

中国区域战略新布局 与航空运输业的发展机会

国务院发展研究中心
发展战略和区域经济研究部

侯永志
2015年6月

内容纲要

- 新常态下国家区域发展的总体布局
- 区域发展新布局下航空运输业发展的新机遇
- 如何抓住航空运输业的发展机遇

中国经济发展进入新常态

关于经济新常态

- 什么是经济新常态？

— 习近平总书记2014年5月考察河南时，首次明确地用“新常态”来概括中国经济新的阶段性特征。

- 在2014年的中央经济工作会议上，习总书记对“新常态”进行了系统的阐述。

- 新常态最主要的特征是经济潜在增长速度的台阶式下降。对于新常态，也可作进一步分析。



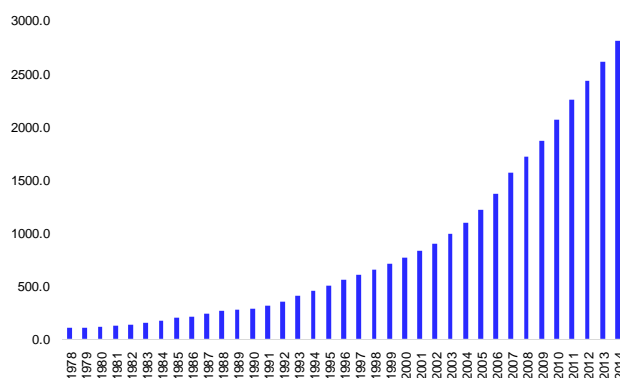
- 应对新常态，需要新的区域战略布局：国民经济增长在空间上的实现

中国发展进入新常态

DRC

2014年，
GDP超过63
万亿。30多
年来，
按照可比价
格计算，年
均增长近
10%，创造
了世界经济
发展史上的
一个奇迹。

国内生产总值指数（1978年为100）



5

中国发展进入新阶段：从人均收入水平来看， 中国已进入上中等收入国家行列

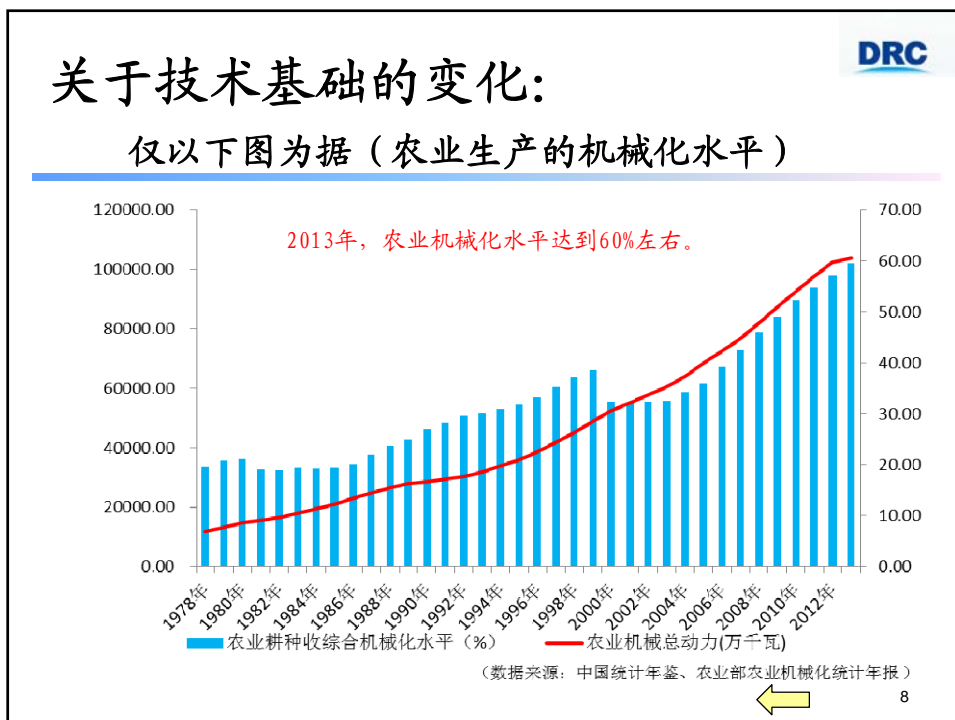
