

临空经济与供给侧结构性改革*

——作用机理和改革指向

高友才, 汤 凯

(郑州大学商学院, 河南 郑州 450001)

内容提要:随着航空运输业的快速发展,临空指向性产业和各种生产要素在机场周边大规模集聚,形成一种新型经济形态临空经济。它与供给侧改革要求具有内在契合性,可通过产业升级、结构优化、价值提升、技术革新等多条路径作用于供给侧改革,从供需双向推动中国经济当前结构性矛盾化解,为供给侧改革提供结构指向、价值指向、效率指向、需求指向。中国应强化临空经济的战略地位,加大政府对临空经济发展的扶植力度,完善国际“空中丝绸之路”,探索临空经济发展新模式,构建临空产业集群创新发展体系,推动“中国制造”向“中国质造”“中国智造”转变,为实现中国经济发展方式转换和经济持续增长提供新动能。

关键词:临空经济;作用机理;改革指向;空中丝绸之路

中图分类号:F015 **文献标志码:**A **文章编号:**1002—5766(2017)10—0020—13

一、引言

中国经济持续下滑的一个重要原因是日益凸显的结构性矛盾,而“矛盾的主要方面在供给侧”(习近平, 2016a)。据此,中央提出了“供给侧结构性改革”(简称“供给侧改革”)思路,即“要在适度扩大总需求的同时,去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板,从生产领域加强优质供给,减少无效供给,扩大有效供给,提高供给结构适应性和灵活性,提高全要素生产率,使供给体系更好适应需求结构变化”(习近平, 2016b)。科学理解供给侧改革,可进一步从以下四方面把握:第一,供给侧改革以提高供给质量为主攻方向,但并不否认需求管理。作为宏观调控的基本手段之一,需求管理能为供给侧改革提供平稳的经济环境,发挥“稳定器”作用,而且,“供给侧改革的去产能、去库存离不开需求侧的‘四两拨千斤’作用,供给侧的‘补短板、去杠杆和降成本’需要需求侧的市场导向和市场机制的完善”(洪银兴, 2016)。第二,供给侧改革以“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”(简称“三去一降一补”)为任务重点,以此来矫正要素配置的扭曲,推动要素的流动与优化重组,为新业态发展腾出空间并将发展方向锁定新兴与创新领域,从而减少无效和低端供给,实现供需结构的平衡。第三,供给侧改革是要通过全面深化改革,优化结构,提高资源配置效率和使用效率,提升全要素生产率,驱动产业迈向中高端,推进价值链升级。第四,供给侧改革“必须牢固树立创新发展理念,推动新技术、新产业、新业态蓬勃发展”(习近平, 2016c),培育新的经济增长点,扩大有效供给并创造新的需求,促进过剩产能有效化解和产业优化重组,为生产要素提供转移方向,“为经济持续健康发展提供源源不断的内生动力”(习近平, 2016c)。总之,推进供给侧改革既要强调“供给”又要关注“需求”;既要注重当前矛盾的解决,又要注重中长期经济增长动力的重塑;既要“破旧”更要“立新”;“必须培育壮大新动能,加

收稿日期:2017-07-17

* 基金项目:河南省软科学项目“郑州航空港经济实验区临空经济发展战略研究”(142400410100)。

作者简介:高友才(1958-),男,河南项城人,教授,管理学博士,博士生导师,研究领域是宏观经济管理等, E-mail:ycgao@zzu.edu.cn;汤凯(1985-),男,江苏睢宁人,博士研究生,研究领域是临空经济管理等, E-mail:tangkai198612@sina.com。

快发展新经济”(李克强,2016a)。

那么,有哪些新动能、新经济既能有效创造需求,推动“三去一降一补”落实,又能形成经济转型升级的强劲动力,为供给侧改革提供切实有效的突破口,使供给侧改革得以落地呢?中国经济增长的新动能何在?本文认为,作为21世纪新经济代表的临空经济的发展,与供给侧改革要求具有内在契合性,可从供需双向推动中国经济当前结构性矛盾的化解和供给侧改革要务的实现,已成为中国经济发展的“一个新的动力源”(习近平,2017)。

二、临空经济对供给侧改革的作用机理

人类发展历史表明,经济社会发展与交通运输方式变革密切相关,每一次交通运输方式的变革都会带来经济社会形态的重大改变,特别是“城市的发展总是依托当时最先进的交通方式”“城市的轮廓和命运都取决于交通运输方式”(约翰·卡萨达、格雷格·林赛,2013)。18世纪前,海洋运输带来了大型海港类商业中心城市的兴起,港口经济成为主流,“海洋文明”造就了一批因海而盛的“海洋帝国”,塑造了全新的世界经济体系;18世纪的天然运河航运助推欧洲、美国工业革命,使内河经济取代港口经济,内河沿线区域快速发展,成为其支柱力量;19世纪铁路运输使不沿河、不沿海的内陆城市成为商品生产、交易、配送中心,以机器大工业生产为基础的工业城市渐居主导地位,铁路“经济大动脉”作用凸显;20世纪是汽车运输的时代,四通八达的公路网、特别是高速公路成为区域经济发展的重要驱动力,带来了“高速公路经济带”在世界各地的涌现(王旭,2000)。进入21世纪,国际经济正在形成以航空、数字化、全球化和以时间价值为基础的全新竞争体系(曹允春,2009),航空运输成为继海运、河运、铁路、高速公路运输之后驱动经济发展的“第五冲击波”。“如今,是航空运输的时代”(约翰·卡萨达、格雷格·林赛,2013)。而随着航空运输业的快速发展,具有临空指向性的产业和资源要素在机场周边大规模聚集,于是形成了临空经济这种新型经济形态,并进而形成了临空经济区和航空大都市。

临空经济既是航空运输业快速发展的结果,同时,也是国民经济发展达到较高水平的产物。从经济发展的逻辑看,一个社会只有进入工业化加速的时期,这个地区的老百姓生活至少摆脱贫困、进入小康的时候,才可以谈到临空经济发展的社会经济文化条件(刘伟,2004),只有当空港所在区域人均GDP达到3000美元以上时,才能保证临空经济稳定健康发展(练振中,2011)。

