

誰代表中國競逐世界航空城？

「僅帝王蟹一個產品就能帶來至少14億元的年產值，這只佔北京及周邊地區當前市場消費額的不到1/3，未來可期。」在視頻會議另一端的鏡頭前，南洋投資有限公司總經理郭進文正神采飛揚地描繪公司未來在中國北方的商業版圖。

三年前，這家以出口分銷冷凍海鮮為主要業務的新加坡貿易公司選址北京大興機場臨空經濟區（大興），將在這裡建設該公司的中國北方總部，以此為中心輻射京津冀、甚至東北地區業務，這一切都建立在機場強大的國際國內運輸能力基礎上。郭進文現在最期待的是，疫情過後盡快全面恢復國際貨運。

「所有產業活動都因機場的運作而加強。」美國北卡羅來納大學名譽教授約翰·卡薩達早在二十多年前就提出「航空大都市」的理念。他無數次在演講中強調：機場不只是交通基礎設施，更是整個新經濟體系的功能核心。

儘管「航空城」理念自誕生起就面臨各種爭議，仍未能阻擋世界各地交通樞紐城市擁抱航空經濟的熱情。卡薩達理想中的「航空城」，各類設施以機場為中心成波浪狀排開，重塑了此前由汽車交通主導而形成的郊區化城市形態，高效地服務著機場周邊的產業及其員工。

「航空大都市是一個國家面向世界開放的窗口，資金、人才、科技、創新都在向其集中，正逐漸成為區域社會經濟發展的核心載體和重要推動力量。」中國民航大學臨空經濟研究中心主任曹允春對說，很多國家和地區已經從全球戰略角度認識到了大力發展臨空經濟的重要性，並將此作為區域經濟新引擎、城市發展新動力，藉以在新的國際產業分工體系、世界城市創新體系中佔據有力地位。

「快者生存」就在卡薩達為「航空大都市」理念呼籲奔走的上世紀90年代，地球另一端的迪拜正在籌建以國際機場為原點的「世界中心」航空城，位於東八區的北京首都國際機場於1993年突破了1000萬人次年旅客吞吐量，掀開了中國臨空經濟發展的序幕。而在與美國隔大西洋相望的西歐，「海上馬車夫」荷蘭再次抓住航空運輸帶來的發展先機，建成了世界首座經過規劃設計的航空大都市——史基浦機場航空城。

早在上世紀80年代，荷蘭政府便意識到航空運輸的重要性。自大航海時代起，港口經濟一直是荷蘭的重要支撐，而在全球化進程中逐漸落於下風的荷蘭為尋找新的發展動力，於1988年在其《國家規劃與發展報告（第4版）》中，從國家戰略高度，將史基浦機場建設提高到國家發展的中心地位，使史基浦機場逐步成為「歐洲商業界的神經中樞」。

荷蘭政府為此制定了一系列推進機場周邊產業有序發展的政策。在機制方面，1987年成立了史基浦區域開發公司（SADC），對機場商務區進行開發。2003年起，荷蘭啟用嚴格的項目遴選標準，「離機場控制圈越近的位置，要求越嚴」，控制航空關聯性項目的辦公點選址，保證土地使用效率的最優化。

「伴隨史基浦機場的三個主要發展階段，機場周邊產業結構逐漸升級，第三產業比例不斷增加。」曹允春介紹說，從1988年到1995年，機場處於形成期，周邊還未出現產業集群，臨空產業與全球網絡融合性較弱，以地方產業和航空運輸服務業為主。自1995年後的十年為發展期，機場客流量從2500萬人次上升到4500萬人次，貨運量從100



萬噸增加到150萬噸，區內企業高度依賴機場發展，國際商業區基本形成。2005年後進入成熟期，以航空維修、航空製造、航空物流、總部經濟等為主導的航空城逐步形成。期間，微歐歐洲總部落戶史基浦航空城，區內產業創新網絡逐漸形成，知識經濟作用凸顯。

截至疫情前，史基浦機場2019年旅客吞吐量達到了7171萬人次，位居全球第12、歐洲第3，貨郵吞吐量歐洲第4，多次獲得「世界最佳機場」稱號。「人、財、物在這裡聚集，機場已經成為荷蘭國家經濟戰略轉型的新支撐。」曹允春評價說。

