

杭州萧山机场周边地区发展临空经济的规划思考

文/王建力

随着经济全球化进程的加深、知识经济的蓬勃发展和市场经济竞争的加剧,使得具有时间价值指向的产品及生产方式在经济发展中比重越来越大,航空运输这种快速便捷的运输方式起到了愈来愈重要的作用,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。在各大机场周边地区聚集了大批相关产业,有力地促进了区域经济的发展,对于这种特有的经济形态,通常称之为“临空经济”。

一、杭州萧山机场周边地区发展临空经济的可行性分析

机场的产生和发展是临空经济产生的动因之一,但机场的作用仅是为临空经济的产生提供了潜在的可能性,不是所有的机场都能形成临空经济。国内外临空经济的发展经验表明,临空经济的形成一般需具备四个客观条件:

一是机场的性质和规模,即必须是枢纽机场或中枢机场,且客流量和货流量需达到一定的程度后,这个地区才能形成临空经济。杭州萧山机场2005年旅客吞吐量762.3万人次,货邮吞吐量20.5万吨,分别比上年增长20.3%和59.9%。机场二期总体规划确定萧山机场的性质为大型枢纽机场,预计至2015年,旅客吞吐量将达到2250—2560万人次,货邮吞吐量将达到40万吨;至2035年,旅客吞吐量预计将达到5200—5890万人次,货邮吞吐量将达到90万吨。因此,随着萧山机场二期的建设,机场规模和航线资源的迅速扩大,机场周边将逐步具备发展临空经济的条件。

二是机场周边的城市以及这个国家经济进入到一定的发展程度之后,临空经济才能形成。2005年,我国人均GDP已经达到1700美元,杭州市人均生产总值超过5000美元,机场所在地萧山区的人均生产总值超过了6000美元,发展临空经济的经济基础已经具备。

三是企业的区位需求也是临空经济产生的动因之一。随着经济的发展,具有时间价值指向的企业为节约研发时间和新产品以最短的时间进入目标市场采用柔性化生产方式,时间价值成为影响企业的成本与收益的重要区位因素,企业趋向于机场周边以获得更高的利润。近年来,杭州萧山机场周边城镇在产业发展上的这一趋势越来越明显,一些高科技企业和依托航空运输的企业纷纷在机场周边城镇落户。机场周边经济环境的改变和机场的有机结合将共同促进临空经济的发展。

四是机场周边的交通条件以及机场与城市联系的紧密程度也影响到临空经济发展的进程。杭州萧山机场周边交通发达,通过已经建成的杭甬高速、杭金衢高速、机场高速以及红十五线、青六线等高等级公路,可以方便地与浙北、苏南广大地区以及杭州各城区和机场周边城镇联系。根据萧山道路发展规划,今后还将建设连接机场与杭州主城的快速轨道交通,在机场东侧规划建设连接杭甬高速和沪杭高速的钱塘江萧山通道和连接义蓬组团、瓜沥组团和萧山城区的头蓬快速路,在机场北侧规划建设连接杭州主城区和萧山通道的江东快速路,在机场西侧规划建设连接机场高速和钱江九桥的滨二路,在机场南侧规划建设连接机场和萧山东片地区乃至绍兴地区的机场东路,逐步在机场周边形成一条轻轨、四条高速公路、两条快速路和四条一二级公路组成的地面交通网络。优越的交通条件也为杭州萧山机场周边地区发展临空经济提供了强有力的支撑。

从以上分析可以看出,杭州萧山机场周边地区发展临空经济的条件已基本具备。但萧山机场周边地区临空经济的发展刚处于起步阶段,为使萧山机场周边地区临空经济的发展纳入有序、健康的发展轨道,有效整合机场周边地区资源,以机场二期扩建为契机,在临空经济发展初期研究和制定机场周边地区产业发展战略规划,科学地规划建设临空经济区显得尤为必要。