由上可知,临空经济是当经济发展达到较高水平时,随着航空运输业的快速发展,吸引临空指向性产业和人、财、物、信息、技术等各种生产要素在机场周边大规模集聚而形成的一种新型经济形态。这种新型经济形态以大型机场为依托,并与机场的运输能力和经济发展水平正相关。较于其他经济形态具有明显的临空偏好特征:一是产业偏好。虽然飞机和机场是临空经济产生的基础,但并非有了飞机和机场就一定产生临空经济。世界上第一架飞机和机场诞生于1903年,而临空经济区直到1960年才产生,其根本原因在于是否有足够的临空产业做支撑。没有足够的临空偏好性的产业、企业、产品、消费在机场周边聚集,就不可能产生临空经济,而临空偏好性产业聚集的规模越大,临空经济区的极化效应、溢出效应就越强。二是产品偏好。适宜航空运输和临空产业发展的产品主要是“短、小、轻、薄、贵”的高新技术产品,只有这些产品才能与航空运输所要求的“体积小、重量轻、价值高、时效性强”的货物特点相契合(临空经济发展战略研究课题组,2006)。三是技术偏好。即偏好于科技含量高、附加值高、生产效率高的技术密集型产业和产品。四是时间偏好。即偏好于时效性强的产业和产品。五是空间偏好。不同的产业和企业对机场的依赖度不同,基于对机场的依赖度、综合运输成本和运营地租成本的敏感性高低,临空经济区会逐步以机场为核心形成“圈层状”的产业空间布局结构,临空偏好性越强的产业和企业,越是聚集在临空经济区的核心区;而临空经济区之间,客观上要求必须有合理的空间布局。

从临空经济的内涵特征可知,临空经济可从多方面作用于供给侧改革,其作用机理如图 1 所示。

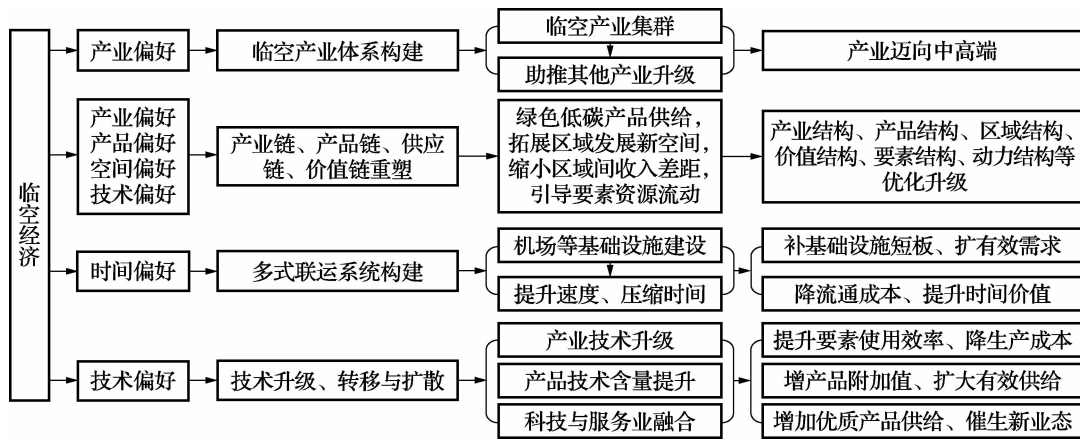


图 1 临空经济对供给侧改革的作用机理

资料来源:本文绘制

1. 临空经济对供给侧改革的产业提升机理

中国产业发展的突出问题是低附加值、高消耗、高污染、高排放产业的比重偏高,高附加值、绿色低碳、具有国际竞争力产业的比重偏低。供给侧改革,就是要加快产业转型升级,培育建立基于新比较优势的竞争优势,在供给侧和需求侧两端发力,促进产业迈向中高端。临空经济独特产业体系的构建,既符合供给侧改革产业升级的高端性、高成长性、高关联性、高附加值、高科技含量以及绿色低碳的方向性要求,又可从供给侧以其较强的自我组织能力引领更多产业融入全球产业链,推动产业朝着现代化、绿色化、高端化方向发展。依据对航空运输和对机场的依附程度,临空产业大致可分为三类:临空核心产业、临空关联产业、临空引致产业。基本构成与相互关系如图 2 所示。

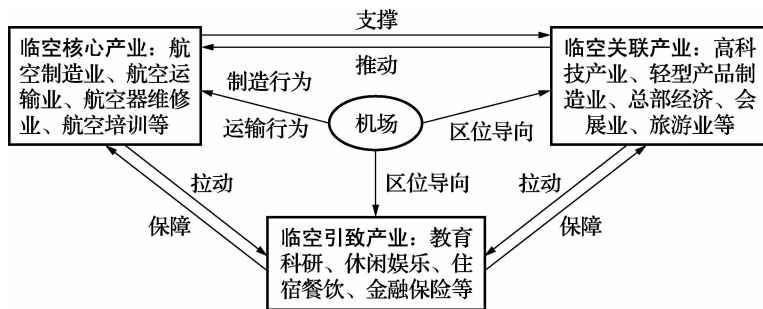


图 2 临空经济产业构成与相互关系

资料来源:曹允春(2009),第 133 页

临空经济因不同发展阶段的驱动要素不同呈现出明显的阶段性,投影在产业上,体现为临空产业结构逐步向高端化演进。在临空经济形成期,临空经济的主要活动内容是依托机场设施所产生的航空运输与航空制造活动,因而具有强临空指向性的核心产业和部分关联产业在机场周边迅速聚集成为临空经济的主导产业。在临空经济成长期,临空经济质量提升推动了临空产业链的拓展与完善,降低产业内部交易成本的需求代替降低运输成本的需求,在此情况下,核心产业和关联产业规模与质量进一步提升,引致产业逐渐进驻临空经济区。在临空经济成熟期,各临空产业链条已基本完善,创新成为临空经济发展的主要驱动力,大

量高素质人才资源、技术资源以及设计研发等机构在临空经济区迅速增加,形成更专业的分工体系并汇集了更高层次的社会资源,如金融、教育、科研等现代服务业,临空产业的服务市场也由区域市场拓展为全球市场,实现全球产业链的有机融合。总之,临空经济催生了具备临空指向性强、成长性好、带动力大等特点的临空产业系统的形成,该系统并不是众多产业的偶发、机械聚集,而是在时间上有先有后、功能上相互依赖、发展中相互促进而形成的庞大的自组织系统。随着临空经济的发展,各类临空产业不但在内部逐渐融合,而且产业结构也得以完善并逐步向高阶演进。这正契合了时下中国产业升级的需求。

同时,临空经济产业链还可惠及传统农业、服装、制造、信息通信等众多产业,引领、支撑其发展,形成推进型“产业力场”,发挥产业升级助推器作用:一是临空经济发散和辐射效应是全方位、多层次的,其关联作用强,溢出效应大,能对传统农业、制造业形成较强溢出(如:推动航空食品、鲜切花、高端服装等产业发展),显著引领和促进现代产业体系的构建。诚如世界上第一个临空经济区爱尔兰香农地区原本是工业基础薄弱的落后区域,后来地方政府依托香农机场建设自由贸易区,在临空产业的强势带动下,整个香农地区逐步经历了农业经济—加工生产型经济—服务产业型经济—知识型经济的转变,淘汰掉原有的纺织业等劳动密集型产业,成功实现了整个地区产业的升级。二是临空经济支撑高端产业生产要素流动与全球产业链融入。临空经济区是对外联系的窗口,其全球易达性所形成的要素“流空间”(客货流、资源流、信息流等)不但是一个国家或地区快速进行远距离经济活动的集散地,促进生产要素与产品有效流动和配置,提升经济贸易活跃度和全球化融合程度,而且作为机场所在区域资源空间价值的集中表现,临空经济区所集聚的高端产业和高端要素可对整个区域产业形成拉动引领作用,支撑产业升级使其成为全球高端产业链配置的重要一环。