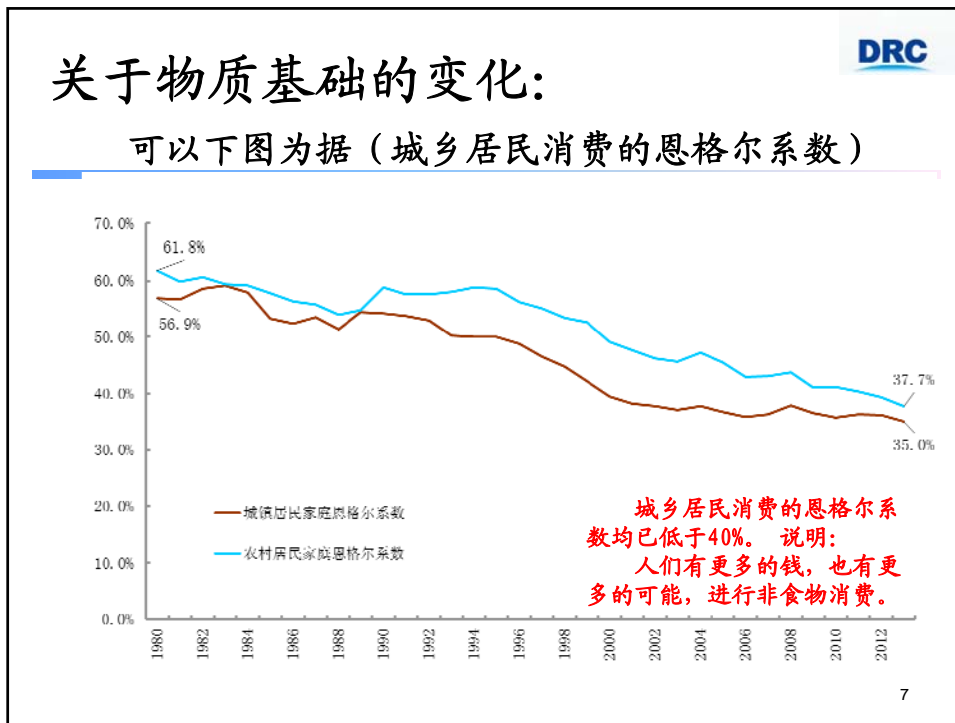
DRC

世行划分各国发展阶段所依据的人均国民收入门槛标准
(单位：当年价格美元，按照汇率法衡量)

国家分类	1987	1990	1995	2000	2005	2012	2013
低收入	<=480	<=610	<=765	<=755	<=875	<=1035	<=1045
中低收入	481-1940	611-2465	766-3035	756-2995	876-3465	1036-4085	1046-4125
中高收入	1941-6000	2466-7620	3036-9385	2996-9265	3466-10725	4086-12615	4126-12745
高收入	>6000	>7620	>9385	>9265	>10725	>12615	>12745

2014年，我国人均GDP达到7500美元左右。

6



新常态下区域发展的新布局

一带一路战略的大致框架



(1) 2013年9月7日，习总书记在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学演讲时，提出共建丝绸之路经济带的构想；同年10月3日，习总书记在印尼国会发表演讲时，提出共建21世纪海上丝绸之路的构想；

