

# 建设先行区集聚区示范区 多地抢占万亿级低空经济“高地”

本报记者 方超 张振 上海报道

“未来几年,谁能率先抢抓低空经济黄金窗口期,让低空经济产业渗透到千行百业中,或将成为制胜区域、经济乃至城市竞争的关键一招。”长三角G60科创走廊通航产业联盟理事长、安徽省通用航空协会理事长平丽浩日前向《中国经济报》记者表示。在平丽浩作出上述判断的背后,是国家层面的低空经济政策利

## 多地争创国家级示范区

低空经济缘何如此受到各地重视?

在平丽浩看来,政策环境不断优化,为低空经济的快速发展创造了有利条件。

记者梳理发现,早在2021年,中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》,首次将低空经济纳入国家规划;2023年12月,中央经济工作会议提出,打造生物制造、商业航天、低空经济等若干战略性新兴产业;2024年3月份,“低空经济”首次写入全国《政府工作报告》。

作为新质生产力的代表,发展低空经济也被誉为“不能输掉的一场比赛”。在此情形下,

## 瞄准头部企业“招大引强”

到2025年,芜湖市引入20家以上低空领域研发制造龙头企业,产业链企业基本健全。

在出台顶层规划、频频发声背后,不少地方已在低空经济领域取得一系列突破。

“《南京市推进产业强市行动计划(2023—2025年)》提出,加快推进低空智联网和无人机基地建设,构建全国航空机电系统样板区,不断扩大低空经济产业规模。”南京工信局相关负责人提供的信息显示,南京市2024年《政府工作报告》也提出,要抢占低空经济发展先机。

据南京工信局相关负责人介绍,近年来,南京市积极推动低空产业发展,在企业培育、场景应用和产业集聚等方面形成了一定的发展基础,低空经济产业生态初步形成。

相关资料显示,在制造、飞行、

好正接踵而至。3月27日,工业和信息化部、科学技术部、财政部、中国民用航空局四部门联合印发的《通用航空装备创新应用实施方案(2024—2030年)》提出,到2030年,以高端化、智能化、绿色化为特征的通用航空产业发展新模式基本建立,通用航空装备全面融入人民生活各领域,成为低空经济增长的强大推动力,形成万亿级市场规模。

多地也正瞄准这一全新的万亿

平丽浩表示,主要还是由于低空经济具有巨大的发展潜力和市场前景。

多地正纷纷出台相关产业发展规划,抢占低空经济高地和风口。

作为全国第三个、长三角地区第一个全域低空空域管理改革试点省份,安徽省近年来正全力加码低空经济赛道。近日,安徽省发改委研究起草的《加快培育发展低空经济实施方案(2024—2027年)》及若干措施(征求意见稿)》提出,到2025年,安徽省低空经济产业规模达600亿元;到2027年,产业规模力争达800亿元。

《江苏省航空航天产业发展三年行动计划(2023—2025年)》

级蓝海市场,通过培育无人机、飞行汽车和通用航空装备等产业,奋力抢占低空经济高地。例如,深圳市明确提出将争创国家低空经济产业综合示范区;合肥市规划到2025年基本建成具有国际影响力的“低空之城”;苏州市提出到2026年成为全国低空经济示范区;芜湖市提出到2025年发展成为全国低空经济发展先行区、集聚区和示范区。

记者从芜湖市航空航天(低空经

则提出,到2025年,江苏省航空航天产业产值超过1500亿元;《浙江省航空航天产业发展“十四五”规划》也提出,到2025年,浙江省将成为全国航空航天产业新高地、民营经济融航发展先行省。

记者在采访中了解到,苏州市、芜湖市等地提出了更加细化的发展目标,明确提出打造低空经济国家级示范区。《苏州市低空经济高质量发展实施方案(2024—2026年)》指出,力争到2026年,将苏州市打造成为全国低空经济示范区;《芜湖市低空经济高质量发展行动方案(2023—2025年)》则

济)专班采访获悉,2023年,芜湖全市低空经济产业产值已达400亿元,同比增长26.58%。在2024年地方两会中,有20多个省(市、自治区)将“低空经济”写入了政府工作报告。

对此,平丽浩告诉记者:“随着技术不断进步和市场不断开拓,低空经济有望在未来成为推动经济社会发展的重要力量。各地应该根据自身资源和优势,制定差异化的发展战略。”

