

2017-2022年中国临空经济 行业深度研究与投资风险报告

报告目录及图表目录

智研数据研究中心 编制

www.abaogao.com

一、报告报价

《2017-2022年中国临空经济行业深度研究与投资风险报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.abaogao.com/b/zhengquan/L850436867.html>

报告价格：印刷版：RMB 9800 电子版：RMB 9800 印刷版+电子版：RMB 10000

智研数据研究中心

订购电话：400-600-8596(免长话费) 010-80993963

海外报告销售：010-80993963

传真：010-60343813

Email：sales@abaogao.com

联系人：刘老师 谭老师 陈老师

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、说明、目录、图表目录

是指以航空运输（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，这种以航空货流和商务人流为支撑的经济就称之为临空经济。

临空经济区

随着经济的发展和航空业的进步，世界各地的大型机场都先后推出临空经济区的建设计划，并且，在整体规划上，呈现多元化、多层次、辐射广的态势。

智研数据研究中心发布的《2017-2022年中国临空经济行业深度研究与投资风险报告》共七章。首先介绍了临空经济相关概念及发展环境，接着分析了中国临空经济规模及消费需求，然后对中国临空经济市场运行态势进行了重点分析，最后分析了中国临空经济面临的机遇及发展前景。您若想对中国临空经济有个系统的了解或者想投资该行业，本报告将是您不可或缺的重要工具。

本研究报告数据主要采用国家统计局数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

报告目录：

第1章：临空经济发展的国际经验及启示

1.1 国际民航发展概况

我国民航在近25年的发展可谓突飞猛进，90年代初期民航实现旅客周转230.48亿人公里，开辟437条航线，其中国内航线385条。而到2015年，全民航旅客周转量翻了30倍，实现旅客周转7270.7亿人公里，年复合增速达到15%。总航线达到3142条，其中国内航线2652条。全民航无论在绝对量还是航线版图都实现了全面提升。

1990年至2015年航空旅客周转量年均复合增速15%

国内航线由1990年的385增长到2652条

飞机和机场作为民航发展的基础，其数量和规模持续扩大，1990年我国共有94个民航机场

，425架运输飞机。2014年机场数量翻番，达到200个，民航运输飞机更是实现10倍增长，达到4168架。伴随着航空需求的高速增长，民航运输和机场保障能力同步加强。

机场个数实现翻番

飞机数量由90年的425架增至2015年的4168架

近25年的民航发展历程中，我国国内的航空市场得到了充分的开发。2014年民航共实现764.07万飞行小时，而国内市场实现了近650万飞行小时，占比高达85%。国内民航需求持续旺盛也为我国国内民航运输提供了不小的压力。