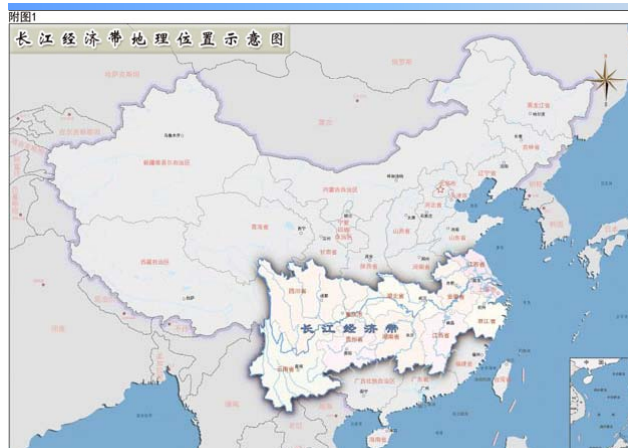
(2) 涉及国家60多，总人口44亿左右，经济总量约21万亿美元，人口占全球的63%，经济总量占29%。

京津冀协同发展的大致框架



- (1) 2014年2月26日，习近平在北京召开座谈会，提出京津冀协同发展的战略。
- (2) 覆盖国土20多万平方公里，人口1亿多。

长江经济带的大致框架



- (1) 2014年4月28日，李克强总理在重庆召开座谈会，研究依托黄金水道建设长江经济带。
- (2) 覆盖11省市，面积约205万平方公里，人口和生产总值均超过全国的40%。

DRC

长江中游城市群的大致框架



DRC

长江中游城市群的大致框架

2014年长江中游城市群指标数据
(根据《长江中游城市群发展规划》数据绘制)

类别	指标	
基本情况	国土面积(万平方公里)	31.7
	年末总人口(亿)	1.21
经济发展	地区生产总值(元)	6万亿
	人均地区生产总值(元)	49700
	三次产业结构	10.2:52.4:37.4
	城镇居民人均可支配收入(元)	25100
	农村居民人均纯收入(元)	12000
城镇化水平	常住人口城镇化率(%)	55.5
	户籍人口城镇化率(%)	32.3

14

区域发展新布局下的发展新机遇

普适机遇

- 市场增进效应
- 知识累进效应
- 效率改进效应
- 协同共进效应

机遇之一——市场增进效应（普适机遇）

- 在常态化的市场经济条件下（供大于求），一个地区的经济增长决定于需求的规模及其增长的前景。
- 市场的规模，从长远来看，决定于一个地区的产品和服务市场所及的人口规模，决定于这些人口的收入。
- 一个地区的产品和服务市场所及的人口规模决定于这个地区内部的连接性及其与其他地区联系的便利性。
- 各种战略的实施将增强各地区内部的连接性及其与外部世界的连接性，将有条件与有着40多亿人口的巨大市场密切接触。

区域新战略中的交通基础设施建设

	构想	措施
一带一路	在尊重相关国家主权和安全关切的基础上，沿线国家宜加强基础设施建设规划、技术标准体系的对接，共同推进国际骨干通道建设。	抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，优先打通缺失路段。推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，逐步形成兼容规范的运输规则
长江经济带	加快打造长江黄金水道，扩大交通网络规模，率先建成网络化、标准化、智能化的综合立体交通走廊。	1、强化铁路运输网络 2、优化公路运输网络 3、拓展航空运输网络 4、加强综合交通枢纽建设
长江中游城市群	合力构建分工合理、功能完善、保障有力的基础设施体系，加快武汉、长沙、南昌全国性综合交通枢纽建设。	1、打造紧密协作的水运网络 2、完善互联互通的陆运网络 3、建设高效便捷的空运网络

DRC

机遇之一——市场增进效应（普适机遇）



日益现代化的交通网络将便利各地走向全球

DRC

机遇之二——知识累进效应（普适机遇）

- 新增长理论揭示，知识对于增长至关重要（为什么会有边际收益递增现象？）；知识直接贡献于生产率的增长。
- 中国正处于三期叠加期（潜在增速下降、结构转型、前期政策消化），继续发展要靠方式转变。
- 任何一个地区，不管其发展的基础和条件如何，都要转变方式，而转变方式的根本基础在于技术进步。
- 每一种新战略都重视新一代信息基础设施的互联互通
- 意义：获得新知识的渠道拓宽、速度加快
- 研发和人才培养也有助于知识的累进

