

5年前，关于低空开放的《意见》出台，让市场看到了通用航空公司产业的巨大市场潜力，大批企业因此进入通用航空领域；5年后，这些企业并没有能够按照先前的预想，发力国内通用航空公司市场。由于国内低空空域5年都没有开放，所以很多早期投入通用航空领域的中小型企业已经撑不住，现在还能坚持下去的，寥寥无几。

沉重的飞行——焦点1

沉重的飞行——焦点2

坚守与期盼：真正放开低空飞行要等多久？

■ 本报记者 梁隽妍

2010年《关于深化中国低空空域管理改革的意见》(以下简称《意见》)出台，标志着低空空域有望放开。

该《意见》的出台，点燃了一大批企业对通用航空事业的理想，但是随着时间的流逝，他们的感受也发生了巨大的变化。“越来越看不到希望，有些人的理想已然被冰冷的现实无情浇灭”。一位深度参与这项产业的投资人说。

很多看好通航市场的投资者没有想到，运营资质的获取、航线的审批，以及消费人群的培养，并非一朝一夕，不仅如此，最大的困难是，低空空域直到5年后的今天也没有放开管制。据公开资料显示，在2012年统计的94家有规模的通航企业中，54家亏损，亏损企业逾半数，亏损额达4.6亿元。

全面放开进展缓慢

由于5年前关于低空开放的《意见》出台，让市场看到了通用航空产业的巨大市场潜力，大批企业因此进入通用航空领域。从那以后，几乎每年都有相关文件出台，但是对于行业内的企业来说，低空空域不真正开放，飞机起飞和降落势必受到管制，其他的政策都是隔靴搔痒，关键的问题不解决，不仅很难对行业发展起到大的促进作用，反而制约了正常的行业发展。

源于5年前的《意见》而投身通用航空的企业和投资人，对于他们来说，这是不断失望的5年，他们中的很多已经出现经营问题，甚至破产。据公开报道，今年9月，全国首家飞机4S店珠海瀚星通用航空有限公司因卷入经济纠纷，飞机和临时机库正被法院拍卖，企业暂停运营。今年2月，安徽省第一家、全国第11家航空飞行学院——安徽蓝天飞行学院巨额亏损后停业。

山东大河集团董事长陈茂森向



- 2011年，《中国民用航空发展第十二个五年规划》出台。
- 2012年，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》颁布，提出大力发展通用航空，加快把通用航空培育成新的经济增长点。
- 2013年8月，工信部《民用航空工业中长期发展规划》出台，提出积极发展通用航空产业；10月中旬，民航局成立通用航空产业领导小组，颁布《促进公务航空发展意见》；11月18日，《通用航空飞行任务审批与管理规定》发布。
- 2014年，媒体报道《低空空域管理使用规定》即将出台，未果。

《中国企业报》记者表示，“我在这个行业已经坚持了5年，我还会继续坚持下去，通用航空产业是中国下一

步发展的必经之路，在这个行业坚持下去，一定会有好的收获。尤其是现在，我们已经具备了很好的条件和优势，第一，我们的经济发展已经到了对通用航空有大量需求的阶段；第二，发达国家已经有了很好的技术和经验，可以供我们借鉴；第三，民间已经做好了充分的准备。现在，就等待能够早日低空开放了。”

坚守下来的为少数

据介绍，由于国内低空空域5年都没有开放，所以很多早期投入通用航空领域的中小型企业已经撑不住，现在还能坚持下去的，寥寥无几。中航工业通飞收购了西锐公司之后，由于上述原因，并没有能够按照先前的预想，发力国内通用航空市场，以至于被收购的西锐公司生产制造技术并没有太多机会为国内

市场所用，还是主营国外通用航空发达的国家。这对于中航工业通飞来说，是一种有力使不出的状态。

中航工业财大气粗，一定有能力支撑到中国通用航空产业真正放开的那一天，但是行业内很多中小型企业支撑的非常艰辛。陈茂森说，自己也是在2010年以后，开始投资通用航空产业的，现在民营企业在通用航空领域里面能坚持下来很不容易。陈茂森介绍，他现在还不能放弃原本公司的主营地产业务，因为通用航空业务这边还不能独立支撑起来，当通用航空业务需要扩大生产、扩大投资的时候，还是需要原来的主营业务进行输血。他说，这5年，坚持下来需要很大的决心和毅力。

