



湖南省发展和改革委员会文件

湘发改基础〔2017〕825号

湖南省发展和改革委员会 关于印发《湖南省通用机场布局规划 (2016—2030年)》的通知

各市州人民政府，省直有关单位：

经省人民政府同意，现将《湖南省通用机场布局规划(2016—2030年)》予以印发，请认真组织实施。

附件：湖南省通用机场布局规划(2016—2030年)

湖南省发展和改革委员会

2017年9月4日

抄报：国家发展改革委，湖南省人民政府，中国民航局。

抄送：民航中南管理局，南部战区空军司令部。

湖南省发展和改革委员会办公室

2017年9月4日印发



湖南省通用机场布局规划

(2016—2030 年)

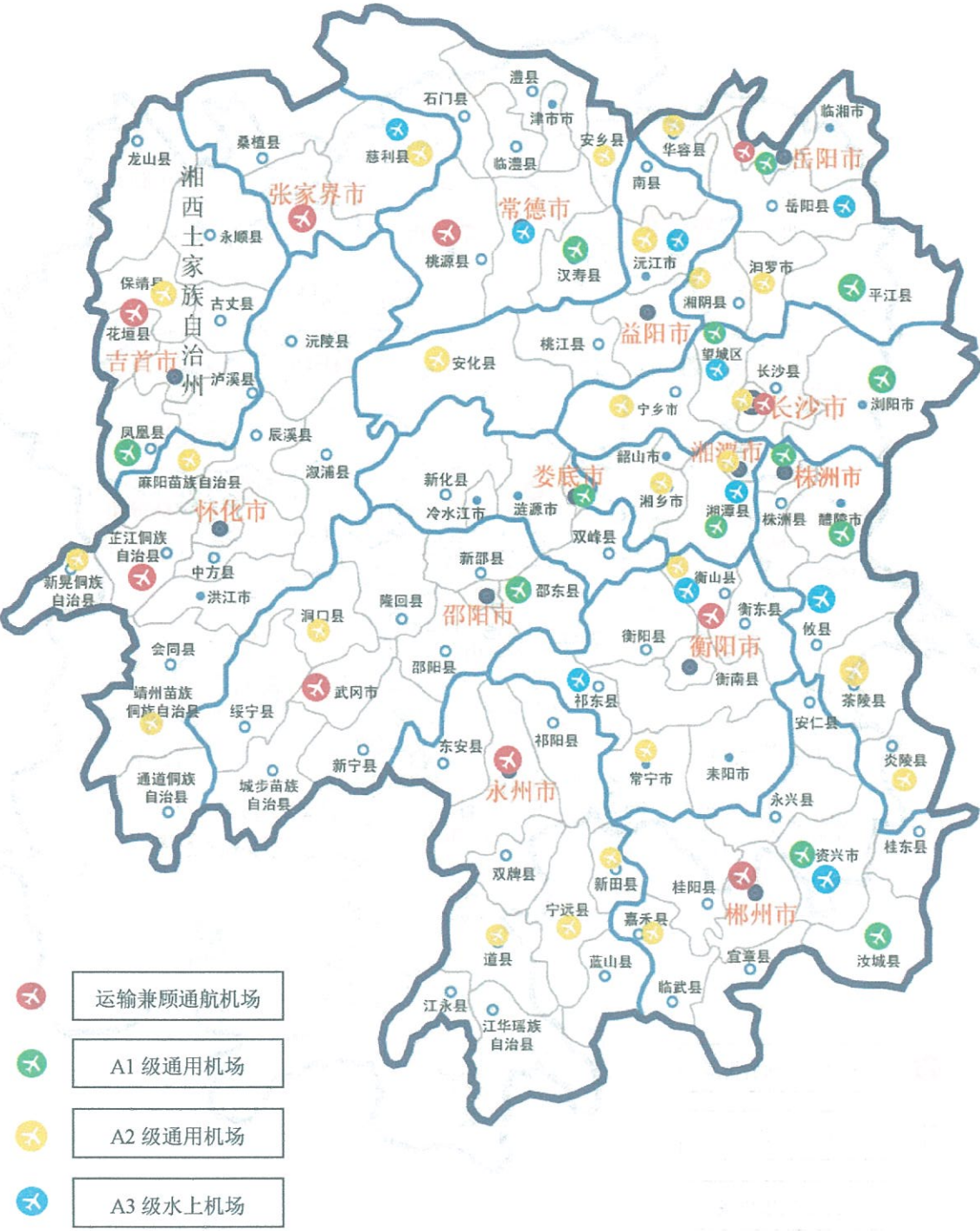
附图 3

湖南省通用机场规划分布图（远景规划）



附图 2

湖南省通用机场规划分布图（2020—2030 年）



目 录

第一章 前 言..... 4

第二章 发展基础..... 6

第三章 规划思路及目标..... 13

一、规划指导思想..... 13

二、规划原则..... 13

三、规划主要依据..... 14

四、发展思路..... 15

五、规划目标..... 17

第四章 规划布局方案..... 19

一、近期布局方案..... 19

二、中期布局方案..... 21

三、远景布局方案..... 24

第五章 规划环境影响..... 26

一、规划实施的环境影响分析..... 26

二、预防和减缓环境不良影响的措施..... 27

第六章 保障措施..... 29

一、加强组织领导..... 29

二、完善政策体系、强化规划效力..... 30

三、拓宽融资渠道..... 30

四、加快省域内空域管理改革..... 31

五、加快示范试点工作..... 31

六、加强队伍建设..... 32

第一章 前言

通用航空是指使用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动（民用航空法第 145 条）。

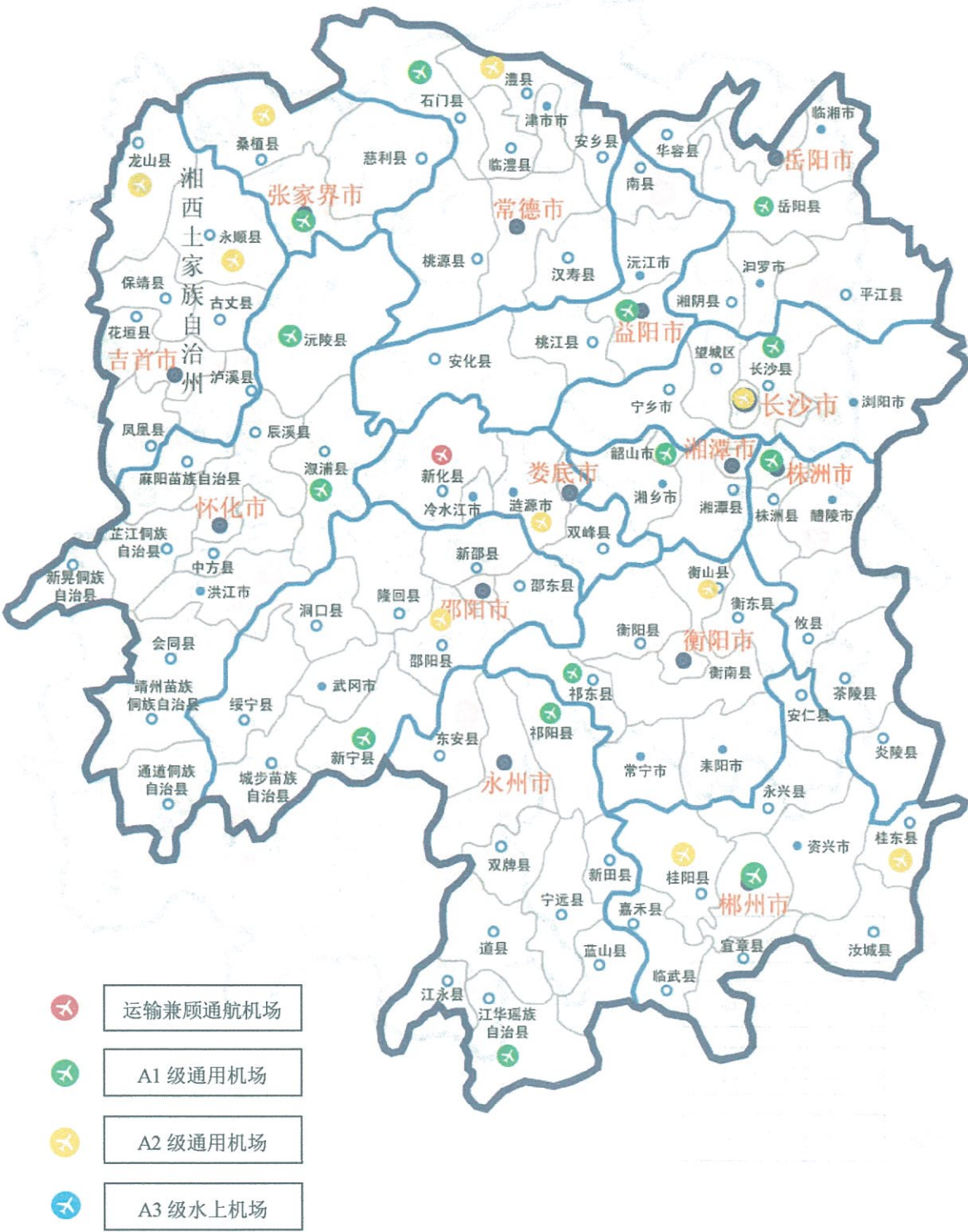
通用航空与公共运输航空共同构成民用航空的两翼，是综合交通运输体系的重要组成部分，将交通运输服务进一步延伸至空中领域，既加快综合交通立体化发展，又带动科技创新、装备制造、现代服务向高精尖转型升级，可延伸形成装备制造、基础设施、航空服务三大主要板块并辐射 40 多个行业的产业体系和集群。目前，国家已将通用航空产业作为国民经济基础性、战略性和先导性产业。

通用机场（含起降点）属于民用机场，是通用航空产业发展必不可少的基础设施和基本条件，具有生产性、先导性和基础性，同时也具有公益性、收益性及自然垄断性等基本特征。建设服务保障能力强的通用机场体系是各个地区发展通用航空产业的先决条件。

目前，我国已具备了发展通用航空的基础，积累了较大的市场需求空间，形成了较完善的政策体系。2016 年 5 月，国务院办公厅印发了《关于促进通用航空业发展的指导意见》（以下简称《指导意见》），全面明确了通用航空的发展目标、思路和保障措施，

