

# 政府主导、多产业带动下的航空港区

## 房地产市场发展研究

### 目录

引言 .....	4
一、 政府推动下的航空港区发展及规划 .....	5
(一) 政府 2008 年规划航空港区 “三步走” 战略 .....	5
(二) 政策扶持下航空港区的实际发展历程 .....	5
(三) 国务院 2013 年对郑州航空港区的规划 .....	7
1. 航空港区规划的理念 .....	7
2. 航空港区的区域规划 .....	7
3. 航空港区的交通规划 .....	9
(四) 航空港区的招商优惠政策 .....	10
(五) 未来航空港区的影响 .....	11
二、 政府对航空港区的主导核心是产业经济 .....	12
(一) 临空经济简析 .....	14

1. 临空经济概念.....	14
2. 郑州发展临空经济的现实条件 .....	14
(二) 临空经济产业分析.....	16
1. 临空经济产业类型及关系分析 .....	16
2. 临空经济产业布局规律分析.....	17
3. 郑州航空港区产业布局分析.....	18
(三) 航空港区产业经济发展情况分析.....	20
1. 近几年航空港区产业发展情况 .....	20
2. 航空港区产业经济目标 .....	20
3. 航空港区 GDP 实现能力分析.....	21
(四) 航空港区对郑州产业格局影响.....	21
1. 郑州将由低端产业转向高端产业发展 .....	21
2. 郑州高端产业将向航空港区转移.....	22
3. 航空港区未来将与高新区和经开区形成三足鼎立之势 .....	22
4. 中心城区与航空港区之间将形成新的经济走廊 .....	22
三、 房地产发展分析.....	23
(一) 航空港区房地产行业特点.....	23

---

(二) 现阶段房地产发展市场分析 .....	24
1. 政府主导下的土地市场 .....	24
2. 政府主导下的开发模式 .....	27
3. 各物业发展情况分析 .....	28
4. 小结 .....	35
(三) 航空港区房地产发展预测 .....	35
1. 航空港区房地产发展预测 .....	36
2. 市场供求量 .....	37
3. 市场价格 .....	38
结束语 .....	41

## 引言

**2013年3月7日，国务院批准《郑州航空港经济综合实验区发展规划》。**

随着郑州航空港国家级战略的确立，中原地区打开了首个向世界开放的窗口，这不仅对中部地区对整个国家未来发展都有着重大意义。

**郑州航空港区作为国内首个国家级的实验区，是不同于其它产业区的。**

临空经济区一直倍受社会各界关注，其发展速度和社会影响都是不可估量的，作为国家新的经济增长点，其政策引导，产业结构，和产业发展是不同于其它经济区的，对临空经济的发展研究是有很大大价值的。

**航空港区的房地产行业特征是不同于其它地区的，提前对市场有清晰认识，并规避发展中可能出现的风险。**

航空港区的发展依托产业，产业又带动房地产发展，在这样的背景下的房地产发展区别于一般的陌生新区，房地产开发贯穿于港区建设全过程，对其发展的研究，有助于我们对市场有更清晰的认识，并且提前规避发展中可能出现的问题及风险。

**免责声明：基于以上原因，本公司研究人员通过对航空港区经济发展数据跟踪分析，结合房地产相关规律做了此次报告，但不保证数据的精准性和完整性，我公司将随时补充，修订和更新相关信息。**

## 一、政府推动下的航空港区发展及规划

### (一) 政府 2008 年规划航空港区“三步走”战略

2007 年 10 月，为加快郑州国际航空枢纽建设，河南省委、省政府批准设立郑州航空港区。总体规划期限为 2008~2035 年，在 27 年的时间里，郑州将分三步，打造全国大型复合枢纽机场和国际货运枢纽。

**2008~2012 年**，以规划为指导，大力发展基地航空公司，形成以航空物流为先导的发展格局，建设北部片区和南部片区各 9 平方公里。**2013~2020 年**，航空港地区（不包括机场核心区）用地规模为 34.93 平方公里，人口控制在 33 万人左右。**2021~2035 年**，航空港地区用地规模为 94.1 平方公里，人口（不包括机场核心区）控制在 43 万人左右。

### (二) 政策扶持下航空港区的实际发展历程

2010 年 10 月 24 日，经国务院批准正式设立郑州新郑综合保税区。2011 年 4 月，根据中央编办批复精神，经河南省委、省政府批准设立郑州新郑综合保税区（郑州航空港区）管理委员会，为省政府派出机构。2012 年 11 月 17 日，国务院批准《中原经济区规划》，提出以郑州航空港为主体，以综合保税区和关联产业园区为载体，以综合交通枢纽为依托，以发展航空货运为突破口，建设郑州航空港经济综合实验区。2013 年 3 月 7 日，国务院批准《郑州航空港经济综合实验区发展规划》。



航空港实际发展历程



通过实际发展状况与三步走战略的对比, 航空港的实际发展大大超出了郑州 2008 年提出来的战略, 从而突显了中原经济发展的实力, 加速了中原地区向世界开放阶段的到来, 从国家综合利益考虑, 国务院 2013 年正式批复了《郑州航空港经济综合试验区发展规划(2013-2025年)》, 郑州航空港成为全国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区。

### (三) 国务院 2013 年对郑州航空港区的规划

#### 1. 航空港区规划的理念

航空港与航空港区是两个不同的概念。未来的航空港区，总体功能定位是全国大型复合枢纽机场和国际货运枢纽所在地，以航空客货物流、临空制造业、现代商贸等为主要功能的现代化生态型航空新城。

#### 2. 航空港区的区域规划

2013 年，按照国务院批复的《中原经济区规划（2012-2020 年）》，郑州航空港经济综合实验区，包括郑州航空港、综合保税区和周边产业园区，规划范围涉及中牟、新郑、尉氏 3 县（市）部分区域，面积 415 平方公里，分为“一核两区”，航空港是机场核心区的一部分，在其北部和南部分别是物流商贸区、临空产业区，三个区域。规划期为 2013 - 2025 年。

**航空港区**，规划面积 160 平方公里，主要包括机场及其周边核心区域，建设空港服务区、综合保税区、航空物流区、陆空联运集疏中心等设施，重点布局发展航空运输、航空航材制造维修、航空物流、保税加工、展示交易等产业。

**城市综合服务区**，位于空港北侧，规划面积 100 平方公里，建设高端商务商贸区、科技研发区、高端居住功能区，围绕绿色廊道和生态水系进行布局，重点发展航空金融、服务外包、电子商务、文化创意、健康休闲等产业。

**高端制造业集聚区**，位于空港南侧，规划面积 155 平方公里，建设航空科技转化基地和航空偏好型产业发展区，重点布局发展通用航空设备制造、电子信息、生物医药、精密机械、新材料等产业。

**沿南水北调干渠生态防护走廊**，在南水北调主干渠两侧建设沿岸森林公园、

水系景观、绿化廊道，打造体现航空文化内涵、集生态保护和休闲游览于一体的景观带。

**沿新 107 国道生态走廊**，把将要建成的 107 国道打造成一条绿色长廊，即是航空港区对外的交通要道，又是一条风景线。



在航空港经济综合实验区规划编制方面，概念性总体规划编制目前正在进行修改完善，近期可提交成果；预计 9 月底将形成总体规划成果，教育、医疗、卫生、文体等 26 个重要专项规划的编制工作可能于年底前提提交成果。

