



## 展翅欲飞正当时

机场离开城市，城市紧随机场，于是机场变成城市。

这是荷兰城市规划师的一种理念。

约翰·卡萨达在《航空大都市——我们未来的生活方式》对此力挺。他说：“城市的外形和命运总是由交通决定的。而在当今，这就意味着城市的外形和命运是由航空交通来决定的。”

对此，我们或许是半信半疑。信，是因为我们的省会郑州就是“火车拉过来的城市”；疑，是因为我们尚没有切身感受到航空对这座城市的深刻影响。

然而，随风潜入夜，润物细无声，事情的发展往往是潜移默化般的。

你看，随着富士康等大型企业陆续进入河南，郑州航空货运吞吐量已经快速增长，即使在近两年全球经济持续低迷、航空货运市场增速放缓的背景下，郑州航空货运吞吐量排名依然从2010年的21位升至2011年的20位，年增长超过19.82%，而且，这种持续增长的势头在今年表现更为突出，上半年郑州的航空货运增长已达到43.87%。

郑州航空货运的逆势增长，吸引了众多航空巨头对河南的关注。

美国苹果公司全球物流高级总监麦克·谢菲特，俄罗斯空桥货运航空公司副总裁、亚太地区首席代表宋成昱，UPS亚太区货运总裁陈颂铭，以及中国南方航空副总经理陈港、海南航空执行副总裁朱卫军等来自国内外的几十位航空大鳄，7月19日齐聚郑州，他们一致认为现在是河南发展航空物流的黄金机遇期，参与河南航空物流发展的机会来了！

是的，机会来了。绝无仅有的区位和综合交通优势，势头强劲且后劲十足的经济形势，郑州成为“航空枢纽”，众望所归；物流企业“向中移动”，势在必行。

尤其是在国家确立了郑州综合交通枢纽和国内大型航空枢纽的地位，以及中国民航局支持河南省规划建设郑州航空经济综合实验区之后，河南也及时出台了多达20条的新政策，以支持航空物流业快速发展，推动郑州航空经济综合实验区建设。

河南航空物流的发展可谓天时、地利、人和，展翅欲飞正当时。

# 航投资讯

2012年第4期 总第4期 2012年8月15日 出版

## 高层声音

- 06 **温家宝:** 要在重点领域和关键环节做几件实事提振信心
- 07 **卢展工:** 建郑州航空经济综合实验区意义重大
- 08 **郭庚茂:** 河南拥有发展航空物流得天独厚的优势
- 09 **李家祥:** 发展民航业上升为国家战略
- 10 **赵克志:** 把民航建设放在更加突出的战略位置
- 11 **骆玉林:** 青海航投的成立具有重要意义
- 12 **魏民洲:** 全力推进航空高技术产业基地建设

## 专家视点

- 13 **陈 港:** 对河南发展航空物流的政策建议
- 14 **朱益民:** 河南航空物流前景光明
- 15 **陶素云:** 大力发展航空物流 促进中原经济区建设

## 航投信息

- 16 张大卫副省长莅临河南航投指导工作
- 17 省直有关部门关心河南航投发展
- 18 俄罗斯第聂伯集团考察组到访河南航投
- 18 安阳市联手河南航投发展地方航空经济

## 行业动态

### 经济金融

- 19 国家民航局等三部委将联合推动机场税制改革
- 19 地方稳增长新政出台 降准减税或并行
- 20 地方版“四万亿”进入井喷期
- 20 新 36 条出台两年来 中国民间投资规模大增

### 航空物流

- 21 “十二五”期间 浦东机场货运争取全球第一

- 21 榆林机场携东航、陕西邮政开通航空邮件业务
- 22 俄空桥货运航空郑州—莫斯科—芝加哥航线首航
- 23 鲜活货运亟待航空“冷链”形成
- 23 香港空运货站今年上半年处货量重拾增长

## 航企采风

- 24 海航: 联合四方合作伙伴组建加纳 AWA 航空公司
- 24 深航: 与中国电信、东软集团开启战略合作
- 25 奥凯: 欲成立新支线航空 以独立品牌运营
- 26 东航: 营改增试点政策频见微调 税改减负破题
- 26 川航: 精耕细作 打造“大型专属服务区”

## 项目建设

- 27 郑州机场货运量增速领跑全国 将建 4 个货机位
- 27 白云机场扩建工程获批 T2 航站楼 2016 年建成
- 28 郑州通用航空实验区落户上街 2020 年将实现超千亿经济规模
- 28 龙华机场华丽转身 沪打造航空服务业集聚区
- 29 三部门政策倾斜加大 “十二五”将新增 82 个机场
- 29 天河机场三期开建 预计 3~4 年内完工

## 金融租赁

- 30 中国飞机租赁伺机港股 IPO
- 30 中国飞机租赁向国航交付第 2 架空客 A330-200
- 31 飞行学院与星耀通航签署民用直升机租赁合同

## 合作交流

- 32 2012 中国国际航空物流对接会在郑举行
- 33 中航材与三大航空运输集团签署合作框架协议
- 33 全国民航年中电话会议召开 民航运行呈六大亮点

## 数据统计

- 34 2012 年 6 月份我国部分机场运营数据统计

# 航投资讯

2012年第4期 总第4期 2012年8月20日 出版

## 产业政策

- 35 国务院关于促进民航业发展的若干意见
- 40 专家解读：民航发展的关键是安全
- 43 专家解读：关于中国民航未来发展的一些思考

## 案例研究

- 46 温州转型，从“航空大都市”开始

## 专题视窗

- 50 中国的航空货运市场格局

## 前沿理论

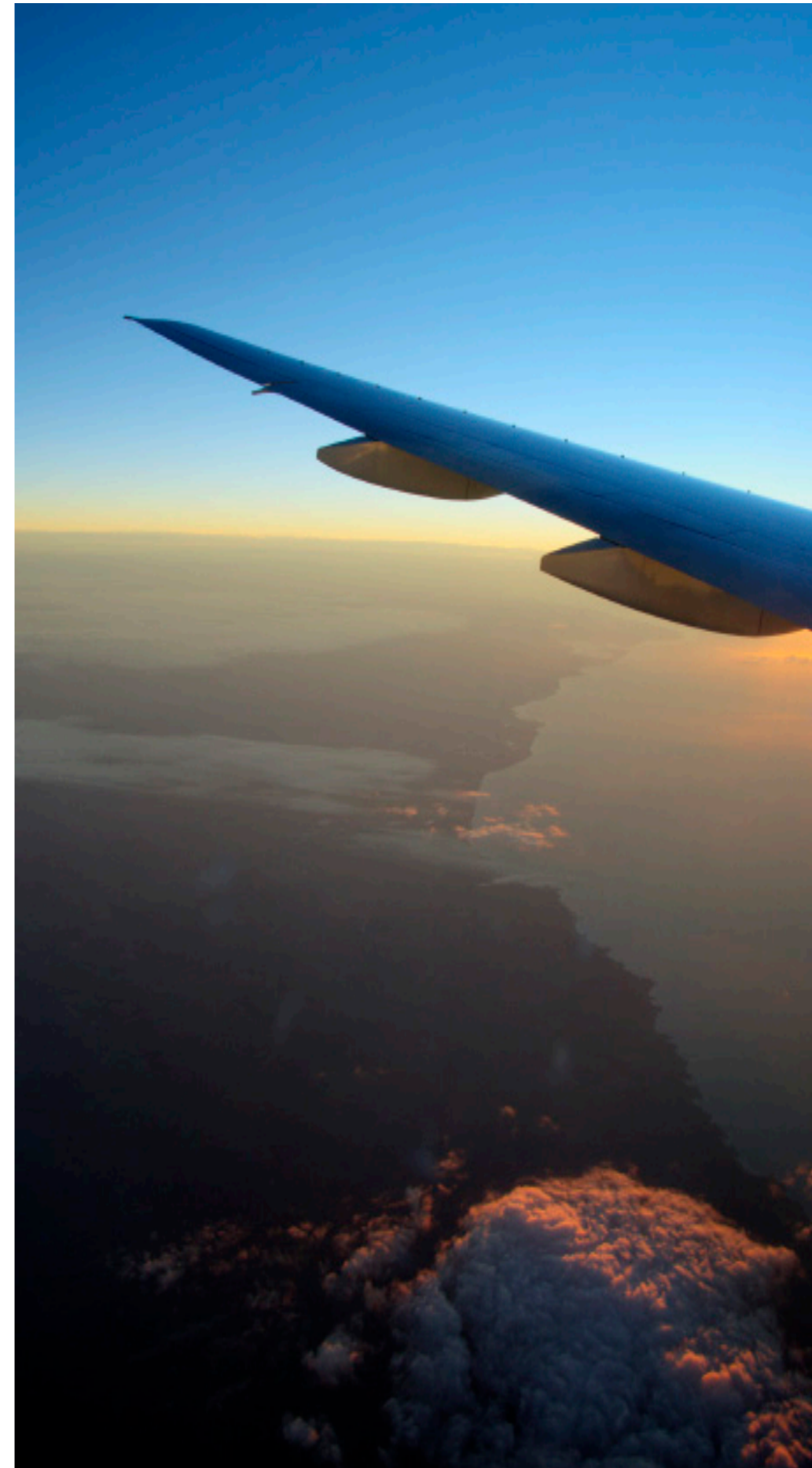
- 52 航空货运战略转型：警惕快递业高速发展陷阱
- 54 汉恩航空运营模式如何助力高端旅游产品升级

## 环球航空

- 57 飞机租赁公司的航展“大手笔”
- 57 美联航 174 亿美元订购 150 架波音 737 飞机
- 58 奥运期间，英国伦敦机场公务机起降繁忙
- 59 联合航空首架 B787 梦想飞机完成组装
- 59 亚航日本 8 月 1 日首航 日本三家廉航悉数亮相
- 60 DHL 北亚枢纽在沪启用

## 航空百科

- 61 民航飞机的飞行高度
- 61 民航飞机需要飞多远
- 62 飞行员如何确定飞行姿态“Hold”住飞行
- 63 飞机座椅与安全
- 64 自动驾驶系统真能让飞机自动飞行吗？
- 64 为什么飞机总是逆风起降



### 编委会

**主任**  
张明超

**副主任**  
刘建葆

**委员**  
方征 李冬静  
李东棵 杨玉军  
卞士生 刘霞  
陈明华 寇社平  
蒋修宝

### 编辑

**文字**  
秦妞 宋扬帆  
王璨 龙飞天  
蒋舒展 袁子云  
李冠琳 袁圣博  
姜华山

**美编**  
马红波

**校勘**  
熊志波

### 编辑部信息

**联系电话：**0371-87528891  
**投稿邮箱：**htzxzz@126.com  
**电子版网址：**www.hnhtyxgs.com



## 温家宝

中共中央政治局常委、国务院总理

### 要在重点领域和关键环节 做几件实事提振信心

2012-07-10 来源：中国广播网

7月9日和10日上午，国务院总理温家宝先后主持召开两次经济形势座谈会，听取专家和企业负责人的意见和建议。他说，广泛听取各方面不同意见，对中央正确判断形势，制定更加符合实际的宏观经济政策具有重要作用。

温家宝说，作为一个发展中大国，需要保持一定的经济增长速度，经济社会发展、民生改善才有相应的基础。当前国内外经济形势比较复杂。稳增长首先要正确判断形势，既要看到经济下行的压力，也要看到经济增长的动力；既要有忧患意识，也要增强信心。稳增长不仅是当务之急，而且是一项长期的艰巨任务。稳增长的政策措施包括促进消费、出口多元化等，但当前重要的是促进投资的合理增长。在促进投资当中，非常紧要的是要注重投向、注重结构、注重质量和效益，要有利于改善民生、有利于科学发展。要重视对新技术研发和新兴产业的

支持，在市场压力比较大的情况下，这方面的企业仍然有旺盛的生命力。稳增长还要与财政、金融、企业以及其他方面的改革结合起来，用改革的办法，用市场的办法，推进结构调整和发展方式转变，提高产业竞争力，增强经济发展的活力和可持续性。

温家宝说，实施积极的财政政策，当前要特别注意完善结构性减税，扩大营业税改增值税试点范围，减少流通环节税收和费用，减轻小微企业税负。要加快推进重点领域和关键环节的改革，为经济社会发展注入新的动力。鼓励和引导民间投资健康发展的“新36条”相关实施细则已全部出台，要抓好落实，尤其在铁路、市政、能源、电信、卫生、教育等领域抓紧做几件看得见、鼓舞人心的实事，以提振投资者信心。



## 卢展工

河南省省委书记、省人大常委会主任

### 建郑州航空经济综合 实验区意义重大

2012-08-07 来源：《河南商报》

8月6日晚，河南省省委书记、省人大常委会主任卢展工，河南省省委副书记、省长郭庚茂在郑州会见前来河南省参加中原经济区规划编制启动会和郑州航空经济综合实验区调研座谈会的国家发改委副主任杜鹰一行。

卢展工说，中原经济区是全国区域发展战略的重要组成部分。河南正在认真落实国务院《指导意见》，扎实做好自己的工作，全面推进中原经济区建设。这是深入贯彻落实科学发展观的实践，是河南历届省委、省政府团结带领全省人民进行不懈探索的持续，是贯彻落实中央精神的具体行动。无论是从沿海地区发展看还是从中西部地区发展看，区域经济的概念都越来越突出。中原经济区的提出，就是从区域经济的角度来看河南、看中原、看中部，极大地提升了河南、中原、中部在全国大局中的地位，对河南领导方式的转变、工作方法的转变是有力的推动，有利于河南从传统的思维方式、工作方法、工作经验中摆脱出来，更好地遵循区域经济规律来谋划发展，更好地适应社会主义市场经济发展的要求。这次中部五省有关领导同志在河南座谈研讨中原经济区建设，突破行政区划的界限，表明区域经

济发展规律正在发挥作用。

卢展工接着说，在谋划建设中原经济区的过程中，立足河南干部群众这些年来的探索实践，明确提出持续探索走一条不以牺牲农业和粮食、生态和环境为代价的，以新型城镇化为引领、以新型工业化为主导、以新型农业现代化为基础的“三化”协调科学发展的路子。新型城镇化引领，就是促进城乡统筹、城乡一体，有效破解“三化”协调中协调难的问题、破解相关要素制约的问题。在实践中，持续实施了一系列重大举措，中原城市群的概念进一步明晰，产业聚集区的作用进一步凸显，粮食生产核心区的地位进一步提升。特别是河南根据国务院《指导意见》的要求，从全国区域协调发展的战略支点和重要的现代综合交通枢纽这一战略定位出发，深入思考河南作为内陆省份如何更好地体现战略支点作用、如何更好地发挥综合交通枢纽的优势，提出建设郑州航空经济综合实验区。这是中原经济区建设的重大战略举措，不仅有利于加快工业经济的发展，更重要的是丰富河南作为全国重要的现代综合交通枢纽的内涵，起到扩大开放、为中原经济区服务的作用。



## 郭庚茂

河南省委副书记、省长

## 河南拥有发展航空物流得天独厚的优势

2012-07-19 来源：《河南日报》

7月18日，河南省委副书记、省长郭庚茂在郑州会见了前来参加2012中国（郑州）国际航空物流对接会的香港物流协会会长郑会友、苹果公司全球物流高级总监麦克·谢菲特、中国东方航空集团公司副总经理顾佳丹等36名嘉宾。

在简要介绍河南省情后，郭庚茂说，国务院去年出台的《关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》明确提出，要巩固提升郑州综合交通枢纽地位，推进郑州国内大型航空枢纽建设，大力发展航空物流，把郑州机场建成重要的国内航线中转换乘和货运集散区域性中心。最近，国务院刚刚出台了《关于促进民航业发展的若干意见》，把民航业作为国家重要的战略产业，提出了新的任务和要求，制定了新的促进发展的措施。综合分析来看，中西部地区特别是中部地区将成为航空物流的重要新兴市场，发展前景十分可观。这是因为中国正处

于工业化和城镇化加快推进的过程中，处于消费水平和消费结构的变化升级中，经济发展的基本面没有改变，作为世界新兴市场的基本面没有改变，仍然是拉动世界经济增长的重要力量。特别是经过30多年的改革开放，中国经济正在由过度依赖外需转向扩大内需，而内需的主要潜力在中西部特别是中部地区。随着沿海企业加快向中西部转移，对航空客货运的需求也必然随之转移，中西部地区将成为航空物流的重要新兴市场。

郭庚茂说，河南拥有发展航空物流得天独厚的优势。一是区位和综合交通优势。河南处于中国大陆核心腹地，本身就是一个大市场，而且对周边地区辐射作用十分明显。以郑州为中心半径800公里范围内，覆盖6亿人口，经济规模约18万亿元，航空运输特别是货运集疏成本优势明显。河南有发达的铁路和高速公路网络，具备和航空运输融合衔接、构建现代综合交通体系的便利条件。二是河南具备良好的产业基础。随着国内外产业加快向内地转移，电子、医药、汽车零部件等适合航空运输的产业正在向河南汇集。三是中国政府高度重视河南及其航空业的发展。国务院文件确立了郑州综合交通枢纽和国内大型航空枢纽的地位。为进一步发挥郑州的独特优势，河南省政府和中国民航局正在共同推进郑州航空经济综合实验区建设，目前各项工作进展顺利而富有成效，这对河南发展航空物流业来说无疑是一大利好。因此，在河南郑州开展航空运输服务，发展航空物流和各类服务业，商机无限，前景广阔。



## 李家祥

中国民航局局长

## 发展民航业上升为国家战略

2012-07-27 来源：中国民用航空网

中国民航局局长李家祥在7月25日召开的贯彻落实《国务院关于促进民航业发展的若干意见》以下简称《若干意见》座谈会上强调：中央始终高度重视加强基础产业建设，特别注重谋划战略性新兴产业的发展。《若干意见》开篇即明确“民航业是我国经济社会发展重要的战略产业”，标志着发展民航业上升为国家战略，建设民航强国战略构想纳入到国家战略体系。这充分体现了党和国家对民航业发展的高度重视。国家把民航业作为战略产业，表明发展民航业是关系到我国经济社会发展的基础性、长远性、全局性的重要内容。

李家祥强调，贯彻落实好《若干意见》，仍然需要各方面的支持和帮助，确保《若干意见》的各项目标任务落到实处。

一是要积极争取相关部门支持，构建有利于民航业发展的外部环境。积极争取中央财政继续重点

支持中西部支线机场建设与运营；积极争取财税部门支持，重点完善有利于民航业发展的一揽子财税扶持政策体系。通过争取进一步建立多元化的投融资渠道，满足民航业大规模建设、快速发展的资金需求；加强与有关方面的协调配合，共同营造运输航空、通用航空和军事航空和谐发展的空域管理环境；进一步加强与有关部门的沟通协调，不断提高通关效率和服务水平，努力形成支持我国航空公司“飞出去”、构建大型国际枢纽的宽松政策环境。

