

The background features a large, light blue circular logo of China University of Civil Aviation. The logo contains a stylized globe with a compass rose and the university's name in Chinese characters and English. The text "中国民航大学" is at the top, "1951" is at the bottom, and "UNIVERSITY OF CIVIL AVIATION OF CHINA" is written around the perimeter.

中小机场与区域经济 融合发展的思考

曹允春

中国民航大学 临空经济研究中心

2020年07月23日

问题导向

中小
机场

动力源作用

中小
城市

1.0

中小机场与城市所面临的**困境**

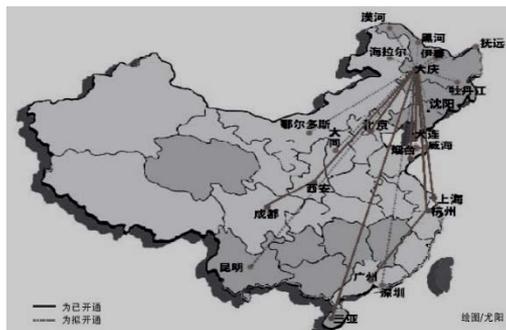
2.0

中小机场**资源开发**方式分析

3.0

中小机场与临空经济区**融合发展**策略

大庆机场



中小城市经济发展的诉求：经济要素的聚集

城市（区域）经济：以城市为载体和发展空间，二、三产业繁荣发展，经济结构不断优化，**资本、技术、劳动力、信息等生产要素高度聚集**，规模效应、聚集效应和扩散效应十分突出的地区经济。



全球化时代，中小城市的经济发展需要在**更大空间**吸引资本、技术、劳动力、信息等生产要素。



1、旅客吞吐量少

2、亏损

3、补贴

事实上，有业内人士告诉记者，虽然民航局鼓励机场的市场化运营，但现在机场的运营方基本上是国企，“过度依赖补贴，市场灵活度不高，管理、激励机制上都还欠缺，这也是当下的一个问题”。





在加快机场建设的同时，社会上也有一些不同的声音，全国70%的机场亏损，机场是不是建多了？他说，这是对机场的定位、属性和作用存在理解和认识上的偏差所致。机场是属于公共基础设施，机场建设投入不应计入机场的经营性资产。在2012年全国134个机场，亏损约29亿元，平均每个机场都要亏损2千万元，主要是由于机场负债经营，但同时，要看到这些机场覆盖着全国77%的线、91%的地区，带动国民生产总值至少在3万亿元以上。

另外，有了机场还要“飞得出去”，航线航班是机场一切收入的源头，是机场的生命线，所以要千方百计吸引更多的航空公司开辟更多的航线，增加更多的航班，打造完整的航空运输主产业链条。

襄阳机场非航方面的主动作为



虽然我国中小机场的定位是公共基础设施，更多地承担着拉动当地经济发展的重任，不能一味要求取得经济效益，但若能扭亏为盈，则更有利于发挥对地方经济的拉动作用。襄阳机场将航站楼内的商业资源全部实现特许化经营，极大地激发了经营活力。2014年的业绩表明，中小机场也可以经营得更好。

1.0

中小机场与城市所面临的困境

2.0

中小机场资源开发方式分析

3.0

中小机场与临空经济区融合发展策略

国家财政部和民航局

关于中小机场补贴管理办法

	2008年补贴 管理办法	2010年补贴 管理办法	2012年补贴 管理办法	2020年补贴 管理办法
中小机场接受补贴标准 (旅客吞吐量)	500万人次 及以下	500万人次 及以下	200万人次 及以下	200万人次 及以下
受补贴中小机场数 (个)	138	145	136	165
民用机场总数 (个)	159	175	183	239
占比	86.8%	82.9%	74.3%	69%



- **除了客运， 中小机场还能干.....**
- **中小机场资源开发模型**

机场资源开发与管理的创新研究

Innovative research on airport resource development and management

□ 首都机场集团公司副总经理 高世清 / 文

国际航空运输协会(IATA)对机场的定义是可供飞机安全起降、滑行、停放、维修及为旅客货物运输提供良好服务和实施飞行保障的场所。机场非航空性资源(简称“非航资源”)并没有统一的定义,通常我们所说的非航资源是指除飞机起降、旅客过港以及机场地面服务等航空性业务资源之外,即机场与航空运输不直接相关的业务资源,通称为非航资源,主要包括餐饮、零售、广告、酒店、休闲娱乐、租赁、以及投资等增值业务所占用的资源。

由于机场航空性业务具有典型公共基础设施的公益属性,收入弹性小、管制多,机场非航业务俨然成为机场竞争的核心。全球范围来看,强化非航资源开发与管理的已成机场业的显著发展趋势,成为增加收入的重要驱动力和利润的最主要来源。

民用航空局,是一家以机场业为核心的大型国有企业集团,近年来针对机场非航资源开发和管理始终处于探索和创新过程中。集团公司组建之前,国内主要机场非航资源均以自营为主,由分公司或部门来经营相关业务。2002年开始,集团公司组建后,结合中国民航机场属地化迅速扩张,面临着资产品质差、人员包袱重、以及如何管理等诸多问题。根据当时国务院关于国有大中型企业主辅剥离,以及民航局关于大中型机场向管理型转变的要求,集团公司明确了“小机场当局、大机场产业”的思路。即把机场定位为运营的单位,起到发展平台的作用,相关非航业务独立出来成立专业化公司,纳入集团公司直接管辖并纵向重组,以产业为目标进行发展。当时设计的专业公司发展路径,分三步走:

第一步:组建专业公司。实现三个目标:一是促进首都

表 2: 未来机场设施和业务运营分类

设施名称	资产或业务属性	所有者或被授权人	运营商	经营模式
机场土地、跑道、滑行道、联络道、停机坪	公益	机场管理机构	机场管理机构	自营
消防、急救、安检、排水、道路、绿化、污水污物处理	公益	机场管理机构	机场管理机构	自营 服务采购
供水、供电、供气、制冷、通信	商业二类	机场管理机构	专业公司	服务采购 特许经营
航站楼、停车楼、货运站、地服、配餐、公务机服务、机务维修设施及相应的业务	商业二类	机场管理机构或机场运营公司	机场运营公司	移交—运营—移交(TOT) 建设—运营—移交(BOT) 购买—更新—运营 建设—拥有—运营
广告、商贸、餐饮、商务贵宾服务、酒店、写字楼、休闲娱乐、地面加油、充电桩、新能源开发应用、临空地产	商业一类	机场运营公司或机场商业发展公司	机场商业发展公司	建设—更新—运营 建设—拥有—运营

旅客吞吐量逐年下降

年份	旅客吞吐量 (万人次)	排名	货邮吞吐量 (万吨)	全球排名
2010	962.6	33	433.3	2
2011	855.4	40	391.7	2
2012	664.6	50	401.4	1
2013	457.9	58	413.4	2
2014	356.6	63	425.2	2
2015	372.2	62	428.8	2
2016	400.2	62	431.4	2
2017	415.2	62	433.7	2
2018	435.4	63	447.1	2
2019	443.2	63	432.3	2

孟菲斯成功路径

时代因素

1、政策的放开和经济的繁荣促进了航空快递业的迅猛发展，是联邦快递和孟菲斯成功的前提和基础。（前提条件）

内核因素

2、一体化承运人FedEx入驻（核心要素）

庞大的机队规模
发达的航线网络

全球枢纽布局
强大的转运设施

3、机场周边产业聚集

外延因素

4、完善的综合交通体系

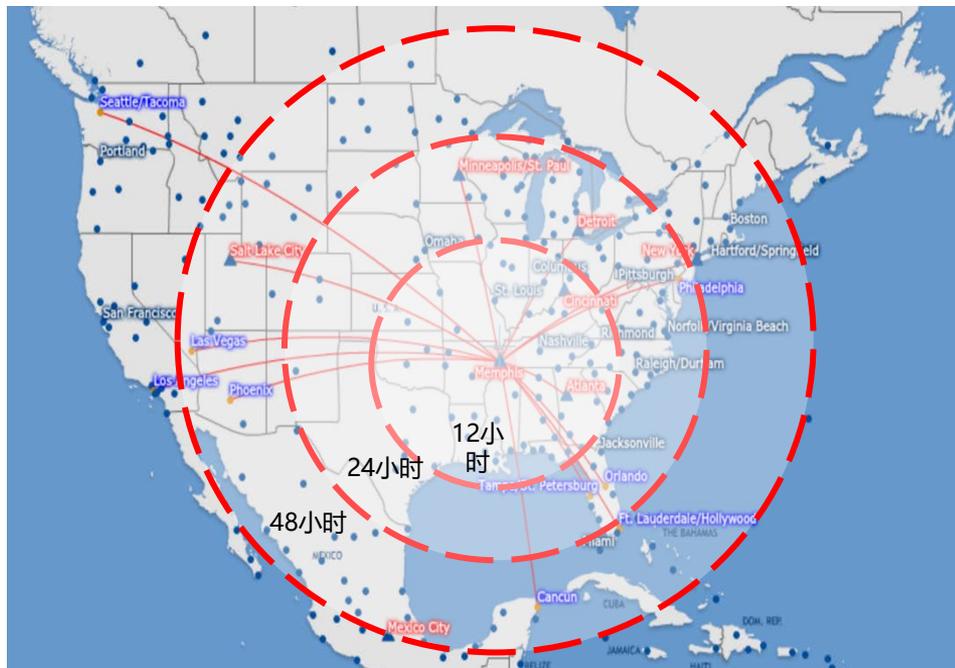
5、政府大力支持

6、地理位置优越

北美转运中心

联邦快递的Super Hub

联邦快递“晚归早出”的机队构建了以孟菲斯机场为Super Hub，以国内24个城市为SmartPost Hub，辐射全美的航空快递网络。



■ FedEx 在美国境内的24个小型枢纽布局:

- Northborough
- Edison
- Pittsburgh
- Allentown
- Martinsburg
- Charlotte
- Atlanta
- Orlando
- Grove City
- Indianapolis
- Detroit
- New Berlin
- Minneapolis/St. Paul
- St. Louis
- Kansas
- Dallas
- Houston
- Denver
- Salt Lake City
- Phoenix
- Los Angeles
- Chino
- Sacramento
- Seattle

孟菲斯机场周边：以物流业为主、制造业为辅、医药

企业为特色的产业集群

	企业类型	空间范围	主要企业
物流业 (24/34)	分拨中心	机场周边 5公里内	辉瑞制药、葛兰素史克制药公司、英国史密斯内菲尔、美国强生制药公司
	仓储		国家眼库、耐克 (Nike Centerpointe)、Patterson Warehouses、美敦力医疗器械公司、美国瑞特医疗技术公司、Aramark Uniform Services、Advanced Toxicology (全美最大的过夜药物检测检测)、Utilities Equipment Company、Tri-State Meter & Regulator (工业设备)、Aim Power & Fluids
	物流企业		美国英迈国际Ingram Micro、XPO Logistics、UPS、FedEx Ship Center、Estes Express Lines、Averitt Express、Staples Fulfillment Center、Mallory Alexander International、Agility Logistics、Delta Cargo等
制造业 (10/34)	服装制造	机场周边 5公里内	Aramark Uniform Services
	医疗器械 药品	机场周边 5公里外	美国瑞特医疗技术公司、英智医疗器械公司、美国百特医疗用品公司、美国先灵葆雅公司、英国史密斯内菲尔、GTX (生物制药公司)、Memphis pharmaceutical
	汽车零部件		Cummins Engines
	IT产业		美国通贝、美国惠普

注：其中医药企业14家

美国孟菲斯国际机场

地区经济带动——产业集聚明显

- **高端物流打造高端制造，高端制造促进高端物流**，孟菲斯的国际航空物流中心的建设形成了良性的产业互动。航空货运业务使其成为当地最大的经济引擎。
- 吸引了诸如医疗设备、生物科技等各类高价值、具有临空指向性的产业聚集在机场周边。

物流产业集群

- 联邦快递在机场周边建设有Fedex Ground等地面物流网络。
- 美国联合包裹服务公司在机场也拥有5万平方英尺的分检设施。
- 吸引了其他的地面运输、仓储等第三方物流公司，如NewBreed物流公司建立分拨设施等。



其他产业聚集

- 世界最大的眼角膜银行——国家眼科银行中心。
- 世界最大的便携电脑维修点。
- 世界最大的家庭娱乐配送中心。
- 美国最大的隔夜药品检测中心。
- 西门子物流解决方案提供商分拨中心。
- 全美最大的医疗器械制造中心。

美国孟菲斯国际机场

地区经济带动——经济带动突出

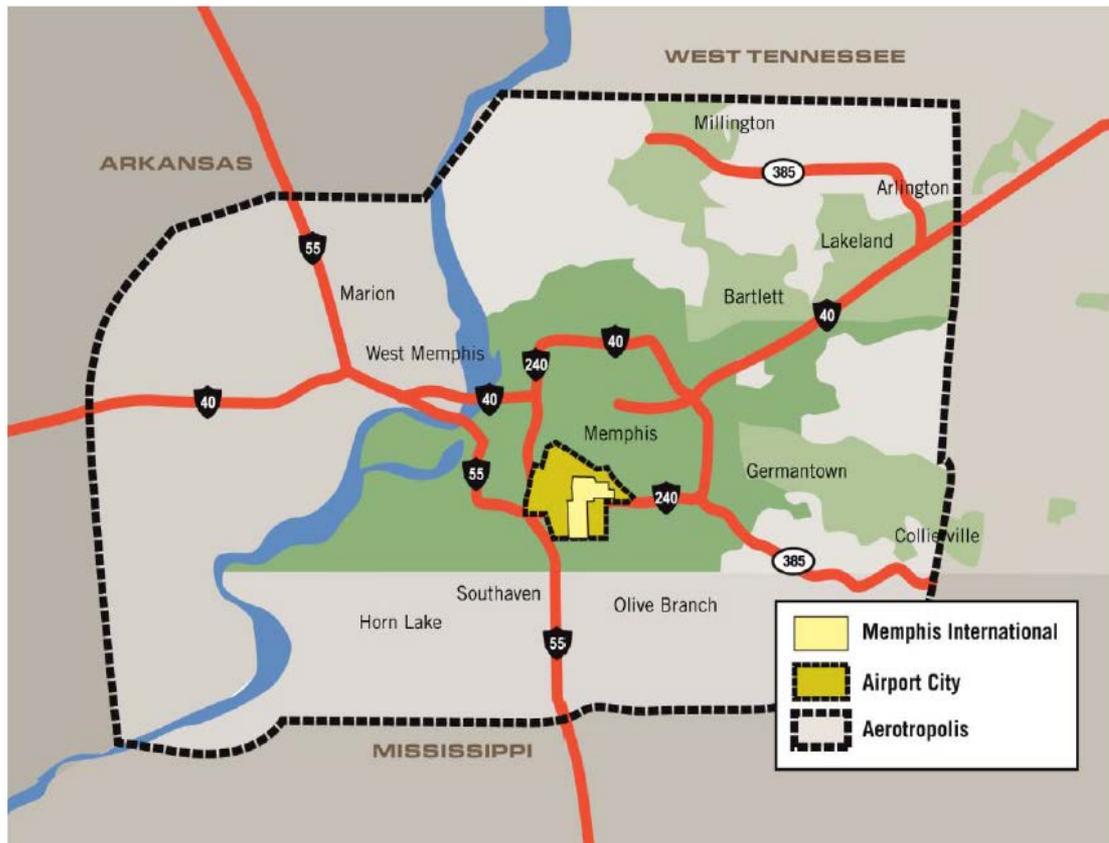
- 孟菲斯国际机场的影响反映在庞大的航空货运业务和规模较小但同样重要的客运业务。孟菲斯国际机场的货运业务为寻求参与全球经济的本地企业提供了机会，**使MEM和FedEx成为当地经济的主要推动力。**

✓ 据孟菲斯大学商业与经济研究局的研究成果显示，2015年孟菲斯国际机场总产值（生产的商品和服务的价值）**为191亿美元**，增加值81亿美元，收入48亿美元，同时支持**83,199个工作岗位**。据估计，MEM在2015财年的运营直接或间接帮助产生了**8.209亿美元的州和地方税**。

✓ MEM的大部分货运量主要归功于FedEx Super Hub的运营，该中心在2007财年至2015财年平均处理MEM的所有货物的98.6%。在2015财年，MEM对计划中的48亿磅货物的总货物经济影响估计为188亿美元的产出（货物和服务的生产），47亿美元的劳动收入，82049个全职和兼职工作，以及州和地方税收约为8.055亿美元。如下图2015财年孟菲斯国际机场航空货运影响：

影响类别	就业/万人	劳动收入/亿美元	增值收入/亿美元	产出/亿美元
直接影响	41729	28.49	48.85	126.06
间接影响	19028	8.71	14.59	35.44
诱发影响	21291	9.88	16.71	26.77
总影响	82048	47.08	80.14	264.5

Memphis Airport City and Aerotropolis



孟菲斯机场区域发展目标是成为美国卓越的航空大都市，并使之在机场推动经济发展方面领导全世界的发展。

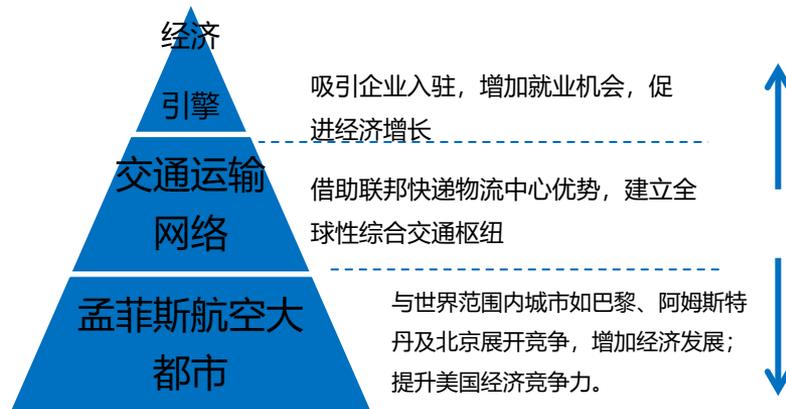
Memphis' objective is to be America's preeminent Aerotropolis, and one that continues to lead the world in airport-driven, innovative economic development.