附图 1

湖南省通用机场规划分布图（2016—2020 年）



湖南省通用机场布局规划方案表（远景规划）

板块区城市(州)	规划 A1 级机场			规划 A2 级机场			规划 A3 级水上机场			兼顾通航的民用运输机场		
	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	名称	区位优势
长沙市	1	湘江新区		3	浏阳 天心 开福	主要林区						
株洲市				1	攸县	酒埠江主要林区	1	株洲县	水稻主产区			
湘潭市												
岳阳市	1	云溪		1	临湘	粮食主产区	1	湘阴	粮食主产区			
常德市				1	津市		2	桃源 汉寿	国家级农产品主产区 国家级农产品主产区			
益阳市	1	南县		1	桃江		1	资阳				
衡阳市				2	耒阳 珠晖		1	市区				
郴州市	1	临武	农产品主产区	2	永兴 宜章	4A 级景区、粮食主产区 4A 级景区、粮食主产区						
永州市	1	东安	粮食主产区、永州林区	2	双牌 蓝山	永州林区 永州林区						
邵阳市	1	隆回	粮食主产区、主要林区	3	绥宁 城步 新邵	主要林区 主要林区 农产品主产区						
怀化市				3	洪江 辰溪 市区	生态保护林区 生态保护林区 生态保护林区	1	沅陵	全国十大水能基地			
张家界市												
湘西州	2	吉首 泸溪	4A 级旅游景区	1	古丈							
娄底市	1	双峰	粮食主产区	1	冷水江							
小计	9			21			7					
合计							37					

我国通用航空业迎来了前所未有的发展机遇。

为积极抢抓这一发展机遇，加快发展和壮大湖南通用航空业，更好地服务经济社会发展，特编制《湖南省通用机场布局规划（2016-2030 年）》。根据民航中南地区管理局对其辖区内通用机场布局的要求和原则，本《规划》机场类型分为 A1 级机场、A2 级机场、运输机场兼顾通航机场、A3 级水上机场，并同时增加远景布局方案，在实施过程中，可根据通用航空发展和当地的实际需求情况，针对近期、中期与远景适时进行必要的修订和调整。

注释：

A 类通用机场：即对公众开放的通用机场，指允许公众进入以获取飞行服务或自行开展飞行活动的通用机场；

B 类通用机场：即不对公众开放的通用机场，指除 A 类通用机场以外的通用机场。

A 类通用机场分为以下三级：

A1 级通用机场：含有使用乘客座位数在 10 座以上的航空器开展商业载客飞行活动的 A 类通用机场；

A2 级通用机场：含有使用乘客座位数在 5~9 之间的航空器开展商业载客飞行活动的 A 类通用机场；

A3 级通用机场：除 A1、A2 级外的 A 类通用机场。

第二章 发展基础

通用航空是经济社会、综合交通、现代服务业以及装备制造发展到一定阶段后的新兴行业，并相互促进，联动发展。目前，我省通用航空业加快发展的基本条件已具备，发展的政策、市场环境持续改善，市场潜在需求较大，但也存在一定不足。