二是要引导好、调动好各级地方政府积极性，发挥好其在民航业发展特别是机场建设发展中的主体作用。各地区民航业的发展，是我国民航业发展的重要组成部分。我国各地区情况千差万别，地方政府在利用当地政策、协调资源等方面，更加灵活，更具优势，因此贯彻落实《若干意见》，就要发挥好各地方政府的作用。希望各级地方政府要落实好机场建设发展的资金投入和政策支持责任，落实好机场安全投入和管理责任，统筹谋划民航业与区域经济社会发展战略，统筹协调辖区内各机场战略定位等问题。

三是要加快行业发展方式转变和结构调整，持续全面增强民航各运行主体的实力。贯彻落实《若干意见》，民航各企事业单位都各自承担着重要任务。未来一二十年，民航业仍处于发展的黄金期，也是加快转变发展方式、调整行业经济结构的最佳时期。其中，转变发展方式要坚持“持续安全”理念，走安全发展的路子。要加强全行业品质内涵建设，持续全面提升各运行主体的实力。要深入实施“科教兴业”、“人才强业”。要大力推进节能减排，切实打造绿色低碳航空。



## 赵克志

贵州省省委书记

## 把民航建设放在更加突出的战略位置

2012-07-10 来源：中国广播网

7月9日，贵州省省委书记赵克志主持召开省政府第63次常务会议，研究加快贵州省民用航空业发展问题。

会议认为，民用航空既是现代交通运输体系的重要组成部分，又是国民经济的基础性、先导性产业，建设发达的现代经济体系，必须要有完备的现代交通运输体系特别是民用航空体系作为支撑。加快民用航空体系建设和发展，对于进一步深化改革、扩大开放，落实加速发展、加快转型、推动跨越的主基调具有战略性意义。近年来，贵州省不断加大对民用航空发展的投入，在机场建设、航线开辟、运力投放等方面取得了积极进展，但与其他兄弟省区市相比，贵州省民用航空业发展仍然比较落后。各地各有关部门要充分认识加快民航业发展的重要

性和紧迫性，把民用航空体系建设放在更加突出的战略位置，全面落实国发2号文件关于加快贵州省民航业发展的政策措施，通过民用航空的大建设、大发展，促进扩大对外开放、产业结构调整和发展方式转变，为实施工业强省战略、城镇化带动战略和建设旅游大省提供有力支撑。

会议要求，各地、各有关部门要全力做好推动民航业加快发展的各项工作。一是要加快民用航空机场建设。争取到2015年形成覆盖全省9个市(州)的“一干十三支”机场布局。二是加快开辟国内国际航线，加密航班。通过时刻的优化，实现贵阳龙洞堡国际机场与北京、上海、广州三大枢纽之间的快线化运行、与重点枢纽机场的密集化运行、与各大省会城市及经济发达地区机场的无盲点化运行。三是要加快发展省内支线航空。加强与国内各航空公司的沟通合作，争取增加更多支线航班，确保年内新增4架自主调控支线飞机投入运营，到“十二五”末增加10架以上。四是要加大航班航线培育支持力度。在努力争取国家对贵州民用航空业投入的同时，省级机场所在市、县政府要加大对规模运力引进、民航运输需求培育、航线航班扶持和支线机场运营补贴等方面的投入。五是争取中国民用航空局的支持。尽快组建贵州省民航管理局，加强对民用航空业发展监管。六是要大力发展临空经济。抓紧制定贵州临空经济发展专项规划，加快发展航空运输和现代物流服务业，积极推进以航空运输为指向的航空物流辅助加工制造、航空工具和用品制造等产业发展。加快贵阳机场空港经济区、物流园区和保税区建设。



## 骆玉林

青海省省委常委、副省长

## 青海航投的成立具有重要意义

2012-07-10 来源：中国广播网

6月12日，中国东方航空股份有限公司与青海航空投资管理有限公司《航空运输业务合作协议》签订暨青海航空投资管理有限公司揭牌仪式在西宁隆重举行。青海航投公司的成立，打破青海民航所有制单一格局，对于建立多元化投资体系，加快青海民航事业发展具有划时代的意义，将为发挥地方航空运输支撑作用，助力青海建设发挥重要作用。

青海省省委常委、副省长骆玉林对青海航投公司的成立表示热烈祝贺并致辞。他说，去年8月青海省政府与东方航空公司签署《共同

推进青海航空运输发展战略合作协议》以来，双方高度重视，密切合作，全面推动落实协议，经过半年多时间的积极努力，取得了实质性进展，有力地助推了青海航空市场快速增长和经济社会持续较快发展。青海航投公司正式揭牌，并且与东方航空公司签订《航空运输业务合作协议》，这对进一步深化双方合作，实现互利共赢，加快推进青海航空业发展具有十分重要的意义，标志着青海省地方航空事业发展进入了一个全新的阶段。希望青海航投公司按照建立现代企业制度要求，加强规范管理，坚持发展青海航空“两步走”战略，不断探索和积累航空公司运营管理经验，为及早组建青海航空公司创造条件；希望民航西北管理局进一步加大对青海航空事业发展的支持力度，在航线和时刻审批等方面继续给予政策倾斜。青海省政府将进一步创造条件，加强服务，全力支持东方航空公司在青海的发展，不断完善政策措施，加快基础设施建设，推动青海航空业可持续发展，努力为实现青海省十二次党代会提出的“两新”目标和“三区建设”做出更大贡献。



## 魏民洲

陕西省常委、西安市委书记

### 全力推进航空高技术产业基地建设

2012-07-19 来源：《陕西日报》

7月18日上午，陕西省常委、西安市委书记魏民洲在航空基地调研时强调，要落实军地结合推进融合发展、壮大战略性新兴产业的重要指示，坚持以航空产业为主导，以渭北工业区建设为契机，以军民融合为重点，加快打造特色产业集群，加快推动重点项目建设，加快提升基地发展活力，全力推进航空高技术产业基地建设。

魏民洲说，航空基地作为我国首家专业化的国家级航空高技术产业基地，和目前唯一以航空为专业特色的国家级经济技术开发区，要始终坚持以航空产业为主导，加快建设特色鲜

明的产业聚集区。要以做大做强航空制造产业为抓手，吸引民营企业参与航空产业发展。要坚持走特色化、专业化发展道路，加快航空产业专业园区建设，着力发展航空博览等特色服务业。要完善延长航空产业链条，增加就业岗位，培育富有活力、竞争力强的航空产业集群。

魏民洲指出，西安市委、市政府决定建设渭北工业区，给航空基地带来了重大战略机遇，要紧紧抓住这一重大契机，加快推动重点项目建设。要积极谋划实施一批重大项目，加大基础设施和产业项目建设力度，做到投产一批、建设一批、储备一批、谋划一批。争取更多央企落户基地。

魏民洲强调，要着眼军地结合推进融合发展、壮大战略性新兴产业的重要指示，加快统筹科技资源改革基地建设，以军民融合为重点，不断提升基地的发展活力和内生动力。要加快与军工单位、科研院所融合，推进军民两用技术研发和成果转化。要加快与所在行政区融合，不断探索和阎良区合作共建模式，争取各方支持，实现互惠双赢。

### 对河南发展航空物流的政策建议

## 陈港

中国南方航空股份有限公司  
总经理

在7月19号召开的国际航空物流与中原经济区建设高层峰会上，南方航空公司总经理陈港作了发言。他提到，近年来中国物流业发展迅速，在2000年，中国的货运量为136亿吨，到2010年，中国的货运量已经增长至324亿吨。十年来年均增长率达到9.1%，其中通过航空运输的货运量年均增长达到11.1%。

尽管中西部地区航空物流产业正在崛起，但是目前仍然存在着产品结构单一、基础薄弱等方面的不足，这对当地发展航空物流产业有一定的影响。因此，陈港建议可从以下四个方面进行完善，加快以郑州为核心的中原地区航空物流产业的发展。

一是发展郑州为区域转运中心。货运覆盖的市场不只是一个城市，而是多个城市群。一个城市只有成为所在区域的货物集散中心，才能对物流市场形成足够的吸引力。目前郑州主要以本地货源为主，物流运输方向单一，给航空公司的货机经营带来一定困难。可以考虑利用公路和铁路运输为航空物流企业集散周边区域的货源，建立强大的卡车服务体系，延伸整

体航空物流链，加强郑州市场的陆空联运业务，将郑州打造成一个中原区域转运中心，推动郑州航空物流产业整体发展。

二是政府实施开放的支持政策。目前，地方政府都十分重视航空物流产业的发展，积极支持航空公司开通货机航线，对于新开货机国际航线的航空公司都会给予相应的政策扶持。但是，目前货航企业在开通二线城市的货机航线时，依然存在着较大的成本压力、地面保障以及航权时刻等制约因素。

三是加快郑州“大通关”体系的构建。为河南本地的进出口企业提供“本地报关、异地出境”或“异地报关、本地出境”的便捷服务，减少出运和通关手续的重复，提高通关效率。把河南以及周边地区国际航空运输需求与新郑国际机场及其他机场丰富的网络资源紧密连接起来。

四是利用城际间联运实现航线网络拓展。南航将加强与河南省政府、郑州市政府的沟通协调，促进郑州航空货物通过广州枢纽中转至全球各地，带动郑州航空物流走向国际。

## 河南航空物流 前景光明

**朱益民**

中国货运航空有限公司  
总经理

“近几年，河南正站在大发展、大变革的历史机遇期，优先和快速发展国际航空物流，有利于加快推动中原经济区的建设。虽然目前河南的国际航空物流建设仍处于发展初期，但发展潜力巨大，前景十分光明。”在刚结束的国际航空物流大会上，中国货运航空公司总经理朱益民说。

他还提到，从近几年空运进出口货量来看，2010年以前，郑州空运货邮吞吐量一直处于平稳增长态势，2011年出现井喷式的发展，空运货邮吞吐量达到了10.28万吨（其中国内货邮吞吐量为9.28万吨、国际货邮吞吐量为1万吨），但空运总量仍然偏少，且以国内货物为主，还难以支撑国际定期货班的开通（2011年上海机场货邮吞吐量为370万吨）。从国际定期货运航线开通情况来看，目前郑州仅开通了香港、莫斯科、阿姆斯特丹等几条国际货运航线，且航班还不够稳定，空运需求分流情况较为严重，郑州新郑机场的空运中转枢纽地位尚未真正建立。

值得关注的是，2011年新郑国际机场二

期扩建工程获得国家批准，工程按满足2020年旅客吞吐量2900万人次、货邮吞吐量50万吨的目标设计。去年年初河南省政府在新郑国际机场附近建设亚洲最大的出口综合保税区，并明确提出将郑州机场打造成中国的“孟菲斯”。这都将进一步促进河南航空物流的发展与壮大。

对于处在航空物流发展初期的河南，他建议有以下几方面需要重点关注：一是加强市场培育。对航空物流给予优惠的政策和财政补贴，尤其是加大对国际航空货运航班的补贴力度，可以重点吸引和扶持1~2家航空企业开辟定期国内货运航线或地面卡车航班，实现与国内主要航空枢纽的对接，待国际空运市场培育成熟后，再开辟国际直达定期货运航线。二是完善配套建设。加快航空经济综合试验区建设，创造快速便利的通关环境，优化机场服务流程和产品。三是打造空运枢纽。完善中原城市群地面运输网络，将中原经济区航空货源吸引到郑州出运和分拨，打造郑州货物中转空运枢纽，为航班提供稳定货源支撑。

## 大力发展航空物流 促进中原经济区建设

**陶素云**

中国外运长航集团有限公司  
副总裁

国际航空物流大会刚刚在郑州结束，在会上，中国外运长航集团副总裁陶素云对当前的物流经济形势做了分析。

她在演讲中提到，当前，国际国内产业分工深刻调整，我国东部沿海地区产业向中西部地区转移步伐加快。据有关专家分析，东部沿海地区大规模产业转移粗略估计5年左右时间就能初步完成，仅广东、浙江、福建、上海4省市需要转移出的产业产值就将达到万亿元以上规模。伴随着大规模的制造业向中西部的转移，特别是新兴产业和先进制造业的落户与发展，将会给中原经济区现代物流服务体系提出较高要求。河南省作为东部地区产业转移、西部地区资源输出和南北区域交流合作的战略通道，有义务也有条件加快现代综合交通体系建设，促进现代物流业发展，从而加速中西部地区新型工业化和城镇化进程，促进区域协调发展，在全国范围内优化产业分工格局。

事实上，我们注意到，以河南省为中心的中原经济区相关省市有关部门对物流业的发展非常重视，并将现代物流业列为中原经济发展的重要支柱产业，相继出台了若干政策性文件，为中原经济区现代物流业的发展提供了政策保障。中原经济区物流业正面临着前所未有的发展机遇，这必将会为中原经济区的建设提供坚实后盾和发展基础。

要建设高效通达的物流网络，这有助于降低经济运行的成本和提高经济运行效率。一是有四通八达的交通通道，二是有着发达的物流体系。

航空物流在整个物流货运量中所占比重并不大，但是由于其担负着安全要求高、附加值高、时效性强货物的运输功能，因而在经济社会发展中处于十分重要的地位。特别是随着国内产业升级和人民生活水平的提高，高附加值货物、高时效性货物的流转呈现出了爆发式增长。去年一年，全国规模以上快递企业业务收入同比增速达到了31.9%，而业务量同比增长则达到了58.8%，这其中相当大的部分是通过航空物流来实现的。

目前，随着经济的快速发展，我国适合航空运输的货物正在逐渐增多并且有加速趋势，这在一定程度上壮大了我国的航空运输市场，也为航空物流业的发展提供了契机。与此同时，我国传统的航空货代企业正加快向航空物流的转变，服务链条和服务内容正由单纯运输代理服务逐步向运输、仓储、装卸、加工、整理、配送等一体化的综合服务及“空地联运”、“多式联运”等多种运作模式共存的方向发展，并不乏出现一些高端的供应链物流服务。因此，我们说，中原经济区发展航空物流有着广阔的市场空间和前景。



## 张大卫副省长莅临河南航投指导工作 强调企业发展要突出重点，准确定位



8月2日，河南省副省长张大卫一行莅临河南航投指导工作。河南航投董事长、党委书记张明超代表河南航投汇报了河南航投发展思路和现阶段工作开展情况，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆参加会议。

在听取了河南航投工作汇报之后，张大卫指出：在推动在航空经济综合实验区建设中，河南航投任务艰巨，要认清形势，充分认识到承担的责任；要把握主线，明确企业战略定位，把工作重心放在主要工作上；要转变作风，积极谋取有利于企业发展的条件。

张大卫同时要求政府有关部门要认真研究河南航投的发展问题，为河南航投的快速健康发展提供支持。

省长助理、省民航办主任安惠元、省政府研究室副主任胡五岳等人参加了会议。

又讯

### 河南航投迅速落实 张大卫副省长讲话精神

副省长张大卫视察航投后，河南航投召开中层以上干部会议，传达落实8月2日张大卫副省长讲话精神。

河南航投董事长、党委书记张明超指出，张大卫副省长的讲话使我们收获很大。在下一步工作中：一是把握大方向，一定要认清河南航投自身所承担的责任，这是企业的安身立命之本。二是要抓住重点，对于纳入规划的产业板块，要分清主次，把主要的人力和精力放在主要任务上。三是要保持高度的敏感性，重视信息沟通，与有关部门建立常态化的信息沟通机制，保持对形势的清醒认识。四是要积极与有关部门对接，争取有助于企业快速成长的政策支持。五是要进一步强化工作作风，保持学习精神和敬业精神。

## 省直有关部门关心河南航投发展



7月30日，河南省发改委副主任裴志扬一行莅临河南航投调研指导工作。省大项目办、省口岸办、省民航办有关领导陪同调研。

河南航投顺应河南省建立郑州航空经济综合实验区的大形势，努力落实省委、省政府工作指示，梳理企业发展战略和措施，努力寻求适合企业发展的科学路子，得到了省直有关部门的关心和支持。近一阶段来，先后有省发改委、省金融办等有关部门莅临河南航投调研指导，并就河南航投的发展进行座谈。河南航投董事长、党委书记张明超、总经理、党委副书记、副董事长刘建葆等中层以上干部参加座谈。

7月30日，河南省发改委副主任、省大项目办主任裴志扬一行莅临河南航投调研并召开了座谈会。在听取了河南航投近一阶段工作及发展思路之后，裴志扬肯定了河南航投“借”与“抢”的发展理念，并指出：河南航投在郑州航空经济综合实验区的建设中，要抢抓先机、找准发展的关键点与突破口；要树立大局意识，政治意识，要尽快突破专业人才欠缺的瓶颈，打造高素质的人才队伍；要按照现代企业理念进行经营管理，走市场化的道路；要重视企业自我造血功能，借鉴国内外成功投融资

企业的管理经验，建立起适合自身发展的管理模式；要远近结合，科学布局产业板块。开辟企业科学发展之道。

裴志扬同时表示，在今后的工作中省发改委将全力支持河南航投的发展，做好各项服务工作，为河南航投在加快郑州航空经济综合实验区建设中发挥应有作用提供必要支持。

省发改委副主任靳磊、省民航办副主任康省桢、省口岸办主任郑金广等人参加了座谈。

8月1日，河南省金融服务办公室副主任李涛一行莅临河南航投调研并举行座谈。李涛指出：河南航投作为省委、省政府河南航空领域的唯一一家投融资平台，责任大、任务重，要积极发展金融业务，发挥好投融资平台作用。一是建议河南航投加快与银行等金融机构对接联系，研究系统的融资方案。二是建议通过借壳、借人才、借资源的方式快速启动业务。三是建议河南航投认识到航空物流的发展趋势，可以在担保领域有所作为。四是建议成立基金管理公司、参与金融产业，拓宽融资渠道。并表示在河南航投的发展中，金融办将全力支持，做好各项服务工作。



8月1日，河南省金融办副主任李涛一行莅临河南航投，就企业发展的投融资工作给予建议和指导。

## 俄罗斯第聂伯集团考察组 到访河南航投

8月3日上午，俄罗斯第聂伯集团下属维修公司负责商业、市场开拓的总监阿列克谢及其助手谢尔盖、空桥郑州代表处王澍等一行5人到河南航投洽谈合作事宜。此次到访是俄罗斯第聂伯集团考察团7月2日莅临河南考察后的第二次到访。河南航投受省政府委托，由河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆向考察组介绍了河南航投的情况。双方就有关合作事宜进行了洽谈。

刘建葆表示，河南航投将根据省委、省政府要求和合作需要，努力发挥投融资平台作用，为双方的合作积极开展相应工作。



## 安阳市联手河南航投 发展地方航空经济



8月2日下午，河南省投融资平台支持安阳经济发展座谈会暨签约仪式在郑州举行。河南省副省长张广智、安阳市市委书记张笑东、安阳市市长马林青等出席仪式。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆代表河南航投与安阳市签署了战略合作框架协议。

根据协议，双方将在安阳豫东北机场、通用航空基地、通航培训、航空地产开发、航空旅游等项目上开展全方位、深层次、多领域的合作。



## 国家民航局等三部委 将联合推动机场税制改革

2012-07-23 来源：《财经网》

针对《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（下称《若干意见》）出台，民航局将联合发改委、财政部等部门，完善财税扶持政策，包括改善民航发展基金的使用管理，推进民航营业税改增值税试点改革等。

