



## 航空城发展趋势

- 航空城，是以临空经济为主导产业的城区，依托航空业发展，逐步于机场周边形成的具有城市特征的城市功能组群和航空产业集群
- 航空城是在临空经济区基础上发展起来的区域形态，除具有以航空为特征的经济功能，还具有以航空为特征的社会功能，主要表现是**拥有相当一部分从事临空产业的常住与流动人口**。
- **核心内涵是**“以机场为核心，以交流为主题”。要求发展和完善人的交流功能、发展和完善财（金融）的交流功能、物的流通功能、信息的集散功能、产业的聚集功能及保护和建设环境功能等。



# 航空城的一般特征

## 特征一

### 现代化设施平台优势

航空城聚集着一大批现代化设施群，如便捷的高速公路、发达的通讯设施、高标准供水、电、气等。

## 特征二

### 土地价格的比较优势

航空城土地价格一般比母城低，在吸引投资、引进产业方面具有价格比较优势。

## 特征三

### 良好的自然环境

航空城一般设在城市外围，比较贴近自然，具有比母城优越的自然环境，是城市郊区化的首选地区。

## 特征四

### 航空城发展制约因素

航空城邻近机场，其开发利用客观上受到飞行噪音、净空保护、机场电磁保护等特殊制约。

## 特征五

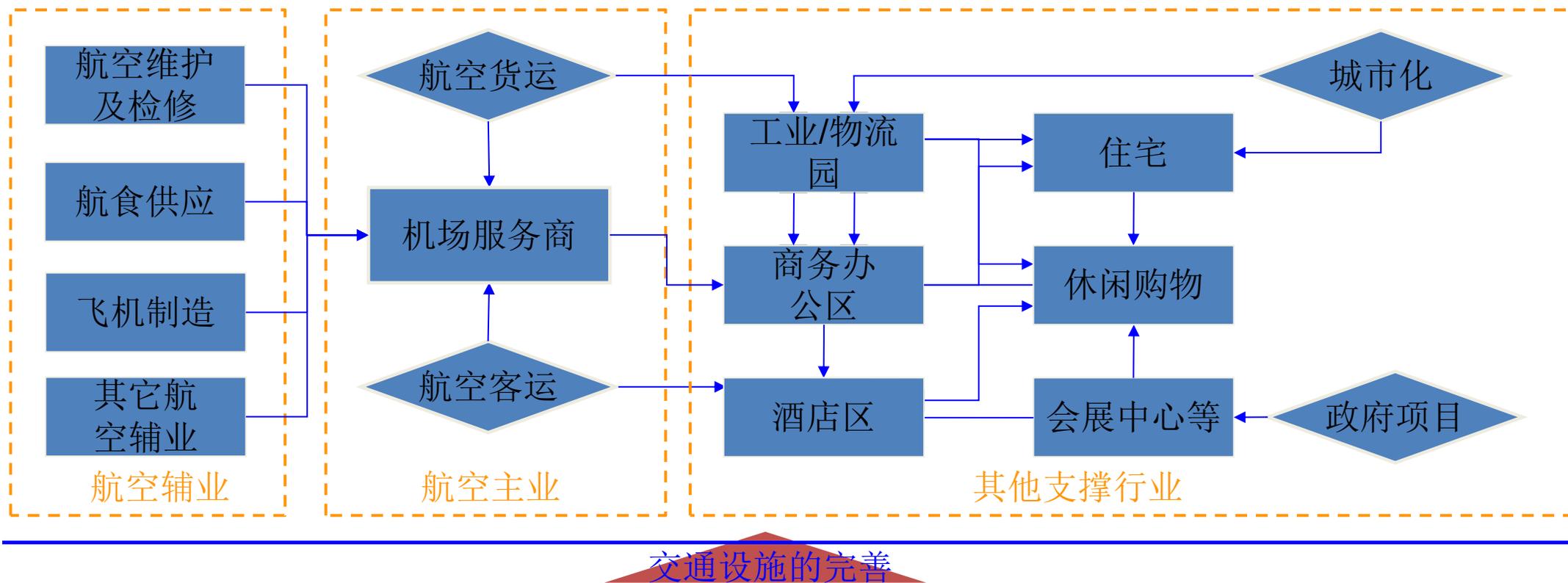
### 与母城的规划协调

航空城的规划建设应与机场的功能规划、母城的城市发展规划以及周边地区的发展相互协调。

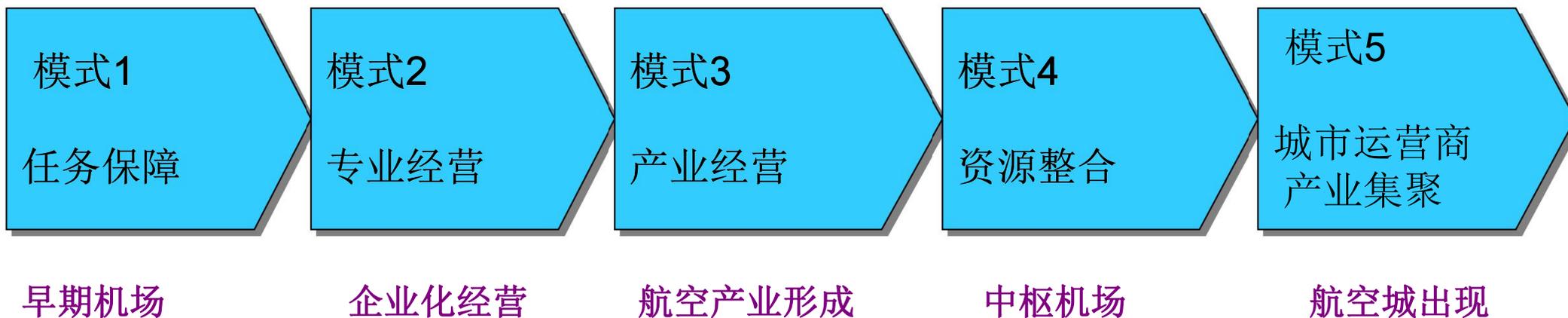


# 航空城发展的生态模型

航空城发展的生态模型



# 航空城与机场运营模式的演进



# 航空城的发展历程

- 航空城发展大致经历了两个阶段：

世界各国空港一般坐落在远离城市中心的地方，过去这些空港是城市的“孤岛”，与相邻地区几乎不存在相关经济联系。

- ✓ 第一个阶段：由航空运输区向临空产业区发展。

典型案例：上世纪60年代初，以爱尔兰的国际机场开发的自由贸易区和美国的北卡科学研究三角园区建立为标志，临空产业区应运而生。