国内的民航得到空前的发展，年均作业约650万小时

1.1.1 国际民航发展现状分析

(1) 2015年全球航空客运市场分析

1) 航空客运指标分析

2) 航空客运量走势及区域市场分析

3) 航空客座率走势分析

(2) 2015年全球航空货运市场分析

1) 航空货运指标分析

2) 航空货运量走势分析

3) 航空载运率走势分析

(3) 全球增长最快的两大航空市场——中东和亚太

(4) 2015年全球商业航空公司经营状况

1.1.2 国际民航的发展趋势

(1) 民航行业从服务竞争升级为科技竞争

(2) 移动信息技术将重塑民航运输流程

(3) 增加配套收入决定选择直销渠道

(4) 传统GDS将迎来新销售渠道的挑战

(5) 大数据挖掘将指引行业产品创新

1.1.3 国际枢纽机场形成条件与作用

(1) 国际枢纽机场形成条件

(2) 国际枢纽机场的作用

1.1.4 国际主要枢纽机场分析

(1) 国际十大枢纽机场

(2) 国际枢纽机场客运量排名

1.1.5 国际枢纽机场发展趋势

1.2 国际临空经济发展概况

1.2.1 临空经济发展历程回顾

(1) 雏形时期——以香农自由贸易区建立为标志

(2) 成长时期——以制造业发展为主的阶段

(3) 繁荣时期——综合功能发展阶段

1.2.2 临空经济区域发展分析

(1) 欧美临空经济发展

(2) 亚洲临空经济发展

1.3 国际临空经济发展模式分析

1.3.1 国际临空经济产业类型

(1) 临空关联型

(2) 临空附属型

(3) 机场服务型

1.3.2 国际临空经济发展类型

(1) 综合枢纽导向型

(2) 航空制造产业驱动型

(3) 区域资源环境导向型

1.3.3 国际临空经济发展模式

(1) 物流产业经济模式

(2) 物流与商务并重发展模式

(3) 自由经济区发展模式

(4) 综合经济模式

1.3.4 国际临空经济开发模式

(1) 统一规划统一开发

(2) 统一规划协调开发

(3) 各自规划单独开发

1.4 国际成熟临空经济区发展与模式分析

1.4.1 美国丹佛机场

(1) 美国丹佛机场的发展

(2) 空港都市区发展模式

(3) 政府统一规划开发模式

1.4.2 荷兰史基浦机场

(1) 荷兰史基浦机场的发展

(2) 荷兰史基浦机场的发展条件

(3) 机场商业园区产业布局

(4) 商务型航空城发展模式

1.4.3 法国戴高乐机场

(1) 法国戴高乐机场的发展

(2) 商务型航空城发展模式

1.4.4 德国法兰克福机场

(1) 德国法兰克福机场的发展

(2) 德国法兰克福机场的发展条件

(3) 物流与商务并重发展模式

1.4.5 韩国仁川机场

(1) 韩国仁川机场的发展

(2) 韩国仁川机场园区布局

(3) 机场民营化发展模式

1.4.6 香港国际机场

(1) 香港国际机场的发展

(2) 自我完善，更新式发展模式

1.4.7 新加坡樟宜机场

(1) 新加坡樟宜机场的发展

(2) 新加坡樟宜机场产业布局

(3) 物流产业经济发展模式

1.5 国际临空经济发展的经验与启示

1.5.1 国际临空经济发展的经验借鉴

(1) 便捷的综合交通网络是临空经济发展的必要元素

(2) 机场的服务能力和服务效率是临空经济发展的动力

(3) 生产性服务业在临空经济区发展潜力

(4) 贸易经济是枢纽机场临空经济发展的主导枢纽

1.5.2 国际枢纽机场枢纽化进程的经验借鉴

第2章：中国临空经济发展基础分析

2.1 中国民用航空业务规模分析

2.1.1 民航业务总规模分析

(1) 2006-2014年民航运输总周转量分析(年度)

(2) 2015-2016年民航运输总周转量分析(月度)