孟菲斯航空大都市有力提升国家经济竞争力



美国国会议员科恩曾在航空大都市法案中提到：“建立航空大都市交通系统将刺激孟菲斯和整个国家的经济增长、创造工作机会，提高我国航运交通网络，使我们能在第二十一世纪的全球经济中更有效地竞争”。

从表面上看，孟菲斯航空大都市仅是一个**交通运输网络**，实际上孟菲斯航空大都市是**美国中东地区经济发展的引擎**。



■ 机场客货分离趋势明显，出现专业化的航空货运枢纽，形成专业化的特定市场

- 机场航空客运、货运的发展各有其自身的规律性，尤其是航空快件，欧美的航空枢纽发展时间相对成熟，机场的客运、货运形成专业化分工，并形成专业化的航空货运枢纽。

机场	旅客吞吐量 (万人次)	国内 排名	货邮吞吐量 (万吨)	国内 排名
亚特兰大机场	10149	1	63	12
奥黑尔机场	7694	2	184	6
洛杉矶机场	7494	3	194	5
孟菲斯机场	376	—	429	1
安克雷奇	540	—	262	2
路易斯维尔	336	—	235	3



货物友好机场

“货物”友好机场Cargo
Friendly Airports的六个标准
:

- 任何种类的货运机
- 任何种类的货物
- 24/7全天候，年中无休
- 费用合理
- 提供全面服务（报关，货物代理...）
- 直接连接高速公路



应对货运市场的可预期增长



鄂州机场（中国第一个**货运**功能为主的机场）

国务院 中央军委关于同意新建
湖北鄂州民用机场的批复

2018-02-23 中国政府网

国务院 中央军委关于同意
新建湖北鄂州民用机场的批复

国函〔2018〕26号



淮安机场

2019年旅客吞吐量234.7万人次、货邮吞吐量1.03万吨

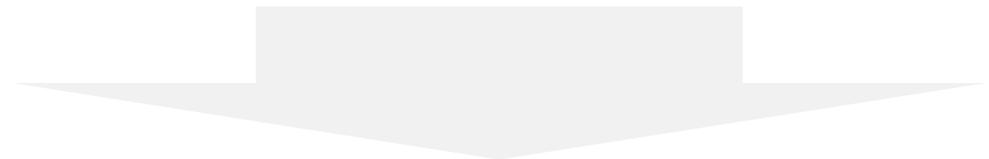
中共中央 国务院印发 《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》

中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。

合力打造世界级机场群。编制实施长三角民航协同发展战略规划，构建分工明确、功能齐全、联通顺畅的机场体系，提高区域航空国际竞争力。巩固提升上海国际航空枢纽地位，增强面向长三角、全国乃至全球的辐射能力。规划建设南通新机场，成为上海国际航空枢纽的重要组成部分。优化提升杭州、南京、合肥区域航空枢纽功能，增强宁波、温州等区域航空服务能力，支持苏南硕放机场建设区域性枢纽机场。完善区域机场协作机制，提升区域航空服务品质。加强航空货运设施建设，加快合肥国际航空货运集散中心、**淮安航空货运枢纽建设**，规划建设嘉兴航空联运中心。统筹空域资源利用，促进民航、通用航空融合发展。深化低空空域管理改革，加快通用航空发展。

结论

- 战略层面的思考：突破**客运**固有的发展思路，自身资源的拓展和获取外界资源



- 主动作为的方式：非航资源的开发和临空经济

一

“小” 客运, “大” 货运

二

三



中小机场还能干啥……

波音 (Boeing) 机场 (金镇国际机场) 位于美国西雅图，主要用于Boeing公司

飞机试飞、通用航空和货运，是美国最繁忙的主要非集散机场之一。

2019年，机场旅客吞吐量**23**万人次，货邮吞吐量**10.3**万吨

- 机场平均每天起降飞机502架，其中通用航空94%，航空公司5%；除此以外还包含Boeing公司大多数的飞机**试飞工作**；
- 机场以飞机制造业闻名，Boeing公司的飞机制造厂便坐落于此，波音公司在机场还拥有一个航空燃油库以及飞行实验设施。波音737系列飞机的最后准备工作是在波音机场完成的。
- 机场为各种规模和类型的飞机提供服务，满足了广泛的商业和娱乐需求，并且是大约150家企业（包括**航空货运公司，飞行学校，包机运营和直升机服务**）的基地。



图卢兹布拉尼亚克 (Toulouse - Blagnac) 国际机场位于法国，图卢兹是**民用飞机**制造**商**空中客车公司 (空客) 的总部

2018年，机场旅客吞吐量**960**万人次，货邮吞吐量**6**万吨级

- ❑ 图卢兹布拉尼亚克国际机场距图卢兹市中心10km，由图卢兹工商会 (CCIT) 运营，距机场最近的城区 (人口约为255万) 一小时车程。
- ❑ 空客公司的装配厂紧邻图卢兹机场跑道，2018年，图卢兹机场起降飞机10.3万架次，其中空客飞机运输、试飞等架次约占**8.3%**，约8500次。



- ❑ 空客公司每年生产的产品50%用于出口，使得航空产业在图卢兹甚至整个法国的外贸创汇中都位居第一。
- ❑ 图卢兹依托空客系列的总装企业，聚集了航空和机载系统领域的领头人、航空设备的子承包商、培训和研究中心等遍及研发、设计、生产、总装的航空制造产业链上企业



- ❑ 空客、法国空客总部负责A300、A310、A320、A330、A340、A380的设计和总装。
- ❑ 达索航空是世界公务机（Falcon）的领导者，也进行军用飞机（幻影战机）的制造
- ❑ ATR(Avions de Transport Regional)即区域运输机公司，是40-70座涡轮螺旋桨飞机的世界领导者。
- ❑ 空客军机总部负责欧洲军用飞机A400M的设计和研发。



- 1、航天博物馆（参观空客）
- 2、空客集团（AIRBUS GROUP）企业办公大楼
- 3、Airbus Industrie aéronautique
- 4、Airbus Industrie aéronautique
- 5、ATR Industrie aéronautique
- 6、法国空客 Airbus France – Usine Saint-Martin Entreprise aérospatiale
- 7、空客商务中心 Airbus St. Martin
- 8、空中客车公司 – 路易·宝玑站点 Airbus – Site Louis Bréguet Entreprise aérospatiale



航空设备的子承包商:

- 1、拉比纳公司 (Labinal)
- 2、赛峰工程服务公司
(Safran Engineering Services)
- 3、洛克韦尔柯林斯公司
(Rockwell Collins France)

- 拉比纳公司是赛峰集团所属全球领先的航空电缆供应商。专注于中小功率涡轮的制造和直升机专用涡轮的制造。
- 赛峰工程服务公司是赛峰集团的一部分。该公司为航空航天，能源和地面交通运输等行业提供高科技工程服务。
- 洛克韦尔柯林斯公司是为各政府部门和商业客户提供应用广泛的航空电子和通讯产品的行业领先者。

一

“小” 客运, “大” 货运

二

航空制造 (总装等)

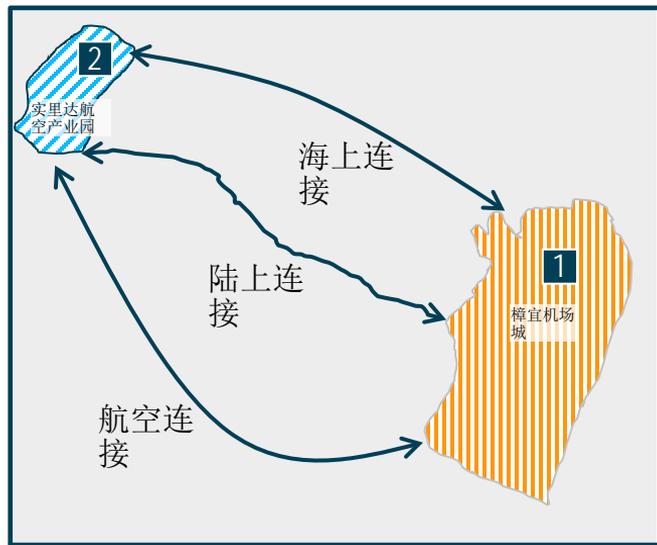
三

.....

实里达 (Seletar) 机场

位于新加坡，机场周边航空园布置有航空制造业，是亚洲最大的航空园之一

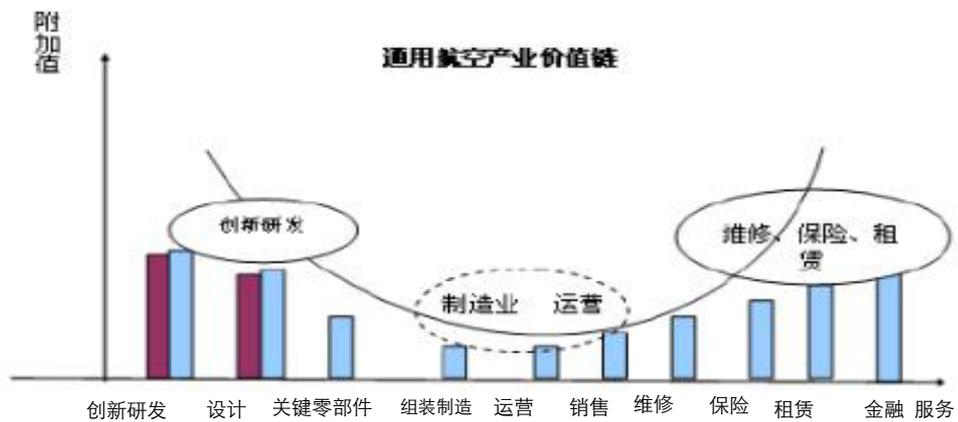
- 实里达机场，位于新加坡本岛东北部，离市中心区近15公里。在政府及集团的改造下，这座机场成为了亚洲最大的航空园之一。
- 作为一个世界一流的宇航工业基地，这个占地约300公顷的专用园区的发展蓝图包括，飞机维护、修理和翻修，飞机系统及组件与轻型飞机的设计与制造。
- 普惠公司在实里达航空园区建设一个飞机维修厂、世界主要飞机引擎制造商劳斯莱斯也已在实里达设立亚洲首个大型飞机引擎工厂。随着园区逐渐成形，园区进一步发展，建成餐馆、酒店，美疗中心等



