



编辑 和岳 美编 张彬 贵校 李爽 电话:64101949 bbtzbs@163.com



**【编者按】**一元复始,万象更新。对“新”的憧憬总是让人欣喜和期待,2023年尤其甚。重回常态、重拾烟火,全社会信心和预期正复旧如初;行而不辍,未来可期,新经济韧劲和活力已澎湃而出。此际,我们精心遴选若干北京新地标,从这里出发,探寻它们在首都新经济图谱中的坐标,也记录下我们正经历着的这个特别时刻。

# 大兴新机场:临空经济再筑“新跑道”

## 谋划“航空+” 总部经济“露尖角”

2022年10月31日上午,位于大兴机场临空区东片区的国际航空总部园正式开建,地上、地下总建筑面积超20万平方米,由七大主体建筑组成,包括4幢商务办公楼、1幢商业服务楼、1幢酒店服务楼和临空区招商展示中心,预计2024年建成后,能够实现政务办公、高端商务办公、临空区规划展示、招商展示、酒店、社区服务、企业集聚等复合功能。

这座投资32亿元的总部园被寄予厚望。据大兴机场临空区(大兴)管委会相关负责人介绍,未来,国际航空总部园将成为服务北京大兴国际机场、实现区港融合的重要抓手,助力临空区建设成为创新、开放、可持续的国际一流高品质航空城。

具体到功能定位和发展方向,根据大兴机场临空区(大兴)官网对国际航空总部园的招商项目介绍,国际航空总部园的功能定位是承担总部办公、企业服务、国际会议、国际人才服务等职能,建设以“航空+”理念打造的“灵活创新、开放共享、价值多维、生态低碳”的国际品质总部园。招商目标则是航空总部企业、外资航司、航空咨询、航空培训、跨境金融、跨境实体企业、高新技术服务、跨境电商等项目。

大兴机场临空区为何要打造总部经济?中国数实融合50人论坛副秘书长胡麒牧告诉北京商报记者,就同一产业甚至同一个企业而言,总部经济意味着将产业或企业的总部安排在这里,尤其是高附加值的资源研发、金融等总部业务。

总部经济对一个区域的经济转型升级、科技创新、人才引进、资源聚集、税收贡献等诸多方面都具有促进作用,还可以给当地带来税收供应效应、产业集聚效应、消费带动效应、就业乘数效应等外溢效应。于是,总部经济也成为了很多城市提升核心竞争力的重要发力方向。

“总部园区乃至临空经济带,一般不会有大的土地让企业进行资本密集型的、大型的固定资产投资,企业无法在这些地方发展规模经济,只能在此布局高附加值业务。”胡麒牧解释,“相应的,企业可以将需要发展规模经济的低成本产业或生产线,布局到背靠制造业基地、交通物流成本更低的临港经济带。”

对于高附加值、高投入的产业、企业总部来说,布局在国际航空总部园,能享受到北京“两区”(国家服务业扩大开放综合示范区和自由贸易试验区)、京津冀协同发展、大兴机场港、北京对高精尖产业的扶持等多种政策叠加红利。

## “靠山吃山” 锁定跨国和高科技两大关键词

在国内,北京总部经济最发达,国际航空总部园并不是北京第一个总部园区。它如何聚焦自身优势深耕特色化?哪些产业又将是重点?

北京社科院研究员、中国人民大学智能社会治理研究中心研究员王鹏在接受北京商报记者采访时指出,很多总部基地目前入驻的企业以国内企业尤其是中小企业为主,且大多在基地建设之前已有较为成熟的发展。而国际航空总部园正如官网招商项目所介绍,更多的是面向跨国企业,尤其是高新科技企业。

在交通方面,北京商报记者注意到,国际航空总部园所在的大兴机场临空区礼贤片区,距大兴机场仅需10分钟左右的车程,相较北京中心城区或其他区域的总部园区来说,在交通上明显更具优势。

王鹏也特别指出,“对于需要跨境往来的企业来说,机场是跨境人员往来的最常用交通方式”。因此,他认为,国际航空总部园更适合国际企业发展。

相较于航班安排更多面向国内的首都国际机场临空区,大兴国际机场的航班更多面向国际。

“这为跨境人员往来交流提供了极大的便利。”胡麒牧评价,“跨境往来人员无论是开会还是住宿都不用舟车劳累前往市中心,总部园可以提供一条龙服务。”

临近大兴机场的优势,也奠定了国际航空总部园发展高附加值产业的基础。相较于成本更低的海运和陆运,空运的成本更高、时效更强,所运输的产品一般也是芯片、生物、制药等高附加值或对时效性要求极高的产品。