伴隨物流、航空航天、時裝、金融諮詢等八大產業的形成，聚集的人越來越多，史基浦機場航空城內的休閒娛樂和住宅區也在逐步完善，先後建成了史基浦機場自然公園、綠色酒店和可持續體育場等一系列生態友好項目。荷蘭史基浦機場航空城的規劃師們常說：「機場遷出城市，城市緊跟機場步伐，最後，機場變成了城市。」

長久以來，交通樞紐以其強大的磁力不斷塑造城市的輪廓和命運，而城市發展又總是依托當時最先進的交通方式。卡薩達在30年前就預測到，航空旅行將在全球範圍內重塑新的樞紐網絡。「每個城市、地區，甚至國家，不管其是否意識到，都已經面臨著一場優勝劣汰的競爭。通過這場競爭，將形成新的世界秩序。今天，人們將這個過程稱為全球化。」卡薩達在與美國作家格雷格·林賽合著的《航空大都市：我們未來的生活方式》一書中寫道。

一部由全球十幾個國家上百家公司組裝完成的蘋果手機，餐桌上的一條剛從蘇格蘭空運而來的三文魚，或是一款剛在美國上市的抗憂鬱藥……卡薩達認為，在慾望需要被快速滿足的速度經濟時代，航空大都市將成為一種新型城市。而隨著城市形態的變遷，經濟發展也發生了改變，規模經濟讓位於速度經濟。在新的模式下，不論是企業、行業，還是一座城市、一個地區，其發展條條從「適者生存」變成了「快者生存」。

韓國仁川航空都市便是「快者生存」理念的最佳踐行者。上世紀90年代末，亞洲金融危機爆發，作為「亞洲四小龍」之一的韓國經濟遭受重創。國際貨幣基金組織向韓國提供了580億美元援助貸款，作為交換條件，韓國必須放開國際貿易政策、改革國內勞動市場和財團管理體制。更為市場化的投資模式和以出口為導向的貿易戰略得以實施，這也幫助韓國提前3年還清了貸款。受益於新的發展環境，韓國電子科技迅猛發展，成為全球智能手機等高端電子設備的主要出口國之一，這些高精尖、輕薄小、高附加值的產品通常選擇空運方式，仁川機場及其自由經濟區的重要作用越發顯著。

2001年，仁川機場作為韓國最大的民用機場正式投運，自2005年起，連續12年獲得國際機場協會（ACI）評選的「全球最佳機場」。受平昌冬奧會、旅遊旺季等多重利好因素影響，2018年仁川機場旅客吞吐量近7000萬，收入創下歷史新高，達2.63萬億韓元，連續14年保持盈利。

曹允春曾撰文介紹，韓國把自己定位為「東北亞的樞紐與中心」，為此，在規劃設計時，便把仁川機場設置為由韓國政府直接管理的唯一機場。同時，在仁川機場自由經濟區，在稅收、外匯管制等方面，實行了一系列特殊的經濟政策，取消或放寬了對外商投資的各種限制。臨空區著力改善外國人居住環境，修建了大量綠地與休閒娛樂設施，建立高校，引進海外醫療機構等。

一座造價23億美元、全長21.4千米的大橋連通了機場和仁川自由經濟區的核心——松島國際商務區，這座填海造陸連建而成的智慧新城，總投資達350億美元。規劃師們借鑒了巴黎、悉尼、威尼斯等名城的設計藍圖，準備將松島建成韓國最漂亮的城市。

「人們之所以選擇住在城市，就是為了享受城市在社會、金融、精神層面上的紐帶性優勢。」卡薩達認為，為追趕速度經濟的步伐，從迫切需要發展的美國底特律到古老的阿姆斯特丹城市邊緣，任何一座城市都可以、也都應該建成為航空大都市。

讓機場成為新的動力源卡薩達在1991年發表的文章《全球航空貨運——產業綜合體》中首次描繪了航空都市的初始樣貌，他想像在未來某一天，工廠會沿著機場跑道延伸的方向修建。當時美國聯邦快遞正在被以亞馬遜為代表的新興電子