实里达航空产业园布局图



- 园区占地320公顷，160公顷的土地和基础设施专门用于航空航天工业，**剩余160公顷则由实里达机场占用。**
- 拥有劳斯莱斯(Rolls-Royce)、普拉特惠特尼(Pratt & Whitney)、空客(Airbus)和庞巴迪(Bombardier)等业内知名企业，以及ST Aerospace、华森(Wah Son)和JEP 精密工程 (JEP Precision Engineering)等本土企业
- 园区由裕廊集团 (JTC) 开发。JTC成立于1968年，是新加坡主要的政府机构，负责发展工业基础设施，以支持和促进新加坡工业和企业的发展。



通用航空机场周边的“十大产业”



航空制造



航空维修



固定运营基地 (FBO)



总部经济



航空培训



高端会展业



文化旅游产业



酒店餐饮业



高端休闲娱乐产业



汽车关联产业

- **航空核心产业：**航空制造、航空维修、FBO、航空培训、公务机总部等。
- **航空关联产业：**高端会展业、文化旅游业等。
- **航空引致产业：**高端休闲娱乐业、酒店餐饮业、汽车关联产业等。

呼伦贝尔机场

2019年旅客吞吐量255.8万人次、货邮吞吐量6247.8吨



推动航线开发

+

全域旅游发展



一

“小” 客运, “大” 货运

二

航空制造 (总装等)

三

通用航空、航空旅游

三

.....

1.0

中小机场与城市所面临的共同困境

2.0

中小机场资源开发方式分析

3.0

中小机场与临空经济区融合发展策略

世界临空发展历程 (1959-2020 61年)

1959年爱尔兰政府设立**香农自由贸易区** (世界首个临空经济区)



爱尔兰香农空港型自由贸易区

1959年爱尔兰政府设立香农自由贸易区

2012年2月18日下午习副主席参观考察了位于爱尔兰西部的香农开发区



香农 (Shannon) 机场



■ 区位优势

➤ **香农机场：** 2018年旅客吞吐量达**186万**，位于爱尔兰利默里克市西20公里，欧洲西北通往北美洲航空线的中途站。是爱尔兰重要的航空运输基地，航线网络遍布全球，每天都有飞往全球多个城市的航班。**香农机场由于地理位置十分特殊以及其良好的避风性，1942年即成为重要的航空中转站。**

➤ 香农开办了世界上**第一家机场免税商店**，在机场周围地区设立了世界上**第一个免税工业区**。工业区内的飞机维修业在国际上享有盛名。



香农知识网络

在香农自由贸易区的带动下，香农市开发了多个国家级可以园区，且面积也在不断扩大，与香农市的发展实现融合。香农开发区与区域的大学、科技园融为一体，这些都使香农开发区远离“孤岛经济”的发展形态，与区域经济融为一体。



香农机场与区域一体化融合发展的逻辑思路

香农
机场



```
graph LR; A[香农机场] --> B[香农自由贸易试验区]; B --> C[香农开发区]
```

香农
自由
贸易
试验
区

香农
开发
区

盐城机场

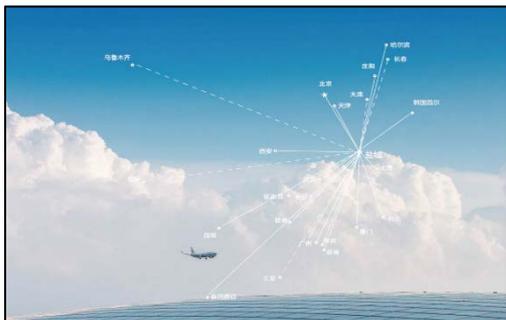
2019年旅客吞吐量**209**万人次、货邮吞吐量**8684**吨



韩日国际全货机航线



汽车制造基地

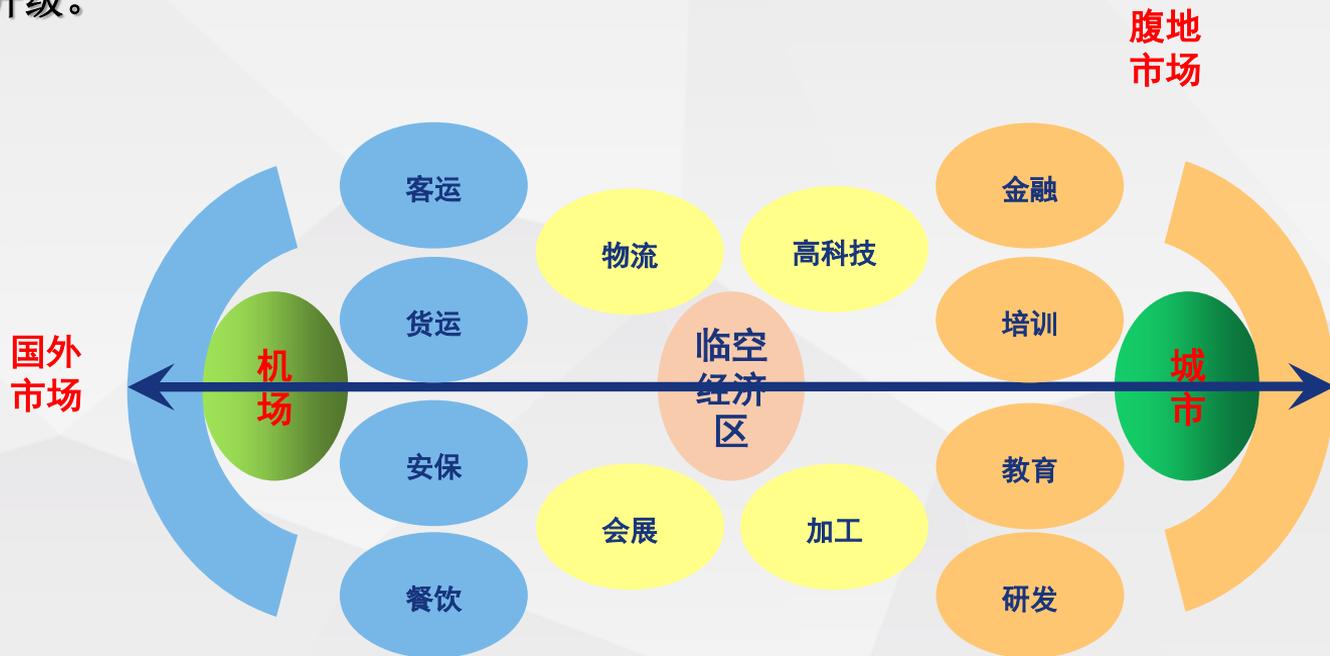


智能制造



新一代信息技术

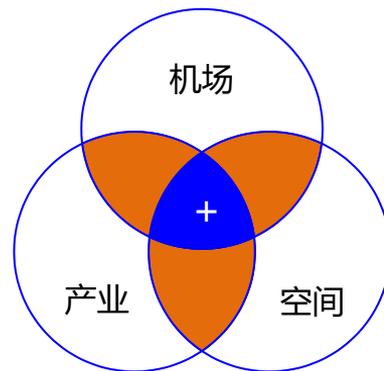
机场利用其四通八达的航空网络为其所服务的城市提供了一张嵌入全球网络的入场券，其本质是快速联通改变了时空距离，创造了虚拟的“地理邻近”创新网络，促进城市创新、产业升级。