一、经济基础扎实

2015 年全省地区生产总值达到 2.9 万亿元，继续保持全国前 10 位，五年年均增长 10.5%，高于规划目标和全国水平，并持续保持中高速增长势头。人均生产总值 42968 元，约合 6470 美元，介于 4000-8000 美元通用航空发展阶段。“十二五”累计完成固定资产投资 9.2 万亿元，其中综合交通完成 5287 亿元，各级政府对基础设施投资的能力和意愿较强。三次产业结构调整为 11.5：44.6：43.9，第三产业比重较 2010 年提高 4.2 个百分点，现代服务业快速发展，服务业增加值年均增长 11.3%。新型工业化加快推进，做大并形成了 9 个千亿产业，3 个千亿产业集群，4 个千亿产业园区，装备制造业成为万亿产业。新型城镇化快速发展，常住人口城镇化率 50.9%。2015 年全省财政总收入 4008.1 亿元，其中地方一般公共预算收入 2513.1 亿元。省级一般公共预算支出 5684.5 亿元，其中一般公共预算服务支出 657.7 亿元，政府公共服务领域、民生服务的覆盖面进一步拓宽。社会消费品零售总额达到 1.2 万亿元，城乡居民消费意愿和购买能力进一步增强，商品和服务消

市(州)	规划 A1 级机场			规划 A2 级机场			规划 A3 级水上机场			兼顾通航的民用运输机场		
	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	名称	区位优势
邵阳市	1	邵东	国家中药材区	1	洞口	主要产油产粮区				1	武冈机场	主要林区
怀化市				3	靖州	长江流域生态保护林区				1	芷江机场	
					麻阳	果蔬重要产区						
					新晃	生态保护林区						
张家界市				1	慈利	主要产油、产茶区	1	慈利		1	荷花机场	
湘西州	1	凤凰	主要旅游区	1	保靖					1	湘西机场	
娄底市	1	娄星										
小计	13			24			10			10		
合计	57											

湖南省通用机场布局规划方案表（2020—2030 年）

市(州)	规划 A1 级机场			规划 A2 级机场			规划 A3 级水上机场			兼顾通航的民用运输机场		
	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	名称	区位优势
长沙市	2	望城	黑麋峰林区	2	岳麓	橘子洲旅游区	1	望城		1	黄花机场	
		浏阳	主要林区		宁乡	5A 级旅游景区						
株洲市	2	芦淞	水稻主产区	2	茶陵	水稻茶叶主产区	1	攸县	水稻主产区			
		醴陵			炎陵	水稻黄桃主产区						
湘潭市	1	湘潭县		2	九华	粮食主产区	1	湘潭县	粮食主产区			
					湘乡							
岳阳市	2	平江	粮食主产区、主要林区	3	汨罗	粮食主产区	1	岳阳县	粮食主产区	1	三荷机场	
					华容	桃花山森林公园						
		君山	君山风景区		湘阴	粮食主产区						
常德市	1	汉寿	国家级农产品主产区	1	安乡	国家级农产品主产区	1	武陵		1	桃花源机场	
益阳市				2	沅江	国家商品粮基地	1	沅江				
					安化							
衡阳市				2	衡山		2	祁东		1	南岳机场	
					常宁			衡山				
郴州市	2	资兴	重点林区、5A 级旅游景区 4A 级旅游景区	1	嘉禾	主要生态林区	1	资兴		1	北湖机场	
		汝城										
永州市				3	新田	果蔬主产区、永州林区					永州机场	
					道县	粮食主产区、永州林区						
					宁远	永州林区						

费持续升级。根据国际经验，当人均 GDP 达到 4000 美元时，通用航空将进入快速发展通道；当人均 GDP 达到 8000 美元时，私人娱乐飞行将占到通用航空业的 60%以上。剔除空域管理体制等因素，从经济基础来看，我省已具备通用航空快速发展的条件。

二、综合交通基础设施日趋完善

至“十二五”末，我省已建成了较完善的综合交通运输体系网络。**公路**，全省公路通车里程 23.7 万公里，其中高速公路通车里程达到 5653 公里，列全国第 6 位，基本形成覆盖全省、连接周边的“五纵五横”高速公路网。**铁路**，营业里程达到 4591 公里，居中部第 2 位，其中高速铁路 1296 公里，居全国前列，连通了省内 10 个地市，长沙形成了京广、沪昆两大高铁交汇枢纽。铁路复线率、电气化率分别达到 63.2%、77.1%，较“十一五”分别提高 13.2、13.7 个百分点。**水运**，湘江二级航道、湘江长沙综合枢纽、土谷塘航电枢纽等水运重大项目顺利推进。千吨级以上航道达 700 公里，其中 2000 吨级高等级航道 281 公里。千吨级及以上港口泊位达到 106 个，岳阳港吞吐量超过 1 亿吨。港口集装箱运输量比 2010 年增加 42%。**民航**，建成“一枢纽一千多支”的机场布局网，长沙黄花机场被定位为区域性国际航空枢纽，旅客吞吐量进入全球百强。42 家航空公司入湘，开通航线 175 条，其中开通国际航线 40 条，长沙-法兰克福、长沙-洛杉矶为湖南首开欧美洲际航线。航线数量和通航城市位居中部地区第 1 位，2015 年全省旅客吞吐量突破 2086 万人次。长沙、株洲、衡阳等地通用航空起步发展。**城市轨道**，具有自主知识产权的长沙磁浮项目建成通车，

该项目为全球通车里程最长、国内第一个中低速磁浮工程。长沙市轨道交通 1、2 号线建成投入运营，填补湖南无地铁的空白。

三、通航装备研发制造优势显著

经过多年发展和积累，湖南省通用航空技术研发、装备制造有很好的基础，产业已形成集群式发展，优势明显。技术研发和人才培养，全省拥有院士领军的通航产业技术人员 6000 多名，其中院士 1 名，享受国家特殊津贴的专家 28 人，行业学术带头人 16 人，研究员级高级工程师 400 余人，已建立了国内领先、涵盖全面的通用航空装备研发制造队伍。位于株洲的中国航空动力机械研究所是全国唯一的中小飞机发动机研究单位，正在承担多项国家级航空发动机科技攻关重大课题。同时，我省还有设立航空航天专业的高校 3 所、航空职业教育学院 3 所，其中长沙航空职业技术学院设立有飞行器制造维修、航空服务等通用航空专业 20 余个，每年可输送 9000 余名毕业生，正在建设的株洲职业教育大学城，每年可承接 15 万人订单式培训，能够满足我省乃至全国部分省市通用航空相关企业的技术工人和劳动力发展需求。装备制造，湖南是全国仅有的集“航空动力研制、通用飞机制造、航空零部件制造、通用航空运营、配套衍生产品生产”完整产业链的两个省份之一。已形成相关产业园区 3 个，其中株洲航空产业园 2015 年航空制造业产值达 100 亿元。通用航空相关企业 34 家，其中发动机制造 4 家，整机制造 2 家，零部件制造 10 家，通用航空运营企业 6 家，配套衍生产品制造 12 家。中国南方航空工业集团生产的中小航空发动机市场占有率达 90%以上。

