



航空经济 更进一步

国家民航局副局长李军刚刚讲到我国民航已成为世界第二大航空运输系统，通用航空增长势头强劲，河南就已经有了具体的行动。

10月12日，郑州市委、市政府召开《郑州通用航空试验区产业发展战略规划》专家论证会，并最终讨论通过。这意味着郑州市要通过3~5年的努力，打造成全国通用航空领军城市。

根据《规划》，郑州通用航空试验区由13.2平方公里的上街机场核心区、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。未来，以上街区为核心的郑州通用航空试验区将抢先打造成为我国通航网络枢纽城市、一流的公务飞行和“空中的士”服务基地。

《规划》计划，试验区将发展公务机运营、飞机4S店基地、商业运输、飞机租赁、农林作业、航空人才培养等通航服务产业。

这并非郑州“一时兴起”。今年7月，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》颁布，就明确提出要制定完善相关政策，支持国内航空租赁业和公务航

空的发展。

对于民航业而言，航空租赁已成为民航企业拓宽融资渠道、缓解资金压力、优化资本结构、节约资产管理成本的重要手段。有公司预测，到2025年我国航空租赁市场容量将达到1300亿美元，将是航空租赁发展的黄金时期，前景十分广阔。

同时，随着我国经济实力的增强和人民生活水平的提高，便捷、灵活、舒适、隐私性强的公务机成为那些需要经常参加国际论坛、会议和交流活动的中高端人群出行的最佳选择。

社科院发布的《流通蓝皮书：中国商业发展报告（2011-2012）》显示，未来10年，公务机市场规模预计每年将以平均20%以上的速度增长。据透露，北京、上海等大都市周边将设立专用的公务机场，以适应公务航空的发展要求和特点。

郑州的交通区位优势，决定了郑州恰恰占据发展“低空经济”的地利。而立体化交通的打造，更是离不开通用航空的发展，《规划》的通过，让河南航空经济的宏图实施，更进一步。

航投资讯

2012年第7期 总第7期 2012年11月10日 出版

高层声音

- 06 **温家宝:** “稳增长、调结构”措施发挥关键作用
- 07 **李克强:** 以改革创新推动结构调整和经济转型
- 08 **周小川:** 经济下行压力大 要进一步增强调控
- 09 **郭庚茂:** 河南有信心把航空经济发展好
- 10 **李家祥:** 民航大国, 强势起飞!
- 11 **李 军:** 航空租赁业发展前景广阔
- 12 **夏兴华:** 大力发展公务航空

专家视点

- 13 提升企业软实力, 突破航空同质化服务竞争
- 16 延伸价值链: 航空公司发展的新思路

航投信息

- 18 河南航投举办航空物流发展专题讲座
- 19 河南航投启动企业文化项目建设
- 20 河南航投“十二字诀”为项目建设增速
- 20 河南航投强化项目招投标管理

行业动态

经济金融

- 21 两民企 4 亿元入股福州航空 民资再度试水蓝天
- 21 南方航空获控股股东增持 500 万股 A 股股份
- 22 多家银行授信 300 亿元助力阎良航空工业组团
- 23 民营担保批量洗牌 不良率数倍于国有机构

航空物流

- 24 豫北将建两个国际综合物流园区 总投资 32 亿元
- 24 UPS 开通郑州至韩国仁川货运新航线

- 25 精心筹备 山东航空威海远程货站正式启用
- 25 航空货运三大巨头齐聚浦东机场

通用航空

- 26 郑州通用航空试验区引来低空经济产业
- 26 中国成高端公务机购买主力 将以井喷态势发展
- 27 破解市场“紧箍咒” 京沪将建公务机场
- 28 湖北公务机民企将首次露面珠海航展

航企采风

- 29 南方航空业绩翻身 第三季度纯利环比增长 20 倍
- 29 “青岛航空公司”正在推进
- 30 川航获准发行短期融资券首批成功募资 5 亿元

项目建设

- 31 《郑州通用航空试验区产业发展战略规划》通过评审
- 32 重庆 180 亿元砸向江北机场 争锋“第四枢纽”
- 32 湖南将新建 21 个通用机场 打造千亿产业

航空制造

- 33 中国自主品牌新舟飞机交付 13 国用户 获 196 架订单
- 33 山东滨州造飞机百公里仅 7 个油 最大航速 263 公里

合作交流

- 34 民航局与河南省政府召开河南民航发展调研座谈会
- 35 河南省政府与中航材签订民航论坛合作协议
- 35 郑州与美国威奇托市签订通用航空战略合作协议
- 36 东疆保税港区航空金融重点合作企业集体签约

航投资讯

2012年第7期 总第7期 2012年11月10日 出版

金融租赁

- 37 国航意欲湿租 A380 与南航合作
- 37 我国航企 58% 飞机系租赁获得 航空租赁前景广阔

数据统计

- 38 中国民航年运输总周转量稳居世界第二位
- 39 中国民航十年数据对比
- 40 2012年9月中国民航经济运行主要特点

案例研究

- 42 “电子货运”势不可挡 史基浦机场引领革命

专题视窗

- 47 我国民航企业的国际化战略讨论

环球航空

- 52 马来西亚航空将于 2013 年初正式加入寰宇一家
- 52 俄航承诺放弃国际航线垄断 成立廉价子公司
- 53 “迷你巨无霸”之战：空客 A350-1000 欲增产
- 53 中东航企竞争与合作：不能打败它那就加入它
- 54 维珍澳洲 VIP 休息厅低调开张 争夺高端客户
- 55 阿拉斯加航空第 3 季度业绩强劲
- 55 新加坡航空将停飞世界最长航班

航空百科

- 56 飞行中机翼“变来变去”为哪般
- 57 航路 = 航线吗？
- 58 乘坐飞机时不能随意改变座位
- 60 在飞机上如何正确使用耳机？
- 61 想带宠物坐飞机，怎么办？



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	龙飞天
王璆	袁子云
蒋舒展	蒋修宝
唐汶	杨薇霖
李冠琳	师丽丹

美编

马红波

校勘

赵俊鸽

编辑部信息

联系电话：

0371-87528891

投稿邮箱

htxzxx@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

“稳增长、调结构”措施 发挥关键作用

2012-10-17 来源：新华网

10月15日，中共中央政治局常委、国务院总理温家宝在中南海先后召开行业协会负责人、部分地方部门和企业负责人以及专家学者三场座谈会，听取大家对当前经济形势的意见和建议。

座谈会上，物流与采购、机械工业、机电进出口、纺织、钢铁、房地产、商业、有色金属等行业协会负责人，江苏、广东、辽宁、浙江等地方部门负责人和义乌小商品城、华为、上海大众、中国远洋、魏桥纺织等企业负责人，以及专家学者从各自实际出发，介绍情况，研判形势，提出建议。温家宝对他们的意见一一回应，并与他们就具体问题深入交流。

今年以来，国际金融危机深层次影响继续显现，我国经济下行的压力加大。在复杂严峻的国内外经济环境下，按照稳中求进的工作总基调，特别是5月份以来，我国及时采取了一系列稳增长的政策措施。从座谈会上与会人士反映的情况看，三季度尤其是9月份以来，出口逐步回升，消费稳定增长，物价涨幅明显回落，就业形势良好，结构调整迈出新步伐。

温家宝说，三季度的经济形势应该说比较好。现在可以有信心地讲，中国经济增速基本趋于稳定，并且继续出现积极的变化。随着各项政策措施进一步落实到位，中国经济还会进一步企稳。

温家宝说，钢铁业最主要的是产能过剩，从国际金融危机以来一直没有从根本上解决这个问题。重要的是，下决心调整结构、兼并重组、淘汰过剩产能。这条路早走早主动，关键在于落实。

温家宝说，我们今年没有采取过大的刺激政策，很多企业是在倒逼机制下调整和完善自己的结构，包括产品结构，以应对当前风险。总的看，虽然传统产业比较困难，但高新技术产业比较好；重化工比较困难，机电和轻纺相对比较好；工业比较困难一些，农业和服务业的形势比较好。不仅一、二、三产业的结构，而且内需与外需的结构，都在向好的方面转变。

温家宝说，稳增长我们态度很坚决，一天都没有迟疑。一是加快财政支出进度，保障重点支出，加大结构性减税力度，但我们并没有超出预算来采取刺激经济的措施。二是在货币政策方面，发挥逆周期调节作用，两次降低存款准备金率和存贷款基准利率。我们所采取的一些措施是与改革相结合的。比如，扩大营业税改征增值税试点范围，努力减少重复征税；调整利率的同时，推进利率市场化，扩大存贷款利率的浮动区间。另外，出台了新36条的42项实施细则，鼓励民间投资；取消和调整了314项部门行政审批项目。这些措施对增强市场信心、促进经济企稳起到了重要作用。



李克强

中共中央政治局常委，国务院副总理

以改革创新推动 结构调整和经济转型

2012-10-21 来源：中央政府门户网站

10月18日，国务院副总理李克强主持召开扩大营业税改征增值税试点工作座谈会时指出：

要按照推动科学发展、加快转变经济发展方式的要求，以结构性减税推动结构调整与改革，以营改增为重要抓手，促进产业结构升级，助推工业创新转型，加快服务业和中小企业发展，改革与完善财税体制，为经济长期平稳较快发展增添动力和活力。

推进营改增，是深化财税体制改革的“重头戏”，是以结构性减税促进稳增长、调结构的“关键点”，既是重大的改革举措，也是有效的发展措施。要不断完善并加快推进试点，使更多企业受益。

实施营改增，是推进制造业升级、解决服务业发展滞后问题的重要措施。通过打通二、三产业增值税抵扣链条，能够促进工业领域专业化分工，做大做强研发和营销，使企业结构从“橄榄型”真正转变为“哑铃型”，产业层次从低端走向中高端；而且会促进一些研发、设计、营销等内部服务环节从主业剥离出来，成为效率更高的创新主体，实现主业更聚焦、辅业更专业。同时，对服务业实行与工业同样的增值税，是国际通行做法，可以为服务业发展创造更好的环境，特别是对分工细、链条长的现代服务业，减税效果会更明显。就业的最大容纳器是服务业，领域宽、覆盖广的服务业发展了，就业也就会随之扩大，这是最突出的改革效应，对城镇化发展也是有力的促进和支撑。

我国经济发展既需要“顶天立地”的具有支柱作用的大企业，也需要“铺天盖地”的富有增长活力的中小企业。近年来，我们出台了不少支持中小企业发展的政策措施，这次营改增，又在制度上迈出了重要一步，突出了促进中小企业发展的取向，效果也最明显。随着试点范围的扩大，会惠及更多中小企业尤其是微型企业，推动就业和创业，促进大中小企业配套协作、相互支撑，增强整体竞争力和活力。