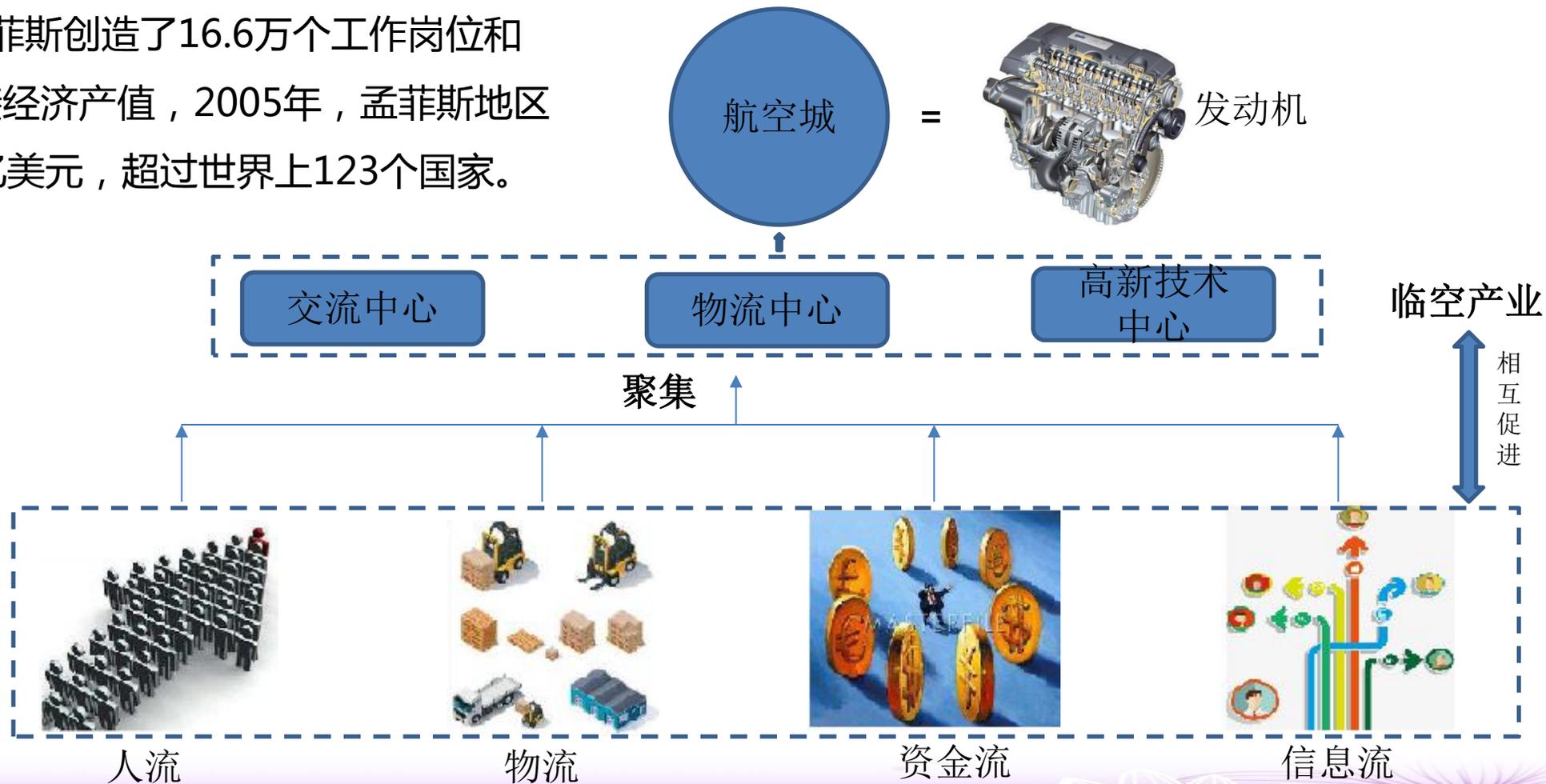
- ✓ 第二个阶段：由临空产业区向航空城发展。

随后，国际上愈来愈多的国家和地区开始重视依托机场资源发展区域经济，如美国的洛杉矶和菲尼克斯机场、日本的大阪和长崎机场、德国的法兰克福和汉堡机场等都在近临机场地区发展了临空产业，并且都在使临空产业区向航空城方向发展。



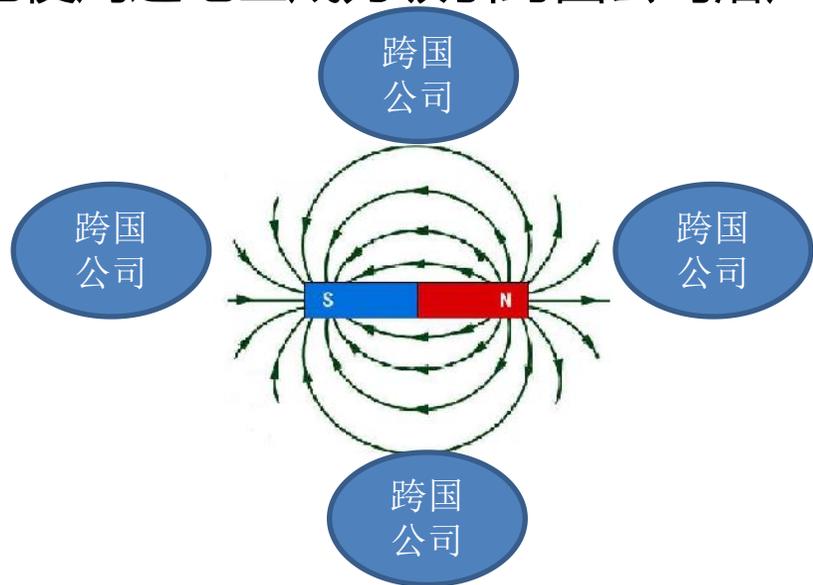
# 航空城是区域经济增长的发动机

- 2004年机场为孟菲斯创造了16.6万个工作岗位和207亿美元的直接经济产值，2005年，孟菲斯地区的GDP约为465亿美元，超过世界上123个国家。



# 航空城提升区域产业竞争力

- 科技含量高、附加价值高、体积小、重量轻、市场敏感度高、交货期短的产品将越来越多选择空运，航空运输成为高技术产业最重要的运输方式。因而，各国绝大多数高新技术园区都邻近空港，机场的独特优势也使周边地区成为吸引跨国公司落户的“强磁场”。



