

株洲通航如何飞出“加速度”？

株洲日报·掌上株洲记者/任远 陈正明

B2

株洲日报

28829237

2021年7月20日
星期二

责任编辑:赵云福
美术编辑:王 莹
校对:杨 杰

经济

JINGJI

观察



核心提示

去年9月,湖南获批成为全国首个全域低空管理改革试点省份。在一周年之际,一场通用航空产业的盛会如约而至。

7月16日至18日,2021湖南(国际)通用航空产业博览会在长、株两地联合举行。众多大咖齐聚湖南,共商通航发展大计,共谋产业发展未来,助力通航产业飞出“加速度”。

作为我省通航产业的重要布局之地,株洲如何抓住低空空域管理改革的发展机遇,推动通航产业发展?专家们的发言或许能带来启示。

省应急管理厅航空救援队、长沙市应急管理局联合为通航进行的直升机应急救援演练,消防员“从天而降”。

株洲日报·掌上株洲记者/廖威 摄

1.

通航动力应向低成本、高性能方向转型

嘉宾:中国航发南方工业有限公司党委书记、执行董事杨先锋

- 在发达国家,政府为通航领域制定了长远发展战略,有法规和政策相关的保障,资金投入较多。
- 加强低成本控制技术的研究。

通航产业经过几十年发展,已经形成了庞大的市场规模。目前全球有通用飞机446万架,其中美国、加拿大、法国、巴西、德国、英国、澳大利亚等国家合计有35万架,占了全球的80%。而我国只有2707架,只占全球的0.61%,数量远远比不上上述国家。

通过对比国外通航动力产业发展的历史和特点,我们得出四点启示:一是政府重视。他们制定了长远发展战略,有法规和政策相关的保障,资金投入较多。二是坚持技术发展。通过技术创新促进通航动力向低成本、高性能方向发展。三是重视人才培养,实现大众化、商业化的培养模式,提供人才保障。四是重视维修和服务。

我国的通航动力目前还处于培育期,与发达国家相比还有很大的提升空间。以一个数据为例,美国有通用机场20579个,而我国只有通用机场391个,仅为前者的1.9%。随着我国经济发展,通航市场发展空间巨大。

目前我国通航动力发展也存在一些短板。例如,目前的设计无法满足民用机使用的要求,自主研发的体系尚未完全建好。此外,我们在成本控制上也做得不够。

目前我们从几个方向发力。一是开发市场营销体系。从过去的计划经济,即以军用为主的发动机市场体系,向市场化的营销体系转型。二是做好产品型号发展规划。在研发前做好长远规划,满足轻型、中型和重型的通用航空需求。三是构建发展体系。航空动力产业链的体系建设要有所创新,要探索出适合民机的发展及管理模式。四是强化服务支持。此外,我们要加强低成本控制技术的研究,从设计、制造、研发、服务等方面,共同构建一个新的成本控制体系。

2.

通航需要更多运营创新

嘉宾:德事隆航空中国区销售总监王淑樱

- 通航消费群体在不断扩大,包括跳伞、医疗转运、商务保机、观光旅游等。
- 要不断完善通航产业链,鼓励更多运营商和服务商加入进来。

德事隆航空隶属于德事隆集团,是一家有90多年历史的企业。目前在全球累计交付飞机25万架,占全球通用市场70%以上。

近年来,我们看到通航消费的热情,也看到通航消费群体在不断扩大,包括跳伞、医疗转运、商务保机、观光旅游等。

我们虽然是飞机的制造商,但我们更多称自己为服务提供商。我们提供购机服务的同时,非常强调售后服务,我们有售后工程师团队,保障每一架飞机正常运行,所有技术问题可以得到集中解决和反馈。

当然我们的思路也在转变,尝试实现一体化服务。举例来说,有的人对通航有热情,但不了解通航,也不想花太多时间在通航上,只想飞一飞,玩一玩。对于他们来说,对接飞机制造事宜,对接融资租赁商、保险商,是件很麻烦的事。如果今后有专业的公司或者平台来做这件事,能够降低大家进入通航的门槛,客户只需要付费,就有专业的公司和团队来保证他们的飞行,这样将有更多人愿意进入通航。

