

空中游览还有多远？ 四大瓶颈需突破



①瑞金医院直升机坪是上海市中心较大的楼顶直升机起降点。
②上海虹桥公务机基地具备维修资质。
③金汇通航在厦门拥有自建空中游览机场。
④直升机在一些事故中也会投入到救援中。
本报资料图 记者 杨磊 施培琦 摄

【上海通用航空现状】

今年1月下旬,上海市人民政府常务会议上曾研究本市低空空域和通用航空管理工作。上海市民距离直升机游览到底有多远?上海的通用航空现状如何?目前发展通用航空面临哪些瓶颈?针对这些市民关注的问题,记者进行了调查。

数量多： 直升机驾驶员 私照 培训”发展快

从2010年开始,我国的通用航空公司如雨后春笋般纷纷“冒”出。据介绍,截至去年9月,作为占据我国三分之一旅客运输市场的航空“发达”地区,华东地区有经营许可的通航公司有24家,获得筹建许可的公司有15家,还有3家正在审批过程中。

在上海,已有登记注册的经营性通用航空企业10家,正在筹建的通用航空企业也有5家。据统计,2012年,上海地区通用航空经营项目飞行8300余小时,2.6万余架次。

“上海的通用航空企业的数量在华东地区来说算是最多的。”沪上一位资深通用航空专家说道。这位专家透露,上海的通航企业在业务内容方面各有侧重,比如金汇通航驾驶员培训做得比较好,在千岛湖也有游览项目,还有企业在东北护林。”

记者采访了解到,在上海的多家通航企业中,金汇通航较早开始进行直升机驾驶员“私照”培训,而最近几年报名培训的人数也成倍增长。“2012年有20多位,今年的计划为50位左右。”金汇通航相关负责人说道。

业务少： 本市通航企业 “墙内开花墙外香”

虽然上海的通航企业数量挺多,但受政策、市场等方面因素的影响,不少企业的业务却都是在外地开展;在上海的业务反而很少,形成了“墙内开花墙外香”的局面。”通用航空专家表示。

而在上海的通航企业纷纷到外地去“掘金”的同时,外地的通航企业也很少在上海开展业务。去年,北京首航直升机有限公司在上海浦东机场建立直升机基地,并计划将两架直升机落户在上海,用于开拓上海及长三角地区的业务,除了用于紧急医疗救援外,也可以执行公务飞行任务。不过,将近一年过去后,这两架直升机还是没能落户上海。

“飞机其实早就到了,但上海的项目目前还没有开始做,条件不是太成熟。”北京首航直升机有限公司副总裁何驰坦言,之所以没有把两架直升机放在上海,主要是上海业务量少,市场不是很好;对于企业来说,总要考虑经营成本,如果没有市场作为依托,把飞机放在那边闲着岂不是浪费?”

保障弱： 通航机场和直升机 起降点太少

金汇通航之所以选择在千岛湖和厦门开设空中游览项目,与两地的保障条件不无关系。比如,在千岛湖,金汇通航有自己的飞行基地,在厦门,金汇通航有自建的空中游览标准机场。

而在上海,能用于直升机起降的通用航空机场的数量太少。沪上一位通用航空专家介绍,在上海,通用航空机场主要是龙华机场和高东机场,目前,龙华机场的直升机机坪和跑道正在进行改造,预计今年或明年才能改造完成投入使用。对于龙华机场的定位,以后可能重点发挥消防方面的作用。”至于高东机场,目前是交通运输部东海救助飞行队的基地。此外,上海市中心也就只有瑞金医院、华山医院等几家医院的楼顶有直升机起降点。

“十二五”期间,浙江、江苏等省都大力规划建设通用航空机场,上海却一个都没有。”这位通航专家表示,上海要想发展通用航空,必须要有足够的通用航空机场,宝山、崇明都应该建设直升机场,市区人民广场、外滩、陆家嘴都可以有直升机起降点,甚至各大高速公路道口都应该有直升机起降点。”

【通用航空发展面临的瓶颈】

尽管大力发展通用航空已经成为民航业内的共识,很多人也对通用航空的前景持乐观态度,但其发展之路并不是那么平坦。

通用航空专家和华东民航业内人士都表示,现阶段我国通用航空的发展仍面临不少政策瓶颈,包括上海在内的很多地方政府现在对通用航空的发展都已经很重视,但目前政策方面的一些局限并没有实质性的突破,所以现在通用航空的发展就出现了一种面上都很支持但发展却比较艰难的局面。”

