

湖南临空经济区的战略定位与产业发展

朱有志 张胜军

【摘要】临空经济是一种主要依托机场并以机场为核心，在不同空间层次上进行布局而产生的新兴的经济形态。国际上许多国家和地区都非常重视发展临空经济，我国不少城市也已启动临空经济区规划建设。在开展长株潭城市群“两型社会”建设的湖南，应大力发展临空经济，力争成为中国中部区域经济和社会的“发动机”。

【关键词】临空经济；长株潭城市群；产业发展

机场，被喻为“国家和地区经济增长的发动机”。随着经济全球化进程的加速和航空技术的不断进步，以航空物流为核心的临空经济呈现蓬勃发展态势。近年来，我国的临空经济也有长足进步，有关城市都在抢抓发展临空经济的机遇，纷纷启动临空经济区的规划和建设，抢占未来竞争制高点。正在开展长株潭城市群“两型社会”建设的湖南，要在经济方面有新的突破性发展，“靠水”优势不显，“依路”正在发展，而“凭空”十分紧迫，应充分利用及发挥包括产业基础、机场资源等优势，大力发展临空经济，力争成为中国中部区域经济和社会的“发动机”。

一、临空经济的内涵

关于临空经济的内涵，国内外有不同的解释，总的来说大体是指围绕机场建立经济区，发展相关优势产业，从而成为地区增长极的新经济模式。国外学术界以北卡罗莱纳大学克南私营企业研究所所长约翰·卡萨达提出的“空港都市区”为普遍接受概念。^{[1]12-18}

从国内来看，吕斌、彭立维辨析了临空经济与空港都市区间的区别与联系，认为空港都市区是临空经济的一种高级发展模式，从技术进步、产业结构、竞争方式、城市结构以及政府推动等几个方面分析了空港都市区的形成机制，在此基础上分析了我国空港都市区的发展条件及发展趋势。^{[2]43-46}

笔者认为，临空经济是一种主要依托机场这个独特的资源优势，并以机场为核心，围绕其在不同空间层次上进行布局而产生的新兴的经济形态。机场独特的积聚效应，将使经济空间的资本、技术、人力等资源要素逐渐向机场周边地区集中，并与机场相互渗透，相互融合，逐渐形成有机的统一体，从而构建产业优势突出、空间分布合理的新型空港经济区，即临空经济区。临空经济是一个国家经济水平发展到一定程度的产物，它不仅仅是运输方式的改变，更是区域发展模式的革新，必将推动区域在更高层面上的整合。

二、国内外临空经济的发展现状

随着经济全球化进程的加深和国际产业转移的进一步深化，航空运输这种快速便捷的运输方式起到愈来愈重要的作用，机场对周边地区产生的直接或间接的经济影响力愈来愈强。目前，国际上许多国家和地区非常重视依托机场资源发展区域经济，纷纷在机场周边建设临空经济区，包括工业区、物流园区、自由区和商务区等。

（一）国际临空经济发展的重点产业

第一，高科技制造业。主要是指电子及信息通讯、计算机制造、生物制药、电子机械、精密仪器和光学仪器、软件、医疗器械等对航空运输有较高的依赖性、有明显的临空指向性的产业。这些高科技制造业，省资源、节能源、附加值高，是各国竞相争夺的产业经济发展的制高点。世界各国绝大多数高新技术园区都邻近空港，甚至出现了向空港集中的趋势。如日本，高技术产业大部分分布在大型机场附近的经济区，很多成功的临空工业园都距机场 10-20 公里。占日本半导体产量 40% 的九州，各主要县都有较完善的机场设施，2500-3000 米的跑道供喷气机起降。^[3]

第二，科技研发。国际上主要临空经济区都把高新技术产业作为重点研发目标。如美国北卡罗纳州研究三角园区的产业包括了生物工艺和生物制药、计算机硬件和软件、信息技术、仪器、材料科学、微电子等。爱尔兰香农机场，建立了五个科技园，每个科技园都建立了企业孵化中心，国外高科技企业占主体。科学园区与大学合作，大学的教育、研究与实验设备优势为科技园的发展带来便利，注入了活力。

第三，航空制造及维修业。主要是飞机组装和零部件生产。由于飞机组装和零部件生产与机场、航空公司有着天然的联系，其许多零部件需要航空运输，因此航空制造业也易于在机场周边布局。如德国不来梅机场城南区是德国最大的航空航天中心之一。空中客车 A380 的机翼也是在这里被设计和制造的，汉莎飞行训练中心和空间学院即为近邻。爱尔兰香农机场区，把航空航天产业作为主要产业，包括飞机维修、飞机零部件制造、供应、分销、以及与之有关的咨询、培训、支持等业务，其中飞机维修业在国际上久负盛名。

