



通用航空产业进入高速发展期 市场空间巨大

盈利难题是发展掣肘,专家建议企业加快技术创新

■ 本报记者 钟文

我国通用航空产业已经进入了一个高速发展期。根据国家发展改革委发布的数据显示,截至2016年底,全国通用航空企业达322家,在册通用航空器2088架,全年飞行76.1万小时,同比分别增长14.6%、11.4%、4.0%。全国各类通用航空产业园区达140余个。专家指出,我国通航产业未来发展空间较大,至2020年将形成超万亿元的新兴市场。但一个不容忽视的问题是,目前我国通航产业规模较小,诸多发展难题有待破解。

未来市场将超万亿元

“我国通航产业经历了二次浪潮。”中研普华研究员周斌鸿告诉《中国企业报》记者,第一次浪潮以制造业为核心,表现为通用飞机制造热和各地通用航空产业园区的爆发式增长。在这一波浪潮中,大型国企如中航通飞、重庆直投(后更名为“重庆通航”)等成为行业的“领头羊”。一些地产、能源等领域的民企则以研制轻小型、个性化产品为切入点,开始涉足通航产业。

第二次浪潮表现为消费类通用航空的兴起,私人飞机、飞行员培训、飞行咨询、航空小镇、低空旅游等成为热捧的焦点。这一阶段,新注册的通用航空器和通航企业年增速近25%。然而,从概念到落地实施并没有经过一定时间“消化”的航空小镇,真正开工的寥寥无几。由于限飞行、客源少、投入大、盈利难等问题困扰,低空旅游也成为昙花一现。

尽管如此,我国通用航空产业



王利博制图

还是出现了较为优秀的营运者。记者获悉,国网通航公司已建成5个作业基地、2个保障中心,成为国内通用航空领域最大的直升机电力作业公司;中国飞龙通用航空有限公司是目前国内作业项目最多、作业范围最广、运营资质最全的通用航空公司,年平均飞行作业12000余小时;隆鑫通用动力股份有限公司目前正重点培育和打造“无人机+农业信息化、微型电动车、智能电源”三大新业务,构建精准农业运营服务平台。

通用航空产业的空间非常大,至2020年,中国通航产业将成为撬动高达万亿元人民币的新兴市场。中国AOPA协会理事李晨告诉《中国企业报》记者,中国民航总局预测,到2020年,中国通航飞机将新增1万架,民航销售额每增长1%,对国民经济的拉动为0.714%。一个航空项目发展10年后给当地带来的效益产出比为1:80,技术转移比为1:16,就业带动比为1:12,航空高科技企业及

其核心技术衍射到相关产业可以达到1:15的带动效应。

亟待加快技术创新

然而,目前我国通用航空发展总体规模较小,运营规模仅为巴西的1/3,机队规模为南非的1/6、墨西哥的1/3。周斌鸿对记者表示,低空空域依然是制约通用航空发展的重要瓶颈,飞行服务站建设缓慢,航空情报、气象服务、告警服务等功能缺失。航空汽油储运配送体系仍未建立,FBO、MRO等保障能力发展滞后,高层次管理人员、通用航空驾驶员、维修人员等仍然紧缺,通用航空基础保障能力亟待提升。

记者注意到,“十二五”时期,我国通用航空运营总体处于盈亏平衡,在持续性的行业补贴条件下,仍然有60%左右的企业处于亏损,少量盈利性较好的企业主要来自门槛较高,比如具有垄断效应、较大市场占有率、较好盈利模式的

小众行业。而大部分企业小而全、规模效应缺失,没有形成高效集约的发展模式,外来扰动影响明显,整体抗风险能力弱、自我发展能力较差,行业发展内生动力不强。

近几年,我国通用航空产业在生产技术、科技创新等方面加快了发展。周斌鸿告诉《中国企业报》记者,机体部分的机翼、机身、尾翼以及机体和发动机的一些机加工零部件,国内可以达到制造水平,但大部分原材料和高端数控加工设备需要进口。在机电系统和航电系统方面,我国有自己的产品,但较难达到民用设备的市场取证要求。要打人民用设备市场,主要途径是和国外企业合资,目前我国借助C919重大专项的契机,成立了昂际航电、汉盛等一系列平股合资公司。中航动力集成了我国航空动力装置主机业务的几乎全部型谱,将成为中航工业集团航空发动机整机业务的龙头,在未来大飞机发动机国产化替代过程中担纲主力。

