

# 市场空间巨大 全国涌现通航产业热潮

■ 宗和

近年来,我国通用航空产业进入到了一个高速发展期。作为国家强力支持的战略性新兴产业,国家和地方不断释放各种政策红利,从李克强总理在国务院常务会议上的亲自“点名”,到国务院办公厅发布《国务院办公厅关于促进通用航空业发展的指导意见》,再到发改委召开落实《意见》的会议,极大地调动了各地发展通用航空的热情。据了解,目前几乎全国所有省、自治区、直辖市都发布了详细的通航产业发展规划,争相布局通用航空产业,且政策措施越来越具体、实在,发展势头十分迅猛,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。

## 北京:瞄准3000亿元战略性新兴产业

2017年,为了推动通用航空产业发展,北京市结合首都优势和特点,发布了《北京市通用航空产业发展规划(2011年—2020年)》。

规划明确,要用5—10年的时间,成为具有国际先进水平的通用航空研发高地和高端制造的重要承载区,打造国际重要的公务机运营枢纽,建成以通用航空销售、会展、金融、教育为特色的亚太地区最重要的通用航空服务业中心,形成经济规模达3000亿元的战略性新兴产业。

中国科协、中国航空学会、通用航空专家委员会在2010年初步预测北京通用航空产业将占据全国的1/3至1/5市场,其经济前景规模将达到3000亿元以上。

## 上海:推动多地布局通航产业

2018年5月8日,上海市经济和信息化委员会印发《上海市航空制造产业链建设三年行动计划(2018—2020)》。《计划》指出,推进航空特色园区建设。推动青浦区建设以航空维修为主,航空服务与航材物流协同发展

的民用航空产业园区。推动嘉定等地区发展航空零部件生产制造及配套产业。推动临港、奉贤、金山等地区布局发展通用航空及其配套产业。

《计划》指出,2020年,上海航空制造产业链建设取得实质性进展,主制造商自身能力不断增强,产业集聚效应凸显,平台建设取得突破,力争实现航空制造业总产值500亿元。为2035年实现航空制造业总产值3000亿元,并在上海打造具有全球影响力的航空制造产业集群奠定坚实的基础。培育10家左右具有全球竞争力的关键配套企业。CR929结构件和关键零部件本地化配套能力达到40%左右,机载系统本地化配套能力达到30%左右,并带动飞机和零部件制造装备的研发和制造快速发展。

## 四川:军民融合产业优势显著

作为国内重要的航空制造基地之一,四川省具有较完整的航空研发制造和配套产业体系,目前已建设形成我国重要的军用整机研制基地,军民航空电子研发制造基地等。

以成都为例,2017年底,《成都国家通用航空综合示范区实施方案》已经获国家发改委批复,纳入国家级通用航空综合示范区。从飞机研发、制造、产业园区建设到人员培训、地空旅游,成都将全面发力通用航空大产业。据了解,到2020年时,成都通用航空产业规模将超300亿,通用航空整机制造企业2至3家,关键配套企业5至8家,优势通用航空服务企业8至10家。

在四川德阳,在2017年9月也正式发布了《德阳市通用航空产业发展规划(2017—2030)》。根据规划,德阳将打造国际领先的航空人才教育基地、国内一流的通用航空制造基地、西部最大的航展与体验基地,预计到2030年实现1000亿元的通用航空业经济规模,力争将德阳市建设成为我国通用航空产业综合示范区。

据悉,目前德阳高新区已形成较为完备的通用航空产业链条,基础良好、优势突出,通航产业多个指标位居全球、全国第一。比如:飞行训练规模世界第一;维修中心实力亚洲第一;旋翼、固定翼飞行小时数中国第一。

## 广西:建成各类通用机场达200个

早在2014年,广西就发布了《广西壮族自治区人民政府关于促进民航业发展的意见》的规划,明确到2020年,广西要建成各类通用机场达200个。有关部门已经完成全区30个骨干航空通用机场的编制,南宁、桂林、来宾等地都有建设两个以上通用航空机场的规划。

