



# 中心刊

2014年第2期 总24期

页 1

## 中心动态速递

项目组赴安徽宁国考察调研 (2014.4.7-2014.4.9)

中心成员参加上海亚洲公务机展 (2014.1.21-2014.1.24)

中心王利波赴沈阳考察调研 (2014.4.14-2014.4.17)

庄河项目组赴辽宁大连参加庄河项目终稿评审 (2014.4.21-2014.4.22)

西林凤腾项目组赴四川广汉考察调研 (2014.4.22-2014.4.25)

本期内容:

中心动态速递	1
	2
	3
锦州湾空港经济区通用航空产业发展规划	4
	5
上海公务机展航空日活动	6
	7
高远洋教授专栏	8
	9
	10
	11



### 项目组赴安徽宁国考察调研

4月7日至4月9日，在中心主任高远洋教授的领导下，宁国项目组一行3人，赴安徽省宁国市进行通用航空产业园项目的投标及考察调研。

项目组与宁国市发改委林主任交流探讨通用航空产业园的发展规划及布局。到宁国港口生态工业园区和宁国经济开发区调研，与相关领导进行沟通和交流，对宁国的相关情况有了较深入的了解。到宁国市旅游局和宁国市经信委调研，了解宁国市的旅游产业发展及当前宁国在产业发展方面的不合理现象，最后到宁国市源光电器有限公司，与公司相关负责人进行了对接，对机场及规划有了实时的了解并对下一步的工作计划进行了沟通。



### 中心成员参加上海亚洲公务机展

4月15日，发放问卷调查及与客户交流，参与民生通航新闻发布会，了解其公务机业务及未来发展。

16日，参加APEC商务航空原则声明会议，NBAA、ASBAA介绍了亚洲公务航空发展的现状及未来的目标。陪同高老师参观航展，记录高老师接受中国航空报的采访及参加直升机安全运营会议。17日，任凯涛、邹伟前往会场，李蹊接北航学生，大学生活动主题会议。



## 沈阳（桃仙机场、沈飞、沈航、606所、伊斯特曼工厂）（2014.4.14-2014.4.17）

王利波与北亚通航黄卫国、张研去沈阳桃仙机场考察T1航站楼改造问题，并为沈阳市和沈北新区的未来的通航产业规划项目进行前期考察。

考察主要内容：

1 沈阳桃仙机场T1航站楼。与北亚通航的黄卫国、陈少昌、张研一起同机场的马会先副总考察了1号航站楼的香肠情况。通过考察得知，1号航站楼共三层，总面积在12000平方米，其中一半由顺丰快递占据，机坪还有10000多平米，但由于1号跑道还在使用，不允许改造。总的来说条件不错，可供公务机公司办公和建设FBO使用，但目前没有地方可以建机库，这应该是改造面临的最大问题。

2 法库通用机场。法库现有水泥跑道500米，建有机场办公楼、6个机库分别供锐翔通航、铁鹰特技表演队、沈飞飞行培训基地等单位使用。此外还配有专用消防车等设备设施。机场旁边还有在建的两三个建筑工地。机队规模达到10多架飞机，其中有锐翔通航的电动两座固定翼飞机正在取证试飞，其设计由沈航通航研究院完成，现性能瓶颈主要在电池上，目前的电池仅能支持飞行30~40分钟，在实用性方面还有待电池性能的突破。但锐翔通航主要用其作为吸引眼球的营销策略，取证结束后将主推油动力版，此外，锐翔通航购买了两架德国C-42飞机，据对方介绍，短距、低速、操控等性能非常优越，成本很低，若用其培训私照，6万人民币即可。

3 辽宁航协合沈航通用航空研究院。了解到辽宁航协的运行模式，以及今年要举办盘锦航展和法库航展等活动。此外国家体育总局已经赠送了一套FSS系统给辽宁航协在法库机场使用（空管局在法库也有试点）。

