

沉重的飞行:中国通用航空发展现状调查

■ 本报记者 梁集好 钟文

在业内人士看来,有着这样一种说法:“在中国,做一个通用机场有三个婆婆,第一是政府,必须是省政府审批,需要一级级申报。政府过了是民航局。民航局之后,最难的是军方老大哥。过去是总参批,现在下放到军区了,由总参备案。现在我们在申请做机场,办完这些手续,保守估计需要半年时间才能通过。”山东海若通用航空有限公司总经理陈茂森向《中国企业报》记者表示,他在北美实地感受了很多次,通过亲身对比,了解到中国目前在通用航空产业发展方面与美国的差距,特别希望为国家的通航产业发展做出一些力所能及的贡献。

长远:利国利民

陈茂森说,通用航空产业是利国利民的朝阳产业。目前,中国通用航空产业虽与发达国家存在较大差距,但未来发展前景广阔。通用航空产业发展可以有效利用现有制造业的产业基础,消化传统制造业过剩产能,有望成为拉动我国制造业未来发展的重要引擎。

发展通用航空产业,可以带动我们的传统产业转型发展。现在,中国处在转型期,传统产业以劳动密集型为主,转型后,之前的劳动人口如何安置是个问题。通用航空产业是立足于高新技术的新产业,既需要高端的技术、高端的人才,还需要大量的劳动力,是属于高新产业中的劳动密集型产业。

通用航空机场是非常好的基础设施。在我们国家目前的这个经济发展时期,通用航空产业还是个短板,过去的发展,我们重视了陆上、海上,但是空中的交通,我们只知道民航。实际上在发达国家,通用航空本身就是非常好的基础设施。这种投入缓解了陆地和海上解决不了的问题。现在如果我们处在全球化时代,人才和技术的流通,包括紧急救援等,十分需要空中要素的配合。

有利于军民融合。如果民用小飞机的产业需求可以通过军方的小飞机生产产业化来实现,一方面可以为军队企业创造技术转让价值,另一方面如果遇到国家特殊时期,民间的飞机和飞行员可以立刻成为作战部队的储备力量。同时,大量的通用航空小型机场,也可以成为临时军用机



场。

如同关注这个领域很久的其它民间企业和资本一样,“从2010年开始,我逐步投入通航产业并潜心钻研,目前已经开展了飞行员培训、飞机维修、飞机销售和机场管理业务。”陈茂森认为,目前,中国通用航空发展的阻碍,是低空空域未开放,低空限制一旦放开,各项相关手续一旦简化之后,相关的各条产业链都会很快铺开,通航产业会迎来爆发式的增长。他觉得,中国的产业基础已经具备相当的条件,他呼吁,政府的支持政策尽快出台,细则尽快到位,准备了这么久,他相信,中国通用航空产业的春天不远了。

现实:发展缓慢

在中国,通用航空产业发展缓慢,截止2005年底,中国共有通用航空机场68个,2006年中国通用航空市场规模约为17.9亿元人民币,截至2013年,中国通用航空产业产值仅60亿元,对GDP的贡献度基本忽略不计。

以前,通用航空市场的主要服务对象为政府部门或国有企业,作业价格依靠政府制定的作业收费标准执行,作业费用由财政支付。经营项目包括:航空摄影、航空探矿、人工降

水、航空护林、飞机灭蝗、农林化飞行等。在目前通用航空的市场结构中,上述内容仍占相当比例,但份额已在逐步下降;自发的市场需求在逐年增长,其作业价格完全按照市场供需关系来确定,主要的经营项目有石油服务、公务飞行、医疗救护、培训飞行等等。但是,用于私人航空服务飞行的市场远远未形成规模。