推进营改增是从大局着眼、细处入手、牵一发而动全身的举措，这不是营业税和增值税的简单转换，而是重大的制度创新。通过将营业税逐步改为增值税，基本消除这方面重复征税并实现公平税负，做到对货物和服务统一征税，有利于防止重产品、轻服务的问题。改革采取深入论证、积极试点、从点到面、稳步推开的做法，积极平稳有序，前行一步，夯实一步，这将为深化财税体制改革、推进正税清费提供有益借鉴。

要认真总结试点经验，跟踪评估遇到的新情况，研究探索相关重大问题，抓紧制定扩大改革试点的具体方案，有序扩大试点范围，适时将邮电通信、铁路运输、建筑安装等行业纳入改革试点。根据国家和地方财力可能，逐步将营改增扩大到全国。研究理顺中央和地方的财政分配关系，确保企业受益、地方得益、国家税制得到完善，形成多方共赢的局面。



周小川

中国人民银行行长

经济下行压力大 要进一步增强调控

2012-10-09 来源：人民网

10月9日，中国人民银行行长周小川在《中国金融杂志》撰文表示，目前国内经济下行压力仍然较大，金融改革和支持经济增长的任务很重。

周小川在文章中写道，当前，我国经济增长的外部环境十分严峻，国际金融危机深层次影响还在不断加强，国内经济下行压力仍然较大，金融改革和支持经济增长的任务很重。

同时，他还回顾了十年来我国金融宏观调控政策。他表示，这十年，面对国内外经济金融形势的风云变化，人民银行针对不同时期经济金融运行特点，注意在不同阶段把握好政策的取向和力度，金融宏观调控的科学性、前瞻性、有效性得到明显提升，为经济社会发展创造了良好的金融环境。

2002年以后，我国经济摆脱亚洲金融危机影响步入上升周期，对外开放进入新阶段，各方面发展经济的积极性很高，特别是国际收支持续双顺差，流动性过剩压力不断加大，保持物价基本稳定成为宏观调控的首要任务。人民银行从2003年4月创造性地启动央行票据回收流动性。伊拉克战争和SARS疫情结束后，人民银行开始使用存款准备金率和公开市场操作以及利率政策工具组合抑制货币信贷过快增长。较早重视房地产价格变化，从2003年6月开始对房地产信贷进行风险提示，逐步建立起以调节首付比例和利率杠杆为主的、差别化的房地产市场调控机制。同时，推进人民币汇率形成机制改革，发挥汇率在国

际收支平衡、经济发展方式转变和结构调整中的积极作用。

2008年国际金融危机爆发之后，中国经济出现了增速急剧下行、企业经营困难等问题，人民银行按照中央统一部署，果断实施适度宽松的货币政策，先后多次下调存款准备金率和存贷款基准利率，引导金融机构扩大信贷投放，及时释放确保经济增长和稳定市场信心的信号，为提振信心、扩大内需、促进经济回升发挥了重要作用。

2010年，随着我国经济企稳回升及世界经济逐步复苏，中央及时调整政策力度和方向，货币政策从适度宽松转向稳健，人民银行综合运用多种货币政策工具，加强流动性管理和宏观审慎管理，有效控制了一度出现的物价过快上涨势头，保证了货币条件向常态回归。在多项调控政策的共同作用下，通胀水平在2011年7月创下3年新高后回落。2011年10月份以后，针对欧洲主权债务危机持续蔓延、外需明显减弱、国内经济增速放缓、部分企业经营困难加大等问题，人民银行按照中央关于稳中求进的总基调，把稳增长放在更加重要的位置，加大预调微调力度，引导货币信贷平稳适度增长，保持合理的社会融资规模，有效满足了实体经济发展的合理资金需求。

周小川表示，在做好总量调控的同时，人民银行积极研究促进经济结构调整和发展方式转变的各项政策措施，充分发挥信贷政策的指导作用，有效引导金融机构坚持有保有压、有扶有控，加大对经济社会发展重点领域和薄弱环节的支持力度，并积极促进了信贷结构进一步优化。



郭庚茂

河南省委副书记、省长

河南有信心 把航空经济发展好

2012-10-25 来源：中国民用航空局网站

10月23日，河南省委副书记、省长郭庚茂在郑州会见了到河南调研民航工作的中国民用航空局（Civil Aviation Administration of China，简称“民航局”）副局长夏兴华一行，双方就进一步推进河南航空经济发展等相关事宜交换了意见。河南省委常委、郑州市委书记吴天君，副省长张大卫及民航局相关司局领导参加了会见。

郭庚茂首先代表河南省委、省政府对夏兴华一行的到来表示欢迎，并对民航局给予中原经济区建设特别是河南航空事业发展的关心和支持表示感谢。他说，河南是一个内陆省份，发展航空经济是其参与全球化竞争、更好地利用国际国内两个市场和两种资源的关键点。近年来，在民航局的大力支持下，河南航空事业发展良好：由河南省政府和民航局共同申报的郑州航空经济综合实验区立项已通过国家发改委审核并上报国务院；郑州机场的发展势头强劲，客、货运量均呈现快速增长态势；航空货运集聚效应逐步显现，已有7家航空货运公司落户河南，带动了河南周边物流向郑州集聚；各种支撑条件逐

步完备，郑州新郑综合保税区、河南保税物流中心运行良好，郑州跨境贸易电子商务试点城市获国家批准后正在模拟运行。郭庚茂表示，河南有信心也有决心把航空经济发展好，同时也希望民航局继续支持河南航空事业的发展。

夏兴华代表民航局感谢河南省委、省政府一直以来对河南民航的大力支持。他说，河南省把发展航空经济作为推动经济转型升级的平台和抓手，着力打造郑州航空经济综合实验区，以此来推动中原经济区发展、为国家创造新的经济增长点，这体现了省委、省政府在发展航空运输乃至航空经济方面的战略眼光。目前河南在发展航空经济方面已经形成了一股合力，并初见成效，成为了我国航空运输业带动区域经济发展的典型。

夏兴华表示，民航局将与河南省委、省政府深化合作，进一步落实《关于促进河南民航发展的会谈纪要》，一如既往地支持河南航空事业发展，支持郑州航空经济综合实验区建设，为河南的经济社会发展和中原经济区建设多做贡献。



李家祥

交通运输部副部长、国家民航局党组书记、局长

民航大国 强势起飞

2012-10-04 来源：《人民日报》

2004年旅客运输量过1亿、2009年旅客运输量过2亿、2012年旅客运输量预计超过3亿——十八大代表、国家民航局局长李家祥，很自豪亲身经历并见证了中国成为民航大国、迈向民航强国的进程。“2002-2012年，是民航发展最快、最好的十年。”李家祥这样认为。

先说“快”，李家祥列举了一组数字——2011年，民航运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别为577.4亿吨公里、2.93亿人次、557.5万吨，比2002年分别增加了412.5亿吨公里、2.07亿人次、355.4万吨。特别是2007年以来的5年，总周转量是过去57年总和。

放眼全球，中国民航增长速度也是最快的，过去十年平均增速在15%以上。“2007年，中国民航运输总周转量达到全球第二，成为公认的全球民航大国。”目前，首都机场客运跃居全球第二，浦东机场货运稳居全球第三；全国年旅客吞吐量1000万人次以上机场达到21个，比2002年增加17个。在2010年国际民航组织第三十七届大会上，我国第三次高票连任国际民航组织一类理事国。

在这十年里，中国民航第一次实现了飞遍全球。“国航开通了飞往南美洲的航线，南航恢复了飞往非洲的航线，中国民航的全球网络越来越密、越来越完善。”截至2011年底，我国与其他国家或地区签订双边航空运输协定114个。

李家祥说，航空运输不仅仅是一种交通运输方式，更是区域经济融入全国、融入全球经济的快速通道。“这些年来，全国各地都认识到了民航对经济社会的带动意义，推动当地民航业发展的积极性空前高涨。”

截至2012年6月底，我国颁证运输机场数量182

个，比2002年增加41个，覆盖了全国91%的经济总量、76%的人口和70%的县级行政单元。新增的机场大多分布在欠发达地区，有效地改善了当地交通运输条件，促进了当地经济快速发展。西藏阿里机场、青海玉树机场、新疆和田机场等，在应急救援和国防安全等方面发挥着独特的作用。

民航的飞速发展，外界往往会注意到航线的增加、航班的密集、客流的增长。作为民航的“掌舵人”，李家祥更看重民航运行质量提升背后的支撑力量，特别是新技术的支撑。

“2004年，国航飞拉萨的航班第一次配备了高原精密导航系统，投入了600万美元。有了这套先进的科技设备，低能见度飞行、高原飞行、山间穿行，不再仅仅依靠飞行员的眼睛，仪器能精确到左右1米，安全保障大大提升。”李家祥说。

十年来，民航局积极推动航空公司进行飞行品质监控，给所有运输飞机都安装上机载防撞系统和增强型近地警告系统，大力推进基于性能的导航、广播式自动相关监视、平视显示器、增强飞行视景系统、电子飞行包以及卫星通信、数据链通信等技术，大大增强了民航安全裕度、提高了运行效率。

新技术的推广更便利了消费者。“2003年我还在国航，在国内率先倡导推出了电子客票。现在中国是全世界电子客票普及率最高的国家。”李家祥说。到2008年，中国民航实现了100%的中性电子客票普及率。之后，民航又全面推广自助值机、网上值机、手机值机、自助登机等一系列自助服务。



李军

国家民航局副局长

航空租赁业 发展前景广阔

2012-10-25 来源：中国民航网

10月25日上午，中国航空金融发展（东疆）国际论坛在天津召开。国家民航局副局长李军应邀在开幕式上致辞，并与天津市滨海新区领导一同启动中国·东疆飞机租赁网。

李军在致辞中指出，改革开放以来，我国航空运输持续快速发展，2011年，航空运输总周转量达到577亿吨公里，旅客运输量2.93亿人，今年将突破600亿吨公里和3亿人。我国民航已成为世界第二大航空运输系统，通用航空增长势头强劲。

李军说，民航又是资金密集型的行业，尤其添置飞机需要大量的资金投入。伴随着世界民航业的快速发展，飞机租赁业应运而生。目前，全球航空运输企业所使用的飞机大约三分之二通过租赁方式获得。截至今年9月，国内航空公司运输飞机数量达到1907架，其中通过融资和经营租赁取得的飞机占比分别为20%和38%。我国航空租赁业起步较晚，近几年发展速度加快，从事航空租赁业务的国内企业已有20余家，取得了可喜成就。

国内航空租赁业的发展，拓宽了金融服务领域，增强了金融资本与实体经济的结合，提高了金融企业中间业务利润水平。通过国内租赁企业直接引进飞机，解决了以往从国外租赁企业进口飞机，租金无法计入我国商品进口额的问题，有利于科学评价和调控国际收支。国内租赁企业作为飞机资产专业买家，大批量稳定采购，也有利于促进国内航空制造业的发展。

对于民航业而言，航空租赁的作用更加突出，已成为民航企业拓宽融资渠道、缓解资金压力、优化资本结构、节约资产管理成本的重要手段。飞机租赁使航空公司能够保持机队配置的灵活性，及时更新换代，优化机队结构，从而不仅有利于快速应对市场变化，有效降低金融风险，也有利于保证飞行安全，提高市场竞争能力。