4 伊士特曼乐器厂。经了解，郑伟从小酷爱航模，中学航模比赛多次获奖，大学上了音乐学院，毕业后自己创业成立了此乐器厂，生产高档乐器盒，现在全球行业中排名前三。其最大特点是将航空复合材料用于琴盒的生产。由于酷爱飞行，近些年每年都去EAA，现开始生产复合材料螺旋桨，其已经与美国ICON和意大利Tecnam公司签订了螺旋桨供货协议，待其FAA认证通过合作正式开始。





### 辽宁大连 (2014.4.21-2014.4.22)

2014年4月21日下午,在中心主任高远洋教授的带领下,庄河项目组与评审专家团队一行7人来到大连参加大连庄河项目的评审。

4月21日下午,项目组与大连市评审委员会及庄河市政府相关负责人进行了对接及沟通,同时向评审专家简单介绍了庄河市的经济社会资源等条件及对通用航空产业发展的规划初步构想。

22日上午九点,在大连市某商务中心会议室召开《庄河通用航空产业发展与空间布局》评审会。评审会由大连评审委员会秦总主持,参会人员有大连及庄河市相关部门负责人,评审专家组及庄河项目组。项目经理王利波做项目汇报以后,评审专家们对汇报内容进行了提问,项目组做了解答以后,评审专家组对项目做了最终汇总及建议,并顺利通过。

下一步的工作是将评审专家的建议进行总结,对文稿做进一步的整理和完善。



### 四川广汉 西林凤腾公司 (2014.4.22-2014.4.25)

高远洋主任与王利波、邹伟一起赴广汉与西林凤腾通用航空公司洽谈该公司业务发展商业计划书编制项目。在完成了合同签署事宜同时,还对公司基地进行了参观考察。按照项目安排,王利波与邹伟特意多停留了两天,对未来的新机场场址和建设方案进行了研究,并与西林财务部门对接,布置了材料搜集工作。临回京前,已经取得了部分财务提供的数据,其他数据正在由其他部门积极准备。此外,王利波和邹伟还特意抽时间拜访了广汉高新区管委会黄冬梅主任、王书记和罗莹,对前期项目的问题、下一步工作安排、文本修改、机场审批和建设进展、机场投资和运营模式等问题进行了交流和探讨。

具体行程:

4月22日晚抵达成都,当晚入住成都新千禧酒店。

23早由成都到达广汉西林公司,开会研究项目方案。下午,考察了新机场的场址和机场设计图。

24日上午,和西林财务江总详细讨论了合同内容和签署问题,并对资料搜集工作进行了详细的安排。下午,拜访了高新区管委会,之后,拿到西林公司准备好的合同与部分资料,返回成都并入住万年场丹维斯酒店。



# 锦州湾空港经济区通用航空产业发展规划

## 锦州湾通用航空产业项目初期研讨会

时间：2014年3月4日 09:00-13:00

地点：北航唯实大厦泰山厅

3月4日上午，锦州通用航空产业发展规划与布局研讨会在北航唯实大厦泰山厅成功举行，数十位通用航空产业专家齐聚一堂为锦州市发展献计献策。参会的专家由来自国家空管委办公室、空军司令部航空管制部、北京市经信委航空航天产业处、中航工业沈飞公司、中航工业通用飞机公司、北京通用航空集团、首都公务机公司、中国明石投资基金、中国航空产业基金、巴西航空工业公司、中国民航大学、国家空管委法规标准研究中心的代表组成。

研讨会上，通用航空产业研究中心高远洋主任就项目初期成果进行了汇报。内容包括以下六个方面：锦州发展通用航空产业的意义、产业发展环境与资源条件、产业市场分析与产业选择、总体战略与发展目标、空间布局与发展重点、保障措施。汇报从宏观与微观两个层次全面分析了锦州发展通用航空产业的优



