

Analysis on the Development of Exhibition Industry in Airport Economy Zone of Shenzhen

Limin Peng¹, Tiecheng Li^{1,2*}, Qiongbing Huang¹

¹South China Business College, Guangdong University of Foreign Studies, Guangzhou Guangdong

²Research Center for Collaborative Innovation of Airport Economy, Guangzhou Guangdong

Email: *gdlitc@163.com

Received: Mar. 28th, 2019; accepted: Apr. 15th, 2019; published: Apr. 23rd, 2019

Abstract

In the background of global economy, as a kind of emerging economic form and the high-end regional economic development mode based on airport resources, the airport economy appears, which plays a more and more important role in promoting the development of regional economy. The exhibition economy taking the exhibition industry as the core and the airport economy taking the air transportation as the core can merge and support each other in theory. The development of MICE industry in the Airport Economic Zone of Shenzhen is a typical case of the integration of China's airport economy and the exhibition economy. It has brought great enlightenment to the development of China's airport economy and the exhibition economy, and also has a strong reference significance.

Keywords

Airport Economy, Airport Exhibition Economy, Airport Economic Zone of Shenzhen

深圳宝安大空港会展业发展研究

彭丽珉¹, 李铁成^{1,2*}, 黄琼冰¹

¹广东外语外贸大学南国商学院, 广东 广州

²空港经济协同创新研究中心, 广东 广州

Email: *gdlitc@163.com

收稿日期: 2019年3月28日; 录用日期: 2019年4月15日; 发布日期: 2019年4月23日

*通讯作者。

摘要

在全球化经济的大背景下, 临空经济作为一种依托机场资源而出现的新兴经济形态和高端区域经济发展模式, 在推动区域经济发展中发挥着越来越重要的作用。以会展业为核心的会展经济和以航空运输业为核心的临空经济, 在理论上可以相互融合、相互支撑。深圳临空会展业的发展, 正是我国临空经济与会展经济融合的一个典型案例。它对我国会展业和临空经济的发展, 都带来很大启示, 有很强的借鉴意义。

关键词

临空经济, 临空会展业, 深圳宝安大空港

Copyright © 2019 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

会展业的临空化是世界会展业发展的一个显著趋势, 国内外许多临空经济区均将会展业视为重要的临空产业加以推动和发展, 一个显著表现就是临空会展集聚区的兴起。对这一现象, 国内临空经济研究者给予了高度重视, 如由连玉明等学者主编的《中国临空经济发展报告(2014)》[1]和《中国临空经济发展报告(2016~2017)》[2]对临空会展业都有涉及。然而, 在会展经济研究领域, 对临空会展业还没有进行充分的研究, 柴金艳(2016)是少数取得重要研究成果的学者之一[3]。本文通过对我国最大的临空会展集聚区——深圳会展新城的研究, 展示我国临空会展业发展的一个侧面, 为我国临空会展经济研究提供一个案例。

2. 临空经济与会展经济

临空经济是依托机场设施资源, 通过航空运输行为或航空制造活动, 利用机场的产业聚集效应, 促使相关资本、信息、技术、人口等生产要素向机场周边地区集中, 从而在以机场为中心的经济空间形成了航空关联度不同产业集群的一种新兴区域经济形态。临空经济的发展对城市和区域经济增长的贡献, 主要通过临空经济区内航空运输业及相关产业与关联产业间的前向联系、后向联系和侧向联系, 发挥区域乘数效应带来区域就业或生产的增长[4]。临空经济是总量经济、流量经济、质量经济的典型代表, 是外向性特征明显的经济形态, 是开放型经济体系的重要组成部分, 正在成为城市区域接入世界的重要节点和实现区域与全球化同步发展的重要载体。以临空经济发展为先导, 探索形成区域经济增长的新动能、新模式, 将成为 21 世纪城市经济发展方向, 符合世界和我国经济发展潮流[2]。

作为临空经济在空间上的投影, 临空经济区是以航空运输为发展产业的新经济模式区域, 是一种促使航空港相邻地区及空港走廊沿线地区的产业集聚而形成的多功能区域[5]。从临空经济区的空间结构布局上来看, 临空经济区大多集中在空港交通走廊沿线 20 分钟车程范围内, 以空港为中心, 形成圈层结构。国际上普遍认可的临空经济区空间结构, 根据距离机场的远近, 依次划分为在机场周边 1 千米范围内的空港区、在机场周边 1~5 千米范围内的紧邻空港区、在机场周边 5~10 千米范围内的空港相邻区和在机场周边 10~30 千米范围内的外围辐射区这四个环形区域。

