

全国人大代表
中航直升机总经理
余枫

全中国的天空一直被比喻为印满钞票，而近几年来，随着低空开放政策破冰，更让通用航空业“钱景”格外光明。日前，全国人大代表、中航直升机股份有限公司总经理余枫在接受北京商报记者采访时表示，在通用航空制造业中，直升机所占比重非常大，在一些国家甚至可超过五成，所以业内对于国产直升机产业关注度正持续升温。

余枫和他的中航直升机公司一直试图借力政策东风，让国产直升机完成从“模仿学步”到“同台竞技”、“自我开发”，从“打工者”到“对等合作”，最终自主研发的角色转变。去年底，中航工业直升机最新推出的AC3X2轻型双发民用直升机项目正式亮相，该机是针对于发展潜力很大的国内外3吨级民用直升机市场，也被认为是中国直升机产业变革发展迈出的一大步。但另一方面，余枫也坦言，同样看好中国市场，国外飞机制造巨头也纷纷来华抢食，这让本就羸弱的国产直升机业面临背水一战局面，亟待国家进一步扶植。

余枫： “中国制造”需要新名片

· 商报访谈 ·

低空开放后国产直升机仍差钱

北京商报：近几年来，我国低空开放政策逐步推进，让通用航空发展也随之提速，特别是民用直升机被认为极具发展潜力，您如何看待我国民用直升机的前景？

余枫：民用直升机是我国通用航空产业的重要支柱，直升机民族产业的大发展能够助推国家产业战略转型，加速我国高端装备业的产业结构优化，增强与国外著名企业在国内通航市场上同台竞技的筹码，确保国内市场不失，并积极争取国外直升机市场。因此需要国家将民用直升机产业发展提升到更高的经济战略高度，像高铁产业一样，扶植和培育直升机产业，使之成为“中国制造”的一张新名片。

国家应将民用直升机产业发展提升到更高的经济战略高度，扶植和培育直升机产业，加大对国产民用直升机研发和制造的支持力度、加大对国产直升机装备的采购力度、合理制定产业扶持政策。

北京商报：目前，我国国产直升机和国外相比是否存在差异？具体来说差异体现在哪些方面？

余枫：随着国内低空空域的逐步开放，我国直升机的巨大市场需求逐渐显现，国外顶级直升机公司加快了国内直升机市场布局的步伐，国内市场已呈国际化竞争态势，民族直升机产业已经到了背水一战的局面。

坦白地说，相比虎视眈眈的国际竞争对手，我国的民用直升机产品在寿命可靠性、经济性、用户体验和用户支持上仍有较大差距，我们的民机研发体系，特别是运行支持体系还有很大差距，需要进一步完善，才能真正与市场接轨。

北京商报：国产直升机在研发、制造等方面面临哪些困难？

余枫：长期以来，国家对民用直升机的研发投入和产业扶植力度相对有限。中国直升机行业站在振兴民族直升机产业的高度，在研制经费严重不足的情况下，通过多方自

筹研制经费，逐步发展了AC311、AC312、AC313、AC352等民用直升机，初步具备了与国际直升机先进国家竞争的基础，但较国际成熟的竞争机型，我们整个行业的研发体系和产品支持体系都不足以支撑我们与国际对手竞争，更无法言胜。

在当前通航产业的培育和发展初期，需要国家加大对民用直升机产业的投入力度，一方面通过对现有机型的改进改型，快速提升现有机型的市场竞争力，加速投入市场步伐；另外全力支持研发具有国际竞争力的新型民用直升机（如3吨和重型），借此建立与世界接轨、面向市场的民机研发体系，树立自主品牌，抢占国内市场，在国家支持下像高铁一样能够走向全球市场，最终达到与世界直升机巨头同台竞技的目标。

北京商报：在“两会”期间，针对我国民用直升机发展您带来了哪些建议？

余枫：首先，直升机研制位于民用直升机产业链的第一个环节，制约着整个产业链的发展水平。研制企业技术水平要求高，所需投资大。然而，该环节在产业链条中离最远用户，有着研制周期长、见效慢的特点。因此，借助中央财政的投入是必要的。国家相关部门可制定民用直升机研制专项资金，统筹管理民用直升机制造商，鼓励和支持民用直升机的产品系列化发展。侧重支持战略性机型研制、研制企业创业期的引导资金、增加研究开发补贴以及利用高新技术促进直升机产业技术升级和产品更新换代的补助等。

另外，我还建议在销售国产民用直升机环节免征增值税或给予一定优惠补贴。加大政府对国产民用直升机采购力度，凡是动用中央财政和地方财政原则上采购国产民用直升机，并在海洋、公安、交通、救助打捞等公共领域尽量使用国产直升机，同时对进口直升机设置一定的门槛，保护民族直升机产业发展。鼓励用户采购国产直升机，并对使用环节给予一定补贴。

北京商报记者 肖玮



· 代表声音 ·

通用航空立法亟待提速

所谓没有规矩不成方圆，虽然受益低空开放政策让长期被边缘化的通用航空产业发展提速，但由于政策法规不完善，行业发展常常陷入无章可循的尴尬境地。对此，余枫向北京商报记者透露，目前，包括国家发改委、民航局等多部门已经加快研究通用航空立法一事，且推进速度较快。

按照国外的经验，通用航空产业投入产出比为1:10，就业带动比为1:12，对相关产业有很强的拉动能力。但不容忽视的是，业内普遍认为，目前我国发展通用航空存在五方面问题：通用机场数量不足，建设审批程序缺失；低空空域管理改革和配套保障能力滞后；缺乏通用航空相关法规和标准规范；通用飞机进口门槛高、国内组装制造能力不足；通用航空飞行、航务、维修等技术人才缺乏等问题。

对此，今年“两会”期间，航空界代表委员除了关注民用直升机等通航产品外，也呼吁国家应加快推动通航立法。事实上，去年底，全国低空空域管理改革工作会议在北京召开，作为近年来有关通用航空管理的一次重要会议，会上讨论了相关法规草案。更值得注意的是，会议中既释放出积极的信号，同时也可看到通用航空管理改革的难度。中共中央政治局委员、国务院副总理、国家空管委主任马凯在会上指出，当前低空空域改革已经进入深水区和攻坚期，需要破解的矛盾问题很多，任务艰巨繁重。北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋认为，“低空开放，政策是关键，而重中之重恐怕还是低空空域管理体制。管理体制不顺是大碍，而在不顺畅的管理体制下，好的政策也很难出台”。

有业内人士还进一步透露，虽然通航飞行器市场需求走高，但因为法律法规缺失，导致“买飞机不难起飞难”的情况屡屡发生。在很多地方，飞行爱好者常常在几百米的高度飞行，而这种飞行是没有经过批准的，也就是行业中常说的“黑飞”，这种情况显然会带来很多飞行安全问题。“我国应加快构建与通用航空发展相适应、机构明确、定位清晰、职责明确、通用航空装备制造与运营服务协同发展的通用航空法律法规体系。”余枫建议。