

《黑龙江省通用航空产业“十四五”发展规划》印发

8月9日，黑龙江省人民政府正式印发《黑龙江省通用航空产业“十四五”发展规划》(以下简称《规划》)。

根据《规划》，黑龙江省将建设国内一流通用飞机、发动机、核心部件和航空材料制造基地，把哈尔滨打造成为国家重点建设的两大直升机制造基地之一，确立黑龙江省通航制造业第一梯队和通航运营大省地位。将构建与黑龙江省经济发展定位、城市空间布局、现代产业发展、综合交通体系相适应的通航产业空间结构，形成“一核一带四区多基地”的通航产业空间布局。《规划》发展目标指出，到2025年，黑龙江通航飞机、发动机、核心部件、航空复合材料制造业集聚发展，制造能力显著增强，市场需求有效释放，通航消费规模持续扩大，新兴业态不断拓展，基

本形成通航研发制造和通航消费双轮驱动，通航运营、服务、保障能力协同提升的产业发展格局，黑龙江省通航产业规模达到400亿元，其中通航制造业达到350亿元，市场消费及配套服务业达到50亿元，年飞行量超过10万小时，机队规模超过230架，具备通用航空短途运输功能的机场达到40个。

根据《规划》，黑龙江省将重点发展通航研发制造、消费、综合服务保障三大板块，打造国内一流通用航空制造集群，树立引领全国的通航消费发展标杆，构建基础完善的综合保障体系，构建黑龙江省通航制造业加快发展、消费需求不断拓展、服务保障更加有力的通航产业发展生态。

黑龙江省将依托航空工业哈飞在民用直升机研发制造领域的丰富经验和雄厚实力，加快推动

AC312系列、AC332、AC352系列等具有市场竞争力的重点直升机型号研制和产业化发展。依托哈飞通用旗下运12通用飞机的行业影响力和市场地位，不断提升运12系列飞机市场竞争力。推动轻型运动飞机、小型活塞通用飞机、轻型直升机项目在哈尔滨等装备制造基地地区落地投产。

黑龙江省将推动民用无人机产业发展，巩固壮大哈工大机器人集团、广联航空、腾迈、惠达等企业工业级专业无人机、高空高速固定翼无人机、植保无人机、物流无人机等领域的技术研发及整机组装生产能力。打通“复合材料开发—航空复材精深加工—航空复材制成品”产业链，鼓励省内新材料研发制造企业积极布局，扩大高性能复合材料研发与生产。

黑龙江省将以通航研制企业、

专业研究机构、高等院校为基础，培育建设该省通航制造业创新中心，重点开展行业基础和共性关键技术研发、科技成果转化等工作。以哈尔滨整机制造产业为牵引，带动各类配套企业围绕整机制造龙头企业集聚，打造国内领先的通用航空配套产业集群。

黑龙江省将开发亲民化、特色化、梯度化低空旅游项目，打造一批顶级的具备国际旅游目的地水平的旅游产品，建设全国低空旅游示范区。将优先开通市场需求大、人口相对集中、地面交通不便的地区航线，解决偏远地区快速出行需求，提高哈尔滨对外辐射能力，形成以哈尔滨为中心覆盖全省主要地区的短途运输网络，推进全省互联互通，并逐步构建跨省、跨国短途运输网络。将推动航空医疗救护网络建设，支持有条件的市(地)开展航空医

疗救护业务，提升危急重症救治效率。发挥中蒙俄经济走廊建设和龙粤友好合作优势。

黑龙江省将按照省“1+4+12+69”“四层”机场体系结构，用10年的时间，建设、升级转换和改造69个具备通用航空短途运输功能的机场，在省域范围内实现通航服务全覆盖，基本建成布局科学、覆盖合理、功能完善、集约环保的现代通用机场体系。鼓励具备条件的世界自然文化遗产、国家级旅游度假区、4A以上景区布局建设直升机起降点，支持亚布力、镜泊湖、哈尔滨城郊等地区结合自身地形地貌特点，打造各具特色、功能专业的航空飞行营地。

(阴祖峰)

福建打造世界一流机场群



近日，《福建省交通强国先行区建设实施方案》发布，方案指出，壮大以厦门港、福州港两个主枢纽港为核心的东南沿海港口群，打造福建“轨道上的机场群”，形成对接长三角、粤港澳，服务中西部，便捷连通两岸，覆盖省域主要发展轴带，顺畅高效的“三纵六横两联”综合立体交通网主骨架。

