



打造全产业链条 加快航空航天科技创新

党的二十大报告指出,坚持把发展经济的着力点放在实体经济上,推进新型工业化,加快建设制造强国、质量强国、航天强国、交通强国、网络强国、数字中国。代表委员建议,推动航天领域科技自立自强,搭建和培养商业化的供应链,打造自主可控的全产业链条。同时,以智慧民航为抓手推动高质量发展,打造智慧出行服务体系;加快推进全域低空空域改革步伐,推动通航产业高质量发展。

全国人大代表、航天三江董事长冯杰鸿: 大力推动航天商业化发展

● 本报记者 吴科任

商业航天是技术迭代快、经济效益高且产业协同强的航天新业态,是我国从航天大国迈向航天强国的重要支撑。全国人大代表、中国航天科工航天三江党委书记、董事长冯杰鸿在接受中国证券报记者采访时表示,建议优化商业航天资源配置,推进市场化改革,鼓励民营资本进入商业航天领域,统筹商业航天经济性和应用性,大力推动航天商业化发展。

进入快速发展阶段

商业航天旨在通过市场化竞争,降低航天活动成本,涵盖运载火箭、人造卫星、载人航天、深空探测、空间站五大发展方向。其中,运载火箭、人造卫星和载人航天的发展相对成熟。

冯杰鸿介绍,我国商业航天近年来进入快速发展阶段。火箭、卫星等领域商业航天公司如雨后春笋般涌现并逐步发展壮大,诞生了一批“独角兽”企业,产生了诸如快舟火箭、谷神星火箭、吉林一号遥感星座等商业航天明星产品。商业航天业态也呈现出多样性和丰富性,产业涵盖火箭卫星研制制造、卫星运营及应用、地面设备制造与服务等多个领域。

相比传统液体火箭,固体运载火箭具备低成本、高可靠、快响应等差异化特色。“十四五”以来,我国固体运载火箭技术和产品取得了多项突破,打通了超大推力固体火箭发动机研发路径,低成本批量化研产能力稳步提升,商业发射服务不断成熟。

商业航天市场空间广阔,吸引资本持续涌入。2022年,我国商业航天赛道融资总额首次超过100亿元,资

本向优势领域和头部企业集中,“头雁效应”开始显现。

加强顶层设计

“与以SpaceX为代表的全球领军企业相比,我国商业航天发展还存在一定差距。”冯杰鸿表示,我国商业航天在组织管理、工作运行、科技创新等体系建设方面亟待推进,航天产业壁垒高、入门成本高、行政许可多等问题依然突出,中大型固体运载火箭发展仍处于攻坚阶段。对此,冯杰鸿提出多项建议。

一是我国应有序建立稳定可靠、固液并举的商业航天全产业链体系。推动航天领域科技自立自强,搭建和培养商业化的供应链,打造自主可控的全产业链条。推进商业航天与智能制造、新材料、电子信息等新兴战略性新兴产业渗透融合。

二是在政策、技术、资金、人才等方面制定务实管用举措,从航天技术成果转化、政府采购、融资上市等方面给予优质商业航天企业支持,努力打造一批产业龙头和旗舰企业。

三是统筹卫星数据应用市场,制定卫星应用、数据应用行业标准,打造开放化平台架构,建设经济、实用、包容、柔性、便捷、安全的“通导遥”一体化数据应用服务平台,建立卫星应用产、学、研、用一体机制,推动卫星应用向市场化、大众化、产业化、规模化发展。

另外,全国人大代表,中国航天科工航天建设副董事长、总经理窦晓玉透露,为确保2024年按期首发,我国首个商业化运行的航天发射场——文昌商业航天发射场正在抢工期。“商业航天是科技创新的战略高地,也是引领带动产业发展的战略要地。”窦晓玉说。



全国人大代表 冯杰鸿



全国政协委员 李养民

全国政协委员、中国东航总经理李养民: 积极推进智慧民航建设

● 本报记者 王可

今年全国两会期间,全国政协委员、中国东航总经理李养民建议,以智慧民航为抓手推动高质量发展,打造智慧出行服务体系,提供全流程、多元化、个性化、高品质的航空服务新供给和综合性航空物流服务。