劣势及空间布局内容，合理的将通用航空概念融入锦州湾机场发展体系，从经济、政治、文化、生活多个角度阐述了发展通用航空产业对锦州市发展的重要作用。其次，为更好的促进锦州通用航空产业发展，北京航空航天大学将为锦州通用航空发展提供全方位的支持，从人才、技术等多个方面为锦州发展提供优质资源。

汇报结束后，各专家纷纷发言为锦州市发展通用航空产业献计献策。综合分析，锦州地理位置条件优越，位于沈阳飞行管制区内，是辽西五市的重要组成部分，拥有发展通用航空的地理优势。在发展通用航空产业时，方向上，既要符合辽宁通用航空发展布局，还需兼顾周边地区通用航空产业发展情况，做到统一发展、区域协调；管理上，既可以勇于创新，也能够高效严谨；过程上，做到主次有序，衔接合理。



听取了专家的意见和建议后，锦州市刘凤海市长高度评价了各位专家意见与建议，并代表锦州市政府对各位专家表示衷心的感谢。其次，在综合各位专家提出的意见、建议以及锦州市发展现状的基础上，刘市长总结了下一阶段锦州市发展通用航空产业的路径和思路，并对后期建设提出了宝贵意见。最后，刘市长表示锦州市将积极协同各方共同促进中国通用航空发展。

## 锦州湾空港经济区通用航空产业发展规划 发布及招商投资推介会在北航举行

时间：2014年4月26日 10:00-11:40

地点：北航唯实大厦昆仑厅

4月26日上午，锦州湾空港经济区通用航空产业发展规划发布及招商投资推介会在北京航空航天大学唯实大厦昆仑厅举行。锦州市人民政府副市长安锦香、程基伟，锦州市有关部门和锦州华信集团公司负责同志及海航机场集团有限公司、中航赛博机场建设公司、北京万润通用航空公司、美国赛斯纳飞机公司中国区代表、美国西锐飞机公司中国区代表、中航国际航空发展有限公司、博达智远通航服务有限公司、中国明石投资管理集团有限公司、奥特莱斯（中国）有限公司等将近30家企业及投资公司负责人参加了招商会。

锦州市人民政府安锦香副市长在会上致辞，对莅临招商投资推介会的领导、专家表示热烈的欢迎和衷心的感谢，并着重向客商推介了锦州湾空港经济区通用航空产业规划及锦州良好的投资环境。

安锦香副市长指出，通用航空产业是新兴产业、朝阳产业，发展通用航空产业是国家的战略决策，锦州对发展通用航空产业上投入了极大的关注和努力。从锦州湾机场的立项筹建、逐项获批，到锦州湾空港经济区通用航空产业发展的精心布局、长远规划，始终积极探索、稳扎稳打，充分体现了锦州抢占未来产业制高点、构建现代产业体系的决心和信心。锦州是辽宁西部中心城市，是辽冀蒙地区的节点城市，也是东北重要的老工业基地和中国优秀旅游城市，是辽西乃至辽冀蒙地区惟一具有陆海空立体交通体系的城市，是连接华北和东北两大区域的重要枢纽。锦州目前已拥有一座4C级民用机场；拥有可覆盖至蒙古国和俄罗斯远东地区的、中国沿海最北部的国际商港——锦州港；京哈铁路、锦承铁路、秦沈客运专线和京沈、锦阜、锦朝高速公路在境内纵横交汇。可以说锦州在发展通用航空产业上，优势明显、空间广阔、大有可为。锦州发展通用航空产业符合国家通用航空产业发展战略取向，符合《辽宁省通用航空产业发展规划2012-2020年》的要求。作为中国投资环境百佳城市，锦州聚集了资源、能源、交通、口岸、海港、土地、技术、资金、劳动力等诸多不可或缺的要害，为发展通用航空产业，做了大量基础工作。锦州市将进一步营造亲商氛围，创造安商环境，打造富商平台，全力将锦州建设成为充满活力的投资洼地。同时热忱欢迎有识之士，抓住难得的机遇，到锦州投资兴业，实现互利双赢。