按照《福建省交通强国先行区建设实施方案》，要打造世界一流港口群和机场群，谋划建设10个机场项目，总投资达到1279亿元。在长乐国际机场二期扩建工程现场，滑行道及机坪道面的浇筑施工正有序进行。机场二期扩建工程计划在现有T1航站楼东侧，新建25.5万平方米的T2航站楼和一条长3600米、宽45米的第二跑道，预计工期四年，计划投资238亿元，建成后可满足年旅客吞吐量3600万人次，货邮吞吐量45万吨，飞机起降27.7万架次的需求。

作为福建综合交通运输未来发展的指导性文件，《实施方案》中提出“一个目标”“三个阶段”“七大任务”。“一个目标”是指，以“一核三支”为战略引领(海上丝绸之路核心枢纽、国家区域济联动发展战略支点、海峡两岸融合发展战略支柱、两大协同发展区高质量发展战略支撑)，打造“三纵六横两联”综合立体交通主骨架，构建福建“211”交通圈(各设区市间2小时通达，福州、厦漳泉两大都市圈1小时通勤，设区市至所辖县、各县至所辖乡镇1小时基本覆盖)。

“三个阶段”是指，到2025年，福建省完成交通强国建设试点示范任务，全面建成“两纵五横”大通道；到2035年，福建省建成交通强国先行区，建成“三纵六横两联”主骨架，推进“211”交通圈；到本世纪中叶，福建省全面建成人民满意、保障有力、国内一流的综合交通运输体系，全民服务和保障社会主义现代化强国建设，人民享有美好交通服务。

“七大任务”主要包括七方面内容：一是着力建设布局完善、立体互联的综合交通网络。建设“高品质、大容量”交通快速网，建设“强引领、多支撑”交通干线网，建设“广覆盖、惠城乡”交通基础网，建设“双一流、通全球”港口群和机场群，构筑“多层次、一体化”综合交通枢纽。二是着力打造面向全球、互利共赢的开放合作通道。加快“一带一路”主通道建设，推进“丝路海运”和“丝路飞翔”建设，深化闽台交通融合发展。三是着力构建便捷舒适、经济高效的运输服务体系。提升优质经济出行服务，发展绿色高效现代物流，创新发展新业态新模式。四是着力发展集约环保、数字引领的绿色智慧交通。推动绿色交通生态环境“高颜值”，强化前沿关键科技研发应用，大力发展智慧交通。五是着力健全完善可靠、反应快速的安全保障体系。提升设施本质安全水平，完善交通安全生产体系，强化应急响应救援能力。六是着力完善规范高效、便民惠民的行业治理体系。进一步优化营商环境，创新驱动行业改革。七是着力推进先行先试、积极探索福建新经验。积极推进交通强国试点示范，全面推动交通基础设施高质量发展试点示范。(张自芳)

航空货运持续强劲 企业加速抢滩



国际航空运输协会日前发布的数据显示，5月全球航空货运需求已经达到上世纪90年代以来的最高点。空运运力紧张，货运需求却在大幅增加。而上半年全球航空货运市场增长率飙升8%。国际航协理事长威利·沃尔什表示，随着全球经济持续从疫情危机中复苏，航空货运业务正蓬勃发展，航空货运已成为许多航空公司的收入生命线。事实上，目前市场环境中，国内外航空公司“客改货”已经成为常态，国际货运量的45%~50%当前都由客机腹舱来完成。国内几家大型航空公司的热门跨境货运航线，也基本都处于满载状态。

东航物流、南方航空等多家企业去年以来就收入颇丰。东航物流2020年归母净利润23.69亿元，同比增长200.70%。公司预计

2021年上半年归母净利润达14.2~17.4亿元，较2020年同期仍将正增长；南方航空货运物流2020年净利润也达40.13亿元，同比增长990.49%。

货运航空展现的商机，也使得近期布局这一领域的企业动作频频。全球最大的集装箱航运公司马士基表示，正通过旗下的航空货运公司StarAir寻求扩张并计划购买更多货机。今年上半年，我国航空货运相关企业注册的平均增速也节节攀升。继顺丰航空、圆通航空之后，近日京东也加入货运。根据民航局官网发布的《关于拟批准江苏京东货运航空有限公司筹建的公示》，京东货运航空已获得民航华东地区管理局初审同意。这意味着，京东航空有望成为第3家民营货运航空公司。(韦夏怡)

