

通航起飞之山西样本： 资源型地区产业转型的现实路径

4月30日,山西省通用航空首飞现场会在太原举行。4条短途运输航线和3个低空旅游项目同步开飞。山西省通航短途运输初期利用太原尧城通用机场常态化运行太原—大同、太原—吕梁、太原—运城、太原—长治等航线。低空旅游开发“黄河览胜”“太行风光”“万里长城”等系列产品,分别在壶口瀑布、太行山大峡谷、雁门关开展“空中观光+飞行体验”项目,打响“空中看山西”旅游品牌。

此前,山西正式获批国家通用航空业发展示范省,为山西通航产业大发展带来难得机遇。

开放3000米以下 低空空域

地处我国中部的山西,承东启西,贯通南北,毗邻京津冀,有着发展通用航空经济的区位优势。境内是典型的黄土高原地貌,大部分地区海拔在1500米以上,全年适宜飞行。“山西发展通航产业是‘天时地利人和’。”中国航空工业集团有限公司的副总经理陈元先说。

目前,山西3000米以下的低空空域已经全面开放。发展通用航空,山西厚积薄发。山西是我国通用航空业的发源地,具有一定的产业基础。机场设施方面,全省有太原、长治、大同、运城、临汾、吕梁和忻州五台山机场7个支线机场,有3个航校基地通用机场和若干直升机起降点,7个运输机场都具备开展通用航空业务的基础设施及业务能力。通用航空业务方面,省内3个航校是山西省通用航空的核心力量,航空体育运动、飞行驾驶员培训、人工影响天气、航空测绘等通航业务在全国



处于领先地位。有19家省外通用航空公司在山西省开展包括飞行培训、电力巡线、包机飞行、空中摄影、航空物探、空中广告等10余项通用航空作业任务。

航空产业家底殷实

通航企业方面,山西省内有山西三晋通用航空有限责任公司等7家通用航空企业。另外,有3家公司注册地非山西省,但基地机场设立在山西。航空原材料方面,中科院山西煤化所具有国内领先的研发实力;太钢集团高性能T800H碳纤维产业化项目已投产,成为国家航天航空碳纤维主力供应商。航空制造方面,山西省内现有太原航空仪表有限公司等8家航空制造企业,在研制航空仪表及相关传感器、野外隐身防护装置、无人机方面具有一定优势。通航产业

园方面,有大同通用航空产业园和介休青云通用航空产业基地两家产业园。由此可见,山西航空产业家底相当殷实。

种种优势之下,山西将通用航空业发展作为一个重要的产业转型升级方向,加速推进。去年,山西省政府印发《山西省通用航空业发展规划(2018—2035年)》,明确到2035年,通用航空业直接产值达到500亿元,带动总产值达到1200亿元,促进经济结构转型升级。

山西将牢牢抓住机遇,全力打造通用航空发展的“山西样本”,探索“山西路径”,努力让通用航空产业飞起来、热起来、强起来。

引进企业 助推城市转型

大同是山西转型发展、争当

对外开放和能源革命的“尖兵”。近年来,大同持续探索资源型城市的转型。

“我们在大同市建立了一个通航产业园,将引进和入驻一批通航企业。这次签约的北京华彬天星通用航空股份有限公司就是做低空旅游的,今后将实现空中看大同古城。这必将对大同市的转型发展起到重大的引领和推动作用。”大同市副市长马安全说。

除了北京华彬天星通用航空股份有限公司外,大同市政府还与中国航空运输协会通用航空分会签订战略合作协议。大同市经济建设投资有限责任公司与幸福航空有限责任公司签订了中航货运航空有限公司股权收购意向协议。中航货运航空有限公司将落地大同市,填补山西省无航空货运专业公司的空白。

阳泉市盂县也在一直探索如何将境内丰富的旅游资源开发出来,扩大知名度。盂县矿产资源种类繁多,尤以煤、铁储量丰富且分布范围较广,当地还是春秋晋大夫孟丙之邑,历史文化底蕴厚重。去年,该县与蝙蝠通用航空(江苏)有限公司签署协议,共同打造通航小镇,助力航空产业园发展。