### 3. 航空港区的交通规划

**综合立体交通枢纽，30分钟到达郑州中心，1小时到达中原城市群各中心城市**

**各种交通方式实现零换乘** 郑州航空港地区，南北向高速对外交通较好，东西向交通和常规对外道路不太方便。将来，在郑州航空港地区内，将云集航空、城际轨道、高速公路、公交、社会车流等多种交通方式，实现各种交通方式之间的零换乘，打造一个综合交通体系至关重要。



**城际轨道：**郑州至许昌城际轨道线经过郑州新郑国际机场，兼有郑州主城区至航空港地区的市域轨道快线功能，规划设 5 个站点，分别是机场航站楼枢纽站，北部片区航城中心站、会展中心站，南部片区梅河站、牛村站。

**对外道路交通打造“三纵四横”路网：**包括京珠高速公路、机场高速公路、

“四港联动”快速路、龙中公路、登封—机场—商丘高速公路和机场迎宾大道及延伸线等。

**内部道路形成规则方格网**：除现有的两座互通式立交外，将来，航空港地区将在高速公路、快速路、主干道交叉处再规划新建 18 座立交桥；在航空港地区北部片区和南部片区各规划一个长途客运站，可安排建设临时汽车客运站。

#### **(四) 航空港区的招商优惠政策**

为了进一步加快航空港区发展，扩大利用外资，依据有关法律、法规和上级政策，结合航空港区开发与建设的实际情况，对于符合招商引资要求的企业给予一定量的优惠政策：

- 1、可通过招拍挂方式获得土地使用权，
- 2、可免征、减征企业所得税政策，对归地方留成的税收款项，可按 3% 奖励给企业，
- 3、对运输业的内资企业，第一年减免所得税，第二年减半征收所得税，
- 4、免征城市配套费、绿化费、并对部分符合要求的企业 3 年内免缴全部行政性规划，
- 5、部分航空公司在客源得不到有效保证的情况下，在一定时间内可享受航线补贴，
- 6、为外资 500 万美元以上的投资，前期免费提供 3 个月的办公用房，或给予一定比例的购房补贴或租房补贴。

## (五) 未来航空港区的影响

在经济全球化和世界城市化进程加速的背景下，国家的经济社会发展在很大程度上取决于区域经济对外开放的进程和水平。作为全国首个航空港经济综合实验区，郑州航空港经济综合实验区是“内陆开放高地”。实验区的建设，将使中原经济区实现对外开放、承接产业转移升级等。为包括河南在内的内陆地区以更加开放的姿态建设内陆开放高地，探索中西部地区全方位扩大开放新途径。

### 1. 为郑州都市区带来发展的新引擎

郑州是中原经济区无二的核心。作为中原经济区的核心城市，郑州市区的影响力和辐射带动能力，决定着中原经济区的发展水平和一体化程度。而以实验区建设为主的航空枢纽和它相关的航空运输业、航空关联性产业、航空服务业的发展及深度调整，会带来新的经济形态。

这些新的产业形态通过延伸面向周边区域，推动与郑州中心城区、郑汴新区联动发展，以附加值产品和服务参与国际市场分工，吸引航空运输业、高端制造业和现代服务业集聚发展而形成的航空经济形态，将成为提升区域经济竞争力、促进跨越式发展的“新引擎”。

### 2. 打开了中原经济区建设的战略突破口

在经济全球化、国际产业分工深度调整的情况下，无论从区域宏观战略还是现实路径来看，建设郑州航空港经济综合实验区绝非心血来潮，而是有着极

为清醒的发展考虑。建设郑州航空港经济综合实验区的战略，不仅切合实际，也是打开中原经济区建设的战略突破口。



郑州航空港区将要打造成为中国未来的航空大都市，其影响范围不仅仅是中原经济区，还将辐射到环渤海经济区、长三角经济区、珠三角经济区，成为其他三大经济区的国际航空物流中转站和信息咨询交流平台。

## 二、政府对航空港区的主导核心是产业经济

郑州航空港区致力于打造国际化航空大都市，它是一系列的物质、机构、经济 and 政策的接入，用来提升地方资产，这也包括人力资源。减少地面交通时间和费用，加大与全球的对接，支持航空相关服务和贸易的发展，增强产业竞争力，增加就业，以及实现社会效益的全面增长。

而我国尚未出现真正的航空大都市，多为航空城的建设，我们在对国内航空城的发展途径解析的基础上对郑州航空港区作分析和预判。我国航空城的发展途径可分为两种模式：（1）渐进式发展模式。该模式以机场周边地区现有的城为基础，逐渐由机场内部向机场周边地区进行地域空间的扩张和经济空间的辐射，经过长时间演进，最终形成具有城市规模的综合性城市功能区。这种模式体现在早期建成的上海虹桥机场、海口大英山机场的建设上，具有自发性、无序性和长期性的特点，是一种自下而上的发展模式。（2）跳跃式发展模式。该模式是在机场周边地区进行成片的产业区、居住区或物园区开发，以产业开发为先导，并在此基础上延续城市化的进程，最终形成航空城。新建的大型机场多采用此模式，郑州航空港区也同样采用此模式，而结构呈现为分散组团式空间结构发展模式。

航空港区开发规模受到以下四个主要因素影响：航空业务量、城市化程度、土地资源供给、限制性政策等。在开发规模上一般有三种典型方式：**需求驱动型、谨慎开发型和超前发展型**。所谓**需求驱动型是指土地资源能根据内在需求开发，是一种相对平衡和理性的方式**；**谨慎开发型是指受到资源限制开发滞后，产品供应不满足需求，是一种相对保守的方式**；**超前供应型是指园区超前开发，产品依据未来需求供应，往往是政府推动结果，是较积极的发展方式**。

以郑州航空港区的规划及目标来推断，郑州市航空港区是以跳跃式发展模式为主导，需求驱动和超前发展相结合，**表现为政府主导性强，并结合产业需求进行引导，从而形成以产业开发为先导的自上而下的发展模式**，这种发展模式具有自觉性、先导性，且短期内成效显著。

**在这种发展模式下，郑州航空港区以航空大都市为目标，目标建立先进的临空经济体系。**

## **（一）临空经济简析**

### **1. 临空经济概念**

航空港区作为新型经济发展体，因其位置、交通、航空运输为核心产业等特殊性质，已发展成一种新型经济模式，即临空经济。

临空经济是以航空运输（人流、物流）为指向的产业，在经济发展中将形成具有自我增强机制的聚集效应，不断引致周边产业的调整与趋同，这些产业在机场周边形成的经济发展走廊、临空型制造业产业集群以及各类与航空运输相关的产业的集群，进而形成以临空指向产业为主导、多种产业有机关联的独特经济发展模式。

临空经济是后工业时代全球自由贸易潮流的最新表现，也是世界发达国家经济发展的最新成果，如美国孟菲斯机场、荷兰阿姆斯特丹机场、法兰克福机场、日本仁川机场、都是全球化时代发展空港经济、带动区域经济发展的范例。只是我们对此的关注起步较晚，近几年才开始重视。

### **2. 郑州发展临空经济的现实条件**

临空经济的发展需要满足 6 个主要的条件：**政府的政策导向及推动、龙头企业 / 企业拉动、交通基础设施条件、货运发展水平及潜力、客运发展水平及潜力，以及辐射范围的经济发展水平。** 综合来看，郑州航空港区的临空经济

