

昌兴航空：十万套大型工装产能布局低空经济产业链

本报记者 张妍

在江西景德镇这片千年瓷都的土地上，一场关乎中国航空制造业未来的变革正在悄然发生。作为国家级专精特新重点“小巨人”企业，江西昌兴航空装备股份有限公司（以下简称“昌兴航空”）正通过超大型工装智造、航空零部件公共检测云平台等创新实践，在航空设备制造的赛道上一路飞驰。近日，《中国企业报》记者深入企业一线，探访这家民营企业如何以技术突破重构航空制造生态。

技术创新筑基，低空经济开新局

昌兴航空成立于2010年，是一家专业从事航空复合材料模具设计制造、航空工装工具设计制造、航空零部件制造等领域的民营航空企业。拥有双龙门高速六轴加工中心，首台填补国内空白的自动化柔性梁工艺装备，以及200余台（套）先进装备；已获得ISO9001和AS9100D质量管理体系认证等多项资质；研发55项新产品及新技术，其中实用新型专利22项、发明专利7项、审中发明专利21项、软件著作权5项、外观专利1项，新产品26项，并斩获多个省级奖项；凭借强大的配



昌兴航空董事长江滨与研发团队探讨技术改进方案

套网络，与航空工业十大主机厂、中国商飞等众多航空航天企业及部分科研院所紧密协作。

近年来，低空经济作为国家战略性新兴产业，在通用航空、物流配送、农业植保、应急救援等领域展现出巨大发展潜力。昌兴航空紧抓机遇，通过“科研能力、产品创新、管理提升、人才队伍、产业延伸、经营运作”六驾马车协同发力，加速布局低空经济产业链。“我们以高质量发展目标为引领，致力于实现经营产值和发展效益的双向大幅增长。”昌兴航空董事长江滨表示。据介绍，公司重点推进的“超大型工装生产项目”和航空零部件二期项目，将形成年产10万套大型工装的生产能力，

并建成国内领先的复合材料模具与零件生产线。与此同时，昌兴航空正加快航空零部件检测的CNAS认证工作，打造面向社会的公共检测技术平台，不断提升企业的核心竞争力。

政策东风助力，政企共绘新蓝图

2023年12月，中央经济工作会议提出“打造生物制造、商业航天、低空经济等若干战略性新兴产业”；2024年，政府工作报告也提出要大力发展战略性新兴产业；2024年3月，国家工业和信息化部等四部门联合印发了《通用航空装备创新应用实施方案（2024—2030年）》，对2027年和2030年我国通用航空发展提出

具体目标。预计到2030年，通用航空装备将全面融入人民生产生活各领域，成为低空经济增长的强大推动力，形成万亿级市场规模。

一系列利好政策的出台，为昌兴航空等企业带来了前所未有的发展机遇。“国家对低空经济的支持，为企业开辟了广阔的发展空间。”江滨表示，“这些政策不仅鼓励技术创新和产业升级，还为企业提供了更多的市场机会和资源支持。”景德镇高新技术产业开发区相关负责人表示：“昌兴航空的成长是江西民营航空企业高质量发展的缩影。未来，我们将继续支持企业技术创新，优化服务环境，推动产业发展，抢抓低空经济机遇，助力景德镇从‘千年瓷都’向‘航空新城’跨越。”

启航新征程，“智”造名片耀未来

2月17日，民营企业座谈会在北京召开，江滨作为民营航空企业代表现场参会。“这次会议传递出党中央对民营企业战略地位的空前重视，对进一步提振民营企业信心、促进民营经济健康高质量发展具有重要意义。”江滨充满信心地表示，“昌兴航空将坚持创新驱动，加快数字化转型，做强航空航天零部件制造主业，坚定不移地走高质量发展之路，为国家航空‘智’造产业打造一张‘金名片’。”

从传统工装制造到智能产线集群，从追赶者到领跑者，昌兴航空的蜕变之路，正是中国航空制造业崛起的生动注脚。



昌兴航空办公大楼

中国航发：加快技术突破，为低空经济注入强劲动力



本报记者 何芳

2025年政府工作报告提出，“推进高水平科技自立自强”“开展新技术新产品新场景大规模应用示范行动，推动商业航天、低空经济、深海科技等新兴产业安全健康发展”。近日，全国人大代表、中国航发湖南动力机械研究所专职总师单晓明在接受《中国企业报》记者采访时，围绕航空发动机领域与低空经济协同发展话题，分享了她的观点与思考。