大湾区航空将于10月1日首航北京

据南华早报报道，大湾区航空将于10月1日首航，首航航班将以包机航班形式飞往北京。虽然时间已经确定，大湾区航空目前仍在等待其航空运营许可证(AOC)。

大湾区航空董事许汉忠表示，大湾区航空选择首航北京是一个经过深思熟虑的决定。在该航空公司发展计划中具有象征性意义——运营飞往首都的航线，向外界透露发展雄心，并陆续开通飞往全国和周边区域航线的定期航班。

虽然大湾区已经确定了首航的时间表，但现在大湾区航空距离离开航仍需航空运营许可证(AOC)和航空运营证书，这包括了大湾区航空开航所需的商业和安全要求。许汉忠透露，尽管有未透露姓名的竞

争对手设置了障碍，但大湾区预计将在9月17日获得航空运营证书。

大湾区航空早前申请经营在香港和往来香港的客运、货运或邮件服务，共104个航点，包括中国内地、日韩、中国台湾及东南亚航线。旗下机型主要是波音737-800短途机，规划未来5年稳步增加到25架至30架飞机。

国泰航空发言人表示：“我们对香港和大湾区的机遇感到兴奋，因为该地区的继续发展，商业和休闲旅游都有巨大的潜力。”

大湾区航空先期将以3架客机起步，从本月中旬开始，大湾区航空将在香港监管机构的监督下开始一系列试飞活动，这也是获得开始飞行许可的关键阶段。(辛文)



《2020中国通用航空短途运输行业发展报告》发布

据通航在线报道，7月30日，中国航空运输协会通用航空分会在北京举行了《2020中国通用航空短途运输行业发展报告》发布会，对2020年通航短途运输有关数据进行了解读。

通用航空短途运输具有“小机型、小航线、小航程”的特点，是偏远地区居民高效的出行方式，是干支航空网络的重要补充，是发展航空强国的必经之路。通用航空短途运输的发展，有利于缩小地区交通网络差异，对于促进居民消费升级和构建完善、全面的现代交通运输体系具有重要意义。

2020年投入到短途运输的航空器数量较2019年增长了16架，航线数量增长28条。受新冠肺炎疫情影响，虽然飞行小时数增加了1600小时，但是在客人数减少7000人次。

航空器情况

机型数量：2020年，参与短途运输业务的通用航空器累计56架，较2019年增加16架，增长率为40%；共涉及10个机型系列，较2019年增加了3个机型系列。机型统计中首次出现直升机，国产飞机运12F正式开展短途运输业务。赛斯纳208B和PC-12两款机型数量的增长速度明显加快，高于所有机型平均增长率。

其中，国产飞机运12F选择在黑龙江首次开展短途运输业务，首次增加的直升机机型S-76C++选择在浙江省运行。

各机型飞行小时：2020年，56架通用航空器共完成短途运输飞行14604.74小时，虽受疫情影响，但较2019年仍增加12.18%；平均每架飞机年度飞行260.80小时，较2019年降低19.92%。赛斯纳208B和PC-12的总飞行小时数已经连续3年呈递增趋势，但单架平均飞行小时数仍未超过300小时；“空中国王”B300和DHC-6-400“双水獭”飞机的飞行小时数总量明显降低，分别较2019年降低43.42%和87.81%；国产飞机运12系列飞机和EMB-505的飞行小时数稳步增加；新增固定翼机型运12F和直升机S-76C++的飞行小时数分别突破400小时和100小时，而新增固定翼飞机C90GTI和P2006T的执行情况差强人意，飞行小时数仅分别为21小时和5小时。

各机型载客量：2020年，通用航空短途运输旅客运输总量为56495人次，较2019年减少7013人，同比下降11%。2020年短途运输旅客运输总量排名前三的地区分别为华北地区、西北地区和西南地区，但华北地区和西南地区同比均有所下降；华东地区载客量增长明显，同比增长584%；新疆地区载客量下降最为明显，同比下降87%。以上变化趋势与各地区的飞行小时数变动趋势一致。