李军说，今年7月，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》颁布，明确提出要改善金融服务，制定完善相关政策，支持国内航空租赁业发展。未来若干年，适应民航快速发展的要求，航空公司将继续扩充机队规模，将是航空租赁发展的黄金时期。有公司预测，到2025年我国航空租赁市场容量将达到1300亿美元，具有难得的发展机遇，前景十分广阔。

我国航空租赁作为一个新兴产业，既面临着激烈的竞争，也将在开拓中不断积累经验、得到提升。希望航空租赁企业更加重视对航空市场的预判，充分认识民航业发展规律，实施积极稳健的发展战略。要加强与航空企业的沟通，充分了解客户需求，致力于提供差异化金融服务。要注重了解民航业安全法规，特别是航空器适航管理的规定；了解民航业市场管理规则，特别是购租飞机管理规定，坚持依法合规开展飞机租赁业务。我们建议国家完善财税政策，支持航空租赁业发展，同时强调航空租赁企业提高自我发展和抗风险能力。我们支持航空租赁企业参与国际竞争和加强国际合作，在竞争与合作中发展壮大。



夏兴华

国家民航局副局长

大力发展公务航空

2012-10-30 来源：中国民航局

10月26日~28日，2012澳门公务机展在澳门国际机场举行，澳门特别行政区行政长官崔世安、中央人民政府驻澳门特别行政区联络办公室主任白志健、国家民航局副局长夏兴华等领导出席了于10月25日晚举行的开幕式。

夏兴华在致词时透露，民航局将根据国务院《关于促进民航业发展的若干意见》要求，采取有力政策，支持中国公务航空的发展。

本次展览是澳门地区规模最大、参展飞机制造企业最多、专业化程度最高的公务机展会，共有11架公务机作静态展示，10余家公务机运营企业参加展览。展会上还举办了澳门公务航空发展论坛，探讨澳门公务机市场发展的前景与趋势。

据夏兴华介绍，近年来，我国公务航空发展迅速。截至今年9月，我国内地共有公务航空企业12家，正在筹建开展公务飞行业务的航空企业有38家。去年，我国内地公务航空

运送旅客3.1万人次，年飞行总量达2.1万小时，比2010年翻了一番。目前，我国内地共有公务机157架；到“十二五”末，这一数字将达到280架左右。

夏兴华说，随着澳门经济的发展，澳门航空运输业取得了长足进步。澳门国际机场先后开辟了飞往内地各大城市的航线，以及连接欧洲等葡语系国家的航线。今年1月—9月，进出澳门机场的公务机达800多架次，比去年增加了25%。澳门航空运输的发展，对澳门的经济、文化发展乃至中国与世界的交流起到了促进作用。

夏兴华指出，在国务院颁布的《关于促进民航业发展的若干意见》中，明确指出要大力发展公务航空。民航局将根据国务院的要求，在基础设施规划建设、优化地面保障环境、培养航空专业人才、统筹时刻资源保障、简化飞行计划审批程序、提高旅客通行效率等方面采取有力措施，以进一步促进公务航空发展。

提升企业软实力 突破航空同质化服务竞争

冯明磊

民航资源网专家

软实力是一种能力，它通过吸引力而非威逼或利诱达到目的。围绕“软实力”的一系列研究，明示人们一种新型、全面和平衡的发展路径，在提升各级主体综合实力问题上启迪着人们的新思维。

作为航空公司的货运业务，我们的渠道主要指的是各级代理，在高度同质的竞争下，如何捆绑代理的利益，提高代理公司对品牌的忠诚始终是困扰各航空公司的难题，代理通常更重视短期收益，总代理忠诚度对销售影响很大，特别2011年各航空货运巨头在中国的巨大运力投入的背景下，航空货运的竞争更加白热化。脱离价格陷阱，用正确的渠道、深化细致的服务提升企业软实力，才是航空货运突破同质化服务竞争、取得有利地位的关键。

通过思考，我提出以下观点作为抛砖引玉之用，希望能够对民航货运发展战略有一定的帮助。

聚焦主业，认清客户 专注全球代理销售模式

渠道策略的内容包括：为使目标顾客能接近和得到其产品而进行各种活动的策略。提出必须有效的利用各种中间商和营销服务设施，以便更有效的将产品和服务提供给目标市场。

而航空货运现在提供的服务，从价值链的角度

看，民航货运现在为终端客户提供的服务，仅仅是货物的干线运输，以及极其少量的仓储功能，只能在价值链条上占据极少的环节，换句话说，我们只获得了利润蛋糕上的极少部分。所以从2005年左右，国内航空货运行业内开始有呼声，尝试绕开代理建立直销途径，锁定直销客户，甚至提出价值链一体化服务供应商的口号，增加收益。但是5年过去了，发展的步伐却十分缓慢。

特别是航空货运进入了货机时代，靠收货主的散货来满足货机的大胃口，已经基本上是不可能的，所以航空公司的货运业务不应该过多定位直销服务。作为航空公司，应该集中精力面向主要客户群，认真分析航空公司在物流价值链条上应该处的位置，而不是随意的抛出所谓的“航空物流一揽子方案”，毕竟我们国内能够做到这样的高档次服务的航空公司还不存在，甚至国际物流巨头，也只有其中的最顶尖企业才能提供类似的服务。

从外航的业务发展看，我们熟悉的大韩、法航、华航、东航、国航等航空公司，也均未深入航空物流价值链的其他环节。相反，他们往往采取不做零散的销售，并且和很多大型的GLOBLE代理签订全年相对固定价格协议，锁定了大量的收益。目前上海经营货机业务的航空公司与GLOBLE代理签订的固定运价协议都达到了整体舱位的50%

以上，像美国长青货运航空公司的货机就被大代理常年承包，长城航空的货机也是几乎所有舱位都与全球代理签订了固定运价协议，国航东航的固定运价协议比例，也均超过 50%。在上海，由于南航以前的运力较小，所以一直只做 LOCAL 代理。但是随着南航的现在运力不断加大，目前，南航货机在上海的欧美运力比重分别占了 8%、7%，并且这一比例会随着 2011 年的运力增加有大幅的提升，这样的情况下，南航在货机上的销售策略应该向 GLOBLE 公司合作靠拢，尽可能提前销售舱位锁定收益。

从物流价值链上其余各项业务的操作复杂程度看，不但销售的问题难以解决，一系列的运输仓储派送，连带国内国外海关业务接洽，与各地机场、航空公司、地面代理的协调能力，这些都不是航空公司的特长，或者说航空公司需要另外付出较大的人力、渠道、资金成本，才能为客户提供这样的附加值服务，更何况，货主对代理的全球派送能力越来越看重。并且，既然是提供的附加值服务，必然是免费或者较低收费的，而航空公司由于一向专注于航空位移业务，对于越靠近终端的服务的熟悉程度越低，中短期内难以达到市场效率。那么，如此巨大投入的进入上下游产业链的利益动机，对航空公司来说就不存在了。

总体从长远发展来看，航空公司适度在物流价值链上的多元化发展，在全球化竞争的背景下，还是能够得到客户的青睐的，但是，进入业务时机与自身的条件成熟是必不可少的两个条件。

深化货运 IT 系统的数据接口功能 从大包大揽走到精深管理

货运 IT 系统的发展，要适应新时期的历史条件，就必须实行精深化发展。以南航为例，唐翼系

统的建设方向，必须要脱离以各项功能的大包大揽为目标。以往由于唐翼的使用客户群在不断培养中，所以，功能上的不断集成与堆砌成为近年唐翼系统发展的主线。但是，随着近年唐翼系统推广步伐不断加大，使用的覆盖面已经达到了一定程度，但是在部分地点仍然苦于各种各样的主客观原因，无法完善数据录入以及共享，这样的话，我们就要考虑是否我们的系统能够把现有的功能做细一点。我们可以思考一下，这样做，能否解决下面的问题：为了获得操作代理的操作信息，是否能够与地面代理尝试数据对接？这样能够为航空公司节省多少人力成本，差错成本？是否能提升效率？是否能够向客户提供的服务档次上一个台阶？所有这些问题的回复都是肯定的。唐翼系统的精深管理，是提供优质服务的重要保障。而最好的方法，就是实现唐翼与其他系统的实时对接，让系统数据脱离手工录入时代。

依照渠道管理的方法，向客户提供高附加值服务。我们总是在说要提高对客户即代理人的服务质量，提升用户的价值与体验，可是具体怎么做，却说得十分空泛。其实我们在 IT 系统的平台下，可以实实在在的从代理的几方面需求入手。

例如，现在一些较为先进的代理人，无论国内国际以及一些全球代理，都有自己的 IT 系统，他们可以用自己的系统进行运单订舱信息的录入，方便自己的货物管理。但是由于航空公司的数据系统，如南航唐翼系统，也需要详细的货物信息，也就是代理人经常要在航空公司的系统中再次录入运单以及订舱信息，这样造成了代理人的重复工作。并且，代理人也存在向海关系统发报文工作要求，例如出境美国的货物，他们每次出境进境都需要向美国的 AMS 或者向国内的海关（国内从 2011 年 1 月 1 日开始要求实行）发送货物信息报文，FFM（舱单报）、FWB（运单报）、FHL（分运单报），这



些报文其实航空公司也会通过自己的操作系统向海关发送，可能与代理的工作冲突重复。

以上的两种情况，需要航空公司的信息系统真正做到为代理服务，特别是为业务巨大的核心、高端代理服务，依照南航现有的唐翼系统的基础以及技术力量，通过建立数据传输接口，可以实现主动向代理系统获取，或者被动接收的方式得到代理货物系统中的数据，完全能够实现代理系统以及唐翼系统的货物信息对接，并且实现系统统一打包发送报文信息。这就是以唐翼为依托渠道向代理提供附加值。代理不但减少录入工作量，同时节约报文的相关所有成本。

除了销售数据的获得，唐翼系统对货物操作数据的反馈功能可以为代理用户增加更多的服务。将货物运输过程中产生的各种信息，例如地面代理对货物操作的 FSU 信息翻译出来，通过相应的数据接口反馈给代理的 IT 系统，为代理以及代理的客户提供更加详细的货物信息，形成航空公司与代理

之间信息链闭环。

当然每家代理的信息系统都不尽相同，肯定存在各种各样的差别，但南航唐翼系统应该有按照国际上常用的方法，开发出数据接口，把所有的信息提供到接口平台上，由被允许的代理人自由接入并下载数据。这样就能实现代理与服务的相互捆绑，在为自己客户提供便利的同时，也加强了唐翼系统数据的反应效率与数据的全面性真