会展业是会议业和展览业的总称, 具有综合性更强、关联性更广、收益率更高、引导性突出的特点。会展业经过不断发展和演化, 就会形成会展经济。作为一种新兴的经济形态, 会展经济通过举办大型会议、展览活动, 带来源源不断的商流、物流、人流、资金流、信息流、技术流, 直接推动商贸、旅游的

发展,不断创造商机,吸引投资,进而拉动其他产业的发展,并形成一个以会展活动为核心的经济群体[6]。会展经济具有速度经济和流量经济的属性,会展业是临空产业的重要类型之一。在世界范围内,会展业向临空经济区集聚,与临空经济其他产业部门融合发展的趋势明显。越是处于成熟阶段的临空经济区,会展业越发达[7]。在我国,会展业也已成为七大临空产业之一[1]。

3. 国内外临空经济区会展业发展案例

我国规范的临空经济区发展始于 2015 年,截至 2019 年 3 月,全国共有郑州、北京新机场、青岛、重庆、广州、上海虹桥、成都、长沙、贵阳、杭州、宁波、西安、首都机场、南京等 14 个国家级临空经济示范区。在国际上,由于会展产业与临空经济之间的密切,许多的临空经济区都依托国际大型航空枢纽,形成了以会展业、分销中心等为代表的临空附属型产业,会展产业发展所需的设施日益完善。

3.1. 国内临空经济区会展业发展案例

北京顺义临空经济区会展业。北京顺义临空经济区依托首都国际机场,规划面积为 115.7 平方公里,由“一港四区”构成,即首都空港、航空物流与口岸贸易区、临空产业与城市综合服务区、临空商务与新兴产业区和生态功能区。在北京顺义临空经济区内,建设了顺义国际会展产业园。国际会展产业园以中国国际展览中心(新馆)为依托,以会展业为先导,聚集会展产业链上的文化创意产业元素,大力引进会展、广告、策划、传播、旅游、中介服务等相关配套服务项目,力求将园区打造成会展商务区,世界一流的会展名城。新国展一期建成投入使用后,填补了北京市十万平米以上展馆的空白,成为了北京会展业发展的新动力,接待参展观众超过 100 万人次。

上海虹桥临空经济区会展业。上海虹桥临空经济示范区的目标,是在未来逐步建设成为国际航空枢纽和全球航空企业总部基地,还将建成高端服务业集聚区、全国公务机运营基地和低碳绿色发展区,为上海区域经济社会发展、经济发展方式的转型升级探寻新路。作为世界第二大单体建筑和会展综合体,国家会展中心(上海)地处上海虹桥商务区核心区西部,拥有 40 万平方米的室内展厅和 10 万平方米的室外展场,配套 15 万平方米商业中心、18 万平方米办公设施和 7 万平方米五星级酒店,与虹桥交通枢纽直线距离仅 1.5 公里,通过空中连廊、地下通道及地铁 2 号线与虹桥火车站、虹桥机场紧密相连,周边高速路网四通八达,1 至 2 小时可到达长三角各主要城市,航空 2 至 3 小时可直达亚太主要经济城市。此外,上海世博展览中心距离上海虹桥机场仅 20 公里,世博会的举办对虹桥临空经济区所依托的虹桥机场的航空运输航线的开辟具有极大的作用,加深了上海与世界各地的交往。

3.2. 国外临空经济区会展业发展案例

巴黎临空经济区会展业。巴黎临空经济区包括以戴高乐机场和布尔歇机场为核心 10 英里半径范围的区域,正处于法国政府发布的大巴黎发展规划中的国际贸易交流集群,完善的公路、高速公路、地铁、铁路、高速铁路网络不仅使整个区域形成一个整体,更是连接了巴黎其他重要的商业区。巴黎戴高乐机场附近的维勒班展览中心有 191,000 平米展览大厅,每年吸引 1300 万的参观者。会展的强带动效应更体现在现代服务业上,巴黎戴高乐机场附近的饭店业除了依托机场的需求,很大一部分的客户来源来自维勒班展览中心的参观者与展商。

