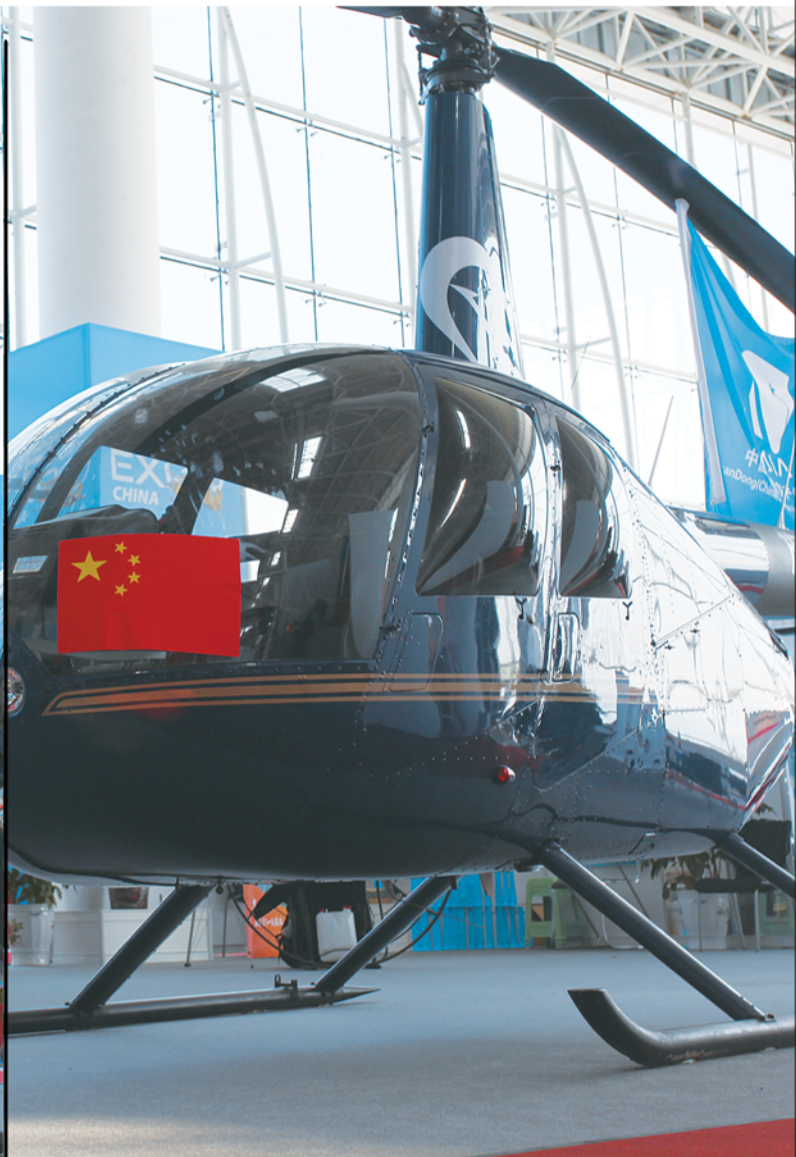


创富

CHUANGFU



有飞机却飞不起来 紧箍咒的松绑

“这次航展，国家空管高层密集表态，低空开放的政策信号比多卖几架飞机更振奋人心。”28日，刚参加完珠海航展的山东齐翔通用航空运营总监孟晓东这样告诉记者。作为通航产业发展的先决条件，低空开放无疑是天大的利好消息。

“通用通用，大家都用。”通用航空是指使用民用航空器从事公共航空运输以外的民用航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等方面的飞行活动。

长期以来，由于我国限制1000米以下低空空域的飞行活动，通用航空应用领域几乎不为人知。目前，我国商业航空已跻身全球第二，但通用航空几乎未起步，产业结构严重失衡。而正常情况是，一个国家的通用航空市场应远大于商业航空。

“造成这种不正常的就是低空管制政策。我在美国驾驶飞机时，呼叫塔台后告诉他飞行路径，5分钟内基本就能获批起飞，而我们提前半个月申请也不一定飞成，很可能因为临时管制把你的航线取消。”孟晓东无奈地说，“公司的几架飞机几乎一直在莱芜机场闲着，飞起来一次尤其是长距离转场的话难上加难。”

有飞机却飞不起来，政策的紧箍咒让通用航空难以真正起飞。“我国将于2013年初在全国范围展开低空空域管理改革！”国家空管委办公室空管局副局长马欣在珠海航展上的表态，让通航业内人士一片欢呼雀跃。

据介绍，目前中国低空空域管理改革试点已扩大到沈阳、广州管制区以及唐山、西安、青岛、杭州、宁波、昆明、重庆管制分区这“两大区七小区”。马欣强调说，未来十年，有望对全国所有空域完成低空空域分类，一批“破冰”的配套条例规定也将推出，通用航空飞行审批程序将大大简化。“现在管制空域飞行已由飞行前15小时提出，缩短为4小时提出。”

通用航空 谁的盛宴

本报记者 杨传忠 实习生 党正

“十年前，你能想到今天人人有手机、随处可上网，许多人开私家车吗？那为什么不能相信十年后私人飞机也会出现红红火火的场景？”