(3) 国内/国际航线运输总周转量分析

1) 国内航线运输总周转量

2) 港澳台航线运输总周转量

3) 国际航线运输总周转量

2.1.2 民航客运能力分析

(1) 2006-2015年民航旅客周转量分析

(2) 2006-2015年民航旅客运输量

(3) 2006-2015年国内/国际航线客运能力分析

1) 国内航线旅客运输量分析

2) 港澳台航线旅客运输量分析

3) 国际航线旅客运输量分析

(4) 2006-2015年机场旅客吞吐量及结构分析

(5) 2015年四大区域旅客吞吐量分析

2.1.3 民航货运能力分析

(1) 2006-2015年民航货邮周转量分析

(2) 2006-2015年民航货邮运输量

(3) 2006-2015年国内/国际航线货运能力分析

1) 国内航线货邮运输量分析

2) 港澳台航线货邮运输量分析

3) 国际航线货邮运输量分析

(4) 2006-2015年机场货邮吞吐量及结构分析

(5) 2015年四大区域货邮吞吐量分析

2.2 中国民用航空保障能力分析

2.2.1 民用机场分析

(1) 民用机场发展现状

(2) 民用机场存在问题

(3) 民用机场规模

- (4) 民用定期航班通航机场规模
- (5) 民用机场区域分布结构
- (6) 民用机场运输能力结构
- 2.2.2 民用运输机队分析
- 2.2.3 民航保障起降架次分析
 - (1) 民航运输飞机起降架次
 - (2) 民航运输架次
 - (3) 国内/国际运输飞机起降架次
- 2.2.4 民航服务网络分析
 - (1) 民航航线数量
 - (2) 定期航班国内通航城市
- 2.3 中国民用航空服务质量分析
- 2.3.1 民航航空安全分析
- 2.3.2 民航航班正常率分析
 - (1) 平均航班正常率分析
 - (2) 航班不正常原因分析
- 2.3.3 民航航班效率分析
 - (1) 民航载运率分析
 - (2) 民航客座率分析
 - (3) 民航飞机利用率分析
- 2.4 中国民用航空投资与运营效益分析
- 2.4.1 民航固定资产投资分析
 - (1) 民航固定资产投资总额分析
 - (2) 机场固定资产投资分析
 - (3) 空管固定资产投资分析
 - (4) 其他固定资产投资
- 2.4.2 民航运营效益分析
 - (1) 民航营业收入及结构分析
 - (2) 民航利润及结构分析
 - (3) 民航营业利润率分析

第3章：中国临空经济发展现状与趋势展望

3.1 中国临空经济发展概述

3.1.1 中国临空经济发展历程分析

3.1.2 中国临空经济发展的条件和表现形式

- (1) 临空经济发展需要的条件
- (2) 临空经济发展的表现形式

3.1.3 中国临空经济发展的现状分析

- (1) 临空经济正在我国一些地区的核心城市中蓬勃兴起
- (2) 各地政府高度重视临空经济的发展
- (3) 临空经济正在吸引五大产业
- (4) 各地临空经济发展阶段不同
- (5) 临空经济发展尚起步，还有很大发展空间

3.1.4 中国临空经济发展产业效应

- (1) 空港枢纽功能的完善效应
- (2) 区域产业的高级化演进效应
- (3) 城市空间布局的优化效应
- (4) 发展外向型经济的平台效应
- (5) 能够改善城乡二元结构的就业效应

3.1.5 中国临空经济发展存在的问题

3.2 国内外临空经济发展比较分析

3.2.1 区内产业临空指向性相对不足

3.2.2 临空经济区内的科研机构相对不足

3.2.3 对于临空经济的可持续发展考虑很少

3.2.4 我国的临空经济规划还需加强

3.3 中国临空经济核心竞争力的形成与构建

3.3.1 中国临空经济区核心竞争力的形成

- (1) 从机场的角度分析
- (2) 从企业的角度分析
- (3) 从临空产业的角度分析
- (4) 从政府的角度分析

3.3.2 中国临空经济区核心竞争力的构建

- (1) 政府主导制定临空经济区发展规划
- (2) 优选产业并吸引产业集聚

(3) 提高临空经济区的软、硬环境水平

(4) 通过创新提高临空经济区发展层次

(5) 协调好临空经济各地区及部门关系

3.4 中国临空经济发展趋势展望

3.4.1 临空经济将进入快速发展时期

3.4.2 临空经济区将呈现环形与辐射相结合的综合交通网络

3.4.3 临空产业将呈现圈层结构的空间布局模式

3.4.4 临空经济区将成为城市实现跨越式发展的平台

3.4.5 临空经济区将在区域经济一体化中发挥积极作用

3.4.6 临空经济将对欠发达地区呈现出显著的拉动作用

3.4.7 临空经济区将成为全球产业链的主导环节

第4章：中国临空经济发展模式与案例分析

4.1 从建设模式角度分析

4.1.1 综合经济区模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.1.2 航空城模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.2 从产业发展角度分析

4.2.1 多种产业并进，集群式模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.2.2 服务业主导模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.2.3 航空产业主导模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.2.4 高轻产品制造业主导模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.3 从空间布局角度分析

4.3.1 圈层结构模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.3.2 扇形结构模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.3.3 “双核双圈”结构模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.3.4 棒棒糖结构模式

4.4 从扩展方式角度分析

4.4.1 渐进式发展模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.4.2 跳跃式发展模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.4.3 更新式发展模式

