

从政府工作报告看未来两年通航机遇

促进形成强大国内市场,持续释放内需潜力。

充分发挥消费的基础作用、投资的关键作用,稳定国内有效需求,为经济平稳运行提供有力支撑。推动消费稳定增长,合理扩大有效投资。加大城际交通、物流、市政、灾害防治、民用和通用航空等基础设施投资力度。

创新项目融资方式,适当降低基础设施等项目资本金比例,用好开发性金融工具,吸引更多民间资本参与重点领域项目建设。落实民间投资支持政策,有序推进政府和社会资本合作。政府要带头讲诚信守契约,决不能“新官不理旧账”,对拖欠企业的款项年底前要清偿一半以上,决不允许增加新的拖欠。

——摘自2019年政府工作报告



■ 谢奕贤

2019年政府工作报告中将今年国内生产总值增速调整为6%—6.5%,保持经济增长处于合理区间,体现了一定的审慎性。

通用航空作为战略性新兴产业,既可拉动投资基建亦可培育新型消费市场,是国家开展应急救援保障体系的重要支撑,是发展航空制造业、推动军民融合、储备国家飞行人员的重要载体,更与无人机、飞行汽车等新兴科技紧密相关,承载着国家加大自主飞机制造、推动低空开放、促进新兴消费市场的决心和使命。

国家对通航发展寄予厚望,随着各项通航政策的有力出台,通用航空必将取得长足的发展。而在这一过程中,通过创新商业模式,培育通航文化、旅游、教育、科技等消费市场,释放内需潜力,通航企业也将迎来更好的发展机遇。

种种迹象表明,这一波的利好不再是“狼来了”。这次,通航“甘霖”即将到来,中国通航有望在2020年前后迎来大的爆发。

突破一： 通航机场要到位了

2018年全国新建的通用机场比新中国成立到2017年为止的总和还多。机场是通航业最重要的基础建设,是通航的公路、高速公路。正所谓要致富先修路,试想,如果全国路网都建成了,大家会不买车吗?汽车能不火吗?

截至2017年底,我国共有81个通用机场;2018年3月,数字破100大关;2018年6月,机场数168个;2019年1月,通航机场总数突破200大关。

这意味着政府看待通航,已经从方针性的政策支持,转变为有目标、有紧迫感的全面行动了。这一年,民航局简政放权多措并举助推通航发展,地方政府纷纷出台制定机场规划和通航发展奖励办法,资本市场也嗅到商机,投入全产业链布局。

2018年这张漂亮的成绩单还有个深远意义,就是民航“十三五”目标,到2020年建成500个以上通用机场有望顺利达成。如果能够

继续保持2018年的势头,2020年的目标指日可待。

为什么民航局把目标定在500个呢?因为我国有300多个地级行政区和百来个知名旅游景点。500个机场意味着每个地级市都拥有自己机场,形成“地市通”格局。这样的地级市机场网络能为消费者带来巨大便利。

畅想一下,你是一位湖北宜昌的市民,端午假期打算去湘西张家界旅游。虽然两地相距不过200公里,但因为隔着大山又没有高铁非常不方便。坐火车?最快的火车也要5个小时。开车?百度一下,发现绕弯弯的公路也要400公里。

如果你是在“地市通”时代,拥有轻型飞机的宜昌市民呢?开车到离家不远的通用机场,验证一下身份就可以飞了。小飞机的速度大约每小时200—280公里,不到1小时抵达张家界,是多么便利。

500座地级市机场,任意两级市可以直线互通,实现交通上的去中心化。这个愿景有望在2020年尾实现。

我们再来看看国家的中期规划。根据民航局编制的《通用机场布局规划》,2030年通用机场总量将超过2000个,实现前局长李家祥说的“县县通”愿景。

每个县都有一个机场是何其方便。只要你有一架私人飞机,你可以直线飞往全国任何一个县城,再也不用和别人挤着搭高铁,不用转大巴。这样的自由和乐趣,绝对带得起私人飞机消费市场。

突破二： 空域有望大幅开放

天空能开放到哪,通航就能发展到哪。2018年中以前,低空开放都没有突破性进展。在我国,通航公司想要飞起来,必须向有关部门申请“临时空域”。

申请空域不是很欢畅的体验。2015年,笔者作为某飞机制造项目取证负责人,花了三个月准备试飞相关工作。准备好后,满心欢喜以为再花一两周跑跑空域申请便可飞行。殊不知,这一申请就是半年,半年期间,接洽了以下九个单位——民航系:管理局机场处、地区空管局、总局运输司、民航

调度中心、近进管制中心;军航系:军区作战处、航管处、运行中心、空师管制室。

一切只是为了在厂区半径5公里的范围进行试飞而已。这样的情况不限一时一地,是全国通航单位普遍的遭遇。

然而这一切到了2018年下半年有了转机,一个重磅消息横空出世——

2018年12月20日,国家空管委批准的四川省低空空域试点方案开飞。第一批开放的是成都市外围空域,并预告下一步会将现有空域连片成环,第三步复制经验到全省了,形成全省低空网。