实性。在电子商务竞争发达的今天，让南航货运占据先机。

与结算系统对接，与 SOC 对接，与代理的 IT 销售系统对接，与地面代理的操作系统对接。目前唐翼系统已经启动 SOC，以及计划启动结算系统之间的数据对接接口建设，但是实施的效率仍然有待提高。唯有让唐翼系统实现与其他系统的数据自由对接，唐翼系统才有可能成为南航货运运行的核心，唐翼才能成为向内外部用户提供优质服务的关键，必然能够实现南航货运服务质量的提升与综合实力的增强。

明确货运发展定位，保证货运安全，深化两个转变，实现从业务管理向综合管理，从传统航空货运向现代航空物流突破，确保货运可持续发展。为了实现这些目标，我们还有很多的工作可以做，例如建立完善的客户管理系统、增加市场调研与把握力度、增加运价审批的反应速度等，其具体的内容我们就不再铺开。

延伸价值链： 航空公司发展的新思路

李志军

民航资源网专家



现代航空公司走过了以飞行技术和保障安全为核心的发展阶段后，进入了以市场营销为重点的发展阶段，降低成本、谋取利润已经成为航空公司经营之重点。然而，大多数的传统航空公司创新乏力，它们在航空旅行的价值链上仍然停留在“承运商”角色，将旅客或者货物从一个机场运送到另外一个机场并收取运费仍然是这些航空公司最主要甚至是唯一的利润来源。这些航空公司的发展遇到了很多瓶颈，迫使他们开始对商业模式的转型进行思考和实践。

（一）传统航空公司遭遇发展瓶颈

作为传统承运商，由于业务单一，航空公司对于政治环境、经济环境、自然灾害非常敏感，处于“靠天吃饭”的局面。例如：过去几年发生的金融危机、非典流行性疾病、日本地震、冰岛火山灰、航油价格高企、欧盟拟征碳排放税等事件，对这些仅靠承运来赚取利润的航空公司而言都带来了很大的影响。

即便没有意外事件的冲击，航空公司自身并不能推动航空市场的增长。事实上，整个航空市场的增长在外部经济发展状况的影响下有其自身的增

规律和节奏。正因为如此，即使航空公司在机队规模、收益管理、服务和品牌方面再有改进，也顶多只是在固有的市场上争取一些份额的增幅而已。

（二）延伸价值链成为航空公司转型之道

最近几年，众多航空公司开始思考商业模式上的转型问题，其核心就是“延伸价值链”。假如说很多航空公司目前的价值链仅仅覆盖旅客（货物）从上飞机到下飞机这一小段的话，那么“延伸价值链”这一战略转型的核心就是将航空公司的服务扩展到旅客（货物）上飞机之前和下飞机之后的活动阶段，通过提供服务和产品来赚取利润。这个战略的意义在于，延伸价值链之后，即使旅客不乘坐飞机也能接受航空公司的产品服务，最终使得航空公司获利。

航空公司之所以会有这样的战略转型设想，底气来源于它们的庞大的旅客资源。对于三大航空公司而言，每年有几亿人次的旅客与航空公司发生接触，而且这些旅客必须以真实的身份面对航空公司，大多数的旅客选择向航空公司“坦白交代”有关自己的相关信息，例如职业、年龄、爱好、家庭成员，等等。

与此同时，电子商务已经成为所有航空公司重要发展战略。电子商务的发展使得航空公司有机会在低成本投入的情况下可以尝试延伸价值链。

在这样的环境下，航空公司的管理者已经敏锐地看到商业模式战略转型的机遇，将航空公司的商业价值链延伸到“承运”之外。

（三）已经踏上转型之道的先行者

通过几年的总结和探索，部分新兴航空公司，或者是具有创新能力的传统航空公司则已经在“延伸价值链”方面踏上征程，成为转型的先行者。在这些先行者中，低成本航空公司尤为活跃，而个别的传统航空巨头也不甘落后。

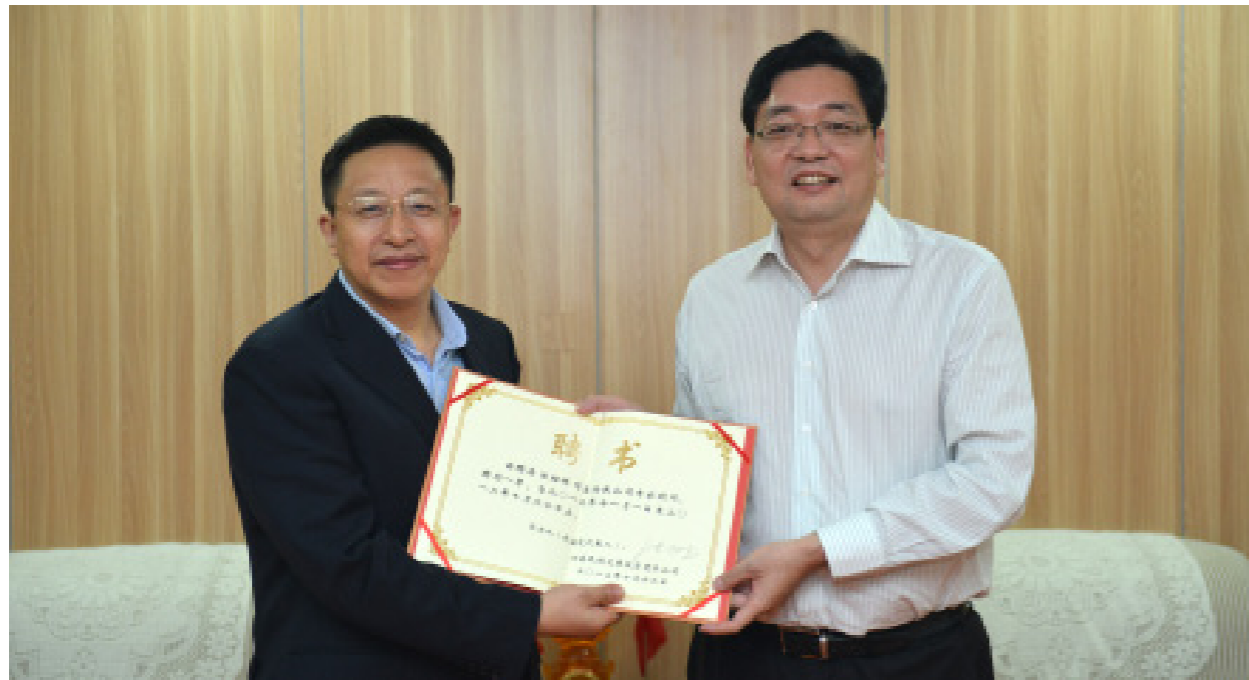
“延伸价值链”战略有两个重要方向：一是赚取机票附加服务收入，这是许多航空公司在“延伸价值链”战略中迈出的第一步。针对航空旅客，挖掘其在旅行过程中可以由航空公司自身提供的服务需求，设计相应的服务产品卖给旅客获得收入。这类产品例如机上餐饮、机上座位、逾重行李、贵宾室、机上互联网接入、机场接送、广告业务，等等。航空公司发现在其原有服务流程中开发附加服务产品的交付成本非常低，但从中获取的利润不菲。二

是拓展非航产品销售，这是航空公司“延伸价值链”战略中的重要一环。这方面大部分航空公司采取的商务模式是赚取代销佣金。非航产品的范围非常广泛，例如与航空有一定关联的酒店、旅游、租车、保险、免税品、餐饮等产品，此外也涵盖与航空无关的例如消费电子产品、电器、书籍、影视、娱乐等。

在中国三大航空公司中，还没有一家在辅助收入的赚取方面有重大的进展。而海航集团则正在以一种比较激进的方式延伸价值链。从公开的信息观察海航集团的业务布局可以看到，经过十几年的发展，该公司已经由一家单一的航空运输企业，转型为以航空旅游、物流、金融服务三大产业链条为支柱，涵盖“吃、住、行、游、购、娱”六大产业要素的“综合服务商”，其价值链覆盖了航空运输（包括机场管理）、旅游、物流、金融、商贸零售、房地产等业务。

总之，现代航空公司在遭遇发展瓶颈之后，终于找到了转型的方向，延伸价值链可谓是以“承运”为单一业务的传统航空公司一个很好的发展新思路。同时也预示着新价值链上的整合能力、服务能力、营销能力将成为未来航空公司新的核心竞争力。

河南航投举办 航空物流发展专题讲座



河南航投董事长、党委书记张明超给陈绍祥教授颁发聘请顾问证书。

为进一步了解国内外航空物流产业发展的新理念和趋势，加快推进公司航空物流建设项目发展的步伐，10月23日，河南航投邀请新加坡南洋理工大学陈绍祥教授在公司会议室作航空物流专题知识讲座，河南航投董事长、党委书记张明超给陈教授颁发了聘请顾问证书，中层以上干部听取了讲座。

讲座中，陈绍祥围绕信息化建设与现代物流、高新技术产业与传统产业的结合、物流产业园区建设与产业集群的关系进行了重点讲解。

他指出信息化平台是发展现代航空物流的抓手，“物流即整合”，未来竞争的高端控制点在于是否能够建立足够大的信息网络，把上下游供应商抓过来，实现资源的优化配置，同时要注重传统产业的发展与培育，形成符合中原特色的传统产业链，并以开放的思维、开放的理念、开放的股权架构以及开放的利益架构把企业吸引过来，打造各种产业园区，形成物流、人流、资金流、信息流四流合一，从而让物流配送产业有足够强大的产业基础支撑，在激烈的航空货运市场中立于不败之地。

河南航投 启动企业文化建设项目

10月24日，河南民航发展投资有限公司召开企业文化项目启动会。标志着该公司企业文化建设理念系统设计正式启动。

河南航投注重以企业文化调整员工价值观，通过企业文化建设，为公司的快速健康发展注入强大动力。为快速构建公司企业文化，该公司将企业文化建设作为重点项目立项，并拟定实施计划。此前已完成了企业VI视觉识别系统设计。为尽快建立科学的理念系统，公司在本次启动会上与北京君氏开元咨询管理有限公司达成了合作意向，委托其为河南航投量体裁衣，对企业文化理念系统进行调研设计。

河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆主持召开了此次会议，并对来访的君氏开元副总经理张燕等一行三人表示了欢迎。

此次调研，受托方君氏开元对河南航投成立的背景，企业使命及企业发展思路等信息，通过查阅资料，访谈交流等形式进行了解。并通过问卷调查的形式调查员工对于企业文化的理解与认识。河南航投全体员工均参与了访谈与问卷调查。目前第一阶段调研工作已经完成。此后一段时间，君氏开元将对搜集的材料进行综合分析。预计于11月中旬可提出河南航投企业文化理念系统初稿。



河南航投“十二字诀” 为项目建设增速

河南航投自组建以来，坚持实施项目带动战略，加快推进企业发展，念好“十二字诀”，助推项目建设又好又快发展。

造声势

为营造浓厚的干事创业氛围，河南航投通过召开项目建设动员会等形式，引导干部员工换脑子、换位子，树立大局意识、机遇意识、忧患意识、拼抢意识、合作意识、共赢意识，增强员工赶超跨越、加速崛起的紧迫感、责任感和使命感，将智慧和精力集中到公司既定的规划项目上来，积聚加速项目建设的原动力。