航空运输由**交通运输供应者**向**城市经济服务者**的转变

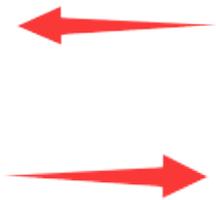


“机场·产业·空间”融合创新发展



机场与城市：共生关系

中小
机场

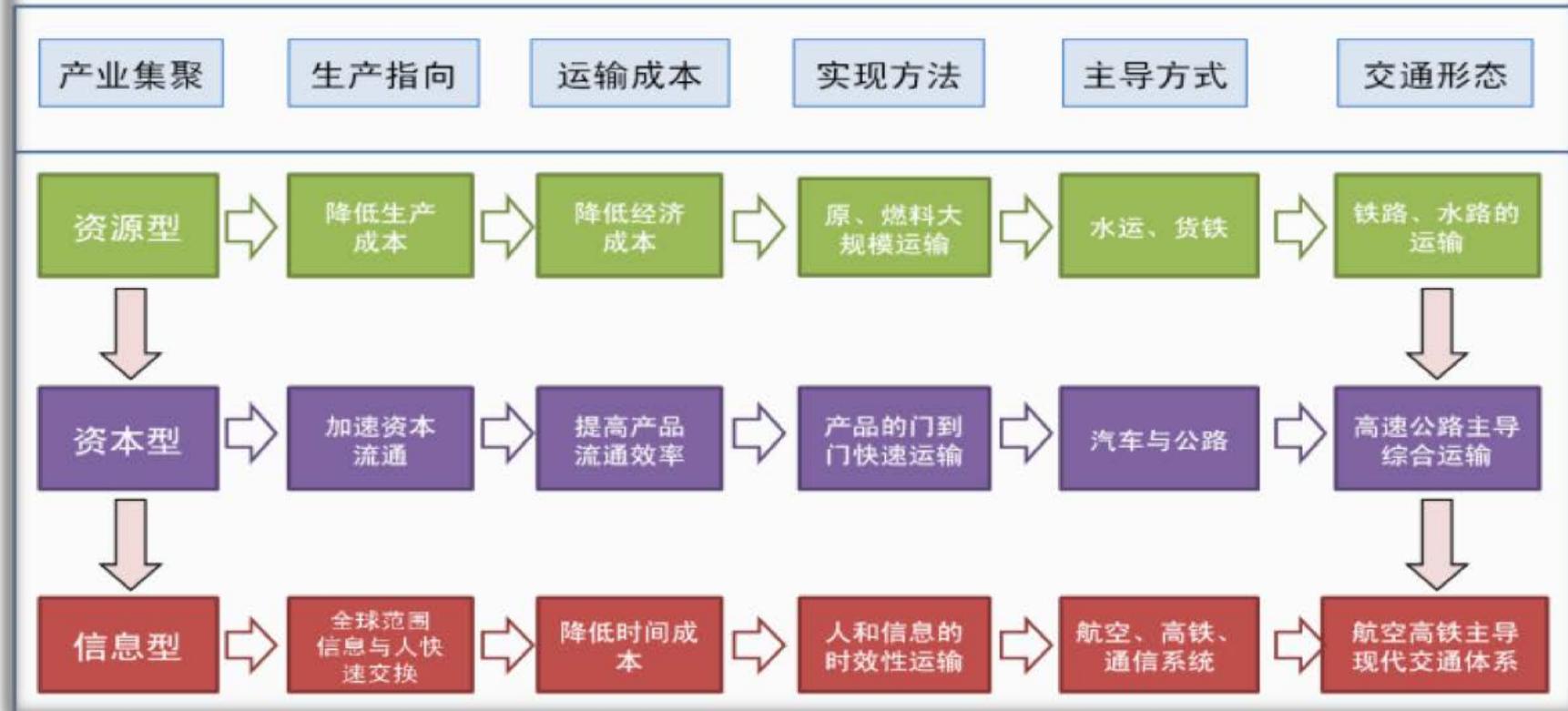


中小
城市

交通、产业和城镇发展的历史透视分析



产业、交通、空间要素协同模型



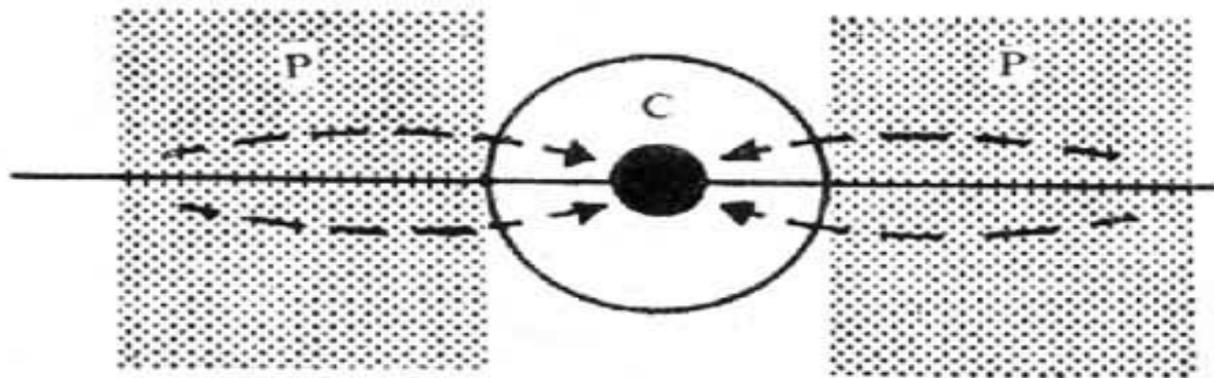
◆ 核心-边缘理论



保罗·克鲁格曼 (Paul R. Krugman, 1953 年-) 美国经济学家。

理论贡献: 核心边缘理论

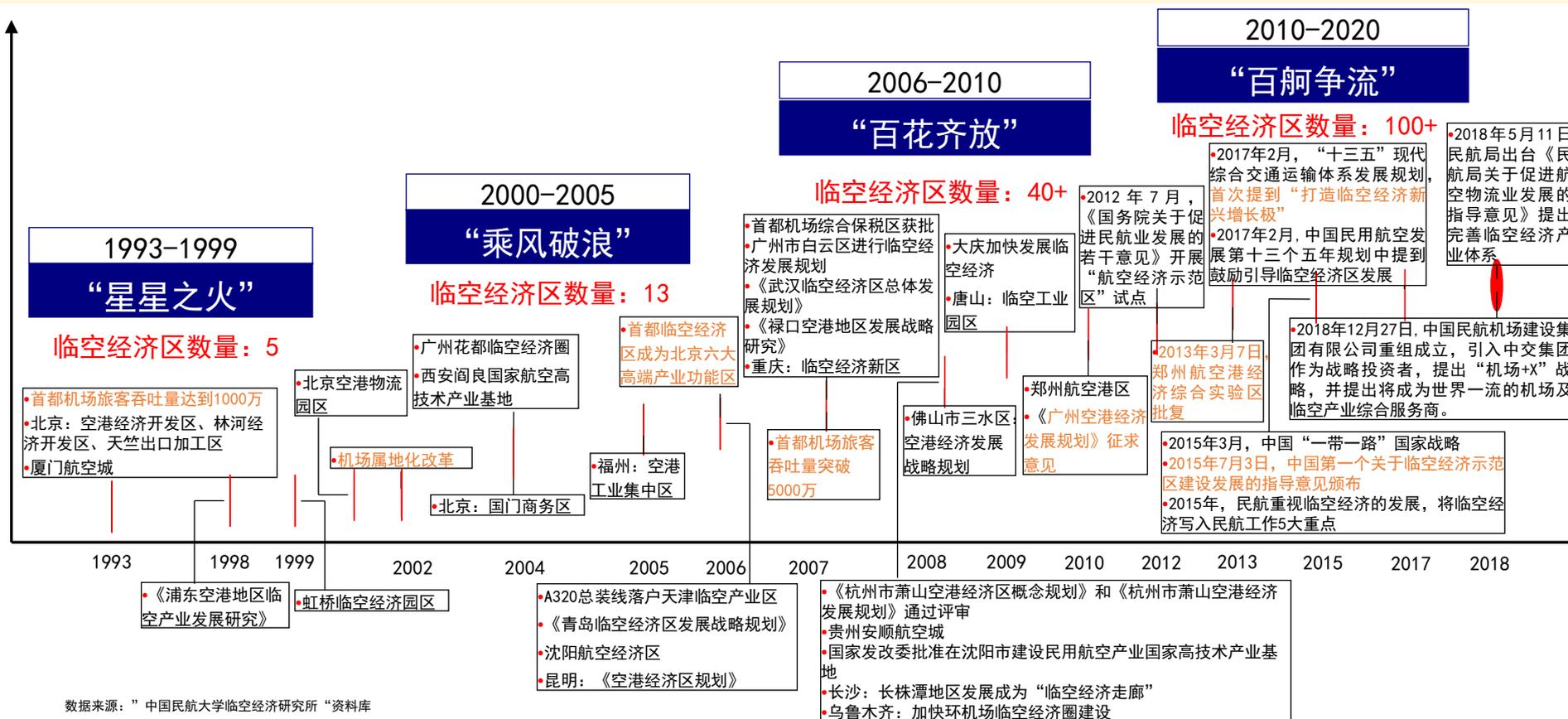
2008年获诺贝尔经济学奖



空间组织阶段顺序
C 核心 P 边缘

- 核心边缘理论是解释经济空间结构演变模式的一种理论

中国临空经济的实践发展历程 (1993-2020,27年)



数据来源：“中国民航大学临空经济研究所”资料库

我国临空经济现状

◆ 截至2019年底，我国已建设和规划的临空经济区数量已达到**87**个



全国239个机场中：

- 已运营临空经济区的机场有**68**个
- 已规划临空经济区的机场有**19**个
- 尚未正式建立临空经济区但已纳入地方规划的机场有**27**个
- 获批**国家临空经济示范区**的机场有**14**个

2019年底，全国临空经济示范区增至14个，形成“1+1+12”格局

■ 国务院批复有1个

- **华中地区：**郑州航临空经济综合实验区

■ 国家发改委批复有1个

- **华北地区：**北京大兴国际机场临空经济区

■ 国家发改委和民航局联合批复12个

- **华北地区：**首都机场临空经济示范区（1个）
- **西北地区：**西安临空经济示范区（1个）
- **华东地区：**青岛胶东临空经济示范区、上海虹桥临空经济示范区、杭州临空经济示范区、宁波临空经济示范区、南京临空经济示范区（5个）
- **中南地区：**长沙临空经济示范区、广州临空经济示范区（2个）
- **西南地区：**重庆临空经济区、成都临空经济示范区和贵州临空经济示范区（3个）