附表 1

湖南省通用机场布局规划方案表（2016—2020 年）

市(州)	规划 A1 级机场			规划 A2 级机场			规划 A3 级水上机场			兼顾通航的民用运输机场		
	数量	所在 区位	区位优势	数量	所在区位	区位优势	数量	所在 区位	区位优势	数量	名称	区位优势
长沙市	1	长沙县	影珠山-黑麋峰林区	1	湘江新区							
株洲市	1	市区										
湘潭市	1	韶山	国家重点风景名胜区									
岳阳市	1	岳阳县	国家森林公园									
常德市	1	石门	主要林区	1	澧县	国家级农产品主产区						
益阳市	1	赫山										
衡阳市	1	祁东	农产品重要产区	1	衡阳大浦							
郴州市	1	苏仙	4A 级旅游景区	2	桂阳	粮食主产区						
					桂东	重点林区						
永州市	2	祁阳	粮食主产区、永州林区									
		江华	永州林区									
邵阳市	1	新宁	崑山世界自然遗产、重点林区									
		沅陵	全国十大产茶县、重点林区									
怀化市	2	溆浦	生态保护林区									
张家界市	1	武陵源	5A 级旅游景区	1	桑植	重点林区、南方最大的天然草场						
湘西州				2	永顺	4A 级旅游景区、国家级风景名胜区						
					龙山	国家级风景名胜区						
娄底市				1	涟源	粮食主产区、国家林场				1	娄底机场	
小计	14			10						1		
合计							25					

六、加强队伍建设

一是行业队伍培养，鼓励支持各方资金、技术力量进入通用航空业，打造多元化、混合制、有序分工、功能齐全的“通航湘军”队伍。二是人才培养，通过引进和培养并重的方式，加快各类通航专业技术人员、服务人员集聚湖南，支持大专院校和职业学校开设通用航空类专业，培养飞行、适航、航空器和发动机制造维修等专业技术和管理人才。鼓励社会资本投资通用航空培训机构，多层次、多渠道提升高层次人才的联合培养能力。

四、政策规划体系日趋完备

近十年来，国家高度重视通用航空发展，先后出台了 13 项支持鼓励政策及规划，涉及通用航空发展的基础设施建设、装备制造、航空服务、空域管理、项目审批、资金管理等全部领域。尤其是 2016 年 5 月国务院办公厅印发的《关于促进通用航空业发展的指导意见》，着重提出“培育通航航空市场”“加快通用机场建设”“促进产业转型升级”“扩大低空空域开放”等发展目标。同期，湖南省委、省政府也高度重视通用航空发展，相继制订出台了相关的政策和规划，包括《湖南省通用航空产业 2012-2020 年发展规划》《湖南省民航业中长期发展指导意见》《湖南省民航业中长期发展规划》以及湖南省“十三五”规划纲要、综合交通等相关规划均将通用航空作为重点研究和规划事项。日趋完善的政策体系，为未来通用航空发展理清了思路，明确了目标，也提供了坚实的政策保障。

五、市场前景广阔

根据《关于促进通用航空业发展的指导意见》的发展目标：到 2020 年，全国建成 500 个以上通用机场，基本实现地级以上城市拥有通用机场或兼顾通用航空服务的运输机场，覆盖农产品主产区、主要林区、50%以上的 5A 级旅游景区。通用航空器达到 5000 架以上，年飞行量 200 万小时以上，培育一批具有市场竞争力的通用航空企业，通用航空业经济规模超过 1 万亿元。届时，湖南省地区生产总值将达 43680 亿元，人均将达 9000 美元左右。根据《指导意见》提出的目标和湖南经济社会发展的水平，做出以下分析预测。一是从经济社会发展预测，湖南的经济总量、人口总量均为全

国的 5%左右，以此类推，至 2020 年湖南需建成 25 个左右通用机场或兼顾通航功能的运输机场，250 架左右通用航空器，年产值 500 亿元。二是从公益性服务预测，至 2020 年，各级政府可支配财力更强，民生和公益性支出比例将更高，公益性航空服务将是政府公共支出的重要组成部分。抢险救灾，全省地形地貌较复杂，“七山二水一分田”，历年来的洪涝、山区的泥石流等自然灾害较多；2015 年，全省 193 个武警消防中队执行消防任务 3.5 万多次起，全省抢险、救灾、消防压力较大。农林安全生产，湖南省稻谷产量居全国第 1 位，粮食产量居全国第 7 位，森林覆盖率达 59.57%，农林灾害、森林防火需求大。医疗救护，全省拥有等级医院 1713 家，其中三级以上 65 家，三级甲等医院 25 家，每年医疗抢救任务繁重。目前主要以汽车为抢救交通工具，市区内交通阻塞导致医疗抢救的时效性已得不到保障，急需发展空中快速救援。交通指挥救援，2015 年全省道路交通事故 9041 起，存在一定伤亡，道路实施空中调度、指挥和救援刻不容缓。三是从通用航空业本身来看，湖南作为通用航空装备研发制造的大省，已有 3 家航空产业园区，但通用机场规划建设、通用航空服务发展已严重滞后，并制约装备研发制造业发展，飞机发动机、飞机整机研究成功后也“插翅难飞”。急需建设装备研发制造的实验试验专用通用机场，加快发展科研性航空服务。四是从商业需求来看，全社会购买力将持续增强，商品和服务消费全面升级，大众化私人航空消费也将逐渐成为常态，主要集中在以下几个领域。空中旅游，湖南省拥有 4A 级以上旅游景区 92 个，其中 5A 级旅游景区 8 个。2015 年全省接待国内旅游者 4.7 亿人次，

资金实力雄厚、经营管理先进的央企、外资扎根湖南通航产业；二是在积极争取国家补助资金、引进实力强大的战略投资者同时，我省通用航空发展基金重点支持全省通用航空基础设施建设和公益性航空服务等领域，补助防灾、医疗、交通、消防、林业等特殊行业的公益性、民生性服务，支持特殊行业和部门自主发展或购买公益性航空服务。

四、加快省域内空域管理改革

通航要全面发展必然要争取低空空域的开放，目前国家实施了一批低空空域管理改革试点，从实施效果来看，对促进当地通用航空发展意义重大。积极向国家申请将我省纳入国家低空改革试点，并向南部战区空军申请在我省划设受管制程度低的报告空域和监视空域，确保我省通用航空装备试飞、航空服务常态化飞行。

五、加快示范试点工作

根据地方经济社会发展产业布局 and 综合交通优势和特点，促进全省四大经济板块通用航空产业均衡发展，每个板块内各筛选一个通用航空试点示范城市。将长株潭明确为全国性的通用航空发展综合性示范区域，鼓励先行先试，加快规模化、集群化发展，培养行业龙头企业，率先在国内建成机场布局成网、装备研发制造领先、航空服务多样等全面发展的通用航空发展示范区。其他三大板块内，各筛选一个市州为试点城市，结合本地地理、自然等资源优势，集中力量，尽快形成在全国有影响力的核心产品和特色航空服务业。