会上，北京航空航天大学通用航空产业研究中心高远洋主任做了项目推介。内容包括以下五个方面：锦州市的基本情况、产业发展环境与基础、总体战略与发展目标、产业空间布局、重点招商项目。锦州湾空港经济区通用航空基地布局在新建锦州湾机场西侧，形成“一轴两翼一廊，两翼齐飞，三剑齐发”的总体发展战略。

锦州市政府有关部门和单位对来宾的咨询进行了积极的回复并希望各位来宾能够亲自到锦州市进行考察、调研和投资。



### 高远洋教授带领北航梦想团队参加亚洲商务航空大会学生日活动

2014年亚洲商务航空会议及展览会 ( ABACE ) 成功落下帷幕, 今年的ABACE为鼓励更多的年轻人参与到商务航空发展建设中来, 特别举办了学生主题日活动。北京航空航天大学通用航空产业研究中心高远洋教授为支持和鼓励在校大学生参与商务航空, 特别组织了北航学子前往上海参加此次学生主题日活动。



学子们参加亚洲商务航空大会学生日活动

活动由两个部分组成: 第一部分, 业内人士分析航空职业生涯。第二部分, 学生参观参展的各类飞机。

组委会邀请了来自国内外商务航空一线的工作人员与大学生们一起畅谈在商务航空中的就业机会与挑战, 高远洋教授主持了此次讨论会。

北航学子对中国商务航空发展产生了浓厚的



北航学子展示其研究成果

兴趣, 会上他们积极发言, 询问大学生在商务航空中的就业机会及发展方向等问题, 表达了当代大学生对航空特别是商务航空的期待和向往。

同时, 北航梦想团队也带来了他们的作品, “梦想一号”、“梦想二号”飞机, 这两款概念飞机是在北航何景武老师的带领下制作完成的,



高远洋教授主持“商务航空中的就业机会与挑战”讨论会

尽管两款飞机仍处于概念阶段, 但我们相信在不久的将来中国制造的公务机必将飞上祖国的蓝天。

活动的最后, 来自各地的学子们共同参观了展出的公务机, 近距离接触了国际顶级公务机。



大学生们在飞机前合影留念

## 参加上海公务机展的收获

研究中心：邹伟

2014年亚洲公务航空会议及展览会（ABACE）成功落下帷幕，中国民用航空局副局长王志清和美国联邦航空管理局局长迈克尔·韦尔塔出席开幕仪式，王志清副局长分析了中国公务航空发展路径。笔者认为中国公务航空发展经历了认知、缓慢发展、繁荣、放缓等几个阶段后，未来将进入一个理性回归阶段，即要正确地认识商务航空核心本质。

在《国务院关于促进民航业发展的若干意见》中，指出大力发展通用航空，积极发展应急救援、医疗救



助、海洋维权、私人飞行、公务飞行等新兴通用航空服务。其中有提到积极发展公务飞行，公务飞行的内容涵盖多个方面，并不以机型的大小来区分，而是根据飞行的目的划分的。而从国内目前发展情况来看，一般谈到公务航空即会联想到大型的喷气公务机，因此也形成了中国公务飞行发展的独特模式。