重督办

河南航投建立督办机制，对重点事项、重大项目实行跟踪、督办，要求定期向公司汇报，同时采取周调度例会和限时办结等制度，及时解决项目建设中出现的各类问题。对因沟通不及时、措施不得力，致使目标任务未按项目节点进度完成的，对项目负责小组进行严厉处

罚。

定责任

河南航投建立健全工作目标责任体系。每个项目落实责任人，成立项目组，并成立以董事长为组长、总经理为副组长的机关绩效考核领导小组与重点项目建设考核小组，负责项目建设的绩效考核工作，加强对机关各部门的任务及重点项目考核，根据目标完成的效果情况以及对公司的特殊贡献调节绩效工资，以奖励的激励导向作用促进项目工作进展。

聚人才

河南航投加快推进人才队伍建设，一是通过开展集体编辑《航投融资》、周例会学习、专项业务知识培训等多种学习活动，加大人才内部培训力度；二是通过“借脑”建立企业智囊团，积极引进项目发展的尖端人才，目前已与中南民航局、新加坡南洋理工大学等机构合作，为公司项目的快速发展提供智力支持。

河南航投 强化项目招投标管理

近日，河南航投出台《河南民航发展投资有限公司招标管理办法（试行）》，并配套出台《河南民航发展投资有限公司招投标活动监督管理办法（试行）》，以此来规范公司招投标活动，为企业的健康运行提供保障。

河南航投作为一个新成立的省管国有企业，在公司起步阶段，强化基础管理，重视业务规范运作，旨在为公司的健康发展奠定坚实基础。同时，河南航投随着业务的逐步展开，项目招投标活动较多，客观上需要以制度的形式加以规范。

此次招投标管理办法和监督管理办法的出台，落实

了责任部门，明确了建设项目招标程序，规范了招投标监管行为，提高了监管效率。办法规定：所有的招投标项目必须报经批准后，方可根据招标项目性质和规模确定招标方式，形成领导小组意见并最终确定中标单位。同时《办法》明确了招标方式和招标条件，严格规范招投标程序及具体流程。为保证招投标办法的贯彻落实，规范招投标活动，该公司同时强化招投标监督管理，规定由公司纪检监察部门对招标人、项目立项的情况、招标的方式、定标情况等监督，确保整个招投标流程公平公正。



两民企 4 亿元入股福州航空 民资再度试水蓝天

2012-10-27 来源：《南方日报》

民营资本开始介入正处于复苏当中的航空产业。正在筹组的福州航空“另外两家股东”身份终于浮出水面，海南航空股份有限公司（Hainan Airlines Company Limited，简称“海航”）10月25日公告称，拟与福州国有资产投资控股有限公司、世纪金源投资有限公司及宁波瑞通网络科技有限公司一起，共同投资20亿元组建福州航空公司。

根据海南航空的公告显示，该公司以现金和实物出资12亿元，占注册资本的60%，将成为福州航空的大股东，而福州国有资产投资

控股有限公司现金出资4亿元，占注册资本的20%；世纪金源投资集团有限公司（简称“世纪金源”）和宁波瑞通网络科技有限公司（简称“宁波瑞通”）分别以现金出资2亿元，占注册资本的10%。

其中，世纪金源和宁波瑞通两家民企的入局颇为引人注目。其中，世纪金源投资集团有限公司成立于2001年7月11日，法定代表人黄如论，注册资本10亿元人民币，黄如论持有80%股权。

南方航空获控股大股东 增持 500 万股 A 股股份

2012-10-11 来源：中国民航网

10月11日，中国南方航空股份有限公司（China Southern Airlines Company Limited，简称“南航”）发布公告，控股股东南航集团通过上海证券交易所交易系统以买入方式增持公司A股股份共计500万股。

根据公告，本次增持前，南航集团持有本公司A股股份41.45亿股，占本公司已发行股份总数的42.22%。本次增持后，南航集团持有公司A股股份41.5亿股，占公司已发行

股份总数的42.27%。南航集团拟在未来12个月内通过上海证券交易所交易系统继续增持A股股份，累计增持比例不超过公司已发行股份总数的2%。

此外，南航集团通过在香港的直接及间接全资附属公司持有公司10.64亿股H股股份，本次增持后南航集团直接及间接持有的公司A股及H股股份占公司已发行股份总数的53.12%。

多家银行授信 300 亿元 助力阎良航空工业组团

2012-10-30 来源:《三秦都市报》

10月26日,多家金融机构与渭北工业区阎良航空工业组团集中签约,授信总规模达300亿元,以强大的金融支撑助力阎良航空工业组团快速腾飞,为渭北工业区加快建设注入了源源动力。

据了解,阎良航空工业组团是渭北工业区三大组团之一,位于西安市东北部,规划面积110平方公里。重点发展航空制造及配套产业,构建航空制造业与航空服务业协同发展的航空产业体系,同时培育能源装备制造、新型材料等产业领域。计划到2015年,完成约40平方公里开发建设,总产值超过500亿元;到2020年,完成约100平方公里开发建设,工业总产值超过2000亿元。在渭北工业区建设大潮中,航空工业组团将发挥核心承载作用和辐射引领作用。

作为阎良航空工业组团的开发建设主体的西安阎良国家航空高技术产业基地,经过7年多的发展,产业集群初具规模,产业环境日益优化,为航空工业组团的快速发展奠定了良好的基础。截至目前,500多家航空及相关企业入驻航空基地,其中民营和外资企业占比超过85%,国有资本与民间资本的共同参与、军民技术融合发展的良好局面为这个区域的发展带来了无限活力。

在集中签约仪式上,各银行纷纷表示将积极支持阎良航空工业组团开发建设,依据国家产业政策、金融政策及园区发展建设需要,为阎良航空工业组团的的城市基础设施建设、园区配套开发与运营、产业投资及管理、统筹城乡发展以及科教文卫投资提供金融支持,共向组团授信达300亿元。

据阎良航空组团管委会主任、航空基地党工委书记金乾生介绍,我国的航空产业已经进入了跨越发展的“黄金时间”,并成为具有极为广阔的发展前景,堪称炙手可热的“投资蓝海”。



民营担保批量洗牌 不良率数倍于国有机构

2012-10-18 来源:《21世纪经济报道》

地方政府开始更为严厉地管束担保机构。

10月12日,内蒙古自治区金融办发布公告称,注销包括大诚投资担保在内的6家融资性担保公司的许可证。

8月底,江苏中小企业局一举批量淘汰了81家融资性担保公司;7月底,浙江披露了《融资性担保行业发展的五年规划》,计划到2016年末,把全省担保机构的总数由676家精简到400家左右,淘汰率41%。

“被淘汰的绝大部分是民营机构,根据我们的统计,相当一部分不良贷款正是民营担保公司导致,它自己出了问题了,然后把企业拖下水。”江浙一家地方性银行副行长称。

盈利压力

上述地方银行副行长向记者提供的数据显示,到今年6月份,经该行准入的签约担保公司超过300家,其中政府背景的有100家左右,民营担保公司有200多家。这些担保公司和该行合作的业务75%是为小微企业服务。

“在现有的担保模式下,我们也测算过,如果就只做担保业务,资本金放大5到10倍,收1到2个百分点担保费,在不出风险的情况下,回报只有10%到20%。如果出现赔付事件,很有可能一单就亏损了。”他称。

在资本回报压力下,部分担保公司出现抽逃资本金、挪用客户保证金、自贷自保、套取银行资金等现象。

在年中工作总结的时候,该地方银行做了一个统计,从今年上半年小微企业贷款数据看,该行民营担保公司担保产生的不良贷款比4倍于政府背景担保公

司。

据上述地方银行副行长介绍,该地方银行已提高和合作担保公司的门槛。同时,当地银行同业都在反思目前的银担合作模式。

严厉监管

过去几年,民营融资性担保机构疯长。

截至2011年末,全国共有融资性担保法人机构8402家,较上年末增加2372家,增长39.3%。据了解,在8402家融资性担保机构中,国有控股占18.7%,民营及外资控股占81.3%,后者更是同比增加5个百分点。

去年以来,爆发了多起担保公司挪用客户保证金、做高利贷、卷款逃跑等恶性案件。

“这些风险事件的恶劣影响让地方政府痛下决心淘汰一部分企业,今年多个地方的年检都是最严厉的。”江苏一家国资背景担保公司负责人称。

以江浙地区为例,截至7月底,浙江湖州纳入统计的72家融资性担保公司,关闭数量是31家,关闭数量达到了40%。

江苏力度更大。根据江苏省中小企业局的数据,截至2012年8月底,南京银泰投资担保有限公司等81家担保公司今年年检未达标遭淘汰。

在这份被淘汰名单中,江苏薛氏高盛信用担保有限公司、无锡一洲担保有限公司、江苏鑫凯投资担保公司等都格外显眼。前两家公司负责人均涉嫌非法吸存、挪用保证金。

“被取消资质的公司一般有两硬伤,资金使用不符合规定,还有负责人涉嫌非法吸收公众存款。”上述国资背景担保公司负责人称。



豫北将建两个国际综合物流园区 总投资 32 亿元

2012-11-02 来源：大河网

以后，郑州保税区可以与豫北地区的国际物流园区互联互通，而且在豫北向全国或全省发送物流或运送货车将更加方便，河南省将在豫北地区建两个国际综合物流园区，总投资 32 亿元。

11 月 1 日，河南交通投资集团分别与濮阳市政府、安阳市政府签订了项目协议，目的是将构建与郑州综合保税区、出口加工区等物流基础设施互联互通的区港联运体系。

中原经济区建设上升为国家战略后，河南省大力实施物流园区开发战略，在郑州、濮阳、安阳等省内重要节点城市筹划了一批重点物流园区项目。此次项目顺利签约是濮阳市政府、安阳市政府与河南交通投资集团打造全国物流节点城市的重大举措之一。

濮阳路港国际综合物流园区项目一期规划占地约 755 亩，总投资约 17 亿元，包括国际物流园区、西客站运输枢纽综合体两部分。将以公路口岸（作业区）为核心建设以海关监管、国际物流、物流企业区域服务中心、物流信息平台为主要内容的“内陆无水港区”。

安阳路港国际综合物流园区项目规划占地 1000 亩，总投资 15 亿元，将以公路口岸（作业区）为核心，发展国际物流、企业区域服务中心、物流信息平台为主要内容的综合性国际物流园区，建设公、铁、海、航国际多式联运中心、国际和国内物流交易运营中心、城市配送中心，构建与郑州综合保税区、出口加工区等物流基础设施互联互通的区港联运体系。

UPS 开通郑州至韩国仁川 货运新航线

2012-10-10 来源：新华网

10 月 8 日，UPS 开通了从中国重要的交通枢纽河南郑州至韩国最大的航空枢纽港仁川之间的新航线，将利用仁川港的巨大辐射能力将货物发往美国、欧洲和亚洲其他地区，并且将货物运达欧美地区的时间缩短至少一天。