关支持政策，实现我省通用航空产业协调发展。

二、完善政策体系、强化规划效力

全面贯彻落实国家一系列支持通用航空业发展的政策，根据我省发展实际需要，坚持政府引导、市场主导的原则，按简政放权的要求，规划和完善具体实施政策，切实解决审批难、建设难、起飞难、落地难、发展慢等问题。具体包括规划布局、审批核准、建设实施、运营管理、安全监管、研发制造、市场运行等领域，并逐项落实到用地、资金、税收、人员等关键环节，落实到每个项目、每个公司、每个产品和每次飞行上。

要进一步完善规划体系、强化规划效力。2014年1月，省政府印发了《湖南省通用航空产业发展规划（2013—2020年）》，起到了较好的实施效果。但近年来，一系列重大政策出台和改革措施的实施，通用航空产业发展的宏观形势、市场环境都有较大改善和变化，建议省政府组织对该规划进行修编。本《规划》内的单个项目具备立项效力，各地可依此开展项目选址、可行性研究编制和报批等工作，并对暂未具备建设条件的规划点进行有效保护。

三、拓宽融资渠道

通用航空是资金密集型产业，各级政府要在土地划拨、税收返还、贷款贴息等方面加大对通用机场建设与发展的扶持力度，鼓励包括民间资本在内的社会资本参与通航基础设施建设，构建多渠道、多层次、多元化的投融资体系。鉴于我省通用航空发展基础较差、底子较薄、发展较慢的现状，一是要加快引进国内外

入境旅游者 226.1 万人次，实现旅游总收入 4531 亿元。全省旅游资源丰富、市场空间广阔，旅游消费和服务向空中升级是必然趋势。**短途应急飞行**，偏远地区、地面交通不便地区人民群众的应急出行需求；**商务出行需求**，大型企业、政府部门、民营企业、社会中产阶级商务和公务等个性化、高效率的出行需求，加快地面交通工具向空中升级换代。**生产性服务**，工业与能源建设、国土及地质资源勘查、环境监测、通信中继等领域应用。**航空运动需求**，省体育局航空运动管理中心在国内外具有较强声誉和地位，培养的运动员多次荣获世界级大奖，航空运动、空中极限运动发展基础较好。综合上述分析，随着国家支持通航政策的进一步完善和实施，我省通用航空将步入发展快车道。至 2020 年，湖南应开工建设与经济社会发展水平相适应的通用机场个数，拥有相应的通航飞行器架数。

六、存在的不足及原因

我省通用航空起步较晚，发展较慢，还存在体制不健全，通用机场等基本设施设备不具备，航空服务发展滞后，通航飞行面临上天难、落地难等困难。主要有以下原因。

一是管理体制不健全。至今未建立省级管理平台或协调机构，装备制造、基础设施规划建设审批、空域管理、航空服务、飞行监管等分属不同行业部门，缺乏统筹协调，难以形成合力。尤其是机场场址核准、固定资产投资核准、飞行空域申请等，涉及部门较多，程序复杂，周期较长，制约了我省通用航空发展步伐。

二是空域受限。按照现行规定，管制空域内，所有飞行计划都需要事先报批，我省尚未出台涉及释放空域资源、改革低空管

理有关政策，使得飞行计划申请流程繁琐，审批周期较长。

三是基础保障能力较弱。至 2015 年底，全国共有颁证通用机场 62 个，临时起降点 329 个。其中，中南六省有已颁证通用机场 16 个（河南 2 个、湖北 3 个、广东 8 个、海南 3 个，湖南和广西暂未拥有）。通用航空重要的资源保障差，航空燃油紧缺成为通用航空发展的主要制约，固定运营基地、通用航空“4S”店、飞行服务站（FSS）、维修站（MRO）等通用航空资源保障能力不足甚至缺乏成为发展的制约。

四是航空服务发展滞后。至 2015 年底，全国共有通航运营企业 239 家，通航航空器 1874 架，完成飞行 73.2 万小时。其中，中南六省共有颁证通用航空公司 58 家，通用航空飞行器 455 架，完成飞行 18.8 万小时。至 2015 年底，我省获得颁证的通用航空公司 6 家，6 家公司全部注册资本仅 2.3 亿元，暂未有央企、省企、外企等资本进入我省通用航空领域；飞行器 22 架（其中省体育局下辖省航空运动管理中心 10 架），完成飞行 1427 小时。横向比较，我省航空服务业发展相对较慢，公司实力较弱，飞行时间少，业务单一。

五是缺乏落地政策。国家已出台 13 项支持通用航空业发展的政策，民航中南局制订了《中南地区通用机场布局规划》，我省也出台了产业规划和指导意见，虽然政策都已涵盖了通用航空发展的大部分领域和工作环节，但因无统筹部门，导致宏观政策难以落地，未形成有效的政策红利。

第六章 保障措施

近来，在国家一系列政策支持鼓励下，全国上下掀起了发展通用航空的热潮，众多省份已将通用航空产业作为战略性新兴产业来谋划，推进力度大，发展速度快。目前，全国已有 12 个省份制订出台了通用航空产业发展专项规划，116 个县级及以上城市建成或在建通用航空产业园，并已获得了较好的效果。面对万亿级的大产业、新市场，湖南有基础、有潜力，更有信心和决心抢抓机遇加快发展。为确保本《规划》的顺利实施，提出以下措施建议。

一、加强组织领导

各级各部门要充分认识发展通用航空的重大意义，把握行业发展特点和趋势，并将思想和工作统一到国家和省委、省政府加快发展通用航空的决策上来，集中精力抓好抓牢当前机遇，做大做强全省通航产业。建议省政府强化对民航产业发展的支持，加强军民航协调，统一管理督导、协调服务全省通用航空产业发展工作，加强行业安全生产和运行。各级各部门要齐心协力，密切配合，在职责范围内最大限度支持通用航空产业发展。借鉴外省先进经验，理顺管理体制，优化、简化和规范流程，坚决杜绝重复管理、多头管理，全面提高项目审批、资金申请、飞行计划申请等效率，为行业加快发展赢取宝贵时间。近期重点研究和指导全省通用航空基础设施建设和航空服务发展工作，并尽快出台相

其他规划紧密衔接，同时严格选址程序，通过多方案比选、合理运用技术等手段，尽一切可能降低对环境的不良影响，促进国土资源的集约利用和能源节约，支撑通用航空的绿色发展、可持续发展。

2. 提高认识、落实措施。将节约能源、保护环境、绿色发展理念贯穿于通用航空发展的全过程，建立严格的考核制度，以切实提高建设者、设计者、施工者和营运者的环保意识，并采取有效措施，减少对环境的影响，如施工时采用良好的除尘密封设备、洒水降尘等措施，减轻扬（粉）尘污染。在营运时，选择噪声小、能耗低的通用航空器，优化航空器进离场程序，并进行噪声监测，对噪声影响过大、周边居民反应强烈的，应及时采取有效措施，解决群众合理合法的利益诉求。

