



■ 本报记者 张龙

这是一块无比巨大的“蛋糕”。

自“十二五”规划纲要中明确提出“积极推动通用航空发展”之后,中国通用航空产业迎来了快速发展阶段。无论是政策的支持,还是企业的参与,各方对通用航空产业都给予了很大期望。

政策效应让地方政府开始“蠢蠢欲动”。“一座机场一个航空产业园”的发展理念深入地方政府的心。

政策频现开闸信号

去年底,由国务院、中央军委空中交通管制委员会组织召开的全国土空空域管理改革工作会议就明确了低空空域管理改革的新成果。国务院副总理马凯出席此次会议,这是建国以来低空改革会议中的最高级别,这也被视为低空改革破冰的信号。

银河证券此前称,根据国家通用航空产业发展“三步走”规划,2014年—2015年是低空空域管理改革关键时期,国家对低空空域管理改革的进程将大幅提速,《低空空域使用管理规定》、《无人驾驶航空飞行器管理规定》、《通用航空信息服务站系统建设和管理规定》、《目视飞行航空地图管理规定》等法规草案将陆续出台,通航产业即将起飞。

去年10月,国务院总理李克强明确指示,要求下放通用机场建设核准权限。这令地方政府开始真正发力。目前,全国各地已规划或正在规

划了大批的通用航空机场。

截至去年年底,中国有62座城市依托54座机场,规划了63个临空经济区。

浙商证券研报指出,未来国家有望全面推进低空空域管理改革,将加速国内通用航空产业发展,并带动地面基础设施建设、飞行器制造、通航运营、维修和培训服务等各环节发展。这实际上让主打航空产业园的地方政府看到了园区能够壮大的信心。

各地争建航空产业园

曾在山东一座城市挂职,现在某部委任职的一位人士告诉记者,在他挂职期间,费了很大力气争取了机场

项目,但那时没想到去建航空产业园,现在想起来,有些后悔。

据中国航空器拥有者及驾驶员协会(AOPA)统计,截至2013年7月31日,中国已经有116个县级以上城市在建或计划建设通用航空产业园区。值得注意的是,在这116个在建或将建的园区中,2010年底之前建设的只有21个,2011年之后建设或计划建设的多达95个。

但国家级通航产业园区并不多,分布在西安阎良、沈阳、天津、上海、南昌、珠海、贵州、成都、长沙等地。

2008年5月,时任国务院总理温家宝作了一次“让中国的大飞机翱翔蓝天”的讲话。几个月之后,镇江市委、市政府决定要围绕大飞机建立一个航空产业园。

大飞机项目影响的不仅有镇江,周边地市无锡、盐城和常州陆续也宣布要围绕大飞机建立自己的航空产业园,大有一争高下之意。

国内其他地区都喊出了自己的口号。贵州贵安新区年内将开建民用航空产业园,力争到2018年形成20亿元到30亿元规模的航空零部件配套产业集聚区。珠海的航空产业园今年将投资10.08亿元,新开工建设项目有10项。未来3年航空产业园将计划投资70亿元,拟建设基础设施建设23项。

市场还在培育期

业内专家指出,需要看到的是,通用航空产业涉及的关联产业多、产

业链长,直接涉及投资、生产、流通和消费各个环节,其范畴可延伸到制造、维修、销售、服务等各个领域。这说明产业拉动潜力大,但也意味着快速发展所面临的困难不小。

事实上,航空产业园的扎堆出现,已经远远超过了当前的市场容量。

北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋此前公开表示,现阶段建立通航产业园,在园区发展飞机制造、飞机修理、零件生产等工业活动并不现实。因为现在我国的通航发展才刚刚起步,并没有那么大的市场。

有的厂商宣称要年产500架飞机,但其全世界通航飞机的年产量才仅仅2000多架,显然这种口号根本不现实。

业内人士认为,目前我国通用航空生产和消费产业链依然处在构建阶段,通航产业总体布局呈现“小、散、杂”等特征,提升产业品质,政府、市场作用缺一不可。

目前来看,临空经济发展模式有多种,北京采用的是大型枢纽机场带动下的临空发展模式,天津采用的是航空制造带动上下游产业发展的模式,郑州采用的是航空引导产业的发展模式,还有上海虹桥模式,以及通航制造、研发等产业带动的临空经济模式等。