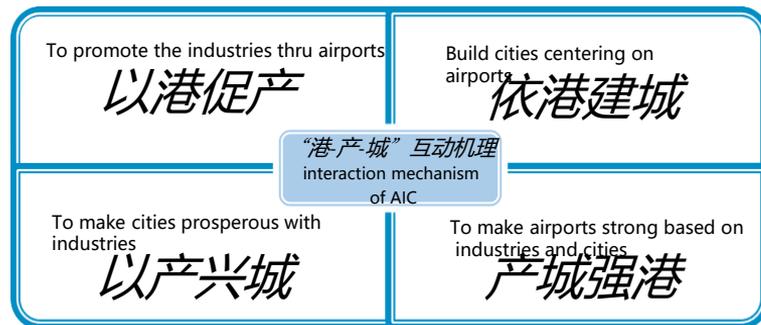


选择若干条件成熟的临空经济区开展试点示范，有利于发挥比较优势、挖掘内需增长潜力、促进产业转型升级、增强辐射带动作用，对于促进民航业发展、优化我国经济发展格局、全方位深化对外开放、加快转变经济发展方式具有十分重要的意义。

顶层设计：“港-产-城”一体化发展模式

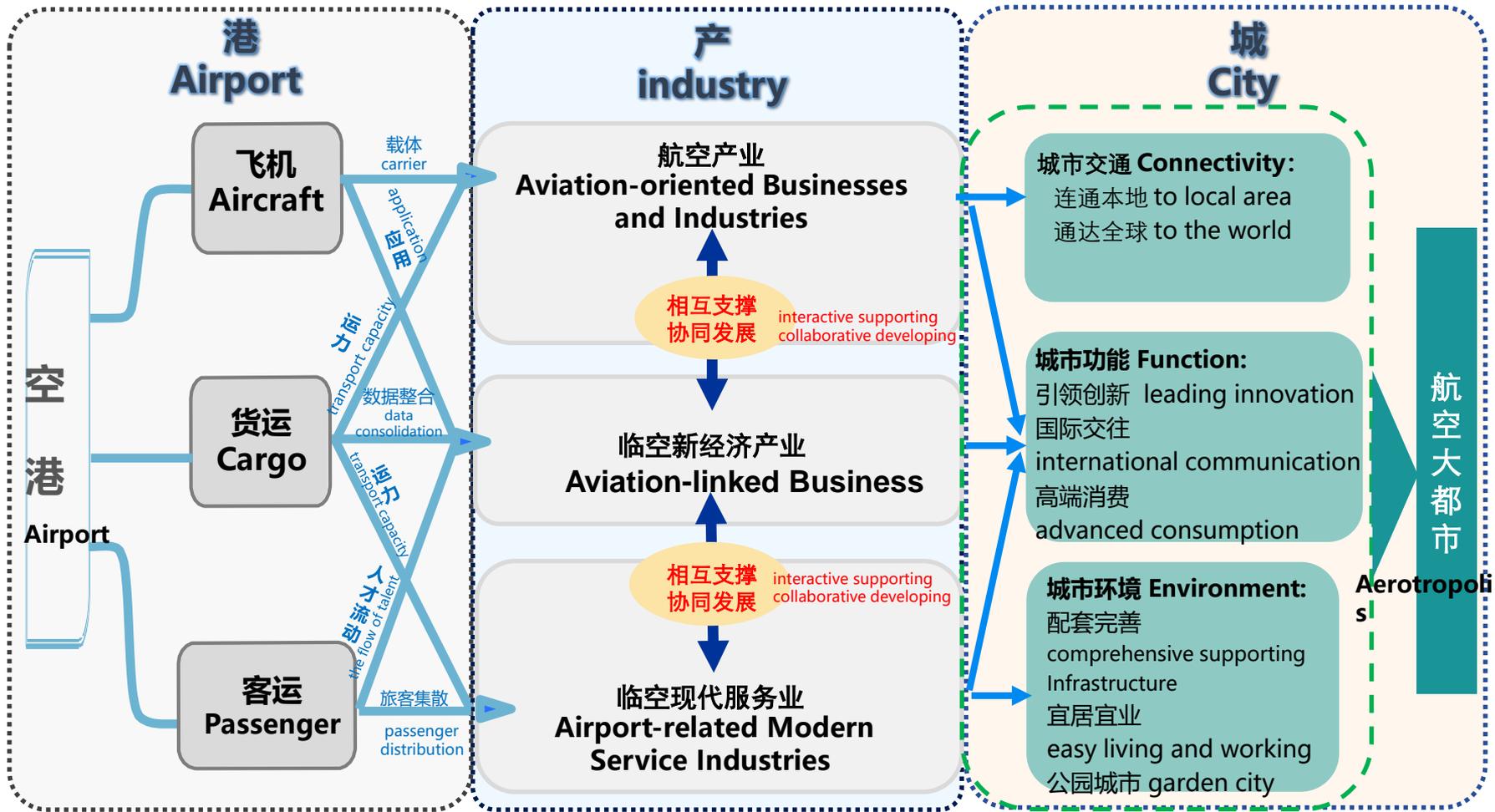
Overall Design: “AIC ” an interactive modes of development

AIC系统



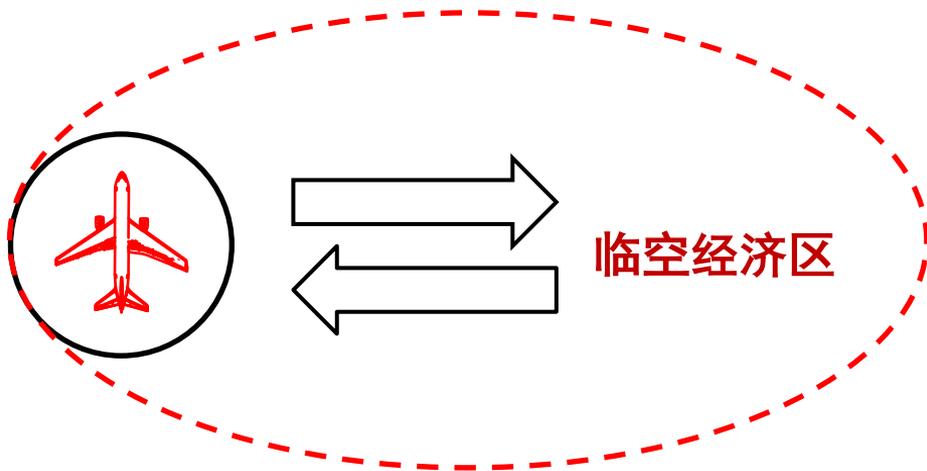
临空经济区的发展是由空港、产业、空港新城形成的“三位一体”系统的演化过程，共同形成了一个“空港-产业-空港新城”复合系统

Airport, industry and city are essential components of airport economy in its evolution process, and the **airport-industry-city composite system (AIC)**, an interactive mechanism, is setting up.



