

通航产业潜力巨大 亟待破解三大瓶颈

近年来,中国通用航空产业在各类政策的引导下,发展条件日益成熟。但是,我国通用航空“上不了天、落不了地、产业薄弱”的问题仍然存在,巨大发展潜力仍待释放。

产业链长 附加值高

通用航空是指民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动,包括短途客货运、农林喷洒、医疗救援、旅游娱乐、航空培训等方面的飞行活动。

通用航空产业链条长、服务领域广、带动作用强,承载着提升高端装备制造能力、完善综合交通运输体系、改善民生和消费升级的使命,可同时服务国民经济一、二、三产业,将成为国家带动投资、促进消费、推动转型的重要选项和新的经济增长点。

从产业上游来看,航空工业是国家战略性高技术产业,产业链条长,技术附加值高。2017年我国通航机队规模达到2984架,同比增长15%,新增389架飞机,近10年复合增长率13%。预计目前每年通航飞机销售规模300亿元左右,未来将保持稳定增长。通用航空飞行小时数从2010年37万小时增长到2017年84万小时,年均复合增长率12%,直接带动保险、航材、油料等关联产业收入。

从机场建设角度看,每年可带动百亿级别的建设投资,同时后续机场运营也将带动相关产业收入。不同级别通航机场的建设投资在5000万至5亿元,按照“十三五”期间新建200个通航机场的预计,通航机场建设投资规模约500亿元。

从产业下游来看,通用航空用途广泛、运营形态多元,兼具生产工具和消费品属性,可同时服务国民经济一、二、三产业,服务领域广,带动作用强。比如通航运营可服务第一产业的农林喷



洒、航空播种、航空监护等,服务第二产业的航空探矿、管线巡视、石油飞行等,服务第三产业的短途客运、短途货运、公务飞行、航空运动、旅游娱乐等。全球60%的通航飞行量是服务于交通出行、运动娱乐以及医疗救援等。

三大瓶颈 制约行业发展

近年来,中国民航局正在建立对通用航空分类管理的体系,一些民航规章也在修订之中。但是,在过去的两年时间中,通用航空发展速度远未达到政策层的预期。主要原因有三大瓶颈。

一是“上不了天”。我国目前实行空管空防合一的空域管理体制,低空空域管制严格,低空管理体系和空域资源规划有待完善,同时低空飞行存在一定飞行安全隐患,导致有关机构对低空管制放开十分谨慎,成为制约国内通航产业发展的关键因素。

二是“落不了地”。由于低空政策管理严格,通航产业发展缓慢,通航机场审批繁琐,投资回报率低,导致地方政府、民间资本对通航机场投资建设不积极。截至2018年6月国内共有取证通用机场168个,虽然各省规划至2020年建设612个通用

机场,但2017年至今新增建设或者运营的通用机场仅35个,相比美国2万个通航机场,我国通航机场建设缓慢,无法满足实际需求。

三是“产业薄弱”。我国通航市场需求尚未释放,通航制造、运营、服务等环节没有形成庞大的消费基础,导致我国通用航空研发制造能力较弱,国际竞争力不足,通航运营服务处于发展初期,产业链中的企业数量和规模都相对有限,产业活力有待激活。

亟待配套政策 改善环境

改善通航产业投资环境,建议从空域管理体制、空域资源规划、机场建设、飞机制造、区域试点等5个方面推进。

理顺国家空域管理体制,划分军民航空域的权力责任,改进现行空域管理模式,从体制上解决空域管理问题。建立军民空管联合运行机制,完善空域管理法律法规,加强低空管制能力建设,逐步减少通航审批环节与运营限制。

强化国家空域顶层设计,加强国家空域资源的统一规划,实现全国空域分类划设和管理。

同时加强全国干线航路网规划,推进单向大通道航路规划和实施,推进终端管制区建设,加快繁忙终端区空域优化。

补足通用机场建设短板,科学谋划按需布局,调动各方投资建设积极性。未来通用机场布局应贴近市场、服务需求,着眼于完善综合交通运输体系,加强区域协作,合理搭配民用运输机场与通用机场,统筹服务保障设施建设。通过放松管制、税收补贴等配套政策,调动地方政府、民间资本等参与方积极性。

提升研发制造能力,鼓励科技创新,构建完整的通航产业制造体系。建议通过出台配套产业政策,构建国家级通航研发体系、创业平台、工程中心,支持具有自主知识产权、质优价廉、适用于我国通航需求的飞机整机与关键部件生产制造,提升我国航空制造业水平,全方位降低我国飞机购置成本。

结合各地区需求特点,侧重不同通航业务发展。比如东部地区人口稠密、经济发达,公务飞行、医疗救援等需求旺盛。西部地区地广人稀、地面交通不便,亟待发展短途运输服务,方便民生出行、货物运输,同时还可为国防维稳与应急救援提供飞行基地。(来源:恒大研究院)