旅客运输量排名前三的机型分别是赛斯纳208B、PC-12和“空中国王”B300，其中B300机型的载客总量同比明显降低，下降44%。其余机型中，DHC-6-400“双水獭”飞机的载客总量骤降，锐减近万人；国产机型运12系列飞机的载客量则在逐步上升；直升机S-76C++的载客量达到近2000人。

航点机场情况

航点机场类型数量：短途运输航点各类机场的数量连续3年增长。2020年，全国累计共有89个机场开通了通用航空短途运输航线，包括33个通用机场、46个支线机场和10个干线机场；支线机场占比52%，同比降低9个百分点，但依旧是保障通用航空短途运输航线的主力。除新疆地区外，各地区开通短途运输的机场数量已连续两年增长。2020年，华北地区的机场数量最高；华东地区的机场数量赶超东北地区，排名第二；新疆地区则减少了3个机场。

航点机场类型区域分布：2020年，依旧是华北地区开通短途运输的支线机场数量最多，除新疆地区外，其余地区开通短途运输航线的支线机场数量同比增加或持平；所有地区开通短途运输的通用机场数量同比增加或持平，华北地区排名第一；所有地区开通短途运输的干线机场数量同比增加或持平，华东地区的数量最多。

2020年，在全国开通短途运输航线的省份中，内蒙古自治区是使用通用机场和支线机场均为最多的省份，

山东省和广西壮族自治区是使用干线机场最多的省份。

2020年，开通短途运输航线的三种类型机场所覆盖省份数量同比均有所增长，覆盖省份最多的是通用机场，其次是支线机场，最少的是干线机场。

航线情况

航线数量区域分布：2020年，全国通用航空短途运输航线累计达到75条，同比增长60%。除新疆地区外，各地区通用航空短途运输航线数量均有增长，华东地区增速最快，同比增长240%。华北地区连续3年为开通航线数量最多的地区。

2020年，4个省份为2018~2020年首次开通通用航空短途运输航线，共计9条。至此，全国有通用航空短途运输航线运行经历的省份累计达到24个。除新疆维吾尔自治区外，其余

各省份的短途运输航线数量均有所增长，浙江省、山东省的航线数量增幅较为明显。内蒙古自治区连续3年为开通航线数量最多的省份。

航线类型区域分布：2018~2020年，各类航线数量持续增长，支线机场一直是保障短途运输航线的主力军，始发或终到为支线机场的短途运输航线数量占比从未低于75%。

2020年，通一支类型的航线数量超过一支一，成为最多的航线类型，占航线总数量34.67%，通用机场的作用愈发明显。2020年，首次开通了干一干类型通用航空短途运输航线，至此，实现了六种航线类型的全覆盖。

企业情况

通用航空短途运输企业航线数量：2020年，共有28家通用航空企业开展短途运输业务，包括8家通过联合

运营模式开展经营活动的通用航空企业，较2019年新增14家通用航空企业，同比增加78%。通用航空短途运输航线数量累计75条，内蒙古通航、河北中通航与华夏通航联合体的航线数量并列第一，亚捷通航的航线数量排名第三。

通用航空短途运输企业飞行小时数的区域分布：2019年飞行小时数排名前三的内蒙古通航、河北中通航和新疆通航的小时数在2020年均有所下降，但内蒙古通航的飞行小时数依旧遥遥领先其他企业。其余通用航空企业中大部分的飞行小时数均明显增长，江西快线的飞行小时数净增长近1000小时；成功通航首次开通短途运输航线，飞行小时数便突破700小时。

在2020年开展航线运行的通航企业中，大部分企业的飞行小时数较2019年有所增长，且主要飞行地区明显。总飞行小时数排名第一的内蒙古通航，主要飞行小时数集中在华北地区，占总飞行量的95%。亚捷通航虽然新增三个飞行地区，但飞行小时数仍集中在2019年已有飞行纪录的华北地区。河北中通航只在西北地区的飞行小时数超过2019年，其余三个地区下降明显。众翔通航和榆树通航的年度飞行小时数不足10小时，部分企业执飞航线的稳定性和持续性尚待提高。

2020年，参与短途运输业务的通用航空器累计56架，较2019年增加16架，增长率为40%；共涉及10个机型系列，较2019年增加了3个机型系列。机型统计中首次出现直升机，国产飞机运12F正式开展短途运输业务。赛斯纳208B和PC-12两款机型数量的增长速度明显加快，高于所有机型平均增长率。