发展有良好的条件支撑，有非常强力的政府政策推动，并且具备优越的区位交通条件，产业基础良好，辐射范围广，其发展优势如下：

**(1) 区位条件优越**，地处我国内陆腹地，空域条件较好，便于接入主要航线，适宜衔接东西南北航线，开展联程联运，有利于辐射京津冀、长三角、珠三角、成渝等主要经济区，具有发展航空运输的独特优势。

**(2) 陆空衔接高效**，郑州机场是国内大型航空枢纽，规划建设4条跑道，发展空间大；郑州市是全国铁路网、高速公路网的重要枢纽，陆空对接、多式联运、内捷外畅的现代交通运输体系日益完善，综合交通枢纽地位持续提升。

**(3) 产业基础良好**，郑州机场货邮吞吐量增速居全国重要机场前列，以富士康为龙头的智能手机生产基地初步形成，一批电子信息、生物制药、航空运输等企业加快集聚，呈现出航空枢纽建设和航空关联产业互动发展的良好局面。开放活力彰显，国家在中部地区设立的首个综合保税区、保税物流中心、出口加工区、铁路集装箱中心站等在区内集中布局，航空、铁路、公路口岸功能不断完善，开放型经济发展势头强劲。

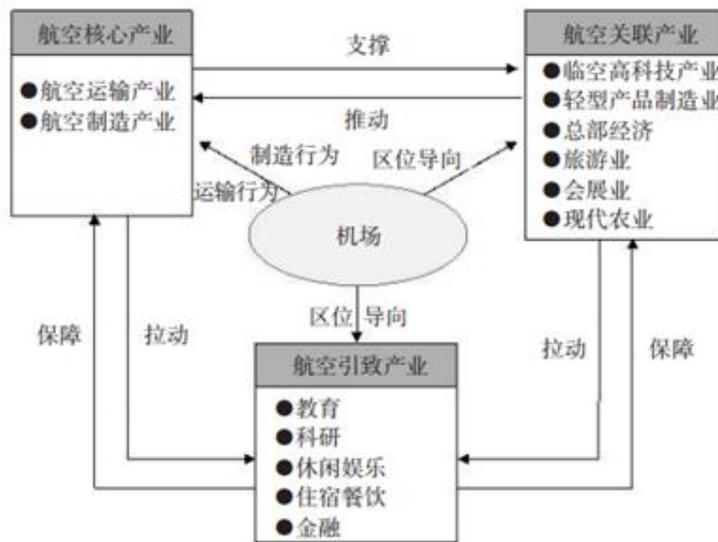
**在政府的主导下，有着良好临空经济发展条件的郑州航空港区，以国际水平的规划及产业布局理念，目标建立先进的临空经济体系。**

## （二）临空经济产业分析

### 1. 临空经济产业类型及关系分析

临空经济产业大致分为三种类型：**1. 航空核心产业**：主要发展航空运输、航天科技、航空相关产业、制造加工业，通常在机场附近设立公司的有制造商、运输商、快递商和众多的小型提供专门技术、服务的企业，一般分为临空工业区和物流园区。如法兰克福物流城在机场附近，总面积 149 公顷，有数百家物流运输公司。**2. 航空关联产业**：具有明显航空运输指向性的加工制造业和有关服务业，主要是临空高科技产业、轻型产品制造业、旅游业、会展业、分销中心等。例如巴黎戴高乐机场附件的维勒班展览中心，有 164000 平方米的展览区，每年吸引 1300 万的参观者。伴随着临空经济的成熟，在临空经济区集聚了大量的人力、物流和信息，为公司管理总部管理人员捕捉市场需求信息提供了便利，同时由于高档办公设施的完善，增强了临空经济区对公司总部的吸引力，公司地区总部不断地向临空经济区的集中，从而在临空经济区形成总部经济。此外，以英特网为基础的电子商务活动，也越来越向机场集聚。**3. 航空引致型产业**：主要为服务型产业，包括教育、科研、休闲娱乐、住宿餐饮、住宅、商业中心、金融、咨询以及基本的服务设施。在法兰克福总量达 44000 多家企业中比例最大的各类服务性企业，很多都与航空业相关。

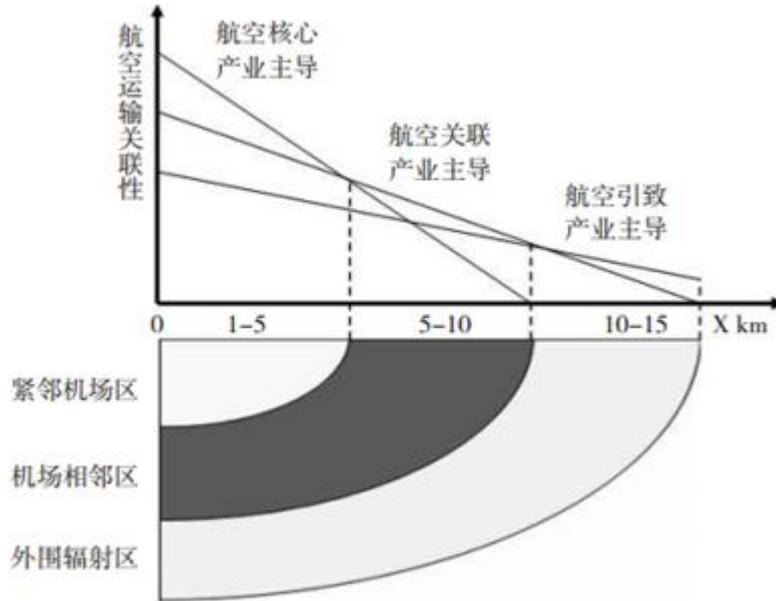
临空经济以空港为核心，大力发展临空产业，各产业类型之间的关系如下图：



航空核心产业完成从机场到产业的运输行为和制造行为，关联产业和引致产业则因区位导向而自然形成。航空核心产业作为基础、核心产业，支撑关联产业，拉动引致产业，同时关联产业又推动核心产业、拉动引致产业发展，而引致产业又保障核心产业和关联产业的健康发展，各产业群之间形成相互关联、相关依存、相互促进的互动关系。