据陈茂森介绍,中国目前在非政府购买的通用航空服务领域,主要有公务飞行,即私人飞行。中国的私人飞行,都需要提前向民航主管部门申请,得到许可后方可起飞。空中航线也是根据民航既定航线飞行,非常不自由,在哪里托管、起降都有特别规定,私人飞机每次起降之前要报备地方管理局,比如广东是中南管理局,北京是华北管理局,而且由于通用航空的机场数量太少,私人飞行的地域也受到极大限制,因此也约束了相关市场发展。

除了上述原因,还有因产业发展滞后带来的飞机停靠、保养、维修成本高昂,在国内,飞机的起降都要向机场缴纳高额的使用费,一架售价二十万的小型飞机,相关费用包括证件、保养、维护、托管、起降等,比如说,在国内做一次公务飞行,一个小时的飞行成本是十几万元人民币,已经快到购买飞机的价格,这是私人飞

机很难进入中产家庭的重要原因。另外,因难以拿飞行执照造成的飞行员整体数量过少等也是限制行业发展的直接原因。

究其根本,是中国没有真正开放低空空域,若低空管制能够放开,相关产业发展就会迅速带动起来。

但无论如何,低空将进一步扩大开放政策预期,对航空企业来说,无疑是最大的利好。

前景:看好未来

政策利好只是一方面,更重要的是客户群体的庞大。“现在有钱的人太多了,买架飞机就像买一辆汽车差不多,便宜的几十万,比买一辆汽车还便宜。”浙江九龙山航空俱乐部总经理牛行凯对记者表示,政府现在需要的就是先把机场建起来,飞机自然会多起来的。

早在1997年,湖南远大集团董事长张跃用7000万元人民币从美国买回了两架飞机,一架是一款公务喷气式飞机,一架是“贝尔206”直升机。他也由此成为国内第一个拥有私人公务机和直升机的人,当年他还考取了中国第一个直升机私人驾照。2007年,国内首家通用飞机4S店在浙江杭州开业。

业内人士告诉记者,除了企业家

群体,演艺明星也是私人飞机最大的一个消费群体,其中最为著名的是著名喜剧演员赵本山。2010年4月,赵本山花费约2亿元购买了一架由加拿大庞巴迪公司生产的挑战者850型公务机。

另外就是各个地方崛起的航空俱乐部。数据显示,早在2005年年底,国内通用航空全行业飞机数量达46种共570架。而与此同时,中国私人公务机呈现出更快速的发展,中国经济网在2014年做过一个统计,内地企业公务私人飞机一共有63架。

国内通用航空相关企业除了上述的几家之外,还有:

中信海直(000099)是在原中国海洋直升机专业公司基础上改制设立的,是全国性甲类通用航空企业,为我国通用航空业第一家上市公司。年飞行小时占全国通用航空飞行总量的22%,海上石油直升机服务市场占有率在80%以上,在国内同行业处于领先地位。

致力于空管软件的川大智胜(002253),成立于2000年11月,是中国空中和地面智能交通领域具有自主知识产权的大型软件和重大设备供应商。

德奥通航(002260)自2013年7月,由梧桐投资人主后即展开通用航空5年发展规划,通过连续收购及合作展开通航布局,逐步确立“总体规划、受托研发及先进技术推广应用、高端装备生产制造销售、增值服务”等四个通航细分业务方向。

洪都航空(600316)是通航监测技术ADS-B的唯一上市公司,在国家低空空域对空监视和通信设施试点建设项目承担任务最多,市场份额也最高。同时,公司还承担了包括国内多种军用空管设备、大飞机空管应答设备的研制和销售任务,是航空工业外贸出口的主要基地。

中航动力(600893)是中航工业集团旗下唯一一家航空发动机整机制造上市企业。公司目前承担我国第三代大推力航空发动机“太行”40%左右的制造份额,在“太行”发动机自身性能得到完善的前提下,未来将成为公司业务增长的新引擎。

