

全力以赴拼经济搞建设 ——贯彻落实省委工作会议精神

“空中客车飞机全生命周期服务项目”正式动工 成都加速融入全球航空产业格局

图卢兹位于法国西南部，成都位于中国西南部，虽然相距万里，但空客在空中搭了“一座桥”，拉近了彼此的距离。

7月26日，“空中客车飞机全生命周期服务项目”如期动工。这是空客公司在欧洲之外布局的首个飞机全生命周期服务项目，将开启飞机绿色循环经济新模式，填补中国航空产业链末端空白领域。

空客是世界领先的飞机制造商、实力强劲的世界500强企业。为何成都双流能吸引这家欧洲巨头的目光？项目的核心优势在哪？又能为本地带来什么？华西都市报、封面新闻记者对话空客方、成都双流和航空专家，听听他们的真知灼见。

缘何选择成都双流？

2019年，空客飞机全球交付量首次超过波音。至2021年底，空客累计交付客机1.3万余架，在中国累计交付客机逾2100架，占国内市场份额约53%。2021年，空客营业收入569亿美元，位列世界500强第179位。

据成都市双流航空经济区管委会相关负责人介绍，国家发展改革委与空客于2019年专项研究了飞机全生命周期服务和循环利用问题，并确定在中国建设该项目。但项目花落谁家？空客经过了全面而周详的选址研判。

空客为何选择成都双流？

从城市情怀来说，成都与图卢兹有不少共性特征。虽然总部位于图卢兹，但空客实际上是一家集法国、德国、西班牙、英国公司为一体的欧洲集团。

图卢兹机场是法国第四大机场，成都双流是中国第四大航空枢纽所在地；图卢兹是欧洲著名的航空航天之城，航空航天亦是成都的产业标签之一；总部设在双流的四川航空为中国最大的全空客机队航空公司，也是亚洲第一家引进空客飞机的航空公司；空客是图卢兹的金字招牌，如今空客来到成都，在空中搭桥，用产业铺路，牵起两地友谊。

从政府支持力度上来说，2021年，中共中央、国务院印发了《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》，明确要求聚焦航空航天等领域的战略性产品开发，布局建设若干重大科技型企业；2021年，成都市印发了《加快推进成都航空货运枢纽建设扶持政策》；2022年，双流区印发了《促进双流航空经济高质量发展的支持政策》。从政策层面为航空产业的发展提供支持。

从产业实力上来说，不论是航空运营还是航空物流，双流的发展成绩在中国都名列前茅。

2022年上半年，成都航空枢纽旅客吞吐量居全国第一。在“两场一体”的发展格局中，双流“客货并举，两业融合”，发展路径清晰明确，聚焦精品化发展，打造精品商务航线，推动货运发展提质增效，推动高端制造业与航空服务业融合发展。今年上半年，成都双流国际机场“北上广深拉乌”精品航线日均计划航班量同比提高8.9%；机场全货机及客改货航线航班架次同比增长66%，增开列日、布拉格、伊斯坦布尔、圣保罗等客改货航线，新开布鲁塞尔全货运航线。

2021年，双流航空经济规模已突破2000亿元。除了上述航空运营和航空物流两大优势，双流的另一个“杀手锏”是航空维修业。目前，双流已聚集航空



▲“空中客车飞机全生命周期服务项目”效果图。

维修企业20家，区域内的中国商飞国产民机维修基地、Ameco成都分公司、川维、四川国际等维修企业能力突出，设施完善，具备承接项目整机维修、发动机维修、部件维护维修、挂签及客改货等能力。

从专业能力上来说，空客中国服务战略、发展及运营副总裁胡永东曾表示，双流专业、高效、务实的工作作风让空客由衷地敬佩，深感志同道合。这些都是空客最后决定项目选址成都的重要因素。

为了更好地为项目提供专业化服务，双流成立了空客工作专班，采取政企共建方式，市场化引进10余名行业专业人才，设置了规划建设、设备采购等6个工作组，定期与空客召开工作推进联席会议，专业化推动协议洽谈、供地准备、设备采购等前期工作，在项目布局、建设等方面快速达成一致意见。

从人才支撑上来说，四川拥有134所普通高校，各类专业技术人才370多万，居西部之首。四川拥有成都飞机设计研究所和中国民航飞行学院等航空领域知名院校，拥有众多国家级、省级重点实验室、工程技术研究中心、国际科技合作基地。2021届四川省高校毕业生超过50万人，其中80%以上毕业生意向在省内就业，可为航空企业提供充足的专业人才。

核心优势在哪？

空客落户，是双流今年经济工作的重中之重。

那么，这个项目的核心优势到底在哪？要了解这个问题的答案，首先要了解飞机“退役潮”，以及其背后的巨大商机。

就中国市场而言，《“十四五”民用航空发展规划》显示，“十三五”期间，中国民航机队共有飞机6795架。另据空客提供的数据：截至2021年底，中国在役的空客飞机数量约为2100架，占国内市场份额约53%。未来20年，这些在役飞机将以每年超过15%的增速逐步进入“中老年”阶段，面临飞机生命末期的技