政策

民用航空法 修改决定公布

近日,十三届全国人大常委会第七次会议表决通过了包括《中华人民共和国民用航空法》修改在内的《关于修改〈中华人民共和国劳动法〉等七部法律的决定》。本次《民用航空法》修改目的是落实“放管服”改革和机构改革的要求。具体涉及民用机场管理、无人驾驶航空器立法授权、检疫机构改革等3处内容调整。

增加民用机场新的分类标准。根据《国务院办公厅关于促进通用航空业发展的指导意见》关于“对通用机场实施分类分级管理”的要求,修改了《民用航空法》第六十二条规定的民用机场开放使用许可制度,规定对公众开放的民用机场继续实施事前许可,其他民用机场改为事后备案。

明确无人驾驶航空器的立法授权。为了给无人驾驶航空器监管立法提供法律依据,本次修订新增了《民用航空法》第二百一十四条,授权国务院、中央军事委员会对无人驾驶航空器作出特别规定。

民航局发布大兴机场 资源配置方案

近日,民航局正式印发《北京大兴国际机场转场投运及“一市两场”航班时刻资源配置方案》和《北京“一市两场”转场投运期资源协调方案》。《配置方案》和《协调方案》分别适用于境内航空公司、港澳台地区及外国航空公司,有效期均为北京大兴国际机场投运之日起至2022年3月26日。

《配置方案》和《协调方案》规划了北京“一市两场”的定位目标。在功能定位上,北京大兴国际机场定位为大型国际航空枢纽、国家发展一个新的动力源、支撑雄安新区建设的京津冀区域综合交通枢纽,将在2021年和2025年分别实现旅客吞吐量4500万人次、7200万人次的建设投运目标;北京首都国际机场定位为大型国际航空枢纽、亚太地区重要复合枢纽、服务于首都核心功能,将在现有基础上,缓解“拥堵”,提质增效,实现旅客吞吐量8200万人次的工作目标。

《配置方案》和《协调方案》明确了北京大兴国际机场转场投运计划。其中,南航、东航集团相关航空公司以及首都航空、中联航转场至北京大兴国际机场;中航集团相关航空公司、海航、大新华航等公司保留在首都机场运营;中国邮政航空可两场运行;其他国内航空公司可选择任一机场运行,但不得两场运行;外国航空公司及港澳台地区航空公司可自行选择运行机场,包括两场运行。转场投运将按照安全平稳有序的原则分阶段进行,自2019年冬航季至2021年冬航季,所有需转场的航空公司将用5个航季的时间完成全部转场投运工作。

政策利好,民用无人机产业将实现弯道超车

宗和

近年来,无人机公司承受住了“隆冬”的检测,以不断迭代的技能和广阔的运用场景再次验证了这个朝阳产业将拥有无限的将来。有业内人士认为,在我国通用航空开展寸步难行的当下,无人机作为一股新兴力量,将冲出重围,实现弯道超车。

三大优势助推深圳成为“无人机之都”

继2018年11月无人机综合监管平台在深圳地区上线试点运行以来,又有产业利好信息传出。1月2日,深圳市政府常务会议上审议并原则通过了

《深圳市民用微轻型无人机管理暂行办法》。

世界无人机工业中心在我国,我国的无人机工业则集中在深圳。作为“无人机之都”,深圳发展无人机产业具有三大优势:

第一,工业配套。无人机的工业配套,深圳称得上全球最佳。无人机所需求的碳纤维资料、特种塑料、锂电池、磁性资料等要害配件及资料,深圳都已在此前形成了优势。

第二,智能手机。深圳兴旺的手机电子产业也为无人机的发展提供了支持,不论是锂电池,电子陀螺仪,还是GPS模块等传感器设备,无人机和智能手机有着完美的结合。

第三,立异速度。“改革立异

是深圳的根,深圳的魂”,立异已成这座城市的精神内核,变成这个城市最明显的精神标识。

对此,深圳市市长许勤认为,深圳公司强大的技能转化才能源于强烈的市场认识。他们可以灵敏地去捕捉技能立异成果,然后敏捷地把技能转化为商品,形成一个公司,进而创造一个工业链条。

世界级无人机公司将诞生

目前,中国消费级无人机行业中,主要公司有大疆创新、零度智控、亿航智能、曼塔智能等。2015年中国无人机市场总规模约为66.6亿元,2016年超过96亿元,到2018年超过190

亿元。有机构预计,到2025年,国内无人机市场整体规模将达到700多亿元,其中航拍及娱乐市场规模约为300亿元。

业内人士分析,未来3—5年,随着我国工业级无人机技能和市场的日趋老练,我国通用航空工业市场将培养世界级的工业级无人机公司,在农业、电力、公安、消防、测绘、航拍、管道巡线等范畴将会产生各个范畴的“大疆”,我国本土工业级无人机工业将发生“战国七雄”局面,呈现群雄割据的局势。“只要欧美国家不实施贸易保护主义,这‘战国七雄’将像我国高铁一样走出国门,攻城略地,占有国外市场,在技能和市场占有率方面抢先于世界。”该人士表示。