

中国通航董事长刘昱： 扮好“链主”角色 把握封关机遇 为全国低空产业提供“海南智慧”

聊企来·走进国企

技术人员娴熟地触控着屏幕,各基地飞行计划、机型分布等动态数据在硕大的高清数字显示屏上一览无余……“你看,屏幕左下角这片闪烁的区域,是正在进行飞行计划推演,我们通过推演,评估飞行路径,就能够精准挖掘潜在冲突风险。”中国通用航空有限责任公司(以下简称中国通航)党委书记、董事长刘昱向记者解码他们打造的低空经济“智慧大脑”。

中国通航是海南创新央企总部引入模式引进的第一家省属“中”字头企业。这家国内最早从事通用航空作业的头部企业,伴随着自贸港建设浪潮投身海南低空事业,备受各界关注。几年来,他们是如何利用自贸港政策优势构建独具海南特色的低空经济发展体系的?封关运作机遇面前,他们将如何为全国低空产业贡献“海南智慧”?

南国都市报记者 汪慧

搭建低空数字化底座 低空产业才能“管得住”“飞得好”

刘昱向记者介绍,依托自观气象、监控系统以及空域管理等技术,他们对立体空域进行网格划分,构建起覆盖飞行前、中、后全流程的管控机制。

“低空智慧管控平台可实现海南省内有人机和无人机全域全作业流程实时监视,当航空器运行轨迹间距突破限值,即触发碰撞告警提示;一旦遭遇紧急情况,则可通过卫星通信等技术实现应急指挥。”刘昱把低空智慧管控平台比作串联起无人机物流、应急救援、短途通勤、文旅融合等多元低空场景的“智慧大脑”,在她看来,搭建好低空数字化底座,低空产业才有底气“管得住”“飞得好”。

数字化、智能化低空基础设施建设的进展,是中国通航综合实力的一个侧面。2022年底,中国通航作为我国通用航空领域“国家队”,以海南省属国企的新身份投身自贸港建设。几年来,从不断扩大海上石油后援、海上风电后援、航空应急救援等方面的竞争力,到将海口甲等几个通用机场升级为高品质A类通航机场,再到上线国内首个自主研发的低空智慧管控平台、设立三亚低空文旅公司及三亚通航两家企业……中国通航对低空产业的布局稳扎稳打。

“结合海南实际情况,我们一直在探索可持续、可盈利的商业路径,希望发挥低空产业链链主企业优势,让海南成为全国低空产业的场景孵化器和开放合作枢纽。”刘昱表示。

眼下,中国通航正依托新成立的三亚通用航空有限责任公司,整合海南地区的低空旅游资源,探索低空旅游业态创新。“通过标杆性、有网红效应的起降点建设,丰富低空旅游消费产品,在三亚打造低空旅游的新标杆,进而形成产业聚集效应。”刘昱信心十足。



直升机应急救援演练。(中国通航供图)

把握封关运作机遇 引领行业壮大产业链

中国通航落户海南,承载着特殊使命。这家国内安全运行时间最长的通航公司,在航空探矿、航空护林、海上搜救、高海拔森林灭火等多个领域开创了国内通航作业先河。

海南,亦是在通用航空和低空经济领域起步较早、根植广泛的地区。自贸港浪潮下的“双向奔赴”,对于海南培育壮大通用航空市场、打造低空开放“前沿阵地”有着重大意义。

“国家层面高度重视通用航空及低空经济发展,这一产业赛道展现出了无限潜力。”刘昱分析称,海南作为唯一的中国特色自由贸易港,在推动全国低空经济高质量发展中具备独特优势。

刘昱介绍说,海南省每年可供低空飞行天数超过300天,空域条件得天独厚。同时,政策环境日益完善,比如已建立和高效运转军民协同运行管理机构;已划设全国最大省级无人机分类分级管控空域与适飞空域。“同时,海南在低空空域管理改革试点工作中已尝试允许企业自主协调飞行器冲突和安全间隔,最高峰时有10余架飞行器同时安全运行,积累了验证飞行规则的重要经验。”

她告诉记者,目前海南低空经济基本涵盖了低空制造产业、低空飞行产业、低空保障产业和综合服务产业,截

至2024年底,近210家企业在海南开展低空经济活动。得天独厚的气候优势、自贸港政策优势,为中国通航施展拳脚提供了广阔舞台。

今年3月初,中国通航从境外引进一架AW109SP型直升机通过海口美兰机场海关申报,完成进出境口岸综合保税区业务,成为在海口空港综合保税区落地的首单“保税租赁+‘零关税’”航空器业务,有效节约公司直升机引进成本。

“中国通航是自贸港政策的受益者。”刘昱表示,自贸港企业进口自用的生产设备、用于交通运输的船舶、航空器等营运交通工具及游艇免征进口关税、进口环节增值税和消费税;税收“双15%”优惠等政策,都为他们的企业发展注入了动力。

她展望道,全岛封关运作后,海南将形成“境内关外”特殊监管体系,零关税、低税率的海南自贸港税制红利进一步扩大,与国内其他地区相比,可降低航空器制造、运营、维修等成本,将为产业链上下游企业提供多重竞争优势。“自贸港封关运作对中国通航企业是重大战略机遇期,将进一步增强对企业的吸引力,我们将把握机遇,发挥自身核心运行能力优势及省属国企通航产业引领作用,推动产业集聚和规模化发展。”



扫码看视频

如何让“空中飞” 实现更多地“落地用”

海南低空产业正乘势起飞,但如何让“空中飞”能够更多地“落地用”,其实还有很长的探索之路要走。

“低空经济的发展要以安全为首要前提,坚持‘管得住才能放得开’,先要‘飞起来’才能‘发展起来’。”刘昱表示,海南要进一步巩固传统通航基本盘,做实全国领先优势,还要补强基础设施与管理保障,夯实安全运行底座。

谈及产业路径,刘昱表示,对于中国通航而言,他们将立足海南,以面向全国、辐射全球为目标,以场景运营牵引带动低空产业链前端研发制造和后端综合服务,进而聚链成群、集群成势,向全国乃至全球持续输出低空场景“海南标准”和“中国通航解决方案”。

如何增加对上游制造和下游应用的强黏性是中国通航面临的重要课题。

中国通航的方案是:按照“先载货后载人、先隔离后融合、先远郊后城区”的原则,分类有序拓展低空经济应用场景,以“运营商+制造商”“岛内+岛外”路径,产生对全产业链的直接拉动效应。

近几年,中国通航已经落地了一批标志性场景,比如有人机方面,在三亚开通省内首条集低空观光及免税购物为一体的高端低空航线、首条常态化飞行跨琼州海峡直升机旅游及通勤航线;无人机方面,开通省内首批城市内无人机物流航线;开展三亚西岛无人机物流航线测试飞行任务等。

“我们正积极筹建海南省低空经济产业联盟,通过‘组织化’运作,解决单个企业难以突破的政策、资源、市场等问题,实现从分散发展到协同共赢的升级。”刘昱告诉记者,中国通航将全面拓展岛内及跨境低空场景,以低空运营带动产业链上游组装制造落地,助力海南走出一条“低空+旅游”反哺“低空+制造”的逆向建链补链之路。还将通过信息化手段建立起覆盖全岛的智慧低空网络,全面链接省内通航机场、起降点、飞行主体,真正实现看得见、呼得到、管得住、飞得好。