周斌鸿认为,要想缩短与国外通用航空产业在技术、管理等方面的差距需要做到以下几个方面:要加快企业创新发展,提高自主研发创新能力;要加强通用航空产品质量和品牌建设,使重点型号和产品的性能稳定性、质量可靠性、环境适应性、使用寿命等指标达到国际同类产品水平;要提高产业集聚水平,促进通用航空产业集聚发展;要积极开展国际合作,提高国际竞争力;要加强行业协作,参与通用航空研制生产技术和产品标准、适航认证标准制定,积极组建通用航空产业协会或产业联盟,打造信息交流和发布平台,推动通用航空制造业持续健康发展。

企业案例

万丰奥特:打造通航业“航空母舰”

■ 本报记者 钟文

拥有多个“单打冠军”称号的万丰奥特控股集团不仅在铝轮毂和镁合金项目实现了全球领跑,如今在新崛起的通航产业又崭露头角。

万丰奥特掌门人陈爱莲接受《中国企业报》记者的采访时表示,万丰奥特的发展战略非常清晰,那就是通过整合成为大交通领域的行业领先者。她说,前20年万丰选择了汽车行业,未来20年万丰定位大交通领域。

事实上,万丰奥特的通航产业已经走在全国前列。其选择进入通航产业的支点是飞机制造,而实现这个领域最有效快捷的路径是海外并购。万丰奥特先后成功并购了美国Paslin机器人公司、捷克3个飞机制造项目以及加拿大钻石飞机工业公司。与此同时,其还在浙江的新昌、建德等地布局建设和管理机场项目,加上在加拿大并购的航空培训学校,现已形成飞机整机制造、机场建设管理、通航运营、航校培训、飞行服务五大业务板块。

据陈爱莲介绍,在万丰奥特的大航空布局中,加拿大、捷克是通用飞机研发、制造中心,加拿大还将是飞行培训中心之一,新昌则作为大本营建设航空小镇,汇集整机制造、机场建设管理、通航运营、航校培训、飞行服务以及配套生活社区,一个万丰奥特风格的航空小镇成为万丰航空战略最大的载体。

“很多中国企业进入通航领域选择的路径比较单一,多数从事的是简单的飞机零部件配套生产制造,而万丰奥特不一样,我们希望能够形成以飞机制造为核心,构建全产业链运营体系,通过建设航空小镇,成为通航产业的‘航空母舰’。”陈爱莲如此表示。

据悉,万丰奥特航空小镇去年5月正式开工建设,占地总面积2500亩,总投资达75亿元。万丰航空小镇是以飞机研发制造为核心,形成产业、文化、旅游三位一体,宜业、宜居、宜游的美丽生态小镇。按照计划,明年第一架拥有自主知识产权、以“万丰”命名的飞机将从航空小镇下线。

企业案例

蓝翔通航:深挖行业增长点

■ 本报记者 王星平

作为河南省首家通用航空公司,河南省蓝翔通用航空公司(以下简称“蓝翔通航”)经历20年风雨洗礼,如今在蓝天下展翅翱翔时,显得要比其他很多通航企业“飞”得更快更稳。

“通用航空分为甲乙丙三类,蓝翔通航目前主要经营乙类及丙类,包括飞播造林、农业灭虫、航测、航空摄影、资源勘探、航空选

线、空中广告等项目。”蓝翔通航总经理牛安林在接受《中国企业报》记者采访时说,跟大多数通航企业不同的是,蓝翔通航伴随着体育改革应运而生,涉及跳伞表演、航空模型表演、动力伞表演以及航空科技辅导、模型制作等多项服务。除此之外,公司还修建了机库、油库、塔楼及综合训练楼,改善基础设施,完善各项制度,实行规范化管理。

同时,牛安林强调:“由于蓝翔

通航是经河南省人民政府同意、民航中南管理局批准成立的一家企业,主业还有国家航空局的运动赛事训练、早期青少年航空教育、培养航空运动人才。通航领域主要是利用国有的资本做一些力所能及的事情,盈利并不是公司最主要的目标,这就让蓝翔通航成为一家典型又非典型的通航企业。”

尽管所涉及的业务重心有所不同,但是在整个通航大环境下,中国通航企业所面临的难题是普

遍性的。“比如说资金、人才、法规等资源的限制。通航方面目前没有对应的管理部门,还是按照运输行业法规来管理,这些都亟待完善。”

“未来,中国通航是朝阳产业。目前中国通航的经济增长点还没有被开发出来,空域的应用主要还是军用与民航。未来,一旦行业潜力挖掘出来,中国通航将是继房地产之后的又一经济增长点。”牛安林预测。