2 萧山临空经济区规划建设的总体思路

临空经济区指的是由于机场对周边地区产生的直接或间接的经济影响,促使在机场周围生产、技术、资本、贸易、人口的聚集,形成的具备多功能的经济区域。该经济区域并不存在一个有形的范围,但由于临空产业大多集中在空港周围15公里范围内,或在空港交通走廊沿线15分钟车程范围内,因此萧山机场周边该区域范围内是萧山临空经济区规划研究的重点,但研究时必须放在区域经济背景下,充分考虑机场的纵深影响范围,在狭义临空经济集群(如浙北、苏南地区)和广义临空经济集群(如长三角)层次上制定发展思路。

2.1 根据临空产业的地域分布特征,深入研究临空产业的布局结构

按照临空产业对机场的依赖程度,可以将临空经济区产业分为三种类型:一是直接为机场服务的产业,即空港配套产业,包括空港运营相关产业如飞机后勤服务、旅客服务、航空货运服务、停车场服务项目,航空公司总部、地区总部或其办事机构等。通常这类产业集中于空港范围,即在机场周边的1km范围内。二是直接为航空运输业服务的产业,包括航空物流业、邮件快递业、

商业零售业、航空食品业、航空器维修业、保税仓储业等。这些产业的发展直接取决于机场客、货运量的增长。另外，航空公司总部的落户，还带来机场周边地区房地产开发、生活后勤基地建设、娱乐设施、大型超市、金融机构等等的需求，其作用主要体现在第三产业——服务业方面。

由此可见，临空经济区内各类产业因与机场的联系紧密程度不同，在机场周边的空间上表现出不同的区位选择，造成机场周边地区通常呈现同心圆式的圈层产业布局结构，但这种结构随着机场通往市区的交通干道及联系成本的大小出现不同程度的变形，有些呈现出组团式空间结构。因此在规划建设临空经济区时，应首先把握临空产业的地域分布特征和空间布局结构，使临空经济区的规划结构与临空产业的布局要求相适应。

2.2 开展临空经济区规划研究，编制机场周边地区战略发展规划

从国内外机场所在地的发展看，无论是机场本身规划，还是机场周边地区发展规划都经过了长期而科学的论证，严格按规划实施。为此，应根据机场总体规划的要求综合考虑机场噪音、净空和电磁环境等限制因素的影响，做好机场周边地区土地利用适宜度评价，并在此基础上编制土地利用规划和战略发展规划。机场周边地区土地资源紧张，如不加以控制，容易分散建设浪费资源。为此，确立机场周边地区发展战略，必须充分注意地域经济的发展阶段和发展特征，加强统一协调和控制。一般而言，机场周边地区土地利用规划可分为核心区、控制区、不可建设区和开发建设区四种模式。核心区指机场场址用地范围，其功能是满足机场承载客货运输、飞行安全、服务和后勤辅助方面的要求。

2.3 正确处理机场和周边地区的关系，有效整合各类资源

临空经济的发展是机场和周边地区相互影响、相互作用的结果，规划建设临空经济区的目的是优化资源配置、提升产业结构、完善城市功能、促进地区经济的快速、可持续发展。在萧山机场周边地区规划的研究和编制过程中，应十分注重机场对周边地区产业布局的影响和周边地区各类资源的有效整合。

一是机场周边地区规划的空间结构要与机场的功能分区相适应。机场作为客货运输的基地，它的功能主要是满足旅客、货物的顺畅流动，通常在客货并重的机场，机场的客运与货运功能分区是明确分开的，候机楼主要是旅客运输的区域，机场仓储物流中心是货物运输的区域，在规划周边地区的空间结构时，与机场联系紧密的产业需要仔细考虑与机场功能分区的位置接近，例如萧山机场的未来货运中心在其西部和东部两端，那么临空经济区的航空物流园区和快递急送产业一定与货运中心接近，这样能够减少无效运输距离，增强运输效率。