此外,中直股份(600038)侧重于研发、制造,海特高新(002023)侧重于仪表配套,都在通用航空有所建树。

国内机场频现“越亏越建”怪圈

■ 本报记者 钟文

近日,浙江省发改委和浙江省交通厅联合出台《浙江省通用机场发展规划》(以下简称《规划》)。根据《规划》,到2020年,浙江省11个市都将有一个以上运输机场或一类通用机场。新改建运输机场9个、一类通用机场5个;新建二类通用机场16个、三类通用机场20个以上,总投资约80亿元。

事实上不仅是浙江,各省市机

场建设热情高涨,将呈井喷式增长。针对这种现象,相关专家在接受《中国企业报》记者采访时建议国家相关部门进行复核和实地调研,以免造成资源浪费。

决策层批示将民航作为国家战略产业

作为全国通用航空综合试点省

和低空空域管理改革试点省,浙江省已经建成并投入运营的通用机场有9个,包括建德千岛湖、东阳横店、平湖九龙山和舟山五岛(东极、岱山、嵎泗、衢山、桃花)、浙医二院医疗救援点,每平方公里拥有通用机场0.85个,高于全国平均水平。

按照浙江省《规划》,到2030年,大部分县(市)都拥有通用机场,形成“9730”总体布局,即9个运输机场、7

个一类通用机场、30个二类通用机场,若干个三类通用机场。第三类即临时起降点,基本上是直升机场和水上机场,需求最多,约需90个。

就在浙江省出台《规划》之前,早在今年一月份,地处浙江温州市偏僻的山区县,《文成县通用机场布局选址规划》通过专家评审,计划在县域内建设1个一类通用机场和11个三类通用机场(直升机临时起降

点)。

根据《江苏省“十二五”及至2030年通用机场布局规划》,将建立以基地通用机场为核心,小型通用航空机场和临时起降场相互补充的三个层次的总体布局,力争到2030年形成苏南、苏中和苏北三大通用机场群,全省共布局13个基地型通用机场,38个通用二类机场。

(下转第四版)

航空产业园一哄而上暗存隐忧

■ 本报记者 钟文

随着机场建设热度升温,与之相配套的各种航空产业园、航空小镇建设正风生水起。

据中国航空器拥有者协会及驾驶员协会(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者规划建设通用航空产业园。

然而,透过看似热闹的产业现状,业内人士却提醒,不能盲目一哄而上。

产业过热

去年7月份,中航工业集团宣布,2020年前要在全国建设50家“爱飞客”通用航空小镇。

作为全国通用航空综合试点省和低空空域管理改革试点省,温州市正在规划建设空港新区和文成、泰顺、永嘉三个县级航空小镇;杭州建德等地也正

积极谋划打造航空小镇;而在杭州湾城市群,浙江宁海、梅山、绍兴、舟山、嘉兴以及上海的浦东等不少城市都在谋划通用航空产业园,几乎覆盖了从飞机制造到航空服务的所有产业链。而在毗邻的江苏省,其昆山、苏州、无锡、镇江、淮安等地,均能看到一个个“航空产业园”的牌子。

作为战略新兴产业,通用航空产业的重要性被越来越多地认识,资本也开

始不断涌入。今年上半年,浙江建德市把建设航空小镇写进了政府工作报告。“我们将打造国内功能最为完善的通用机场,集飞机组装制造、维修、培训、航空旅游及航空体育赛事为一体的特色航空小镇。”建德市寿昌镇负责人介绍,航空小镇坐落于省级建德经济开发区,规划面积3.1平方公里,其中水域70亩,山地50亩,3年预计完成总投资56亿元。

早在2013年,浙江安吉县就与浙

江中青国际航空俱乐部有限公司正式签约,在天子湖畔建设安吉通用航空产业基地项目。而航空机场是安吉通用航空产业基地项目之一,占地约500亩,以建设机场及机场部分配套设施为主,同时建设航空培训学校、航空俱乐部、企业驻场用房、会员度假别墅、酒店等,总建筑面积达46000平方米。该项目800米飞机跑道已经铺设完成。

(下转第四版)

沉重的飞行
——焦点1

沉重的飞行
——焦点2