据了解，郑州至仁川航线的开通，使其成为继上海、深圳、成都、青岛之后，UPS 在中国开通的第五个航线口岸，这条新航线由波音 767 执飞，每周一至周五共五班来往于郑州新郑国际机场和仁川国际机场，该机场是韩国国际客运及货运的航空枢纽，是亚洲最繁忙的国际机场之一，可利用仁川到美国阿拉斯加州安克雷奇的直

航使货物直抵美国。

郑州口岸是 UPS 在全球用时最短开通的口岸，航线的开通开创了 UPS 与河南省合作的良好局面，凭借郑州优越的区位优势、充足的人力资源和强有力的政府支持，UPS 将努力把郑州打造成为国际一流的物流枢纽。

近年来，随着产业转移的加速，许多大型企业将工厂搬到了中国中西部地区，例如作为 iPhone5 的主要代工企业的富士康在郑州航空港区建设了拥有数万员工的大型工厂，每天会有大量零部件和产品通过航空运输进行货物往来。截至目前，郑州机场货运量累计增速达到 45.7%，位居全国主要机场第一位。

精心筹备 山东航空威海远程货站正式启用

2012-10-31 来源：民航资源网

10 月 26 日，经过认真评估、精心筹备，山东航空股份有限公司（Shandong Airlines Co., Ltd.，简称“山航”）威海远程货站正式启用，同月 30 日，配套的山航“威海—烟台—青岛”卡车航班运行。这两个项目的顺利启动，标志着山航在威海的航空货运市场的影响力提升到新的层面，销售能力也进入到快速增强的通道。

远程货站模式属于国内较新的货运业务模式，即给当地货主提供类似基地货站可提供的无缝隙式一条龙服务。客户在当地把货物交给山航远程货站，货物就等同于已经配载上了山航济南、青岛、烟台

航班。对于没有机场或航班资源较少地区的货运客户来说，等于多了一个有大量航班资源的机场。

山航威海远程货站是货运部继潍坊后在山东区域内设立的第二个远程货站。至此，山航货运已构建了济南、青岛、烟台三个基地货运，潍坊、威海两个远程货站的货运销售和服务保障体系，并通过这五个点的辐射功能，使得销售网络基本覆盖了山东省的主要经济发达地区和货源地；同时通过卡车航班的衔接，使得山航在整个山东的销售资源得到了有机整合。这种销售模式创新更有利于进一步提高核心竞争力。

航空货运三大巨头 齐聚浦东机场

2012-10-25 来源：民航资源网

10 月 25 日，FedEx（联邦快递）宣布将在上海浦东国际机场（简称“浦东机场”）建设全新的上海国际快件和货运中心，加上之前在浦东机场建成启用的 UPS（联合包裹）上海转运中心、DHL（敦豪速递）北亚枢纽，浦东机场成为全球首个同时吸引 3 大国际物流集成商入驻并建立转运中心的机场。

为推进落实率先建成国际航空货运枢纽的目标，2004 年，在浦东机场总体规划修编中，对浦东机场货运区规划作了战略性调整，考虑了国际货运公司和基地航空公司在浦东机场建立转运中心的

因素，以及国际货运公司实施的供应链运作模式。经过浦东机场的不懈努力，相继成功吸引了 UPS、DHL 在浦东机场西货运区建立地区级转运中心，今天，FedEx 也宣布将在浦东机场扩建转运中心。除此之外，中货航、国货航、南航等主要国内航空公司也把 80% 以上的运力集中在浦东机场。

三大巨头齐聚浦东机场，将进一步提升浦东机场货运枢纽能级和发展质量，进一步增强国际门户枢纽功能，提升国际转运功能的能级，推动浦东机场年货邮吞吐量继续保持快速增长，助力上海航空货运枢纽建设。



郑州通用航空试验区 引来低空经济产业

2012-10-24 来源:《东方今报》

10月23日,“2012全国跳伞冠军赛暨‘体彩杯’第二届河南省动力伞精英邀请赛、摄影大赛”在郑州市上街机场举行。动力伞等飞行器作为通用航空经济最基础的内容,让郑州人与空中出行的梦想来一个“亲密接触”。

23日上午,郑州市上街机场上空,动力伞、降落伞、航模、等飞行器轮番上场,来自北京、湖南、四川等9个省市的130名跳伞高手,在比赛中角逐15个项目的桂冠。

“目前,在上街机场市民还可以体验和学习动力伞、

热气球、直升机等运动类飞行器。”赛事承办方之一负责人张明介绍,目前市民可以乘坐直升机或动力伞去观看黄河隧道工程、南水北调干渠,或者到附近的五云山、嵩山从高空拍摄风景。

这类飞行大约1个小时,费用一般为每人1万元到1.2万元。不仅是飞行游览,人们还可以利用飞行器做一些浪漫的事,比如求婚、空中婚礼等。

主办方表示,本次大赛旨在让航空运动走向群众,促进通用航空事业的发展,推动郑州通用航空试验区的进程。

中国成高端公务机购买主力 将以井喷态势发展

2012-10-18 来源:《人民日报海外版》

如今,随着中国在国际政治经济格局中话语权的不断增加,各种国际论坛、会议和交流活动也纷至沓来。便捷、灵活、舒适、隐私性强的公务机成为了这些人群出行的最佳选择。

美国国家公务航空协会数据显示,截至2011年7月,全球有3万架公务机在运营,其中美国超过1.5万架、巴西约2000架。中国有13亿人口,公务机却不到200架,与巨大的市场需求形成鲜明的反差。

据社科院发布的《流通蓝皮书:中国商业发展报告(2011-2012)》显示,未来10年,公务机市场规模预计每年将以平均20%以上的速度增长。据统计,2000年至2008年,交付给中国的公务机数量不到50架,从2009年到2011年两年时间,交付数量超过80架,远远超越此前近10年的订单总和。仅今年一季度,中国

民用航空局就已批准拟进口公务机60架。中国民用航空局副局长夏兴华预计,到“十二五”末期,中国公务机数量将达260架以上。

“公务机是中国通用航空率先发展的产业领域,中国已成为国际高端公务机的购买主力。”北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋对中国公务机市场前景充满信心。

“目前我国公务机的制造还处于研发设计阶段,还没有完全国产的公务机。”高远洋说,国内的公务机公司如金鹿公务航空、东方公务航空公司主要是从事公务机的包机、托管等飞行业务。据民航局统计,在我国目前的134家通航企业中,以公务飞行为主营业务的有10家;在现有的112家筹建通航单位中,拟开展公务飞行业务的有48家。

破解市场“紧箍咒” 京沪将建公务机场

2012-10-18 来源:《人民日报海外版》

“中国公务机市场空间广阔,但还很稚嫩。”在上海民生金融租赁股份有限公司董事长孔林山看来,中国的公务机市场还没有真正“起飞”,“中国公务机市场和用户的消费理念不成熟,远未形成高效的消费观念。”

波音公务机销售总监李兵认为,公务机本质上是交通工具,与民航相比,它的优势在于灵活便捷、私密高效。

除了消费观念的限制,基础设施建设严重滞后、空域管制过严、高空尚未开放、关税负担沉重、维修力量不足等客观因素成了制约中国公务机市场发展的“紧箍咒”,中国公务机市场还远未与国际接轨。

目前,我国适合公务机降落的机场只有200个左右,而美国近2000个;与国外交易公务机只需一两个月相比,公务机在中国的销售交易周期长达5至8个月;国内购买公务机需上缴高达17%的增值税和4%至5%的进口税,给购买者造成了不小负担;公务机行业专业人才匮乏,尤其是公务机飞行员和维修人员严重短缺。

2010年,国务院、中央军委正式发布《关于深化我国低空空域管理改革的意见》,按照国家空管委的部署,中国低空空域管理改革,准备用5至10年时间分三步走完成改革目标:2011年以前,完成低空空域管理改革试点;2011年至2015年,深化改革,在全国范围内推广;2015年至2020年,逐步形成政府监管、行业指导、市场化运作、全国

一体的低空空域运行管理和服务保障体系。今年1月起,低空空域放开范围扩大,试点地区面积将占全国陆地空域面积的31.6%,未来4000米以下的低空飞行将实现“无需报批只需报备”的管理方式。

李家祥在2012北京国际商务航空展览会上表示,将在北京、上海等大都市周边设立专用的公务机场,以适应公务航空的发展要求和特点。

“按照规划,北京市未来将会有I、II类通用机场19个。”北京航空航天大学通用航空产业研究中心研究员王立波认为,未来公务机在中国不再是奢侈品,而是快捷的交通工具。

在2012亚洲公务航空会议及展览会上,夏兴华透露,中国民航局将采取八大措施解决公务航空发展中的问题,支持公务航空健康、可持续发展,为公务航空发展扫清最后障碍。

目前,我国在打破国内空中管制方面已有明显进步,航线申请从过去的提前7天提交缩短至提前1天提交。民航局预测,随着中国公务航空发展环境的改善,“十二五”末,中国具备公务机执管和运行能力的企业将达到30家。到2020年,全国拟增加通用机场280余个,其中可用于公务飞行的机场近40个,中国将初步构建包括固定基地运营商、飞行服务站、公务机维修单位在内的,布局合理、可基本满足运营需求的公务航空服务保障体系。

湖北公务机民企 将首次露面珠海航展

2012-10-20 来源:《长江日报》



珠海市政府、珠海航展公司 10 月 19 日来武汉推介, 将于 11 月 13 日~ 18 日在珠海市航展中心举行国内史上最大规模的航空航天展。本届航展参展国家和地区达 39 个, 近 650 家中外航空航天厂商参展, 参展的各种飞行器实物超过 90 架。

本届航展上, 将吸引全球一批最顶尖的公务机、私人飞机制造公司参展, 带来旗下最新式客机。

越来越多的湖北通用航空企业, 欲在航展上获得订单。湖北荆门中航特种飞行器研究所这次将带着自主生产的“海鸥 300” 6 座水陆

两栖飞机参加珠海航展飞行。据该所有关负责人介绍, 在 2010 年航展时, 广东一家私企曾购买了该企业的一架 300 多万元的两栖飞机。

据珠海航展公司负责人介绍, 航展分为专业日和公众日, 前 3 天为专业观众日, 特技飞行的表演较少, 后三天特技表演较多。

飞机炫技表演将是航展的最大亮点: 由 7 机编队组成的欧洲“百年灵”喷气机特技飞行表演队将首次来华献技, 该表演队是全球唯一的私家特技飞行表演队。首次亮相的欧洲“百年灵”机翼行走表演队将由两名美女分别站在两架波音“史提曼”飞机上, 带给现场观众惊心动魄而又充满美感的视觉享受。

“神舟”九号飞船返回舱实物等系列航天展品将亮相, 重点展出包括导弹发射车、无人机等实物为主的一批新立项有较强国际竞争力的军贸产品; 航天英雄杨利伟和圆满完成神九交互对接任务的三位航天员景海鹏、刘旺、刘洋也将参加航展。