有专家认为,很多地方和企业在没有对通航产业建立基本认知的情况下,就盲目建园全产业链发展,盲目投入研发制造等领域。

手记



航空产业园须避免同质化

■ 张龙

在记者的采访中,一些地方政府官员对于航空产业园的发展定位并不清晰,或者说很多地方的发展模式是趋同的。

这将会使未来的航空产业,这一新兴产业在未成熟时就会出现过剩的风险。

很多地方的做法都是斥巨资成立投资公司,建立通航基地,引入或收购国外飞机制造企业,成立运营公司,建立配套飞行学院,声称年产数百架飞机,预计产值千亿元等。此前,中国工程院院士冯培德就曾指出,几乎没有哪个产业像通用航空这样,在发展刚刚起步阶段就出现投资过热的苗头。

目前各地的航空产业园一般都走“先引进航空制造业,再引入运营版块”的路径。很多通航产业园出现了结构雷同、投资单一、运营效率较低等一系列问题。

更有甚者,不同的地区,基础条件不同,定位也不同。但提到通用航空,很多人总是将其与“制造业”划等号,“制造业先行”也是很多通航产业园的规划目标。

地方政府对航空产业兴趣浓厚主要有以下方面的原因,一是社会公共事业发展对通用航空的需求日趋旺盛;二是国家政策的推动;三是调结构带来的吸引力;四是资本方的青睐;五是地方政府为发展航空产业园,拿出大量的土地和补贴。

我们要注意到,航空产业投入资金比较大,盈利周期较长,风险大;产业链也比较长,通航产业链从设计、研发、生产、销售一直到运营涉及冶金、化工电子和机械等多个行业。

曾有一位教授表示,对政府而言,第一,要有准确的战略定位。第二,要准确把握“一带一路”战略的产业转移。第三,要严格遵循临空经济的科学发展规律,即港、产、城互动发展的关系。

建设全产业链园区对于一些地方政府来说并不现实。建全产业链园区,还是建设特色园区,还是要围绕技术基础、经济基础、人力基础、外部政策环境、发展机遇等因素综合考虑。一般来说,全产业链园区兼容并蓄,较为适合国家级和省、市级通航制造园区。而企业或县市级通航制造园区较为适合选择特色园区。

未来还是要走专业化的道路,目前国内多数既有通航园区都选择了全产业链发展战略并以通用航空器制造为核心项目。但事实上,以航空器制造为核心构建航空制造产业集群只是园区发展模式的一种。

从国际经验来看,一国范围内一般也只能形成少数航空制造集聚,如美国的西雅图、法国的图卢兹等,但在这类航空制造核心城市几百公里的范围内往往分布着大量分包企业与零部件供应企业,也即核心集聚区周边形成了配套集聚区,两者共同构成广域产业集聚。

尽管目前国内通用航空器制造项目遍地开花,但与汽车制造园区的发展轨迹类似,未来我国也将逐渐形成几家区域性大型通航制造园区,而其他园区则可能转型成为大型制造园区的配套区或分包区。

一位中国工程院院士曾呼吁,通用航空的发展会有一个漫长而艰巨的过程,不能一哄而起,无序发展,需要合理规划、稳步推进。

链接



航空产业园模式解读

基于通航产业链,围绕通航机场核心基地业态通航产业园可以拓展不同层次的通航相关业态,形成四类发展模式。

“核心基地+服务区”模式。

“核心基地+服务区”模式主要是在通航基地的基础上重点拓展通航服务功能,通航服务包括通航作业、飞行培训、飞行俱乐部和FBO(固定基地运营商)等通用航空运营与服务。这种模式适用于区位优势较好,人均可支配收入水平较高,经济实力强的地区。

“核心基地+生产区”模式。

“核心基地+生产区”模式主要是打造通航垂直整合产业发展模式,向上延伸产业链,构筑通航设计研发、生产制造、运营产业链。这种模式比较适用于航空基础比较好的地区,如西安、重庆等地方,通过延伸产业链,利用自身优势来引领通航发展。

“核心基地+生产区+服务区”模式。

“核心基地+生产区+服务区”模式主要是打造上游研发、制造和下游通航服务产业链,构建完整的通用航空产业体系。这种模式是综合性的通航产业园,以园区为平台带动通航产业链的聚集,需要有良好的外部环境予以支撑。

“核心基地+服务区+商贸区+生产区”模式。

“核心基地+服务区+商贸区+生产区”模式旨在打造全产业链、全价值链的通航产业发展模式,统筹通用航空生产、运营与服务产业发展,通过飞行拉动产业发展。能够带动整个通航产业形成完整产业链,使通航产业飞起来。这种模式须与当地的经济、产业的发展状况相匹配,并与当地经济未来发展的战略相适应。

(来源:东滩顾问)