打造智慧出行服务体系

李养民表示,加快建设智慧民航是实现交通强国民航新篇章的必由之路。当前,民航业正在加速恢复中,预计到2035年,航空运输规模将增长一倍以上,基础设施保障、资源环境约束的压力也会越来越大,亟待破解。新时代十年,智慧民航建设已经取得显著成效,航班正常率连续五年超过80%,全国251个机场实现国内航班无纸化便捷出行,购票环境持续优化,行李运输明显改善,机上Wi-Fi建设加快推进。下一步智慧民航建设需要着眼打造智慧出行服务体系,提供全流程、多元化、个性化、高品质的航空服务新供给和综合性航空物流服务。

近年来,东航争做交通强国民航新篇章的“排头兵”和“主力军”,把加快数字化转型、打造智慧东航,作为加快建设世界一流企业的新引擎,作为赢得发展优势的新赛道。李养民介绍,围绕践行绿色发展理念,东航利用大数据,系统推进飞机减重节油精细化管理,优化航路计划和飞机配载,持续对运行参数进行监控、分析、反馈、改进,近五年油耗指标连续下降,降幅达8.1%,累计节油45.1万吨。东航打造“数字化飞行员”项目,把握飞行的14个阶段特征,解析3800个参数,对飞行员进行运行分析和训练教学;采用人工智能深度神经网络算法,开发发动机智能孔探技术。东航还不断升级空中互联技术,用8年时间把客舱网速提高8倍,企业现有空中互联飞机100架,覆盖全部欧美澳远程国际航线和重要国内商务航线,能够空中互联上网的机队

规模和用户人数保持“中国第一、亚洲领先”。

除了企业内部的数字化转型外,东航还与行业上下游合作伙伴积极联手推进智慧民航建设,让运行更高效。比如,航空公司在大型枢纽机场的运行是一项复杂的系统工程,东航联合有关单位推出“数字机坪”项目,对各业务条线进行数字化管理,实现全流程的智能调配、智能监控,资源利用率提升15%—20%;东航运用多年来积累的运行大数据,与中国商飞建立联合团队,坚定支持、全力发展国产大飞机事业。

推动全行业积极创新

李养民表示,我国的智慧民航已经展现出美好前景,把“蓝图”变成“实景图”,还需要付出更多努力。他认为,一要加强科技创新,提高自主可控能力。目前,要围绕突破“卡脖子”问题,推动全行业积极创新,并加大研发力度。

二要加快基础设施建设。打造智慧物流,加强智慧安检,电子化运单、口岸联检设施建设,加强自动化仓库、机场冷链设施建设,特种货物库区建设等环节,实现物流的全程追踪可视化改造,加快数字技术与航空物流应用场景的融合,提升航空货物的地面处理能力和效率。

三要加快数据共享,构建大交通产业生态。近年来,东航围绕交通出行的数据共享,率先破题探索,成为我国首家与铁路12306打通数据接口、实现空铁联运购票的航空公司。但从整个交通体系来看,数据要素共通共享机制尚未有效建立,需要由主管部门牵头,探索安全规范的数据跨界流动方式,提升全系统数据要素的共享性和普惠性,实现标准、管理、服务、信息“软联通”,加快实现一站式购票、安检互认、快速换乘、行李直挂等多式联运服务,构建立体化智慧化交通产业生态,让智慧民航建设的新进步新成就,更好地满足人民群众对美好航空出行的新需要。

全国政协委员、中国航空研究院副院长吴希明: 加大投入力度 发展通航产业

● 本报记者 欧阳春香 李媛媛

围绕如何推动我国通航产业高质量发展,全国政协委员,中国航空研究院副院长、航空工业科技委副主任吴希明积极建言献策。他建议,通过设立通航产业国家重大专项等方式,在加快低空空域管理改革、通用机场等基础设施网络建设等方面加大政策倾斜和投入力度,走出一条中国式现代化的通航产业高质量发展之路。

加快推动通航产业发展

通用航空产业是以通用航空飞行活动为核心,涵盖通用航空器研发制造、市场运营、综合保障以及延伸服务等全产业链的战略性新兴产业体系。

吴希明表示,通用航空产业与先进制造业、服务业等上下游产业深度融合,发展通航产业是建设国家综合交通运输体系、建设应急救援体系的重要组成部分,是推进航空强国、制造强国的重要手段和关键举措。