3. 完善管理、加强监督。强化行业监管，严格新建、改扩建项目的审批，严把环保准入关和净空、电磁环境保护关，加强项目的后期管理力度，强化验收环节的管理，做好施工工地的规范化管理和运行阶段的环境监管。

第三章 规划思路及目标

一、规划指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，全面贯彻“五大发展”新理念，把握“一带一部”新定位，紧密围绕全面建成小康社会的宏伟目标，以支撑基础设施、通航制造业和航空服务协调发展为方向，全面深化改革，适度超前建设，构建适应经济社会发展的通用航空产业体系，为实现“创新引领、开放崛起”新战略提供航空服务支撑，建设富饶美丽幸福新湖南。

二、规划原则

根据民航自身发展规律，结合全省经济社会、产业布局、综合交通网络等基本情况，全省通用机场布局规划应遵循以下原则。

1. 规模适度超前。将通用机场布局建设放在通用航空产业发展的优先位置，在满足当前经济社会发展阶段必要需求的同时，适度超前建设实施，充分满足和引导、激发潜在发展需要。但在建设时序上要遵循市场规律，尤其是在起步阶段，除重点区域、行业可一次性按 A1 级标准规划建设外，其他区域和行业要以 A2 级或 A3 级机场为起点，先行先试，基础设施从小到大、服务功能从少到多，循序渐进稳步发展。

2. 公益服务优先。通用航空具有显著的基础性公益性特征，且在空域使用飞行上具有优先权。湖南在通用航空服务市场启动和培育过程中，要坚持政府主导、市场化运作，以应急公益性航空服务为切入点，大力支持保障人民生命财产安全、生产生活需要、社会和谐稳定发展的行业、领域和区域率先发展通用航空，以政府公共服务的刚性需求引导和激发商业性通用航空发展。

3. 均衡协调发展。在网络布局上，结合我省四大经济板块发展的特点，既要支持重点示范区、试点市率先发展，也要兼顾其他地区的航空公益性服务需要，实现区域内通用航空服务供给均等，争取不留死角和盲区。在行业协调上，装备研发和制造基础较好的地区，要优先规划建设通用机场，实现基础设施、装备制造、航空服务同步协调发展。

4. 节约集约资源。严格按“两型”社会建设要求，推进通用航空产业发展。机场规划建设时要强化生态环境保护，合理确定规模，尽量避让耕地和城区周边利用价值高的土地。统筹协调运输机场、林业、武警、公安部门的通用机场资源，充分发挥资源的最大效益。强化对飞机发动机、整机节能减排、降噪降耗等关键技术攻关，加强节能新技术和新材料应用，全面促进通用航空产业“两型”化发展。

三、规划主要依据

1. 关于促进通用航空业发展的指导意见（国办发〔2016〕38号）；
2. 关于促进民航业发展的若干意见（国发〔2012〕24号）；

磁环境等进行保护，确保机场和当地土地利用规划、城镇发展规划和区域经济的协调和持续发展。

2. 对自然环境影响分析

从宏观角度来讲，规划的实施不会对全省整体自然环境造成明显的影响，但对局部区域环境会产生一些不利的影响，主要表现在：

一是噪声的影响。这是机场建设对区域环境的主要污染。施工期间噪声主要来自施工机械和运输车辆，运营期主要来自飞机起降和接驳车辆，但通用飞机与运输飞机相比，具有体积小、噪声小、夜间飞行少等特点，总体上不会对周边居民造成较大的噪声影响。

二是大气环境的影响。在施工和运营期产生的扬（粉）尘、细颗粒物、一氧化碳、挥发性有机化合物等，都会对人体健康、植被产生有害影响。

三是水环境影响。机场运营期间物资、人员出入频繁，不可避免产生生产、生活性污水。污水通过管网收集后，集中进行处理达标后方可外排，确保纳污水体有足够的环境容量容纳外排污水。

四是生态环境影响。机场如选址不当对特殊生态系统的破坏、施工期取弃土对地表植被及生态的破坏、水土流失影响等，需要采取相应的生态影响减缓措施。

二、预防和减缓环境不良影响的措施

1. **科学规划、谨慎选址。**统筹规划通用机场的发展，做到和

第五章 规划环境影响

本规划涉及全省通用机场的布局、建设和发展，规划的实施不可避免地会对区域环境产生影响，主要体现在对社会环境、自然环境影响两大方面。

一、规划实施的环境影响分析

1. 对社会环境影响分析

首先，通用机场的建设将占用、消耗一定量的土地资源。在机场选址时，应按照“宜水则水、宜山则山”的原则，避免对珍稀野生动植物、自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地公园、地质公园等敏感生态区的破坏，避免对基本农田等优质土地的占用，也不能明显改变区域土地利用格局。从全省角度而言，通过“占补平衡”等措施，能够消除对土地资源占用的不利影响。

其次，土地资源的占用或多或少涉及居民的搬迁，在短期内会对居民的生产生活水平产生不利影响。应制定合理的征地拆迁补偿方案，确保征地拆迁补偿款及时、足额到位，做到搬迁居民的生活质量不下降。机场规划实施过程中需要和当地政府、土地规划、交通运输、城市规划、教育等部门密切结合，合理做好土地补偿、合理做好交通规划，在合理安排的前提下，机场工程拆迁不会产生很大矛盾。

最后，规划发布后，特别是机场选址获批后，当地政府应根据国家法规，制定相应规章，采取切实措施，对机场的净空、电

3. 关于印发《中国制造2025》的通知（国发〔2015〕28号）；

4. 关于深化我国低空空域管理改革的意见（国发〔2010〕25号）；

5. 国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要（国务院，2016年）；

6. 关于印发通用航空发展“十三五”规划的通知（民航发〔2016〕132号）；

7. 湖南省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要（湖南省人民政府，2016年）；

8. 关于加快民航业发展的意见（湘政办发〔2014〕87号）。

四、发展思路

通用航空业是未来的万亿朝阳产业，是科技创新与转化、产业转型升级、服务行业高端发展的新载体，必须结合新形势、新要求树立发展新思路。

1. 全面落实五大发展理念。作为新兴行业，是未来经济社会落实五大发展理念最好的示范行业之一。**创新**，要进一步加强通用航空装备研发制造科技创新，做到航空飞行的通信、信号、指挥、导航系统毫厘不差、分秒不误。要运用云计算、互联网、物联网、北斗导航等最前沿的科技成果，实现装备制造与电子信息强强联合。**协调**，要强化通航产业三大板块发展的协调性，相互依存、相互促进、齐头并进，立得稳、走得远；针对通用航空这一短板，要出硬措施、下大力气，实现综合交通和民航协调发展。**绿色**，强化通用航空发展过程中的生态环境保护、自然绿色发展、