此外, 大批量新武器将“高调”展出, 武器装备展品大幅增加。中国兵器装备集团公司将首次以集团形式参展, 展示系列航空配套武器实物产品; 新兴际华集团将携旗下诸多产品首次亮相, 展品包括国内唯一的大型快速充气式机库、移动空中交通指挥塔等。



南方航空业绩翻身 第三季度纯利环比增长 20 倍

2012-10-29 来源: 环球旅讯

10 月 29 日消息, 中国南方航空股份有限公司 (China Southern Airlines Company Limited, 简称“南航”) 公布, 第三季度盈利按年跌 29.3% 至 22.2 亿元 (人民币, 下同), 但相比今年前两季度盈利均大跌逾 7 成, 表现已大幅反弹, 按季度更增近 20 倍。总结前三季度, 南航盈利仍减少逾 5 成至 26.7 亿元。

南航上半年业绩饱受油价快速上涨所拖累, 加上人民币兑美元升值放缓, 令主要以美元借贷融资的航空公司财费用增加, 以至南航中期盈利仅 4.24 亿元,

大幅倒退近 8 成半。及至第三季度, 油价回落而且旅客量按年增长约 8%, 稍高于上半年的 7.2%, 市场已估计南航的第三季盈利将有显著进步。

南航公布, 第三季营业额增加 9.4% 至 298.4 亿元, 不过公司称期内人民币兑美元贬值, 第三季录得达 5.18 亿元财务费用, 而去年同期受惠于人民币升值, 反得到 7.64 亿元财务收入。计及燃油成本等其它开支, 公司整体营业开支增幅达 16.1%, 较营业额增长要大, 因此期内盈利仍告倒退近 3 成, 每股盈利则为 0.23 元。

“青岛航空公司”筹建正在推进 航权、航线获政策支持

2012-10-18 来源:《城市信报》

青岛市交通运输委副主任赵海滨做客民生在线直播室, 与广大网友在线交流时透露, 青岛市已启动了青岛航空公司的筹建工作, 目前正在推进中。青岛市交通运输委作为青岛航空公司筹建的单位之一, 参与筹建相关工作。

据介绍, 最近几年, 青岛市一直在大力发展航空展业。中国民用航空局 (简称“民航局”) 在民航“十二五”规划中提出, 未来 5 年, 中国将加速构筑“五大机场群”。其中, 华东机场群将加快发展上海虹桥、杭州、南京、厦门、青岛等区域枢纽机场。其中, 将青岛机场明确定位为“区域性枢纽机场、面向日韩门户机场”, 并在航权、航线等政策方面给予了大力支

持; 青岛市也专门出台了支持民航业发展的有利政策, 加大对航空公司开辟航线的扶持力度。

截至目前, 青岛流亭国际机场 (简称“青岛机场”) 运营的国内外航空公司已达 30 余家, 并拥有山航、东航作为基地航空公司, 开通定期航线 108 条, 通航 59 个国内外城市, 初步形成了“沟通南北、辐射西部、连接日韩、面向世界”的开放型网络布局。根据规划, “十二五”期间, 将主要形成以青岛机场为干线的区域性门户枢纽和国际航空物流中心, 建设环渤海航空经济圈, 到 2015 年, 旅客吞吐量将达到 1850 万人次, 货运吞吐量将达到 27 万吨。

川航获准发行短期融资券 首批成功募资 5 亿元

2012-10-25 来源: 民航资源网



近日, 笔者从四川航空股份有限公司 (Sichuan Airlines Co., Ltd., 简称“川航”) 了解到, 该公司在近期通过发行短期融资券成功募集 5 亿元资金, 这是川航首次尝试通过社会募集的方式为企业融资。融资券自 2012 年 10 月 18 日开始发行, 其中 3 亿元募集资金已于 10 月 19 日到账。川航凭借自身中型航空的规模、可靠的安全运营保障能力、优异的盈利水平以及优良的信用评级获得了投资机构的认可。

据悉, 9 月 12 日, 川航经银行间市场交易商协会批准正式获得了短期融资券发行资格。短期融资券获准发行意味着川航直接融资渠道的开辟, 标志着川航融资平台更上一个台阶, 正式迈入国内资本市场, 将通过信息公开披露等相关监管规范接受资本市场的约束和监

督, 对企业规范、高效、透明经营提出了更高的要求。

短期融资券是企业依照规定的条件和程序在银行间债券市场发行并约定在一定期限内还本付息的有价证券, 具备成本低、发行条件严格、能够提升企业知名度的特点。川航近年来稳健发展, 公司的治理结构和经营管理逐步成熟和完善, 为川航开辟直接融资渠道奠定了良好基础。

从 2011 年开始, 川航正式启动短期融资券的申请发行工作, 顺利完成尽职调查、信用和主体评级、财务审计、募集说明、交易商协会注册、发行制度完善等短期融资券发行前期工作, 最终获得管理机构审批, 取得发行资格。

目前, 具有中型航企规模的四川航空股份有限公司拥有清一色空中客车飞机 72 架, 在成都总部之外设有重庆分公司、云南分公司, 并在北京、三亚、杭州、哈尔滨、西安设有过夜基地, 现有航线 160 余条, 并开通了首尔、马尔代夫、雅加达、胡志明、温哥华等多条国际航线。

“十二五”期间, 川航规划建成“百架飞机、千亩土地、万人企业、产值翻番”的大平台, 打造最受西南区域主流市场欢迎的航空公司, 全国最具特色化服务竞争优势、员工热爱的航空公司。



《郑州通用航空试验区产业发展战略规划》通过评审

2012-10-13 来源: 新华网



10 月 12 日, 郑州市委、市政府召开《郑州通用航空试验区产业发展战略规划》(简称《规划》) 专家论证会, 并最终讨论通过, 意味着郑州市要通过 3 ~ 5 年的努力, 打造成全国通用航空领军城市。

根据《规划》, 郑州通用航空试验区范围南到郑州市上街五云山, 北到黄河沿岸。该试验区由 13.2 平方公里的上街机场核心区、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。未来, 以上街区为核心的郑州通用航空试验区将抢先打造成为我国通航网络枢纽城市、一流的公务飞行和“空中的士”服务基地。从郑州出发, 通用航空飞机 1 小时航程可覆盖整个中原经济区 1.7 亿人口, 辐射 3 亿人口; 2 小时航程可覆盖东部经济发

达地区及中部地区。

《规划》计划, 试验区将发展公务机运营、飞机 4S 店基地、商业运输、飞机租赁、农林作业、航空人才培养等通航服务产业。到 2015 年, 通航试验区公司达到 15 家, 机队规模达到 50 架, 年实现飞行 5 万小时; 2020 年, 试验区公司达到 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。

据了解, 通用航空是民用航空的重要组成部分, 指除军事、警务、海关缉私飞行和公共商业航空运输飞行以外的航空活动。如果说民用航空是公交车和地铁的话, 那么通用航空就是私家车和出租车。目前, 已有河南飞天通用航空、河南大陆公务航空、河南大宇国际飞行俱乐部等 9 家通航企业在通航试验区筹备注册, 新增运营飞机 4 架, 预计年底机队规模将达到 18 架。

“到了明年, 就有大型公务机在这里着陆, 人们就可以打‘飞的’出门了, 企业老板可以购买或租赁私人飞机, 自主确定航线和飞行时间, 随时飞往任何地方。”中国航空器拥有者及驾驶员协会副理事长、秘书长张峰表示。

重庆 180 亿元砸向江北机场 争锋“第四枢纽”

2012-10-25 来源：《时代周报》

重庆江北国际机场（简称“重庆机场”）正在推进一项总投资超过 280 亿元的扩建工程——新建第三条跑道，一个航站楼以及一处转运中心。重庆机场集团针对此工程推出了一个总额达 180 亿元的融资计划。

重庆市的目标很明确：通过系列扩容，重庆机场将拥有 4 条跑道，年旅客吞吐能力超过 7000 万人次，晋身全球知名国际机场、中国内陆最大的复合型枢纽机场。

重庆机场此次扩建工程，早在 2011 年 12 月 23 日奠基。据规划，新建的机场第三跑道设计长度 3800 米，东航站楼设计规模 45 万平方米。该工程以 2020 年为目标年，建成后，重庆机场可以满足世界上最大飞机空中客车 A380 的起降、飞行区等级达到世界先进的 4F 级水平，其年旅客吞吐能力将达 4500 万人次、货邮吞吐

能力 110 万吨，实际能满足 5000 万~6000 万人次旅客吞吐量，相当于再造一个重庆机场。

重庆市市长黄奇帆表示，今后还将择机启动重庆机场第四跑道建设，最终建成内陆最大的复合型机场，跻身中国四大航空枢纽行列。

民航局 2011 年 4 月出台的《中国民用航空发展“十二五”规划》提出，将在中西部城市设一个地位与北、上、广机场相同的国家级枢纽机场。这点燃了众多中西部城市冲刺“第四航空枢纽”的梦想。重庆欲摘“第四枢纽”桂冠，将遭遇来自成都、昆明、西安、长沙、武汉等城市的竞争。这些城市的机场近年来在基础设施的建设与改进方面动作频频。

湖南将新建 21 个通用机场 打造千亿产业

2012-10-25 来源：《京华时报》

《湖南省通用航空产业发展规划（征求意见稿）》近日正式发布，2012 年至 2030 年间，将新增通用机场 21 个，到“十三五”末期，培育打造以通用航空为主要特色的新千亿产业。

据了解，湘军通航是湖南首家获批筹建许可以轻型运动飞机为主营机型的民营通用航空公司，确定已选用山河科技阿若拉 SA60L 双人座轻型运动飞机作为筹办机型，并与山河科技签订大批量订货协议。

山河智能董事会秘书办公室工作人员告诉记者，山

河科技是山河智能参股 7.84% 的子公司。虽然目前签订的协议对公司业绩影响有限，但有其标杆意义，显示了民营通用航空的开启。

金融界首席分析师赵欢认为，通用航空发展将直接带动飞机及其航材生产、维修、机场建设、航空油料、地面服务以及教育培训六大领域发展。而山河科技和湘军通航的合作也覆盖了从产品研发、制造到运营的完整通用航空产业链，显示合作潜力巨大，山河智能将直接受益。



中国自主品牌新舟飞机 交付 13 国用户 获 196 架订单

2012-10-02 来源：中国新闻网

从西飞国际公司获悉，截至目前，中国自主品牌新舟飞机已向海内外用户交付 75 架，获得 196 架订单，运营 200 多条航线，遍布东南亚、非洲、拉美、独联体等区域。

新舟 60 飞机是由西飞国际公司生产的涡桨支线飞机，是中国唯一批量进入国内、国外航线运营的国产民机型号。2005 年，新舟飞机首次进入国际市场，出口津巴布韦，现已实现交付 13 国，运营 200 多条航线。其中，东南亚是新舟 60 飞机重要的市场区域，老挝、印度尼西亚、菲律宾、缅甸等国新舟飞机运营状况