2. 临空经济对供给侧改革的结构优化机理

供给侧改革的核心内容是结构优化,“‘结构性’三个字十分重要,简称‘供给侧改革’也可以,但不能忘了‘结构性’三个字”(习近平,2016c)。要针对性地解决产业结构、区域结构、排放结构、收入结构、要素投入结构等各方面经济结构问题,并要通过大力培育新兴经济增长点,培育壮大新动能来实现动力结构的转换。临空经济的产业、产品、空间、技术等偏好特征表明,临空经济能够重塑产业链、产品链、供应链、价值链,从区域、产业、产品、企业、要素等不同层面作用于供给侧改革,优化产品供给、动力供给、区域供给等供给体系质量,为经济持续增长提供新的动力,有效推动供给侧改革各项结构问题的逐步解决。

临空经济的产业偏好特征及对供给侧改革的产业提升机理已经表明,临空经济能够重构产业结构,从供给侧推动产业结构的高阶演进,提升高科技、高附加值产业比重,加快高端服务业特别是生产性服务业发展。而且,临空经济对绿色低碳产业和产品的偏好,可改善供给侧排放结构,推动“生态”发展。

临空经济的空间偏好决定了其成长过程是从产业的空间集聚到临空经济区、到航空大都市的形成过程,是区域经济发展总量、流量、质量的综合体,能够以其强大的集聚和辐射能力重构区域空间结构,推动城市发展进入新阶段,并成为地区经济迅速崛起的重要依托,尤其是能够推动落后地区实现跨越式发展,从而缩小区域发展不平衡、不协调,缩小区域间收入差距,改善收入结构和区域结构。

临空经济的技术偏好可从供给侧引导低端无效产能所占用的要素资源流向科技含量高、资源消耗低、环境污染少的高端产业,实现存量要素资源的优化重组,并通过技术溢出效应拉动整个区域的技术升级,提升区域的生产效率和全球化对接能力,实现增量要素的高效利用,从而实现要素结构的优化。此外,临空经济区一般是区域全方位深化对外开放的先行区,具有“改革创新、先行先试”的政策支撑,在引导生产要素合理流动的同时,通过要素报酬机制改革推动资本、劳动、技术等各种要素迸发活力,提高全要素生产率,实现经济增长动力结构的转换。

3. 临空经济对供给侧改革的价值提升机理

毫无疑问,临空经济的产业偏好、产品偏好、技术偏好能够从供给侧提高产品科技含量和附加价值,推

动产业、产品向价值链中高端攀升,对此本文不再多做赘述。从时下中国来看,不论是消费者还是生产者对时间的敏感性越来越强是需求结构变化的重要趋势之一(荣朝和,2011),这需要寻求一种新的平台从供给侧有效提升生产者与消费者时间需求变化的匹配度。临空经济的时间偏好特征有助于解决这一问题,提升消费者和生产者的时间价值。同时,临空经济可使一个区域从供给侧满足各经济主体对便捷交通的需求,从而有效提升区域价值。

从消费者角度讲,消费主体虽然无法积累、存储时间,但可以通过时间节约提升时间价值。根据消费理论,消费行为受时间和货币收入双重约束,消费者收入水平越高,越注重时间价值,不仅希望更快捷地得到产品或服务消费享受,而且也愿意为时间节约支付更高的价格。中国国家邮政局连续六年的监测发现,消费者在选择快递品牌时首选因素是时效,其次才是价格。另外,中国消费结构正从物质型消费向服务型消费转变(迟福林,2015),追逐国内外旅游、消费的快捷性、便利性、产品的新鲜度等已成为时尚。这要求供给侧必须快速适应。发展临空经济,可推动机场等基础设施建设形成以航空运输为主导的快捷的多式联运体系,既助推供给侧改革完成“去产能”“补短板”任务,又可压缩时间距离,催生以时间节约为导向的高端产业链和价值链的形成,满足消费者的时间价值需求。

从生产者角度讲,在最短时间以内以最低成本创造出最大价值是企业成功的最新模式(George Stalk & Thomas Hout,2003),反映在生产经营活动中即是“速度经济”^①取代“规模经济”,“迅者生存”^②。“国际竞争历来就是时间和速度的竞争,谁动作快,谁就能抢占先机,掌控制高点和主动权;谁动作慢,谁就会丢失机会,被别人甩在后边”(习近平,2012)。这是因为:第一,时间的节约意味着成本的降低和生产效率的提高。“流通时间越等于零或近于零,资本的职能就越大,资本的生产效率就越高,它的自行增殖就越大”(马克思,1975)。中国企业正面临成本不断上涨、盈利空间逐渐压缩、核心价值链日益复杂的局面,降低产品的物流、交易时间是提升企业竞争力、创造“第三、第四利润源泉”的必然选择。第二,全球技术进步提速,产品生命周期缩短,被复制、仿造的速度加快,使得时间已成为企业技术创新效益获取程度的重要决定因素,时间延后或投放市场缓慢都可能带来难以收回投资成本的风险。第三,有众多产业和产品天然就对时间高度敏感,如生鲜产品、商务会展、医药产业等,如能以最快速度满足顾客需求,就能抢占商机获得时间效益。发展临空经济,依托航空枢纽和多式联运体系优化全球供应链,既可提升企业产品对全球市场的速达性,扩大市场规模,节约运输成本和时间成本,助推供给侧改革完成“降成本”的任务;又可为企业所需各类生产要素的快速集聚与扩散提供实现平台和网络渠道,矫正要素配置的时间扭曲,提高资源配置和利用效率。

从区域发展角度讲,交通基础设施对区域经济发展具有重要影响,尤其是速度经济时代,完善的交通设施能有效提升区域对时间敏感性经济主体的吸引力。发展临空经济,构建以航空为主导的综合交通运输体系和高层次的产业体系,会显著提高区域的交通枢纽地位和开放程度,满足各类主体时间敏感性需要并促进各类生产要素的加速流动和频繁交汇,使该区域拥有更多的吸引、支配各类资源的能力,推动市场规模进一步扩大,从而优化区域空间格局、增强区域竞争力、提升区域价值。例如,郑州航空港通过大力发展临空经济,构建了联通世界的航空网络,显著提升了郑州的交通枢纽地位和国际形象,有力支撑了郑州国家中心城市建设,并使郑州在“一带一路”建设中具备了独特的“空中”优势,成为“空中丝绸之路”的重要节点。