为贯彻《若干意见》，民航局提出，针对机场属地化改革，未来将重点发挥地方政府的作用。例如落实对机场建设投资及发展政策的支持责任，给予机场建设土地优惠及税费减免和返还、亏损补贴等优惠政策，进一步加大机场场外配套设施建设的投资力度。

财政部副部长李勇表示，财政部将支持民航基础设施建设，逐步向节能减排技术应用、大型客机适航审定能力研制与建设等公益性领域倾斜，发挥财政政

策对民航业结构调整、产业升级的引导。未来将进一步发展和完善民航发展基金征收使用管理政策，加快推进民航营业税改增值税试点进程。支持民航企业建立多元化的投融资渠道，充分利用社会资本加大民航建设投入，完善促进国内航空租赁业发展的有关财税政策，优化航空公司融资结构。

国家发改委基础产业司司长黄民透露，未来十年将是中国构建综合交通运输体系的重要阶段。按照《“十二五”综合交通运输体系规划》，统筹各种运输方式发展，发挥民航的重要作用，发改委正在会同有关部门研究制定促进支线机场可持续发展的相关政策措施，研究制定低空空域进一步开放政策，研究提出发展航空租赁业的有关政策建议。

## 地方稳增长新政出台 降准减税或并行

2012-08-08 来源：中国新闻网

中新网财经频道统计发现，7月以来，广东、宁波、南京、长沙等多个省市出台稳增长若干措施，拉开地方稳增长大幕。

据媒体报道，7月以来，广东、宁波、南京、长沙等省市出台稳增长举措，增加投资规模。从各省官员近期表态来看，地方版“稳增长”政策或接连出台。而上半年大多数省财政收入增速超GDP，减税空间仍较大。

《经济参考报》文章指出，四川省委书记刘奇葆7月15日表示，坚持全年目标任务不动摇，把主攻方向放在坚决有力地促进工业回升、稳定投资增长上。

同日贵州省委书记栗战书提出，要着力在加大基础设施投资建设中培育新的增长点。广东省省长朱小丹7月20日强调，要把稳定和扩大投资、扭转投资下滑势头作为广东稳增长的关键环节和重要举措。从近期地方领导的表态来看，下半年一些地方可能出台更多类似政策。

随着央行上周一周内两提货币政策“有效性”，市场降准预期增强。同时，随着“营改增”试点扩大，下半年消费税、资源税、房产税等方面的税制改革或开展，扩大结构性减税范围可期。财政政策和货币政策作为两大重要调控手段，下半年降准减税或并行。

## 地方版“四万亿”进入井喷期

2012-07-30 来源：中国经济网

在经济下行压力之下，各地稳增长的序幕也随之拉开。宁波、南京、长沙等地区先后出台了一系列稳增长的地方政策，其中，长沙出台超过8000亿元的投资计划，预计未来5年每年投资额在1600亿元左右。而有消息称，贵州或将出台3万亿元发展规划，拟8月份公布。

7月16日，宁波市打响了全国刺激经济政策的第一枪，下发了《市政府关于推进工业经济稳增长调结构促转型的若干意见》，26条新政内容涉及清费减税、扩大投资、调整结构、科技创新等6个方面。

当时，市场就纷纷猜测，宁波的稳增长措施很可能产生示范效应，各地可能会考虑自身财政状况、经济发展状况推出相应的举措。

果不其然，7月23日，南京市发布了《市政

府关于进一步扩大内需拉动消费的若干意见》，出台一系列扩大内需、拉动消费的政策，涵盖投资拉动、房地产消费、汽车消费、旅游休闲消费等10个方面。

7月26日，长沙市对外宣布2012年重大推介项目195个，总投资额达8292亿元，以期推动经济结构调整，激活潜在市场需求。据介绍，这些重大项目涉及民生、综合交通体系、城市设施体系、新型城市化布局、产业发展等领域。

贵州也不甘落后。据了解，《贵州省生态文化旅游发展规划》将于8月份公布，从各地上报的2382个项目中筛选出总额3万亿元左右的重点投资项目，初步提出规划10个国家级重大项目、50个省级重大项目和200个省级重点项目。

## 新36条出台两年来中国民间投资规模大增

2012-08-08 来源：人民日报海外版

国家发展和改革委员会投资司有关负责人7日说，《国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见》(新36条)出台两年来我国民间投资占城镇固定资产投资的比重明显扩大，成为支撑投资增长的重要“稳定器”。

这位负责人在接受采访时说，2010年5月“新36条”出台时，民间固定资产投资占城镇固定资产投资的比重为51.2%。此后两年多，民间投资规模大幅增加，在固定资产投

资中的比重不断上升。今年上半年，民间投资总规模达到9.37万亿元，大约比2010年同期翻了一番，在固定资产投资(不含农户)中所占比重达到62.1%。

今年以来，在国内外经济形势影响和宏观调控作用下，固定资产投资增长放缓，特别是房地产和基础设施投资增速同比明显回落。但民间投资继续保持较快发展势头，为稳定投资增长发挥了重要作用。



## “十二五”期间浦东机场货运争取全球第一

2012-07-20 来源：《中国民航报》

在DHL北亚转运枢纽的启动仪式上，上海机场集团总裁李德润对媒体表示，“十二五”期间，上海机场旅客吞吐量将达到9000万~1亿人次，货邮吞吐量将达到500万~550万吨。无论是客运还是货运，上海浦东国际机场都将成为国际枢纽，而已经连续保持4年排名全球第三的机场货运量，也将在未来几年跃升至全球第一。

据了解，上海浦东机场此前已经有UPS转运枢纽投入运营。除了新启动的DHL北亚转运枢纽外，未来联邦快递也将在浦东机场建设转运枢纽，中货航、国货航等国内货运航空公司也将陆续入驻。随着这些货运巨头的集结，浦东机场的货邮吞吐量有望在3~5

年内达到世界第一。据李德润透露，目前，上海浦东机场的货运吞吐量距离世界第一的香港机场和第二的美国孟菲斯机场只有50万~60万吨的差距。

今年上半年，上海机场国内货运量有所下降，但是国际货运量稳定。尤其是从5月开始，航空快递业务量呈现增长势头。李德润说：“快递业务的发展势头不可逆转。上海机场货邮量仅占货运量的0.8%，但是货值却达到1200亿美元，占11%。航空货运的高附加值是其他形式的货运业务不可比拟的。另外，三大国际快递公司的运量仅占10%，但是货值却占40%。”

## 榆林机场携东航、陕西邮政开通航空邮件业务

2012-08-03 来源：民航资源网

经前期多方协调沟通，2012年8月3日榆林机场携手中国东方航空股份有限公司(China Eastern Airlines Corporation Limited, 简称“东航”)西北分公司、陕西省邮政速递局开通西安-榆林航空邮件运输业务。邮件运输业务的开展不仅加速了机场货邮吞吐量的增长，使全年货邮吞吐量预计从去年的1310吨将跃升至1800吨，也促进了机场货运服务业务平台得到进一步完善，更推动了

榆林航空货运和物流产业的发展。

目前陕西省邮政速递局只开通省内航空邮件运输作为试点工程。随着航空邮件运输业务量的增长和运行流程标准化以后，全国与榆林的邮件往来将全部纳入航空运输。

2012年榆林机场将跨入百万机场行列，在运输生产发展中始终坚持客货同步发展的原则，伴随着旅客吞吐量的迅猛增长，货邮吞吐量也开发了一个新的增长点。

## 俄空桥货运航空 郑州—莫斯科—芝加哥航线首航

2012-08-08 来源: 民航资源网

2012年8月8日上午9点15分,随着空桥货运航空公司的一架波音747—400全货机落地郑州新郑国际机场(简称“郑州机场”),标志着郑州机场第一条全货机美线航班正式开通。航线为郑州—莫斯科—芝加哥;机型为波音747-400;载量110吨;每周三班,周四、六、七执行;时刻为每周四、六上午5:20到达郑州,8:20离港,周日上午7:20到达郑州,10:20离港。

首航仪式得到了郑州机场公司领导的高度重视,河南省民航办主任、郑州机场公司总经理安惠元、郑州机场公司副总经理王爱荣以及郑州机场客货公司经理马飞会同俄罗斯空桥货运航空公司亚太区副总裁倪君亲临现场参加了首航仪式。

此次空桥货运航空在郑州机场美线航班的开通,进一步加大了郑州机场的国际运力,提升了郑州机场的国际知名度,架起了郑州至美国的一座货运金桥,对郑州枢纽建设的发展具有深刻的影响。

在河南省委、省政府的带领和支持下,郑州机场以建设国内大型航空枢纽为中心任务,倾力发展航空产业,加大货运航班的引进力度,召开2012中国郑州国际航空物流对接会,吸



引航空项目建设,引领“货运为先,以货带客;国际为先,以外带内”的先进发展理念。

随着国家产业结构的调整和发展,富士康等大型企业的进驻,各航空公司已将郑州视为航空产业发展的一片新福地,争相来郑考察增开航线,UPS、国货航等也已计划近期在郑开通新航线。

目前,郑州机场已开通的全货机航线有:俄罗斯空桥货运航空的郑州—莫斯科—阿姆斯特丹以及郑州—莫斯科—芝加哥航线;国泰航空的郑州—香港航线;扬子江快运航空的郑州—卢森堡—布拉格、郑州—香港、郑州—杭州—厦门航线;邮政航空的呼和浩特—郑州—南京、石家庄—郑州—南京航线;顺风航空的郑州—武汉—深圳航线。

## 鲜活货运 亟待航空“冷链”形成

2012-07-30 来源:《中国民航报》

随着生活水平的提高,人们对鲜活物品的需求也日益增加。近年来,鲜活货物运输服务需求明显高涨。在现实生活中的鲜花、鱼肉、药品,甚至是水果和巧克力等,都有可能通过航空货运来完成。以昆明机场为例,2009年,机场货邮出港量大约为16万吨,其中花卉加上菌类的出港量大约占80%以上,近13万吨。尤其是在节假日期间,每天从昆明机场发往国内大中城市的鲜花已达到400余吨,发往东南亚国家的鲜花出港总量也达到了每天20余吨。

与昆明机场这种处于内陆的机场不同,我国东南沿海地区水产品丰富的机场主要以鲜活鱼虾等海产品为主要货运服务对象,海产品运输量占据了机场货邮运输量的较大份额,尤其是威海、湛江、北海等机场,

海产品几乎是其运输的主要对象。但在一些大型机场,药品运输同样占有较大的份额,比如白云机场的药品运输约占了“冷链”运输数量的23%。

然而,在现有的航空运输服务体系中,由于人员、设备、设施,或是运营管理水平等的不足,针对这些鲜活物品的运输,只能依靠航空运输简单的时间优势,而缺乏有针对性的服务措施,致使运输的合格率处于较低水平,鲜活物品成活率不足80%,平均有20%~30%的货物因为温度控制问题受损,致使相关产品的物流成本居高不下。因此,无论是物流服务商还是相关产品的经营商、制造商,或是消费者,以及行业管理部门,都亟待航空“冷链”的形成。

## 香港空运货站 今年上半年处货量重拾增长

2012-07-07 来源:中国新闻网

处理本地超过七成空运货物的香港空运货站7月17日公布,今年第二季之处货量录得持续而温和的增长,反映了空运货站之处货量自去年2月起首次重拾持续之同比增长。

香港空运货站表示,上半年的总处货量按年略微下调至132.55万吨;但4至6月的出口及转口处货量均较去年同期为高。其中上半年出口往发展中市场,如中东及东南亚地区的货量录得强劲增长,分别按年上升10.4%和13.4%。转口货运继续成为其业务发展中最强健一环,6月份的转口处货量为55655吨,与去年12月及今年3月的转口处货量纪录相近。

香港空运货站执行董事陈健瑜表示:“我们的整体处货量表现之增长趋势持续,2012年的表现似乎让我们再次重拾温和的年度增长。”

“总括而言,2012年的处货表现比我们想像中好,亦比市场上很多人的预测为佳。”陈健瑜说,“香港作为区内转口中心的角色日趋重要,亦明显地填补了因近期进出中国内地的货量不稳所带来的货量损失”。

香港空运货站2011年全年的处货量约为272万吨,按年下跌6.2%。



## 海航：联合四方合作伙伴 组建加纳 AWA 航空公司

2012-07-20 来源：民航资源网



7月19日，由海航航空控股有限公司、中非发展基金有限公司、加纳 SAS 金融集团、加纳社保基金四方共同投资的加纳 AWA 航空项目合作协议在“中非合作论坛 - 第四届中非企业家大会”上签署。

加纳航空项目不仅是海航集团第一个真正意义上

的非洲投资项目，也将是中国企业第一个在非洲的航空类投资项目，是积极响应国家号召、践行中国民航非洲战略的具体表现，符合国家“鼓励和支持中国企业到非洲投资”的对非战略，实现了中国对非投资由原先传统意义上的矿产开发、工程承包向航空服务业的迈进。

据海航集团和中非发展基金介绍，目前加纳以及西非地区航空市场有待开发，当地路面交通相对落后，航空市场需求空间较大，该项目得到了中非发展基金的重视和支持，有效整合了国内和非洲当地两方面的资源。此次在非洲的战略布局，符合海航集团国际化和投资战略，将为海航集团今后在非洲的其他投资项目和业务延伸提供良好的平台。

## 深航：与中国电信、东软集团 开启战略合作

2012-07-20 来源：民航资源网

7月19日下午，深圳航空有限责任公司携手中国电信股份有限公司深圳分公司、东软集团股份有限公司在深航国际酒店隆重举行“深航与中国电信、东软集团战略合作签约仪式”。深航总裁冯刚、深圳电信总经理钟平、东软高级副总裁李军等出席了签约仪式。

据悉，此次深航与深圳电信、东软集团签订的战略合作伙伴协议，旨在发掘并利用三方的优势资源，形成优势互补、合作共赢的局面，建立战略合作伙伴关系。在市场营销合作、IT 基础设施与数据通讯、软件开发与服务、客户服务等方面开展全面深入的合作；在软件产品和服务、软件解决方案和服务、软件工程

产品和服务、信息安全建设、人才培训和人才培养等方面进行深入合作，提升三方在各自领域内的市场竞争力和客户忠诚度。

根据协议，在通信应用方面，深圳电信为深航提供融合通信的方案，帮助深航提升沟通能力，丰富信息交互方式，优化深航各航站的基站信号，协助深航完成深圳机场无线专网建设，从而降低通信成本。与东软的合作，则是以 IT 技术为核心，充分发挥信息化带动工业化的巨大作用，努力将深航打造为民航行业信息技术和服务的主导力量，为深航未来的创新和变革打下坚实的基础。

## 奥凯：欲成立新支线航空 以独立品牌运营

2012-08-01 来源：京华时报



记者从奥凯航空证实，奥凯航空正向有关部门申请成立一家新的支线航空公司——龙江航空。就在不久前，在黑龙江的加格达奇机场，“黑龙江省与奥凯航空发展合作支线航空一周年”庆典仪式隆重举行。

“几个月前已经向工商局、民航局等部门递交了申请成立的材料，但还在等待审批。”奥凯航空创始人、执行副总裁刘捷音告诉记者。这家新的航空公司拟在黑龙江注册，以哈尔滨为基地，覆盖黑龙江省内支线机场以及周围辽宁、吉林、内蒙古东部，发力东北支线航空市场。

有传闻称，就成立龙江航空一事，奥凯航空与黑龙江省政府已经在出资比例、运营模式等方面达成了初步共识，刘捷音并未正面答复，只强调新支线航空公司前身为奥凯航空的支线事业部。

据了解，目前奥凯航空共有9架B737系列客机、6架新舟60飞机和1架B737系列货机，其旗下业务板块也按照机型分为干线客运、支线客运和货运三大板块。其中，国产新舟60飞机为50~60座级，执飞的支线是距离小于1500公里、年客运量

低于3.6万人次的航线。奥凯航空的新舟60现在主飞黑龙江、烟台、天津为中心的支线航线。

记者从奥凯内部获悉，若新支线航空获准成立，支线业务将完全从奥凯航空剥离出去，奥凯航空将实现多品牌运营。

刘捷音也表示，若龙江航空运营成功，未来还有可能在湖南、安徽等地成立支线航空公司，希望能在未来

10到15年内引进百架新舟60飞机。

“中国支线航空的发展前景是巨大的。”刘捷音说。据了解，目前为止我国真正意义上的支线航空公司为华夏航空和幸福航空。刘捷音坦言，正在与相关部门积极沟通，期待官方放龙江航空“一条生路”。

### 背景链接

#### 首家起飞的民营航空——奥凯航空

奥凯航空2004年5月成立，2005年3月首航，是我国第一家投入运营的民营航空公司。均瑶集团于2006年2月通过收购奥凯航空大股东北京奥凯交能投资有限公司71.43%的股份，成为奥凯航空的第一大股东，持有奥凯航空63%的股份。

2008年因资金短缺使得奥凯股东出资纠纷激化，债台高筑的奥凯航空不得不停航。2010年3月5日，以航空货代起步的北京大田集团宣布全资收购奥凯航空100%股份，先后斥资超6亿元。

记者从奥凯航空获悉，易主后的奥凯航空去年实现了首次盈利，今年5月份，其申请扩大经营范围获民航局批准，国内航空旅客运输业务的始发地点从天津扩大到全国。

## 东航：营改增试点政策频见微调 税改减负破题

2012-07-18 来源：中国证券网

日前，国税总局针对中国东方航空股份有限公司作为首个执行总机构试点纳税人，明确将上海航空有限公司并入东航汇总计算应纳税额，以利于东航准确计税，减轻税收负担，并使总机构在试点地区的分支机构的纳税“破题”。

东航总部设在上海，在上海设有一个分支机构上海航空有限公司，并在多地设有分公司，因此出现了总机构和分机构注册地不一致，且分别属于营业税改征增值税试点地区和非试点地区的情况。为解决东航总分机构地区问题，财税[2011]132号文明确，试点期间东航汇总计算总机构及其分支机构的应缴增值税，抵减分支机构已缴纳的增值税和营业税后解缴入库。

上海航空有限公司是东航的全资子公司，也属于营改增试点企业。据悉，由于东航将上航的经营业务

设定为分公司模式进行管理，上航的销售收入与进项税额不匹配，无法单独核算增值税应纳税额。因此，上海国税局提出，上航应并入东航汇总计算应纳税额，以真实反映企业的纳税情况。但财税[2011]132号文对试点地区的分支机构无需单独纳税没有专门条款进行表述。为此，国税总局16日下发《国家税务总局关于中国东方航空股份有限公司增值税计算缴纳有关问题的公告》，明确上海航空有限公司的应征增值税销售额和进项税额，应由中国东方航空股份有限公司并入总机构汇总计算应交增值税并申报纳税。同时，增补“中国东方航空股份有限公司云南分公司”、“中国东方航空股份有限公司济南飞行运营基地”进入东航抵减分支机构名单。