（二）我国临空经济的发展现状

从 2005 到 2020 年，是我国实现由民航大国向民航强国发展的重要历史时期。到 2010 年，我国民航总周转量将达到 500 亿公里，旅客运输量将达到 2.7 亿人次，货物运输量达到 570 万吨，必将推动临空经济的更大发展。^[4]目前，我国不少地方正在利用新建或扩建机场的契机，发展临空经济，在机场周边地区进行各种类型包括综合性、专业性航空城的开发、建设活动。

北京航空城。以首都机场为核心的北京临空经济区，已被北京市“十一五”规划确定为重点建设的六大高端产业功能区之一，规划面积 27.8 平方公里，截止到 2006 年上半年，累计开发建设 15.5 平方公里，已入驻 30 个国家和地区的 600 余家投资额在千万元以上的规模企业，协议投资额近 80 亿美元。2005 年，北京临空经济区出口供货额超过 30 亿美元。^[4]

厦门航空城。1983 年，厦门高崎国际机场正式通航。厦门机场现已是年吞吐能力 1000 万人次以上的国内一流机场。根据厦门国际航空城的总体规划，厦门航空工业区，以厦门太古飞机工程有限公司的飞机维修中心为龙头项目，形成了以大修和改装波音 747 大型客机为主的飞机维修能力。在此龙头项目带领下，英国卢卡斯宇航公司、美国联信航空工业公司、通用电气公司也在维修中心里设立飞机燃料、电气、飞行控制系统及飞机汽动、起动机、液压等系统的大修厂。厦门航空城，形成了飞机零部件维修和制造项目及飞机发动机维修、起落架维修和飞机餐车制造等项目。

武汉航空城。武汉已规划并在建设武汉航空城，大力发展武汉临空经济。武汉天河机场，2007 年客流量 835 万人次。2007 年，武汉编制了“武汉临空经济区总体发展规划”，规划到 2040 年，武汉天河机场发展终端容量达到 7000 万人次旅客吞吐量、95 万吨货邮吞吐量、61 万架次飞机起降，成为仅次于北京、上海、广州的国内第四大枢纽机场、内陆城市最大的国际门户机场。

^[4]

三、湖南临空经济的战略定位

对于发展已初具规模的湖南临空经济而言，确定好科学的发展战略显得尤为重要。下面拟以长沙黄花国际机场为例，来分析湖南临空经济的发展战略定位问题。

(一)中部重要的航空运输枢纽。优良的地理区位和持续稳定增长的客货运输需求，为黄花国际机场提供了成长为我国中部地区航空运输枢纽的基础条件。随着国内外航空运输业的发展，以黄花国际机场为节点组织航线，承接更多的中转旅客与货物，在航线模式由“城市串”向“中心-轴辐式”转变的过程中，抓住机遇，成为中部地区的航空运输枢纽。

(二)中南地区区域对外开放发展的门户。长沙所在中南地区并不具备沿海的天然优势，但这并不意味着该地区只能走一条相对封闭的发展道路。发达国家的案例研究表明，大量内陆城市国际化程度很高，在对外沟通联系上主要依靠机场来完成。黄花国际机场作为中南地区发展条件最为优越的国际化机场，理应担负起带动区域参与国际发展的对外开放门户窗口的责任。

(三)推动中部地区经济发展的新引擎。机场的不可复制性，造就了其成为区域发展的垄断性经济资源，使机场所在地区具有了独特的比较优势。根据《湖南临空经济研究报告》，2007年12月27日，长沙黄花国际机场年旅客吞吐量首次突破800万人次，跻身全国机场13强；2007年12月28日，长沙黄花国际机场出入境人数首次突破50万人次大关，位列中部六省之首。2009年，黄花机场的进出港人数预计将增至1130万，进一步领先中部六省。正由于黄花国际机场这一领先地位，使得黄花临空经济区将成为推动中部地区经济发展的新引擎。

(四)中部重要的先进制造业、高技术产业和高端服务业集聚地。中央《关于促进中部地区崛起的若干意见》中，明确提出中部要建设“三个基地，一个枢纽”。与其他交通枢纽区域相比，机场-高铁区域适合于发展技术含量高、加工精度高、经济附加值高、全球配套性强、消费变化快和体积相对小的制造业，这些产业包括新材料、生物制药、电子元器件、芯片、消费电子、通信器材、轻印等。同时，航空公司的物流运输是现代物流业的重要组成部分，而航空公司及其带来的人流本身还蕴涵着巨大的商机，机场或机场所在地区为航空运输和乘客提供的服务是机场或机场所在地区服务业主体内容。机场和高铁带来的高端商业信息、资金、技术等是发展软件、工业设计、投资、咨询等知识密集型服务业的最好要素，这些要素与湖南本地的科技优势和人才优势有机结合起来，将形成内外优势互补的格局，构建起湖南高端服务业的整体优势。