二是应整合规划、土地、产业、服务和管理等资源，提高土地综合利用效益，实现产业间的配套、协调发展，为临空经济发展提供良好的软硬环境，加强机场周边地区协调管理。

临空经济发展之前，机场在城市规划中仅作为一个交通设施，加上机场封闭运行的行业特殊性，较少考虑机场与周边地区的关系，往往把它处理成规划及经济上的“孤岛”。随着经济的发展特别是具有时间价值指向的高科技产业和航空运输业的蓬勃发展，以及机场地方化的推进，机场和机场周边地区的融合成为必然。

杭州萧山机场周边地区涉及靖江、义蓬、南阳等多个建制镇，其中义蓬、南阳又是义蓬组团规划的有机组成部分，但各建制镇现阶段仍按各自的城镇总体规划进行建设，容易造成各地区的无序竞争和资源整体配置的低效率，造成地区发展及土地利用的整体协调性差异。鉴于机场周边地区在经济发展中的重要地位，为实现机场和地方的对接，在开展机场周边地区规划编制时有必要对各个层次的规划进行整合，重视各区块产业间的协调和配套，对机场周边地区经济发展进行统一的规划和管理。

3 萧山临空经济区规划的初步设想

基于以上对临空经济的发展条件的分析，我们认为杭州萧山机场周边地区发展临空经济是可行的，但应根据临空产业的类型及其地域分布特征落实一定的产业发展规划措施。根据机场发展和机场周边村镇地区的实际情况以及有关规划，我们提出萧山机场周边地区规划的初步设想为：

3.1 总体发展战略：依托现状有一定发展基础的城镇，有控制地进行城市化建设发展；结合交通干线选择用地适宜的地区，适当发展机场相关产业和机场带动产业，促进机场周边地区的经济发展，同时为机场的运营和发展提供支持。

3.2 规划结构及其土地利用模式：根据机场周边地区的实际情况和有关规划，结合交通干道布局，在总体结构上，建议以圈层式和组团式相结合的空间结构组织机场周边地区；以高速公路、快速路和主干道构架多层次的道路网络；形成以机场为核心，结合现有城市化建成地区或交通干道组团式布置建设开发区块的总体空间布局。以“核心区—不可建设区—控制区—开发建设区”四个层次对地区发展加以控制的土地利用模式，创造土地利用高效、和谐，自然生态景观与城市景观相融合的景观丰富、优美，交通便捷、设施先进的机场周边区域。

3.3 开发建设组团规划：根据机场总体规划确定的功能分区和机场周边地区实际情况，建议以机场为核心，规划以下开发建设组团：

东南部：以靖江镇为依托，吸引国内外航空公司总部或地区总部落户，大力发展总部经济及

其配套服务产业。

东部：与机场东货运区相对应，发展航空快递、急送产业，吸引国内外知名企业落户。

东北部：以义蓬镇为依托，发展具有高时效性、高附加值的相关产业和临空工业，主要是技术和资金密集型高新技术产业。

西部、西北部：与机场西货运区相对应，建设集货物分拨、配送、整理、加工、仓储、展示、展销和信息服务为一体的航空物流基地。

西部、西南部：发展商务办公、商业服务产业，吸引国内外航空公司办事机构和旅游公司、贸易公司进驻，发展文化娱乐、商业服务产业。

（作者单位：杭州市萧山区建设局）

相关链接

杭州萧山机场周边地区发展临空经济的规划思考
天津滨海新区的物流发展趋势
我国绿色会计若干问题思考
研究与开发支出中外比较
简析商业国际化的发展趋势
保定市房地产业发展趋势分析
论基于发展的第三方物流决策
生态经济——“北厢”发展的着力点
影响工程保险发展的原因及对策研究

本网站为集团经济研究杂志社唯一网站，所刊登的集团经济研究各种新闻、信息和各种专题专栏资料，均为集团经济研究版权所有。

地址：北京市朝阳区关东店甲1号106室 邮编：100020 电话/传真：（010）65015547/ 65015546

制作单位：集团经济研究网络中心