随着中国国际贸易的迅速发展，需要进行中长程的公务飞行来保障办公的需要，但不能忽视的是更大的公务航空市场是中短程公务飞行，甚至超短程的公务飞行活动。

细心观察不难发现2014年的ABACE不仅依然吸引着世界知名喷气式公务机厂商的目光，同时也有中短程机型加入进来。笔者认为今年航展相比去年的航展专业性更强，经过2012、2013的航展人们对公务飞行的认识更加深刻了，看飞机的人不减，研究公务飞行的人更多。2013年的ABACE给人这样一种感觉——认识了解公务机，学习国外公务航空发展经验，展开国际合作，以飞机展销为手段，促进公务机销售和运营市场繁荣。机队数量是反映公务航空发展程度的重要参考指标之一，根据亚翔航空的统计数据显示2013年中国大陆公务机数量达到248架，数量规模虽不能与发达国家相比，但整体发展处于稳步增长的态势下。2013年ABACE上的多场新闻发布会，多数会议内容为飞机交付和运营模式推介。就笔者的参与情况看，展示销售和运营模式推广是去年航展的特点。展示销售是每个航展都有的功能之一，但在中国要全方位的了解公务航空并不那么容易。首先，公务机消费水平较高，普通民众主动接触意识不强，即使是在公务机关联企业中，能深入接触认识或感知公务机的人数并不多，虽然公务航空借助运输航线资源的优势迅速发展，但也受到基础设施的限制，增加了企业的运营成本，造成公务机运营管理费用高等一系列问题。其次，在国内公务航空多数情况下被认为是使用喷气式飞机进行飞行活动，相比国外公务航空市场，使用这类飞机开展公务飞行只是公务航空的一部分。且在公务航空发展成熟的国家，许多中小型企业也会选择公务飞行这样一种交通方法来节省业务办理时间，企业内部的中层管理者在合理的情况下也可向企业申请使用飞机开展公务飞行活动，这样一来不仅增加了工作效率，而且能让更多多元化的消费者进入公务航空市场。

## 高远洋教授专栏

### 私人飞行安全吗？

随着通用航空在中国的发展，私人飞机、私人飞行也成为了人们热议的话题。于是大家也渐渐认识到，私人飞机、私人飞行并不只是富人们的游戏，我们期待私人飞行平民化的时代早日到来。当然，随之而来人们的最大的关切是：这玩意儿安全吗？

当我们乘坐民航航班时，现在恐怕没有多少人会去忧虑飞行是否安全，因为我们相

信任何航空公司都会把飞行安全放在第一位，且航空公司有严格的安全管理体系来保障飞行安全，而民航管理当局也会把所有航空公司、所有民航客运飞机及民航航线飞行员纳入其安全管理视界。而私人飞行则是个性化、随意性的个人飞行活动，那么，私人飞行安全吗？私人飞行安全靠什么来保障？

其实，与开车、坐火车一样，私人飞行作为一种交通出行行为方式，当然也是有风险的。事实上，欧美通用航空先进国家在通用航空发展初期的确经历了一个安全事故高发期，但随着航空安全技术的不断提高、航空安全管理规章的不断完善及飞行者飞行安全意识的不断增强，通用航空飞行安全记录得以逐步改善，目前已达到了人们可以接受的安全水平，安全事故率低于地面交通。

也就是说，飞行风险在所难免，飞行安全是需要人们努力去保障的。而“技术-规章-飞行行为”应是保障私人飞行安全的铁三角。“适航安全技术”一直是通用航空发展中的技术研究重点，近年来科技进步明显，使通用航空制造商生产出了更加安全的私人飞行航空器，并开发了像空中防撞这样的安全技术系统。事实上，导致飞行事故的大多数原因不是技术硬伤，而恰恰是违反管理规章及飞行行为不当这样的软性因素。再来看“规章”，经过数十年的发展，可以说先进国家用鲜血和生命写就了今天较为完善的通用航空安全管理规章体系，我们应该吸取国外通用航空发展史上血的教训，借他山之石完善我们的规章体系，而更为重要的是，通用航空从业者要树立人人遵守规章的强烈意识，将规

章作为不可逾越的安全红线。还有就是“飞行行为”，将来如果私人飞行者在天上飞行时也像现在国人在地面开车一样你追我抢，那该是多么恐怖的场面！所以，应制定通用航空飞行员飞行行为准则，他律+自律，使飞行员群体养成良好的安全飞行意识和飞行行为。