^①“速度经济”概念由美国企业史学家小艾尔弗雷德·钱德勒提出,他认为,“现代化大生产、现代化大分配与现代化的运输和通信一样,其经济性主要来自速度,而非规模”。

^②美国著名未来学家阿尔文·托夫勒在1990年出版的《Power shift: Knowledge, Wealth and Violence at the Edge of the 21st Century》(中译本:《权利的转移》,中信出版社,2006年)一书中明确提出,“进入21世纪后,在经济发展中决定竞争成败一个不容质疑的因素是:迅者生存”。

综上所述,临空经济的市场速达性压缩了生产、交换、消费时间,减弱了生产、消费过程中因时间价值损耗所产生的“延时效应”^①,驱动生产要素、产品等远距离、跨区域流动和全球配置,既能提升消费者的时间价值,又能强化生产者对市场变化的响应能力,满足供需双方时间敏感性要求,还能增强区域吸引力,提升区域枢纽地位,从供给侧推动企业降低成本、提高要素利用率、获取技术创新效益、抢占时间效益、提升区域价值等目标的实现。

4. 临空经济对供给侧改革的技术革新机理

临空经济具有明显的技术偏好,能通过技术的升级、吸纳、转移、扩散推动产业集聚化进程和产品质量向高阶化演进,并驱动各类生产要素不断向高效率部门流动,催生新业态,推动供给体系不断优化升级,构建高效率、高质量的供给体系。

(1) 临空经济可推动产业向技术密集型、知识密集型产业转变。临空经济所偏好的是战略性新兴产业,是技术先导性产业和高端产品,只有这些产业和产品才具有较高的航空运费承担能力。所以,发展临空经济,能有效引领产业从劳动密集型、资本密集型向技术密集型转变。诚如达拉斯沃思堡机场周边的拉斯科琳娜区域聚集了花旗银行、黑莓、微软、西门子、惠普、日本电器、雅培实验室等近两千家高科技公司,有效地推动了该区域产业向技术密集型提升。

(2) 临空经济可促进全球技术转移。临空经济通过快捷的航空运输体系,可迅速实现生产要素与产品的空间流动,推进生产要素流动与资源配置的全球调整,促进先进技术的全球溢出与吸纳。如郑州航空港通过大力发展临空经济,建立了从手机研发、整机制造、配件生产、软件开发与产品设计、手机销售于一体的全产业链,引进富士康、酷派、天宇、创维等 19 家智能手机整机或配套企业,迅速改变了当地电子信息产业企业少、规模小的历史,2016 年智能手机年产量占居全球的七分之一(聂春洁,2017),成为全球智能终端研发制造的主要基地。

(3) 临空经济可促进科技创新与现代服务业融合。现代服务业与科技创新的有效融合已成为目前中国供给侧改革产业演进的重要方向,也是服务业重构的重要任务。依托航空运输形成的有利条件,临空经济吸引大量高科技产业和高端服务业在机场周边聚集,从而为科技创新与现代服务业的融合提供了有效平台,不断催生出新业态并引领产业演进趋势。

三、临空经济的供给侧改革指向

临空经济对供给侧改革的作用机理表明,临空经济发展与供给侧改革目标任务的实现具有内在契合性,为供给侧结构改革的实施提供了改革指向。

1. 结构指向

国民经济是一个系统整体,必须以“协调”发展理念推动均衡发展,而中国目前区域发展中长期存在着不平衡、不协调以及收入差距过大等结构性矛盾,故供给侧改革应“更加注重人口经济和资源环境空间均衡”(龚雯、许志峰、王珂,2016),要推动“区域创新、区域结构优化、区域新增长点的形成等”(林火灿,2015),实现区域协调发展。同时,中国经济增长速度持续下滑,供给侧改革要实现经济发展行稳致远和经济结构转型升级,必须加快新旧动能结构的转换。

(1) 可通过发展临空经济推动“空中丝绸之路”构想的实现。2017年6月14日习近平总书记在会见卢森堡首相格扎维埃·贝泰尔时提出了“空中丝绸之路”构想,并明确指出“支持建设郑州—卢森堡‘空中丝绸

^①延时效应指行为主体投入生产或消费活动的时间机会成本所产生的效用价值流失,时间机会成本损耗越高,延时效应越明显。

之路””。这一构想是在全球经济政治格局发生深刻变化、世界各国发展面临新挑战的背景下顺应地区和世界合作潮流所提出的重大倡议,旨在推动各类要素资源的自由快速流动和高效配置,提升中国对外开放水平,实现不同市场的深度融合,从全球格局优化国家空间结构,已成为供给侧改革的重要支撑点。而要实现这一构想,需要大力发展临空经济。首先,大力发展临空经济,能够加快培育航空运输、高新技术、绿色经济等新的合作增长点,为“空中丝绸之路”提供丰富的产业、产品支撑,并有效推动国际间产业结构、产品结构、生产结构的改善。其次,大力发展临空经济,能够为“空中丝绸之路”提供完善的航线网络及航空运输支撑,构建起多维空中走廊,以网络化、全方位的大联通强化国家和地区间的航空联系,有效提升区域的对外开放水平和市场规模,改善区域市场结构,实现国际空间结构的优化。最后,大力发展临空经济,能够更好更快实现“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”,因为临空经济所承载的客流、资金流、贸易流、信息流等具有天然的开放性、国际性特征,是推动人文合作、经贸往来、技术扩散的重要路径,可有力推动区域经济一体化进程和全球资源优化配置。

(2)可通过发展临空经济培育新的区域经济增长极。临空经济是“一个国家经济的发展轴由平面转化为立体的主要标志和象征,是将中国经济网络化的节点”(国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部“临空经济发展研究”课题组,2007)。实践中,临空经济区也已因其高成长性成为区域经济增长的“高地”,如首都机场等中国八大机场所在区级行政区 GDP 增长率比所在城市 GDP 增长率平均高出 8%,对区域经济具有明显的拉动作用(曹允春,2009)。因此,供给侧改革可通过发展临空经济来吸引高端生产要素、产业在机场周边、空港交通走廊沿线地区集聚,推动机场区域、临空经济区由单一交通功能向城市功能转变,由传统意义上的客货运输场所向全球生产和商业活动的重要节点转变,使其成为具有完整的城市服务功能与自我组织能力、能产生极大辐射带动力的多功能经济区,起到点轴发展系统中关键节点的作用。诚如广州白云机场引入 FedEx 亚太转运中心、天津滨海机场引入空客 A320 总装线、郑州新郑机场引入富士康生产基地后,在其强势拉动下,临空经济区被成片规划发展,逐渐形成融合各种城市功能的“航空大都市”,对周边形成强大辐射力,成为区域新的增长引擎。