单晓明介绍，中国航发在中小型航空发动机领域成绩斐然。“玉龙”、AES100、AEF100、AEP100等先进发动机相继问世。其中，AES100发动机已于去年成功取证，今年预计获得生产

许可证，这将有力推动其批量化生产，广泛应用于相关通航装备。AEP100涡桨发动机去年成功配装无人机首飞，今年还将以双发形式助力10.8吨级全球最大无人机首飞，在物流投送等领域展现出巨大潜力。

着眼航空发动机技术创新，单晓明指出，平衡性能提升与低碳排放是行业发展的关键难题。在提升性能方面，通过采用先进涡轮冷却技术、耐高温材料，革新发动机结构，如齿轮传动风扇发动机，大幅提高热效率；利用低氮氧化物燃烧室技术减少污染物排放；通过增材制造技术降低发动机重量，全方位提升发动机性能。在低碳排放方面，积极探索可替代航空燃料，如生物质燃油、二氧化碳逆向合成

燃料等。这些可替代航空燃料（SAF）已完成应用验证并投入使用。国际航空运输协会计划到2050年将SAF占比提升至65%。同时，大力发展战略性新兴产业，探索氢燃料直接燃烧与氢燃料电池混合动力系统的应用，但目前主要应用于低空通航领域，未来发展空间广阔。

谈到低空经济与航空发动机技术协同发展问题，单晓明认为，二者应该相辅相成。航空动力是低空装备的核心支撑，传统吸气式发动机需更好适应低空场景，而新型航空动力则要顺应航空电气化趋势，发展混合动力和氢燃料混合动力系统。低空装备是航空发动机新技术的试验田。混合电推进技术、氢涡轮发动机等在应用于支

线、干线航面前，会先在低空装备平台开展研究与验证。

在单晓明看来，航空发动机领域的进步对我国现代化产业体系建设意义深远。它不仅能提升航空产业核心竞争力，还将带动新材料、电子、智能制造等多领域协同发展，创造大量的就业机会与经济增长点。

展望未来，在国家战略指引下，航空发动机领域将持续加大研发投入，突破关键核心技术，推动性能提升与低碳排放目标的实现。低空经济也将再政策与技术的助力下蓬勃发展。单晓明表示，中国航发将加快自主研制进程，为中国飞机装上更强劲的“中国芯”，全力助推国家低空经济崛起，为经济高质量发展贡献力量。

低空经济如何突破瓶颈“翱翔”新蓝海？

（上接第二版）

在应用场景拓展方面，低空经济已在物流配送、旅游观光、应急救援等领域取得进展。例如低空物流中，无人机配送已在部分城市常态化运营，不仅提升了配送效率，还降低了物流成本；在旅游观光方面，空中游览项目受到游客欢迎，为旅游业开辟了新增

长点；在应急救援方面，无人机和直升机能够快速抵达现场执行任务。但吴仁彪强调，尽管目前在社会保障领域无人机应用场景丰富，但其市场规模拓展仍然存在一定局限，想要进一步挖掘低空经济在更多领域的应用潜力，还需推动其与其他产业深度融合。发展低空经济，市场是根本，推动

个人消费是其中的关键。

吴仁彪还特别提到，发展低空经济要注重人才培养和安全管理。比如，可以与各地残联组织合作，培养腿部残疾但视力良好、手部操作灵活的残疾人担任无人机安全专员。这不仅能促进残疾人高质量就业，还能减轻社会对无人机应用可能导致失业的抵触

情绪。同时，地方政府应多关注无人机安全管控问题。他强调，“只有管得住才能放得开”，并建议各地尽快设立“空中交警”队伍，查处违规飞行的无人机，实现无人机常态化安全执法和检查。

展望未来，在政策支持、技术创新和市场需求的共同推动下，我国低空经济发展前景广

阔。吴仁彪预测，到2030年，低空经济产值将达2万亿左右，但要实现这一目标，需要各方共同努力，抓住机遇、应对挑战，加强创新、协同发展。“如果未来能够五年起好步、开好局，低空经济必将在新时代的蓝天下展翅高飞，成为推动我国社会发展的新引擎。”吴仁彪表示。