除了降低进入通航的门槛,也要降低人们退出通航的成本。有些客户买了飞机,有了团队,公司成立了,但他现在不想做了,这时他该怎么办?他的飞机卖给谁?谁来判断他的飞机值多少钱?这就需要通航产业中出现更多形态的服务,既做常态化、专业化的飞机通航,同时也对二手飞机做估值、交易,完成飞机资产处置。

目前株洲的优势集中在制造领域,我们希望有越来越多的运营商和服务商介入,只有产业链不断完善,通航体系才更加健全。



山河飞行表演队带来的3机编队飞行表演。
株洲日报·掌上株洲记者/廖威 摄



通航博览会上的飞机模型吸引群众参观。
株洲日报·掌上株洲记者/任远 摄



通航博览会上的飞机模型吸引群众参观。
株洲日报·掌上株洲记者/任远 摄

通航博览会上的飞机模型。
株洲日报·掌上株洲记者/任远 摄

3.

构建一套航空应急救援体系

嘉宾:航空动力专家,北京航空航天大学教授、博士生导师刘大响

- 通过政府资助、专项保险和社会捐助等措施,使受灾当事人享受免费航空救助。
- 建设航空应急救援体系,在全国大部分地区,紧急救援响应时间控制在30至60分钟内。

我国是世界地震灾害多发地区。20世纪,中国大陆地区平均每年发生5级以上地震20次,6级以上地震4次,7级以上地震每年发生2次。而航空应急救援在救援过程中发挥着重要作用。以“5·12”汶川地震为例,此次救援共出动飞机、直升机428架,抗灾救援飞行8277架次,转运空投救灾物资22543吨,转运人员66728人次。

但目前通航应急救援也存在诸多薄弱环节。如基础设施不健全,通航机场少;救援飞机数量少,机型不配套;救援体系不完善,体制不健全;缺乏高水平专业航空救援队伍等。

2019年,习近平总书记对应急救援作出指示,要加强应急救援队伍建设,建立一支专常兼备、反应灵敏、作风过硬、本领高强的应急救援队伍。要全面加强应急救援能力建设,完善应急救援保障机制。

建设航空应急救援体系,可按照“军民融合、平灾结合”的思路,在灾害发生时,航空应急救援可以减少灾害损失,通过政府资助、专项保险和社会捐助等措施,使受灾当事人享受免费航空救助,不至于因一次受灾而致贫。在这个体系中,在人口密集的城市、周边地区和高速公路上空,航空医疗救援响应时间控制在30分钟以内,在山区、边远地区和野外,将通航救援的响应时间控制在60分钟以内。

加强通用航空和航空应急救援能力建设,可使全国低空、山区、边远地区实现雷达全覆盖,可培养百万级持证通航飞行员,既解决年轻人的就业问题,也为国防建设和民航发展提供飞行员战略储备。

4.

发展通用航空重在形成产业生态

嘉宾:中国航空学会理事长、原中航工业集团董事长林左鸣

- 着眼飞起来,热起来,旺起来,产业强起来。

发展通用航空产业,重在形成“四位一体”的生态系统:即以机场建设为主体的基础设施生态,以航空制造为主体的创新产业生态,以飞行证照培训为主体的教育培训生态,以科普体验为主体的通航文化生态。

着眼“飞起来”,大力加强湖南通用航空机场建设。发展通航航空,首先要解决“飞起来”的问题,没有通用机场,飞起来就无从谈起。通用机场建设投资规模大,完全依靠政府投资既不现实,也不可能。可设立通用航空产业发展专项资金,引导社会资本积极参与。建议由省统一规划布局,采取重大专项管理超常措施,全面掀起全省通航机场大会战,并及早投入使用。

着眼“热起来”,积极盘活湖南通航消费市场。发展通用航空的目的是发展低空经济,促进低空消费。湖南省要着眼形成强大的通航内需市场,除积极发展医疗救护、航空作业等社会服务外,应大力拓展低空旅游、航空物流、航空运动、体验飞行、通航会展、航空文化等通航消费市场,积极培育通航消费新增长点,形成通航消费的新业态、新模式、新场景。

着眼“旺起来”,大力抓好通航人才教育培训。未来,湖南对各类航空驾驶员、维修员的需求将空前增长,要让湖南成为通航人才的“大考场”。要提前谋划,着眼打造全国通航飞行员、维修员头部培训基地。鼓励高等院校开设通用航空相关专业,鼓励全国知名的培训机构到湖南办学,支持湖南通航骨干企业开展飞行、维护培训业务。