(3)可通过发展临空经济优化现有城市空间。临空经济区一般位于距离城市 20 千米以外的郊区,土地开发利用空间弹性大,同时,临空经济的发展过程是不断扩大影响范围、向腹地空间扩散、与城市空间相互融合渗透的过程。因此,可通过发展临空经济,来引导现有城市蔓延方向,拓展城市空间,并利用其完善的现代化综合交通网络、强大的聚集能力来疏解现有城市非核心功能。尤其是在当前“大城市病”较为普遍的情况下,通过建设临空经济区和航空大都市来分流区域中心城市人口,对破解人口、就业、资源、交通、环境难题,建立供给侧绿色、协调的宜居宜业环境有重要意义。

(4)可通过发展临空经济拉动欠发达地区实现跨越式发展。民航业的投入产出比一般为 1:8,居各交通方式之首,受地理限制较多地区的投入产出比更高,如西藏地区为 1:11,这为中国一些落后地区实现经济赶超带来了机遇。修建三千米的高铁、高速公路、机场跑道,其投入都是 3~5 亿元人民币,但三千米高铁或高速公路仅能连接下一个城镇,而三千米跑道能将一个地区和世界连接在一起(李家祥,2011)。世界上许多欠发达地区已借助临空经济实现了“弯道超车”,如美国孟菲斯原仅是盛产棉花的传统农业城市, FedEx 入驻后,临空经济迅速发展,孟菲斯也由一个名不见经传的小城变成了世界物流中心;韩国仁川松岛新城以仁川机场为核心,从零开始建成了世界级城市。这说明,“有了机场,在荒僻之处建造一座世界级城市极有可能——好比在极不可能的地方另建一座洛杉矶或达拉斯”(约翰·卡萨达、格雷格·林赛,2013),从而有力带动落后地区实现跨越式发展,提升欠发达地区供给体系的质量和效率。

(5)可通过发展临空经济实现经济发展的动能结构转换。当前,新一轮科技革命正带动产业加速变革不断催生出新的经济形态,从而对经济社会、人民生活带来重大影响并不断重塑新的世界经济政治格局,因

而“只靠传统动能难以实现中国经济的中高速增长,必须依靠新经济,走出一条新的‘S型曲线’”(李克强,2016b),故发展新产业、新业态已成为中国实现后发赶超、先发引领及新旧动能转换的重要战略选择。临空经济具有明显的技术、交通、产业、市场和开放性优势,发展临空经济既是发展新经济,又能以航空运输为基础通过与其他产业的有效融合提升传统动能、激发新动能,对众多产业形态、分工以及组织方式产生颠覆性影响。因此,供给侧改革可通过发展临空经济来提升不同产业的跨界融合、系统集成以及持续创新的能力,培育壮大新动能,改造升级传统动能,推动中国新经济的不断涌现及先发优势的形成,实现新旧动能的迭代更替。

2. 价值指向

提高供给体系的质量和效率需做到“微观政策要活”“产业政策要准”(习近平,2015)。“微观政策要活”就是要让企业成为真正的经济发展主体,激发企业活力,释放内部增长潜能,降低企业成本和提升企业价值创造能力。“产业政策要准”就是要充分认识到不同产业的价值作用,按照供给侧改革的方向和要求,通过产业政策推动产业和产业链价值升级。

(1)可通过发展临空经济降低企业时空成本,提升企业的时空价值。释放企业活力是供给侧改革的重要目标,为此,必须“去杠杆”“降成本”,使企业轻装上阵。“降成本”和提升价值是同一个问题的两面,这一目标任务的实现:可通过完善的航空运输网络扩大企业区域可达空间,特别是缩短区域到达时间,“用时间去消灭空间”(马克思、恩格斯,1980),降低企业的时间成本,提升时间价值;通过加快高附加值产业发展提高企业的空间价值,使单位投资、单位面积产出更多的效益;通过临空经济发展改变企业的生产方式,促进企业基于准时生产策略、全球或跨区域采购策略等柔性生产方式的实现(练振中,2011),以多品种、小批量柔性生产顺应需求个性化、多样化的趋势,从而降低企业的生产库存成本;通过发达便捷的航空运输网络使企业在全中国范围内快速优化整合资源,提升资源配置效率,降低企业的资源错配成本。

(2)可通过优化临空产业政策,推动产业和价值链升级。一是优化功能性产业政策。通过加强机场、道路、通关等物质性基础设施建设和构建良好营商环境必需的制度性基础设施建设,推动和促进技术创新和人力资本投资,维护公平竞争,创造高效的市场环境,提升市场资源配置效率,降低社会交易成本。二是优化选择性产业政策。长期以来,中国的产业政策是以选择性产业政策为主,带有明显的行政干预特征,其不良后果引发诟病不已。但客观地讲,选择性产业政策也是必要的,即使市场经济高度发达国家的产业发展,也都不同程度地存在政策干预。关键取决于政策的科学性、合理性。临空经济的核心产业、关联产业、引致产业本身正是中国产业结构向高度化演进的发展方向,多数是当今中国的“短板”产业、战略性新兴产业、现代服务业,有利于增强中国产业的核心竞争力。而且,临空经济的溢出效应是全方位、多层次的,具有附加值高、成长性好、关联性强、带动性大等特点,不仅能有力推动传统产业过剩产能的削减和优化升级,推动区域经济嵌入全球产业价值链并向价值链高端演进,又可通过乘数效应形成推进型“产业力场”供给,为“去产能”提供宽畅的人员分流安置渠道。据测算,中国机场每百万航空旅客能产生18.1亿元经济效益,带动5300多个就业岗位(姚雪青、白天亮,2013)。可见,大力发展临空经济,不仅可推动中国产业融入全球价值链并走向高端,又可为“稳定经济增长”、实施“就业优先战略”等提供有效路径,应给以必要的政策支持。

3. 效率指向

根据新古典经济增长理论,经济增长主要由资本、劳动力等生产要素投入以及全要素生产率决定,而中国“经济增长的换挡、减速,既有生产要素供给制约的因素,也有全要素生产率减速的因素”(蔡昉,2015)。所以,供给侧改革要“增加要素投入,促进经济总量增加,减少无效和低端供给,扩大有效和中高端供给,提高全要素生产率”(习近平,2016d)。那么,如何提高全要素生产率和对经济增长的贡献呢?临空经济对供

