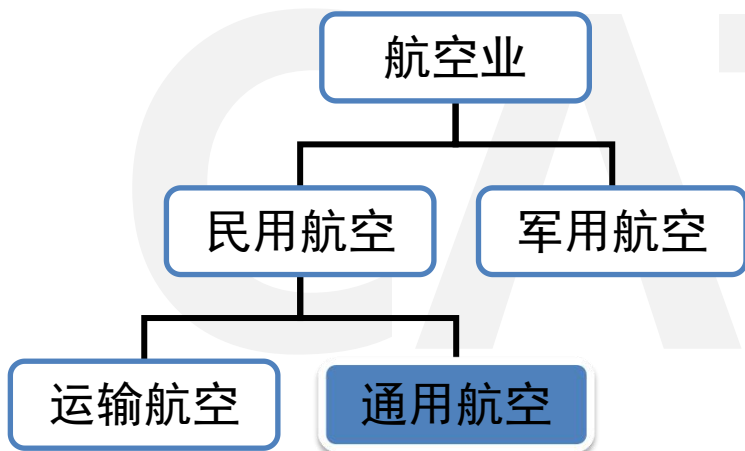


# 中国通用航空发展现状及发展趋势

中国航空运输协会通用航空分会  
丁 跃

# 通用航空的概念



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**等作业飞行以及医疗救援、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。与运输航空一同被称为民用航空两翼中的一翼。