(1) 模式主要特点

(2) 模式典型代表

4.5 从主导形式角度分析

4.5.1 政府为主导的发展模式

4.5.2 机场（企业）为主导的发展模式

4.5.3 政府和机场（企业）共同主导的发展模式

第5章：中国重点临空经济区运营发展分析

5.1 北京顺义临空经济区

5.1.1 北京顺义临空经济发展基础

(1) 北京市经济发展分析

(2) 北京顺义临空经济发展优势分析

5.1.2 北京顺义临空经济发展历程

- (1) 临空经济起步 (1993-1999年)
- (2) 临空经济进一步发展 (200-2004年)
- (3) 临空经济壮大阶段 (2005-2006年)
- (4) 临空经济深化阶段 (2007年至今)

5.1.3 北京顺义临空经济区规划情况

- (1) 规划期限
- (2) 规划范围

5.1.4 北京顺义临空经济区重点产业

5.1.5 北京顺义临空经济区功能布局

- (1) 空港工业区
- (2) 天竺出口加工区
- (3) 空港物流基地
- (4) 林河工业开发区
- (5) 北京汽车生产基地
- (6) 国门商务区

5.1.6 北京顺义临空经济区发展成效

5.1.7 北京顺义临空经济区发展存在问题

- (1) 产业布局缺乏科学规划，粗放经营使得规模效应不明显
- (2) 航空物流需求提高，而成本居高不下
- (3) 企业自主创新能力不足，吸纳高端产业的能力较弱
- (4) 商务服务环境发展滞后，成为制约临空经济发展的瓶颈
- (5) 政府协调机制缺乏，产业发展缺少教育和科研支持

5.2 上海虹桥临空经济园区

5.2.1 上海虹桥临空经济园区发展基础

- (1) 上海市经济发展分析
- (2) 上海市临空经济发展优势分析

5.2.2 上海虹桥临空经济园区规划情况

5.2.3 上海虹桥临空经济园区重点产业

5.2.4 上海虹桥临空经济园区功能布局

5.2.5 上海虹桥临空经济园区发展成效

5.3 武汉临空经济区

5.3.1 武汉临空经济区发展基础

- (1) 武汉市经济发展分析
- (2) 武汉市临空经济发展优势分析

5.3.2 武汉临空经济区规划情况

- (1) 规划期限
- (2) 规划范围

5.3.3 武汉临空经济区重点产业

- (1) 重点发展的主导产业
- (2) 积极发展的优势产业

5.3.4 武汉临空经济区功能布局

- (1) 临空经济核心区的功能布局
- (2) 临空经济聚集区的功能布局
- (3) 临空经济辐射区的功能布局

5.3.5 武汉临空经济区建设措施

- (1) 采取政府主导，企业运作的模式推进武汉临空经济区建设
- (2) 完善基础设施体系，提升综合服务功能

5.3.6 武汉临空经济区发展成效

5.4 郑州航空港实验区

5.4.1 郑州航空港实验区发展基础

- (1) 郑州市经济发展分析
- (2) 郑州市临空经济发展优势分析

5.4.2 郑州航空港实验区规划情况

5.4.3 郑州航空港实验区重点产业

- (1) 航空物流
- (2) 高端制造业
- (3) 现代服务业
- (4) 建设产业创新中心

5.4.4 郑州航空港实验区功能布局

- (1) 航空港区
- (2) 北部城市综合服务区
- (3) 南部高端制造业集聚区
- (4) 沿南水北调干渠生态防护走廊

(5) 沿新107国道生态走廊

5.4.5 郑州航空港实验区发展成效

5.5 杭州萧山空港经济区

5.5.1 杭州萧山空港经济区发展基础

(1) 杭州市经济发展分析

(2) 杭州市临空经济发展优势分析

5.5.2 杭州萧山空港经济区规划情况

5.5.3 杭州萧山空港经济区重点产业

(1) 重点突破四大主导产业

(2) 积极培育临空特色产业

(3) 带动周边产业转型升级

5.5.4 杭州萧山空港经济区功能布局

(1) 空港新城(核心区)