提出,到2025年,芜湖市加快发展成为全国低空经济发展先行区、集聚区和示范区。

低空经济缘何如此受到各地重视?平丽浩表示,主要还是由于低空经济具有巨大的发展潜力和市场前景。“随着科技进步和人民生活水平提高,低空交通、低空旅游、低空物流等领域需求日益增长,为发展低空经济提供了广阔的市场空间。低空经济也是各地推动经济转型升级、实现高质量发展的重要抓手,各地纷纷响应国家政策进行布局也是情理之中的事情。”

20家以上低空领域研发制造龙头企业,产业链企业基本健全。

在江苏省无锡市,低空经济“招大引强”工作也开展得如火如荼。3月11日,无锡市交通局、梁溪区、梁溪科技城与亿航智能正式签署协议,共同打造亿航智能eVTOL(电动垂直起降飞行器)低空经济产业基地及运营总部项目。

一位eVTOL企业相关负责人表示,对于低空领域研发制造企业的发展而言,来自地方政府的支持非常重要。“除政策支持外,地方政府能为低空企业发展提供应用场景应用和资金支持。例如,在eVTOL文旅应用场景拓展中,离不开地方文旅局的协助。”



在政策利好和市场需求带动下,多地正全力加码低空经济赛道。图为南京民用无人驾驶航空试验区西江基地。 本报资料室/图

## 避免同质化竞争成关键

低空经济的战略性地位前所未有,但我国低空经济发展仍存在诸多问题需要解决。

在多地发力低空经济的情形下,应如何避免“一哄而上”和同质化低水平竞争?

“各地应根据自身资源和优势,制定差异化的发展战略。有的地区可以重点发展低空旅游,打造特色旅游品牌;有的地区可以发展低空物流,提高物流配送效率。各地也可以加强合作与交流,共同推动低空经济协同发展。”平丽浩表示。

记者注意到,长三角地区已有不少地方根据自身优势,因地制宜发展低空经济。

今年1月24日,长三角低空经济虹桥产业园揭牌仪式在上海市青浦区举行,现场发布了低空经济“1+4”产业赛道。“1”即一个产业园,长三角低空经济虹桥产业园,“4”即四个低空经济细分赛道。

快递物流业发达的青浦区,正瞄准“低空+物流”应用场景。“通达兔”(中通、圆通、申通、韵达、极兔)快递企业总部扎堆,为青浦区飞行器发展提供了丰富的应用场景。

在推动“低空经济+旅游”场景落地应用方面,3月20日,无锡滨湖低空旅游合作签约暨

“空中赏樱”航线发布仪式举行。无锡市滨湖区相关负责人表示,当地将立足于独特的山水资源禀赋,以壮大产业为核心,以技术创新为驱动,以应用场景为牵引,构建“低空+研发”“低空+制造”“低空+文旅”等新型商业生态,全力支持低空旅游项目的开发。

长三角地区某地一位不愿具名的政府人士向记者坦言,尽管当地低空经济起步比较早,但还没有形成产业集聚效应,还是要以低空旅游开发为主。

“虽然本轮政策支持力度空前,低空经济的战略性地位前所未有,但我国低空经济发展仍存在诸多问题需要解决。”华泰证券研报指出,目前还存在通航飞机制造业与海外差距较大、飞行服务保障体系不完善、通航飞行员人才稀少等诸多挑战。

“这确实是客观存在的问题。和欧美等发达地区相比,我国在空域管理、基础设施建设、制造技术水平等方面,还有一定的提升空间,在通用航空注册量和机场建设规模等方面仍有较大差距,通航文化和技术水平也亟待提升。”平丽浩表示。

# 以科技赋能提质降本增效 快递龙头争做数字化优等生

本报记者 杨让晨 张振 上海报道

包裹量增加,但单票收入下降,正成为多家快递龙头企业的运行常态。如何通过科技赋能效率提升和提质降本增效?

日前,中通快递(02057.HK)发布2023年第四季度以及2023年全年未经审计的财务报告。财报数据显示,2023年,中通快递全年包裹量达到约302亿件,同比增长23.8%,实现业务量增量约58亿件;公司市场份额扩大0.8个百分点至22.9%。同时,中通快递调整后的利润同比增长32.3%,达到约90亿元。

不过,在全年包裹量大幅增加的同时,中通快递2023年核心单票收入下降11.3%,单票收入下降0.16元。

## 行业竞争态势仍然平稳

3月20日,国家邮政局公布的《2024年2月邮政行业运行情况》显示,今年1—2月,我国邮政行业寄递业务量达到262.6亿件,同比增长25.1%。其中,快递业务量完成232.6亿件,同比增长28.5%。东、中、西部地区快递业务量比重分别为72.9%、18.5%和8.6%。

