

上街,乘势腾飞正当时!

——来自郑州通用航空试验区的报道之一——



通航社区建设作用重大

通用航空,是指定期航班和用于取酬的或租用的合同下进行的不定期航空运输以外的任何民用航空活动。

在我国,通用航空是指除军事、警务、海关缉私飞机和公共航空运输飞行以外的航空活动,包括从事工业、农业、林业、渔业、矿业、建筑业的作业飞行和公务飞行、医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋探测、科学实验、遥感测绘、教育训练、文化体育、旅游观光等方面的飞行

活动。

通用航空是国家民用航空的重要组成部分,是民航业两翼之一。通用航空的普及与发达程度,代表了国家航空业特别是民航业的发展水平,对创造商业机会,促进就业、优化产业结构,带动区域经济发展具有重大意义。同时,通用航空在国家救援体系中发挥了重要作用,在农业、林业、工业、勘探、遥感、气象等多方面有着难以替代的地位。

我国通用航空运营现状

近十几年来,我国的国民经济无论在数量上还是在质量上都得到显著提升,通用航空从中受益,行业发展整体向好。统计资料显示,通用航空作业飞行时间到2013年已达到52.98万小时,相比2010年,增长了47.4%,相比2000年,增长了65.3%。但我国目前的通航飞行主要集中在民航教学领域,通用航空发展质量不高,结构不尽合理。

截至2013年底,我国拥有获得通用航空经营许可证的通用航空企业189家,而这一数字在2012年为146家,在2011年为123家,通

用航空企业数年增速两年来分别高达18.7%和29.45%。

与此同时,通用航空机队在册数量的增长也依然强劲,截至2013年底,我国通用航空机队在册总数为1654架(具),比上年增长23.2%。其中,固定翼飞机1239架,旋翼机385架,气球24架,飞艇6架。而此前一年通用航空机队在册总数量的增幅也高达16.29%。

到去年底,我国通用航空飞机的架数为1654架,每万人拥有0.013架,是全世界平均水平的2.1%,不足美国的1%,仅为巴西的8%。

通用航空驾驶员培训需求迫切

2012年,我国可作业的通用飞机约1000架,航空作业量达到19.1万飞行小时,每年需净增通航飞行人员400余人,其中150余人为直升机驾驶员。根据民航局“十二五”规划,2015年通用航空市场需求将比2010年翻两番以上,达到30万小时左右。到2020年,中国的通用航空飞机应在1万架以上,达

到发展中国家的先进水平,市场价值达到几十亿美元,相应的飞行员需求达到35000人左右。

从以上的分析可以看出,发展飞行培训学校将具有非常巨大的经济效益。到2020年之前,250亿元的飞行驾照培训蛋糕以及由它带来的配套产业的发展,将吸引国内外很多投资商的关注。

上街区正在建设的通用航空试验区(即郑州通用航空试验区)让这个城市成为人们津津乐道的话题,目前通用航空机场、设施等都在建设中,然而大多数市民并不了解通用航空的用途及试验区的建设能给上街经济发展带来什么。

为此,本报自本期起推出郑州通用航空试验区系列报道。郑州晚报记者 邓红超 通讯员 穆文涛 李显文



鸟瞰图

通用航空主营业务需求

发达国家通用航空发展较快,已经形成了比较完善的运营模式。相比之下,我国通用航空仍显落后。然而随着经济的发展通用航空需求量快速上升。

在“十一五”期间,我国每年的商务机需求量约10000飞行小时;预计到“十二五”期末,每年需求有20000飞行小时左右;到“十三五”期末,每年需求可能达到30000飞行小时左右。

商业医疗救援作用明显。商业医疗救援有三条优势:专业救援企业从事专业救援工作,专业技能和装备水平高;紧急救援作为产业为社会创造经济效益;为消费者提供多样的应急救援服务产品选择。

目前,中国商业化的救援服务已经起步,并得到市场的支持。友邦保险对于人寿保险额在10万元以上的客户配给一张国际通用的紧急救援卡。

“十一五”期间,国内每年非交通事故类的空中医疗救援的需求为17500飞行小时。根据预测,“十二五”期间,国内每年非交通事故类的空中医疗救援的需求为35000飞行小时;“十三五”期间,国内每年非交通事故类的空中医疗救援的需求为52500飞行小时。

“十一五”期间,由于人们对空中游览的认识有限,需求较少,不足以发展到企业能够赢利的水平。在“十二五”期间,随着航空知识的普及和居民可支配收入的提高,我国空中游览的需求每年将达到1000小时,每年收入为3000万元。预计“十三五”期间,随着航空知识的进一步普及和居民可支配收入的继续增长,我国空中游览的需求每年将达到2000~2500小时,每年收入为6000万~7500万元。

上街区建设通用航空试验区,会给上街带来更多的发展机遇,旅游、商业用机、小型运输、农业生产都将会是上街通航的业务范畴,帮助上街经济发展。依托通航试验区可以引进更多的商业模式发展经济。