## 川航：精耕细作 打造“大型专属服务区”

2012-07-24 来源：民航资源网

7月28日，成都双流国际机场二号航站楼（T2）投入试运行。川航以新航站楼启用为契机，将T1的BC指廊统一规划使用，在已有设施基础上全面扩大在T1的资源占有率，加大投入升级软硬件设施，为旅客提供高效、舒适、便捷的地面乘机服务，打造易被旅客识别的“川航大型专属服务区”。T2航站楼正式启用后，川航将独享T1航站楼三个指廊中的两个——B、C指廊。川航的服务区从目前

的36-46号柜台，移至1-23号柜台，新增的值机柜台将为旅客提供宽松的值机环境，帮助旅客高效办理值机手续。为方便特殊旅客享受航空服务，川航将进行无障碍值机柜台改造，并在T1航站楼出港大厅增设特殊旅客休息区，为旅客营造更为人性化的服务环境。

此外，川航将在B、C指廊各建一个150~300平米的大型头等舱休息室供旅客使用。



## 郑州机场货运量增速领跑全国 将建4个货机位

2012-07-19 来源：《郑州晚报》

上半年，郑州机场货运量增速领跑全国，今年1-6月，全球经济下滑，世界航空货运负增长7.8%，中国航空货运负增长5.6%，但郑州机场则在全球航空货运一片黯淡中，异军突起逆势而上。继2011年货运量首次突破10万吨后，今年上半年实现货运量6.07万吨，同比增长43.87%，在全国前30名主要机场中增速第一，继续以速度领跑。

去年以来，郑州机场国际货运航班航线先后开通了全货机航线8条，引进货运航空公司6家，打通了郑州通往欧洲莫斯科、阿姆斯特丹、卢森堡、布拉格、新加坡、吉隆坡、大阪等国际城市货运通道，同时，还开通了香港、上海、武汉、深圳、杭州、厦门、呼和浩特、南京、太原等地区与国内货运航班。

截至目前，每天从郑州机场起飞的货运航班达到14架次，每天平均运送航空货物400余吨，货运航班

量、航班架次、通航城市在中部地区已走在前列。

今年上半年，郑州机场的货运量近6.1万吨，按每公斤货物相当于400元的价值估算，等于直接运送货物的价值为244亿元。不仅如此，还拉动了地方经济的附加值，按照1:28的拉动比例计算，相当于拉动地方经济增长6832亿元。

近期，郑州机场将新建4个货机位，使货机位达到9个。开工建设近7万平方米的新货运仓库，为货代企业建设二级周转库。进一步加大新开国际货运航线力度，计划在下半年引进UPS、空桥货运等大型货运航空，新开郑州至美国货运航班，加密郑州至欧洲航班，争取今年年底实现货运量14万吨，2015年突破45万吨，2020年突破90万吨。

## 白云机场扩建工程获批 T2 航站楼 2016 年建成

2012-07-24 来源：《南方日报》

广州白云国际机场第三跑道2014年建成投入使用，二号航站楼（T2）2016年建成投入使用。近期国家发展改革委对白云机场扩建工程可行性研究报告进行了批复。

白云机场扩建工程将按照“建设世界级航空枢纽、打造国际化营商环境”的目标实施建设。未来，白云机场的长远发展将着眼于构建完善的国内国际航线网络，成为连接世界各地与中国的空中门户，建成亚太

地区的核心枢纽，最终成为世界航空网络的重要节点的目标。白云机场扩建工程设计以2020年为目标年，设计年旅客吞吐量8000万人次、年货邮吞吐量250万吨。根据国家发展改革委的批复，白云机场扩建工程包括机场工程、空管工程和供油工程三部分，总投资为188.54亿元。机场工程建设内容主要包括新建第三跑道和滑行道系统，新建二号航站楼主楼及相关附属设施等。

## 郑州通用航空实验区落户上街 2020 年将实现超千亿经济规模

2012-08-15 来源：《大河报》

8月14日，河南省人大常委会副主任王菊梅带领驻豫全国人大代表到郑州，专题调研郑州航空经济综合实验区和郑州通用航空实验区的建设情况，位于上街的郑州通用航空实验区得以首次揭开面纱。

据上街区委书记黄卿介绍，郑州通用航空实验区将努力打造成国际公务机网络中国重要服务平台、全国商务人士首选通航服务中心、全国通航经济发展领军实验区、中原经济区紧急救援中心等。未来高端商务人士出行，可更多地选择“打飞的”，享受通用航空带来的“私人飞机”般的享受，城市医务急救、救灾应急都可以选择通用飞机，避免交通拥堵带来的麻烦，提高效率。

按照初步规划，郑州通用航空实验区位于上街区域西北部，南临安阳路、北临连霍高速，东至

汝南路、西达昆仑路，拟规划面积60平方公里，由北部产业配套区、中部服务配套区和西南绿色生态区三大部分组成。其中核心区面积13.2平方公里：由机场核心区、商务商业集中区、研发制造区、竞技培训区、航空物流区等区域组成。目前实验区已写入国家及省“十二五”规划，并完成投入资金2亿元。

同时，按照规划，郑州通用航空实验区一年见效，三年成型。力争到2015年，通航基地公司达到15家，机队规模达到50架，年实现飞行5万小时。2020年，基地公司达到25家，机队规模达到150架，日起降量达到300次，年实现飞行15万小时，带动家居内饰、制造、材料、地产、金融、服务等行业发展，实现超千亿经济规模。

## 龙华机场华丽转身 沪打造航空服务业集聚区

2012-07-10 来源：《中国民航报》

6月25日，上海国际航空服务中心和上海航空器适航审定中心开工仪式在徐汇滨江地区的龙华机场内举行。这标志着筹划多年的上海国际航空服务业集聚区项目正式启动。

上海国际航空服务业集聚区是中国民用航空华东地区管理局和上海市徐汇区人民政府共同推动的重点项目，于2009年启动前期规划，以上海国际航空服务中心和上海航空器适航审

定中心、上海民航职业技术学院、龙华机场为基础，以航空技术集成、金融商贸、教育培训、总部经济、行业管理、通用航空六大领域专业服务业为发展重点，辐射和引导徐汇滨江区域形成具有全球航空资源配置能力的航空服务业集聚区。这一功能定位与徐汇滨江区域的资源禀赋可谓相得益彰。

## 三部门政策倾斜加大 “十二五”将新增82个机场

2012-07-21 来源：《证券日报》

“未来一二十年，民航业仍处于发展的黄金期。”7月20日，中国民航局、财政部、国家发改委三部门的相关负责人在国务院新闻办召开的发布会上纷纷表示全力支持民航业发展。

中国民用航空局局长李家祥表示，现在各级政府越来越重视民航业，许多地方政府将发展民航业作为加快转变经济发展方式、调整经济结构的重要抓手，发展现代服务业和新兴产业的平台。

刚刚发布的《国务院关于促进民航业发展的若干意见》在主要任务中提出，“机场规划建设既要适度超前，又要量力而行，同时预留好发展空间，做到确保安全、经济适用、节能环保。”

国家发展改革委基础产业司司长黄民表示，国家发改委按照《“十二五”综合交通运输体系规划》对原机场布局规划进行了调整完善，规划布局新增运输机场82个，预计到“十二五”末建成通航的运输机场

将达到230个左右，全国80%以上人口在直线距离100公里内能够享受到航空服务，新增机场主要是改善中西部及边远地区运输条件。

“机场作为地方公共基础设施建设，投入产出比高达1:8，对地方经济社会发展具有非常强的拉动效应。”财政部副部长李勇表示，财政部将从3个方面推动民航业发展：一是完善民航发展基金的使用管理，以新的《民航发展基金管理办法》颁布实施为契机，对已出台的政策修订完善，现在已经出台的政策，包括中小机场的补贴、支线航空补贴、基建贷款贴息等。二是积极落实相关税收优惠政策，支持符合条件的临空经济区按现有程序申请设立综合保税区等海关特殊监管区域，稳步推进民航运输业营业税改增值税进程。三是支持民航企业建立多元化的投融资渠道，充分利用社会资本加大民航建设投入，完善促进国内航空租赁业发展的有关财税政策，优化航空公司融资结构等。

## 天河机场三期开建 预计3~4年内完工

2012-07-19 来源：《长江日报》

武汉市市长唐良智7月18日主持召开武汉天河国际机场三期建设工程指挥部指挥长会议。会上获悉，天河机场三期建设工程暨机场交通中心7月下旬开工，预计3~4年内可完工。

据发改委的批复，三期建设按满足天河机场2020年旅客吞吐量3500万人次、货邮吞吐量44万吨的目标设计。将新建长3600米、

宽60米的第二跑道；建设37万平方米的第三航站楼、60个机位的停机坪以及配套设施等。

唐良智强调，机场三期建设项目来之不易，对于武汉建设国家中心城市、全面提升交通枢纽功能、打造国家门户机场、推进武汉民航业发展意义重大。要坚持科学理性、着眼长远、对历史负责的态度和原则坚决推进每一项工作。



## 中国飞机租赁 伺机港股 IPO

2012-07-17 来源：腾讯财经

据香港信报报道，早前市传中国飞机租赁有限公司有意来港上市，其总裁潘浩文表示，飞机租赁行业受惠于政府政策的支持以及中国航空业急速发展，呈现显著增长。因此，中国飞机租赁也计划在未来3年内实现快速增长，将其机队数目扩增至100架。

中国飞机租赁今年最新订购36架新一代空中客车A320系列飞机，连同该公司早前已订购购买的三架A330-200飞机及四架A320系列飞机，以及现时拥有的16架，机队规模将增至逾50架。

中国飞机租赁主要是为航空公司提供飞机租赁服务。运作上，该公司将透过银行借贷购入飞机，再为航空公司提供飞机租赁服务，租

约期满，飞机将再租给下一位客户。据悉，以中国飞机租赁为例，该公司租约年期一般为12年，现时南方航空、中国国航、成都航空以及山东航空，都是其客户。

另一方面，过去两年，中国飞机租赁也先后成功引进了光大控股及航天投资作为其策略投资者，其中光大控股便持股44%，航天投资也持股8%，而潘浩文及其家族通过一家名为富泰资产的投资公司持有余下股权。

因此，该公司已成为由央企控股的租赁公司，若他日来港上市，也将会是另一只红筹股。

据悉，该公司的盈利状况已符合上市要求，且公司也希望上市集资作增加机队规模之用，但能否完成上市还取决于市场状况。

## 中国飞机租赁向国航交付 第2架空客A330-200

2012-07-24 来源：民航资源网

2012年7月15日，伴随清晨的曙光，一架全新的空中客车A330-200飞机降落在天津滨海国际机场，这是由中国飞机租赁有限公司（简称“中租”）以售后回租方式向中国国际航空股份有限公司（简称“国航”）交付的第二架空客A330-200型飞机。

空中客车A330系列飞机以其远程能力强

和可靠性高等特点在全球范围内受到多家航空公司的青睐，是目前中国最受欢迎的宽体客机。

中租在此次合作中，凭借多年来境外的操作经验，为国航提供富有竞争力的租赁方案，协助国航完善机队机构。中租专注于中国，积极拓展全球市场；灵活和迅速地为航空公司提供创新、多元化的租赁解决方案。

## 飞行学院与星耀通航签署 民用直升机租赁合同

2012-07-17 来源：腾讯财经



王华刚祝贺签约成功，并希望双方依法依规推进合作，确保飞行训练安全。

7月20日，受《国务院关于促进民航业发展的若干意见》的鼓舞，中国民航飞行学院与云南星耀通用航空有限公司签署了民用直升机租赁合同。这是民航飞院咬定发展不放松，自力更生破难题，着力打造“固定翼、旋翼飞行训练比翼双飞”新格局，给力我国直升机发展的重要举措。

飞院地处西部，是全球最大的全日制民航高校。着眼于新一轮发展，早在“十二五”开局之初，飞院便敏锐地意识到，国家将从战略层面上，进一步明确中国民航业发展的总体要求和主要任务，并配套有利于民航发展的体制、机制。为此，飞院认为，要促进学校的人才培养工作更好地适应国家经济社会发展需要，必须“做好以飞为主这篇大文章”，为民航可持续发展提供坚强的人才支持，必须调整现有训练格局，注重均衡发展，让固定翼和旋翼飞行训练“比翼双飞”，壮大教育对航空产业的支撑作用。

正是基于这样的形势研判，从2011年开始，飞院便对现有的飞行训练工作做出了一系列超前调整：一是成立直升机飞行大队，以适应国家经济社

会发展对直升机飞行人才的需要。二是以无形资产参股的形式，支持各省市自治区创办飞行培训学校，壮大航空产业支撑。三是以恢复遂宁分院、组建河南南阳和云南文山高教训练基地为契机，努力扩大训练容量。

落实上述调整，针对学校直升机保有量不足的矛盾，飞院最终确定星耀通航为合作伙伴。

按双方签订的合同内容，近期内，飞院将租赁云南星耀通航的施瓦泽300C型直升机3架，罗宾逊R44-II型直升机2架。租赁的直升机到位后，飞院新津分院用于飞行培训的直升机将形成初、中、高三级梯度，如果再加之前成立的飞院重庆通航学院和正在筹建的飞院海事救捞飞行学院、上海通航学院等，飞院每年能够培养的商用直升机飞行员和私照直升机飞行员，将分别达到300人和900人的规模。

据悉，按飞院的规划，未来3年，该校新津分院将成为国内规模最大的直升机培训基地。同时，飞院还将以新津分院为基地，开展直升机体验飞行和购买、托管等业务。



双方代表在在租赁合同上签字。





## 2012 中国国际航空物流 对接会在郑举行

2012-07-20 来源: 大河网



7月19日上午,2012中国(郑州)国际航空物流对接会在郑州国际会展中心隆重开幕。省委副书记、省长郭庚茂出席并宣布大会开幕。省委常委、常务副省长李克,香港物流协会会长郑会友,中国国际货运航空有限公司总裁姚军分别致辞。副省长张大卫出席开幕式。副省长赵建才主持开幕式。

本次航空物流对接会由河南省人民政府主办,旨在为海内外航空公司、货代企业、货主企业搭建合作平台,共同推进郑州航空经济快速发展。据悉,这是国内首次召开的航空物流对接会。

郭庚茂省长在会见航空物流对接会嘉宾时

指出,河南省举行国际航空物流对接会,目的是进一步宣传河南航空物流发展的环境和优势,为大家搭建一个深化交流与合作的平台。希望大家积极为河南航空物流和航空经济发展建言献策,并从长远发展战略考虑,与河南在航空物流领域

进一步开展全方位的合作,推动河南航空物流业上台阶、上水平,在中原经济区建设的宏大实践中获得更好更大的发展。

李克副省长强调,本次航空物流对接会旨在为海内外航空公司、货代企业、货主企业搭建合作平台,针对性、专业性强,层次高,在国家部委、专业协会的指导和大力支持下,在各位嘉宾的积极参与下,本次活动一定会办成一个加深友谊、深化合作、互利共赢的盛会。

据了解,本次共邀请到国(境)内外客商617人,其中,国(境)外客商56人,重要团组18个,大会支持协办单位的境内外商协会和企业36家。

## 中航材与三大航空运输集团 签署合作框架协议

2012-07-23 来源: 民航资源网



7月21日,在国务院国有资产监督管理委员会组织的中央企业资源整合与业务合作签约

仪式上,中国航空器材集团公司与中国航空集团公司、中国东方航空集团公司、中国南方航空集团公司等三大航空运输集团共同签署航材共享平台建设合作框架协议。

协议约定签约各方将充分利用各自在航空器材保障领域的资源、实力和经验,共同建设航材共享平台公司,该平台公司将主要为参与合作各方提供与其自有保障体系形成互补的、优质的航材保障服务,旨在成为行业内一个专业性的航空器材保障服务公司。

## 全国民航年中电话会议召开 民航运行呈六大亮点

2012-07-11 来源:《中国民航报》

从7月10日在北京召开的2012年全国民航年中工作电视电话会议上记者了解到,今年上半年,民航全行业把握稳中求进的发展基调,各项工作取得显著成效,行业运行呈现六大亮点:运输安全形势总体平稳、旅客运输保持较快增长、行业整体经济效益较好、扩容增效取得初步成效、通用航空发展势头迅猛、重点建设项目进展顺利。会上,中国民航局局长李家祥通报了上半年行业运行基本情况,分析了当前面临的形势,并部署了下半年重点工作。

据统计,截至6月30日,全行业完成运输飞行299.8万小时、134万架次,比上年同期分别增长了11.2%和9.1%,没有发生飞行事故。运输总

周转量、旅客运输量和货邮运输量分别为286.95亿吨公里、1.51亿人和252.5万吨,其中运输总周转量和旅客运输量分别同比增长了4.9%和8.7%,中西部和东北地区机场旅客吞吐量增速大大高于东部地区机场,运输结构得到改善,净增飞机89架,飞机总数达3098架。在运输生产增速减缓、航油价格高企的情况下,全行业继续保持盈利。通用航空飞行小时和架次同比分别增长24.4%和32.3%,新增11家通用航空企业,通航企业总数达134家。全行业完成固定资产投资220亿元,同比增长15%,6个重点竣工项目和6个重点续建项目进展顺利。



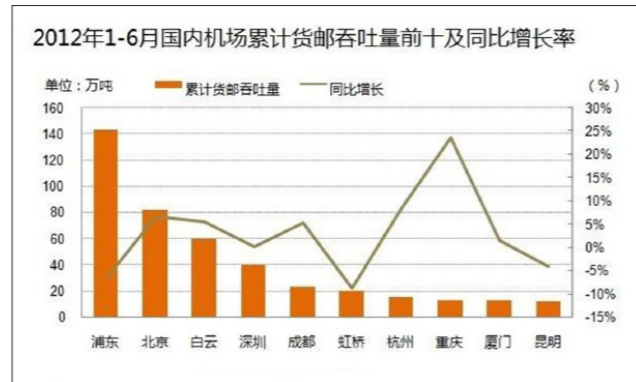
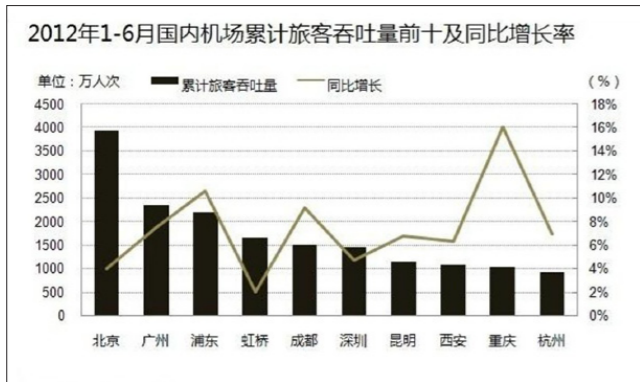
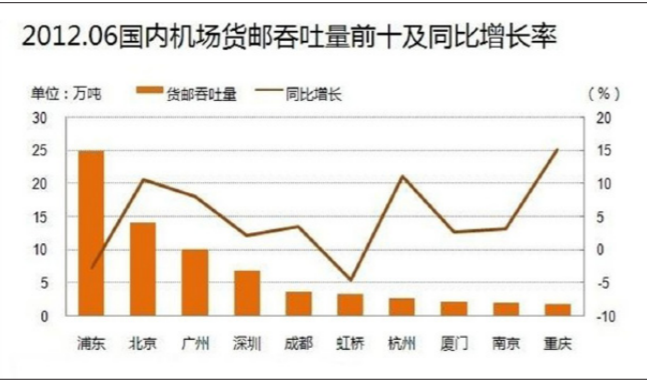
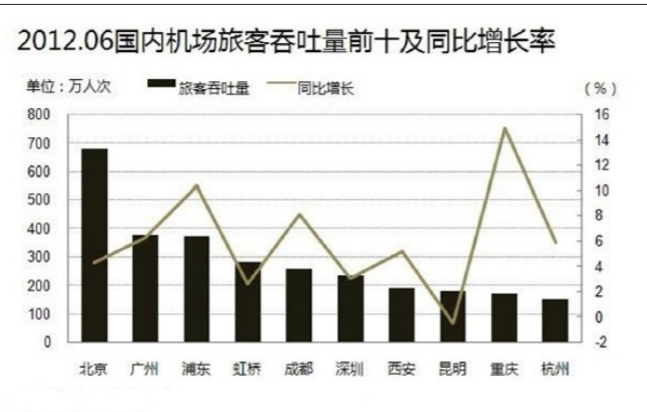
# 2012年6月份 我国部分机场运营数据统计