陈茂森公司所在的滨州临空产业城开发有限公司规划面积约为13.5平方公里，将建设成为集通用航空运营支持，产业规划、咨询及金融配套服务，机场建设与运营管理，飞

机销售、租赁、维修维护，飞行培训、体验及飞机零部件加工与维修，通用航空器研发、生产与维护，航材航油经营，旅游休闲，航空航天会展，航空俱乐部服务及其他通用航空业务于一体的综合航空产业园。计划明年年底完成机场建设，并逐步配套飞机6S店、培训中心等基础设施，最终把临空产业城建设成为全国通用航空产业示范区及北方重要航空枢纽。

各方期待破冰前行

也有业内人士分析认为，“航空管制大家把它神秘化了”。浙江九龙山航空俱乐部总经理牛衍凯告诉《中国企业报》记者，实际上现在无论是军方还是民航对飞机起降都是非常支持的，并且正在对通航机场的飞行简化手续。他说，只要是在没有部队训练或者通航的情况下，都是可以申请飞的。

自2010年《意见》出台以后，央企中航工业是国内最快启动进入通用航空市场的企业，中国航空工业集团公司旗下中航通用飞机有限责任公司(简称中航工业通飞)是国内主营业务为通用飞机、无人机、教练机、特种飞行器及航空机载设备设计、制造的领军企业，为了加快自身在通用航空产业的发展步伐，在外资有机会大量进入中国通用航空制造市场之前抢占先机，中航工业通飞在2011年7亿美元收购了美国西锐飞机工业公司100%股权。

西锐公司是小型飞机的全球领先制造商，当时的报道提及这次收购，是这样说的：“这是中国航空工业首次并购欧美发达国家飞机整机制造企业，是中国航空工业集团公司融入世界航空产业链的重要举措，对于促进我国通用航空产业快速发展具有十分重要的意义。”“这对于中国通用航空的发展的确具有重要意义，但前提是中国通用航空真的能够开放发展。”陈茂森说。

国内机场频现“越亏越建”怪圈

(上接第三版)

与经济发达地区一样，中部地区的机场建设也不甘落后。与浙江相邻的江西省，规划到2020年，全省通用机场达到28个，其中，基地通用机场22个，一般通用机场6个。根据《湖南省通用航空产业2013-2020年发展规划》，未来湖南将建设21家通用机场。

“航空产业将是最后一座金矿。”浙江九龙山航空俱乐部总经理牛衍凯在接受《中国企业报》记者采访时表示，地方热衷建设通用机场不仅是地方经济发展的需要，还有机场带来的经济增长。他说，现在的机场不是单纯的机场了，而往往会以集产业园区、航空小镇或者一个机场综合体的

形式出现，会有航空产业、房地产业、酒店和度假村等，对经济的带动、GDP的拉动非常大。

国家支持航空产业的发展。全国政协委员、中国民航局局长李家祥此前在接受媒体采访时表示，“十三五”期间中国推进通用机场“县县通”的市场条件和需求是潜在的，也是巨大的。他透露，决策层在《关于民航发展的报告》上批示，将民航作为国家战略产业。

70%的机场亏损，应做高级别复核调研

机场建设容易，但赚钱难。牛衍凯表示，机场建设投资回收

比较长。他们的俱乐部目前也只能持平。他坦承，如果算上当初的建设费，利息钱都赚不到。但是作为集团公司的配套部分，由于有了机场，企业品牌溢出效应也显现出来，房子好卖了，地价也涨了，集团愿意、也有能力养着，但是对于他们俱乐部的股东来说，是不赚钱的。

行业盈利水平非常低。长期关注航空业的专业人士李仙勇告诉记者，全行业2008年取得经营许可的企业仅89家，到去年9月份这个数字是226家，今年据说这个数已经突破250家，也就是说现在的数量是7年前的近3倍，而且大量的企业是在2011—2014年期间新成立的。他说，“蛋糕没增加多少，分蛋糕的人一下

涌进来这么多，怎么分？另一组数据显示，截止到2014年9月，已经取得经营许可但未通过运行合格审定的有84家企业，通过运行合格审定但未被列入2015年通航补贴名单的有49家，也就是说有133家通航企业没有业务或基本没有业务，占了一半以上的坑，你说整个行业的盈利水平能高吗？”