- 例如，美国的达拉斯沃斯堡国际机场亦吸引了包括微软、惠普、三星、NEC等多家国际大型高科技企业在当地设厂，被誉为“德州硅谷”。



## 航空城的经济和社会贡献

### 促进区域产业升级

- > 航空城独特的区位优势带来航空产业本身及与航空密切相关产业在机场周边地区的聚集
- > 通过机场客货运业务的发展，带动物流、临空加工与生产制造在机场周边聚集，进而促进如会计、金融、法律、居住、零售、娱乐等配套服务业的发展

> 以阿姆斯特丹航空城为例，航空城建设促进了地区经济向高增值服务业转型，商业地产、供应链管理和金融服务等第三产业比重显著提升

### 加速城市化进程

- > 航空城的产业聚集将使得机场周边区域的办公、生活和商业配套得以发展并完善，最终形成城市生态功能系统
- > 航空城内部以及航空城与其他城市功能区的交通连接系统也将变得相当完善，成为新型卫星城

> 以法兰克福航空城为例，到2010年年底，法兰克福航空城范围创造约60万工作岗位；航空城为法兰克福市贡献近22%的GDP及20%的就业机会

### 增加政府收益

- > 税收的增加主要来源于两方面：一方面，航空产业在航空城周边聚集以及由此衍生的服务企业增加而导致直接纳税企业基数的扩大
- > 另外，产业升级带来高增值产业使得收入人均收入的增加，进而促进来自个人税收的增加

> 以巴黎戴高乐航空城为例，在1977-2003年期间，航空城地区人均创造税收上升67%，而同期大巴黎地区人均创造税收同期却降低6%；航空城对地方财政税收起到了促进作用



## 中国航空城发展的机遇

### A 中国航空业务正在迅速发展

- 对标美国航空市场变迁历程，中国目前处于美国60年代的高速发展期
- 未来10年的航空产业仍将保持高速增长，预计年均增幅约为11%

### B 产业转移和城市外拓的新契机

- 国际分工的细化和国内产业的升级使得高附加值、高时效产业向机场周边区域转移的趋势
- 由于城市化进程的加快，大城市外拓的要求加强，办公和居住边缘化的趋势愈加明显

## 中国航空城的发展机遇

- 在业界看来，建造航空城将是大型机场发展不可逆转的趋势
- 国内主要机场已经把发展航空城提上议事日程，切实研究和规划适合自身特点的航空城发展模式

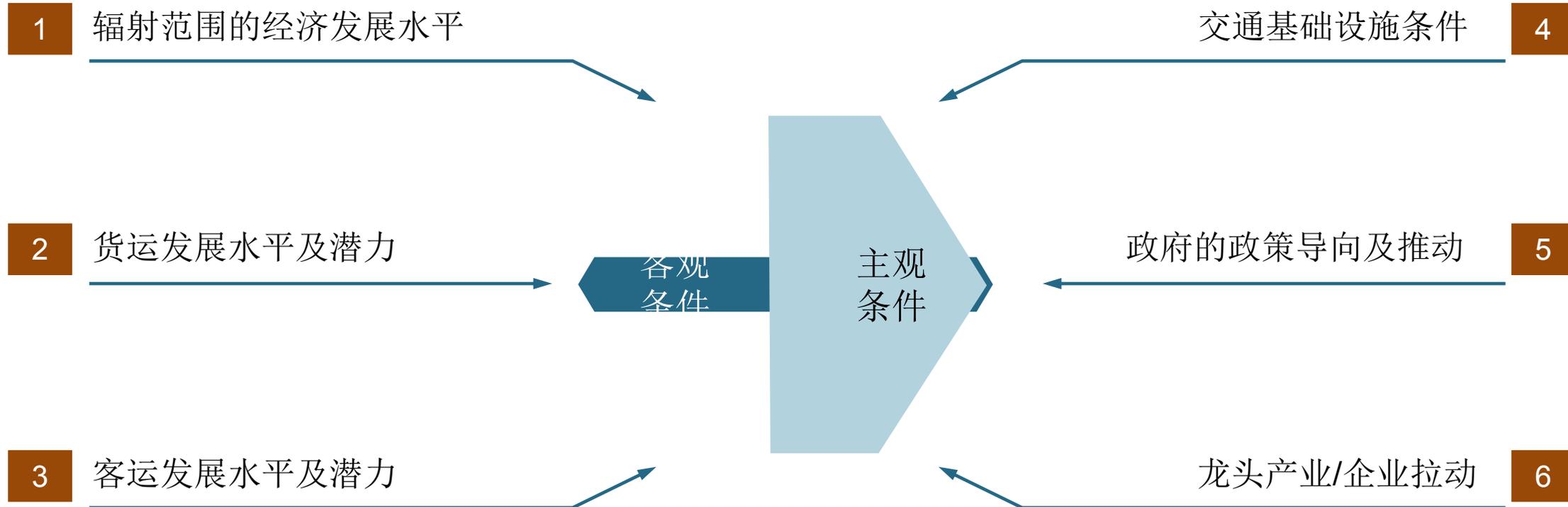
- 大致上看年客运量达到1500万人次，或者货运量达到100万吨就可以认为具备发展航空城的基本条件，而目前国内已经有相当部分机场达到这一标准
- 国际机场在发展航空城时年人均收入的临界水平大约为1万美元如果考虑实际购买力的因素，则部分地区已完全具备条件