社会和谐发展意识，以法律或政策规范发展行为。强化通用航空在重大自然灾害、事故抢险救灾时的功能和效率，构建保障人民生命财产安全的绿色通道。**开放**，必须借鉴国内汽车、高铁等行业的经验做法，全面深化国际、国内合作，引进来、走出去，积极对接和吸纳国内外通用航空优质资源，引进、消化、吸收、转化国内外先进制造技术、运营管理经验等，实现加快发展、赶超发展。**共享**，强化通用航空公益性、民生性服务功能，支持应急抢险救灾、医疗救护、道路指挥救援、农林生产等公益性航空服务优先发展，确保人民群众的生命财产安全、社会和谐稳定发展等，最终实现全民共享通航发展成果。

2.全面实施“中国制造”战略目标。2015年5月，国务院印发了《中国制造2025》，明确提出“推进干支线飞机、直升机、无人机和通用飞机产业化。突破高推重比、先进涡桨（轴）发动机及大涵道比涡扇发动机技术，建立发动机自主发展工业体系。开发先进机载设备及系统，形成自主完整的航空产业链”。湖南省“十三五”规划发展纲要也明确提出，要打造全国先进制造业基地，航空航天装备是“制造强省”12个重点产业、先进装备制造业10大重点产业链之一。通用航空装备研发制造可带动航空航天、新型材料、机械制造、自动控制、电子信息等高科技产业发展，衍生链条长，集聚效果明显。目前，我省有技术、人才和初具的产业优势，下一步，顺势而为，加快发展，将湖南通用航空制造打造为“中国制造”的新名片，形成全省新的千亿产业集群指日可待。

洞庭湖板块通用机场布局规划方案（远景规划）

洞庭湖 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
岳阳市	1	云溪	1	临湘	1	湘阴		
常德市			1	津市	2	桃源、汉寿		
益阳市	1	南县	1	桃江	1	资阳		
小计	2		3		4			
合计	9							

3.湘南板块。初步推荐远景布局9个，其中A1级机场2个，A2级机场6个，A3级水上机场1个。具体详见下表。

湘南板块通用机场布局规划方案（远景规划）

大湘南 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
衡阳市			2	耒阳、珠晖	1	市区		
郴州市	1	临武	2	永兴、宜章				
永州市	1	东安	2	双牌、蓝山				
小计	2		6		1			
合计	9							

4.大湘西板块。初步推荐远景布局13个，其中A1级机场4个，A2级机场8个，A3级水上机场1个。具体详见下表。

大湘西板块通用机场布局规划方案（远景规划）

大湘西 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的 民用运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
邵阳市	1	隆回	3	绥宁、城步、新邵				
怀化市			3	洪江、辰溪、市区	1	沅陵		
张家界市								
湘西自治 州	2	吉首、泸溪	1	古丈				
娄底市	1	双峰	1	冷水江				
小计	4		8		1			
合计	13							

三、远景布局方案

根据全国通用航空迅速发展的需求，为适应我省未来中长期发展规划布局要求，2030 年以后，全省通用机场远景展望初步推荐布局 37 个，并可根据通航产业发展实际情况进行调整。同时，2016—2030 年已建设的通用机场，可根据发展需要，在原有基础上进行升级规划建设，但未来 10 年中，不可估计的因素较多，远景升级的机场在本规划中暂不予以明确。具体见附表 3 和附图 3。

湖南省通用机场布局规划数目统计表（远景规划）

省份		A1 级机场	A2 级机场	运输兼顾通航机场	A3 级水上机场	合计
湖南	规划数量	9	21	0	7	37
	所占比例	24%	57%	0	19%	

1. 长株潭板块。初步推荐远景布局 6 个，其中 A1 级机场 1 个，A2 级机场 4 个，A3 级水上机场 1 个。具体详见下表。

长株潭板块通用机场布局规划方案（远景规划）

长株潭板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级水上机场		兼顾通航的民用运输机场	
	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	名称
长沙市	1	湘江新区	3	浏阳、天心、开福				
株洲市			1	攸县	1	株洲县		
湘潭市								
小计	1		4		1			
合计	6							

2. 洞庭湖板块。初步推荐远景布局 9 个，其中 A1 级机场 2 个，A2 级机场 3 个，A3 级水上机场 4 个。具体详见下表。

3. 全力实现综合交通“供给侧结构性改革”。要将通用航空作为一种全新的现代服务供给方式，破解综合交通发展中面临的难题，填补传统运输方式不能解决的空白，为经济发展、社会和谐稳定、群众生产生活提供优质高效的服务。

4. 全面落实“创新引领、开放崛起”战略。通用航空是全社会大众“通用”的交通工具，促进其他产业、行业增值并提高效率，是现代服务业的重要组成部分，必须依靠创新、开放汇集生产要素，培育行业发展新动力。未来通用航空将会形成很多“通用机场+”“通用航空+”的新行业、新业态，必须以创新的理念规划、引领通用航空产业本身以及衍生产业发展，科学合理应用低空空间资源给经济社会发展带来的红利。同时，因我国、我省通用航空业起步晚、底子薄、基础弱，要加快发展，必须学习借鉴欧美通用航空业发展成熟的技术和经验，以开放的理念引智、引技、引资，走吸收、创新、崛起之路。

五、规划目标

本规划按适度超前、分期实施的原则，分为近期2016—2020年，中期2020—2030年，远景2030年以后。

1. 2020年目标。全省推荐通用机场或通用航空基地25个左右，拥有通航飞行器250架左右。通用机场网络初成规模，四大板块的内部构架基本形成，通航产业的效益初显。

2. 2030年目标。湖南通用航空业自身三大板块协调发展，规模等级、行业水平在中部地区处于领先地位。全省通用机场基本成网，四大经济板块的内部基本成群。其中：长株潭板块成为全

国通用航空装备研发制造、航空服务的集聚区和示范区，技术水平、产业规模、基础设施处于全国领先，培育3~5个具有国际先进水平的通用航空制造龙头企业，形成一批具有核心竞争力的骨干企业；洞庭湖板块建成全国水上通用航空示范区，应急抢险、农林安全生产等公益性航空服务体系基本建成；湘南板块建设成为湘粤赣桂边境区域的通航产业示范区，航空装备制造和航空服务处于区域内领先地位；大湘西板块建成全国空中旅游示范区。

推荐通用机场或通用航空基地82个左右。按30分钟飞行距离计算，A1级通用机场服务覆盖全省所有地级城市和60%的县级城市，所有重点林区、5A级旅游景区、2/3以上的三级甲等医院建有通航基础设施。全省拥有通航飞行器1500架以上，年飞行60万小时以上，通航产值3000亿左右。

3. 远景展望。通用航空产业链完整，门类齐全，产业园区功能完备、集聚能力强大，装备研发制造接近世界先进水平，成为国内外主要的航空装备生产区，航空服务实现大众化、便捷化、常态化，基本满足全社会的公共服务、商业飞行、私人飞机等需求，90%以上的县级行政单元具有至少一个通用机场或通用基地，实现有条件的区域内覆盖水上机场。全省四大经济板块的通航机场功能定位完全实现，通航产业对促进全省经济社会发展的作用和优势明显。