不过,业内人士也坦言,上海的通用航空需求很大,任何事物的发展总归有一个过程,尽管目前的突破不大,但以后随着相关的政策瓶颈得以突破,相信通用航空会有一个比较好的发展。”

空域瓶颈:低空开放技术条件还不够

通用航空发展离不开空域,但空域问题恰恰是我国通用航空发展最短缺的要素。由于考虑到飞行安全及国家安全,我国只有20%的空域供民用航空飞行。

低空空域是指1000米以下的飞行区域。与过去相比,我国低空空域使用困难的问题目前已经在逐步改善。2010年,国务院、中央军委出台了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》,2012年12月11日,民航局、财政部联合制定了《通用航空发展专项资金管理暂行办法》。目前我国低空空域改革试点已扩大至“两大区、七小区”,即沈阳、广州管制区,唐山、西安、青岛、杭州、宁波、昆明、重庆管制分区。

不过,华东地区一位民航业内人士表示,低空空域开放并不只是“开放天空”那么简单。他告诉记者,低空开放要建立在相关基础设施齐全的基础上,大量直升机、公务机飞行,需要有地面保障系统、通信导航系统、油料供应系统等一系列保障体系的支持,“现在这些基础设施很多都还没有,所以低空开放的技术条件还不够,时机也还不成熟。”

据介绍,目前华东地区现有的公用机场没有针对通用航空的飞行服务,通信、导航、气象、监视、情报等服务渠道零散,目前还没有一个专门为通用航空提供航行保障的飞行服务站,仍采用运输航空的航行服务保障模式。

法规瓶颈:通航服务体系标准空缺

民航业内人士表示,目前上海两大机场的运营已经非常忙碌,时刻很紧张,很难再“挤出”资源供通用航空飞行。但如果要建设通用机场,目前我国并没有针对通用机场的明确的建设标准,“现在的通用航空机场建设、管理,一直都是沿用运输机场的标准,这就导致机场建设标准过高,建设审批流程长,验收程序复杂,不利于通用航空的发展。”

事实上,不但通用航空机场使用的是运输机场的建设标准,目前通用航空的运输、监管等各个环节的法规都是“借用”运输航空的法规。“通用航空各方面的要求都更高,让通用航空全都以运输航空的标准来做,显然是不合适的。”业内人士表示,没有专门的、针对通用航空的法律法规,对通用航空的发展还是有不小的影响的。

而除了法律法规不健全,目前我国对通用航空公司安全责任的追究设置也不够科学,一旦通航公司发生不安全事件,会连带追究局方监察员的责任,也是用运输公司的标准要求通航公司)。

“目前在我国,通用航空若发生不安全事件,管理部门也要承担责任。”业内人士表示,这就相当于车辆在高速公路上跑,出了事故要算交警的责任,而这样的安全责任追究“体系”,客观上也导致各地管理部门不太敢“放手”让通用航空飞。

关税瓶颈:航空器和航材进口关税太高

制约我国通用航空发展的另一大因素是关税问题,目前,我国飞机、航材进口环节的税收都比较高。据介绍,目前,我国通用航空企业运营中所使用的飞机,多数是从国外进口,其进口飞机、航材的关税为6%,增值税为17%,累计超过23%。相对于进口运输飞机4%-6%的关税(无增值税)来说,税负太高。

北京首航直升机有限公司副总裁何驰坦言,关税太高对于通航企业的发展影响很大,“关税和增值税加起来超过23%,再加上其他开支,我们一般都是按30%来掌握。也就是说,买一架100万美元的直升机,光税费就要花30万美元,这实在是有点高。”

审批瓶颈:希望以后进一步简化

以前,通用航空若有飞行作业任务,需要提前15天报批申请航线,此后,提前申请的时间缩短到了7天。目前,这一时间缩短到了一天,一架直升机若想升空飞行,要提前至少一天向相关部门报备飞行的时间、线路、机型、高度、距离、注册号等信息,申请航线,得到批复,获得航线使用权后,还需在起飞前半小时通报空军管制部门才能飞行。

虽然与最早的15天相比,目前1天的申请时间已经大大缩短,但与美国等通用航空发达的国外相比,1天的时间还是显得有点长。“国外通用航空飞机起飞不需要提前审批,在美国,只需在停机坪上向塔台申请起飞就可以,非常方便。”

通用航空业内人士表示,目前在“特事特办”的情况下,应急救援的飞行申请一般1个小时之内会得到批复。不过,通用航空企业认为,从通用航空的长远发展来看,这样还是不够的,“我们希望未来审批手续能进一步简化,把飞行计划申请的时间常态化、规范化,比如通用航空要从A点飞到B点,提出申请后,相关部门随时可以答复。”