### C 竞争引发开拓“航空城”新思考

### D 中国部分机场已具备发展航空城的潜力



# 航空城发展的前提条件



## 航空城及临空产业在中国的发展热潮

### 发展空港经济相关政策

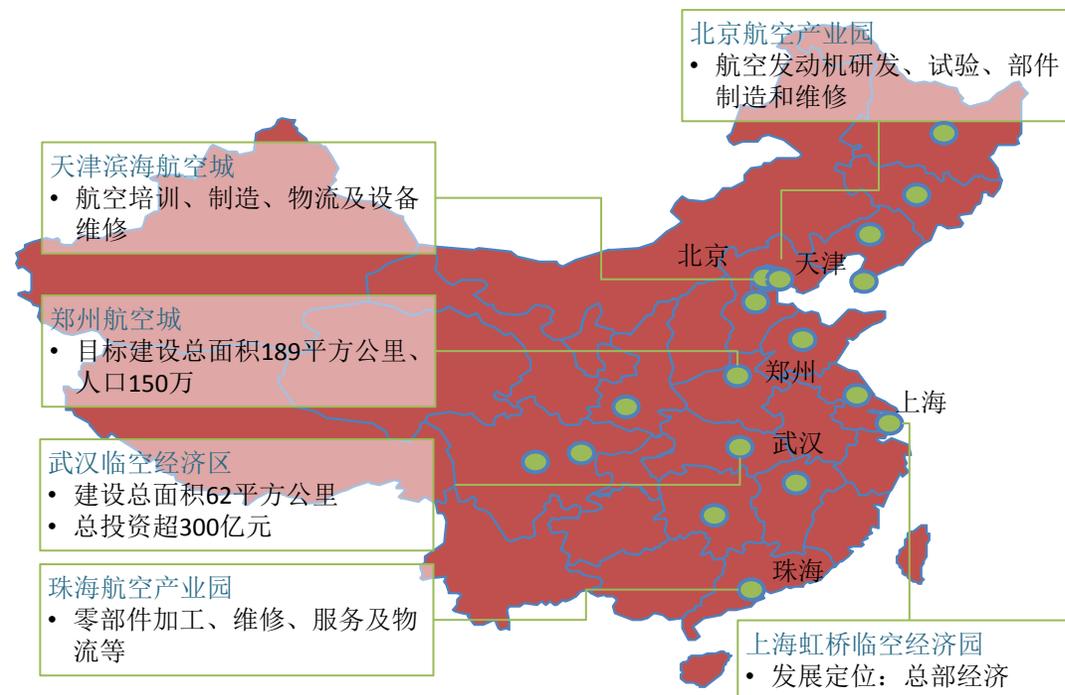
“大力推动航空经济发展。通过民航业科学发展促进产业结构调整升级，带动区域经济发展……选择部分地区开展航空经济示范区试点，加快形成珠三角、长三角、京津冀临空产业集聚区”

