

## 2、美国通用机场运营模式

### (1) 不转移产权的委托经营模式

这类通航机场的产权归属于当地州、市、县政府，由政府组织公用事业性质的机场管理委员会（一般也是当地运输机场的管理当局）作为通航机场管理机构，并通过签订租赁协议等方式授权一个非营利组织或机场主管经营机场，

例：始建于1940年代的Ryan通用机场

位于美国亚利桑那州Tucson市，

目前拥有1600米、1300米和1200米跑道三条，驻场航空器300架左右，年起降16万架次。

1941年珍珠港事件后，美军的飞行员培训转入内陆，Ryan机场凭借沙漠地区干燥晴朗的天气条件成为了重要的军用航校。二战结束后的1948年10月，Ryan机场正式移交给亚利桑那州政府，随后州政府设立Tucson市机场管理局（TAA），定位为非盈利组织，负责Tucson国际机场和Ryan机场的日常运营管理。1954年，州政府与TAA签订了99年租赁契约。

例：位于堪萨斯州的Stearman机场

是一个私人拥有但对公众开放的机场，

机场有一条1556米长，18米宽的跑道，有130多架飞机驻场，绝大多数都是单引擎飞机

。机场FBO服务由机场主直接提供。该机场是由豪客比奇公司的两位飞行员夫妻与合伙人一起投资85万美元购买产权，经过几年的投资与改扩建，将机场跑道由800米延长到现在的1556米，跑道也加宽了一倍，这个过程中申请了AIP的机场改造资金。

## 二、中国通用机场建设及运营模式概况

### 1、我国通用机场总体情况

根据星越通用航空大数据平台统计

，截至到目前，我国机场共有814个，公共运输机场248个，通用机场A类139个，

通用机场B类241个，其它起降场地186个。

## 2、中国通用机场运营模式

### (1) 公共运输航空&通用航空混业经营

外包模式在我国公共运输机场开展通航业务的经营中较为常见

，特别是对于定期运输航班数量有限而通航业务量相对较大的机场，例如舟山普陀山机场。该机场所有权归属舟山市，通航业务则由舟山机场集团下属的舟山岛际航空服务有限公司经营。由于优越的地理位置和良好的空域环境，舟山机场已成为华东乃至全国最繁忙的通用航空机场和综合保障基地之一。

肇东北大荒通用机场始建于2013年，机场占地3平方公里，预计总投资16.37亿元，项目分三期工程进行。可以满足农业航化作业的需求，并提升黑龙江省西部地区耕地的航化作业面积。产权方面，由于土地是肇东政府做抵押贷款而交的土地出让金，前期建设过程中为政企合作，

以土地出让的方式获取土地，由肇东北大荒通用机场运营管理。肇东市政府招商引资北大荒通用航空有限公司入驻肇东低空经济产业园区。2018年取得A1类机场使用许可证。现在

业务。

### (3) 企业自建自营通用机场

## 2、中国飞行员总体情况

截至2022年5月，中国有78148名飞行员，运动驾驶飞行员1651人，私用驾驶飞行员4891人，商用驾驶飞行员43834人，多人制机组驾驶飞行员184人，航线运输驾驶飞行员27588人

。在民航飞行学院或航校，航空公司每培养一名飞行员需缴纳金65万元左右的培训费用，这一费用仅限于学校里的费用支出，而在学院毕业进入航空公司后，航空公司还需要耗费120万到150万元左右的费用。

与美国做对比的数字差距，凸显出了我国通用航空技术人才尤其是通用航空飞行员的短缺，同样制约了通用航空的发展。

## 五、总结

美国已具备完整的通用航空工业，包括：飞机制造商、零配件制造商、航空电子仪表制造商、飞行学校、飞行俱乐部、飞行模拟器制造商、固定运营基地（FBO）、机场开发管理公司、飞机销售商、飞机租赁公司、飞机中介公司、飞机估价公司、飞机装修公司、飞机贷款和保险公司、产权分享管理公司、投资管理商、航油供应商、安全保障顾问公司等。

这些产业每年给美国带来大约2190亿美元的经济产值，供应了110万个就业机会，为美国的经济的发展提供了强大的动力。

我国作为发展中大国，通用航空市场未来发展前景广阔，在借鉴美国通用航空发展的经验基础上，找到适合我国通航自身的发展模式，我国通用航空产业必将走向腾飞，助推我国从民航大国向民航强国迈进，成为我国经济发展新的动力源。