着眼“产业强起来”,全力打造湖南通航产教融合创新高地。在规划打造通航认证技术服务中心的基础上,通过政策支持、专题招商等,导入通用航空飞机制造龙头企业,通过通航认证技术服务,虹吸国内外中小制造企业为龙头企业配套生产零部件,形成上下游产业链和数百家、甚至上千家企业聚集的产业群。同时,省市需要出台一系列政策,鼓励各类用户使用湖南自己生产的通航飞机。

5.

抓好市场、空域、政策、技术、安全五大要素

嘉宾:国家低空经济融合创新中心主任敖万忠

- 市场是根本,要拓展航空作业应用,加强有效市场建设。
- 依托航空制造龙头企业、军工科研单位、重点高校等,在航空装备制造领域进行重点突破。

低空经济是以各种有人驾驶和无人驾驶航空器的各类低空飞行活动为牵引,辐射带动相关领域融合发展的综合性经济形态。通用航空属于低空经济,从发展现状和规模上看,通用航空是低空经济的主体产业。

当前,低空经济正处于三期叠加的发展时期:即空域改革与低空经济的“深度融合期”,经济发展与空域安全的“统筹协调期”,无人机地位作用的“加速上升期”。无人机在低空经济中的比重日益增加,地位日益上升,无人机产业将是未来低空经济的主导产业。

市场、空域、政策、技术、安全是低空经济发展的五大要素。市场是根本,要拓展航空作业应用,加强有效市场建设;培育壮大龙头企业,激发带动市场活力;探索适宜的市场策略和商业模式。空域是关键,推进低空空域管理体制创新,地方政府要在低空空域分类划设、低空空域网络构建、飞行审批程序优化、飞行服务保障体系建设等方面提出精确需求,发挥更多作用。政策是保障,要强化经济主管部门和空域主管部门协调联动,地方政府应在统筹协调、招商引资、市场培育、政府购买服务、设立专项基金等方面积极发挥作用,推动形成行业政策和地方政策的叠加效应和互补效应。

技术是支撑,建议依托航空制造龙头企业、军工科研单位、重点高校等,在航空装备制造领域进行重点突破。同时,将飞行中产生的数据资料与新基建结合,打造低空经济数字化产业。比如在湖南建设中部低空经济大数据中心,打造以低空数据为基础的新兴低空产业,为中部崛起提供新动能。安全是底线,一方面要加强对军事地区、敏感地区的低空空域安全防控,另一方面要将安全发展意识融入产业发展全过程,确保空防安全、公共安全和飞行安全。

6.

构建通用航空产业体系

嘉宾:中航通飞设计研究院有限公司副院长李屹晖

- 防控通航产业空心化,支持通航主机和配套骨干制造企业,实现工业产业链自主可控,提升国内通航产业的盈利能力和竞争力。
- 在规划建设通用机场时,还应当完善飞行保障、公共交通、生活设施等配套。

通航产业具有产业链长、服务领域广、带动作用强的特点,在美国产出带动比达1:10,经济贡献超万亿元。“十三五”期间中国通航产业取得了一些成绩,通航器在在册3640架,有120多家企业,办证机场达339个,特别是无人机发展迅猛。

我国处于通航起步阶段,机遇和挑战并存,建议构建通用航空产业体系,防控通航产业空心化,支持通航主机和配套骨干制造企业,实现工业产业链自主可控,提升国内通航产业的盈利能力和竞争力。要赋予通航申请人更多责任,创新通用航空器适航的审定方法,加快

低空空域管理改革进程,增加改革试点空域,使国内不同区域通用机场局部联网,同时尽可能放开通航机场自主管理权限,简化低空空域使用程序和审批手续,让通用航空真正“飞起来”。

在基础设施建设方面,政府在规划建设通用机场时,还应当完善飞行保障、公共交通、生活设施等配套,并将通航短途运输活动接入民航航管及信息系统,实现干线、支线、通航信息网络的交互,保证通航机场运行的安全、便利、舒适、快捷。此外,加强对使用小型飞机开展短途载客运输业务,以及使用国产飞机通航企业的支持。