中小机场与临空经济区一体化发展模式

港区一体化是实现中小机场与临空经济区共同发展的新型管理模式



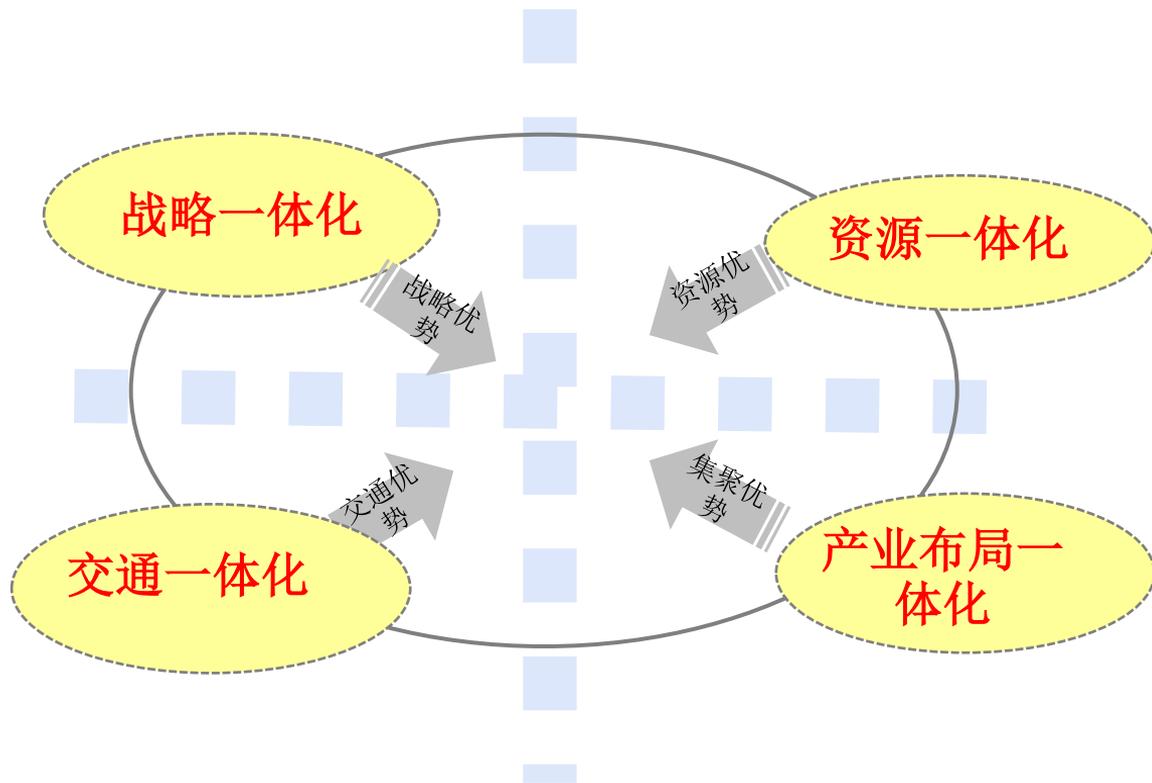
组织一体化：组织设置上形成利益共同体

机场

+

临空经济区

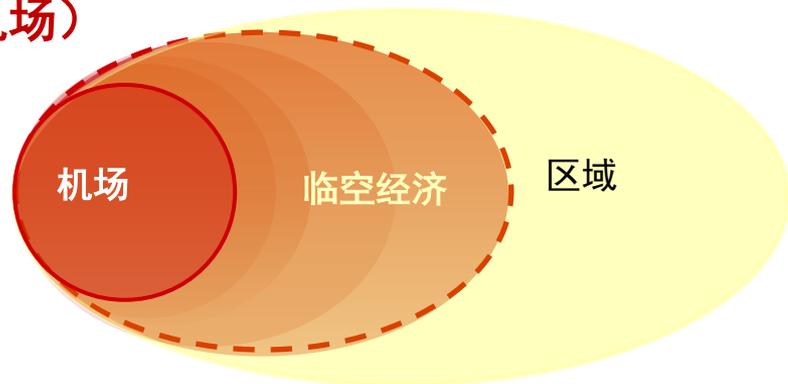
一体化：航空产业资源价值最大化的最佳途径



临空经济发展模式

内生式发展模式（大型机场）

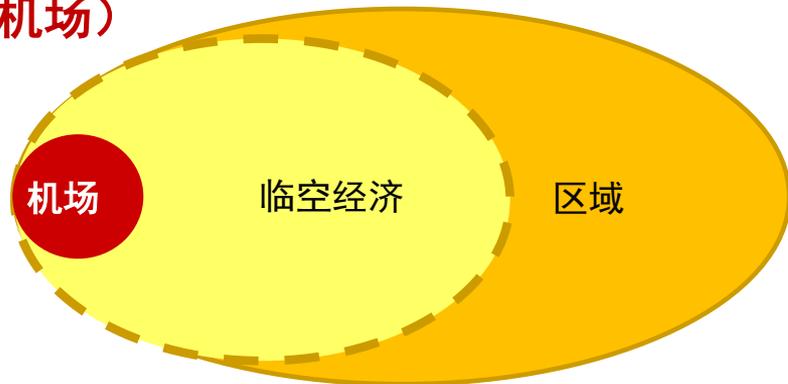
以航空运输服务业为率先发展产业，保障机场正常运营



荷兰史基普机场临空经济区

外生式发展模式（适用中小机场）

培育空降型产业，促进临空产业集群形成，推动机场设施资源发展



郑州航空港经济综合实验区

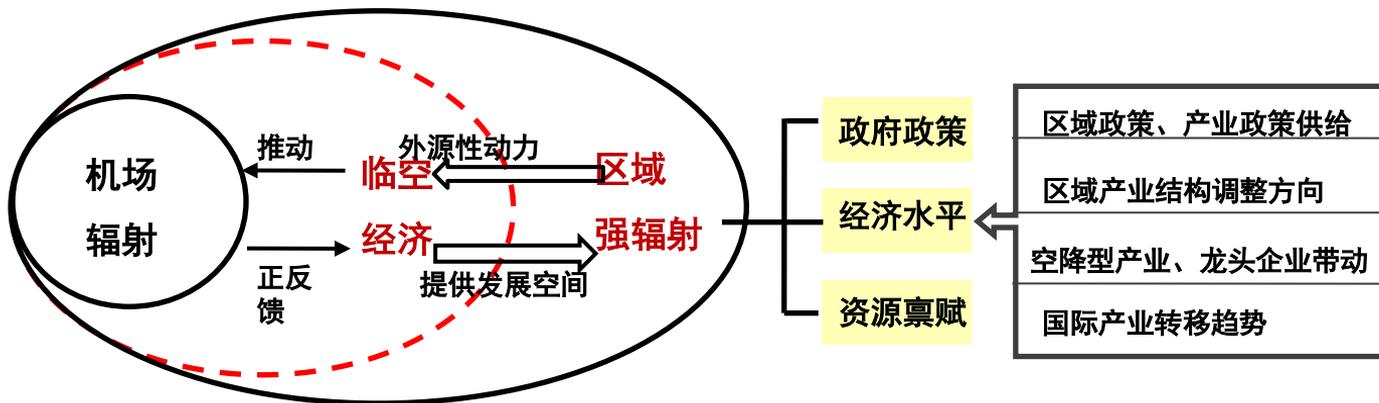
郑州模式 —— 航空关联产业驱动

航空关联产业驱动模式指的利用航空关联产业的拉动，形成航空关联产业和航空核心产业联动的临空经济发展模式。航空关联产业指对航空运输服务有较高的敏感性，利用航空货物快速安全和机场口岸功能的特殊优势，可有效降低其客货运输的时间成本，对快速便捷的人流、物流具有较高需求的产业。

国内外航空关联产业驱动模式的典型代表：爱尔兰香农机场周边地区、日本中部国际机场、郑州航空港经济综合实验区。



➤ 外生式发展模式——中小机场临空经济发展模式

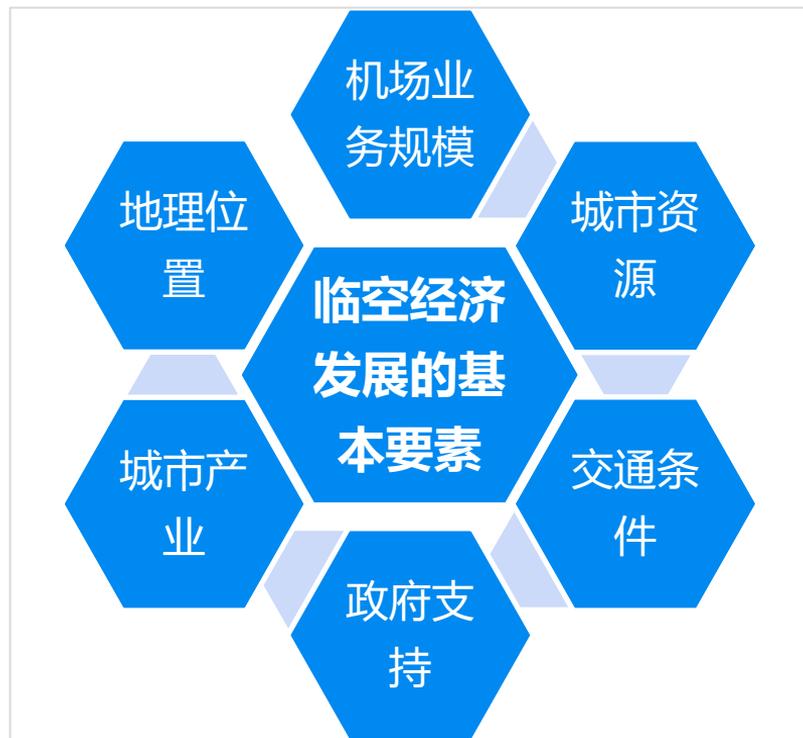


- 临空经济发展的内核——机场驱动力不足
- 临空经济主要接受区域经济辐射，培育空降型产业，保障其根植性发展
- 促进临空产业集群形成，推动机场设施资源丰富
- 实现机场、临空经济及区域经济互动发展

中小机场规模有限，难以直接支持临空经济区的自然发展，需要采取“以外促内”的管理模式实现跨越式发展。

通常临空经济的发展需要一定规模的机场作为基础，但中小机场业务规模较小，难以通过航空运输的集聚效应带动航空产业的发展。因此必须寻找新的发展思路促进临空经济区发展。

“以外促内”的发展模式，是指在临空经济区先期培育一些高新技术企业、高端制造企业等航空相关产业，或者在引入类似产业时优先落户临空经济区，尽快形成航空产业集群，反过来促进机场业务量的发展。这是目前中小机场发展及其临空经济区发展最现实的策略选择。



1.0

中小机场与城市所面临的困境

2.0

中小机场资源开发方式分析

3.0

中小机场与临空经济区融合发展策略

中國民航大學
Civil Aviation University of China



I.A.E
INSTITUTE (OF) AIRPORT ECONOMICS



临空经济研究中心：中国第一个以临空经济、航空经济、航空大都市作为主要研究对象的科研机构，天津市首批高校智库，我国临空经济理论研究与实践的领导者。

研究中心不断为我国第一个国家级临空经济实验区--郑州航空港经济综合实验区建设做贡献

2009年

郑州航空港区临空产业发展规划



2013年 3月7日 (国务院批复)

郑州航空港经济综合实验区
产业发展战略研究



2014年

郑州航空港经济综合实验区
产业发展规划



2019年

郑州机场货运空空中转模式研究



京冀两省市正式批复实施

《北京大兴国际机场临空经济区总体规划（2019-2035年）》

- 北京市和河北省已于2019年9月5日正式批复《北京大兴国际机场临空经济区总体规划（2019—2035年）》，标志着北京大兴国际机场临空经济区迈入了实质性建设阶段，为后续规划建设提供了基本依据，对疏解北京非首都功能、优化京津冀世界级城市群发展格局、促进区域全面协调可持续发展具有重要意义。



