内陆空港型自贸区 高质量发展的对策

1. 精准对接临空经济。目前,典型的临空经济发展模式主要包括航空制造型、临空商贸型、临空物流型与交通枢纽型。^[7]高标准发展临空经济要求内陆空港型自贸区根据自身区域要素禀赋、产业基础、市场潜力精准选择临空经济发展模式,形成区域间差异化发展。首先,在具有明显航空制造产业优势、航空人力资源丰裕的内陆地区,优先发展航空制造型临空经济,打造区域性航空制造产业基地。比如,成都和西安都具有较好的航空产业基础和较充沛的高素质航空制造人才,因此四川自由贸易试验区和陕西自由贸易试验区都定位支持国内外知名航空制造企业入驻,打造航空制造型临空经济发展模式。其次,内陆地区可以依靠自身区位优势,围绕机场枢纽建立的铁路、公路一体化运输网络体系,加强与国际知名物流公司的合作,发展跨境电商,以庞大的内部市场支撑临空经济枢纽,打造交通枢纽型与临空物流型的临空经济模式。比如,河南自由贸易试验区郑州片区借助良好区位优势、广阔的市场潜力,通过自贸区与航空港区联动发展,重点打造航空物流型与交通枢纽型临空经济模式,服务于“一带一路”建设。最后,内陆自由贸易试验区依据自身所处区域商务贸易中心优势,借助空中经济通道,优先发展临空商贸型的临空经济模式。比如,河北自由贸易试验区大兴机场片区跨京津冀两地,可充分利用北京大兴机常萃货流量及经济辐射力优先发展临空商贸型的临空经济模式。

2. 积极发展多元化临空产业。首先,内陆地区需要不断加强航空客货运枢纽与综合交通枢纽

^① 海关总署公告2014年第54号(关于市场采购贸易监管办法及其监管方式有关事宜的公告)。

^② 15个省份分别是浙江、江苏、广东、山东、湖北、河北、福建、湖南、四川、辽宁、安徽、云南、河南、广西、内蒙古。

建设,依托航空枢纽聚集的巨大资金流、客流、货流和信息流,积极发展现代物流、国际商贸、总部经济、临空金融、临空会展等高端临空服务产业,多途径推动临空经济高端特色服务产业集聚发展。例如,在临空会展产业方面,西安、郑州、成都可分别通过打造文化会展、商贸会展、科技会展等形式培育“一带一路”临空特色会展产业,提升内陆自贸区开放度。其次,内陆空港型自贸区要抓住智能IT技术与传统物流、贸易产业融合的大趋势,借助自贸区通关便利性及航空枢纽优势做大跨境电商产业。内陆自贸区内不断提高贸易各环节便利化水平,培育外贸综合服务平台,发展数字贸易,完善跨境电子商务产业链,积极参与跨境电子商务规则谈判,推动与“一带一路”沿线国家和地区开展电子商务合作;最后,内陆空港型自贸区抓住新一轮科技革命和产业变革机遇,结合临空产业“高、精、尖”特点,大力发展以电子信息、生物医药、新材料、新能源及节能为核心的临空型高新技术制造产业,带动内陆地区融入全球产业链、供应链和价值链,提升内陆空港型自贸区国际竞争力。

3.以“空中丝路”提升对外经济辐射力。内陆空港型自贸区做大做强临空经济需要立足内陆航空枢纽的区位优势,积极搭建“空中丝路”,充分发挥郑州、西安等城市航空枢纽中转、组织、整合全球资源的功能,让内陆腹地成为新的开放高地。一是顺应航空经济发展需要,以利用航空机场为联结点,通过开通与“一带一路”沿线国家的国际客货运航班,搭建覆盖“一带一路”主要经济体的枢纽航线网络,抢占全球航空运输网络制高点,逐步构建起内陆地区融入世界的航空大通道;二是在航权、时段及通关等政策方面吸引国际航空运输巨头设立区域转运中心,探索发展空铁联运,以跨境电商和人文交流支撑“空中丝路”建设,提升内陆地区对外经济辐射力;三是加快航空电子口岸建设,提升航空口岸贸易便利化水平,实现与

“一带一路”沿线口岸在通航、商贸以及通关方面实现信息互联互通,助力临空经济发展。

4.加快临空经济人才供给。人才是经济发展的源泉动力。作为新兴经济形态,内陆空港型自贸区在临空经济建设中要多途径克服临空经济人才匮乏的现实问题,加快临空经济人才供给。一方面,加大引进临空经济国际化、创新型人才。以内陆地区临空产业大发展实现引才聚才,围绕航空航天、装备制造、信息技术、生物医药、国际商贸、金融创新等临空偏好型产业,面向海内外采用“走出去”和“引进来”、线上线下相结合等方式实现精准引才,打造临空经济人才集聚高地。另一方面,积极培养本土临空经济技能型人才。支持地方高等院校根据自身学科优势及市场需求调整专业设置,加大培养临空经济管理、跨境贸易金融、航空物流、临空会展、高端制造等领域专业技能人才,满足对临空经济紧缺人才及复合型人才的需求。

[参 考 文 献]

- [1] 王林.论自贸区升级与政府职能转变[J].湖北工程学院学报,2016(2).
- [2] 周春山,王宇渠.海港型自由经济区演化趋势及对南沙自贸区启示[J].中国发展,2019(2).
- [3] 张蕾.世界临空型自由贸易区发展模式研究[J].世界地理研究,2018(6):23.
- [4] 重庆与“一带一路”沿线76国跨境收付人民币[EB/OL].(2019-05-21)[2021-04-10].http://m.xinhuanet.com/cq/2019-05/21/c_1124521497.htm.
- [5] 赵巍.临空经济区发展总部经济的关键要素分析[J].民航管理,2013(2):55.
- [6] 李铁成,刘力,吴娜妹.基于功能协同与空间整合的会展经济与临空经济融合研究[J].商业经济研究,2019(18):79.
- [7] 刘晓亮,赵佩柔.“一带一路”背景下石家庄临空经济发展模式探析[J].经济论坛,2020(10):85.

(责任编辑:胡先砚)