商務吊打，亟待突破困局，卡薩達描繪的航空樞紐港成為傳統快遞業的突圍利器。

聯邦快遞很快聯繫到卡薩達，並在菲律賓宿務馬尼拉西北110多公里外的前美國海軍基地舊址建設了「亞太轉運中心」。1995年，聯邦快遞亞太轉運中心開放，很快成為所在地蘇比克灣自由港的中心。走在蘇比克的街道上，除了英文名，最常見的便是中文繁體字路標。從上世紀90年代中期開始，多家中國台灣企業在當地辦了幾十家工廠，它們生產的電腦主板、驅動器、中央處理器得以坐上美國聯邦快遞的貨機，被送往世界各地。

據蘇比克灣大都會管理局主席威爾瑪·艾斯瑪公開表示，截至2021年12月31日，蘇比克灣自由港解決了14.22萬人的就業問題，進出口額分別為15.8億美元和13.7億美元，均高出2020年水平，現在已經成為菲律賓最發達、最繁忙的港口城市之一。卡薩達的構想在這裡得到了驗證，機場讓一個快被世人遺忘的角落重新煥發活力。

而在4個時區之外的迪拜早就對航空城建設躍躍欲試，這源於它對資源枯竭的深深憂慮。阿聯酋擁有的已探明石油儲藏量可供本國開採一個世紀，但絕大多數都埋藏在首都阿布扎比的地下，經濟中心迪拜的石油資源正在枯竭。從資源依賴型到多元發展，迪拜需要更便利的交通運輸。1959年，迪拜國際機場重修，1960年正式投入使用。

1985年阿聯酋航空成立時，全公司只有幾架舊飛機和1000萬美元的支票。15年後，阿聯酋成功與德國、泰國、英國、中國香港等地通航，將這些地區的理念、貿易、遊客、貨物運回迪拜；那些飛往南亞次大陸的航班，為迪拜本地發展提供了源源不斷的勞動力；而通過到倫敦、法蘭克福、香港和新加坡的航線，將迪拜與世界金融中心緊密連接。直到20世紀90年代，隨著迪拜老酋長辭世，新酋長繼任，建立「迪拜世界中心」航空城的計劃逐漸顯形。

地處歐洲到環太平洋地區的十字路口，沒有腹地支撐的迪拜只能極力提供中轉服務，成為連接倫敦、邁阿密、新加坡等經濟中心的樞紐。尤其在航空運輸時代，迪拜的地理位置優勢更為凸顯，根據客機飛行時間計算，迪拜周圍「8小時航程」內居住者約35億人口，佔全球人口的一半。而在任意兩個東西方城市之間，如果沒有直達航班，比如從東京到米蘭，都可以通過迪拜實現連接。

結合機場與自由貿易區的疊加優勢，迪拜臨空產業得到了快速發展。1979年，有史以來最大的人工港杰貝-阿里港正式投運。1985年，迪拜依托港區建立了著名的杰貝-阿里自由貿易區，允許區內公司擁有100%所有權，資金可完全自由流動，享有15年免稅期，並可再延長15年，由此吸引了大批國際投資。1991年，杰貝-阿里港區與杰貝-阿里自由貿易區實施一體化運營管理，位於自貿區內的迪拜世界中心國際機場距離港口僅有約20分鐘車程。

曹允春曾統計，截至2013年底，有八千多家企業、近1/3的世界五百強公司在杰貝-阿里自貿區成立分公司、子公司或辦事處，年營業額約820億美元。

「迪拜世界中心無論是從功能、規模，還是規劃佈局，對中國臨空經濟區的建設都極具借鑒價值。」曹允春分析說，該航空城是世界最大的空港城市之一，每年可吞吐超過1.2億人次的遊客及1.12億噸的貨物，不僅包含國際機場，還是出口貿易、附加物流、零售、休閒、信息技術以及銀行業的區域中心。

走向世界靠藍天2008年12月17日凌晨5點50分，一架從菲律賓宿務起飛的聯邦快遞MD-11型貨機降落在廣州白雲國際機場，在完成一系列分揀操作後，繼續飛往目的地法國。這次成功試航意味著聯邦快遞新的亞太轉運中心順利啟用。次年2月，廣州白雲機場取代了蘇比克灣成為聯邦快遞最大的海外基地。

除了明顯的區位優勢，廣州成為轉運樞紐背後的另一重原因則是整個珠三角地區強大的生產及進出口能力。中國加入世貿組織後，開啟了「世界工廠」的發展之路，大量勞動密集型的製造業向珠三角聚集，數以億計的零件從這裡出廠，或經由這裡組裝，而後被運往全球的消費市場。