“十四五”现代综合交通运输体系发展规划和“十四五”民用航空发展规划明确提出,要加快推动通航产业发展。湖南、广西等地纷纷出台相关政策。湖南提出,力争用10年左右时间,将通用航空产业打造成为湖南重要支柱产业,以“开放低空空域、提供飞行服务、建设通用机场”为支撑,加速壮大通用航空产业集群规模。

完善飞行服务保障

“大力发展通航产业是国务院作出的重大决策部署,但推动我国通航产业高质量发展仍存在诸多挑战。”吴希明针对低空空域管理滞后、基础设施薄弱、通航产业科技创新有待加强等问题,提出一系列建议。

吴希明建议,设立通航产业发展国家重大专项,进一步加强对通航产业发展的政策倾斜和投入,逐步构建创新引领、自立自强、集约高效、平战结合的通航产业体系。加快推进全域低空空域改革步伐,通过通航产业重大专项牵引,进一步优化“军、地、航”跨部门协调机制,推动飞行计划审批制向负面清单制的转变,释放空域资源供给,服务民生保障与经济社会发展。

同时通过通航产业重大专项牵引,引导国家和地方加大投入力度,显著增加通用机场数量,尤其是西部地区通用机场数量,打造一批综合性、智能化、集成型的起降场所和服务基地,形成由政府资金引导、社会资本广泛参与的联合开发机制,实现通用机场全国网络化布局。另外,应大力发展国产通用航空器,通过实施通航产业重大专项,加大对国产自主通用航空器研制应用的政策扶持力度,分阶段完成新能源航空器的研制,推动提升产品综合竞争力,逐步构建不受外界因素影响、不受制于人的自主通航产业体系。

“各级政府应急管理、公安、国土资源、农业等部门,优先采购国产航空器或国产航空器提供的通航服务,推动国产航空器的市场应用。”吴希明建议。



全国政协委员 吴希明



全国政协委员 王煜

全国政协委员、春秋航空董事长王煜: 拓航线扩供给 民航业复苏迹象显著

● 本报记者 金一丹

“我们对民航业的发展非常有信心。”全国政协委员、春秋航空董事长王煜在接受中国证券报记者专访时表示,民航业在不断挖掘市场潜力、扩大供给,并在政府的鼓励和支持下,奋力前行。

民航复苏动力足

“国家给予航空业很大支持。去年年中,国家专门给予1500亿元的应急贷款。针对民航业安排航油等中间环节的(税费)减免,大大提高了行业整体的‘造血’和‘输血’能力。”王煜感怀道。

民航业复苏迹象显著。“去年10月底,全民航每天的航班量只有3000多班,到今年春运时,最高一天航班量将近14000班。”王煜欣喜地说。

王煜表示,信心源于我国经济的韧性。我国有14亿人口,人均乘机次数达到0.4—0.5次,是全世界第二大民航市场。

“在过去几年中,我国民航不断挖潜力、扩产能,包括京广大通道等,一些以前困扰我们的空域问题有了很好的改善。虽然空域资源、地面资源紧张等问题仍然存在,但与前几年相比得到了很大缓解。”王煜说。

值得一提的是,国产大飞机C919商业化临近。王煜表示:“期待未来能够生产出更多的国产飞机,我们也会密切关注

其整体量产规模情况。”

民营企业信心强

作为一家民营航空公司的领头人,王煜表示,在聆听完今年政府工作报告后,对民营企业的发展信心倍增。

“政府‘放管服’改革有效激发民营经济发展动力。”王煜表示,民营企业是中国式现代化建设的有生力量。预期稳、信心足,企业就会敢于扩大投资、勇于开拓市场,优秀企业家精神就会被有效激发,市场活力和发展动能就会充分释放。

对于如何进一步激发民营企业高质量发展的活力,王煜表示:“稳预期、强信心,要从解决企业急难愁盼问题入手。当前,企业在账款清欠、融资借贷、市场准入等方面还有很多期盼。”他提出,要建立专门、统一、常态化的营商环境问题投诉处理机制,把反映诉求的渠道固定下来,把解决困难的办法完善起来。

王煜建议,“设路标优政策,支持和鼓励民营企业创新转型、完善现代企业制度,参与国际竞争,引领企业在高质量发展和高水平开放中争创世界一流。”

王煜认为,法治是最好的营商环境,良法善治是企业家信心之源。把党中央关于促进民营经济发展壮大的政策精神“落下来”是一项系统工程,要依靠稳定、成熟的法律和制度体系。