基于长期来看,胡麒牧认为,国际航空总部园建成后,将更利于生物医药、健康、环保、科技服务以及涉及数字经济的半导体、人工智能、物联网等产业发展。

而从短期来看,北京师范大学政府管理研究院副院长、产业经济研究中心主任宋向清认为,基于优越的机场区位、综合交通体系健全、基础设施健全、市场集聚能力强等优点,优先迎来发展机遇的产业还是航空物流类、民航和货航运类、金融保险类、临空商务类、航空维修类等。

同时,航空经济、总部经济、数字经济、平台经济有望获得市场先机,率先“成链条、成规模”;健康产品、时尚产品、奢侈品、文化创意产品将在赢取消费者信赖方面占据先机,有望成为最快“见成效、出效益”的产品类别;互联网+背景下的旅游、汽车租赁、消费金融、航空保险等业务将成为园区“最活跃的先鋒行”。

## 未雨绸缪 避免踏入“空城陷阱”

具体到对北京经济的带动,胡麒牧认为,一方面国际航空总部园在引进企业之后,周边配套建设如交通、餐饮、住宿服务等也会有相应的发展。另一方面,产业片区形成之后,一些还不适合一步到位转移至雄安新区的企业可先行转移至国际航空总部园所在的片区,进而也可缓解北京二环内的交通压力。最后,国际航空总部园的建立,有利于进一步让资源要素在京津冀核心地区集聚,尽快形成高端的产业集群,推动京津冀一体化进程。

不过,对于一个尚在建设中的园区而言,所有的美好都是展望和想象。国内外被寄予厚望但最终沦为“空城”的产业园区不在少数,如何避免踏入“空城陷阱”,是国际航空总部园现在就需要考虑的问题。

“对于正在建设的国家航空总部园而言,需要重点规避‘空城’现象。”王鹏强调,这需要园区加强产业规划和建设,在招商引资上也可适时调整,一要产业兴,二要人丁旺。

具体如何规划,宋向清认为,国内其他总部基地的发展路径可以为国际航空总部园提供借鉴。

“国内有一些总部基地的招商效果和初衷存在较大差异。原本总部基地是希望招国内乃至国际上的龙头、品牌企业落户丰台,但最终吸引到的龙头很少,大多是中小企业的总部。”宋向清告诉北京商报记者,“而且从产业链的角度来讲,这些企业关联性并不大,总部基地的产业专业性没有得到较好突出。”

这种情况借鉴到国际航空总部园,宋向清建议,一来要发挥大兴机场临空经济的优势,瞄准国内外的头部企业,大力发展高端外向型产品和服务,开拓国际市场,与北京已有的总部园区形成分层次、分行业、分产业的互补;二来政策层面,要给足包括税收、信贷、债务、融资等相关优惠政策,吸引企业总部的人驻;三来大企业需要小企业为之服务、形成产业支撑,这时需做好相关规划布局,如在周边建立航空小镇吸引相关中小企业入驻,配套基础设施建设也要跟进,让各种资源有机融合。

“越专业,路子越宽;越专业,越容易做大做强。”宋向清评价。

视野放大至全国,在垂直的产业布局上,长三角、珠三角的临空经济区可以和临近的临港经济带及背靠的制造业基地结合发展,国际航空总部园所在的临空经济区与港口的距离并不近。

对此,王鹏建议,依托于毗邻河北的优势,入驻国际航空总部园的企业可以将非首都功能、非总部功能的生产线布局在临近的河北固安、涿州等地,错位发展的同时为当地提供就业。

北京商报记者 方彬楠 陆珊珊/文 贾丛丛/插画



### 【记者手记】

## 新经济的萌发与新航城的畅想

国际航空总部园当下还在建设中,建成和投入使用时间还没有完全确定,但是这座“新城”未来的蓝图其实已经相当明晰。

大兴区位于北京城南,城南的经济相较于中心城区一直存在一定差距,产业和消费也相对滞后。根据大兴目前发布的规划,国际航空总部园将会引进大量的企业、不定期举办展会、提供酒店住宿,往来的人流量将会大大提升。

人随业走,业随人兴。可以预见的是,国际航空总部园的总部经济,将带动当地一系列配套产业的发展,城南也将迎来一个新的消费中心。

再从当地市民的生活来看,大兴当下发力的产业,如生物健康产业集群和氢能产业园等,大多是在大兴机场建成之后才进入快速发展阶段。此前很长一段时间,农业在大兴的占比并不低。但众所周知,农业的抗风险能力和对经济的拉动能力都不像高科技、高附加值的产业那么强,“城乡二元经济结构”是大家一直关注的话题,在北京也不例外。

而国际航空总部园建成后,按照既有的轨迹运行,在带动当地产业升级的同时,势必也将为当地居民提供大量就业,吸引来的消费者也将为当地的农产品带来更多消费量。

相信在北京这个集聚优惠政策、创新资源和人才的城市,国际航空总部园成为空城的概率并不高。京南地区,也将由此发展得越来越好。