當時，通過「中國製造」不斷積累經驗的企業正在向「中國創造」轉型，努力向微笑曲線的兩端攀爬，而集積了大量低端產業

的東南沿海一帶正醞釀一場「騰籠換鳥」的產業升級計劃。被置換下來的產業將去往何處？美國通用電氣首席執行官杰夫·伊梅爾特曾公開表示，可以將中國機場分佈圖當作一張尋寶圖，這張圖可以指出投資在電力、供水和鐵路項目中的數千億美元的流向。

同一時期，國內中西部地區一些重要城市正在完善機場及周邊設施建設。重慶江北國際機場自2005年起，用12年時間完成了機場二、三、四期擴建，到2019年，旅客吞吐量超過4400萬人次，貨郵吞吐量41.09萬噸，客貨量均在全國前十。這座距離上海近兩千公里的西南重鎮，其擴張速度是鍍金時代「風城芝加哥」的8倍，增長最快時年均新增居民人口約30萬。

2009年，世界上最大的個人電腦銷售商惠普落戶重慶臨空經濟區，富士康、英業達等代工廠隨之而來，逐漸形成了集運營商、品牌商、代工廠和配套商於一體的智能終端產業鏈。據重慶市經濟和信息化委員會統計，到2019年，重慶市已連續6年成為全球最大的筆記本電腦生產基地。此外，以航空維修、物流、商務等為主營業務的9800多家企業進駐重慶市臨空區經濟示範區，解決了9.4萬人的就業問題，這裡被定位為中國「內陸開放空中門戶、低碳人文國際臨空都市區」。

珠三角的產業轉移早就開始了。勞動力成本的快速增長迫使製造工廠不斷向北、向西轉移。2010年7月，建設中的鄭州航空港經濟綜合實驗區與富士康簽約，原本為當地某知名食品品牌供應原料的棗林被選為工廠新址，次年3月，富士康正式投產，創造了約30萬人的就業崗位，陸續吸引了300餘家上下游企業，形成了以智能終端為代表的世界級電子信息產業集群，成為鄭州舉足輕重的千億級支柱產業。

2013年3月，《鄭州航空港經濟綜合實驗區發展規劃（2013-2025年）》獲國務院批准，鄭州航空港成為全國首個「國家級臨空經濟示範區」。此後，為推動臨空經濟區有序發展，根據國家發改委和民航局發佈的指導意見，位於青島、成都、重慶、北京、上海、廣州、長沙、貴陽、杭州等地的16個國家級臨空經濟示範區陸續獲得批復。

「鄭州臨空經濟區的發展借助了中部崛起戰略的東風，同時對中部地區整體發展也起到了明顯的帶動作用。」曹允春分析說，目前這17個國家級臨空經濟示範區相對均衡地分佈在華北、東北、西北、中南、華東、西南六大片區，臨空區所在城市本身也是區域中心，疊加臨空優勢，更能起到激活整個區域發展的引擎作用。

臨空經濟區建設並不局限在北上廣深等一線城市，絲綢之路的起點西安，山城貴陽，或是東北老工業基地城市長春，也跳躍著打造臨空都市的雄心。在中西部或二三線城市機場調研時，曹允春常聽當地官員說：「我們不沿邊、不靠海，走向世界靠藍天。」美國百萬人口的大都市有45個，歐洲有36個，而根據《2019年城市建設統計年鑒》，中國的百萬人口城市有93個，常住人口超過1000萬人的城市有9個。卡薩達在書中回憶，曾有一位民航部門的官員跟他分析，過去中國常常低估自己的經濟發展速度，一個新機場剛剛建成，很快就會人滿為患，而基於（2008年金融危機後）中國的發展態勢，在中國南方和西北地區一些城市建設航空都市的計劃並不誇張，正如迪拜那樣，通過建設機場將自己與世界聯繫起來。

另據國家發改委綜合運輸研究所、航空經濟發展河南省協同創新中心、中國城市臨空經濟研究中心聯合發佈的《中國臨空經濟發展指數2021》，截至2020年底，國內31個省份共建有240個民航機場，已經佈局147個臨空經濟區，換句話說，60%的機場都配置了臨空經濟區。

錢昆疫下打油詩

紅嬋花

紅嬋花開野菊黃，
木中君子垂相望。
南洋八月似春天，
玫瑰繡球花競放。



福祿壽禧

蔡富華書

以字會友