作为通用航空的一种，支线飞机上座率还是很低的。江苏一位知情人士告诉记者，前几年地方政府为了追求GDP，盲目抢滩在苏北地区一连建设了3个机场，相距不足200公里，起飞到降落二十几分钟，结果淮安飞南京首发机票只卖出了一成(20张)。

随着中国高速铁路城际、城际间

的交通网络日益四通八达，一些追求政绩的省份投入巨资大规模兴建机场，之后结果却是一番萧条景象。经济学家宋清辉告诉记者，中国现在运营的机场当中，有70%是亏损的，最终需要财政为机场亏损买单。他分析，为什么大部分机场都在亏损运营却还要建设，道理很简单，是政绩工程和形象工程在作祟。他建议，中央有关部门应该对5年要建40个机场的浙江省进行复核和实地调研，不能由其大兴土木，最终却由纳税人的钱来买单。

而通用航空机场的发展将加剧现有民用机场的亏损，还是会由于合理规划带来行业的变革，还是一个未知数。

航空产业园一哄而上暗存隐忧

(上接第三版)

随着国内低空空域的逐步放开，通用航空产业引发新一轮投资热潮，地方政府不惜斥巨资兴建通用航空产业园。据不完全统计，在中国116个县级以上城市在建或者计划中的通用航空产业园内披露了规划面积和投资总额的56个项目中，规划总占地面积282.55平方公里，计划投资总额6290.41亿元人民币。平均每个园区占地面积5.05平方公里，平均每个园区投资总额112.33亿元。

隐忧颇多

“航空产业虽是国家战略性新兴

产业，但不能不顾实际、一哄而上。”著名经济学家宋清辉在接受《中国企业报》记者采访时表示，地方政府在规划航空产业园区时不能只顾着找投资亮点、找热点，在规划航空产业时必须要有长远意识和忧患意识。他说，曾经风光一时的光伏、风电都是国家鼓励发展的新兴产业，由于各地一哄而上，很快就陷入危机。

目前，通用航空被视为一个新的经济增长点，从通用航空产业园到航空小镇，围绕通用航空，各种概念建设层出不穷。宋清辉表示，现在很多人都喜欢拿美国作比较，美国有20000个机场，有诸多的航空小镇。除了国情、经济、文化等不同之外，应

该看到，中国航空产业、私人飞行的群众基础还十分薄弱。而且，无论是航空产业园还是航空小镇，产业结构、服务项目、盈利模式基本雷同，必然面临着同质化的竞争。他指出，特别要提防新一轮的浑水摸鱼、圈地占地。

AOPA在报告中指出，通用航空产业园如此火热的原因，除了经济发展和政策利好外，还有一些负面因素，如部分投资方借投资通用航空产业之名，行房地产之实的投机行为。此外，还有部分地方政府迫于招商引资指标的压力或急于发展经济的浮躁心理等，也催生了部分通用航空产业园区。

要防止政府和投资者把经念歪了，浙江九龙山航空俱乐部总经理牛衍凯对《中国企业报》记者表示，地方政府在规划机场建设时总想做大，往往就衍生出产业园、航空小镇产品，而这些项目可以有充分的想象空间。他说，现在机场建设热已经属于第二波了。第一波应该是在90年代，当时很多投资人，包括众多的房产公司都去投资机场，但他们的目的不是真正要建机场，而是要拿地搞房地产。像浙江桐庐原来也建了一个机场，但后来成为练车场、停车场；安吉的一个机场最后也荒掉了；江苏启东的一个机场最后沦为农民的晒谷场；上海浦东一家企业投资了一个机场，

并买了一架飞机，结果房产开发完了，人家把飞机飞走再到别的地方圈地去了。

北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋表示，多建通用航空机场是有利的，但是切忌盲目建设通用航空产业园区。只要有有机场，即使不建通用航空产业园也能促进通用航空产业的发展。

牛衍凯比较赞同这一说法。他认为，政府应该抓住当前政策的大好时机，先把机场规划建设起来。实际上也不一定要企业建，政府也可以先投资把机场建起来，然后承包给企业经营，对航空产业的发展都是有利的。