3. 湘南板块。2020—2030年，初步推荐布局14个，其中A1级机场2个，A2级机场6个，A3级水上机场3个，兼顾通航的民用运输机场3个。具体详见下表：

湘南板块通用机场布局规划方案（2020—2030年）

大湘南 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
衡阳市			2	衡山、常宁	2	祁东、衡山	1	南岳机场
郴州市	2	资兴、汝城	1	嘉禾	1	资兴	1	北湖机场
永州市			3	新田、道县、宁远			1	永州机场
小计	2		6		3		3	
合计	14							

4. 大湘西板块。2020—2030年，初步推荐布局14个，其中A1级机场3个，A2级机场6个，A3级水上机场1个，兼顾通航的民用运输机场4个。具体详见下表。

大湘西板块通用机场布局规划方案（2020—2030年）

大湘西板 块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用运 输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
邵阳市	1	邵东	1	洞口			1	武冈机场
怀化市			3	靖州、麻阳、新晃			1	芷江机场
张家界市			1	慈利	1	慈利	1	荷花机场
湘西自治 州	1	凤凰	1	保靖			1	湘西机场
娄底市	1	娄星						
小计	3		6		1		4	
合计	14							

表 2 和附图 2。

湖南省通用机场布局规划数目统计表（2020—2030 年）

省份		A1 级机场	A2 级机场	运输兼顾通航机场	A3 级水上机场	合计
湖南	规划数量	13	24	10	10	57
	所占比例	23%	42%	17.5%	17.5%	

1. 长株潭板块。2020—2030 年，初步推荐布局 15 个，其中 A1 级机场 5 个，A2 级机场 6 个，A3 级水上机场 3 个，兼顾通航的民用运输机场 1 个。具体见下表：

长株潭板块通用机场布局规划方案（2020—2030 年）

6	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级水上机场		兼顾通航的民用运输机场	
	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	名称
长沙市	2	望城、浏阳	2	岳麓、宁乡	1	望城	1	黄花机场
株洲市	2	芦淞、醴陵	2	茶陵、炎陵	1	攸县		
湘潭市	1	湘潭县	2	九华、湘乡	1	湘潭县		
小计	5		6		3		1	
合计	15							

2. 洞庭湖板块。2020—2030 年，初步推荐布局 14 个，其中 A1 级机场 3 个，A2 级机场 6 个，A3 级水上机场 3 个，兼顾通航的民用运输机场 2 个。具体见下表：

洞庭湖板块通用机场布局规划方案（2020—2030 年）

6	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级水上机场		兼顾通航的民用运输机场	
	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	所在区位	数量	名称
岳阳市	2	平江、君山	3	汨罗、华容、湘阴	1	岳阳县	1	三荷机场
常德市	1	汉寿	1	安乡	1	武陵	1	桃花源机场
益阳市			2	沅江、安化	1	沅江		
小计	3		6		3		2	
合计	14							

第四章 规划布局方案

根据我省经济社会发展实际情况，结合民航部门和军方建议，按照长株潭、洞庭湖、湘南、大湘西四大经济板块各自的产业布局和发展需求，对全省通用机场进行总体布局。其中，规划等级暂列 A1、A2 及 A3 级（水上机场）。临时起降点等因临时性、不确定性因素较多，暂不纳入本规划研究范围，届时以相关部门核准意见为准。A1、A2 等级划分原则主要根据《指导意见》中明确的主要区域、重点行业、运输机场，结合通用航空发展所需实际条件、要素分布规划点。未纳入本规划的，在未来发展中，确实是实施重大经济社会发展战略需要，经报请相关部门同意，可新增规划建设点。

一、近期布局方案

2016—2020 年，全省通用机场初步推荐 25 个，并根据通航产业发展及当地需求的实际情况，可在近期和中期布局中进行适时调整。同时，根据实际需要，鼓励因地制宜建设临时起降点。具体见附表 1 和附图 1。

湖南省通用机场布局规划数目统计表（2016—2020 年）

省份		A1 级机场	A2 级机场	运输兼顾通航机场	A3 级（水上机场）	合计
湖南	规划数量	14	10	1	0	25
	所占比例	56%	40%	4%	0	

1. **长株潭板块。**长株潭板块通用机场由长沙市、株洲市、湘潭市 3 个地区内通用机场组成。2016—2020 年，初步推荐布局 4 个，其中 A1 级机场 3 个，A2 级机场 1 个。具体见下表：

长株潭板块通用机场布局规划方案（2016—2020 年）

长株潭 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
长沙市	1	长沙县	1	湘江新区				
株洲市	1	市区						
湘潭市	1	韶山						
小计	3		1					
合计	4							

2. **洞庭湖板块。**洞庭湖板块通用机场由岳阳市、常德市、益阳市 3 个地区内通用机场组成。2016—2020 年，初步推荐布局 4 个，其中 A1 级机场 3 个，A2 级机场 1 个。具体见下表：

洞庭湖板块通用机场布局规划方案（2016—2020 年）

洞庭湖 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
岳阳市	1	岳阳县						
常德市	1	石门	1	澧县				
益阳市	1	赫山						
小计	3		1					
合计	4							

3. **湘南板块。**湘南板块通用机场由衡阳市、郴州市、永州市 3 个地区内通用机场组成。2016—2020 年，初步推荐布局 7 个，其中 A1 级机场 4 个，A2 级机场 3 个。具体详见下表：

湘南板块通用机场布局规划方案（2016—2020 年）

大湘南 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
衡阳市	1	祁东	1	衡阳大浦				
郴州市	1	苏仙	2	桂阳、桂东				
永州市	2	祁阳、江华						
小计	4		3					
合计	7							

4. **大湘西板块。**大湘西板块通用机场由邵阳市、怀化市、张家界市、湘西自治州、娄底市 5 个地区内通用机场组成。2016—2020 年，初步推荐布局 10 个，其中 A1 级机场 4 个，A2 级机场 5 个，兼顾通航的民用运输机场 1 个。具体详见下表。

大湘西板块通用机场布局规划方案（2016—2020 年）

大湘西 板块	规划 A1 级机场		规划 A2 级机场		规划 A3 级 水上机场		兼顾通航的民用 运输机场	
	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	所在 区位	数量	名称
邵阳市	1	新宁	1	邵阳县				
怀化市	2	沅陵、溆浦						
张家界市	1	武陵源	1	桑植				
湘西自治州			2	永顺、龙山				
娄底市			1	涟源			1	娄底机场
小计	4		5				1	
合计	10							

二、中期布局方案

2020—2030 年，全省通用机场初步推荐 57 个，并根据通航产业发展及当地需求的实际情况，可在远景布局中进行适时调整。同时，根据实际需要，鼓励因地制宜建设临时起降点。具体见附