

(上接第一版)

在顶层设计上，确定了临空经济区发展骨架格局的城市设计、促进临空经济区持续发展的产业规划，与此同时，通过“产业与科技”“资源与环境”“信息与交通”“社会与人文”4个维度，构建了49项指标，科学立体打造了一套北京大兴国际机场临空经济区（北京部分）的区域发展“体检系统”，基于该系统，北京大兴国际机场临空经济区（北京部分）荣获全球首个LEED for Cities规划设计类项目认证。“底子”打好了，大兴片区“1+2+2产业生态体系”也浮出水面——即以生命健康产业为引领，以枢纽高端服务以及航空保障为两个基础产业，重点储备新一代信息技术以及智能装备两大产业。

产业规划要落地，主角是企业。围绕产业地图，聚焦国际产业、国际投资、国际合作，着力发展国际产业。管委会梳理出一份招商名单，锁定400余家业内龙头企业；推动建设国际会展中心和国际消费枢纽两大综合体，规划建设综合保税区、智慧物流区、国际航空社区和国际生命健康社区四大产业特区，打造国际航空总部园、生物医药孵化器、国际商务综合体等六大产业园。

“这份名单是为精准招商做准备。”赵建国说，目前瓊格干细胞、上海细胞、希诺谷等创新孵化项目已落地自贸试验区创新中心，顺丰、京东、华大基因等智慧物流、生命健康领域签约项目已陆续开工建设，重点储备民航适航审定中心等航空产业项目。

离开大兴便是廊坊片区，入眼即是林立的塔吊和在大地上铺展延伸的绿地、花木。按规划，廊坊片区约100平方公里范围内，过半面积用于统筹管控区内河道、廊道、森林、农田等生态要素，营造“凤凰展翅”的大地景观。

“如果说北京大兴国际机场是凤头，我们这里就是凤身、凤翼和凤羽。”临空经济区（廊坊）管委会副主任韩金虎告诉记者，遵循“先林后城”理念，他们利用管控区内纵横的河道、廊道、森林、农田，以永定河生态廊道为凤身，以广阳、永清两大森林片区为凤翼，以京台高速、城际铁路为凤羽。

廊坊片区的建设目标很明确——成为全省创新发展、绿色发展、高质量发展的样板，成为京津冀协同发展的大平台、世界一流航空城；对标雄安新区，推动临空经济区起步阶段各项工作取得阶段性成效。

在拔地而起的临空服务中心外，“奇迹是干出来的”“决战临空、廊坊全胜”的大红条幅格外显眼。为打好这场大仗、硬仗，廊坊片区提出“三步并作两步走”：2025年园区基础设施全部建成。2020年至2022年，“打基础、立骨骼、拉框架”；2023年至2025年，“密路网、强支撑、成体系”。

2019年到2035年，廊坊临空经济区将全面建设市政建设设施、公共服务设施等902项，资金总投入约950亿元。在去年全面启动127项、总投资160亿元的工程基础上，今年再启动实施311项、总投资335亿元的工程建设，使之能够逐步具备超大型项目吸附和承载能力。

为给临空经济区未来15年发展提供空间，廊坊在2020年完成了涉及1.2万户3.9万人、59个村街和谐征迁和10万余亩农田流转工作。目前“临空家园”回迁安置房一期、二期工程已全面开工建设，确保2022年底前3.9万人全部回迁。

### 港产城深度融合互动发展

在大兴临空经济区大展宏图之时，位于北京顺义的首都机场临空经济示范区，也正在谋划更高层次的发展。

“临空经济是利用机场带来的人流、物流而衍生出的一种经济形态。一直以来，顺义区充分发挥机场的功能优势，围绕机场的物流、人流进行产业功能布局，有效促进港产城融合发展。”北京临空经济核心区管委会主任黄永志告诉记者，总体上看，临空经济区发展与航空业、中国经济的发展大势相呼应。

顺义是我国临空经济发源地。1992年率先提出“依托机场、服务机场、大力发展空港口岸经济”的发展思路；2006年设立我国第一个临空经济区；2019年首都机场临空经济示范区获批，目前已成为我国规模最大、航空服务企业数量最多、国际化程度最高的临空区。