2012-07-20 来源: 大河网

据2012年6月份机场运营数据统计发现,北京首都国际机场完成旅客吞吐量677.80万人次居全国首位,较去年同期增长4.3%;货邮吞吐量以上海浦东国际机场24.97万吨居首,同比下降2.6%。

1~6月份,国内机场旅客吞吐量突破千万人次的已有首都机场、广州白云国际机场、浦东机场、上海虹桥国际机场、成都双流国际机场、深圳宝安国际机场、西安咸阳国际机场、昆明机场、重庆江北国际机场。首都机场半年旅客吞吐量达3938.1万人次。

货邮吞吐量方面,浦东机场半年货邮吞吐量同比下降6.5%,累计为142.98万吨,居全国首位,首都机场、白云机场分别为82.1万吨、59.32万吨,居二、三位。



# 国务院关于促进民航业发展的若干意见

## 各省、自治区、直辖市人民政府,国务院各部委、各直属机构:

民航业是我国经济社会发展重要的战略产业。改革开放以来,我国民航业快速发展,行业规模不断扩大,服务能力逐步提升,安全水平显著提高,为我国改革开放和社会主义现代化建设作出了突出贡献。但当前民航业发展中不平衡、不协调的问题仍较为突出,空域资源配置不合理、基础设施发展较慢、专业人才不足、企业竞争力不强、管理体制有待理顺等制约了民航业的可持续发展。为促进民航业健康发展,现提出以下意见:

## 一、总体要求

### (一) 指导思想

以邓小平理论和“三个代表”重要思想为

指导,深入贯彻落实科学发展观,以转变发展方式为主线,以改革创新为动力,遵循航空经济发展规律,坚持率先发展、安全发展和可持续发展,提升发展质量,增强国际竞争力,努力满足经济社会发展和人民群众出行需要。

### (二) 基本原则。

——以人为本、安全第一。树立和落实持续安全理念,为社会提供安全优质的航空服务。

——统筹兼顾、协调发展。统筹民航与军航、民航与其他运输方式、民航业与关联产业,以及各区域间协调发展。

——主动适应、适度超前。加强基础设施建设,提高装备水平和服务保障能力。

——解放思想、改革创新。破除体制机制障碍,最大限度解放和发展民航生产力。

——调整结构、扩容增效。合理利用空域等资源,增加飞行容量,推进技术进步和节能减排。

### （三）发展目标

到2020年，我国民航服务领域明显扩大，服务质量明显提高，国际竞争力和影响力明显提升，可持续发展能力明显增强，初步形成安全、便捷、高效、绿色的现代化民用航空体系。

——航空运输规模不断扩大，年运输总周转量达到1700亿吨公里，年均增长12.2%，全国人均乘机次数达到0.5次。

——航空运输服务质量稳步提高，安全水平稳居世界前列，运输航空百万小时重大事故率不超过0.15，航班正常率提高到80%以上。

——通用航空实现规模化发展，飞行总量达200万小时，年均增长19%。

——经济社会效益更加显著，航空服务覆盖全国89%的人口。

## 二、主要任务

### （四）加强机场规划和建设。

机场特别是运输机场是重要公共基础设施，要按照国家经济社会发展和对外开放总体战略的要求，抓紧完善布局，加大建设力度。机场规划建设既要适度超前，又要量力而行，同时预留好发展空间，做到确保安全、经济适用、节能环保。要按照建设综合交通运输体系的原则，确保机场与其他交通运输方式的有效

衔接。着力把北京、上海、广州机场建成功能完善、辐射全球的大型国际航空枢纽，培育昆明、乌鲁木齐等门户机场，增强沈阳、杭州、郑州、武汉、长沙、成都、重庆、西安等大型机场的区域性枢纽功能。新建支线机场，应统筹考虑国防建设和发展通用航空的需要，同时结合实际加快提升既有机场容量。要整合机场资源，加强珠三角、长三角和京津冀等都市密集地区机场功能互补。注重机场配套设施规划与建设，配套完善旅客服务、航空货运集散、油料供应等基础设施，大型机场应规划建设一体化综合交通枢纽。

### （五）科学规划安排国内航线网络。

构建以国际枢纽机场和国内干线机场为骨干，支线和通勤机场为补充的国内航空网络。重点构建年旅客吞吐量1000万人次以上机场间的空中快线网络。加强干线、支线衔接和支线间的连接，提高中小机场的通达性和利用率。以老少边穷地区和地面交通不便地区为重点，采用满足安全要求的经济适用航空器，实施“基本航空服务计划”。优化内地与港澳之间的航线网络，增加海峡两岸航线航班和通航点。完善货运航线网络，推广应用物联网技术，按照现代物流要求加快航空货运发展，积极开展多式联运。

### （六）大力发展通用航空。

巩固农、林航空等传统业务，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，加快把通用航空培育成新的经济增长点。推动通用航空企业创立发展，通过树立示范性企业鼓励探索经营模式，创新经营机制，提高管理水平。坚持推进通用航空综合改革试点，加强通用航空基础设施建设，完善通用航空法规标准体系，改进通用航空监管，创造有利于通用航空发展的良好环境。

### （七）努力增强国际航空竞争力。

适应国家对外开放和国际航空运输发展的新趋势，按照合作共赢的原则，统筹研究国际航空运输开放政策。鼓励国内有实力的客、货运航空企业打牢发展基础，提升管理水平，开拓国际市场，增强国际竞争能力，成为能够提供全球化服务的国际航空公司。完善国际航线设置，重点开辟和发展中远程国际航线，加密欧美地区航线航班，增设连接南美、非洲的国际航线。巩固与周边国家的航空运输联系，推进与东盟国家航空一体化进程。加强国际航空交流与合作，积极参与国际民航标准的制定。

### （八）持续提升运输服务质量。

要按照科学调度、保障有力的要求，努力提高航班正常率。建立面向公众的航班延误预报和通报制度，完善大面积航班延误预警和应急机制，规范航班延误后的服务工作。推广信息化技术，优化运行流程，提升设备能力，保

证行李运输品质。完善服务质量标准体系和实施方法，简化乘机手续，创新服务产品，打造特色品牌，提高消费者满意度。

### （九）着力提高航空安全水平。

坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，牢固树立持续安全理念，完善安全法规、制度体系，建立健全安全生产长效机制。坚持和完善安全生产责任制度，严格落实生产运营单位安全主体责任。推行安全隐患挂牌督办制度和问责制度，实行更加严格的安全考核和责任追究。完善航空安保体制机制，加强行业主管部门与地方政府的沟通协调，确保空防安全。加强专业技术人员资质管理，严把飞行、空管、维修、签派、安检等关键岗位人员资质关。加大安全投入，加强安全生产信息化建设，积极推广应用安全运行管理新技术、新设备。加强应急救援体系建设，完善重大突发事件应急预案。

### （十）加快建设现代空管系统。

调整完善航路网络布局，建设国内大容量空中通道，推进繁忙航路的平行航路划设，优化繁忙地区航路航线结构和机场终端区空域结构，增加繁忙机场进离场航线，在海洋地区增辟飞越国际航路。优化整合空管区划，合理规划建设高空管制区。大力推广新一代空管系统，加强空管通信、导航、监视能力及气象、情报服务能力建设，提升设备运行管理水平。完善

民航空管管理体制与运行机制。

#### （十一）切实打造绿色低碳航空。

实行航路航线截弯取直，提高临时航线使用效率，优化地面运行组织，减少无效飞行和等待时间。鼓励航空公司引进节能环保机型，淘汰高耗能老旧飞机。推动飞机节油改造，推进生物燃油研究和应用，制定应对全球气候变化对航空影响的对策措施。制定实施绿色机场建设标准，推动节能环保材料和新能源的应用，实施合同能源管理。建立大型机场噪音监测系统，加强航空垃圾无害化处理设施建设。

#### （十二）积极支持国产民机制造。

鼓励民航业与航空工业形成科研联动机制，加强适航审定和航空器运行评审能力建设，健全适航审定组织体系。积极为大飞机战略服务，鼓励国内支线飞机、通用飞机的研发和应用。引导飞机、发动机和机载设备等国产化，形成与我国民航业发展相适应的国产民航产品制造体系，建立健全售后服务和运行支持技术体系。积极拓展中美、中欧等双边适航范围，提高适航审定国际合作水平。

#### （十三）大力推动航空经济发展。

通过民航业科学发展促进产业结构调整升级，带动区域经济发展。鼓励各地区结合自身条件和特点，研究发展航空客货运输、通用航空、航空制造与维修、航空金融、航空旅游、航空物流和依托航空运输的高附加值产品制造

业，打造航空经济产业链。选择部分地区开展航空经济示范区试点，加快形成珠三角、长三角、京津冀临空产业集聚区。

### 三、政策措施

#### （十四）加强立法和规划。

健全空域管理相关法律法规，推动修订《中华人民共和国民用航空法》。加强航空安全、空中交通、适航审定、通用航空等方面的立法工作，建立比较完备的民航法规和标准体系。编制全国空域规划和通用航空产业规划，完善《全国民用机场布局规划》。各地区编制本地民航发展规划，要做好与当地经济社会发展、土地利用、城乡建设等规划的衔接。

#### （十五）加大空域管理改革力度。

以充分开发和有效利用空域资源为宗旨，加快改革步伐，营造适应航空运输、通用航空和军事航空和谐发展的空域管理环境，统筹军民航空域需求，加快推进空域管理方式的转变。加强军民航空协调，完善空域动态灵活使用机制。科学划分空域类别，实施分类管理。做好推进低空空域管理改革的配套工作，在低空空域管理领域建立起科学的基础理论、法规标准、运行管理和服务保障体系，逐步形成一整套既有中国特色又符合低空空域管理改革发展特点的

组织模式、制度安排和运行方式。

#### （十六）完善管理体制机制。

适应民航业发展要求理顺民航业管理体制机制，强化民航系统各地区管理机构建设。加强民航业主管部门对民航企业的行业管理力度，完善国有大型航空运输企业考核体系，引导企业更加注重航空运输的社会效益。全面贯彻《民用机场管理条例》，深化机场管理体制改革，进一步明确地方政府在机场发展中的主体责任和相关职能。发挥市场对资源配置的基础性作用，逐步推进民航运输价格改革，健全价格形成机制。完善民航机场和空管收费政策。加快航油、航材、航信等服务保障领域的市场开放，鼓励和引导外资、民营资本投资民航业。

#### （十七）强化科教和人才支撑。

将民航科技创新纳入国家科技计划体系，建立相应的国家级民航重点实验室。加强空管核心技术、适航审定、航行新技术的研发和推广，推动北斗卫星系统在民航领域的应用。加快航空运输系统核心信息平台的升级换代，保障基础信息网络和重要信息系统安全，增强民航装备国产化的实验验证能力。实施重大人才工程，加大飞行、机务、空管等紧缺人才培养力度。强化民航院校行业特色，鼓励有条件的非民航直属院校和教育机构培养民航专业人才。对民航行政机构专业技术人员薪酬待遇等实行倾斜政策，稳定民航专业队伍。

#### （十八）完善财税扶持政策。

加大对民航建设和发展的投入，中央财政继续重点支持中西部支线机场建设与运营。加强民航发展基金的征收和使用，优化基金支出结构。完善应急救援和重大专项任务的行政征用制度。实行燃油附加与航油价格的联动机制。保障机场及其综合枢纽建设发展用地，按规定实行相应的税收减免政策。支持符合条件的临空经济区按程序申请设立综合保税区等海关特殊监管区域，按规定实行相应的税收政策。继续在规定范围内给予部分飞机、发动机、航空器材等进口税收优惠。

#### （十九）改善金融服务。

研究设立主体多元化的民航股权投资（基金）企业。制定完善相关政策，支持国内航空租赁业发展。鼓励银行业金融机构对飞机购租、机场及配套设施建设提供优惠的信贷支持，支持民航企业上市融资、发行债券和中期票据。完善民航企业融资担保等信用增强体系，鼓励各类融资性担保机构为民航基础设施建设项目提供担保。稳步推进国内航空公司飞机第三者战争责任险商业化进程。

各地区、各部门要充分认识到促进民航业发展的重要意义，进一步统一思想，提高认识，扎实工作，采取切实措施落实本意见提出的各项任务，积极协调解决民航业发展中的重大问题，共同开创民航业科学发展的新局面。

专家  
解读

# 民航发展的关键是安全

文\王疆民

国务院近日发布《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（以下简称《意见》），明确了促进民航业发展的总体要求、主要任务、政策措施。这是建国以来国务院发布的第一部指导民航业发展的重要文件。此次《意见》有几方面问题值得关注，这里简要谈一下个人的看法。

## 一、机场枢纽建设方面

《意见》明确“着力把北京、上海、广州机场建成功能完善、辐射全球的大型国际航空枢纽，培育昆明、乌鲁木齐等门户机场，增强沈阳、杭州、郑州、武汉、长沙、成都、重庆、西安等大型机场的区域性枢纽功能。要整合机场资源，加强珠三角、长三角和京津冀等都市密集地区机场功能互补。注重机场配套设施规划与建设，配套完善旅客服务、航空货运集散、油料供应等基础设施，大型机场应规划建设一

体化综合交通枢纽。”

**《意见》解读：**近几年国内机场建设有以下两个弊端：重复建设、定位不清。在很多地区，机场建设已经沦为一个政绩工程，追求高投入，大投资，事前不考虑当地的产业实力，最终导致建成的大批项目闲置。除此之外，机场的区域中心之争也很激烈，小一点的机场定位区域枢纽，稍大一点的就要做国际枢纽，搞得定位与自身资源不相匹配，进而形成很多虚耗。此次《意见》的出台对各类机场进行了明确定位，算是定了调子，明确了定位问题。相信后续执行中会出现一些补充说明条例，会在一定程度上解决机场重复建设的问题。

## 二、国际化进程方面

《意见》明确“统筹研究国际航空运输开放政策。鼓励国内有实力的客、货运航空企业打牢发展基础，提升管理水平，开拓国际市场，

增强国际竞争能力，成为能够提供全球化服务的国际航空公司。完善国际航线设置，重点开辟和发展中远程国际航线，加密欧美地区航线航班，增设连接南美、非洲的国际航线。巩固与周边国家的航空运输联系，推进与东盟国家航空一体化进程。加强国际航空交流与合作，积极参与国际民航标准的制定。”

**《意见》解读：**《意见》中有两点特别值得关注：“统筹研究国际航空运输开放政策”和“加强国际航空交流与合作，积极参与国际民航标准的制定”。如果能够成行，那么今后中国航空企业的国际化进程将会有更多的支持和保障。今年的ETS风波及“中航协狙击 FedEx/UPS 国内快递牌照”事件，愈发凸显这两项工作的必要性和价值。

## 三、空域改革方面

《意见》明确“加大空域管理改革力度。以充分开发和有效利用空域资源为宗旨，加快改革步伐，营造适应航空运输、通用航空和军事航空和谐发展的空域管理环境，统筹军民航空域需求，加快推进空域管理方式的转变。加强军民航协调，完善空域动态灵活使用机制。科学划分空域类别，实施分类管理。做好推进低空空域管理改革的配套工作，在低空空域管

理领域建立起科学的基础理论、法规标准、运行管理和服务保障体系，逐步形成一整套既有中国特色又符合低空空域管理改革发展特点的组织模式、制度安排和运行方式。”

**《意见》解读：**近两年“流量控制”一词绝对令每一个民航人头痛，但此问题的解决关键还是在空域管理的改革上。此次《意见》中已经透露了这方面的消息，明确要统筹军民航空空域需求。但统筹的结果不会是美国的那种模式，因为一来美国的很多军事基地建在海外，二来美国空域整体有效利用率比较高，所以民航空域使用率能达到89%的水平。长远来看，欧盟的模式似乎更适合中国国情。我们可以考虑的方式是，一方面加大临时航线的执行效率，切实提高这部分航线的使用率，同时加大未被有效利用的空域资源的开发力度，最终的理想状态也是如欧盟的“按需分配”。

中国 美国 欧盟 军民空域使用率对比				
	军方使用率	民航使用率	其他	机构
中国	23.51%	32%	临时航线占5.51%部分空域未被有效利用，主要集中在我国西部人烟稀少地区。	中国国家空域技术重点实验室
美国	11%	89%	N/A	FAA
欧盟	根据FUA协议(Flexible Use of Airspace)空域不再分为民用和军用，具体使用权按照使用者实际需求分配		N/A	European Civil Aviation Conference (ECAC)

## 四、建设绿色低碳航空方面

《意见》明确“实行航路航线截弯取直，

提高临时航线使用效率，优化地面运行组织，减少无效飞行和等待时间。鼓励航空公司引进节能环保机型，淘汰高耗能老旧飞机。推动飞机节油改造，推进生物燃油研究和应用，制定应对全球气候变化对航空影响的对策措施。制定实施绿色机场建设标准，推动节能环保材料和新能源的应用，实施合同能源管理。建立大型机场噪音监测系统，加强航空垃圾无害化处理设施建设。”

**《意见》解读：**绿色机场和生物燃料短期内只是个噱头，很难做出具体的成绩。在中国，与环境相关的法律和民众的环保权益意识还没有达到相应的高度，短期内搞搞面子工程，借势做做营销倒是有可能的，真要动真格的，短期内笔者不看好。但对于老旧机型的淘汰事宜，却是会实实在在的发生，因为这些机型关乎“安全”。在中国民航现有体制下，很多时候“安全”比“业绩”更重要，并且国家计划性的飞机采购使得新机型消化起来都有困难，谁还会去保有这些老旧机型呢？

## 五、管理体制机制完善方面

**《意见》明确**“加强民航业主管部门对民航企业的行业管理力度，完善国有大型航空运输企业考核体系，引导企业更加注重航空运输

的社会效益。完善民航机场和空管收费政策。加快航油、航材、航信等服务保障领域的市场开放，鼓励和引导外资、民营资本投资民航业。”