## 2. 临空经济产业布局规律分析

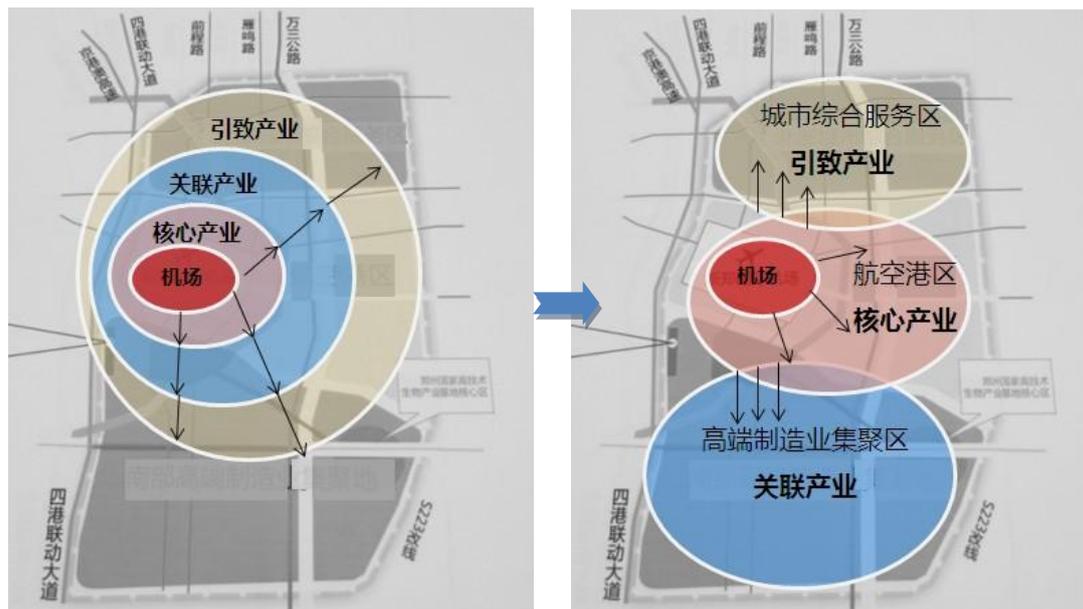
依据国际航空港区的产业布局规律，总结如下图：



以机场为核心，核心产业与航空运输关联性最强，一般分布在机场周围1-5公里内，关联产业与航空运输关联性较强，一般分布在机场相邻区5-10公里内，引致产业与航空运输关联性较弱，多分布在外围辐射区10-15公里内。随着与中心机场距离的加大，所受影响逐渐减弱，在此以外的区域，受机场影响力极弱。

### 3. 郑州航空港区产业布局分析

以国际航空港区的产业布局规律，我们将郑州航空港区的产业布局设想如左下图，郑州航空港区实际产业布局如右下图，进行分析：



若以国际航空港区的传统产业布局，产业随着与航空运输的关联度逐渐变弱，呈环状逐渐向外扩散分布，而郑州航空港区的最新规划是构建“一核两区”的空间布局结构。机场及周边核心区域 160 平方公里为核心的航空港区，重点布局发展航空运输、航空航材制造维修、航空物流、保税加工、展示交易等产业；空港北侧的 100 平方公里为城市综合服务区，重点发展航空金融、服务外包、电子商务、文化创意、健康休闲等产业；空港南侧 155 平方公里，重点布局发展通用航空设备制造、电子信息、生物医药、精密机械、新材料等产业。

郑州航空港区规划 415 平方公里，规模超过多数国际航空港区的面积，其规划布局在遵循国际航空港区的产业分布规律的基础上，又结合其跳跃式的发展模式，最终呈现为以机场为核心发展核心产业，向南重点发展关联产业，向北重点发展引致产业，产业布局呈组团式，这样的规划使产业更集中，分区更明晰。

依据航空大都市的理想发展状态，航空都市区可以从机场向周围延伸大约 25 公里，以此标准推算，航空港区的范围在航空大都市建设的合理范围之内，产业布局也并不显得分散。航空大都市的建设还会对其半径 75 公里范围内都会产生一些重要的影响。

### （三）航空港区产业经济发展情况分析

#### 1. 近几年航空港区产业发展情况

在近几年的航空港区发展中，政府首批全力引进富士康产业园，以富士康为龙头的智能手机生产基地初步形成，截至 2012 年年底，富士康生产苹果手机 1.05 亿部，占全球苹果手机的 70%；已有上百家富士康协理厂商落户，并带动 100 多个产业、400 多个配套企业入驻。而未来将进驻的鸿基产业园，将是超越富士康的第二个大型产业园，台湾科技园区、浙商产业园，将使得高端制造、生物医药等高端产业聚集。我们认为，**航空核心产业是产业的基础，高端航空关联产业将成为航空港区未来发展的重要产业力量，也将是政府重点主导扶持的产业。**

#### 2. 航空港区产业经济目标

根据郑州航空港区规划目标，到 2025 年，郑州航空港经济综合实验区将成为“**大枢纽**”——航空货邮吞吐量达到 300 万吨左右，跻身全国前列，显著提升国际航空货运集散中心地位；拥有“**大产业**”——形成创新驱动、高端引领、国际合作的产业发展格局，与航空关联的高端制造业主营业务收入超过 10000 亿元；建成“**大都市**”——营商环境与国际全面接轨，建成进出口额达到 2000

亿美元的现代化航空都市，成为引领中原经济区发展、服务全国、连通世界的开放高地。

### 3.航空港区 GDP 实现能力分析

我们通过对航空港区近三年的 GDP 分析得知，郑州航空港经济目前还处于初步发展期，经济总量低。2010 年航空港区 GDP 占全郑州市 GDP 的 1%，2011 年增长为 2.1%，2012 年增长为 3.17%，实现了 190.7 亿元，同比增长了 77.6%，政府推动力度极大，预计经过 3-5 年的初步发展，基础设施逐步完善，产业链不断扩大，产业经济将进入快速上升期。若 GDP 增速按照超越前几年的增速来估算，预计**在未来的 5 年内航空港区 GDP 产值将至少达到郑州市整体 GDP 的 15%左右，之后的产业发展将更为迅速，GDP 将呈现几何倍数增长，航空港区将成为郑州市的一大经济增长极。**

## （四）航空港区对郑州产业格局影响

### 1. 郑州将由低端产业转向高端产业发展

航空港区的产业特殊性，吸引一些依托航空交通的产业落户郑州，整个河南省乃至中原经济区的内高端产业在此聚集。**郑州产业结构也将发生变化，郑州将从原来的商贸、物流、工业等低端产业形态，转变为高端制造产业聚集，粗放型产业将向西部转移。**

## 2. 郑州高端产业将向航空港区转移

航空港区具有强大的产业聚集能力，尤其是对高端制造业，未来将吸引高新区和经开区的高端制造类产业向航空港区汇集，**一些重工业和低附加值产业**随着时间的推移将会淡出航空港区。

## 3. 航空港区未来将与高新区和经开区形成三足鼎立之势

郑州市老工业聚集区，位于市中心组团西部、西三环路东侧，陇海铁路以南区域，云集了郑州市棉纺厂、郑州电缆厂等十余家大型国有企业，但随着西区改造，工业多已搬迁，已不再是工业聚集区。

郑州目前产业聚集区主要是位于郑州西北部的高新区和位于郑州东部的经开区，两个区域均是政府重点规划建设开发区，随着郑州航空港区的规划建设，未来航空港区将与高新区和经开区形成三足鼎立之势，**但航空港区产业格局将略高于其他两个开发区。**

## 4. 中心城区与航空港区之间将形成新的经济走廊

根据国际航空港发展规律，大多数的国际航空港区都会有一条从市区到机场的黄金走廊，预计郑州中心城区和航空港区之间也会形成一条黄金走廊，这个地带不会有加工企业，不会是工业园区，可以是一些高附加值的、高效的商业形态，**最终会形成依托产业，以金融和办公为主的经济走廊。**



### 三、 房地产发展分析

#### (一) 航空港区房地产行业特点

航空港区是以航空运输及相关产业为主的区域，其房地产开发也不同于一般的新区房地产开发规律，据我们对航空港区房地产研究，总结其房地产发展的特点如下。

##### 1. 政府主导产业，产业带动房地产发展

航空港区现在处于开发初期，政府主导性强，政府主导的核心又是产业经济。现阶段的房地产开发，也是为产业为配套开发，如为富士康做的产业配套及住宅公寓开发。而整个的房地产开发，未来将仍然依托产业，利用产业带来的人流，带来房地产的居住、商业需求，从而使得房地产开发成为航空大都市战略建设中的被动受益者。