总之，“技术-规章-飞行行为”三足鼎立支撑起私人飞行的安全屏障，缺一不可。

（发表于《翼》周刊-3月6日期）





## 水上飞机三亚起航

春节期间，通用航空消息面上最大的亮点是美亚旅游航空公司的水上飞机运营项目在三亚正式起航，这是我国官方认可的第一个取得载客运营资质的水上飞机运营项目，在该项目筹备及运营许可的申请和审批过程中还推动民航当局填补了水上飞机相关管理规章上的空白。

在国外，像三亚这样的滨海或滨湖城市，比如温哥华、夏威夷、旧金山等地区，水上飞机被广泛用于空中观光（Sky Tour）以及类似于空中巴士的通勤飞行，很受大众欢迎。曾经带朋友数次在旧金山边上的小机场租乘陆地飞机或水上飞机进行空中观光，低飞到旧金山上空观景，尤其是俯瞰浓雾漫绕的金门大桥，感觉甚为奇妙，同时，城市上空不时掠过的小飞机也是一道城市的风景。



目前，美亚航空公司用两架赛斯纳208水陆两栖飞机开辟了三亚西线天涯海角之旅、三亚东线热带风情之旅、包机飞行等空中旅游项目，春节期间为热闹非凡的三亚更添了一分精彩，中央电视台新闻联播还进行了报道。除了航空旅游，美亚航空公司还计划开辟到三沙岛屿的通勤飞行业务，为乘客提供空中旅游体验和快捷高效的空中交通服务。

那么，这样的飞行体验价格几何？根据空中旅游线路及飞行时长的不同，美亚航空公司三亚空中游览的市场报价是2000-3500元/人不等，这已与三亚飞北京的全价机票价格相当，如此看来价格确实不菲，目前还只能是少数人能玩的游戏。而在美国，如旧金山地区类似的空中观光飞行人均只需要约130美元，约合人民币800元，绝对价格比国内已是便宜了一大截，如果再把收入水平考虑进来进行相对性比较恐怕更让人吃惊，相当于：美国工薪阶层只需要用半天的工资就可以享受这样的一次飞行体验，而按照我国工薪阶层的收入水平则需要花去半个月的工资。所以，我们看到，在通用航空发达的国家，通用航空消费价格非常亲民，私人飞机、个人化飞行的确与奢侈无关。事实上，草根性、大众化，这正是通用航空的重要特征。



我国通用航空产业尚处于大发展前的起步期，产业发展环境尚待完善，产业配套还不成熟，通用航空企业运营业务量规模偏小，导致人工费、机场使用费、燃油费等相关运营成本过高，短期内通用航空消费价格很难大幅降下来，比如美亚航空公司的水上飞机虽然运营时起降在三亚海湾，但平时却是停在三亚凤凰国际机场，停机费高，航空燃油费也是居高不下。而在国外通用飞机通常是停靠在免费或者是收费与汽车场停车费相当的通用航空机场，航空燃油与普通汽油价格相差无几，飞行员的工资也是大众化水平，运营成本低，价格自然也就亲民了。我们相信，随着我国低空空域的开放、通用航空运管环境的改善及通用航空运营企业规模的扩大，通用航空消费门槛将大大降低，在不远的将来我们也将进入通用航空大众化消费时代，我们共同期待。

（发表于《翼》周刊-2月20日期）

通航产业在国内正处于发展阶段，为了能够支撑通航产业的不断发展，不少投资通航的企业开始建设通航工业园区，希望通过园区的建设带动通航产业的发展。那么在园区的建设中什么问题需要注意？园区建设应该朝哪个方向发展才能促进通航产业的持续发展？《翼》周刊记者就这些问题采访了北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋。