供给侧改革的技术革新机理表明,可通过发展临空经济,引导要素科学配置,提升全要素生产率和经济长期潜在增长能力。

(1)可通过发展临空经济,从产业聚集、要素流动、分工深化等方面提升全要素生产率。空间上相互接近的不同产业和经济主体间相互影响、学习是溢出效应的重要来源,临空产业多是科技含量较高的新兴产业,因对航空运输的共同偏好而在机场周边聚集。故而通过发展临空经济、培育临空产业集群,可推动聚集区域内部高科技企业之间的交流、合作以及竞争,促使其不断提升技术效率、管理效率,并通过溢出效应传播至周边地区。同时,利用临空经济的外向性和网络性,促进各类生产要素和商品的跨区域流动,带来信息、知识及技术更大范围的溢出。此外,通过发展临空经济,可扩大市场规模,驱动企业参与国际市场竞争,促进各经济主体比较竞争优势的发挥,从而进一步提升社会专业化分工水平,“倒逼”企业技术创新提升技术效率水平。

(2)可通过发展临空经济,从全球资源整合等方面提升全要素生产率。中国交通基础设施对全要素生产率具有显著的正向影响(刘秉镰、武鹏、刘玉海,2010),基础设施越发达,各经济主体间的时空距离就越短,规模效应和网络效应就越强,产出效率也就越高。通过发展临空经济并构建以航空运输为主导的综合交通运输体系,可显著提升区域的可达性和迅捷性,拉近区域间的空间距离,有利于各经济主体在全球范围内优化整合资源,降低“冰山运输成本”并消除要素市场间长期存在的流通障碍,为规模效率提高提供空间,也有利于高科技产品、高素质人员等的迅速流动,从而降低摩擦润滑整个资源流动过程,使经济主体对高端生产要素的需求得到更快、更好满足并不断推动资源配置向最优点移动,提升其组织效率。

(3)可通过发展临空经济,从制度创新、企业创新等方面提高全要素生产率。一方面,临空经济区特别是国家级临空经济区一般都是区域改革创新、合作开放的先行区,在行政管理、人才保障、开发模式、对外贸易、区域合作、海关监管、营商环境构建、金融财税等体制机制创新方面具有先行先试的优惠政策,因而可通过发展临空经济推动各个领域的制度创新,从而构建起“改革创新、先行先试”的制度高地,为各类创新资源的高效配置和系统集成提供良好的制度环境和平台支撑,以提高全要素生产率;另一方面,临空偏好型企业主要是提供高时效、高质量、高附加值产品和服务的高新技术企业和高端服务型企业,具有较强的创新、辐射能力,因而可通过发展临空经济壮大临空偏好型企业,培育临空产业集群和创新型企业集群,构建创新型组织网络体系,分享创新商业模式,营造创新环境等,提升区内企业创新能力和创新效率。而且,临空经济发展可推动高端生产要素的快速流动,并以其显著的开放性优势为企业创新、生产效率提升提供全球视野和国际标准,可有效降低企业时空成本,使企业能够把更多资源投入到科技研发上来,不断提升科技水平。

4. 需求指向

中国推行供给侧改革,显然并不是要抛弃需求管理实行单一的供给管理,“没有需求,供给就无从实现,新的需求可以催生新的供给”。所以,“推进供给侧结构性改革,要用好需求侧管理这个重要工具”(习近平,2016c)。那么,如何创造和扩大有效需求来实现供给侧改革要务呢?

(1)可通过加快临空经济区建设,扩大和引导投资需求拉动经济增长。一是扩大投资。机场是临空经济的发展中枢,而目前中国在机场建设方面存在明显不足,不仅与发达国家差距大,而且国内严重不平衡。从国际比较看,2012年,美国共有各类机场19000个,巴西、南非民用航空机场达700多个(王丽杰,2012),而中国直到2016年底民用航空机场仅有218个。从国内比较看,2016年,中国大陆民用航空机场以每万平方千米计算平均密度为0.22个,其中,华东地区是西北地区的五倍左右,长三角地区密度为1.09个,东北为0.29个,中部为0.30个,而西部地区仅为0.15个,绝大多数西部地区无法在100千米范围或1.5小时车程

内享受到航空服务^①。这显然是供给侧改革要补的中国基础设施的“缺口和短板”。中国《全国民用机场布局规划》提出,到2020年,中国机场总数达到244个,航空服务范围要覆盖绝大多数地级市,80%以上的县级行政区域可在地面交通100千米或1.5小时车程内享受到航空服务。很显然,增加机场数量,加快临空经济区建设,不仅能产生足够大的政府投资,也可通过PPP等融资渠道带动民间投资,从而为钢铁、水泥、平板玻璃等行业带来巨大的市场需求,不仅可一定程度上化解“产能过剩”,降低杠杆风险,也可使一些并非“僵尸企业”而只是“僵尸性企业”得以振兴。二是引导投资。加强机场等基础设施建设和加快依托机场形成的临空经济发展,是典型的增加有效供给,不仅增加了就业岗位和劳动者收入,更扩大了经济增长潜力,为资本提供了新的出路。中国当前面临一个严峻问题:在中央强调“去库存”的同时,房价不断飙升,库存不断增加,地王不断涌现,大量资本涌向房地产,以制造业为主的实体经济不断下滑,破产倒闭连绵不断。在此情况下,可通过大力发展临空经济,加大对实体经济的扶植力度,为资本开辟新的出路和必要的利润空间,同时,严厉打击房地产市场恶意炒作和加强税法调控,促使企业投资和居民投资回归理性,实现“去库存”化解泡沫,创造新供给,加快发展动力转换。

(2)可通过加快临空经济发展扩大和引导消费需求,拉动经济增长。消费需求是最终需求,只有最终需求旺盛了,经济才能真正启动起来。而要旺盛消费需求,关键在于培育消费力(洪银兴,2016)。为此,除了要增加居民收入让居民“买得起”,还要提供居民所需的物品让居民“买得到”。目前,导致中国消费不足的一个重要原因就是供给结构与需求结构的不匹配,需要的产品买不到,不需要的产品充斥市场。随着中国居民收入的不断增加,居民消费层次已大幅提高,消费者对产品质量的要求越来越高,也愿意为高质量产品支付较高价格。但由于国内有效供给不足,现实需求得不到实现,潜在需求更无法释放(胡鞍钢、周绍杰、任皓,2016;金碚,2016)。据中国商务部披露,2015年中国出境游人数达到1.2亿人次,“境外狂购”达1.5万亿元。因此,在当前内需不振情况下,中国可通过加快高新技术产业发展提供有效供给,通过自贸区和临空经济区组合发展,把“境外狂购”变成“境内狂购”,释放新需求,拉动经济增长。