在广西桂林,全国首架大黄蜂直升机在桂林翔阳的航空孵化基地完成复装。这个由联邦航太控股集团设立的基地是一个集直升机、固定翼小飞机制造、维修保养、交付中心于一体的新型工厂。具有年产140架各式直升机的产能,并且还将陆续引进包括单座直升机、五座直升机等多款后续机型,这些飞机将在桂林完成制造、生产、组装、销售、服务“一条龙”,打上“桂林制造”的烙印。

在广西南宁,2016年12月,南宁伶俐通用机场项目举行开工仪式,一期工程拟投资8.4亿元。

## 山东:重点突破航空航天制造等领域

2016年3月,山东省人民政府印发了《山东省国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》,《纲要》提及了山东省将在“十三五”期间力求在石墨烯、碳纤维等新材料及航空航天制造等领域实现重点突破,加快推进军民协同创新,并将合理布局航空建设,以保障持续安全为前提,加强民用运输机场和通用机场建设,完善机场布局,着力提升航空运输能力和服务水平,加快航空经济发展。推动区域机

场合理分工,协同发展,提高机场资源整体效率,构建现代民用航空体系。

据悉,山东在“十三五”期间综合交通体系重点航空工程包括:建成青岛新机场/开工建设济宁、菏泽、聊城、枣庄、潍坊、威海机场;加快济南机场、临沂机场扩建;推动泰安机场前期工作,研究滨州机场建设;建设商河、高青、齐河、五莲、费县等通用机场;建成东营胜利国产大飞机试飞基地。

## 河南:每年2亿元支持通航示范区建设

为了积极布局通用航空产业,河南不仅在通用机场建设上赢得先机,在通航产业涉及飞机制造、运营服务等诸多环节也形成产业链,各路资本纷纷进入通航产业,成为河南通航产业“起飞”强有力引擎。

在河南安阳,通用航空产业经过10年发展,品牌影响不断增强,基础设施日趋完善、产业集聚不断壮大。近年来,安阳先后获批“全国通用航空产业园区试点市”“全国首批通用航空产业综合示范区”。据悉,目前安阳的通航产业已经初步形成“一区三园”的发展格局,吸引一批通航制造、运营、融资租赁、文化创意企业集聚。

而目前已经拥有全国首批“通用航空产业综合示范区”“郑州航空港经济综合实验区”两块国家级金字招牌的郑州市,近年来也在大力招商引资,获得国内外航空产业投资者的青睐。新近又有28个大项目签约落户郑州通航产业示范区。据悉,为了促进航空产业的发展,从2017年至2020年,郑州市财政将会每年安排2亿元的建设专项资金,支持通航示范区建设,并鼓励企业自主创新,产业化项目的技术水平和科研成果的产业化水平不断提升。

此外,江苏、安徽、浙江、辽宁、上海、湖北、重庆等地的通用航空产业布局也在积极推进,并初具规模,成为各地新的经济增长点。

专家解读

## 三大发展难题 亟待破解

我国通航产业未来发展空间巨大,到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。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。

据了解,目前我国通用航空发展总体规模仅为巴西的1/3,机队规模为南非的1/6、墨西哥的1/3。尤其是在低空空域,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,依然是制约通用航空发展的重要瓶颈。此外,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。

尤其值得一提的是,在“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,行业内生动力不强。

业内人士认为,要想缩短与国外通用航空产业在技术、管理等方面的差距,推动自身的通航产业发展,需要做到以下几个方面:

首先,要提升通用航空研发制造能力,打造自主创新品牌。国外通航产业的发展表明,发达的通航产业离不开通用航空制造业的支撑。在研究我国通航产业发展路径时,必须将通用航空制造业的发展摆在优先的位置。

其次,要以融入全球价值链为基础,以承接国外产业转移为目的,实施国际合作发展模式下的渐进式升级路径。积极寻求国际联系与合作,主动参与国际分工,不断融入航空制造业全球价值链体系,提高外包业务市场份额,通过技术外溢效应获得更多核心技术。

第三,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。



王利博制图