不过,进入2月,受春节和冻雨天气等因素影响,快递行业业务收入和快递量均有所下滑。国家统计局数据显示,2月,快递业务收入完成759.7亿元,同比下降12.9%;快递业务量完成85.6亿件,同比下降15.6%。

国信证券相关研报分析认为,春节假期的经营成本偏高,促使各家快递企业调高单价,但行业竞争态势仍然平稳。“由于2023年下半年各家快递龙头策略调整,行业‘价格战’有所加剧。今年年初以来,通达系(中通、圆通、申通、韵

达)价格竞争维持稳定、整体可控、无恶化趋势。”

对于2024年公司业务发展前景,中通快递充满信心。中通快递方面预计,基于当前市场条件和运营情况,2024年全年包裹量将在347.3亿—356.4亿件,同比增长率预计达到15%—18%。

中通快递集团创始人、董事长兼首席执行官赖梅松表示:“随着我们从依赖经验做决策转为更多地利用数据分析,我们在业务的许多方面都取得了积极的成果,包括网络合作伙伴的质量和稳定性、产品和服务的多样性、收入结构的改善、运营效率的提升及末端布局的完善。”

截至2023年12月31日,中通快递拥有网点数量3.1万余个,分拣中心99个,直接网络合作伙伴6000余个,干线运输路线3900余条,干线车辆数量超1万辆,其中有9200余辆为车长15—17米的高运力车型。

## 以数字化提升运行效率

当前,快递行业仍面临包括价格竞争在内的诸多挑战,快递企业正通过科技赋能数字化,实现提质降本增效。

快递行业专家赵小敏向记者表示,在不断适应政策新常态过程中,快递企业要回归经营本源,改变经营方式,更加尊重市场和客户,同时应通过智能电子技术手段提升效率。

“中通快递正提升快递服务质量和安全水平,维护一线员工合法权益,助力行业健康高质量发展。”中通快递相关负责人表示,“未来,公司将进一步与政策合理匹配,有效激励网点,赋能网络提高运营效益;中心资源部署至最小分建单位,推进网点能力建设和末端建设等。”

此外,快递企业还通过数字

## 快递行业价格体系或将调整

“与行业趋势一致,2023年中通核心单票收入下降11.3%,即1毛6分,其中5分为增量补贴。”中通快递首席财务官颜惠萍表示,快递行业价格竞争依然激烈,尤其是在电商需求集中的地区。

颜惠萍进一步表示:“好消息是我们坚实的规模优势,持续的产能提升和稳定的销管费用结构,共同抵消了价格下降带来的负面影响。随着数字化驱动运营决策与执行,我们实现战略目标的能力也将大幅提升。”

85%来源于上游电商平台,但电商平台存在快递价格垄断现象,这对快递公司而言是不公平的。”徐勇告诉记者,除了受上游电商平台垄断价格外,我国快递行业集中度较低,导致同质化竞争和“价格战”,也让快递企业陷入了两难的困境。

记者了解到,今年以来,多家快递龙头企业的快递服务单票收入也呈下降趋势。3月19日,顺丰控股、圆通速递、韵达股份、申通快递四家A股上市快递企业发布的2月业绩快报显示,顺丰控股速运业务单票收入行业最高,达到16.28元,但同比下降3.38%;圆通速递快递产品单

票收入为2.53元,同比下降0.09%;韵达股份快递服务单票收入为2.29元,同比下降11.92%,降幅最大;申通快递实现快递服务单票收入为2.25元,同比下降7.02%。

“快递行业价格体系亟须变革。”徐勇建议,比如,可以设计成浮动式定价机制,让消费者在电商平台上下单时选择不同的价格,来匹配送货上门或者送到快递柜、驿站等不同地方。

据了解,为进一步实现提质降本增效,今年年内,圆通速递还将完成一系列关键系统的开发、升级优化与推广应用,覆盖从一线快递揽派到财务系统、人力资

源、绩效管理等多个维度。

“通过开展数字化应用推广月活动,圆通速递将进一步以数字化变革推动企业各领域体系重构、制度重塑、能力提升,为客户创造更大价值。”圆通速递方面表示。

“未来,快递行业发展变革将涉及快递企业与电商平台之间合作条款的变动,包邮机制、快递价格体系等或将有所调整,这都需要快递企业充分准备、积极应对。”赵小敏告诉记者,快递行业正处在加速竞争和洗牌过程中,一定会有快递企业率先打破现有局面。快递企业应积极探索有效可行的解决方案,真正推动行业高质量发展。