区域新战略中的信息通讯基础设施建设

	构想	措施
一带一路		共同推进跨境光缆等通信干线网络建设，加快推进双边跨境光缆等建设，规划建设洲际海底光缆项目。
长江经济带	推进信息化与产业融合发展	完善上海、南京、武汉、重庆、成都等骨干节点，进一步加强网间互联互通，增加中上游地区光缆路由密度。推进有线和无线宽带接入网建设，扩大4G（第四代移动通信）网络覆盖范围。
长江中游城市群	共建信息网络设施；共享信息资源与服务；共保信息安全	推动武汉、长沙、南昌等建设现代化智慧城市，支持云计算与物联网、移动互联网等融合发展，加快统一的信息传输、应用和管理平台建设，打造智慧城市群。

21

区域新战略中的研究与开发

	构想	措施
一带一路		共建联合实验室（研究中心）、国际技术转移中心、海上合作中心，合作开展重大科技攻关。
长江经济带	增强自主创新能力	设立新兴产业创业投资基金，鼓励发展产业技术创新战略联盟。在统筹考虑现状和优化整合科技资源的前提下，布局一批国家工程中心（实验室）和企业技术中心。
长江中游城市群	协同开展产业技术创新	共建产业技术创新战略联盟等协同创新组织，加快产业关键共性技术协作攻关创新。加快推进武汉、襄阳、宜昌、长沙、南昌、景德镇、萍乡等国家创新型城市试点工作，积极推进长株潭国家自主创新示范区建设。

22

区域新战略中的人才培养

	构想	措施
一带一路		扩大相互间留学生规模，开展合作办学，深化沿线国家间人才交流合作。
长江经济带 长江中游城市群		共同建立一批劳动力资源基地，依托现有技工院校、就业训练中心、职业技能公共实训基地等培训资源建设一批职业技能培训基地，提高劳务输入输出的组织化程度和劳动力技能水平

23

机遇之三——效率改进效应（普适机遇）

- 新战略的实施：将推进一体化市场体系建设，推动劳动力、资本、技术等要素跨区域流动和优化配置，扩大信息资源开放共享，提高基础设施网络化、一体化服务水平。
 - 意义：竞争的效应，优化资源配置，深化产业分工。（斯密的分工）
- 新战略的实施：促进生产要素集中，发展产业集群。
 - 意义：生产要素集聚将带来效率的增长。

区域新战略中的市场体系建设

	构想	措施
一带一路		深化金融合作，推进亚洲货币稳定体系、投融资体系和信用体系建设。扩大沿线国家双边本币互换、结算的范围和规模。推动亚洲债券市场的开放和发展。共同推进亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行筹建。加快丝路基金组建运营。
长江经济带	推进一体化市场体系建设	进一步简政放权，清理阻碍要素合理流动的地方性政策法规，打破区域性市场壁垒，实施统一的市场准入制度和标准，推动劳动力、资本、技术等要素跨区域流动和优化配置。
长江中游城市群	完善统一市场机制	实行统一的市场准入制度。探索建立城市群企业信用信息互通共享机制。加强知识产权协同保护。规范发展多功能、多层次的综合性产权交易市场

25

机遇之四——协同共进效应（普适机遇）

- 新战略的实施：将加强国家层面协调指导，统筹研究解决区域发展中的重大问题，推动各地共同研究解决区域合作中的重大事项。
 - 意义：政策沟通，减少政策摩擦。
 - 意义：1+1>2效应。

区域新战略中的政策沟通

	构想	措施
一带一路	积极利用现有及多边合作机制。	加强双边合作，开展多层次、多渠道沟通磋商，强化多边合作机制作用。
长江经济带	加强规划统筹和衔接，形成基础设施共建共享、生态环境联防联控的机制。	统筹研究解决长江经济带发展中的重大问题，建立推动长江经济带发展部际联席会议制度。协同推进长江防洪、航运、发电、生态环境保护等工作。建立健全地方政府之间协商合作机制。
长江中游城市群	加强对规划实施的组织领导。	国务院有关部门研究制定支持长江中游城市群发展的具体措施。江西、湖北、湖南省人民政府要加强对规划实施的组织领导，完善定期会商机制和工作推进机制。完善省际联席会议及工作协调机制，强化联席会议办公室和专责小组职能，协调解决重大问题。