# 目录 | CONTENTS

1. 我国通用航空的发展沿革

2. 制约通用航空发展的主要原因

3. 我国通用航空发展的历史机遇

# 1 我国通用航空的发展沿革

**1951.05**

1架C-46型飞机执行广州市防治蚊蝇的飞行任务，标志着新中国通用航空事业的诞生。

**1952年**

组建第一支通用航空飞行队，当年完成飞行作业959小时。

1950

1970

**1949.09**

《中国人民政治协商会议共同纲领》  
“有计划有步骤地建造各种交通工具和  
创办民用航空”。

**1978**

14个通用航空飞行大队  
9种型号的航空器254架  
当年飞行5万+小时

# 1 我国通用航空的发展沿革

1980

1990

2000

**1989**

民航政企分开改革  
管理局、航空公司、机场分设

**1996**

《关于发展通用航空若干问题的决定》  
鼓励和支持各方兴办通用航空

**2005**

三大航空运输集团、三大运输保障  
集团和机场实行属地化管理改革。

# 1 我国通用航空的发展沿革

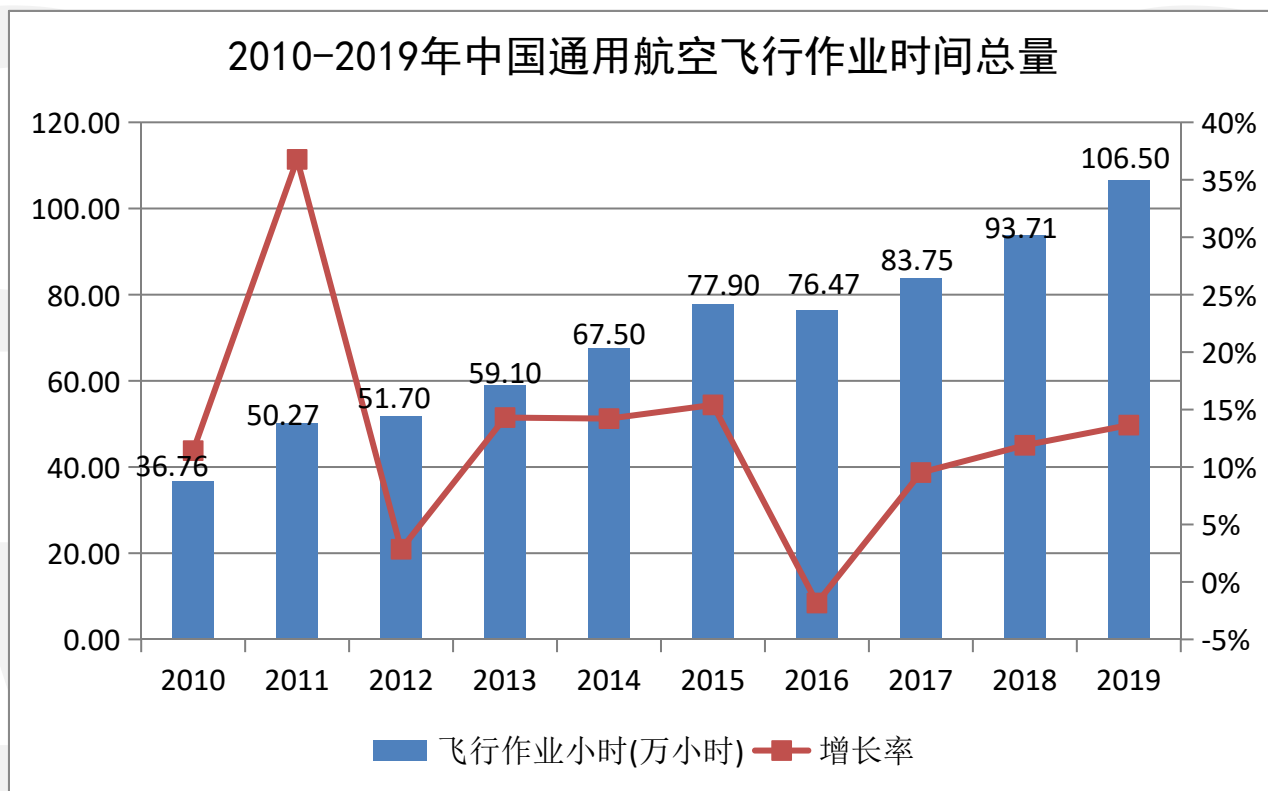
**2019**

- ◆ 全国通航企业共计478家，截至目前502家；全国获得民用无人驾驶航空器系统经营许可的企业共计7149家，截至目前9394家
- ◆ 截至目前，取得使用许可证及备案的通用航空机场共296个
- ◆ 全年完成通用航空飞行106.5万小时，约为1980年的25倍
- ◆ 其中作业类飞行约16多万小时，大部分为院校训练飞行
- ◆ 同期的民航运输总周转率是1980年的300多倍

改革开放以来少数未得到充分发展的领域之一

# 1 我国通用航空的发展沿革

我国通用航空飞行总量持续增长，并增长速度稳定。在2016年我国通用航空飞行量呈现小幅下滑后，近三年通用航空飞行总量呈现明显增长，增幅为9.5%、11.9%、13.6%，但仍未出现爆发性的增长态势。