自被纳入北京自贸试验区国际商务服务片区以来，首都机场临空经济示范区主攻航空服务领域，聚焦制度创新，以“两区”建设深入推进带动园区经济高质量发展。自“两区”批复至2020年底，示范区新增注册企业718家。目前，示范区115.72平方公里范围内注册企业达到8000余家，2019年实现营业收入3964.6亿元，完成属地税收265亿元。复旦大学国际空港城市研究中心发布的2020年度中国空港经济区评价指数显示，首都机场临空经济区综合竞争力排名第一。

“顺义发展临空经济的经验，说到底始终是围绕机场发展临空经济作为促进区域经济社会

# 龙凤呈祥



位于北京市顺义区的北京临空经济核心区鸟瞰图。

(资料图片)

会发展的核心要务。边摸索边实践，先工业再物流、人流，产业发展层次清晰。”黄永志说，临空经济的快速发展，成为顺义迈向服务业强区的重要力量。

作为国内最早发展起来的临空经济区，首都机场临空经济示范区已成为先行先试的“试验田”。北京临空经济核心区管委会政策法规处处长黄楠说，管委会致力推动首创案例和政策先行先试。作为北京市服务业扩大开放14项全国首创案例之一，中国航空器材集团公司就以保税物流供应链为单元的保税监管模式改革创新试点，让保税航材自由流转成为现实。

在中航材8000平方米的波音保税仓库中，高大的货架上整齐码放着的既有飞机襟翼等大型部件，也有螺钉、螺帽等消耗件。航空公司下单后，30分钟内即可完成拣选、包装、海关预申报等工作，通过货运代理或用户自取的方式送达。

“以前我们在各地保税库的航材是属地管理，一出库就要被征税，很难自由流转到外地。”负责共享平台运营的中国航空器材集团有限责任公司副总经理王斌告诉记者，为保证飞机安全、准点运营，航空公司会在各地设立航材库，以备不时之需。

对航空公司而言，航材的储备和运营是一笔不小的支出。尤其是跨洋飞行的大型客机，每种机型不过20架。且不说组建机队时要花大价钱备好“口粮”，只说一架飞机使用年限15年，没用完的航材又成为新的负担。

那么，怎样打破航司间的藩篱，让航材流转起来？共享是出路！经测算，把几大航空公司同款机型打包维护的成本，比各建一套人马低30%。但保税货物的共享，首先要过保税监管这道关。

在管委会和相关部门推动下，2019年1月，海关总署批复，“保税物流供应链为单元”的航材共享保税监管改革创新模式落地施行，实现保税航材一次备案、一次申报、一次核准及在保税状态下的自由流动。

“现在，平台公司所有航材从北京进口，在北京海关统一备案。流转时，只要在北京海关的系统里做一下电子数据的转移。”王斌说，“没有临空经济区、没有管委会，就没有我们的今天。”这家专注于在市场上拾遗补缺的公司近几年收入年递增超过20%，去年营收13亿元。

航材共享平台只是北京临空经济核心区管委会不断升级“软环境”，构建全链条、管家式服务机制的一个缩影。

2020年2月7日，《首都机场临空经济示范区总体方案》印发。同时，按照北京市“十四五”规划，一南一北两大临空经济区要实现“相互促进、联动发展”。身为“老大哥”的首都机场临空经济示范区将优化营商环境作为发展的重要抓手，始终遵循“今天事今天办”的服务宗旨，将新一代信息技术融入企业服务当中，实现“服务事项可查询、办理进度可知晓”。

作为大型国际航空枢纽，首都国际机场旅客吞吐量在2018年突破1亿人次。北京临空经济核心区管委会副主任张廷军表示，目前首都机场临空经济示范区正全力推进“港产城”融合发展。产业布局注重与机场功能布局有机衔接，深度融合互动发展。

“服务好‘港’，他们紧密对接首都机场集

团、中国航空集团，持续优化航空企业的发展环境；实现周边地区安全保障、基础设施、公共服务和环境建设的综合提升；积极配合首都国际机场“再造国门”计划，助力世界级航空枢纽建设。