### --《国务院关于促进民航产业发展的若干意见》2012年7月

- “临空经济区”、“航空大都市”成为发展趋势
- 要统筹谋划民航业与区域经济社会发展战略
- 要依托机场大力发展临空经济

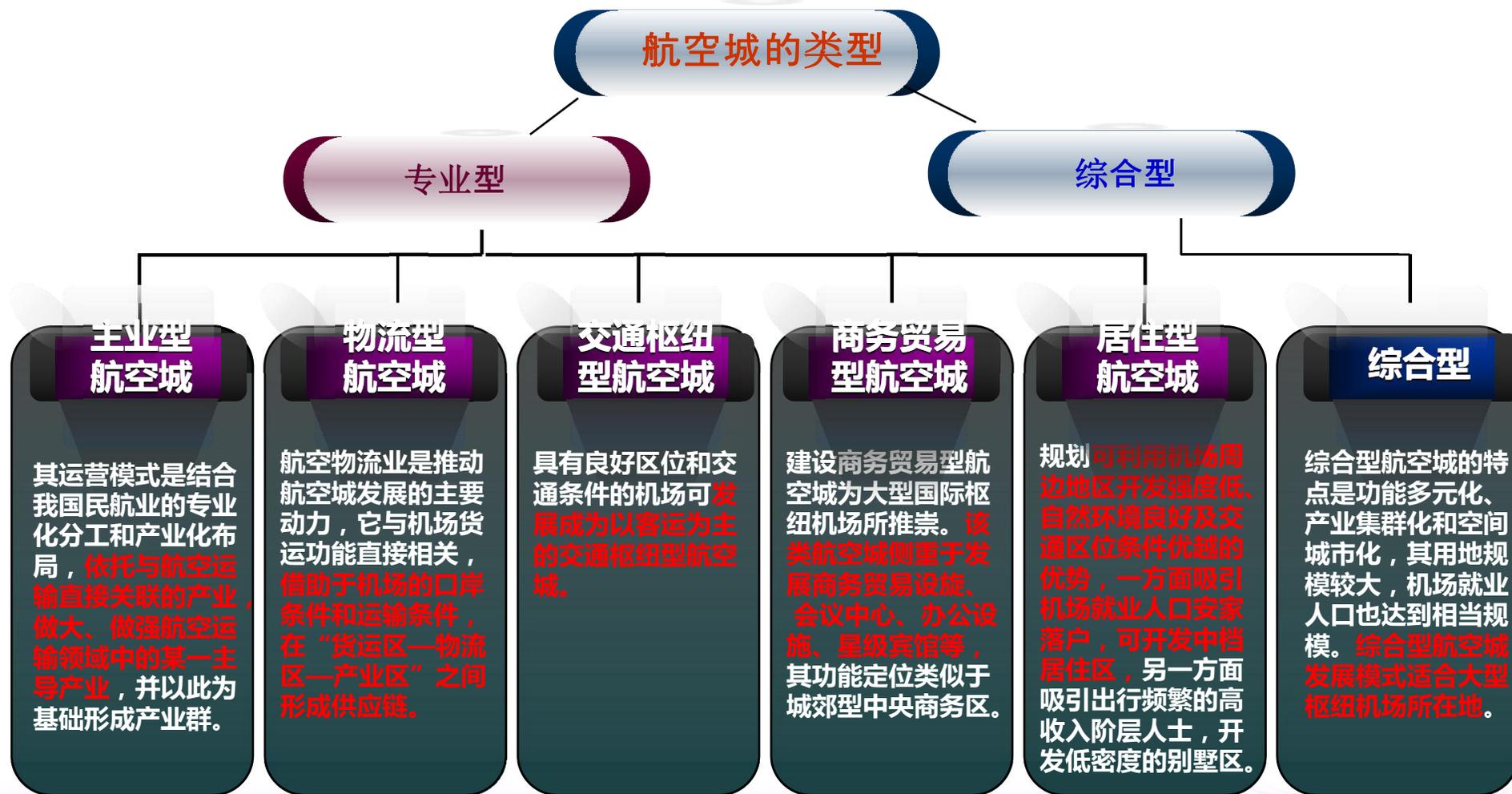
### --李家祥在中央党校的讲话《更好地发挥民航业在加快转变经济发展方式和调整经济结构中的战略作用》2012年6月