**《意见》解读：**“加快航油、航材、航信等服务保障领域的市场开放，鼓励和引导外资、民营资本投资。”出发点很好，关键还是看执行力度。

## 六、改善金融服务方面

**《意见》明确**“制定完善相关政策，支持国内航空租赁业发展。鼓励银行业金融机构对飞机购租、机场及配套设施建设提供优惠的信贷支持，支持民航企业上市融资、发行债券和中期票据。完善民航企业融资担保等信用增强体系，鼓励各类融资性担保机构为民航基础设施建设项目提供担保。稳步推进国内航空公司飞机第三者战争责任险商业化进程。”

**《意见》解读：**近两年国内民营快递业发展迅速，并且先后有顺丰和圆通直接涉足航空领域，按照目前的发展态势，未来几年，国内民营快递市场对改装小货机的需求会越来越大。与此同时，国内四大航每年确实要有很多淘汰的机型适合改装，但其中的风险过大；如果能有金融机构以某种适当的形式进入，或许能盘活这一市场，开辟出一片新的蓝海——小型货机租赁公司。

专家  
解读

# 关于中国民航未来发展的一些思考

文\慕琦 刘亚伟

国务院于近日颁布了《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（简称“发展意见”），该文件描绘了民航2020发展蓝图，提出了建设性发展思路。如何全面学习“发展意见”的内容，深入领会“发展意见”的精髓，认真贯彻“发展意见”的提议，全面实现“发展意见”的要求，业已成为中国民航业的头等大事。

## 全力打造民航产业链 凸显国民经济战略性

“发展意见”明确指出“民航业是我国经济社会发展重要的战略产业。”这是从国家层面高度对民航行业在国民经济体系中角色的精准定位。民航行业具有产业链长的优势，“以民航行业为依托，力争打造民航上中下游全产业链”必将成为我国国民经济科学、系统、可持续发展的新引擎。推进全产业链的发展战术是将民航打造成“战略产业”的关键。该战术是通过民航运输服务这一终端消费品的生产，带动与其相关的飞机制造、机场建设、空管设备、临空经济、衍生服务、航空金融等整条民航产业链的发展。具体措施可以从以下三个角度加以思考：

### 1、科学规划航线网络，深挖行业自身潜力。

在国内市场方面，通过机场规划的全局性思考和机场建设的积极性策略，进一步开拓我国国内客货运市场的潜力。针对我国经济发展出现的承接产业转移、西部区域开发、城镇改造加快等新趋势、新政策带来的我国中西部经济高速发展的态势，中国民航在机场规划和建设方面应向中西部投入更多资源，力争改善我国国内航线网络的构建激发国内市场潜力。在国际市场方面，通过鼓励有条件的航空公司在夯实国内市场优势地位的基础上，积极拓展国际业务，增强中国民航的国际竞争力。在增加我国航空公司国际市场占有率的同时，也应不断提升我国在国际航空规则制定方面的话语权，在客货运价制定、安保体系构建、节能环保约束等国际民航事务中争取参与权。

### 2、支持国产民机制造项目，突出对上游产业承接效应。

“发展意见”中指出的“积极为大飞机战略服务，鼓励国内支线飞机、通用飞机的研发和应用”是对民航行业承接上游飞机制造产业的方向性指

引。中国民航要想获得国家更多的经济和政策方面的扶植就必须解决其自身对相关产业尤其是装备制造业承接能力偏弱的现状。随着中国商用飞机有限公司的成立和国产大飞机 C919 项目的启动,我国正在向民航产业链的上游——大飞机制造领域发展。中国民航应该站在民航全产业链的高度去合理调配和科学布局中国民航的各种资源,打破现有的公司化、区域化、条块化的管理模式,在同等的条件下,优先选用国产的诸如飞机、航材、器材等上游供应商产品。

### 3、引领临空产业经济发展,发挥对下游产业引领效应。

中国民航全产业链急需向外拓展,向上游发展需要技术进步和科技创新,这需要时间的积淀,而向下游发展可能是民航近期的可行选择。各级民航管理部门和相关民航企业应积极配合地方政府大力发展临空产业经济。通过民航业科学发展促进产业结构调整升级,带动区域经济发展,通过发挥其经济集群效应将民航发展和地方经济建设有机结合在一起,最终实现超民航行业领域的区域化共赢。

## 大力发展通用航空业 构筑民航新的增长极

“发展意见”明确指出:“巩固农、林航空等传统业务,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,加快把通用航空培育成新的经济增长点。”通用航空对于中国民航可谓战略价值巨大,它将成为促进低空域开放、加大与航空制造业联系、探索民营资本投资民航、开拓民航全新经济领域等民

航行业创新式发展的助推器。通用航空有望成为民航发展的全新增长极,其战略价值可概括为以下六点:

#### 1、对我国机场建设模式的有益补充。

我们在注重新建和扩建大中型机场的同时,也要适度将建设重心下移,建设一座大型现代化机场的资金可以用来建设上百座通用机场。不仅如此,在后续运营成本方面,通用机场的人均运营成本要远低于大型机场。还需要补充的是,积极推进直升机起落平台的普及建设,为直升机在医疗救助、消防救援、商务飞行等领域的应用创造必要的硬件条件。

#### 2、有利于深耕国内客运市场。

目前,各大航空公司的战略是扩大自己在黄金航线市场的份额,导致部分航线票价偏低、上座率不高、航空资源投入相对过剩。通用航班是做大客运市场蛋糕的举措,在有航空出行需求的村镇、厂矿建设通用机场,用 30 座级的小型飞机执行。特别是在内蒙、新疆、西藏、青海等地广人稀、地面交通不便的经济相对发达的煤田、矿山、油田等职工聚集区,通用航空更是市场潜力巨大。这是真正意义上的满足民众出行需求、做大空运市场的举措。

#### 3、促进引导民营资本投入民航领域。

我们不妨通过政策扶植和财政补贴的形式,鼓励民营资本参与到通用航空市场的开发领域,这不仅不会涉及到现有优质资源的重新分配问题,而且给民营航空的发展提供了广阔而又极具价值的“空运市场蓝海”。由于通用航空资本准入门槛低、运营维护标准不高、回收投资周期短等优势,

对民营资本的介入有较强的吸引力。

#### 4、增加航线,提升支线机场利用率。

纵观国内机场的运营现状,只有为数不多的大型机场能盈利,大部分机场特别是支线机场往往都依靠财政投入维持,症结在于其利用率较低。通用航空主要连接通用机场和支线机场,使支线机场发挥一定的中转功能,通用航空的多频次起降将进一步盘活支线机场的现有沉淀资源。

#### 5、推动低空空域开放改革有实质性进展。

虽然民航局已在东北地区和中南地区试点低空空域开放政策实施,但是目前收效甚微。主要瓶颈在于没有合适通用航空器起降的机场,现有大中型机场离市区较远的现实极大地削弱了通用航空的便捷性。在经济发达地区或城市中心区域兴建一批规模较小的通用航空机场将会有利于突破目前限制通用航空发展的瓶颈,以此带动固定运营基地(FBO)建设的根本性提升。

#### 6、支持民用航空制造业的发展。

目前,国内航空公司多使用由波音、空客等外国制造商生产的机型,飞机及航材采购成本偏高,国内民用航空制造商在大型喷气机领域缺乏市场竞争力。但是,通用航空需要的是小型螺旋桨式飞机和中小型直升机,以新舟 60、运 12、直 11、直 9 为代表的国产机型拥有较强的稳定性,是通用航空公司需要的理想机型。大力发展通用航空将是对民用航空制造业的极大支持和推动,有利于中国航空制造业的崛起。

由此可见,民航启动通用航空对于中国由民航大国向民航强国升级有重要战略意义。我们应尊重经济发展的客观规律,航空经济发达国家的

今天就将成为我们的未来,中国民航要紧抓示范性效应的机会,加快自身改革和全面升级的步伐。

## 强化科教和人才支撑 鼓励服务和金融创新

“发展意见”明确指出:“将民航科技创新纳入国家科技计划体系,建立相应的国家级民航重点实验室……强化民航院校行业特色,鼓励有条件的非民航直属院校和教育机构培养民航专业人才。”纵观世界各产业发展,其源动力无不是科技和人才,民航业发展也不例外。目前,我国对民航相关的科技研发过分依赖国外引进、资源投入相对不足等现状制约了民航行业的产业升级步伐,强化民航科教在民航发展中的重要地位势在必行。

创新是行业发展进步的源泉。“发展意见”明确提出:“持续提升运输服务质量”的任务,以全面提升消费者感受服务体验为出发点,开展各种民航领域服务创新,开发出各种民航服务衍生产品来满足消费者的各种切身需求。例如:通过开发新的空中交通管制系统,更加安全、高效、科学地利用有限空域,努力提高航班正常率。

除了服务创新外,“发展意见”还鼓励在民航金融服务方面不断创新,并指出:“研究设立主体多元化的民航股权投资(基金)企业。制定完善相关政策,支持国内航空租赁业发展。鼓励银行业金融机构对飞机购租、机场及配套设施建设提供优惠的信贷支持,支持民航企业上市融资、发行债券和中期票据。”通过民航金融服务创新为民航的全面发展提供更多的行业外部资源支持,这有利于将民航行业更快地融入到整个国民经济运行体系中来。

建设“航空大都市”是温州转型发展的战略举措，也是产业转型升级的关键性环节。临空经济的特点是高端性和外向性，如果“航空大都市”在温州真正落地，意味着温州以低端制造业为主的“小狗经济”将迈向高端。

# 温州转型 从“航空大都市”开始

文 \ 姜华山

“龙湾加洞头是温州大都市的‘龙头’，机场是‘龙头’上的‘龙眼’，空港新区发展是温州这条腾飞巨龙上的‘画龙点睛’之笔。”6月3日，浙江省副省长、温州市委书记陈德荣在调研空港新区发展时如此比喻空港新区的地位作用。他指出，建设“航空大都市”是温州转型发展的战略举措，要明确空港新区发展方向，做到高标定位、踏实起步，精心描绘好温州腾飞的“画龙点睛”之笔。

据了解，为了摆脱经济发展的颓势，实现产业升级与转型，同时看到了航空经济、速度经济潜在的巨大优势，温州市适时提出了建设“航空大都市”的构想。其中，温州空港新区以温州机场为辐射点，以温州东部综合交通枢纽为纽带，以永强平原为腹地，范围包括机场及周边区域，

区域面积60平方公里，是温州“航空大都市”建设的核心区。

## 转型新引擎

“航空大都市”的概念首次在温州公开提出是在去年年底。2011年12月5日，陈德荣在温州全市领导干部大会上指出，温州要“拉大框架，加快机场、铁路、高速公路等现代交通为重点的重大基础设施建设，积极探索构建航空大都市”。

尽管“航空大都市”并未出现在《温州市国民经济和社会发展“十二五”发展纲要》中，但打造“航空大都市”，提升城市规划的表述还是出现在今年2月举行的温州市第十一次党代会和“两会”的工作报告中。

2月17日，国内“航空大都市”概念的引入者、



中国民航大学临空经济研究所所长曹允春，受聘为温州市决策咨询委员会专家委员。

这背后，是温州转型的困局。陈德荣在党代会的工作报告中指出，温州经济转型相对滞后，产业发展缺乏平台支撑，高端要素难以集聚，经济结构调整与发展方式转变进展不快。

值得注意的是，温州经济发展的这种状况依然在继续，并没有好转的趋势。来自浙江省人大2012年上半年浙江省经济运行情况调研数据显示：浙江企业经营效益下滑、生产经营综合成本提高，订单进一步减少，减产停产现象增多，仅温州一地，60.43%的规模以上工业企业出现减产停产。不少企业反映，在生产经营中遇到的困难比2008年至2009年全球危机期间的更大、更持久，小微企业去年以来面临的困难正向大中型企业传导。

在这种情况下，作为一种新型的城市发展模式，“航空大都市”或许能够满足温州的转型期待。“‘航空大都市’所蕴含的高端经济形态，正可

以成为温州区域经济转型的引擎。”曹允春说。

陈德荣亦承认温州目前面临的困境是建设“航空大都市”的内动力。他认为，从发展趋势看，随着经济发展从以物为核心的“物本”经济阶段进入到以人为核心的“人本”经济阶段，温州固守在低端制造业已经没有前途，必须把现代服务业作为转型发展的主攻方向。建设“航空大都市”是温州转型发展的战略举措，也是产业转型升级的关键性环节。从发展机遇看，温州正在全面推进“两海两改”国家战略的实施，并具有温商营销网络、区位优势等“天时、地利、人和”的条件。特别是温州与台湾实现直航后，温州成为和台湾时间距离最近的大陆城市，是台湾、珠三角、长三角这个“大三角”交会点上的中心城市，温州需要依靠空港把握台湾现代服务业向大陆新一轮转移的机遇。从现实条件看，现代都市是现代服务业发展的平台。温州城市人口规模大且承接辐射浙南闽北，具备打造区域性中心大都市的能力条件。随着温州“1650”现代化网络型大都



市的建设，龙湾将成为大都市地理中心和交通枢纽中心，建设空港新区、打造现代服务业集聚区是必然要求。

### 城市新未来

的确，在多年研究航空经济的曹允春看来，在以经济全球一体化和速度经济为外在“加速器”的知识经济时代，航空运输的时空收敛性以及机场的磁吸效应使得机场周边地区逐渐发展成为优质经济要素聚集的空间。全球仅仅 100 座“航空大都市”的经济总量就占据了全球经济总量的 1/3。如果说 20 世纪是国家的时代，那么 21 世纪就是城市的时代。“航空大都市”作为全球城市的未来，必将挑战现有的国际政治经济秩序。

从改善投资环境、促进对外开放的角度看，“航空大都市”是区域经济进入全球经济的快速通道。一座城市只有构建一个航空枢纽，才能推动区域经济与世界经济接轨，才能更多地利用全球性资源，支撑和推动地区经济社会的发展；只有构建以航空枢纽为重要标志的“航空大都市”，才最有条件成为带动区域经济发展的“龙头”，才能成为全球网络上的一个重要节点。

从优化经济结构、带动产业升级的角度看，借鉴“航空大都市”内核——机场的航线网络——可直接连接区域产业链。目前，我国多数城市仍处于以传统产业为主的低端经济发展阶段，高新技术产业和服务业的发展水平滞后于传统工业的发展，经济发展方式亟须调整。航空运输高时效性和高附加值的特点，有利于区域经济结构和产业结构的优化，有利于以高智、高效、高资（本）、高收（益）、高时（尚）等“五高”为特征的高新技术产业和高端服务业的发展。

从拉动经济增长、促进城市发展的角度看，“航

空大都市”是不断聚集优势资源的平台。区域经济活动的本质和基础就是要实现各种经济要素在空间上的合理配置，这一过程必然会伴随着大量的物质要素在空间中的位移活动。因此，机场和航空运输的网络型组织形态就构成了区域经济活动空间联系的基础，也成为区域经济发展的保证。

温州机场集团董事长苏友灿对曹允春的观点十分赞同。“‘航空大都市’作为连接世界各地、辐射周边城市、引领区域经济发展的全球网络的重要节点，近年来，在全球城市竞争中异军突起。像迪拜，从一个闭塞的沙漠城镇，变身为全球一半人服务的航空中心，正是基于‘航空大都市’的巨大魔力。而在纽约、费城、巴尔的摩、华盛顿的城市群里，拥有机场近 30 个，它们创造了全美制造业 70% 的产值，城市化水平达到 90% 以上，是世界上最大的金融中心。”他以自己的所见所闻证实道。

### 产业体系构建是核心

事实上，温州提出建设“航空大都市”也是具备了一定的客观条件。陈德荣就认为，温州正在全面推进“两海两改”国家战略的实施，并具有温商营销网络、区位优势等“天时、地利、人和”的条件。

不过，建设“航空大都市”，不是简单地发展航空业，它是一个开放的、复杂的系统，其建设也不是一蹴而就的。其经济表现为临空经济的高效运作，社会表现为航空大都市的社会和谐发展，生态表现为整个“城”体现生态友好。因此，航空大都市的建设应注意“四度”发展，即机场繁荣度、临空经济高效度、生态友好度和空港社会和谐度。

机场设施、运营规模和网络通达性是根本。

机场是“航空大都市”的发展内核，是“航空大都市”发展演化的主导因素，决定了主导系统产生的时间、空间或功能结构。

“每年 1000 万人次的吞吐量或能构成‘航空大都市’的起步期发展。”曹允春认为。

机场所在区域经济社会发展水平是前提。机场所在区域的经济社会发展水平直接影响着“航空大都市”的机场繁荣度、临空经济产业高效度和空港社会和谐度。区域的宏观经济水平决定了人才、资金的聚集程度，同时也决定了政府的扶持力度。发展较成功的“航空大都市”，其机场所在区域几乎都达到了中等发达国家水平。

完善的前瞻性是“航空大都市”建设机制的关键。在“航空大都市”的建设过程中，发挥政府的积极引导性和主观能动性至关重要，主要体现在“航空大都市”规划的前瞻性、核心理念的特色性、区域市场定位识别的准确性、机场与区域沟通机制的有效性和临空产业遴选机制的



科学性等方面。

大项目带动的临空产业体系构建是核心。大项目带动的优势表现在龙头企业与众多中小企业从直接竞争转向协作机制，这种模式可以有效地提高产业集中度。通过确定围绕大项目的临空产业体系，形成关键产业链条和核心产业集群，是促进“航空大都市”临空产业良性循环和升级的重要途径。

集聚优势资源的投融资平台是动力。无论是发展民航运输、航空物流、航空制造，还是打造“航空大都市”的临空产业体系，都离不开金融资本的强力支持。前期通过成立一个实力雄厚的投融资平台，或者构建一个航空产业集团，是促进“航空大都市”各项产业健康快速发展的强劲动力。

机场所在城市的大都市建设水平是支撑。“航空大都市”的社会配套、创新空间、空港居住区、生态环境等的建设要以机场所在城市的大都市建设为支撑，同时还应体现出“航空大都市”的以人为本、国际标准和多元兼容的空港特色。

而就温州而言，目前温州机场的吞吐量是温州发展临空经济的最大挑战。根据公开的数据，2011 年，温州永强机场的吞吐量为 559.8 万人次。“临空经济依托于机场，但是目前温州机场还不是很强。”曹允春说，“这需要温州对其产业结构进行调整，使其拥有对航空运输能力的需求。”

为此，温州市将按照机场对周边地区不同的辐射度，带动区域产业形态高端化，重点发展空港物流业、临空制造业、高新技术以及空港服务业等产业。

“临空经济的特点是高端性和外向性。如果‘航空大都市’在温州真正落地，意味着温州以低端制造业为主的‘小狗经济’将迈向高端。”曹允春总结说。

# 中国的航空货运市场格局

中国航空货运市场的格局是怎样的？相信很多人对这一问题恐怕只有一个模糊的概念。来自中国民航局的一份统计数据显示，截至2012年4月，中国境内共有已颁发公共航空运输企业经营许可证的航空公司46家，其中全货运航空公司10家。