在对高远洋的采访中，《翼》周刊记者就房地产企业进入通航领域应该发挥什么样的功能的问题询问了高远洋，他说：“房地产企业为通航产业的建设提供了资金支持，也是园区建设的中坚力量。但有的房地产企业也会以投资通航的名义进行圈地活动，在通航产业的发展中要提高警惕，防止这种事情的发生。”他提到，在通航产业的发展中，会有许多资金力量流入这个产业中，这些资金流入的目的可能各不相同，有的是真心想要发展通航事业，有的则存在一些投机行为，想要利用政府给通航领域的一些政策优惠获得利益，就像一些地产商圈地现象。需要警惕和预防的是这些对通航发展毫无意义的地产开发行为。

说到房地产和通航，高远洋也向记者阐述了一些他的观点。一般来说，如果想要发展一项新的产业项目，通常会先建立通航工业园，许多地产商借鉴通航工业园的名义来进行圈地的。实际上，通航工业园区的建设应该去掉“工业”二字，现阶段建立通航工业园，在园区发展飞机制造、飞机修理、零件生产等工业活动并不现实，因为现在我国的通航发展才刚刚起步，并没有那么大的市场，就像有的厂商宣称要年产500架飞机，但其实全世界通航飞机的年产量才仅仅2000多架，显然这种口号根本不现实！

去掉“工业”的通航园区其实就是要建造一种氛围，是一个能够传播通航文化，吸引通航爱好者聚集的一个地方，甚至可以减少通航飞机博物馆，专门展出通航飞机、飞机模拟器，推行体验飞行等项目，能让一个家庭甚至一个旅游团驻足游览，作为一个休闲娱乐的度假胜地。在美国有许多这种园区，它有一个专门的名字：Air Park，可以称之为飞行小镇！高远洋说：“我们国家的通航发展也应该像国外的Air Park一样，建立一个能够给地区经济带来持续发展的飞行小镇，而不仅仅是地产开发行为的一次性投资收益行为。”他介绍，地产商在这种模式下应该在园区建立的是一些低层小别墅，而非高楼大厦。飞机能从这些别墅中直接开到园区建设的机场进行起飞，通过吸引一些有能力有兴趣的通航爱好者，逐渐推广扩大，这个模式，应该会在未来的三到五年中蓬勃发展。这种园区给整个城市带来的是品位的提升和持续的经济效益，给通航业带来的是一种新的生活方式刺激下的健康成长发展模式。

飞行小镇的开发虽然在国内还没有正式形成，却是一个发展的方向，一种新的生活方式的追求。高远洋指出，飞行小镇建设需要注意的是，在开发过程中，一定要有专业团队的引导和规划并积极和民航部门沟通，相关的公共服务设施也要配合到位，只有这样才能真正建成一个成熟的飞行小镇。



（发表于《翼》周刊-4月17日期）

## MH370失联之“考验”与“拷问”

马航MH370失联，这起堪称史上最为离奇的航空安全事件成为全球媒体关注的焦点。我接受过国内外几家媒体关于这一事件的采访，坦率地讲，相对于境外媒体的客观理性，我们国内的一些媒体和网络评论却是在进行预设立场的情绪渲染，这一舆论氛围只会煽动仇恨、刺激受害人家属、干扰正常搜救及对家属的安抚工作，别无益处。

当然，我们不能要求媒体朋友都要具备航空专业知识，但在对空难或航空安全这类事件进行报道时专业精神不可缺。就MH370失联事件而言，在调查结论出来之前，我们不能固执地将这起事件想象为只是针对中国人的他国国家阴谋，别忘了在飞机上还有众多其他国家的乘客。这是发生在国际航线国际航班上的一起国际航空安全事件，它所带来的不仅仅是我们国人的伤痛，也是世界的灾难，不仅仅国人需要面对，考验的是人类面对灾难的承受力及全球科技的进步，也拷问着全球航空业未来的发展。