(2) 集聚区

(3) 辐射区

5.5.5 杭州萧山空港经济区发展成效

5.6 昆明空港经济区

5.6.1 昆明空港经济区发展基础

(1) 昆明市经济发展分析

(2) 昆明市临空经济发展优势分析

5.6.2 昆明空港经济区规划情况

5.6.3 昆明空港经济区重点产业

5.6.4 昆明空港经济区功能布局

(1) 一带

(2) 大板桥——李其组团

(3) 螺蛳湾组团

(4) 秧草凹组团

(5) 小高坡组团

5.6.5 昆明空港经济区发展成效

5.7 成都双流临空经济区

5.7.1 成都双流临空经济区发展基础

(1) 成都市经济发展分析

(2) 成都市临空经济发展优势分析

5.7.2 成都双流临空经济区规划情况

5.7.3 成都双流临空经济区重点产业

5.7.4 成都双流临空经济区功能布局

(1) 航空港物流园区

(2) 国际航空枢纽综合功能区

5.7.5 成都双流临空经济区发展成效

5.8 上海浦东国际机场航空城

5.8.1 上海浦东国际机场航空城发展基础

5.8.2 上海浦东国际机场航空城规划情况

5.8.3 上海浦东国际机场航空城重点产业

5.8.4 上海浦东国际机场航空城功能布局

5.8.5 上海浦东国际机场航空城发展成效

5.9 广州花都空港经济区

5.9.1 广州花都空港经济区发展基础

(1) 广州市经济发展分析

(2) 广州市临空经济发展优势分析

5.9.2 广州花都空港经济区规划情况

5.9.3 广州花都空港经济区重点产业

(1) 起步区重点产业

(2) 核心二区重点产业

(3) 核心三区重点产业

(4) 核心四区重点产业

5.9.4 广州花都空港经济区功能布局

(1) 起步区：规划形成“一带、双核”空间结构

(2) 核心二区：打造“一心、两轴、五片”的生长型功能结构

(3) 核心三区：构建保税物流区和保税加工区两大核心功能区

(4) 核心四区：形成“一核、两廊、三区”的空间结构

5.9.5 广州花都空港经济区发展成效

5.10 青岛临空经济区

5.10.1 青岛临空经济区发展基础

(1) 青岛市经济发展分析

(2) 青岛临空经济发展优势分析

5.10.2 青岛临空经济区规划情况

5.10.3 青岛临空经济区重点产业

5.10.4 青岛临空经济区功能布局

5.10.5 青岛临空经济区发展成效

第6章：中国重点机场与航空公司发展情况分析

6.1 重点机场运营情况分析

6.1.1 北京首都国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.2 上海虹桥国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.3 上海浦东国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.4 广州白云国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.5 深圳宝安国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.6 成都双流国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.7 昆明长水国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.8 西安咸阳国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.9 重庆江北国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.10 杭州萧山国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.11 厦门高崎国际机场

(1) 机场发展简介

(2) 机场航线情况

(3) 机场旅客吞吐量

(4) 机场货物吞吐量

6.1.12 长沙黄花国际机场

- (1) 机场发展简介
- (2) 机场航线情况
- (3) 机场旅客吞吐量
- (4) 机场货物吞吐量

6.1.13 南京禄口国际机场

- (1) 机场发展简介
- (2) 机场航线情况
- (3) 机场旅客吞吐量
- (4) 机场货物吞吐量

6.2 重点航空公司运营情况分析

6.2.1 中国南方航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.2 中国东方航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.3 中国国际航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.4 海南航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.5 山东航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.6 深圳航空有限责任公司

- (1) 企业发展简况分析

- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.7 厦门航空有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.8 四川航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.9 上海吉祥航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

6.2.10 春秋航空股份有限公司

- (1) 企业发展简况分析
- (2) 企业经营情况分析
- (3) 企业经营优劣势分析

第7章：中国临空经济区投融资与招商策略分析(ZY WZY)