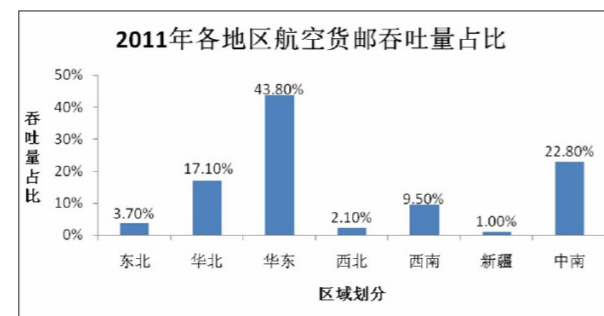
在中国货航的规模榜单上，将国内几家代表性货航公司，如国货航、中货航、南航货运、海航货运与国际及港澳台地区的标杆航企，如汉莎货运、国泰货运、大韩货运、新航货运和华航货运的实力进行对比，就不难发现：当前中国本土货航（港台航企除外）机队规模、营收水平以及货运板块在集团公司中的业务占比



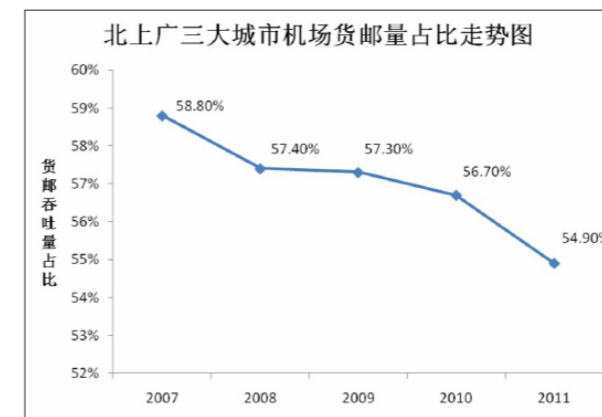
均处于相对劣势的地位。根据中国民航局的一份统计数据显示，截至2011年年底，中国四大航空集团的货邮运量份额分别为中航集团的31%、东航集团的27%、南航集团的20%、海航集团的10%。

国内航空货运领域的参与者还有一些小的航空公司，它们也参与某种形式的航空运输，但其业务模式和规模尚未形成气候，暂时处在编外游离或附属状态。其代表性的航企有东海航空、奥凯航空以及即将投入运行的长龙航空等。他们虽然拥有自己的货机，但却不直接从事与货航相关的运营工作，而是以货机出租为主业。

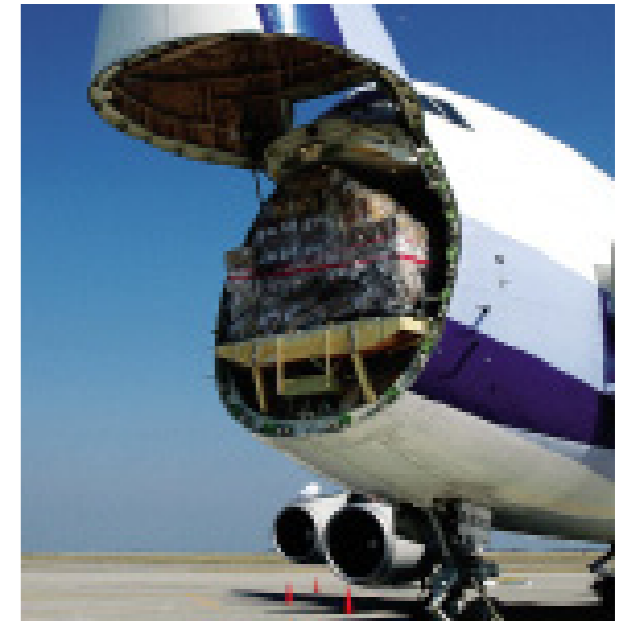
除此之外，近期圆通速递欲效仿顺丰速递组建自己的航空力量，而货运代理人泛亚班拿也引入了波音747-8F飞机直接投入运营。这股势力目前未能形成大气候，但如果顺利发展下去，会在一定程度上影响航空货运业发展格局。



在航空市场格局上，国内货邮主要还是集中在华东、华北和中南区域。其中，仅华东区域货邮吞吐量就占了43.8%。如果按照长三角、珠三角（不含港澳）和环渤海区域划分，2011年三大区域货邮吞吐量的占比分别为36.9%、17.6%和16.2%，三大区域货邮吞吐量占全国货邮吞吐量的70.8%。



未来，随着产业转移的推进以及中西部机场的崛起，“北上广”三地的货邮吞吐量总和也许会呈现逐年递减趋势。民航咨询公司盖安德咨询曾依据2011年中国民航机场货邮吞吐



量情况绘制了一个分布图，展示了当前国内潜力货运机场的分布。其中“北上广”机场是当前需要重点布局的，而如重庆、成都、郑州、厦门、天津、大连等机场则需要重点关注，未来发展存在很大机会。

另一方面，美国联邦快递（FedEx）和优比速包裹运送有限公司（即UPS）作为外国航空公司目前已经取得了通航我国的航权，是具有航空公司性质的企业。如其获得国内快递经营许可，将对我国国际航空货运发展造成一定的冲击。



# 航空货运战略转型： 警惕快递业高速发展陷阱

航空运输服务研究所所长 邹建军

2012年3月30日上午，中国南方航空股份有限公司（简称“南航”）与顺丰速运（集团）有限公司（简称“顺丰”）在广州签署战略合作协议。双方协议从4月份开始，在北京、长沙、广州、武汉、海口、沈阳、大连、深圳8个站点开展合作，在同等条件下互为优先保障，并逐步推广到其他站点。而在此之前，在全国“两会”期间，中国东方航空股份有限公司（简称“东航”）董事长刘绍勇曾表示，东航将加大货运公司和物流公司的整合，东航已经获批运营国内快递的执照，之后还计划吸收社会其他物流公司和快递公司，拓展商业模式。两大航空集团公司的这种货运发展战略举动，让人感觉似乎传统的航空货运公司在向航空快递转型。然而，需要区分的是，南航与顺丰的合作，并没有改变南航货运的经营模式，东航的整合却似乎更符合我们对战略转型的理解。那么，传统航空货运企业向航空快递模式转型胜算几何？得益于电子商务高速发展的中国快递市场能给传统航空货运企业多大的机会？货运服务链延伸的边界在哪？恐怕是眼下航空货运管理决策者急需知道的答案。

如果仅从市场需求的角度看，这或许是个机会。根据国家邮政局的统计，2011年，全国规模以上快递服务企业业务量累计完成36.7亿件，同比增长57.0%；业务收入累计完成758亿元，同比增长31.9%。其中，同城业务收入累计完成65.9亿元，同比增长58.8%；异地业务收入累计完成445.9亿元，同比增长41.8%；国际及港澳台业务收入累计完成184.7亿元，同比增长3.3%。这组数字与2011年低迷的航空货运市场相比较，无疑会给人巨大的诱惑。然而，在巨大的蛋糕之前，我们还是要反问自己，我们是否能够抓住机会？我们又该如何抓住机会？

发生在前不久的星辰急便事件，应该可以给我们些许警示。星辰急便成立于2009年，由宅急送快运原总裁陈平与几位合伙人创立，并于2010年3月获得阿里巴巴集团7000万元的注资，大力拓展电子商务物流。2011年10月，星辰急便和深圳鑫飞鸿快递正式合并，加速向电子商务物流发展，并大力推广加盟形式扩大网络规模。按说，这个既有需求又有经验的企业，应该有很好的发展前景。然而，事

情的发展却超乎我们的意料。2012年3月4日，就有网络传言该公司破产。3月7日，陈平现身，否认公司破产，并强调公司将进行战略调整，将把旗下电子商务和普通快递业务分开运作，“我们把一些地区的电子商务业务关停并转。”原因是，电子商务需要“无盲区配送”，县乡地区都要配送到，需要大规模投资、布点。由此不难发现，电子商务物流的高速发展，既是机会，也是一种陷阱，轻易地战略转型就有可能成为“星辰急便”第二。

但是，对于当下货运市场需求低迷、收益严重下滑的传统货运企业，如果继续坚守传统的运营与服务模式，面对的将不是能否盈利的问题，而是能否生存的问题。变革，无疑是他们现时的迫切需求。一直以来，我们都会将FedEx、UPS作为航空货运企业发展的目标，希望能够将传统的点对点的运输环节延伸到门到门，甚至是物流规划的环节。理由是，航空货运服务的微笑曲线注定了服务链两端的服务附加值更高、盈利能力更强。然而，却鲜有人注意到，无论是UPS，还是FedEx，他们已不是传统的航空货运服务商，而是一个彻底的全程物流服务商。因此，对时下航空货运企业的战略调整，我们或许可以从以下几个方面思考：

一是整合集团现有的货运服务资源与能力。三大航空集团，无论是否有专业化的货运公司，都有着极其丰富的货运服务资源。但由于固有的组织架构、管理模式与资源分配方式，大都处于松散状态，“物流效益背反”现象在集团内部仍然呈现，极大地降低了物流服务效率与

效益。如货运公司（或货运部）与分子公司的货站、或是集团公司内部的其他物流服务企业，无论是在运营管理，还是市场服务方面，都未能形成有效的统一与对接。

二是产品的丰富性与对需求的敏感性。我们目前的产品体系，仍然是建立在传统的依据货物属性划分与市场区域划分的基础上，并没有与时效性划分有效结合起来。这其中，最大的原因就在于对于市场需求敏感性不足。当然，产品能否丰富，仅靠点对点的运输服务是难以完成的。但是，如果能够配置地面货站服务，产品设计的多样性可能就会容易呈现。如AA - Cargo的产品分类与法航快递的巴黎机场货站服务模式，都可以是资源整合与战略调整的方向。

三是地面运输服务与网点的布局。这对于目前的国内航空货运企业而言，恐怕并不是其擅长的。因为，地面运输服务与网点布局的依据并不是企业自身拥有多少资源，而是在于企业自身的商业模式。不管是传统的航空货运企业，还是其它的物流服务企业，究竟是采取BtoB的模式，还是BtoC的模式，对其服务链的延伸要求是不同的。显然，传统航空货运企业的战略调整，并不适合向地面运输服务延伸，或者说仅限于在局部市场开展BtoB的、并且与空运服务紧密结合的地面运输服务。

因此，面对高速发展的快递市场，我们可以尝试南航与顺丰的合作模式，甚至是可在此基础上，形成AA - Cargo或是法航快递的模式，但也要警惕“星辰急便式”全面布局与快速规模扩张。

# 汉恩航空运营模式 如何助力高端旅游产品升级

民航资源网专家 慕琦

德国汉恩航空于 2011 年借助鹏联商旅进入中国市场，让众多业内人士开始关注到这种新型的航空公司运营模式。笔者认为：汉恩运营模式将给中国大陆地区高端旅游产品——尤其对境外自由行产品设计带来全新的解决方案，这势必助力我国高端旅游产品全面升级。

## 一、探究汉恩航空的新型运营模式

与传统大型航空公司拥有庞大机队和运营航线网络不同，成立于 1994 年的德国汉恩航空公司只有一架飞机和两个航点，但是它却拥有与全球 255 家航空公司的销售结算协议、遍布六大洲 190 个国家的近 9 万家旅行社的销售网络、平均每天开票 6 万张的销售业绩。正是这家国际航空运输协会最小规模的会员，却创造了一般大型国际航空公司都难以企及的骄人业绩。

汉恩航空的新型运营模式起源于其商业伙伴的一项业务需求。1999 年，汉恩航空接到

了萨尔瓦多塔卡航空公司（简称“塔卡航空”）的业务需求，希望汉恩航空能协助它完成拓展在德国的业务。通过塔卡航空和汉恩航空的机票销售代开合作模式，德国国内旅行社在不与塔卡航空签约的情况下，可以直接使用现有汉恩航空的客票填开并销售塔卡航空的航班座位。汉恩航空进而和塔卡航空在后台进行销售结算，并收取其一定的销售费用。这种销售模式开创了当时航空公司销售合作模式的先河。在与塔

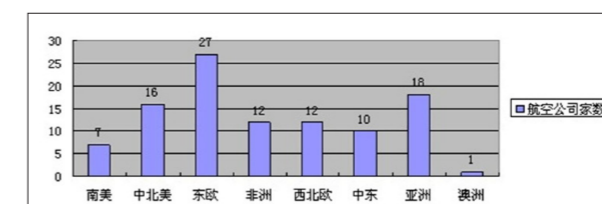


卡航空成功合作的基础上，汉恩航空将此模式复制到其与欧洲其他航空公司，尤其是销售渠道相对不成熟，但在其所运营区域具有航线优势的支线航空和旅游包机公司的合作中。现在汉恩航空已将这种新型运营模式推广到全球，形成了独树一帜的汉恩运营模式。

笔者认为：汉恩航空的新型运营模式的成功之处在于通过建立服务于小微型航空公司的销售网络和结算平台，分销商借助汉恩航空的航协代号和结算代码，在全球性的销售平台上针对协议航空公司产品开票，使小微型航空公司提供的座位实现全球性采购。目前汉恩航空已经成为小微型航空公司进入全球性市场的最有效、最便捷、最廉价的销售渠道。

## 二、汉恩模式为高端旅游设计提供可达性产品

笔者通过对汉恩航空提供协议航空公司名录的逐一查询并统计发现，其中在 IATA 航空公司代码表中可查到并可确认其所属国的航空公司共有 103 家（因为部分协议航空公司为非国际航协会员，且不使用英语展示其产品，故无法获得其准确信息），分布在除南极洲外的其他六大洲。具体分布区域情况如图所示：



汉恩航空协议航空公司分布图。

由此可见，汉恩航空在大型传统航空公司航线网络相对薄弱的东欧特别是俄罗斯各联邦、非洲、南美等地区拥有较大优势。随着全球旅游市场进入新一轮产品升级阶段，人迹罕至、景观天成、风俗原始等自然风貌的西伯利亚森林、非洲草原、南美丛林等区域有望成为全球性的新兴高端旅游产品目的地。汉恩模式使这些区域的小微型航空公司的产品，展现在全球旅行社线路设计者面前，为他们在设计此类旅游产品时，使用从客源地到旅游目的地的更加便捷的运输方式成为可能。

## 三、探索基于汉恩模式的新型旅游产品设计

汉恩航空在其产品中明确指出：利用汉恩航空代码 HR 和结算代码 169 填开的国外航空公司客票的销售代理费率很低，有的甚至没有代理费。很明显，各层级的代理分销商无法通过原有的代理费模式来维持其销售行为的合理利润，汉恩航空建议代理分销商可以向消费者收取适当的服务费以弥补必要成本支出。显然，汉恩模式不支持仅依靠机票销售代理费盈利的传统思路。

汉恩航空模式的优势在于与其签订协议的小微型航空公司，所具有的区域性网络特色。利用这一独特航空资源优势设计出兼具定制化特色的高端境外自由行旅游产品将是可操作性较强的盈利模式。例如：俄罗斯联邦深度旅游线路（亮点：西伯利亚原始森林风光）设计可



以利用 SU、S7、CA 等大型航空公司，将旅客从中国载往俄罗斯的莫斯科，再通过汉恩航空开出 5H、7D、DC、SS、SX、J2 等俄罗斯区域性航空公司客票到达旅游目的地；非洲东南部深度游路线路（亮点：野生动物大迁徙）可以利用 SA、CX、SQ 等大型航空公司，将旅客从中国载往南非的约翰内斯堡，再通过汉恩航空开出 BP、HM、J8、T4、UM 等非洲区域性航空公司客票到达旅游目的地。汉恩航空的产品只是交通工具，以此基础规划并设计附加旅游项目，诸如特色景点、入住酒店、当地活动等，向市场推出新型旅游产品。这才是基于汉恩航空模式的面向高端细分市场、创造高附加值的新型盈利方式。

在中国经济持续高速发展、人均收入不断增加的大背景下，中国消费者对旅游产品要求

的全面升级阶段即将到来，消费者个性化需求的日益提升必将成为旅游行业需关注的热点，其中高端旅游产品需求，尤其为旅客带来全新异域风情体验的境外自由行产品需求将不断增加。如何借助新型航空公司运营模式为我们提供的全新解决方案，升级现有旅游产品，将需要我们秉持开创性、前瞻性、探索性的精神，用不断的产品创新去开拓旅游业“蓝海”，方能成就“创新”这一超额利润的源泉。

### 背景链接

1994 年汉恩航空在德国成立，于 1999 年推出机票商务平台，至今该平台已经签约超过 250 家航空公司，接入全球各大主流 GDS，发展成为全球领先的机票商务平台。汉恩航空因无心插柳发展了一个独门生意，市场上目前尚无其他竞争者可以与之抗衡。透过和全球 237 家航空公司签约结盟，航空公司只要经由汉恩航空开票，等于拥有 180 个国家的行销通路；目前全球已有 8.5 万家旅行社透过汉恩航空开立机票，平均全球 1 天开出 6 万张机票，一年可累积至两千万张机票以上，同时，每天平均有 2 家航空公司与汉恩签订盟约。它是 IATA 底下规模最小的航空公司，但做的生意却是一般航空公司都没想过的。

## 飞机租赁公司的航展“大手笔”

2012-07-24 来源：《中国民航报》

7 月 15 日，范堡罗航展在英国落下帷幕。各大厂商在航展期间发布的未来战略发展方向、新产品开发以及各类订单信息，一直都是历届航展的看点。欧洲经济衰退和全球其他地区经济增速的放缓，引起了航空公司对自身财务状况的担忧，使得航空公司做出购买飞机的决定也更加慎重。但这反而给航空租赁业务带来了商机，这从航展期间各国航空租赁公司频频出手购买飞机就能看出。

在航展期间，除了美国联合航空公司宣布了 150 架波音 737 订单让人眼前一亮之外，其他航空公司的飞机订单从数量到价值金额都无法与航空租赁公司的订单相比。爱尔兰 Avolon 飞机租赁公司宣布了 10 架波音 737MAX 8、5 架波音 737MAX 9 和 10 架波音 737-800 的承诺订单，还承诺订购 15 架空

客 A320neo 飞机；科威特航空租赁和金融公司宣布了 20 架波音 737MAX 8 的承诺订单；通用航空金融服务公司宣布了 75 架波音 737MAX 8 和 25 架波音 737-800 的承诺订单；美国航空租赁公司宣布了 60 架波音 737MAX 8 和 15 架波音 737MAX 9 的确认订单，以及另外 25 架波音 737MAX 的选购权；CIT 公司确认增购 10 架空客 A330 系列飞机；中国飞机租赁有限公司订购了 36 架空客 A320 系列飞机。

飞机租赁本身就是航空公司更新和扩充机队的基本手段之一。航空业受到经济形势影响，航空需求减少，对飞机座位需求可能因此减少。与此同时，航空公司资金压力也较大，租赁也会成为其更新和扩充机队的首选。这样一来，飞机租赁市场并不会受到经济衰退的较大影响，依然有很大的需求空间。

## 美联航 174 亿美元 订购 150 架波音 737 飞机

2012-07-19 来源：波音公司

波音公司和联合大陆控股 7 月 12 日发布消息称，世界最大航空公司美国联合大陆控股购买 150 架波音 737 飞机，总值 147 亿美元，使得这种最受欢迎的单通道飞机订购数量首次突破 1 万架。

