

一周通航大事件 大咖云集年度重磅论坛，现场干货独家放送！

炎炎夏日，骄阳似火，却丝毫阻挡不了通航人高涨的热情！7月30日到8月5日这一周内，两大重量级通航产业活动在北京与贵州轮番登场，汇集众多业界专家大咖，围绕建立安全高效的中国航空医疗服务体系、最新政策趋势、通航市场资源、环境及运营模式等主题，共话通航产业发展新愿景。德事隆航空高层受邀出席会议，针对时下热点话题分享了他们的市场洞见。

时间：2018.07.31 - 08.01 地点：北京

由中国民用航空局（CAAC）、中美航空合作项目（ACP）、美国贸易发展署、美国联邦航空局共同主办的「第三届 CAAC-ACP 通用航空运行安全研讨会」本周在京举行。

沿袭以往通航飞行安全领域的话题，本届会议聚焦关乎社会责任的飞行运行专项话题——航空医疗服务，议题涵盖航空医疗培训、运行模式与行业资源等。中美两国的业界专家和资深从业者积极分享航空医疗运行经验，以主旨演讲、小组讨论等方式进行了深入探讨。



德事隆航空大中华及蒙古地区国际销售副总裁吴景奎先生以「固定翼救护飞机：架起空中生命通道」为主题发表演讲。他指出，固定翼飞机是航空医疗救援不可或缺的组成部分。例如涡桨飞机尤其适用于州/省内的医疗转运。在通航发达国家，如美国和澳大利亚乡村地区的空中救护任务中，多由涡桨飞机担当重任。喷气飞机则适用于国内、跨国、跨洋乃至跨洲的医疗转运。宽敞的客舱可配置更多先进医疗设备和专业救护人员，较低的客舱压力高度适合出血病人的转诊，优异、可靠的性能使其能沉着应对恶劣天气，确保病患转运的平稳舒适。



在吴景奎先生看来，中国航空救护市场仍处于「新生婴儿期」，固定翼救护飞机仅有6架，其中3架远航程用于海外项目（维和部队转诊等），另外3架多执行国内和东南亚地区转诊，与航空医疗服务体系成熟的国家相比仍有很大的差距。

在美国，2016年在册的固定翼转诊飞机数量高达近1000架。每年执行医疗任务逾65万架次，航空救护市场规模高达280-380亿。在澳洲，仅澳大利亚皇家飞行医生一家运营商，其69架飞机2017年的飞行总里程超过2600万公里，相当于绕地球600圈。这些成熟市场的运营经验都值得我国学习借鉴。



起步阶段的中国航空救护市场目前仍受制于一系列发展瓶颈。空中交通管制、人才短缺、飞机采购进口关税和增值税高昂、基础设施薄弱、手续繁杂、费用分级不明确等问题亟待完善解决。

尽管如此，吴景奎先生也欣喜地观察到，国内的医疗转诊需求正逐步增长，无论是外籍旅客的医疗转送需求（如一周前飞龙通航在青海成功执飞转诊任务）、重大灾害紧急救援、还是西南高高原地区到平原地区的转诊任务，这些市场增长点与新机遇都预示着中国航空救护市场的无限潜力。



德事隆航空



德事隆航空



空中国王 350 执飞医疗转诊任务

固定翼飞机的多重优势，如优异的高原/高高原起降性能、长航程、低客舱压力高度、低廉的采购和运营成本等，在未来也有望得到全面释放。例如德事隆航空旗下的赛斯纳奖状系列公务机、比奇 350 空中国王以及赛斯纳 208 大篷车等机型，能够自如应对各类复杂的地形与天气情况，且具有完备的医疗救护改装方案，极其适合国内医疗转诊任务。

时间：2018.08.02 **地点：贵州·安顺**

2018 贵州·安顺黄果树飞行大会于 8 月 2 日开幕，由中国航空工业集团有限公司主办的第二届航空工业全国「通航日」论坛活动如期而至。本届论坛以「新时代铸就航空强国新使命，新思想引领通航产业新征程」为主题，旨在回顾改革开放四十年来我国通用航空取得的成就，并就如何在新时代高质量发展通航产业进行深入探讨。



作为通航产业领军企业代表，德事隆航空是中国通航发展的见证人与助力者，一直致力于将公司在全球的成熟经验引入中国市场。德事隆航空中国战略与业务发展副总裁史建元先生发表主旨演讲，剖析国内通航发展的现状与挑战，并向与会嘉宾分享通航商业案例与创新模式。



史建元先生表示，通用航空对中国经济发展的重要性以及在「一带一路」战略中的关键作用已得到广泛认可，国务院、民航局、地方政府齐力推动利好政策的出台与相应法规的实施，前所未有的扶持力度无疑给通航人打了一针「强心剂」。

目前，空域和空中管制仍是困扰从业者的两大难题。低空开放的进程略显缓慢，基础设施薄弱，飞行计划的复杂审批流程、临时更改及延误问题，以及专业空管人员、飞行员、机务和工程师的匮乏，都是制约通航产业快速增长的因素。



史建元先生提到，国内大多数通航公司由于业务量少同时缺乏可持续发展的运营模式，面临运营困境。一些海外运营商的成熟经验可作为学习典范，例如夏威夷 MokuLele 航空公司使用赛斯纳 208 大篷车飞机运营空中游览、通勤及包机业务，服务区域覆盖 9 个机场、3 个基地，每日运营多达 120 个班次。在风景怡人的海口，类似的空中观光旅游产品已面向消费者，使用的也是「空中多面手」赛斯纳 208EX 加长型大篷车水陆两栖型飞机。



德事隆航空



德事隆航空

赛斯纳 208 大篷车系列飞机

短途通勤方面，本地通航运营商也做出了诸多探索。例如河北中航通用航空公司开通「石家庄—承德」短途运输航线，实现两座城市直航，将旅途时间缩短为 80 分钟。执飞此航班的正是比奇 350i 空中国王涡桨飞机，每班可搭乘 9 名乘客，客舱设备齐全，体验舒适。

史建元先生建议，通航运营商在巩固传统作业、公共服务、飞行培训市场之余，也应不断挖掘新需求，积极拓展短途运输与空中游览这两个潜力可观的细分市场。同时，在盈利模式上也要进行创新与升级，多样化业务模式相结合，如有效融合短途运输、医疗救援、空中游览、包机多种业务，能够切实提高飞机使用率，让通航产业真正展翅翱翔。如何与政府、私人投资、保险机构、电子商务平台实现多方合作共赢，也是全行业需要共同思索的话题。

从中长周期来看，史建元先生认为通航的未来将在消费市场中的公务航空与私人航空领域蓬勃发展。随着中国高净值人群不断增加，政策持续向好，资本不断入场，以及网络化布局的开展，再辅以有效营销和通航文化传播，中国通用航空市场的前景无限广阔。