7.1 临空经济投资机会剖析

7.1.1 临空经济投资机会分析

- (1) 国家政策的支持推动临空经济的发展
- (2) 国际产业加速向我国转移
- (3) 国内空运市场加快成长

7.1.2 临空经济投资风险分析

7.2 临空经济融资模式创新分析

7.2.1 融资主体分析

- (1) 政府融资主体
- (2) 非政府融资主体

7.2.2 主要融资工具分析

- (1) 银行融资

- (2) 企业中长期债券
- (3) BOT融资
- (4) BT融资
- (5) PPP融资
- (6) TOT融资
- (7) BOOT、BLT、BOO融资
- (8) 资产证券化
- (9) 投资基金
- (10) 融资租赁

7.2.3 临空基础设施和公共服务建设融资路径选择

- (1) 基础设施和公共服务投资特点
- (2) 融资路径选择

7.2.4 临空产业发展的融资路径

- (1) 临空产业投资特点
- (2) 临空经济融资路径选择

7.2.5 临空功能区建设融资路径选择

- (1) 功能区投资特点
- (2) 功能区融资路径选择

7.3 临空经济区招商策略

7.3.1 临空经济区招商模式

- (1) “红娘式”招商模式
- (2) 媒体式的招商模式
- (3) “现身说法”式招商模式
- (4) 代理式招商模式
- (5) 代表式招商模式
- (6) 主题式招商模式
- (7) 匹配式招商模式
- (8) 合作式招商模式
- (9) 导向式招商模式

7.3.2 临空经济区招商策略

- (1) 宣传策略
- (2) 网络推广策略

(3) 推介策略

(4) 政策制定策略

7.3.3 临空经济区招商案例

(1) 北京顺义临空经济区

(2) 杭州萧山空港经济区

部分图表目录：

图表1：2015年全球航空客运量情况图（单位：%）

图表2：2015年全球区域航空客运量增长情况（单位：%）

图表3：2015年全球区域航空客座率情况图（单位：%）

图表4：2015年全球航空货运区域市场增长情况图（单位：%）

图表5：2015年全球航空载运率区域市场情况图（单位：%）

图表6：2010-2015年亚太、中东地区RPK增长趋势（单位：%）

图表7：2010-2015年亚太、中东地区ASK增长趋势（单位：%）

图表8：2010-2015年全球航空公司盈利情况变化趋势（单位：亿美元，%）

图表9：2015年全球十大枢纽机场排名表

图表10：2015年全球枢纽机场客运量排名表（单位：万人次，%）

图表11：国际临空经济发展模式

图表12：香港新机场临空经济区产业结构图

图表13：2006-2015年中国民航运输总周转量趋势图（单位：亿吨公里，%）

图表14：2015-2016年中国民航运输总周转量趋势图（月度）（单位：亿吨公里）

图表15：2006-2015年国内航线民航运输总周转量趋势图（单位：亿吨公里，%）

图表16：2006-2015年港澳台航线民航运输总周转量趋势图（单位：亿吨公里，%）

图表17：2006-2015年国际航线民航运输总周转量趋势图（单位：亿吨公里，%）

图表18：2006-2015年民航旅客周转量趋势图（单位：亿人公里，%）

图表19：2006-2015年民航旅客运输量趋势图（单位：亿人次，%）

图表20：2006-2015年国内航线旅客运输量趋势图（单位：亿人次，%）

图表21：2006-2015年港澳台航线旅客运输量趋势图（单位：万人次，%）

图表22：2006-2015年国际航线旅客运输量趋势图（单位：万人次，%）

图表23：2006-2015年中国旅客吞吐量趋势图（单位：亿人次，%）

图表24：2015年中国客运吞吐量按地区分布（单位：%）

图表25：2006-2015年中国航空货物周转量走势图（单位：亿吨公里，%）

图表26：2006-2015年中国民航货物运输量走势图（单位：万吨，%）

图表27：2006-2015年国内航线货邮运输量趋势图（单位：万吨，%）

图表28：2006-2015年港澳台航线货邮运输量趋势图（单位：万吨，%）

图表29：2006-2015年国际航线货邮运输量趋势图（单位：万吨，%）

图表30：2006-2015年中国货邮吞吐量趋势图（单位：万吨，%）

更多图表见正文.....

详细请访问：<http://www.abaogao.com/b/zhengquan/L850436867.html>