由联合大陆控股全资拥有的美国联合航空公司（简称“美联航”）订购的这批 737 飞机，包括 100 架最新款 737MAX9，50 架新一代 737-900ER。

自从 1996 年开始设计生产的新一代波音 737 系列飞机有 600-900 等 4 种机型，载客最多可达 189

名。

2011 年 8 月 30 日，波音为 737 启动装配新发动机的衍生机型，称之为 737MAX9。它采用 CFM 国际制造的 LEAP-1B 发动机，燃油成本更低，更节能，有利于延长航程，是目前最节能的单通道飞机。

美联航主席兼 CEO 杰夫史密赛克表示：“这项订购是美联航迈向世界领先航空公司的重要一步，有助于美联航为乘客提供更灵活变通的服务，新款飞机更环保节能。”

## 奥运期间 英国伦敦机场公务机起降繁忙

2012-07-30 来源：中国民航网

7月26日万众瞩目的伦敦奥运会开幕，各国政要、商界巨贾的专机陆续抵达伦敦。

据预测，7月27日、28日两天内将有超过500架公务机飞抵伦敦，其中既有BBJ、A319这样的重型公务机，也有类似塞斯纳Citation系列的轻型公务机。无论是数量还是繁多的机型都给接待机场的保障能力带来了巨大考验。

伦敦的五大机场（希思罗机场、盖特威克机场、鲁顿机场、斯坦斯特德机场、伦敦城市机场）早已开足马力，共迎到来的公务机高峰。

尊飞私翼公务机在奥运期间也将有一架公务机抵达伦敦，尊飞私翼接受采访的人员表示：出于对客户信息的保密，不便透露此乘客的起飞地点和时间。只是委婉地表示，飞机是从国内起飞，将在奥运开幕前的36小时内抵达伦敦。

众所周知，由于奥运期间英国安检等级的升级，英国的众多机场进出海关的地方都排起了长长的队，引起了人们巨大的不满。但这一规定，对抵达英国的公务机乘客是否有影响？

针对这一问题，尊飞私翼公务机负责国际包机的龚先生进行了介绍：“一直以来，伦敦机场和国际上大部分机场一样，对公务机乘客采用的是快速通关模式，实际操作中基本属于零停留通关。国际上公务机行业有一句很有名的口号‘no more than flash your ID’，就是

指搭乘公务机的乘客进出海关时仅仅需要展示护照即可。不过这次英国海关早已通知：奥运期间出于安保的需要，将在公务机楼增加安检力度，可能会延长公务机乘客出关所需时间。”

龚先生补充：“此次奥运会，必将有大量的公务机进出。伦敦机场在公务机接待方面面临至少两大挑战：第一，在奥运期间，英国在伦敦市区上空临时增设禁飞区，这导致了空中的航线减少。在欧洲，飞机飞行期间间距仅需1000~2000英尺（取决于飞行高度），虽然此次禁飞区的范围不大，但影响的航线不少，这对空管在安排公务机飞行计划时影响较大。第二，针对公务机乘客的安检也对人员和公务机楼的接待能力提出了重大的挑战。对公务机乘客的安检一直是个世界性的难题。即使“9·11”后的美国国内也一直未能对公务机乘客的案件达成一个共识。这次伦敦如何在公众安全和公务机乘客寻求的舒适之间寻找合适的中间点，也是一大难题。”

“大型会议、活动对公务机企业来说是一个个业务增长点，而对当地机场公务机接待能力却是一次次大考。北京奥运会期间，北京机场交出了一份完美的答卷。现在全世界各地的机场、公务机企业都在密切注视伦敦。我们期待伦敦机场在公务机接待上这一次也能交出一份完美的答卷。”

## 联合航空 首架 B787 梦想飞机完成组装

2012-07-31 来源：中国民航新闻信息网

联合航空方面发来消息，其首架波音787梦想飞机已于近日完成最后组装，为首阶段重要的飞机生产工序划上完美句号。联合航空是首家接收波音787梦想飞机的北美航空公司，并计划安排首批50架梦想飞机于2012年正式投入服务。

飞机的最后组装过程涵盖四项厂房工序，包括连接机身、起落架装嵌、机轮承重测试，以及机身内部组件及系统装置等。其后数月，飞机将进入下一阶段完成工序，包括最后机舱配置，引擎装置以

及机身涂装。

波音将会为联合航空首架787梦想飞机配置36个商务头等舱座位，63个Economy Plus座位，以及120个经济舱座位。客机选用轻量质混合物料，再配合更多的电子系统、更先进的引擎以及改良的空气动力学设计，让客机能够飞得更远、更快及更有效率。乘客将享受卓越的灯光设备、广阔窗户、宽敞的头部上方的行李架、较低的舱内气压，以及优化的机舱通风系统等优越飞行体验。

## 亚航日本 8月1日首航 日本三家廉航悉数亮相

2012-08-01 来源：日本共同网



由全日本航空运输公司（简称“全日空”）等出资成立的廉价航空公司“亚航日本”第一个航班8月1日上午从东京成田国际机场出发前往福冈。

亚航日本加入后，由全日空、日本航空公司（简称“日航”）出资的日本国内3家廉价航空公司已悉数投入运营，机票价格竞争将正式拉开帷幕。

亚航日本8月1日将有成田至札幌和福冈的两条航线首航，3日则将开启至那霸的航班。10月还将新开成田至韩国仁川和釜山的航线。

社长岩片和行在记者会上透露，目前正在准备成田机场后的第二个据点定在中部机场，最快将于2013年开通中部机场起降的国内航线。

日本国内廉价航空公司中，将关西机场作为据点的全日空旗下“桃子航空”3月率先开通航线，日航的“捷星日本”7月以成田机场为据点开始飞行。

# DHL 北亚枢纽在沪启用

2012-07-30 来源：中国民航网

7月12日，德国邮政敦豪集团（DHL）正式启用位于上海的北亚枢纽中心。由此，全球最大的3家快递业巨头都已在中国大陆完成转运中心的布局。

## 北亚枢纽将助力 DHL 亚洲计划

DHL 北亚转运枢纽位于上海浦东机场西货运区，占地面积 8.8 万平方米，相当于 13 个足球场大小。这个耗资 1.75 亿美元的转运中心，配备了最先进的 5.8 千米长的分拣系统，拥有 94 个分拣位。枢纽内的质量控制中心对 DHL 所有航空及地面运输实行全天候实时监控。最大处理能力可达到每小时 2 万个包裹和 2 万份文件，是 DHL 在亚洲最大的快递转运中心。

据 DHL CEO 安澎透露，北亚转运枢纽启用后，日本、韩国的国际快件、包裹将向上海汇聚，经重新分后发往最终目的地。目前亚太地区收入已经占了 DHL 全球总收入的 19%，该集团计划力争到 2017 年将该比例增至 1/3。

目前，上海的 DHL 北亚枢纽已建立了与香港、大阪、东京以及 DHL 全球枢纽莱比锡和辛辛那提的直航连接。今后，上海的北亚枢纽还将与 DHL 遍及亚太地区 70 多个口岸的网点紧密地连接在一起。

## 未来两年在华继续拓展网络

DHL 当日还宣布了后续扩张计划，将在未来 2 年内投资 1.32 亿美元，用于运营 8 架 DHL 专用飞机，执飞业务需求强劲的上​​海往返北亚、欧洲和

美国的航线。客户将获得更快速的国际快递服务，享受更短的转运时间。

同时，DHL 计划进一步增加北亚枢纽同中国大陆其他城市与台湾之间的运力。在未来的几个月内，位于上海的北亚枢纽将新增至韩国仁川、日本羽田、中国台北、大连和青岛的直达航线；直航线路还计划于 2013 年扩展至北京和厦门。同时，还会开通更多的洲际直飞航线，将北亚枢纽与欧美直接连接。

此外，DHL 还看中中国大陆高增长的潜力地区，包括西南的重庆和成都，中部的太原、郑州和武汉，以及大连、沈阳、长春和哈尔滨，DHL 计划继续加快在这些城市的服务网络和设施的投资。

## 三大快递业巨头相继在华设立枢纽

随着 7 月 12 日 DHL 启用位于上海浦东机场的北亚转运枢纽，这意味着 DHL、UPS 和 Fedex 三大国际快递巨头都在中国大陆设有区域性的货运枢纽。

2009 年 2 月，联邦快递（FedEx）启用位于广州的亚太转运中心。今年 6 月份，联邦快递刚刚完成扩建其位于上海浦东国际机场的口岸操作中心，从而进一步提升国际货物处理的能力。

2010 年 5 月 18 日，UPS 位于深圳的亚太转运中心正式启用，该中心是目前 UPS 在亚洲最大的转运中心。

遍布全球的网络和限时到达的快递质量是这些国际快递服务获取高额回报的重要支撑。

# 民航飞机的飞行高度

古语说：“海阔凭鱼跃，天高任鸟飞。”其实这只是一种浪漫的想象。事实上不管是鸟也好，飞机也好，谁也不能在天空中随心所欲地乱飞。

为什么偌大的天空不能让飞机自由翱翔呢？原因有以下几方面：首先是各种飞机都具有不同的性能，适合这些飞机飞行的高度是不相同的。例如，大型喷气客机在起飞之后，它必须迅速升高到 7000 米以上的高空，在这个高度上飞行既省油而且还飞得快，但最高不能超过 1.3 万米。再往上飞，它的发动机能力就不够了。中小型飞机的活动范围在 7000 米以下。超音速客机的飞行高度在 1.3 万～1.8 万米之内。第二个重要原因是飞机不论在天上如何飞，最终必须回到机场上，飞机的活动以机场为中心。在机场的上空飞机的密度最大，有起飞的，有降落的，还有从上空通过的。在这种空中

# 民航飞机需要飞多远

我们介绍过目前世界范围内飞得最快的民航机、飞得最高的民航机以及载重最多的民航机，读者可能会问：哪一种是飞得最远的民航机呢？

回答这个问题之前，我们先了解一下民航飞机发展中追求的现实目标是什么？军用飞机追求性能而不大考虑经济代价；民航机则不然，首要考虑的是经济因素、市场因素。仅追求技术性能而忽视上述因素，最后只能以失败告终，“协和”号就是一个最好的例证。

民航飞机能飞多远不是技术问题，而是市场因素决定需要它飞多远。地球上最远的两点之间的距离也就是地球周长的 1/2，大约是 2 万千米。因

交通如此繁忙的空间内，如果飞机各行其是任意飞的话，必然会发生拥挤碰撞事故，历史上也曾有过这样的事故记载。因此在机场上空划出特定的区域，在这个区域中飞行的飞机必须严格遵守规定，按照空中交通管制员指定出的路线飞行。第三即使在远离机场的空域中，为了随时能掌握飞机的情况，给飞机驾驶员提供必要的气象、地形、导航等信息，以保障飞机安全飞行，飞机也必须在划定出的航路上飞行。航路相当于地面上的公路，有一定的宽度限制。飞机在这样一条不宽的通道中飞行，必然要遵守一定的交通规则才行。为了保证军事航空对空域的需要，还要划出一定的空域作为禁区或军事管制区。这样一来，虽然天空很广阔，但留给民航飞机活动的空间就十分有限了。

此我们可以得出结论：民航机的航程不需要超过 2 万千米。

此外，仔细研究一下就会发现民航的航线起点和终点都在人口相对集中的城市，超长航线的起止点只有设在大城市中才会有足够的旅客。这样一来，民航飞机的最大航程为 1.65 万千米就够了。

欧洲空中客车公司的 A340 型飞机和波音公司的 777—200 型是现在航程最远的飞机。它们的最大油量航程为 1.37 万千米。如果减少载客或载货量的话，都可以飞行 1.65 万千米的距离。估计不会有哪家飞机制造厂为了哗众取宠而投入大量资金去创造什么飞机最大航程的纪录。

## 飞行员如何确定飞行姿态“Hold”住飞行

众所周知，在高空中飞行的飞机与其他在地面上运动的交通工具有很大的不同，飞机具有仰头、低头、左倾斜、右倾斜等各种不同的飞行姿态变化。飞行姿态决定着飞机的动向，既影响飞行高度，又影响飞行方向。那么，飞行员是如何得知飞机的飞行姿态从而“Hold”住飞行的呢？

当飞机处在低速飞行时，飞行员可以通过观察地面，根据地平线的位置判断出飞机的姿态。但是，飞行员身体的姿态会随飞机姿态的变化而变化，所以这种感觉有些时候并不可靠。出于飞行安全的考虑，非常有必要制作出一块能指示飞机飞行姿态的仪表。这块仪表必须具有这样一种性能，即能够显示出一条不随着飞机的俯仰、倾斜而变动的地平线。在仪表上，这条线的上方即为天，下方即为地。天与地都分别用不同的颜色予以区别，非常醒目。但是为了造出这条地平线，飞机设计者们颇费脑筋，最后从玩具陀螺中获得了灵感。



儿时大家都玩过陀螺。它的神奇之处在于当它转动起来以后，无论你怎么去碰它，它总能保持直立姿态，决不会倒下。而且它转得越快，这种能保持直立的特性就越强。换句话说，当陀螺转动起来以后，它可以保持旋转轴的指向不受外界的干扰，并始终指向它起始的方向。在19世纪末就被制造出来的陀螺仪，其核心部分是一个高速转动的陀螺，专业术语叫转子。把转子装在一个各个方向均可自由转动的支架上，就做成了陀螺仪。把陀螺仪安装到其他设备上，不管这个设备如何运动，陀螺仪内转子旋转轴的方向都是不会改变的。

飞机发明以后不久，陀螺仪就被用到了飞机上。把陀螺仪的支架和机身连在一起，其转子在高速旋转时，旋转轴垂直于地面，有一根横向指示杆和转子轴垂直交叉相连。飞机可以改变飞行姿态，但转子轴会始终指向地面，横向标示杆就始终和地平线平行。它在仪表中被叫做人造地平线，这个仪表被称为地平仪，也叫姿态指引仪。

在“实战”飞行中，飞行员都被严格训练，要求在任何时候都相信地平仪指示出的飞行姿态，而不是靠人体的感觉来进行判断。这就从很大程度上避免了因为飞机的剧烈俯仰、倾斜动作或其他一些意外原因造成的人为判断的失误，从而保证了飞机在蓝天上的安全飞行。

## 飞机座椅与安全

一般人会认为：飞机客舱应是飞机上最简单的部分，安排上足够的座椅不就行了吗？但事情并非如此简单。客机是为旅客服务的，旅客对某架飞机印象的好坏，很大一部分是从客舱得来的。旅客不满意的话，这种飞机的销路就不好。因此飞机制造厂与航空公司都在飞机的客舱上下了很大功夫。

旅客进入客舱后，主要的活动都在座椅上进行，因此必然对座椅有一定的要求。座椅首先是应该安全坚固的，其次要让旅客坐着舒服。飞机在加速时，旅客会被惯性向后压，座椅会承受向后的压力；而在飞机因故紧急减速时，座椅又会受到向前的作用力。如果座椅的性能不好，就可能导致旅客身体受到伤害。因此座椅在强度上必须能耐受住巨大的冲击力作用。理论上讲，飞机不会突然加速，但会突然紧急减速，因此惯性使旅客前冲的可能很大。如果安排旅客都面朝后坐，向前的冲力转移到椅背上，旅客就会安全一些。但是实际上，按照旅客的心理，几乎没有人愿意面向后坐。人总是愿意面朝前对正将要飞去的地方，而不喜欢看着飞过的地方向远方退去。多数军事运输飞机为了安全，把座椅面向后安装，而客机的座位却总是面朝前安装的。怎么才能解决它的安全问题呢？加装在座椅上的安全带就起了很大的作用。它与座椅紧紧连接，可以调节长度，用卡扣把乘客“捆绑”在座椅上。在飞机起飞、降落或遇到空中气流颠簸时，旅客都必须系好



安全带。它的作用不仅可以防止乘客向前冲，还可以防止飞机急速下降时乘客受惯性作用被向上抛起。搭乘飞机的旅客一定不要忽视安全带的作用，要听从机上的广播或乘务员的指令系好安全带。

乘飞机时，每个旅客都需要一定的活动空间，空间越大，旅客就越会感到舒适。大型客机为照顾不同要求的旅客，按座位所占空间的大小把座舱分为头等舱、公务舱和经济舱3类。飞机越小，客舱座位划分的等级也越少，中小型飞机一般只设经济舱。

为什么不把座椅的间距再缩小一点以便多搭载一些乘客，赚更多的钱呢？这是有原因的，从安全上考虑，一旦飞机出现紧急情况，乘客必须迅速撤离飞机。国际民航组织规定：大型客机在一分钟之内必须把所有旅客全部撤离。如果座位间的距离太小，就不能达到上述要求。为此而规定：座位间距离不能小于73.7厘米。



# 自动驾驶系统 真能让飞机自动飞行吗？

我们在不少影视作品中都会看到这样的镜头：飞行员操纵飞机起飞到一定高度后开启自动驾驶仪，悠闲地在驾驶舱内喝咖啡聊天。飞机自动驾驶系统真的能让飞机自动飞行吗？

自动驾驶系统是一种通过飞行员操作设定，或者由导航设备接收地面导航信号，来自动控制飞行器完成三轴动作的装置。不同型号的飞机所装备的自动驾驶仪可能会有一些小的差别，但是大体相似。波音 737 系列飞机装有先进的数字飞行控制系统，从起飞后达到 400 英尺高度到着陆，整个飞行过程都可以自动驾驶，而且飞机会自动优选最佳的飞行航路。这期间，自动驾驶仪由飞行管理计算机系统来控制。

在飞机上使用自动驾驶仪是为了减轻飞行员的负担，使飞机自动按设定的姿态、航向、高度和马赫数飞行。自动驾驶仪可以帮助飞行员完成一些辅



自动驾驶系统。

助工作，让飞行员集中精力去完成其他一些与飞行安全相关的工作，比如导航、观察交通、通话等工作。当然，自动驾驶仪的存在并不意味着飞行员在飞行过程中无所事事。在飞行过程中飞行员需要与地面保持联系，同时监控自动驾驶系统，确保可以随时接手飞机的操作。

## 为什么飞机总是逆风起降

每当我们乘坐飞机旅行的时候，有心的乘客会发现飞机总是选择逆风起飞和降落。而在民航系统，每当人们出差远行，我们通常会说“祝你一路顺风”，这到底是为什么呢？

首先，逆风可以缩短起飞或着陆时的滑行距离。飞机起飞时，只有当机翼所产生的升力大于飞机的重量，飞机才能够离开地面。而升力的大小，同流过飞机机翼表面的气流速度有很大的关系：气流速度越大，机翼上下表面的压差就越大，所以升力就

越大。如果逆风起飞，流过机翼表面的气流速度就等于飞机滑跑的速度加上风速。所以，逆风起飞时，飞机产生的升力比较大，滑跑距离也相应缩短。

其次，安全性比较好。降落的时候，我们希望飞机相对地面的速度尽快减小。逆风降落可借助阻力来减小飞机的速度，相应缩短着陆时的滑跑距离。飞机起飞或降落时速度都比较慢，稳定性比较差，逆风起降则不易受到侧风的影响，还可使飞机保持一定的升力，所以比较安全。