为提升好“产”，他们在航空服务、数字贸易、文化贸易、商务会展、医疗健康、国际寄递物流、跨境金融等多个领域协同推进，对接国际提升投资和贸易便利化水平；积极争取“第五航权”，出台航空货运政策，建设航空货运体系；优化航材保税监管措施，探索飞机维修企业航空器材维修业务口岸便利化措施等创新制度的实践应用；促进航空服务及航空电子领域项目落地。

为完善好“城”，他们继续聚焦高端化、国际化，加快推进R4线、京密快速路建设，将国际人才社区建设与首都机场临空经济示范区建设同谋划、同部署、同落实，着力打造“类海外”环境，不断补齐公共服务短板，满足临空高端公共服务需求。

未来，首都机场临空经济示范区将乘着北京自贸试验区和国家服务业扩大开放综合示范区建设的东风，加快建设世界级航空枢纽，不断探索制度创新、完善开放机制、优化开放环境，全力

建设临空经济创新引领先行示范区。

### 比翼齐飞尚需政策突破

根据《推进京津冀民航协同发展实施意见》，北京两大机场将形成优势互补、适度竞争、具有国际竞争力的“双枢纽”机场格局，显著增强北京地区民航运输保障能力和辐射带动作用，大幅提升北京航空枢纽国际竞争力。

一边是站在前人肩膀上，用“一张白纸”挥洒最美风景；一边是在建成区域内腾挪推动“港产城”的深度融合，首都国际机场与大兴国际机场两个临空经济示范区的竞争不可避免，各自的优势又在哪里？

北京临空经济核心区管委会给记者提供了这样一组数据：首都机场始发终到旅客以北京地区为主，占总量85%，其中又以海淀朝阳最多，东城西城强度最大，以政务、商务、科技创新出行的“高净值”旅客为主。这些旅客对便捷化要求高，对价格不敏感，主要居住在北京北部。这是首都机场最大的优势。

问题也摆在眼前。张廷军总结，目前首都机场客流的潜力没有完全发掘，产业与客流之间的

## 临空经济区成区域高质量发展新动力源

曹允春

当前，以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局正在加快形成，新一轮科技革命正处在实现重大历史突破的关口，临空经济区已成为枢纽经济、门户经济、流动经济联动的主体战场，能够实现全球物流链、贸易链、产业链以及价值链的深度融合，吸引越来越多具有高附加值、高时效性以及需要全球采购、生产、分销等特点的战略性新兴产业在临空经济区集聚发展，各地政府通过大力发展临空经济，打造区域经济增长新动能。

过去5年间，我国临空经济呈现快速发展态势。截至2021年6月，在我国243个颁证运输机场中，已有107个机场周边规划建设临空经济区，自2013年3月7日郑州航空港经济综合实验区获得国务院批复，成为全国首个国家级临空经济示范区，目前全国共有17个国家级临空经济示范区，数量从2015年的1个增加到2021年的17个。

我国临空经济发展呈现出以下6个特点：临空经济区成为国家和区域经济发展新的动力源。“十三五”期间，临空经济区作为地区经济发展“增长极”和“催化剂”的作用不断增强，正在成为国家和区域各类战略性新兴产业的“集聚地”。例如，“十三五”期间，郑州航空港综合实验区的GDP实现了由2015年的612亿元到2020年1041亿元的跨越式增长，进出口总额4447亿元更是分别占比高达全省、全市进出口总额的67%、90%。

临空经济区成为区域对外开放的新通道。临空经济作为开放型经济体系的一种形态，是区域经济发展方式转变的重要突破口，与构建开放型经济新体制的基本思路具有高度的契合性。“十三五”期间，我国自由贸易试验区由2015年的4个增至2020年的21个，其中，14个自由贸易试验区在机场周边规划了相应的子片区，成为临空经济区的重要组成部分。截至2020年底，在我国42个大型机场临空经济区中，依托机场而建的综保区有22个，空港型保税港区1个；全国105个跨境电商综合试验区中有27个把空港作为主要承载地之一。在开放平台的作用下，临空经济区构筑起与世界全方位、多层次的连通格局。