##### 2. 房地产开发种类较多，出现新型产业地产开发

整个航空港区规划分三个片区开发，北区为综合服务区，主要为航空港区的居住、商业、商务开发，中部为航空港核心区，为机场建设及部分工业园区开发，南区为产业园区，多为产业地产开发，并配以部分住宅、商业开发。同类功能物业开发与整体规划布局一直，呈分区式集中。南区是产业地产开发集中地，以台湾科技园为先例，开发水平较高，对郑州市的产业地产的开发水平将有较大的提升。

### **3.商品房开发集中，开发价值较高**

北区是引致产业聚集地，受其影响同时成为商品房开发集中地，居住、商业、办公、酒店等商品房形态齐全，是航空大都市战略中的综合服务区，成为航空大都市中的小城市，未来的城市感较强，房地产开发价值较高。

### **4.商品房开发价值将由初期的配套价值转变为高端居住价值**

一般的新区开发，商品房开发是主导新区开发的重要因素，而航空港区的商品房开发，是服务于整体战略之下的，服务于产业经济体系的，其开发价值不再是基础功能，而更多的是一种配套功能。在航空港区发展中后期，更多非产业内的人群将受航空大都市的生活方式和理念所吸引，而到该区域置业，其开发的配套价值将随着航空港区的发展而逐渐转为高端居住价值。

## **(二) 现阶段房地产发展市场分析**

### **1. 政府主导下的土地市场**

#### **(1) 土地供应分析**

据政府供地计划不完全统计，2010-2013 年政府推出土地共 1331.97 公顷，从 2011 年开始工矿仓储用地成交比例逐渐减少，商业用地逐渐增加比例，至 2013 年居住用地供应面积 207 公顷，为历年来最高，政府加大商品房土地供应，促进商品房市场启动开发。

现阶段供应的居住用地主要位于航空港区北部综合服务区的核心区域，即南水北调运河与京广铁路线之间，核心区域内土地多数已经被开发商获取，拿地情况如图所示。



核心区域内已出让的土地，除部分为富士康做配套定向开发的项目外，其他项目多为有影响力的品牌开发商拿地，且单个开发商拿地规模较大。原因一，政府对地块进行大力推介，多数开发商已瞄准航空港区的发展潜力，意向在该区域拿地，抢占先机和最优区位。原因之二，政府对开发商的进驻开发，进行

目的性的选择，选择品牌实力强、影响力强的企业，此类企业对大规模土地价款有较高的承受能力，且有较高的房地产开发水平，可以提高区域的价值。但此类项目，基本均尚未入市。

按照新郑市对航空港区制定的 2013 年供地计划，预计 2013 年土地供应集中在下半年推出，**土地成交量将上扬**。随着港区发展加速，土地供应也将进一步加速。

## （2）土地获取模式及价格

据新郑人民政府和国土资源局官方网站公示，计算得知，截止 2013 年 8 月，今年的居住、商业类土地成交价格在 80 万元/亩，且多作为富士康配套。**由于之前成交地块多为富士康配套住宅，拿地方式与传统拿地方式有差距，此数据并不能真实反映航空港区土地成交价格。**

据港区内开发商透露，航空港区居住、商业类用地价格在 2011 年平均为 150 万元/亩，2011 年上半年保利地产在航空港区拿了 5 块居住用地和一块商业金融用地，居住用地达 165 万元/亩，商业用地达 240 万元/亩，在航空港区的价值日益被认可的情况下，2013 年居住、商业土地价格上涨到 260 万元-290 万元/亩，2013 年初豫发置业在此拿地每亩均价更是高达 300 余万。

土地市场价值在三年内已翻倍，已高出 2013 年上半年郑州市土地成交均价 244 万元/亩（含经适房）。土地出让尚处起步期，土地政策及管理较为灵活，土地处于升值通道。航空港区现在的土地价格，低于郑州市二环内 300 万元-400 万元/亩的住宅地块市场价格，远低于郑东新区商务金融用地 700 万元-

1000 万元/亩，航空港区未来的土地价值有望与**郑州市核心地段持平，并有可能接近郑东新区土地价格。**

## 2. 政府主导下的开发模式

2010 年至今，航空港区目前在售的及近期将入市的多宗房地产项目，均以“BT 或 BOT”的模式运营，很多房地产开发企业都是采用“现金+建设安置房或市政配套”的模式获取土地，此种模式可降低企业土地成本，大大降低项目前期现金流压力，并先期确立企业品牌在港区内的品牌熟识度。

政府以优惠条件吸引开发企业定性、定向开发，但是项目仍市场化运作，安置与开发捆绑，安置区建设先行。定向开发主要分为两种方式，一是合村并城的定向安置开发，二是富士康产业配套定向开发。

### (1) 合村并城，大力推进城市建设，安置房定向开发

按照郑州市区建设总体规划和新型城镇化建设要求，优化城市空间结构，集约节约利用土地，着力保障改善民生，全民实施合村并城工作，加快全城城市化进程。从 2012 年到 2014 年，利用三年时间，对综保区规划范围内的 42 个村庄，分期分批完成合村并城工作。共安置 7.6 万村民，占地 271 公顷，建设面积 590 万 m<sup>2</sup>，预计 2014 年年底建完，届时合村并城的安置房定向开发，将基本完成。

### (2) 富士康配套公寓定向开发，政府回购并返租给富士康

作为一个内陆省份，经济外向度也比较低，出口亦和沿海地区有较大差距。正是在这个背景下，富士康之于河南，意义非常直接——GDP、出口额、就业、

税收等，还能撬动河南相对较弱的 IT 产业。为吸引富士康来航空港区，郑州在土地供应、保障、税收、用工服务等各方面给予“最大限度的利益让步”，并主导房地产为富士康做员工公寓的定向开发，由政府回购、返租给富士康。据不完全统计，（郑州航空港区管理委员会今年 3 月份的经验发言材料，并调研统计今年 3 月至 8 月的建设量）**富士康建成宿舍约 150 万 m<sup>2</sup>，在建宿舍约 129 万 m<sup>2</sup>，共约 279 万 m<sup>2</sup>。富士康目前产业人口 20 万，随着厂区建设，人口规模将逐步增长。**但由于富士康生产流程在不断优化，机器人取代人工的研究步伐正在加快，预计 2014 年，也就是中国人口红利结束的时候，富士康大规模机器作业的时代将来临，由此预计未来富士康人口增长不会呈现大规模增长，**业务顶峰期预估在 30 万人左右，以人均 10 m<sup>2</sup>宿舍标准计算，需 300 万 m<sup>2</sup>员工宿舍**，目前定向开发的富士康公寓供应，已基本满足需求。预计政府为富士康做定向开发的主导力度将逐渐减弱。

### 3.各物业发展情况分析

在政府主导下发展的航空港区，房地产行业特点及市场特点与一般新区有所不同，使得航空港区的各物业发展也呈现出一定的特性。

#### （1）住宅市场

##### ①住宅供应量及发展阶段

住宅主要开发区为京广高速与南水北调运河所围合部分，也就是北部城市综合服务区的核心区域。由于开发初期前期多以置换的方式取得土地，即开发商建成后由政府回购分配给村民以及富士康职工，多数开发商仅有商业为自持或销售。

