



私人飞机， 下一个“汽车时代”

文/本报记者 杨传忠 片/本报记者 张中

10月13日早上9点整，随着5架固定翼轻型飞机陆续从滨州大高机场剑指蓝天，一次史无前例的通用飞机环省飞行拉开帷幕。这次飞行将途经我省各民用机场和军民合用机场，航程超过1600公里，飞行跨度之大、范围之广，一举开创了我国通用航空的先河。

在拥有民航运营、维修服务、航展培训等板块后，我省将目光瞄向了航空产业的最前端——飞机制造。经过近十年的蛰伏发展，山东已成为全国唯一一个能将自造飞机销往世界各地的省份。

政策束缚

我国通用航空几未起步

所谓通用航空是指使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、建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象监测、海洋监测、科学实验、教育培训、文化体育等方面的飞行活动。“就是除了我们平常所乘坐的干线或支线飞机等商业航空外的飞行领域，打个形象的比方好比是大巴车与私家车的关系。”滨州大高通用航空城执行总经理仲戈告诉记者。

目前，在我国航空业，从事公共运输的“大巴车”（即商业航空）保有数量以及飞行架次，已经仅次于美国跻身全球第二，然而“私家车”（即通用航空）几乎还未起步。根据山东航空产业协会提供的数据，截至2010年底我国获得通用航空企业经营许可证的通用航空企业只有111家，通用航空企业适航在册航空器总数仅有1010架，通用航空机场数量还不到100个。

“这些数据根本没法与欧美发达国家相比，甚至远落后于巴西等发展中国家。”山东滨奥飞机制造有限公司副总经理兼行

政总监胡军表示。目前美国通用航空飞机保有量为23万多架，占全球通用航空飞机总数的近70%，通用航空飞机机场和直升机起降场多达18000个；“金砖四国”中的俄罗斯和巴西拥有的通用航空飞机数量也都超过了1万架。

“中国通用飞机尤其是私人飞机数量少，主要原因不是购买力的问题，而是低空开放的问题。”山东齐翔通用航空有限公司董事长陈茂森认为，长期以来，我国实行严格的空域管理体制，85%以上的空域为军用或禁飞区，只有约15%的空域供民用航空使用，而欧美等发达国家的空域使用比例与之恰恰相反。“由于通用飞机飞行的低空空域不开放，显然政策束缚已经成为制约我国通用航空产业发展的瓶颈。”

以航空护林为主要业务的青岛直升机有限公司副总经理韩莹射也表示，在影响通用航空产业发展的因素中，最根本的问题就是空域管制问题。“目前，我国低空空域飞行计划申请和审批程序很繁杂，环节多、周期长。以航空护林为例，一个为期两个月的护林任务，我们往往跑任务批件就得一个月。”而在美国，私人使用低空空域飞行只需上网填个申请单即可。

低空开放

下一个“汽车时代”来临

去年11月，国务院、中央军委批准了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，明确在长春、广州飞行管制分区改革试点的基础上，在全国进行改革试点扩容，山东省也被纳入低空空域管理改革试点的范围。《意见》明确，今后十年内我国将逐步开放3000米以下的低空空域。这无疑给通用航空业打了一针强心剂，这个“潜伏”很久的“朝阳行业”将迎来井喷式发展。

“目前，我国通用航空涉及的领域主要集中在需要财政支持的农牧业，在飞行培训和工业飞行方面也有了一定的突破，但在私人飞行、公务飞行、空中游览、体验飞行等通用航空消费类市场上还有相当大的发展空间。”山东航空产业协会秘书长葛学进告诉记者。据介绍，我国到2010年的私人飞机保有量大约为70架，而拥有私人飞行驾照的也仅仅约200人。

而经济发展和运输业之间存在着非常明显的规律，当人均GDP达到1000美元时汽车是首要交通工具；人均GDP超过2000美元时，商用航空占比加

大；人均GDP超过4000美元时，私人飞机就会进入公众视野。“我国大部分省市的人均GDP早已突破4000美元，我省去年人均GDP已经将近6000美元，继汽车进入家庭后，通用小飞机进入家庭、公务机用于商务飞行已成为一种需求。”葛学进表示。

那么，我国通用航空的蛋糕到底有多大？“不可估量。”滨州大高通用航空城执行总经理仲戈这样描述，正常情况下，通用航空是整个民航产业的金字塔底座，盈利强于商业航空，将是中国航空业下一个利润增长点。“按照我国的GDP水平，低空开放后我国私人飞机的潜在客户将超过30万人，通用航空的上下游产业将有超过万亿元的市场空间。”

在本月上旬刚刚结束的亚洲财富论坛“中国私人飞机产业发展峰会”上，庞巴迪等全球著名的飞机制造商甚至预测，“中国私人飞机拥有量10年内将超美国，成为世界第一”。事实上，多年以来，世界私人飞机制造商一直紧盯中国市场，眼睁睁地看着中国富翁购买各种奢侈品，但就是受制于空管政策几乎没有人购买私人飞机。低空空域即将开放的政策信号，预示着航空业下一个“汽车时代”的到来……

（详细报道见B02版）