术管理、资产管理难题。

空中客车飞机全生命周期服务项目为这个难题提供了解决方案。聚焦“飞机全生命周期”，这是项目的最大特色。

什么是“飞机全生命周期”？飞机和人一样，也是有“寿命”的。一架飞机的设计使用“寿命”为30年，但全球民航飞机的平均“寿命”为10年。因为10年的门槛一到，飞机的维护成本会逐渐升高，使用方就会考虑让飞机退役或转型。

如何有效延长飞机的使用“寿命”，让其经济价值最大化？“空中客车飞机全生命周期服务”项目面向各种机型，提供飞机从停放、存储到维修、升级、改装、拆解和回收的一站式服务。在回收方面，项目可以实现飞机重量90%以上的回收。在拆解方面，修复后的拆解部件可循环使用，进入全球“二手航材销售平台”。

不仅如此，其核心优势还在于完善航空产业生态圈，是建圈强链的重要支撑。

随着空客这个“链主企业”落户双流，双流本地航空“链上企业”翘首以盼，期待新的商机。对空中客车飞机全生命周期服务项目的建设和投用，Ameco成都分公司、川维、四川国际、加德纳航空、阿波罗航材等公司十分关注和期盼。

“我们可以对空客拆解下来的飞机零部件进行翻新，同时也能提供库房管理和物流供应链管理等服务。”加德纳航空科技有限公司总经理于锦春表达了对空客项目落户的期待。

Ameco成都分公司负责人表示，公司已具备波音窄体客机改货机的能力，下一步就是对空客330宽体客机改货。

川维公司董事会秘书王利也表示，目前公司已着手空客系列飞机的客改货和各机型飞机的拆解业务。

能带来什么？

作为欧洲航空之城，图卢兹闻名全球，不仅因为它是空客总部所在地，聚集

了一批高能级的航空企业，这里也面向全球的航空爱好者，打造了航空博物馆、太空城主题公园，让普通老百姓与航空航天科技近距离接触。

参考图卢兹的成功经验，双流与空客组建专班，研究部署航空产业生态的培育，如利用无法进入二手航材交易市场的飞机部附件，重点发展航空文创产业，开展航空科普、航空教育、航空文旅等业务。

空客作为“链主企业”入驻后，能为成都带来什么？在中国宏泰航空经济研究院常务副院长蒋绍新看来，这个问题的答案很简单，最直接的受益者是飞机维修企业。

“零部件拆下来后需要维修，成都本地及周边的飞机维修企业就会获利，这些企业会想办法把订单全拿下来。”蒋绍新说，出于运作成本的考虑和成都飞机维修产业的成熟度，空客公司愿意与就近的航空维修企业合作。

“空客落户会形成一个带动效应，以后空客在全球的客户和供应商都有可能与成都建立联系。”蒋绍新说，空客众多海外供应商有进入中国市场“分蛋糕”的意愿。空客在成都打下“根据地”后，这些海外资源便有了跟过来的机会。

空客2021年公布的合格供应商目录显示，空客总计有3186家供应商，分布在49个国家，主要集中于法国、德国、美国、英国、西班牙五个国家（占供应商数量的81%）。中国合格供应商数量为107家。

“空客海外供应商想进入中国市场，这是一个很好的跳板。”蒋绍新说，按照产业“1比6”的影响力来看，空客落户后，带动的整体产业规模可以达到其本身产值的6倍，最高可以放大到10倍。那么，项目以后辐射的不仅是中国市场，而是整个亚太地区。

蒋绍新还认为，空客会不自觉地成为隐形“推广员”，在与成都的合作过程中，把双流的名片推广到欧洲去。

华西都市报·封面新闻记者 刘秋凤 实习生 赵丹妮

新闻多一点

“空客成都项目”将于明年下半年交付

从心中构想，到纸上蓝图，再到开工动土……空中客车飞机全生命周期服务项目从谈判到建设都跑出了“加速度”。14个月后，该项目将于2023年下半年竣工交付。

据悉，项目总投资不低于60亿元，规划建设“四中心一平台”，即停放维修中心、升级改装中心、飞机拆解中心、客改货中心和航材交易平台，主要开展飞机停放与存储、飞机转租和恢复运营需要的升级改装服务、飞机机身维修维护、飞机拆解服务、客改货服务以及二手飞机及可用航材的管理和贸易等业务。

项目拟用地面积919亩，总建筑面积45000平方米，包括2个维修机库、2个航材库房、办公楼以及配套附属建筑。一期规划建设同时停放75架飞机的专用停机位，后续将拓展至同时停放125架飞机的能力。

华西都市报·封面新闻记者 刘秋凤 实习生 赵丹妮