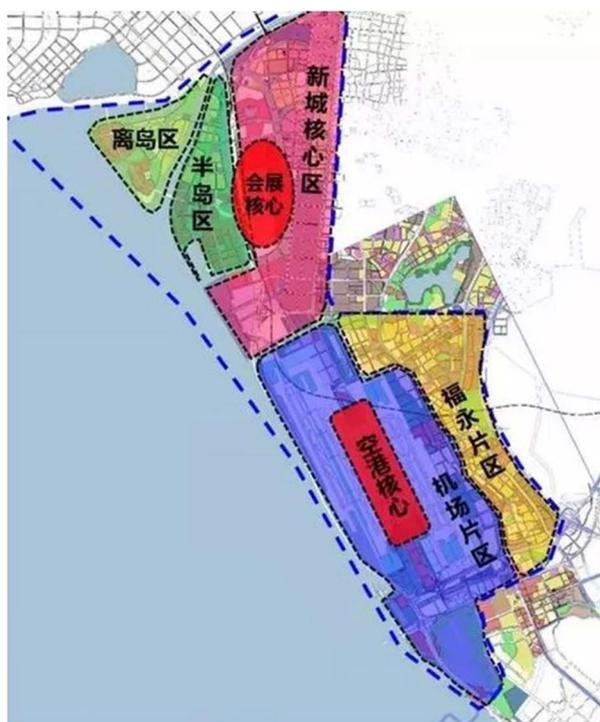
关西机场临空经济区会展业。关西机场临空经济区由海上的空港运营区和通过 3.7 公里的机场联络桥与前者连接的陆上毗邻空港区两部分组成,面积 318.4 公顷。在毗邻空港区中有临空商务中心、临空会议中心和临空国际物流中心等商业规划,其中会展业在近几年发展得最快,也是日本大阪政府主要发展的方向[8]。在 2018 年大阪更是获得 2025 年世博会举办权,举办地址选定位于大阪湾的人工岛“梦洲”,

预计接待访客 2800 万人次，这为临空会展业也面临带来重要的发展机遇。

4. 深圳宝安大空港发展会展业的 SWOT 分析

深圳宝安大空港地区规划范围约为 95 平方公里，依托深圳宝安国际机场，大空港地区不仅拥有重要的空港资源，而且处于广佛肇、深莞惠、珠中江三大城市圈交汇处和珠江口湾区核心位置，具有突出的战略区位优势。从深圳看，大空港地区开发将与前海深港现代服务业合作区建设形成深圳经济社会发展的“双轮驱动”。从深港看，以深港机场合作为先导，大空港地区将成为深港共建世界级大都会的重要功能区域。从区域看，大空港地区和南沙地区以及东莞长安新区共同塑造珠三角三大都市圈核心区域，带动珠江口湾区向世界级湾区迈进。宝安大空港地区重点布局生产性服务业和战略性新兴产业，支持技术、产业、市场等类型的先驱型企业发展，发展航空服务、现代物流、商贸会展、高技术服务业、文化创意五大产业集群。

会展业是宝安大空港区的重中之重，是区域发展成败的关键。在深圳政府出台的《大空港地区综合规划》中，将宝安大空港区的主导功能规划为以商务会展、航空服务、科技服务为主的区域性服务业(图 1)，其发展战略是强调区域协调错位发展，深化深港合作。2015 年，深圳国际会展中心选址宝安大空港区，同时建设 29.42 平方公里的会展新城。会展新城由“三城一港”组成——国际会展城、海洋新城、会展田园城和综合港区，其中，10 平方公里的国际会展城涵盖国际会展中心、国际会议中心以及科技馆，被誉为“两中心一馆”。深圳国际会展中心一期预计于 2019 年 9 月投入使用，全部建成后的室内展出面积将达 50 万平方米，预计单日人流量将达 50~60 万人次，每年吸引超 500 万高端商务人流，居住及消费需求达 10~18 万人。此外，在深圳国际会展中心的北面，将规划建设国际会议中心，2016 年 9 月已完成初步选址，用地面积 27 万平方米，建筑面积 50 万平方米。



资料来源: <http://bbs.szhome.com/170-220300-detail-176114078.html>

Figure 1. The spatial development planning chart of Airport Economic Zone of Shenzhen

图 1. 深圳大空港空间发展规划

4.1. 宝安大空港发展会展业的优势(strengths)

区位优势。宝安大空港地处珠三角中心和广东自贸区中心、广深港核心发展走廊、东西向发展走廊的交汇处，同时也位于广佛肇、深莞惠、珠中江三大城市圈交汇处，区位优势突出，在多个国家级区域性经济规划中扮演重要角色，特别是在粤港澳大湾区中具有重要地位。因此，置于宝安大空港核心区会展新城具有得天独厚的区位优势(图 2)。



资料来源: <http://bbs.szhome.com/170-220300-detail-176114078.html>

Figure 2. The location map of Shenzhen International Convention and Exhibition Center