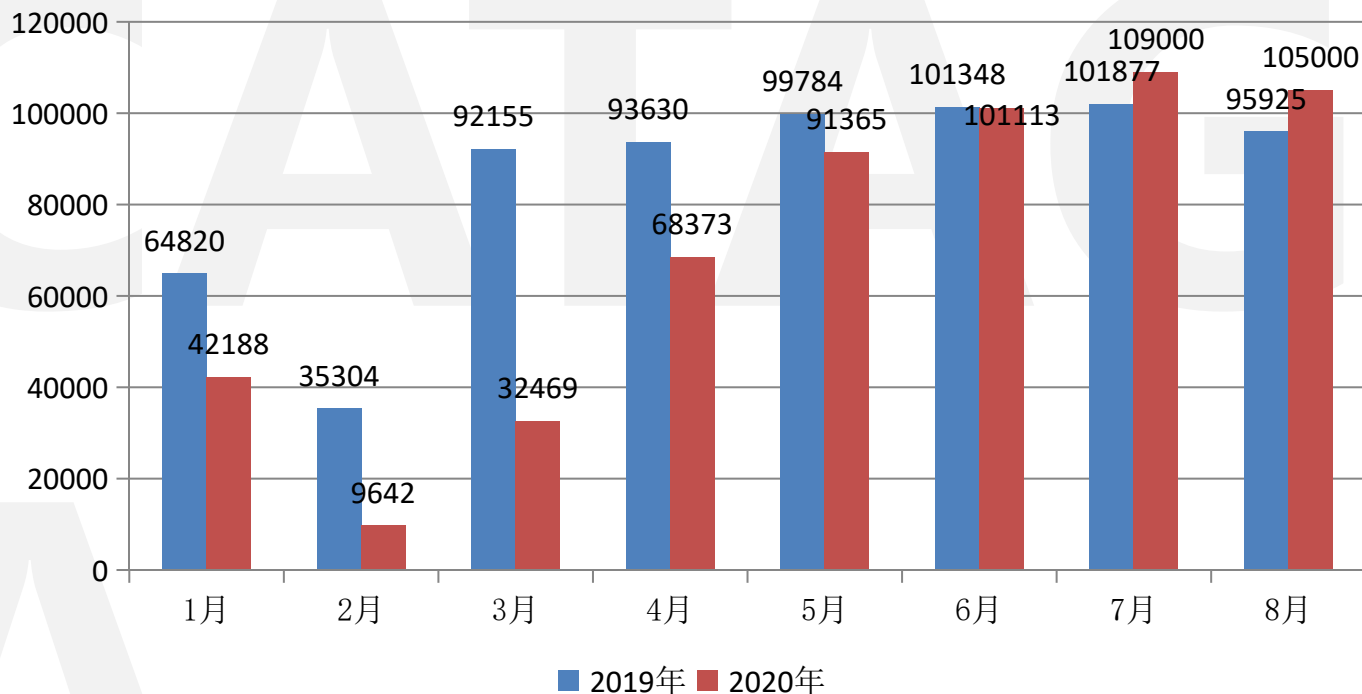


# 1 我国通用航空的发展沿革

受新冠肺炎疫情影响，2020年上半年，通用航空飞行34.7万小时，同比下降28.7%。

7月通用航空飞行10.9万小时，同比增长7.4%，8月通用航空飞行10.5万小时，同比增长9.3%。

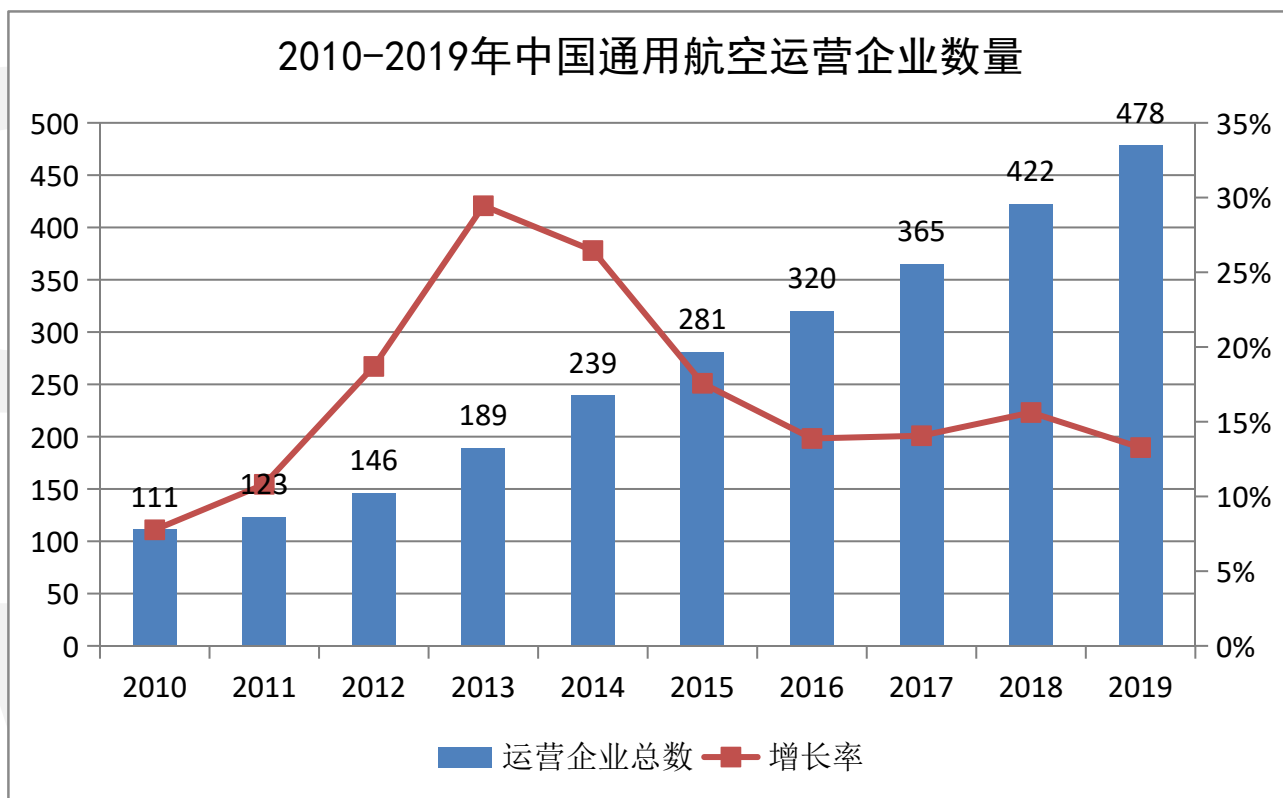
2019、2020年1-8月通用航空作业小时





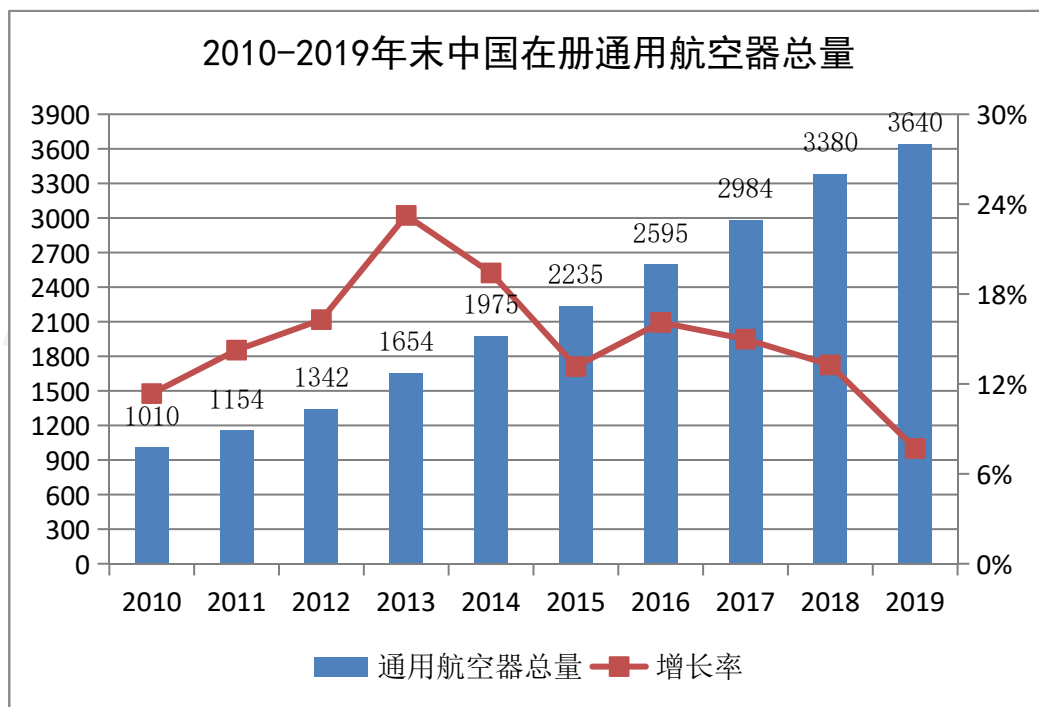
# 1 我国通用航空的发展沿革

通用航空企业数量是近几年增长较快的指标之一。近三年均为两位数增长，2017年为14.1%，2018年为15.6%，2019年为13.3%。



# 1 我国通用航空的发展沿革

截至2019年底，我国在册通用航空器共3640架，但实际在运行的通用航空器共计2368架，仅占在册总量的65%。虽然我国2019年通航飞行已经达106.5万小时，但是剔除近千架教学训练用飞机，用于通航作业、载客等业务的航空器年平均飞行时间不足120小时。