近代以来科技发展日新月异，科技进步给我们带来了方便、效率及前所未有的生活体验，但这就像双刃剑，在科技带来多多好处的同时，也给人类带来了种种安全风险，如核泄漏、基因异变、空难。航空是现代科技发展的典范，当你看到一两台小小的发动机就可以把硕大的一架飞机推上天空时，即使是航空专业人士也会赞叹人类智慧之伟大。但人的生命是脆弱的，科学来不得半点马虎，航空更是如此，任何一个小小的瑕疵都有可能带来毁灭性的航空灾难。从安全事故率看，虽然航空的安全性总体上要高于汽车、火车等地面交通工具，但就单个安全事件而言，航空安全事件更具生命毁灭性，因此对航空器的安全性要求很高，这就是全球航空业无一例外都必须强制性地实行安全适航认证之原因所在。

套用一句话，发展的问題靠发展解决，科技带来的风险问題也只能靠科技进步来解决。事实上，航空科技发展正是一个从出现事故、

研判原因、提炼科学问题到探寻解决方案的科技进步过程。所以，对于这起史上离奇的航班失联事件，全球20多个国家军民协同奋力搜救也前所未有的，即使失事也要找到残骸，这是对乘员生命的尊重、对乘员家属和社会公众的负责，同时也为航空科学研究及科技进步提供方向性依据。料想，除了飞行器安全技术本身，MH370的失联也会促使全球航空业去思考如何更有效对民航航班飞行过程进行无缝隙的全程监控，并促进航空通讯、导航、监控与飞行行为矫正等技术的进一步发展，促进机舱资源与人为因素管理水平的进一步提升。



（发表于《翼》周刊-4月3日期）



北京航空航天大学通用航空产业研究中心是通用航空领域一家专业权威的研究和咨询机构，由北京航空航天大学、国家民航局运输司、中国民航科普基金会、首都公务机公司、中国民用航空杂志社等共同发起，旨在于建立“产、学、研、政”合作平台，促进各方交流与合作，推动中国通用航空产业发展。中心主任为著名的通用航空产业专家高远洋博士。

### 中心的研究与服务领域

**政策研究：**通用航空发展环境与政策研究，为国家通用航空相关政策法规的制定提供研究支持。

**产业研究：**通用航空产业结构、产业链、产业发展模式与商业机会研究，产业经济分析，行业发展趋势预测，发布“行业研究报告”及“行业发展年度报告”。

**产业规划：**通用航空产业区域性发展研究、产业规划及园区规划。承担了北京、云南、陕西、武汉、珠海、渭南、三沙、济源、鄂尔多斯、庄河、营口、登封、溧阳、广汉、平泉等30多地的通用航空产业发展规划及园区规划项目。

**咨询与资讯：**通用航空投资与运营管理专项研究，为通航投资者、运营企业与消费者提供专业咨询与资讯服务，如行业管理、飞机选型引进、商业运营模式、人力资源管理培训、航空安全。

**人才培养：**汇集资深教授、政府官员、业内专家及实战家，打造顶级师资团队，培养中国通用航空产业领军人才/管理人才；开展中美通用航空飞行员培训国际合作项目，培养飞行员及空乘人员。

**国际合作：**利用中心与国外通用航空业界的广泛联系，促进国际交流与合作，为国际通用航空技术、管理及项目的引进建立渠道与国际合作平台。

### 中心启事

《中心刊》作为中心与通用航空业界同仁交流的窗口，将通过多方面渠道进行信息共享，并开展相关项目的信息交流与对接。同时我们非常欢迎大家来稿，与我们一起交流和互动，共促通航产业发展。

### 声明

所有刊发内容均为北航通用航空产业研究中心《中心刊》版权所有，未经书面许可，不得全部或部分翻印或转载。否则，将追究法律责任。

地址：北京市海淀区学院路39号唯实大厦508室

电话：010-8233 9252

Http://ga.buaa.edu.cn

审核：任凯涛

邮编：100191

传真：010-8233 9252

Email: chnga@sina.com

编辑：陈婷