北京大兴国际机场临空经济区总体规划（2019-2035年）

中国民航大学临空经济研究中心是规划编制单位之一

- ◆ 作为重要的规划编制单位之一，**中国民航大学临空经济研究中心**积极参与了《北京大兴国际机场临空经济区总体规划（2019—2035年）》的编制工作，通过将临空经济规律与城市规划原理相结合，临空经济研究中心在产业发展方面为总体规划的编制提供了有力的支持，为北京大兴国际机场临空经济区的创新协同发展贡献了力量



北京新机场临空经济区产业发展规划

北京和河北同时委托

河北方面：该项目已向河北省委书记、省长许勤同志进行了专题汇报，获得**许勤省长**的高度认可。



北京方面：该项目已向北京市大兴区区长进行了专题汇报。



参与国家文件的制定

国家发展改革委、民航局关于临空经济示范区建设发展的指导意见

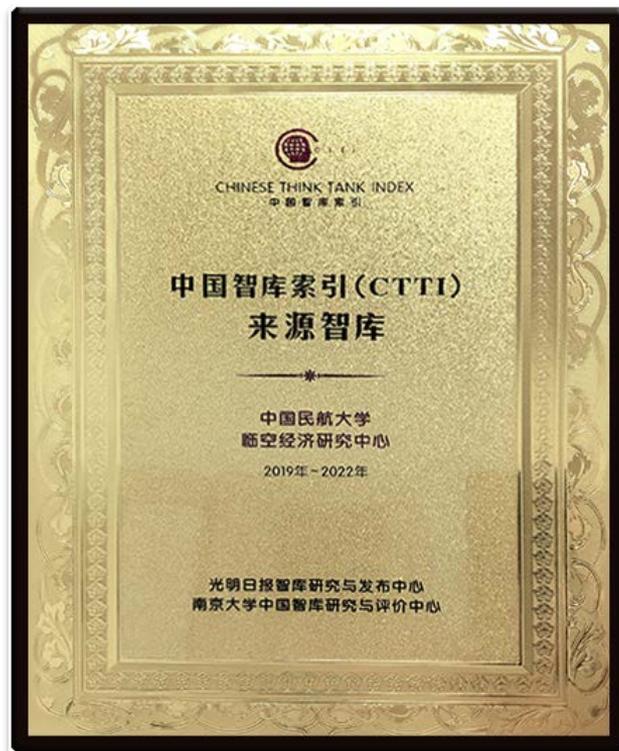
发布日期：2015年07月06日

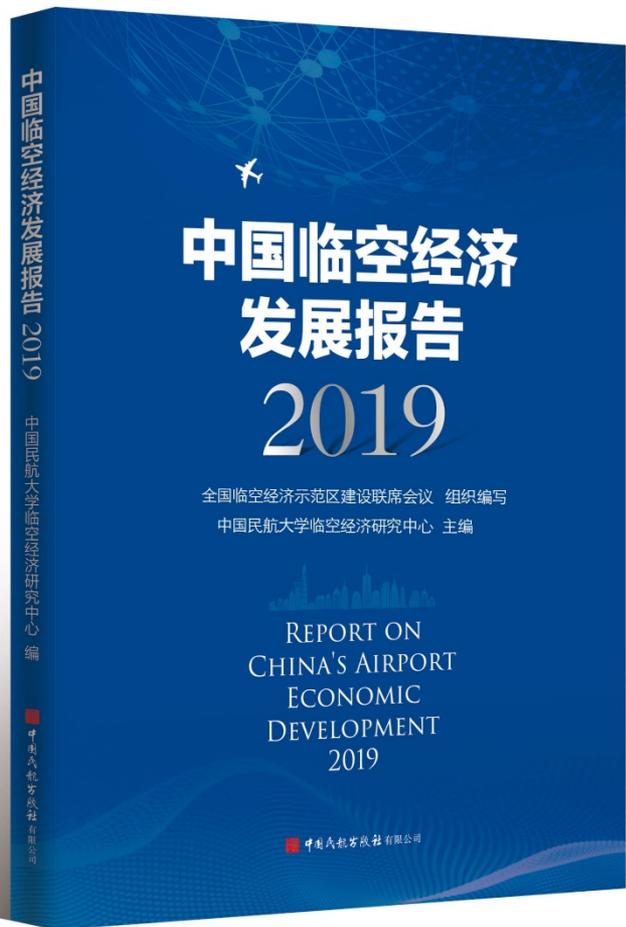
【双击滚屏】 【大 中 小】 【关闭】

国家发展改革委、民航局关于临空经济示范区 建设发展的指导意见

临空经济区是依托航空枢纽和现代综合交通运输体系，提供高时效、高质量、高附加值产品和服务，集聚发展航空运输业、高端制造业和现代服务业而形成的特殊经济区域，是民航业与区域经济相互融合、相互促进、相互提升的重要载体。近年来，有

2017年12月20日入选中国智库索引（CTTI）来源智库

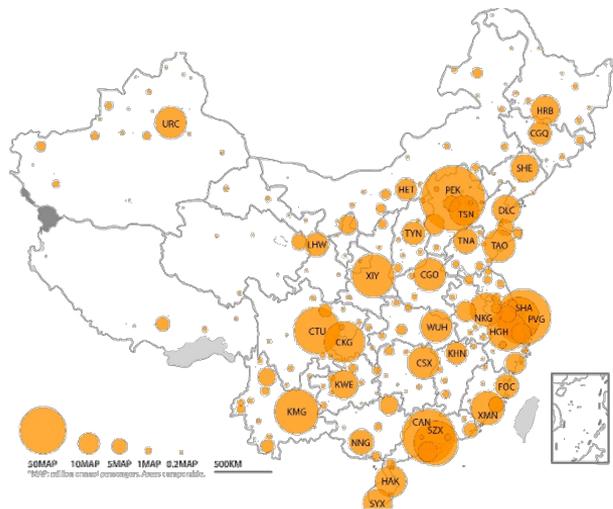




- 我国第一本全面介绍临空经济发展的专业报告
- 国家发展和改革委员会地区经济司和中国民用航空局发展计划司的指导支持



中国临空经济走过了26年



- 全国**239**个民航运输机场中，已规划和已建设临空经济区的机场达**87**个
- 年旅客吞吐量**千万级人次**的**39**个机场中，有**38**个已规划和已建设临空经济区
- 国家级临空经济示范区达到 **14**个



本书内容



本报告全文由综合篇、地区篇、专题篇、展望篇和附录五个部分组成。



综合篇 地区篇 专题篇 展望篇 附录

将从7大环境、3个方面、6+1地区、4大专题、8大趋势，为您展示中国临空经济发展全景！

7个方面

系统描述中国临空经济发展宏观环境



3个方面

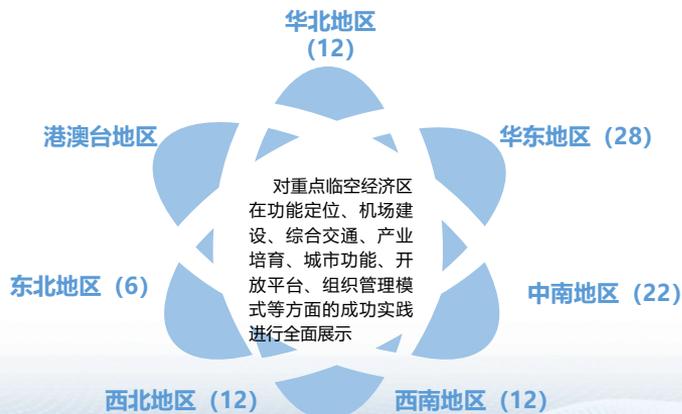
全面介绍中国临空经济发展总体概况



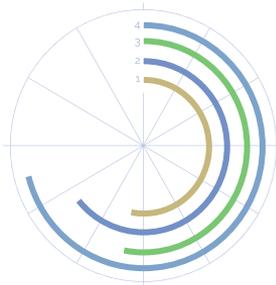
- 中国临空经济发展现状
- 中国临空经济发展阶段
- 中国临空经济发展问题

6+1地区

深入展示我国重点临空经济区发展状况



4大专题



- 临空经济与“空中丝绸之路”
 - 理论契合
 - 现实案例
- 临空经济与对外开放
 - 空港型自由贸易试验区
 - 空港型综合保税区
 - 空港型跨境电商综试区
- 临空经济与区域融合发展
 - 综合交通枢纽
 - 一市两场
 - 机场相邻区融入
- “临空+”新模式探索
 - 临空会展
 - 开发主体多元化

8大趋势



- 省域空间范围规划临空经济成为未来发展新思路
- 临空经济与高铁型等枢纽经济融合发展趋势显现
- 临空经济区成为机场群和城市群联动发展新平台
- 中小机场临空经济多样化发展路径探索
- 临空经济区探索建立空港型自由贸易港
- 临空经济区加速构建临空经济产业“生态圈”
- 临空经济区逐步成为民航科技创新承载高地
- 临空经济区探索打造国际消费、旅游目的地

黑天鹅



17世纪之前的欧洲人认为天鹅都是白色的，但自澳大利亚发现黑天鹅，我们才知道世界上有黑白两种天鹅，这个不可动摇的信念崩溃了。黑天鹅的存在寓意着**不可预测**的重大稀有事件，它在意料之外，却又改变一切。人类总是过度相信经验，而不知道一只黑天鹅的出现就足以颠覆一切。

黑天鹅告诉我们什么？**你不知道的比知道的更有意义**，看不到的不确定性。

我们唯一不变：
就是不断变化。

The only thing we change:
that is constantly changing.



现在

未来

中国临空经济研究中心
微信公众号



感谢聆听