### 全国各地发展空港经济现状（部分）



# 航空城的主要类型

航空城发展的模式较多，根据世界各大航空城的发展模式，将航空城化分为专业型和综合两种。



- **航空城规划起点高**
- **航空城计划得到各地政府的大力支持**
- **注重机场地区的综合开发和产业升级**
- **世界范围内的航空城发展正在提速**



## ➤ 机场发展现状与特点

- 目前拥有三条可以起降大型民航机的主跑道，将在2020年机场完成全部建设时拥有4个主跑道。
- 2009年旅客吞吐量3000万人次，年货邮量450万吨
- 机场周边建设港区，将实现航空城未来绵密的海空运输体系

## ➤ 发展定位

- 东北亚航空枢纽
- 全球物流枢纽
- 全球休旅枢纽
- 全球商务中心



# 仁川国际机场——亚洲物流枢纽

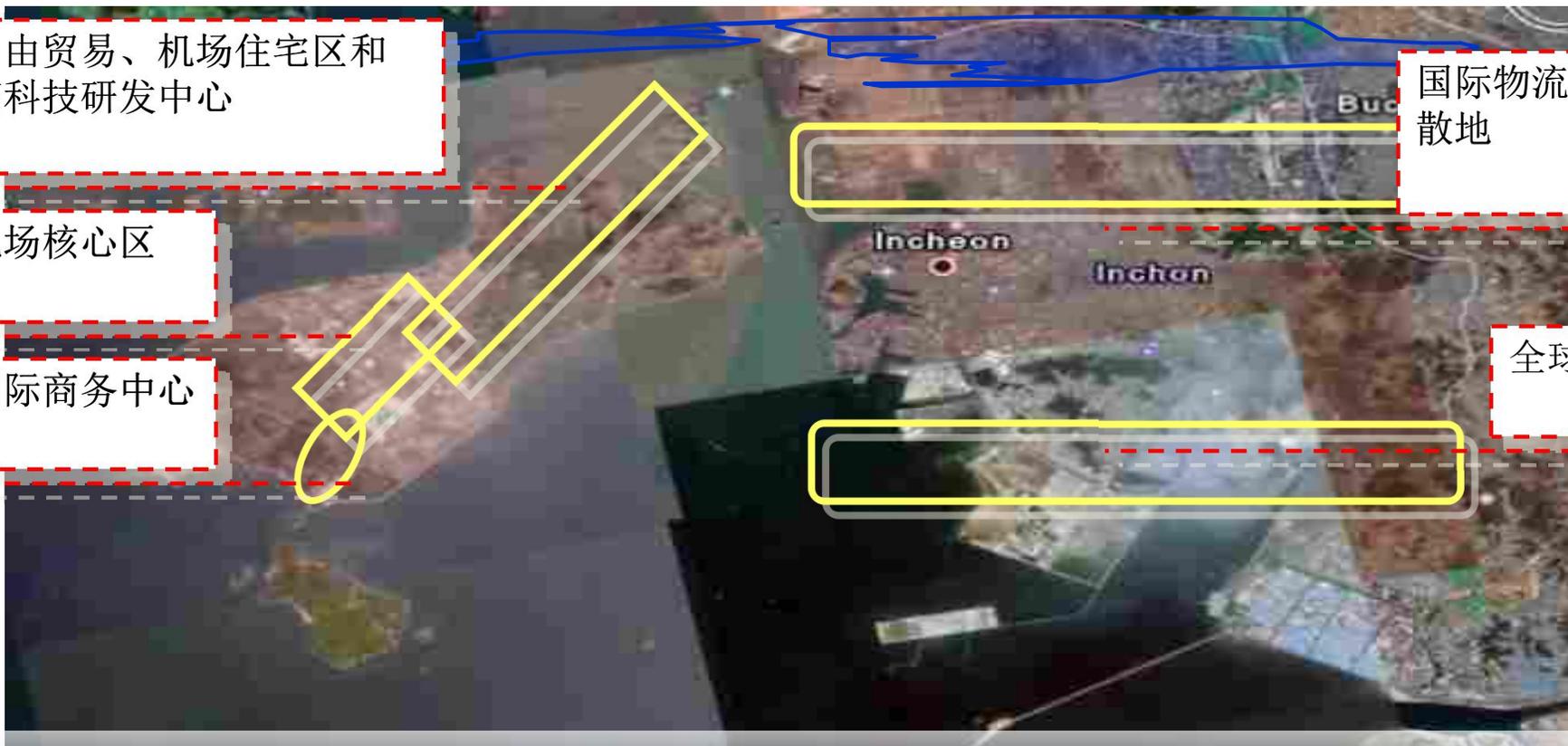
自由贸易、机场住宅区和  
高科技研发中心

国际物流、旅游、休闲集  
散地

机场核心区

国际商务中心

全球娱乐和主题公园



一个面积为209平方公里的航空城，仁川国际机场拥有全面而完善的经济结构，里面有商务办公、商业服务、临时居住、文化娱乐、加工制造、物流、会展等7大产业功能。