从 2010 年富士康进驻郑州开始，几年来港区供应住宅基本都为富士康配套住宅，商品房住宅市场刚刚启动，商品住宅供应十分有限，仅蓝天商务花园，裕鸿世界港、润丰悦尚、山顶时代商业广场等部分对外销售，据市场调研的不完全统计，航空港区北区的对外销售的商品房住宅总量约 116 万方，目前已售 40 万方。

但是最新调查获知，现阶段开发商置换土地已基本结束，各开发商商品住宅已在建设中，预计年底会有豫发百花里，航程东方港汇，正弘中央公园等项目开始销售，其住宅供应量近百万方，届时市场供应量将超过 200 万方。而后续会有更多商品住宅项目入市，仅绿地与航空港区签订的郑州空港大都会项目总体量就有 800 万余方，住宅供应百万余方，区域商品房住宅市场即将快速启动发展，并且由于航空港区不限购的政策，将使航空港区出现在郑州市的竞争格局里。

## ②产品形态分析

针对富士康所建的配套公寓多为 11 层小高层，其他对外销售住宅遵循了陌生新区的产品形态演变规律，由两年前的低密度别墅、洋房开发，演变为现在的以小高层为主，由于区域临近机场，周边多有限高要求，受限高影响，目前暂无高层项目供应。由于土地价格日益上升，成本不断增加，未来的产品形态预计将以小高层和部分高层为主，产品形态的雷同，将使未来的市场竞争迅速聚焦到企业品牌、产品品质等多方面的竞争。

目前小高层市场户型面积在 88-190 m<sup>2</sup>之间，户型配比与项目自身定位有关，如裕鸿·世界港是以 140 m<sup>2</sup>以上的大面积户型为主，润丰悦尚以 88 m<sup>2</sup>的两

室为主，户型面积相差极大。随着更多的项目入市，这一态势将会加剧，预计户型面积将会呈现两极化，产品更多为适合投资和刚需的经济型小面积产品和舒适的大面积豪宅类产品。

### ③住宅价格分析

2010年富士康人潮快速导入，带动了航空港区住房价格实现翻番，小高层从3000元/平米上涨到今年的6000元/平米左右，洋房类均价更是达到9000元/平米。住房租赁价格增幅接近300%，以普通2房1厅为例，从500元/月上涨到1500-2000元/月，高投资回报率吸引了不少客户来此投资。

以在售项目裕鸿·世界港为例，航空港区首个城市综合体，产品形态丰富，但产品面积段较大，主力户型为140 m<sup>2</sup>以上的大面积户型，单价在6000元/m<sup>2</sup>，并设置60%的首付，抬高了置业门槛，有意筛选郑州市有实力的投资客户，其实际购房客户也是以投资客为主。而润丰悦尚也同样以高达50%的首付比例，进行客户筛选。

价格低、投资价值高使得大量的投资客将目光瞄准了航空港区，充足的客源使开发商制定了首付50%甚至60%的高首付策略，从中筛选经济实力较强的客户以快速回笼资金。

商品房住宅市场预计在今年年底和明年年初，将进入启动发力期，市场运作将更加规范，同时将成为郑州市场的竞争新版块。

## (2) 商业市场

### ①商业供应分析

与住宅一样，航空港区现阶段的商业供应，基本全部集中在北部城市综合服务区内，即使富士康产业园周边。据不完全统计，目前商业市场供应量约 74 万方，预计年底会有 20 万方推出，届时将近 100 万方。根据一般陌生新区的开发规律，住宅先开发，来带动人气，其次是价值稍高的写字楼开发，在有足够的人气之后，商业价值才能达到最大化，一般来说商业会在最后开发。但航空港区的商业，受到富士康产业人群的商业需求影响，在区域发展初期，即有了为富士康做配套的大量商业供应。

## ②商业价格与租金分析

目前商业销售价格均价在 20000 元/平米，部分位置较好的临街商铺售价可达 30000 元/平米以上。虽然售价较高，但是商业销售情况良好，多数商业广场项目仅余少量大面积房源。在郑州市近几个月商业价格连续上涨的情形下，6 月郑州市商业均价才达 18000 元/平米，尚低于航空港区商业均价。

从 2010 年至今，短短两年间，这里商铺的租金飙升了 10 倍，从每平方米每月 20 元涨到了 200 多元，这已经相当于市区黄金地段的商铺租金水平。以传统方式销售的商铺以出租为主，据当前租金及通常规则推算，年投资收益率高达 16%-22.4%，远远高于通常的 8%~10%投资收益率。

在售的部分商业项目采用售后返租的形式，例如鑫荣中央金地临街商铺以 3 年试投资，9%年均回报率的模式返租，商场内商铺以 10 年租约，12%年回报率进行返租，并推出售后返租的产权式酒店，销售情况较传统模式商铺销售好。

超额的投资回报率和升值空间激发了市区内投资客户，现有客户中郑州市区客户占一半以上，另有不少浙江温州客户已经进入，专购大面积商铺。

而商业的价格和租金的飞速上涨，绝大部分原因是由于富士康的产业人口带动，富士康员工年龄段集中于 25~45 岁，且是工厂式流水线作业，其工作环境和生活方式，导致员工有较强的休闲娱乐类消费欲望，而周边商业的匮乏，使得商业价格和租金呈现超常状态，以富士康起步区为核心的区域性商业中心已初步形成。从全国范围的富士康来看，1996 年富士康进驻深圳，同样带动了深圳龙岗商圈的飞速起跳，在武汉、成都，富士康的进驻也均引发了当地商圈的大变革。

### ③商业规划及业态分析

现阶段航空港区商业形态以项目底商及富士康配套商业街为主。以沃金商业街为例，三首层的商业广场、下沉式广场、连廊设计的环形动线，规划理念已属前沿，对该区域未来的商业规划提出挑战，预计区域未来整体的商业规划将呈现高水平化。

现阶段商铺业态以满足日常生活需要的超市、餐饮以及休闲娱乐类的网吧、KTV 为主，而此类业态主要为满足富士康人群。按照航空港区规划，后期会有奥特莱斯品牌直销购物中心等商业新形态出现。航空港区未来的居民结构，明显存在年轻人多于中老年人，知识和技能型人才多于普通人才等倾向，因此，这里未来的商业业态将摆脱富士康配套商业的低端业态，更趋新型化和国际化，商业品类将更趋时尚化、新潮化。

北部城市综合服务区，也将成为航空港区最集中的商业中心。

### (3) 办公市场

#### ①办公市场需求分析

以航空港区的规划，北部综合服务区的重点发展功能是高端商务商贸、科技研发，这就意味着写字楼作为产业集群发展的重要配套，承担着产业的重要服务功能，该区域未来将有大量的与产业相应的高端写字楼需求。

在 2012 年裕鸿·世界港推出 4 万方体量的写字楼，已售罄。近期会有豫发·锦荣天街、航程东方港汇、福祉源隆门等项目的写字楼推出。写字楼市场同住宅市场一样，处于即将启动阶段。

#### ②办公市场价格及趋势分析

以唯一销售的裕鸿世界港的写字楼成交价来看，其 2012 年写字楼成交价约为 4800 元/平米。与商业价格不同，写字楼价格不但远低于郑州市写字楼价格，而且略低于航空港区内当年住宅均价，写字楼的价值暂未释放。