11月，对山东的通用航空界来说可谓喜事连连：月初，山东齐翔航空获国内商业运行资质，成为济南首家、山东第五家持证起飞的通航企业；中旬，珠海航展，山东滨奥飞机一举签下34架飞机采购订单；同时国家空管委高层密集表态“2013年低空将逐步开放”，让通航业内人士欢呼雀跃。

一时间，仿佛中国的飞行天空到处印满了钞票。这个市场一旦开发，将会出现一个天文数字的聚宝盆，上下游产业可撬动超万亿市场。为了在即将“井喷”的通航市场分一杯羹，央企抓紧布阵，民企磨刀霍霍，通航企业从2002年的不到40家猛增至今年的140家，更有百家企业排队待建，各省市也竞相设立航空产业园……

机遇显而易见，可即使低空开放，在通航基础设施建设还远远达不到的情况下，这更像是一场口头的盛宴：航空园区是否过多过滥一窝蜂？产业布局是否同质化？是否脱离实际盲目上政绩工程？守着还未真正出炉的大蛋糕，通用航空还需理性思考，再动刀叉。

板块统筹：徐静
美编：罗强
组版：马秀霞

上下游撬动超万亿市场 下一个汽车时代

“现在不差钱的人有的是，像你们山东滨奥飞机产的DA40价格才300多万一架，空域放开后这毫无疑问将是下一个汽车时代。”365私人飞机网负责人周鑫科如是告诉记者。

生产“本山”号的庞巴迪公司预测，中国私人飞机的潜在客户已经超过了15万人，中国六分之一的富豪计划购买私人飞机。2011年至2020年期间，庞巴迪交付给中国的私人飞机将达930架。据业内保守估计，未来十年，中国通用飞机将保持20%以上的高速增长，增长量将超过1万架，按单架飞机平均价格300万元人民币计算，低空开放后，将在上下游产业撬动超万亿的市场。

“不光私人飞机，空中救援、警务巡逻等未来也将逐渐普及。我们正在与省卫生厅等部门洽谈合作，比如堵车需要送急救病人或送特殊药品。高速公路事故救援也是重

要应用领域，前两天大雾京台高速泰安段的双向堵车事故，如果有直升机就可迎刃而解。”孟晓东说。

即便目光只盯住山东本省的通用航空运营市场，通用航空专家、中航信息研究所首席专家李大立也认为大有文章可做：“山东沿海有大小300来个岛屿。各个岛屿之间、岛屿与陆地之间的交通依靠通用飞机往来将非常方便快捷。此外，山东旅游资源丰富，‘五岳之尊’泰山、‘人间仙境’蓬莱、‘八百里水泊’梁山泊，以及黄河入海奇观等，都是开发空中旅游项目的好去处。”

“随着我国低空领域的逐步放开，通航将成为社会公共服务的新生力量，通用航空消费也将快速拉升，成为下一个经济的增长极。”民航山东安全监督管理局副局长李平告诉记者。相关研究显示，通用航空产业的投入产出比为1:10，其市场价值远大于汽车产业。

排队待批的航空企业超百家 一窝蜂的担忧

2002年，中国开展运营的通用航空企业不到40家，到2012年7月底，全国持有通用航空经营许可证的企业已上升至140家。而目前排队待批筹建的企业超过100家。也就是说，超过240家企业正准备分食通用航空市场蛋糕。

同样是基于对巨大市场前景的憧憬，各地政府发展通用航空的冲动空前高涨。据记者不完全统计，目前全国各省市竞相设立的航空产业园区总数已超过40个。记者从山东航空产业协会了解到，目前我省也依托滨州、青岛、莱芜通用航空产业的既有基础，未来将打造以滨州为中心的制造业、以青岛为中心的运营服务业、以莱芜为中心的航空运动培训业务这三大产业板块。

但并非所有人都对这看似美好的“钱景”乐观，在众多条件的制约下，这更像是一场口头上的盛宴。低空空域的改革限度，飞机制造的有限产能，通用机场的数量，驾驶员的培养周期，这些都是中国通用航空发展的“紧箍咒”。

“空域放开了，还得有配套的

通航基础设施建设。中国通用航空机场只有100多个，持证飞行的驾驶员只有1700多名。而在美国有一万六千个配套机场，60-120美元每小时就能租架飞机，就跟我们的租车似的，很方便。”山东齐翔航空运营总监孟晓东说道。

但他并不同意目前通用航空企业数量过剩的观点，“通用航空企业的审批、筹建、运营资格、购机申请等国家都有严格的门槛，不会像技术含量低的行业一窝蜂地扎堆，不是说有钱就能上马。以山东为例，目前我省自有通航飞机的作业能力还不到需求的十分之一。”根据山东民航业“十二五”路线图，到2015年山东将增加10个以上的通用机场，促进通航产业发展。

机遇显而易见。但是，各地抢分蛋糕过程中的种种隐忧更值得警惕。“通用航空，是改革开放30多年唯一没有放开发展的产业，但发展前期需要很强的专业性、政策性、规划性，政府要加强引导，切勿刚开始走弯路。”北京航空航天大学通用航空发展与政策研究中心主任高远洋告诉记者。