为何这次独具重大意义呢?以往试点,是针对通航的单一技术进行验证,这次四川试点则是集其大成。很明显国家的目的就是要四川做个示范,然后在各省推广。

空域试点之四川样本

空域要能称之为开放,必需要符合几个便利指标。这些在历年的空域试点都没有做到,不过这次四川全部做到了。我们一一介绍:

1. 首次空域对所有用户开放

这次空域不用申请,对所有通航用户开放。不用再跑10个单位了,甚至一般大众个人都有权使用。

2. 首次飞行计划由审批制转为报备制

你能想象吗?明天你想开车去超市买菜,今天得先把买菜计划传真到交警大队,而且他们可以不予批。这是通航飞行当前现状。四川新规中只要飞行前一小时报备即可。注意,是“报备”而非“报批”,原则上运行单位没有权力拒绝你。

3. 首次目视自主飞行取代管制飞行

这句话的潜台词:允许同一空域、空间中同时有多架飞机。你说这有啥?朝阳群众表示朝阳门外大街还有几百辆车呢!不不不,在四川试点前,别说朝阳门大街了,整个朝阳区只能有一辆车。

原本的管制飞行可以这么理解:把飞行员当盲人,无法感知周遭其它飞机的存在。因此指导怎么飞才不会相撞,是空管的责任。

飞机果真撞一起,空管的饭碗可不保了。

于是乎空管会趋向最保守的做法:一定范围空域内只允许有一架航空器。你能想象吗?北京交管宣布,朝阳区只能有一辆车上路,因为官方担忧两辆车会发生碰撞——这就是通航现状。

目视飞行就是让驾驶像开车一样自行负责安全,不由空管管制飞行。因此,空域利用率大幅提升。

4. 首次成立军民地协同管理的低空空域运行中心

从前面申请空域跑10关就知道通航是多么爹不疼娘不爱的,或者说牵扯了太多单位,注定效率低下。

这次四川省牵头,将军民地三方整合在一起,可说是不改变现有体制下的创举。成立了低空空域专门的管理机构和运行机构,掌握了足够资源,专心搞好低空空域。增设两个机构可兴一省之通航,绝对值得。

综合以上,四川经验将解决空域开放所有的管理问题。

对于评估2020年通航是否爆发的我们来说,下一个问题是,这样的经验多久能在全国扩展开来?

要评估这点我们可以从另一份重要文件中寻找答案:民航局《中国民用航空ADS-B实施计划》。ADS-B,广播式自动相关监视系统,是新一代民航监视系统,在此不做技术介绍。只要知道ADS-B系统覆盖的地方,可以实现实时低空空域监视。ADS-B系统可以说是低空空域开放的技术前提。

民航局《中国民用航空ADS-B实施计划》中表明,2020年底,将实现通航活动全面ADS-B全面运行,实现ADS-B地面站在管制空域、监视空域的全面覆盖。虽然本文件只是单一技术的实施规划,但从中可一窥上层在空域开放一事内心的时间表。

2020年时,ADS-B到位,500个机场到位,空域管理技术到位,没有道理空域不大幅开放。通用机场和当前通航繁荣区域将会开放,并且连成一片。

笔者认为2020年是个关键点,空域改革可能用接下来两三年

的时间,先扩及四川全省,紧接着中省份,然后是沿海省份。通航活动特别密集的某些沿海地区也可能先行开放。

所以这次,空域真的会迎来大开放。

2020年是个关键时刻,布局趁现在

2016年的《国务院办公厅关于促进通用航空业发展的指导意见》是“十三五”期间通航发展的最顶层设计文件。文中明确要求2020年通用航空器达到5000架,飞行小时数超过200万小时,通航经济规模达1万亿元以上。无怪乎当前所有建设和目标都是以2020年为期限而努力。

基建到位和空域稳健开放,是未来两年各级政府、军民航为我们行业准备的沃土。随着中央将通航定位为战略性新兴产业,地方政府积极投入,以及大型资本的看好,中国通航爆发态势不是问题,能爆发到什么程度才是饶有兴味。

我们还是从机场数据来切入吧。2030年将建成2000个机场,2000个机场能带动多大的市场呢?让我们以美国数据来推理:美国当前约2万个机场,通用飞机20多万架,机场飞机比约1:10。那么我国2030年通用飞机保有量也将来到2万架,是此时此刻10倍规模。

这是最保守的估计,我国一个机场怎么可能只停10架飞机?想想中国火车站那壮观人潮,外国火车站能比吗?我们只要有万分之一的口买飞机,数量就有14万了。因此,2030年飞机保有量有可能来到4万架甚至更多。于是未来10年,每年新增航空器可达2000—4000架左右,这对本国飞机制造业、运营、维修业来说都是庞大商机。

畅想完了,我们拉回到2020年。

2020年是个关键时刻,倒计时也已经不多了。对于想在通航业站稳脚跟的投资人、企业主而言,必需尽早布局,并且担当起摸索中国特色通航模式的领路角色;对于通航从业人员也是利好,行业前景是明亮的,未来必有发展空间。(本文摘编自通航资源网)