航空港区的写字楼同样区别于传统陌生新区写字楼发展规律，即住宅市场成熟后再发展商务市场的模式，而是在政府的主导下，与住宅、商业同时投入市场，商务市场的价格远未挖掘，这也是现阶段航空港区商务价格低于区域内住宅价格的一大原因。

目前郑州市写字楼整体供大于求，市场销售价格明涨暗降，在短期内，预计航空港区的写字楼市场，也将受到郑州市写字楼整体市场的影响，短期内价格难以有大的提升，但是当产业集群较为成熟时，写字楼市场将在良好的产业基础之上，价值迅速提升。受限高影响，裕鸿世界港写字楼仅为 10 层，预计

未来航空港区写字楼将不再是高密度的写字楼集群，而是更注重功能配置和产品生态性。

### ③新型办公形态分析

除了传统的写字楼形态，航空港区出现的新型产业地产中，也规划有大量的写字楼，主要形态为企业独栋。目前在售的为位于南部高端制造集聚地的台湾科技园，规划有 800 栋独栋办公楼，是郑州市规模最大的独栋办公群。

一般而言，产业园内的企业独栋办公楼适宜于科技、研发、文化创意及新兴产业等对于城市核心区依赖性较低的行业，可以集生产办公于一体，**这种企业办公形态对产业要求的特殊性，使其将成为航空港区南部区域的重要产业形态。**

根据对全国产业园区的研究了解，大多数的企业独栋办公楼都位于产业园中，在产业园中一般都有扶持优惠政策，这些优惠政策在降低企业运营成本和促进企业发展方面发挥了积极作用，可以充分享受园区中的优惠政策，更好地促进企业，特别是成长型企业的发展。这也是独栋写字楼应运而生的原因。

**以台湾科技园的独栋办公产品来看，规划为 5-6 层，面积在 1000-2500 m<sup>2</sup>，已达到 5000 元/平米，以工业地产的角度来看，这个价格已非常高，以写字楼市场的角度来看，这个价格尚有非常大的发展空间，因此成为写字楼市场的新宠。但因其对产业园区有较强的依赖，常规开发企业无法效仿。**

## 4.小结

航空港区的房地产市场发展，与传统的新区发展，有着极大的差异。航空港区在发展初期，政府以主导房地产发展来配合产业发展需求，在一定程度上，干预了房地产市场的正常运行。具体来看，航空港区初期的房地产市场是这样的，政府对住宅开发进行主导，满足产业龙头的需求，同时保留开发企业的商业自主权，但引导释放商业开发，也解决了产业龙头的商业需求，而写字楼实现真正的市场运作。

虽然政府对房地产市场有较强的主导性，但在政府 BT 和 BOT 模式的统筹主导下，实现了政府、产业、开发商三方的双赢局面，在一定程度上，极大加速了产业经济和房地产的发展速度。这种模式，对于类似于航空港区这样的产业主导的区域开发，有一定的借鉴意义。

### （三）航空港区房地产发展预测

依据当前航空港区市场情况以及政策，结合航空港区发展规律我们对航空港房地产市场的供应量、价格以予以初步预测。

## 1. 航空港区房地产发展预测

	萌芽阶段	初期阶段	发展阶段	成熟阶段
时期	区域发展起步、国家级战略规划确立	规划出台后1-3年	3-8年后	8年以后
特点	政府主导、先行产业带动	市场化运作启动	产业集聚带动、充分市场化运作	价值被充分认可，寸土寸金
表现形式	以BT或BOT模式定向开发	品牌开发商陆续抢占核心地段，大盘相继入市	更多的开发企业加入，开发范围由核心地段向周边扩散	郑州市价值最高的板块之一，市场竞争加剧
产品特征	以安置和配套为主，产品主要为安置房、产业配套公寓、配套商业	以大面积豪宅类及适于投资的经济型住宅产品为主，商业及写字楼均有少量开发销售	住宅产品类型逐渐丰富，大型商业及高端写字楼大量开发销售	产品创新，商业及商务的繁荣

根据我们对国内多地的陌生新区的研究，结合航空港区发展特点，对航空港区的房地产发展阶段及相应的市场表现作出以上预测。

在 2007 年-2012 年为航空港区的萌芽阶段，以政府主导的城市基础建设和定向开发为主，以 2013 年郑州航空港区确定为国家级战略为起点，航空港区进入快速发展阶段，房地产也即将进入商品房市场化运作阶段，此阶段以品牌开发企业先驱开发，带动住宅市场，并有少量的商业、办公来满足当前阶段需求，预计 3 年后房地产开发进入发展阶段，受产业聚集带动，更多开发企业进入，房地产充分市场化运作，大型商业及高端写字楼将大量开发入市，预计在经过 8 年左右的初期和发展阶段后，航空港区城市形象确立、居住氛围形成，整体价值被充分认可，房地产开发寸土寸金，将迎来商业和商务的繁荣，但市场竞争加剧，市场运作也更加规范化。

## 2. 市场供求量

国际经验表明，一个航空项目发展 10 年后给当地带来的效益是：产出比为 1：80，技术转移比为 1：16，就业带动比为 1：12，一个航空项目发展 10 年后带来的效益产出比约为 1：80，我国一个飞机项目可直接带动 600 家企业，间接带动 2500 家企业。航空港区每增加 10 万吨的航空货物，将创造 800 个工作岗位；每新增异国航班，将增加 750 个工作岗位；每新增异国国际直达航班，可为当地增加 1500 多个就业岗位。也就是说，到 2020 年，旅客吞吐量可以拉动我省经济增长约 9.5 个百分点，可增加 19 万个就业岗位。再加上货运吞吐量，到时至少可以带动 20 万以上的人口就业，加上高端制造业的，数量更多。

更关键的是，还能带来不少高收入的工作岗位。未来，郑州航空港区引来许多高端的产业，一大批国际企业巨头，尤其是一些高端的服务业，将给港区房地产市场带来大批高端客户群体。另外，富士康内部的中高管理人群也是港区低密度高端产品强有力的购买者，这些人群带来了大量的住房需求。

按照建设部的要求，100 万人口以上城市，人均占地 100 m<sup>2</sup>算，415 平方公里，整个航空港发展成熟后可容纳 400 多万人，依据以上发展经验预测，届时产业工人约 300 万人。对郑州来说，航空港区意味着未来十几年，在郑汴之间要再造一个新郑州。依据《2010-2012 河南省住房建设规划》规定，人均住房面积 30 m<sup>2</sup>，以此计算，250 万人（按 100 万投资及本地居民，50%需外出住宿的产业工人估算）总住房需求为 7500 万 m<sup>2</sup>，而港区总面积为 41500 万 m<sup>2</sup>，除去各种产业园区及航空物流区，居住用地面积远远不够，扩容需求强烈，其边缘的土地发展潜力较大。

### 3. 市场价格



现阶段郑州市场格局：城市东部、北部以及中心城区属于第一梯度，成交价格在 8500-9500 元/平方米；城市西部、南部城区属于第二梯度，成交价格在 6200-8000 元/平方米；郑州航空港区、新郑、中牟等城市外围区属于第三梯队，成交价格 5000-6000 元/平方米。**航空港区为房地产发展断裂带、价格洼地，未来具有较强的升值潜力。**