图 2. 深圳国际会展中心区位图

交通枢纽优势。深圳国际会展中心距离深圳宝安机场 T4 航站楼只有 3 公里,距离 T3 航站楼 7 公里。未来大空港地区将建设综合交通枢纽,其中包括国际航空枢纽、中国高铁枢纽、中国城际轨道枢纽、空港码头、城市路网枢纽五大枢纽工程。在未来将构建连通珠三角的“30 分钟经济圈”、连接城市全球主要城市的“12 小时航空圈”。未来在深圳国际会展中心,将汇聚起来自国内外的巨大客流、物流及商流。

周边配套优势。会展新城将会被打造成成为含城市地标、产业总部、商业中心、国际酒店群、产业展馆、精品公寓、生态公园、交通枢纽等多功能于一体的复合物业群,全方位支撑大空港会展业的发展。

4.2. 宝安大空港发展会展业的劣势(weaknesses)

会展业基础薄弱。目前在大空港,并无会展业相关的产业基础。深圳国际会展中心距离地处核心区的深圳会展中心有 35.68 公里,其会展影响力辐射受到影响。在市级层面上,深圳会展业发展存在着行政色彩浓厚、市场主体培育不足、世界品牌展会缺乏、展会规模总体不具优势等问题[7],这些问题在某种程度上限制着宝安大空港会展业的发展。

周边产业环境成熟需要较长时间。深圳国际会展中心(一期)将于 2019 年 9 月正式运营,但截止 2019 年 3 月,到达展馆的方式仍只有公共汽车,地铁等交通方式仍在建设当中。根据《大空港综合规划》,大空港的阶段性建设目标分为三个阶段,分别是 2018 年前建成一批基础性、功能性项目,拉开空港都市区发展框架;至 2020 年前基本建成开放合作、高端引领、创新驱动、环境优美的国际一流空港都市区;

至 2025 年前全面建成国际知名的空港都市区、湾区新城。由此可见，离宝安大空港会展业拥有一定规模的会展产业联动环境还需要较长时间。

会展人才供给不足。与北京、上海、广州相比，深圳本地的高等院校开设会展业相关专业较少，导致本地会展人才供给不足(表 1)。目前深圳宝安大空港会展业发展遇到的人才瓶颈，是缺乏中高级会展人才。如何吸引中高级会展人才，已成为宝安大空港会展业发展进程中需要解决的重要问题之一。

Table 1. The setting-up of MICE specialty in the college of Beijing, Shanghai, Guangzhou and Shenzhen in 2017

表 1. 2017 年北上广深会展及相关专业开设情况(个)

城市	本科会展专业开设情况	专科会展专业开设情况	高等院校开设会展相关专业情况
北京	6	11	5
上海	8	14	6
广州	9	14	9
深圳	0	0	2

数据来源：《2017 年度中国展览数据统计报告 2.0》。

4.3. 宝安大空港会展业发展的机会(opportunities)

提升深圳会展业发展水平。的从最早的高交会展馆，到 2004 年建成的深圳会展中心，每一次新展馆的建设，不仅提升了深圳会展业的规模和质量，还极大地拉动了深圳本地产业，特别是高科技产业的发展，有力地促进了深圳经济发展。近年来深圳会展业需求增长迅速，现有展馆已难以满足会展业需求。深圳国际会展中心建成后可以以更大的展览面积、标准最高和专业化程度最高的优势吸引更高层次的展会，并与深圳会展中心进行差异化发展。

粤港澳大湾区创新发展带来巨大的发展空间。《粤港澳大湾区发展规划纲要》中明确了香港、澳门、广州、深圳四大中心城市作为区域发展的核心引擎，继续发挥比较优势做优做强，增强对周边区域发展的辐射带动作用。特别是创新湾区的建设，如推进“广州 - 深圳 - 香港 - 澳门”科技创新走廊建设，探索有利于人才、资本、信息、技术等创新要素跨境流动和区域融通的政策举措，共建粤港澳大湾区大数据中心和国际化创新平台，为宝安大空港会展业带来了新的发展机遇，展现了良好的发展前景。

4.4. 宝安大空港会展业发展的威胁(threats)

国内城市竞争。与深圳相邻的广州、香港、澳门三个会展城市都拥有自己会展品牌，在展会运作上也更为成熟。广州是我国三大会展城市之一，香港是世界上许多重要会展活动的目的地，澳门会展业在会议和活动上具有世界影响力。虽然深圳国际会展中心建成后将成为世界第一大展馆，但是如何发挥区位优势 and 展馆优势，整合深圳产业资源，更好地推动深圳产业会展是发展，是宝安大空港会展业面临的一个挑战。