(3)可通过加快临空经济发展推动出口增加,拉动经济增长。“开放”是新一届党中央提出的五大发展理念之一,在已有开放形势及利用外资基础上的“开放发展”,就是要更主动顺应经济全球化的潮流,发展更高层次的开放型经济。临空经济是全球快速配置优质经济资源最为有效的方式,不仅为区域经济提供了快捷的交通运输方式,更是区域经济融入全球经济的快速通道(李家祥,2011),助推区域跨越地理空间界限,在世界范围寻找市场机会,更广泛地参与国际分工。如此成功案例不胜枚举。如日本爱知县依托名古屋中部国际机场大力发展临空经济,成功引导传统陶瓷业向高端化发展走向世界;荷兰政府通过史基浦机场把全国鲜花产业成功融入世界花卉种植网络,阿姆斯特丹成了花卉市场的霸主,世界近四分之一的鲜切花在此交易后通过航空运送到全球各地。这些事例,为中国加快临空经济发展,提升开放型经济水平以推动出口增加拉动经济增长提供了典范。

四、结论与政策建议

通过前述分析本文得出如下结论:21世纪是速度经济时代,航空运输已成为继海运、河运、铁路、公路运输之后驱动经济发展的新动能。由此催生的临空经济,因其偏好的是战略性新兴产业、临空指向性产业,能够更好地满足速度经济时代的供需要求,可通过产业升级、结构优化、价值提升、技术革新等多条路径扩大有效供给并创造新需求,提升全要素生产率和经济增长潜力,为经济发展提供新动能,从供需双向推动“三去一降一补”落实、推动中国经济当前结构性矛盾的化解和供给侧改革要务的实现,是21世纪带动中国经济发展的新引擎和撬动中国经济升级的杠杆。鉴于此,本文提出如下政策建议:

^①根据中国民用航空局2017年5月发布的《2016年民航行业发展统计公报》测算得到,未统计香港、澳门及台湾地区。

1. 要从国家层面强化临空经济的战略地位

既然临空经济是一种新型经济形态,具有广阔的发展前景,而且可从多条路径推动供给侧改革、拉动经济增长,那么国家就应强化临空经济的战略地位,做好临空经济发展的战略规划,优化布局临空经济区。既要“强长板”,继续提升北京、上海、广州等航空港的国际航空枢纽地位,使其成为辐射全球的临空经济区和航空大都市;又要“补短板”,加快培育昆明、乌鲁木齐等门户机场,强化郑州、武汉、长沙、成都、重庆、西安、沈阳、杭州等大型机场的区域性枢纽功能,快速向国际航空枢纽推进。要把临空经济发展与“一带一路”国家战略紧密衔接,促进中国经济更好的融入全球市场,提升在全球价值链中的地位。特别是要以法律法规的形式确立临空经济区的战略定位,将临空经济发展纳入法制轨道,创新管理体制和运行机制,加快郑州、北京、青岛、重庆、广州、上海、成都、长沙、贵阳、杭州等国家级临空经济实验区和示范区条例的制定,为临空经济实验区、示范区的先行先试保驾护航。

2. 加大政府对临空经济发展的扶植力度

首先,加大功能性产业政策的扶植力度。加强临空经济区机场、道路、通关等物质性基础设施建设,以航空为主导构建铁路、公路、水运、管道立体化多式联运体系,利用大数据加强信息化建设,实现各种运输方式互联互通、优势互补、零距离高效对接,全面提升机场运输能力。加强制度性基础设施建设,构建临空经济区良好营商环境,维护公平竞争,提高办事效率,降低交易成本,全面提高临空经济区对资金、技术、人才等各种资源要素的吸引力和凝聚力,提高临空经济区的资源配置能力和效率。其次,加大选择性产业政策的扶植力度,促进临空产业、企业、资源的快速聚集和临空经济区极化效应、溢出效应的快速提升,贯彻落实好国家已出台的《关于促进民航业发展的若干意见》《关于临空经济示范区建设发展的指导意见》等政策性文件,拓展临空经济发展空间,促进中国经济发展方式转变和动力转换。要及时总结郑州航空港等现有临空经济实验区、示范区先行先试的成功经验与不足,充分发挥好示范带动作用。

3. 完善国际“空中丝绸之路”

充分发挥航空运输时效性、可达性和带动性更强的优势,构筑“空中丝绸之路”,以“一带一路”推动“去产能”的落实,以“空中丝绸之路”克服“一带一路”地形地貌以及建设成本的制约;强化与“一带一路”沿线国家航空运输的互联互通,优化航线,增加航班,通过内外联通的航空运输大循环,推动要素、商品、服务跨区域、跨国界自由流动,把“一带一路”沿线国家市场连接起来,取长补短,实现生产要素的优化配置;充分发挥临空经济区窗口作用,拓展构建与“一带一路”国家民航业全面合作的平台和机制,促进临空经济区与自由贸易区的协同发展,实现贸易便利化,更快发展开放型经济;加强临空经济区和“空中丝绸之路”信息化建设,实现全方位的零距离对接,提高临空经济区和“空中丝绸之路”的运营效率。

4. 因地制宜探索临空经济发展新模式

临空经济的发展,要尊重临空经济的发展规律,既要根据不同区域的发展需要、战略定位、资源禀赋、环境与土地承载能力、基础设施、经济社会条件等,合理规划临空经济区的面积规模、空间布局和功能定位,强化临空经济区之间的协作,形成优势互补,避免“孤岛效应”,最大化临空经济区的溢出效应和区间互动效应;又要充分借鉴仁川综合枢纽导向型、孟菲斯航空货运驱动型、图卢兹航空制造驱动型、香农区域资源环境导向型等国际上典型临空经济区的发展经验,创新临空经济发展模式,形成临空经济区域特色优势,实现与区域经济的耦合发展。

5. 构建临空产业集群创新发展体系

遵循差异化原则,利用规模较大的航空港构建以临空指向性企业为核心的具有较强市场竞争力的临空产业基地,带动整个区域产业结构升级;强化临空产业发展技术自主研发与应用、人才培养,推动“中国制造”向“中国质造”“中国智造”转变;推动中国航空发动机研制水平提升,弥补制约中国航空产业发展的短板;构建临空经济区发展联盟,推动临空产业发展技术溢出与共享。

参考文献:

- [1] George Stalk, Thomas Hout. *Competing Against Time: How Time-Based Competition is Reshaping Global Markets* [M]. New York, NY: Free Press, 2003.
- [2] 蔡昉. 供给侧结构性改革的主要着眼点 [N]. 上海证券报, 2015-12-31.
- [3] 曹允春. 临空经济—速度经济时代的成长空间 [M]. 北京: 经济科学出版社, 2009.
- [4] 迟福林. 走向服务业大国——2020: 中国经济转型升级的大趋势 [J]. 成都: 经济体制改革, 2015, (1).
- [5] 龚雯, 许志峰, 王珂. 七问供给侧结构性改革(权威访谈): 权威人士谈当前经济怎么看怎么干 [N]. 北京: 人民日报, 2016-01-04.
- [6] 国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部“临空经济发展研究”课题组. 临空经济: 依托机场抓机遇 [N]. 北京: 中国经济导报, 2007-04-24.
- [7] 胡鞍钢, 周绍杰, 任皓. 供给侧结构性改革——适应和引领中国经济新常态 [J]. 北京: 清华大学学报(哲学社会科学版), 2016, (2).
- [8] 洪银兴. 正确认识供给侧结构性改革的目标和任务 [J]. 北京: 中国工业经济, 2016, (6).
- [9] 金碚. 总需求调控与供给侧改革的理论逻辑和有效实施 [J]. 北京: 经济管理, 2016, (5).
- [10] 李家祥. 更好地发挥民航业在加快转变经济发展方式和调整经济结构中的战略作用 [N]. 北京: 中国民航报, 2011-04-11.
- [11] 李克强 a. 政府工作报告 [N]. 北京: 人民日报, 2016-03-18.
- [12] 李克强 b. 在北京大学国家发展研究院考察时的讲话 [Z]. 2016-04-15.
- [13] 练振中. 临空经济论: 基于对区域统筹发展问题的思考 [D]. 北京: 中共中央党校, 2011.
- [14] 林火灿. 供给侧结构性改革与稳增长并非二选一 [N]. 北京: 经济日报, 2015-12-14.
- [15] 临空经济发展战略研究课题组. 临空经济理论与实践探索 [M]. 北京: 中国经济出版社, 2006.
- [16] 刘秉镰, 武鹏, 刘玉海. 交通基础设施与中国全要素生产率增长——基于省域数据的空间面板计量分析 [J]. 北京: 中国工业经济, 2010, (3).
- [17] 刘伟. 在北京顺义“临空经济发展论坛”上的讲话 [Z]. 2004-05-26.
- [18] 马克思. 资本论(第二卷) [M]. 北京: 人民出版社, 1975.
- [19] 马克思, 恩格斯. 马克思恩格斯全集(第46卷下) [M]. 北京: 人民出版社, 1980.
- [20] 聂春洁. 智能终端: “郑州制造”的世界级名片 [N]. 郑州日报, 2017-06-14.
- [21] 荣朝和. 交通—物流时间价值及其在经济时空分析中的作用 [J]. 北京: 经济研究, 2011, (8).
- [22] 王旭. 美国城市史 [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2000.
- [23] 王丽杰. 我国支线机场到底多了还是少了? [N]. 北京: 中国民航报, 2012-07-23.
- [24] 习近平. 在广州经济工作座谈会上的讲话 [Z]. 2012-12-09.
- [25] 习近平. 在中央财经领导小组第十一次会议上的讲话 [Z]. 2015-11-10.
- [26] 习近平 a. 在中央财经领导小组第十三次会议上的讲话 [Z]. 2016-05-16.
- [27] 习近平 b. 在中央财经领导小组第十二次会议上的讲话 [Z]. 2016-01-26.
- [28] 习近平 c. 在省部级主要领导干部学习贯彻党的十八届五中全会精神专题研讨班上的讲话 [N]. 北京: 人民日报, 2016-05-10.
- [29] 习近平 d. 在参加十二届人大四次会议湖南代表团审议时的讲话 [Z]. 2016-03-08.
- [30] 习近平. 考察北京新机场时的讲话 [Z]. 2017-02-23.
- [31] 姚雪青, 白天亮. 机场亏损为何还要建 [N]. 北京: 人民日报 2013-01-28.
- [32] 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, 沈丹阳译. 郑州: 河南科学技术出版社, 2013.

Airport Economy and Supply-side Reforms: The Functioning Mechanism and Reform Orientation

GAO You-cai, TANG Kai

(Business school of Zhengzhou University, Zhengzhou, Henan, 450001, China)

Abstract: As economy steps into the “new normal” phase, China is promoting the supply-side reforms vigorously. It argues that the supply-side reforms have these connotations: the dynamic mechanism of the economic development should transform from the previous emphasis on demand only into both the supply and demand sides together; new demands should be unleashed and new supplies should be created; to promote the development of new technologies, new industries and new economical models; to move the industrial structure toward the high-end; to improve total factor productivity and achieve the transformation of development power. Obviously, pushing forward the supply side reform need a practical and effective breakthrough, as a representative of the new economy in the 21st century, airport economy can attract the large concentration of airport directed industries and various production factors with the rapid development of air transportation industry, and be inherently compatible with the supply-side reforms. It also can promote the China’s economy to resolve the current contradictions, and enhance to achieve the goals of the supply-side reforms from the both directions of the supply and demand. Airport economy has become a new source of power and play a vital role for China’s economic development.

On the basis of discussing the characteristics of airport economy, such as its propensity for industry, product, technology, time and space, etc., this paper discusses the mechanism of airport economy on supply-side reform from the angles of industrial upgrading, structural optimization, value enhancement and technological innovation; airport economy can catalyze the unique industrial system and promote industrial structure to upgrade, so can lead to build the modern industrial system and provide a supporting platform for factor flow which can take integrate the hinterland into global industry chain through forming strong spillover; reshape the industrial chain, product chain, supply chain and value chain which will function on the supply-side reform from various of levels to resolve the problems of supply-side reform gradually and optimize product supply, new power supply, regional supply and other supply system quality; elevate time value for producers and consumers, strengthen the responsiveness of producers to market changes by reducing time, enhance the total factor productivity as well as product value added and drive all kinds of production factors into efficient sectors by technological upgrading, absorption, transfer and diffusion, so as to promote the supply system continuously to optimize and upgrade.

Based on the above analysis, the paper probes into the reform orientation offered by airport economy for supply side reform: by developing airport economy, China can expand demand by dilating investment, export and consumption; optimize regional spatial structure and breed new industry by building a new regional economic growth pole, expanding the existing urban space and promoting the developing areas to achieve leapfrog development; promote industry and value chain upgrading by reducing the time and space costs of enterprises; improve total factor productivity from the methods of industrial agglomeration, factor flow, division of labor, global resources integration. So, in view of the important role of airport economy in promoting the supply-side reforms. This paper holds that China should strengthen the strategic position of airport economy and increase the government support for its development; optimize the international “Air Silk Road” and explore new models of airport economic development; construct the innovation and development system of airport industry cluster to transfer “Made in China” to “Make in China” and “Created in China”. All of these will provide new momentum for the transformation of China’s economic development mode and sustained economic growth.

Key Words: airport economy; functioning mechanism; reform orientation; the silk road in the air

JEL Classification: L52, O14, O25

DOI: 10.19616/j.cnki.bmj.2017.10.002

(责任编辑:舟山)