# 德国科隆机场

## ➤ 机场发展现状与特点

- 欧洲第六大货运机场。
- UPS, FEDEX, DHL的欧洲转运中心。

## ➤ 发展定位

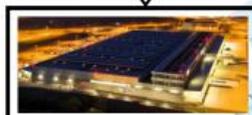
- 欧洲物流枢纽
- 低成本客运枢纽



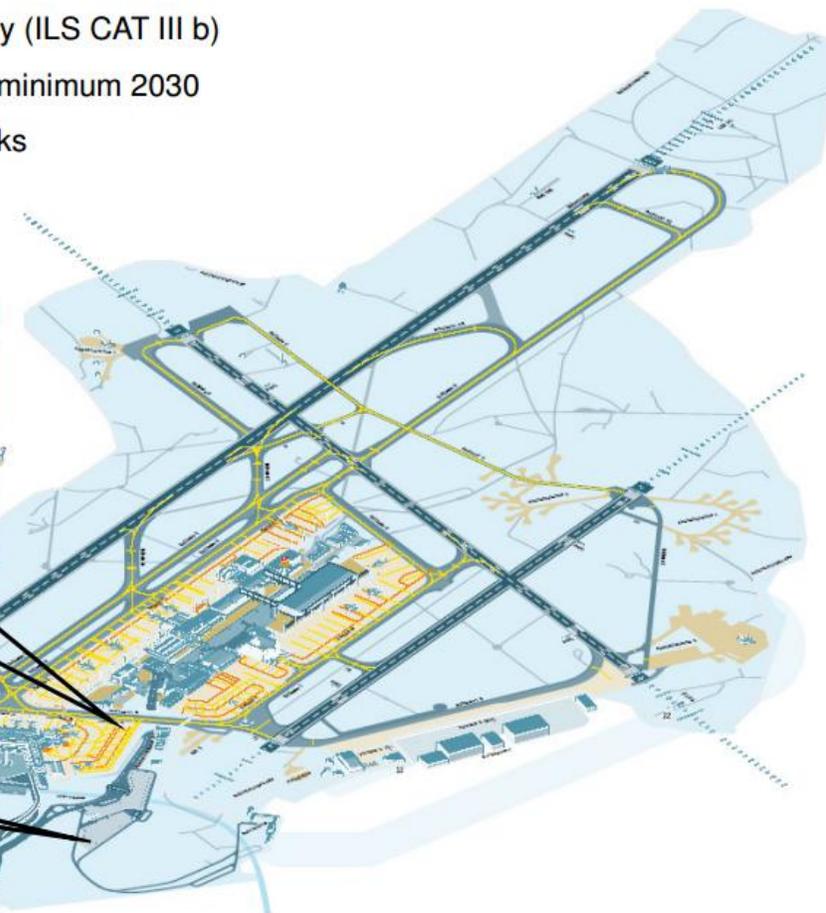
- ✓ 3,815 m x 60 m primary runway (ILS CAT III b)
- ✓ Permit for 24/7 operation until minimum 2030
- ✓ No slot restrictions / bottle necks
- ✓ 50 freighter stands
- ✓ Direct motorway access
- ✓ Unrestricted Code F operation



cargo transit time  
5-7 minutes



Cologne Bonn Cargo Center



# 德国科隆机场



## 企业总部或生产基地落户科隆

化工医药



汽车



机械制造



物流



**谢谢！**