27

为航空运输业提供的特殊机遇

- 随着各国、各地区发展水平和居民收入水平的提高，潜在的客、货运需求将变成规模庞大的现实市场
- 国家区域发展新战略所带来的增长极效应，将放大“经济增长的航空市场需求效应”
 - 何谓“经济增长的航空市场需求效应”；
 - 放大效果的体现：人口和产业越聚集，为航空业创造的发展机遇就越多
- 各国、各地区产业结构的升级和产品结构的轻型化，也会放大“经济增长的航空市场需求效应”
 - 为什么？

28

如何抓住航空运输业发展的新机遇

- 进行科学的前瞻性强的规划
- 在航空运输业，实现企业之间的“蓝海合作”
- 妥善处理与其他运输方式、运输工具之间竞争与合作的关系
- 加强与各国、各地政府之间的沟通与合作
- 深度融入区域经济发展，特别是要为一带一路的可持续发展做出应有的贡献

29

为一带一路可持续发展做出贡献

- 可持续发展是全人类共同面临的重大课题
- “一带一路”在可持续发展方面面临的挑战尤为严峻

“一带一路”生态环境方面的挑战尤为严峻

- 生态系统比较脆弱：（以陆上丝路的情况来说明）
 - 陆上丝绸之路所经过的欧亚大陆(Eurasia)，主要是中国和欧洲之间的内陆亚洲地区。其地理特征是气候异常干燥，降雨量极其稀少。
 - 这里有广阔无垠的沙漠和戈壁，如新疆的塔克拉玛干大沙漠、里海东部的卡拉库姆沙漠、伊朗的卡维尔沙漠等。
- 因其生态脆弱，一带一路整体上对于经济活动和人类活动的承载力也不够强。

“一带一路”生态环境方面的挑战尤为严峻

- 发展任务艰巨：
 - 发展水平整体比较低，在沿线的65个国家中，只有18个国家的人均国民收入超过了12,615美元（2012年数据，当年世界银行高收入国家低线标准），尚有7个国家的人均国民收入低于1035美元当年（世界银行低收入国家低线标准）
 - 一带一路国家工业化、城镇化还有很长的路要走。
- “一带一路”发展任务的艰巨性和生态环境的脆弱性形成强烈冲突

DRC

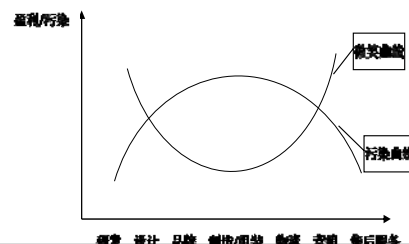
应以更宽广的视野来审视一带一路生态环境问题

- 环境问题不仅是一个自然的过程，而且是（更主要地是）社会过程
 - 生产方式影响生态环境可持续
 - 生活方式影响生态环境可持续
 - 分配结构影响生态环境可持续
 - 国际分工格局影响生态环境可持续（以此来说明） →
- 应思考：航空业在其中应起到什么作用？

DRC

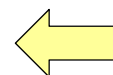
国际分工格局影响生态环境可持续

- 随着全球化的深入推进，各国之间的分工日益深化
- 在信息技术的推动下，依托日益增强的交通便利化，
 - 生产和消费在空间上分离的趋势日益明显；
 - 产业间分工→产业内、产品内分工、价值链分工
- ❖ 生产的不同环节所产生的环境成本不同



国际分工格局影响生态环境可持续

- 发达国家处在价值链的高端，发展中国家处在价值链的低端
- 发展中国家环境治理、生态保护的能力不足
- 有理由推断：提升发展中国家在国际分工的地位，有助于减轻全球生态环境压力



敬请批评指正！