我们从城市人口、外贸进出口总额、固定资产投资、土地价格、土地供应量这五个房价驱动指标对航空港区价格进行研究分析：

**城市总人口**：自 2010 年富士康进驻后，人口迅速递增，人口的规模增长直接产生刚性需求的积累，房价在短期内会快速上涨。

**外贸进出口总额**：2012 年增幅在 214.3%，说明外贸相当活跃，城市开放性强；大批相关从业人士将具备良好的财富积累，积累起大量居住、办公的需求。

**固定资产投资**：2011 年同比增长 120.3%，2012 年同比增长 44%，连续两年增幅超过 20%，意味着城市基础设施建设的大幅投入和房地产建设力度加大，直接刺激居住与投资需求，房价迅速上涨。

**土地价格**：以三年为一个周期，土地价格从 2011 年至 2013 年，已上涨 100%，土地成本的猛升将导致房地产价格在 2-3 年内出现大幅上升。

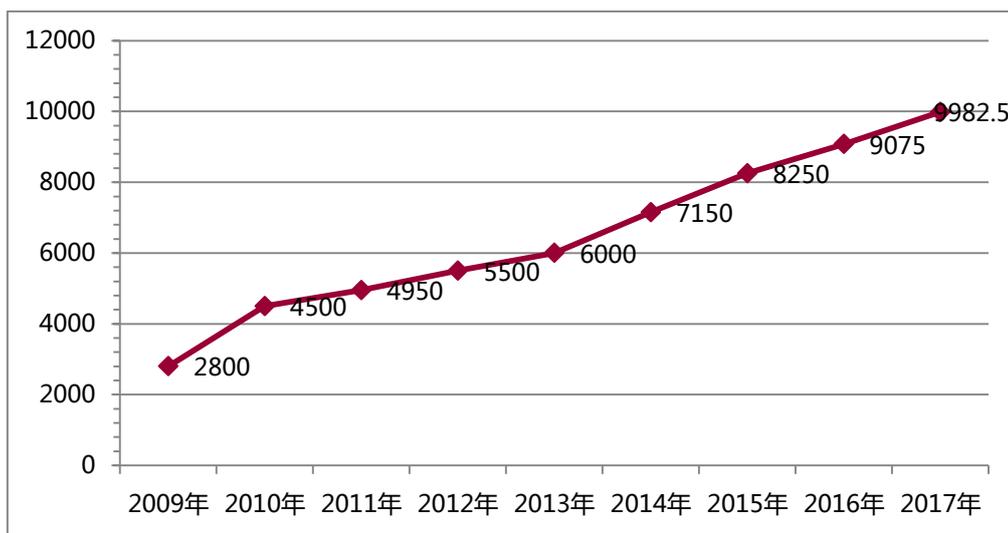
**土地供应量**：2011 年土地供应 498 公顷，2012 年土地供应 412 公顷，2013 年计划供应 373 公顷，**土地近三年供应逐年紧缩**，土地供给影响三年后的房地产市场，土地供应减少，必然导致三年后市场供应的短缺，引起房价上涨。

结合航空港近三年经济表现和房价驱动指标分析来看，人口、外贸进出口总额、固定资产投资连续大幅快速上涨，导致大量居住、办公、消费需求，土地供应紧缩导致供应短缺，土地价格猛涨进一步导致土地成本增加，房价基础上升。另外，受同类城市房价落差的影响，国家级的郑州航空港经济综合实验区的规划批复，市民对航空港区未来影响力的预期，均造成了开发商及客户对价格上涨的心理暗示，已形成房价上涨的共识。

**据对潜在项目了解以及对航空港区房地产市场的调查，预计商品房在 2013 年年底及 2014 年初集中入市，但由于航空港区需求量大，且多为品牌企业如正弘置业、豫发置业等，企业更易通过高品质产品和营销概念激发出改善生活的需求，增大弹性需求，所以这些项目的集中入市不但不会影响价格上涨，反而更容易实现标杆产品和标杆价格，助力房价上涨。**

总体来看，受成本上涨、市场供不应求引发价格上升、高品质产品的市场标杆效应、同一城市群高价城市的对比效应、城市重大规划或事件这五大因素影响，房价上涨是必然，预计**房价在未来的 2-3 年内将迎来大幅上涨。**

结合以上因素，我们对未来房价做个粗略的预测。



由于土地价格大幅上涨是在 2012 年，较 2011 年上涨了将近 100%，由此我们以 2012 年为基点，考虑基础设施建设、南水北调工程等积极影响，预计在未来的两年内将实现房价 30% 的上涨，在三年内实现房价 50% 的上涨，即在 2014 年实现 7150 元/m<sup>2</sup>，2015 年上涨至 8250 元/m<sup>2</sup>，预计到 2015 年，房价上升速度快速上涨到顶峰，2016 年至 2017 年，受低素质人群集中及高端设施建设不足的影响，将压制房价进一步大幅上涨，但仍可实现 10% 年均递增，至 2017 年为航空港区房地产市场的快速发展期，2018 年之后，价格增长将逐渐缓慢，但有望跻身郑州区域价格第一梯队。

## 结束语

与十年前郑东新区的“高起点、大手笔”规划类似，如今的郑州航空港区正朝着“全国大型枢纽机场和国际货运枢纽”方向进军，与当年的郑东新区一样，倾全省之力打造的航空港区，成为最受政策眷顾的“宠儿”，政策倾斜、财力支持、产业兴盛的航空港将来必会对郑州房地产格局产生积极的影响，短期内将会刺激郑州房地产价格的上升。

此外，发展潜力被认可、不限购的航空港区会分流一部分客户到航空港区置业，尤其是投资型客户，进而带动高端居住人群，同样会吸引新郑、开封等部分客群，最终带动了郑汴一体化的发展，加速郊区化置业的浪潮。

### 但在发展中可能存在较多的问题：

**易陷入低端产业链：**航空港区的发展依托产业，曹允春认为，可以通过产业集群化、高端化来打造产业竞争优势，从而把面积为 415 平方公里的郑州航空港经济综合实验区打造成为国际著名的航空大都市。但以目前的产业发展来说，富士康为港区现在最大企业，其在郑州智能手机领域举足轻重，可实际上它承担的业务只是智能手机链最低的一环，为低端制造，而高端产业极度匮乏，如何吸引高端产业聚集，是整个航空港区发展中最重要的一环。高端产业依托的是人才，河南人才流失严重，多流向北上广等地，而如何吸引高端人才回流，如何吸引更多人才来郑，如何提供给高端人才合适的平台，是政府必须要考虑的问题。

**房地产价值易被过度放大：**房地产发展受产业影响较大，在港区规划确立的发展初期，地产商将会借势宣传区域价值，助推房价上涨。在房地产的发展中期，若产业的发展速度慢于房地产的发展速度，房地产的价值将被过度放大，将成为郑州投资最集中、但有泡沫的区域。

**配套设施不足可能导致入住率低：**发展潜力被认可、不限购的航空港区吸引了大批投资客户，投资客户不仅来自郑州市，还有一部分温州投资客，自住客群较少，若后期生活基础配套设施跟不上，有可能导致房全卖出、居住率地下的局面，类似于现在的郑东新区。



前期顾问 / Prophase consultant    代理销售 / Agent sales    策略推广 / Strategy promotion

- ✚ 尚正行房地产咨询有限公司
- ✚ 地址:郑州市金水路 219 号盛润国际广场东塔 7 楼
- ✚ 电话:60157867
- ✚ 网址:[www.shangzhenghang.com](http://www.shangzhenghang.com)
- ✚ E-mail:szhdcwb@126.com