临空经济区成为机场群和城市群联动发展新平台。随着临空经济区“港产城”融合发展模式的进一步推进，临空经济区通过产业协同、组团发展、共生互动与腹地经济进一步深度融合，借助机场群高效、快捷的航空运输体系，迅速形成产业链条完备、服务功能齐全、高效率、高产值的临空产业集群，进一步畅通城市群资源要素流动通道，在更大范围、更高水平上优化资源要素配置。

以机场为核心的综合交通枢纽建设全面提速。“十三五”期间，机场的功能逐渐由单一的交通设施演进为综合性的空港，以机场为核心的临空经济区内实现了公路、轨道交通、高速铁路、城际铁路等不同运输方式的集合。截

黏性没有充分建立。当务之急是抓紧推进新国展建设运营，将客流的消费力留在周边。同时，要在促进航空服务业优质发展的同时，积极培育提升新兴产业。

大兴国际机场的优势，主要是在国家战略上的高起点和规划建设上的后发优势。作为京津冀协同发展示范区，大兴机场临空经济区面向京津冀腹地，兼具航空、公路、铁路等综合网络资源，仅立体化交通枢纽一条，就足以让同行难望其项背。

目前，大兴国际机场单日平均旅客已超过10万人次，辐射带动作用日益凸显。临空区（大兴）管委会依托临空区项目建设协同推进工作机制，创新审批服务模式，依据《“区域评估+标准地+告知承诺+综合服务”改革管理办法》，实现部门程序“并联跑”、项目审批“加速跑”，打造行政审批“最高效率”。不久前，顺丰华北智慧物流总部基地项目仅用2天就完成从拿地到取得施工许可的全部手续。

此外，综合保税区廊坊片区管委会和大兴片区管委会，积极推动建设模式协同创新，推动基础设施和发展成果共商共建共享，首创了一体规划、一体建设、一体管理的协同发展新模式，为全国建设跨界综合保税区，打造新的经济增长点，提供了可借鉴推广的经验。2020年11月综保区获批，河北区域21项工程全速建设，今年7月底与北京一道提出封关预验收申请，10月底与大兴同步实现封关验收。

先天的优势，在落地时也难免遇到波折，跨越行政区划的临空经济区更需要大兴与廊坊片区的协同推进。

在廊坊片区，资金压力始终存在。临空经济区（廊坊）管委会负责人告诉记者，为解决起步之初的资金难题，他们承担起上百亿元的融资任务，既依规快建，又要避免隐性债务。为破解难题，他们高薪请来北京金融街高管，选择31家银行逐一上门对接，多次与中铁建等央企沟通探索ABO模式，最终打开路经。

“从国家层面看，势能还不够高。现在有了自贸区的政策，给了综保区的功能，但抓经济还需要更具体的抓手。”在罗伯明眼中，未来的大兴国际机场，将成为东北亚的门户机场。国家或部委层面可以出台专项支持政策，高位推动临空经济区的发展，真正发挥“国家发展新动力源”的带动作用。

他表示，希望在国际化的合作上，吸引国际投资，瞄准外向型的鼓励政策。大兴机场的综保区，是京津冀的“桥头堡”，怎样发挥“境内关外”优势，需要认真谋划。

体制机制上的问题也不容忽视。大兴机场综保区是典型的跨两省市项目，应该采用什么形式来运营？考虑到产业的更迭演进，北京的产业项目土地使用年限是20年，河北是50年。需要深入思考解决政策不统一的问题。

为把区内各方拧成一股绳，临空经济区（大兴）管委会已经搭建了临空经济区协同发展委员会，共商共建大计。“对标国际商务环境，建设外向型经济区，我们希望探索一个可复制的路径。”罗伯明说。

（采访组成员：徐文营 苏民 杨学聪 陈发明 韩秉志 执笔：杨学聪）



位于北京临空经济核心区的北京飞机维修工程有限公司。

(资料图片)