四、湖南临空经济区产业发展重点

为使湖南临空经济有序地发展，有效整合机场周边地区的资源，科学地研究周边地区产业发展方向尤其重要。具体到长沙临空经济区产业发展而言，就是要结合长株潭城市圈经济一体化的产业规划，优化配置机场周边工业区的现有产业，培育发展临空关联型和临空附属型产业。以现代物流业、现代服务业为重点，以高附加值、高回报的临空工业为支撑，提升产业结构，采取分阶段的滚动开发模式，将机场区位优势转化为经济发展优势，释放临空经济功能，带动区域经济发展。

(一)航空服务业。进一步做大做强长沙机场航空服务业，将长沙国际机场定位从湖南省枢纽机场，提升为中国中部区域枢纽机场。加强客源市场开拓，借鉴深圳机场、广州机场、重庆机场拓展周边市场经验，在长株潭城市圈及湖南“3+5”城市群内的相关城市设立长沙机场异地“候机楼”；完善长沙机场省内各地级市的快客巴士，通过各种积极措施，切实吸引湖南省内“3+5”城市群等客流；加大力度发展飞机维修、油料配送、旅客(汽车)快速运输、航空食品生产与配送、空中礼品加工以及商品超市、宾馆、风味餐饮等航空配套服务业，提升机场副业比重；积极争取湖南省及长沙市政府解决长沙国际机场航线结构和密度问题，促进长沙机场良性发展。

(二)现代物流业。近年来，长沙机场货运量实现持续较快增长。目前正由机场集团公司牵头筹备物流中心建设，征地60亩，建设现代航空物流园区，长沙航空城物流园一方面可承接珠三角地区货物中转、配送和采购，大力发展国际转口贸易；另一方面可整合带动省内其他航空资源，使“环空港物流产业圈”成为中国中部货物流转枢纽，以大交通促进大流通，开拓大市场，引进国内外大型物流企业，争取物流项目落户长沙航空物流基地。^{[5]108}

(三) 临空装备制造业。要以长沙高新技术开发区、长沙经济技术开发区两个国家级开发区为依托，以中联重科、三一重工和山河智能主要制造企业等为龙头，整合这些优势资源，加强产业链上配套产业的引进，成为国内领先的工程机械装备制造基地和临空型的先进制造加工基地。

(四) 临空高新技术产业。长沙机场紧邻国家级长沙高新技术开发区、国家级长沙经济技术开发区、湖南浏阳制造产业基地、湖南浏阳生物医药园和岳麓山大学科技园。几大开发区、园区已成为长沙优势资源的深加工、产品研发、制造和出口基地。要发展临空高新技术产业，必须有效整合这些优势资源，在现有产业的基础上大力发展依托空运的高新产业，吸引一批大型生物医药、精细化工、精密机械、电子信息、新材料等方面的企业入驻，加强产业链上配套产业的引进。

(五) 航空航天产业。湖南省正在规划建设湖南航天科技工业城、长株潭航空城等航空航天产业基地和园区。我们认为，应将长株潭航空城及旗下的在建设和规划建设的长沙航空工业园、株洲航空航天产业园、湖南航天科技工业城等湖南省与中航航空集团、航天集团等合作的航空航天产业基地及园区进行整合，纳入到长株潭临空经济产业带，形成飞机产业园区。吸引包括中航航空集团、航天集团等国内外航空航天产业企业进驻，从事包括直升机、通用飞机及航空发动机、起落架、卫星和关键零部件等整机、零部件的研发、生产及国际转包生产等。

(六) 现代服务业。高标准建设临空型现代服务区，特别积极发展长株潭服务外包、会展会议等高端服务产业。长株潭，应立足产业基础、发挥比较优势，重点发展生产性服务业，大力培育新兴服务业，全面提升传统服务业。

参考文献：

[1] 王旭. 空港都市区——美国城市化的新模式[J]. 浙江学刊, 2005(5).

[2] 吕斌, 彭立维. 我国空港都市区的形成条件与趋势研究[J]. 地域研究与开发, 2007(2).

[3] 滑战峰. 临空经济区发展的国际经验与我们的对策[EB/OL]. 全球品牌网, 2009-02-08.

[4] 郑爱民. 抓住机遇, 发挥优势, 大力发展湖南临空经济与航空航天产业[EB/OL]. 红网, 2008-09-22.

[5] 马建. 长沙黄花国际机场周边地区发展临空经济的思考[J]. 今日科苑, 2009(5).