创新“通航+” 商业运营模式

山西发展通用航空产业的目标是,建成“面向华北、服务全国、连接海外”的通航产业先行先试平台,助推全省产业结构调整和经济转型。

山西将在6个方面持续发力,探索通航产业发展的“山西路径”。在通用航空布局上,强化规划引领,高质量编制总体规划。在培育市场主体上,做优做强本地通航龙头企业,并引进战略投资者,加快形成产业集群。在提升运营水平上,创新“通航+”商业运营模式,全方位拓展通用航空蓝海市场。在构建全产业链上,着力构建完整的通航产业制造体系,创建通用航空产业综合示范区。在深化改革创新上,着力破除体制机制障碍,加大科技投入和创新力度。在强化政策保障上,创设出台一批支持政策,增强政策集成效应。

山西将力争形成“龙头效应”,以建设通用航空业发展示范省为契机,为全省高质量发展、构建现代产业体系注入新活力,为加快构建内陆地区对外开放新高地开辟新通道。

(综合《山西日报》、航空产业网)

视角

通航产业发展需要直戳“痛点”的创新项目

■ 高远洋

一如数年前我对中国通用航空发展局势的看法:“中央政府政策信号明确,地方政府热情高涨,社会各方高度关注,国外产业主力开始在中国布局”,这几句话仍然且更能概括中国通用航空目前的发展情势。

在具体操作层面,除了通航运营环境问题,还有就是产业环节缺失问题,从制造、运营、服务到通航文化、金融、会展等延伸业务,通航是环环相扣、相互支撑的一个产业,而目前我们的有些产业环节有缺失,连不上、连不好。

比如,通航运营机动性强,但我们的航油航汽供应跟不上,所以

你会看到飞机在天上飞,地面得有车拉着航油跟着跑这种奇葩现象;再比如,各地都想引进整机制造项目,而我们的通航零部件制造体系没建立,也没人想到要去建立,如果都是靠外面进口零部件组装的话,导致我们的产业产值利润贡献外溢不说,我们的整机制造也不会有我们想象的成本优势。

微观上讲,无论是通航的新进入者还是通航领域的老“玩家”,当大家展望通航未来的时候都会热血沸腾,但回到现实就会觉得不知道出路在哪里?切入点在哪里?好像做什么都难都赚不到钱。所以,我真的希望能出现一些能直戳目前通航产业发展“痛点”、让人眼前一亮的一些项目。

当然,不是说靠几个项目就能去解决行业面上的问题,也不是说一定要去搞飞行器整机制造,而是去解决一些哪怕是局部的问题,如与整机或产业配套的创新性零部件或周边产品,或者链接产业环节、解决产业环节缺失问题的好的商业模式等。

当前环境下,通航企业可能面临以下困难:

一是对市场的理解与挖掘。就像中国通航产业体系不成熟一样,中国的通航市场、尤其是通航消费市场也是刚起步不成熟,需要考虑的不仅仅是去满足市场需求,还要去有效地挖掘市场。所以我们的创新创业一定要对中国

通航市场发展的阶段性、市场适应性有准确的理解,这有挑战性,考验创新创业团队商业敏感性与功力,而这确实也是你的创新产品是否能得到市场认可的关键,也是创业成功的关键。

二是对政策的把握。航空技术、航空产品及航空运营有其特殊性,民航安全适航管理贯穿始终,有政策准入门槛,尽管民航管理局以改革创新精神把“放管结合、以放为主”确立为未来通航管理政策改革的方向,但就像我曾经说过的,这“放”是有条件的,要确保管理部门对你的技术、产品及运营项目的安全性与安全保障有信心,所以无论是技术创新、产品创新还是运营项目设计都要留

有足够的抗风险冗余度。

三是通航创新创业环境。现在无论是通航产业园还是通航投资者,都希望去寻找眼前就能带来现金流的成熟的通航产品或项目,对创新创业类项目兴趣不是那么大,导致通航创新创业团队融资难。所以,不但需要一个鼓励通航创新创业的舆论环境和社会氛围,还应该像IT业那样有一个集天使投资人、创业投资及产业投资为一体的投融资环境。希望首届中国通用航空创新创业大赛及其发挥的赛后效应能在这方面起到历史性的促进作用。

(作者系北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任。文章来源:通航在线。)