国外会展公司竞争。会展业是一个国际化的产业，早已全面对外开放，世界上许多有影响力的会展业巨头已进入中国会展市场，在中国各地设立分支机构公司，以雄厚的资金、成熟的组织架构、领先的会展理念抢占中国会展市场。如何吸收跨国会展巨头的经验，并与之进行竞争与合作，打造自己的会展品牌，扩大世界影响力，是宝安大空港会展业需要面对的又一个挑战。

5. 深圳宝安大空港会展业发展建议

1) 加强场馆建设，完善基础设施。一是以一流水准确保场馆顺利投入运营。如深圳国际会展中心内的供电系统、给水排水系统、空调、电梯、照明设备、消防器材、通信设备、网络和信息传递设备以及

公共广播等宣传器材；举行各种会议的会议中心以及中心内的座位布局、家具、照明设备、室内调节空气状况的设备以及音响放映器材等需要加速推进，确保试运行的成功。二是加快酒店群的建设。酒店的选址不宜离会展场馆过远，应吸引国际知名的酒店品牌入驻会展新城，为参展的商务人士提供优质的配套服务。三是加快完善交通设施。深圳国际会展中心初期运营的交通出行问题主要利用地铁和公共汽车解决，在展会期间，可以开通宝安国际机场和深圳各高铁站至深圳国际会展中心的专线，提高交通效率，方便来展人员出行。四是保证场馆周边的安全。场馆运营公司可与专业安保公司进行合作，与公安机关进行联动，确保深圳会展新城的平安。

2) 重视教育培训，加快人才培养。一是要鼓励深圳各高等院校结合自身特色开设相关的会展专业，培养专门的展览人才；对本地会展从业人员，鼓励定期到国内外先进会展城市深造，学习会展业国际运行惯例及成功经验，整体提高会展业管理水平与发展理念。二是要落实全市人才引进、培养各项优惠政策，引进国内外高端复合型会展人才和创新创业团队，通过招募成熟的业内人士带动整个深圳宝安大空港会展业的发展。

3) 发挥区域优势，打造深圳会展品牌。宝安大空港会展业应将培育品牌展会作为发展的重心，为此需要借助“一带一路”和粤港澳大湾区的区域优势，不断汲取国内外知名会展城市的发展经验，争取国家重要展会在深圳落地，不断获取宝安大空港会展业发展的新动能。在现阶段，还需要加大对宝安大空港会展业的政策扶持力度，进一步推动政府主导型展会的发展，打造深圳特色精品展会。与此同时，要寻求与会展中心的差异化发展，共同提升深圳会展业的国际影响力。

基金项目

2017年度广东省大学生创新创业训练计划项目：会展场馆布局与交通节点关系的实证研究——基于中国主要城市的大数据(201712620025)；2017年度广东省社科规划学科共建项目：会展产业的全球化和区域化及其与技术创新的关系研究(GD17XYJ12)；2016年广东省高等学校会展特色专业建设项目。

参考文献

- [1] 连玉明, 朱颖慧, 秦坚松. 中国临空经济发展报告(2014) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2014.
- [2] 连玉明, 朱颖慧, 秦坚松. 中国临空经济发展报告(2016-2017) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2017.
- [3] 柴金艳, 黄珍珍. 会展经济与航空经济协同发展的探析[J]. 中原工学院学报, 2016, 27(2): 19-23.
- [4] 曹允春. 临空经济发展的关键要素、模式及演进机制分析[J]. 城市观察, 2013(2): 5-16.
- [5] 周筱兰. 临空经济与地区发展的空间关系研究——以浦东机场周边地区为例[J]. 上海城市规划, 2011(4): 91-95.
- [6] 邹树梁, 王铁骊. 会展、会展业与会展经济的演进分析[J]. 湖南社会科学, 2003(4): 90-91.
- [7] 柴金艳. 会展经济与航空经济协同发展的探析[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2015.
- [8] 王红. 国外临空经济发展的现状与启示[J]. 空运商务, 2013(5): 43-45.
- [9] 胡春林, 彭迪云. 深圳会展业发展的现状、问题与对策[J]. 特区经济, 2009(2): 26-27.

知网检索的两种方式：

1. 打开知网页面 <http://kns.cnki.net/kns/brief/result.aspx?dbPrefix=WWJD>
下拉列表框选择：[ISSN]，输入期刊 ISSN：2160-7540，即可查询
2. 打开知网首页 <http://cnki.net/>
左侧“国际文献总库”进入，输入文章标题，即可查询

投稿请点击：<http://www.hanspub.org/Submission.aspx>

期刊邮箱：sd@hanspub.org