# 目录 | CONTENTS

1. 我国通用航空的发展沿革

2. 制约通用航空发展的主要原因

3. 我国通用航空发展的历史机遇

## 2 制约通用航空发展的主要原因

农业生产&经济建设



**1952—2001年**

飞播造林任务  
2000万+公顷  
增加林木覆盖9万+平方公里



应对重大突发事件



**2020年1—5月**

疫情防控任务  
共有141家通航企业  
1002架航空器  
累计飞行7187架次、2362.41小  
时



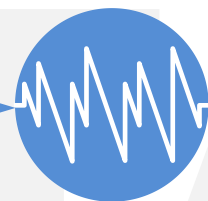
## 2 制约通用航空发展的主要原因

### 1

### 低空空域管理体制改革迟滞

#### 使用和管理

- ◆ 与中高空空域同样的审批和管制方式
- ◆ 低空空域飞行活动必须经过批准



#### 改革

- ◆ 试点先行，取得部分阶段性成果
- ◆ 但进程迟滞于通航发展的需要，通航企业“起飞难”尚未解决。

## 2 制约通用航空发展的主要原因

2

基础保障不足



## 2 制约通用航空发展的主要原因



### 通用航空航空器研发制造核心技术不足

**航空器**：国产28%，国外/合资72%

**旋翼类航空器**：国内5%，国外95%



**发动机、零部件**  
大都需从国外进口

**航空制造业**  
多为依赖国外技术  
多为引进国外整机组装项目

## 2 制约通用航空发展的主要原因

### 4

#### 大多数通航企业规模小、经营困难

- ◆ 绝大多数通航企业规模很小
- ◆ 飞机平均的日利用率不足1小时
- ◆ 飞行总量中，训练占70%、作业类15%、载客类及私人娱乐占11%
- ◆ 全球60%服务于交通出行、运动娱乐、医疗救援
- ◆ 2019年我国通航航空器3640架，是加拿大的10%、法国的15%、德国的17%、澳大利亚的24%、南非的27%、巴西的15%。





# 目录 | CONTENTS

1. 我国通用航空的发展沿革

2. 制约通用航空发展的主要原因

3. 我国通用航空发展的历史机遇

# 3 我国通用航空发展的历史机遇

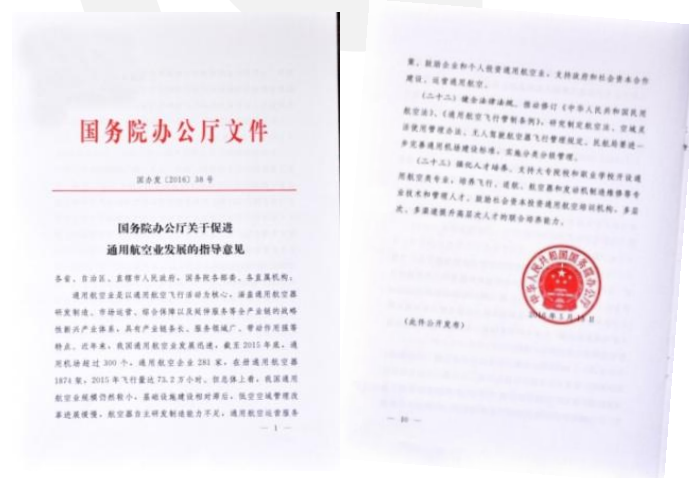


## 各种利好政策密集出台

“放管结合、以放为主、分类管理”

民航局先后出台**200多**项政策措施

着力解决通航监管过严、制度性成本过高等问题



# 3 我国通用航空发展的历史机遇

2

各地发展通用航空积极性高涨  
低空空域管理体制改革稳步推进

31个省、区、市均出台了发展通用航空规划和方案

四川低空空域协同管理改革试点取得积极进展



# 3 我国通用航空发展的历史机遇

3

多头并举 试点先行

5个地区管理局 14个省区市开展 9项试点

内容包括通航管理改革、服务平台建设、无人机研发试飞、低空监视服务、“通航+旅游”、无人机物流配送、调整监管方式等



# 3 我国通用航空发展的历史机遇

## 4

### 新的业态不断涌现

短途运输

**2019年**

航线45条



无人机

**2019年**

39万架/7149+家/125万小时



飞行培训

**2019年**

39家141部/112家61部



# 3 我国通用航空发展的历史机遇

## 4

### 新的业态不断涌现

通航园区

国务院办公厅《指导意见》  
建设50个综合/专业示范区



航空医疗救护

《航空医疗救护联合试点工作  
实施方案》

在12个省（市）联合试点



大众型航空消费

2019年空中游览  
148家企业/21635小时



感谢倾听！