良好。印尼作为新舟 60 飞机最大客户，单机日飞行时间超过 10 小时。

目前，新舟 60 飞机机群总飞行已超过 15 万小时，总飞行起落超过 15 万次。经多年技术改进和性能完善，其安全、经济、舒适的特点不断得到国内外客户认同，市场份额逐步扩大。

据悉，西飞国际公司一直致力于新舟飞机系列化发展的产业格局，新舟 60 飞机持续改进；新舟 600 客机已交付使用；新舟 600 货机处于试验阶段；新舟 700 飞机在预研制中。

山东滨州造飞机百公里仅 7 个油 最大航速 263 公里

2012-10-29 来源：搜狐新闻

飞机一百公里耗油 7 升？这不是神话，也不是魔术。10 月 24、25 日，记者跟随蓝黄“两区”走基层采访团来到滨州，逐一亲历了“见证奇迹的时刻”。

24 日，在滨奥飞机制造有限公司，总经理仲戈向记者介绍，滨奥飞机是国内唯一中外合资生产全复合材料机体的飞机制造商，由于采用复合材料，

每架飞机的总重只有 806 公斤，能飞 2000 多公里，最大的巡航速度是 263 公里，而且百公里油耗 7 升左右，比大多数小轿车的胃口还小。除了主要用于飞行培训以外，这种小型飞机还将在旅游、巡航、航拍、私人飞行等方面大显身手。

目前已累计签订购机合同 213 架，已生产整机 78 架，交付 72 架。



民航局与河南省政府召开 河南民航发展调研座谈会

2012-10-29 来源：中国民航局

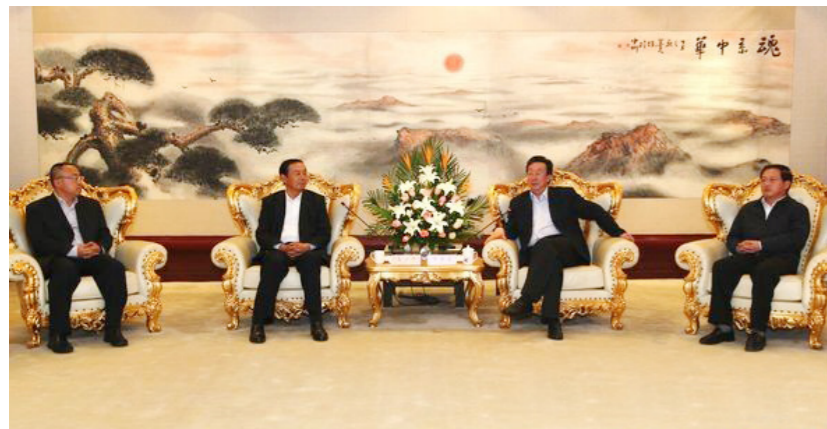
10月24日，民航局与河南省政府在郑州召开了河南民航发展调研座谈会，双方就加快河南民航和郑州航空经济综合实验区建设、航空物流发展规划、郑州机场二期扩建工程、增加航线航班等问题深入交换了意见。

民航局副局长夏兴华在会上发言，他表示，近几年来，河南民航有了长足的发展，郑州航空经济综合实验区的建设得到了河南省委省政府的高度重视和大力支持，目前已经形成了基本规划，成效显著。为更好地推动郑州经济综合实验区建设，夏兴华表示应把握好四个方面：产业规划是重点，在整个产业布局规划中要进行分类，防止在未来发展中相互交叉，使其更加有序；人才集聚是关键，航空经济是一个新兴产业，是中国未来经济发展能够升级、换代、转型的标志，在这一过程中一定要注重引进人才和尤其是管理人才，将实验区的管理搞好；

航空运输是保障，河南的特殊地理位置决定了非常适合航空运输的发展，航空运输将成为未来河南省经济发展甚至从农业大省向新兴高科技大省跨越发展、转型升级的一个重要平台；配套政策促发展，通关、税收、金融、投资、内投、交通配套等政策要积极跟上，这些对于整个航空经济的发展将有重要的意义。他强调，在推动郑州航空经济综合实验区建设的过程中要注意“三个结合”，即与国家经济发展相结合，与民航产业发展相结合，与国际经济发展相结合，少走弯路，顺应整个经济的发展。

目前，由河南省政府和民航局共同申报的郑州航空经济综合实验区立项已通过国家发改委审核并上报国务院。要想进一步发展河南的航空经济，河南目前要做的是考虑五个方面的问题：一是在经济全球化的基础上如何参与国际分工；二是在发展方式转变的情况下如何构

建对外开放的新高地，拉动产业升级，带动发展方式转变；三是在扩大内需的过程中，如何抓住机遇；四是在现代新技术革命的前提下，如何重新塑造适应技术革命的相关产业；五是在区域竞争日趋激烈的情况下，如何塑造自身优势。



河南省政府与中航材 签订民航论坛合作协议

2012-10-26 来源：中国民航网

10月24日，河南省人民政府与中国航空器材集团公司（简称“中航材”）签订了《关于联合举办民航展会暨论坛合作协议》，以全面落实此前河南省政府与民航局签订的《关于加快河南省民航发展的战略合作协议》，加快郑州航空经济综合实验区建设，助推中原经济区发展。

根据协议，双方将本着全面合作、分工协作，优势互补、共促发展，长期合作、互利共赢的原则，每两年在郑州举办一次以航空器材、航空地面装备为重点的民航展会暨论坛，并不断提升层次，扩大规模，促进河南民航业又好又快发展。

协议指定河南省民航办、河南省机场集团公司、河南民航发展投资有限公司为会展暨论坛的承办方，协同

中航材进行筹划工作并办理相关审批手续，协同中航材落实展会暨论坛场地、住宿、交通等举办条件，及时协调解决会议举办过程中出现的问题。指定中航材为会展暨论坛的承办方，发挥其在国内外航空业界及民航专业论坛举办方面的专业优势和影响力，利用其在航空领域的优势地位及广泛的信息网络，做好民航相关展会暨论坛的筹划工作，并负责展会暨论坛的国内外市场推广、品牌宣传，同时以展会暨论坛为平台，开展多种形式的互动交流与合作。

双方将建立定期会谈和信息通报的合作机制，及时研究解决合作中出现的问题，积极开拓合作新途径，不断拓展合作新领域，定向向其他相关方通报工作进展情况。

郑州与美国威奇托市 签订通用航空战略合作协议

2012-10-17 来源：《郑州晚报》

10月16日下午，郑州市委副书记、市长马懿与美国堪萨斯州威奇托市市长卡尔·布鲁尔共同签署《关于建立通用航空产业合作战略经济合作伙伴关系备忘录》。威奇托市交通便利，是空客、波音等五大航空企业制造基地，被誉为世界航空之都。威奇托市将依托其在通用航空领域积累多年的实力、经验，为郑州通用航空产业的发展提供专业技术和资源支持。

马懿说，郑州地处华夏腹地，是中国铁路和高速铁路的重要枢纽城市。基于交通和区位优势，郑州在发展传统产业的同时，正在国家的支持下建设郑州航空经济综合实验区，力争打造国际化的航空物流枢纽机场。作为郑州航空经济综合实验区的重要组成部分，郑州正在上街区利用已有的机场，规划建设全国领先的通用航空经济试验区，

大力发展通用航空产业。

马懿指出，通用航空产业在中国是一个很有前途的朝阳产业。美国是世界上通用航空最为发达的国家，威奇托市在航空产业的发展上世界领先，不仅是美国重要的航空企业制造基地，而且拥有成熟、先进的通用航空产业运营管理经验。希望双方以备忘录的签订为开端，进一步加深交流、合作。

卡尔·布鲁尔表示，很高兴郑州选择威奇托作为今后通航事业发展的合作伙伴。作为世界航空之都，很荣幸将我们积累的经验介绍给郑州的朋友，为郑州通用航空产业的发展提供专业技术和资源支持，推动郑州通用航空产业的发展。希望双方以此次备忘录的签订为契机，进一步加深了解，在更多方面有更加深入的交流、合作。

东疆保税港区航空金融重点合作企业集体签约

2012-10-26 来源:《天津日报》

10月25日,天津东疆保税港区航空金融重点合作企业集体签约在万丽天津宾馆举行。市委副书记、滨海新区区委书记何立峰会见中国航空运输协会副理事长李江民及签约企业代表,代表市委、市政府表示欢迎和祝贺。市委常委、滨海新区区委副书记袁桐利出席。国家民航局和本市有关部门以及滨海新区有关负责同志参加。

何立峰说,随着八大优势主导产业的不断壮大,其中航空航天产业实现了从无到有的历史性跨越。国家对东疆保税港区的优惠政策,有力地推动了各项改革的先行先试,保税租赁、离岸租赁、单机单船租赁等融资租赁加快推进,呈现出金融与产业紧密结合的强劲态势。此次众多企业签约,是促进天津航空产业发展和滨海新区金融创新的可喜成果。希望签约企业充分用好有利政策,积极探索,奋力开拓,大展宏图。我们将以优质的“保姆式”服务,创造互利共赢的良好环境。

李江民和签约企业代表表示,天津的发展变化和滨海新区的建设成就令人鼓舞和钦佩。航空产业的发展规模越来越大,航空市场的未来空间潜力无穷,航空金融和飞机租赁的前景一片光明,我们对与天津和滨海新

区的合作充满信心。

此次,东疆保税港区分别与8家企业签署协议。其中,工银金融租赁有限公司将开展8架空客A320-200飞机的经营性租赁项目,使其在东疆的飞机租赁资产达到28架;长江租赁有限公司将开展12架B737-800飞机的租赁业务,使其在东疆的飞机租赁资产达到16架;朗业(天津)国际租赁有限公司将开展金额约2.3亿美元的融资租赁项目,使其在东疆的飞机租赁资产达到9架,发动机达到8台;美国飞机租赁公司在东疆注册成立天锐国际航空租赁(天津)有限公司,成为首家在中国设立实体公司的国际大型航空租赁企业;东方通用航空有限责任公司将在东疆扩大经营规模,拓展包括直升机金融租赁与托管、直升机境内外(保税)维修、保税组装、保税航材支援等通用航空新兴市场业务;中国融资租赁有限公司在东疆开展2架公务机的融资租赁业务,资产达3.2亿元人民币;信达金融租赁有限公司将在东疆开展飞机、船舶、大型设备等融资租赁业务;天津金融资产交易所将建立东疆租赁资产交易平台,为融资租赁公司和航运公司等提供全方位金融服务。



国航意欲湿租 A380 与南航合作

2012-09-13 来源:大河网

目前中国国际航空股份有限公司(简称“国航”)有意以湿租A380的形式与中国南方航空股份有限公司(简称“南航”)合作,消化A380“大容量”的座位,目前双方仍在商讨之中。

今年8月底,南航和国航方面均传出双方在国航的中法航线上合作运营南航的A380的消息,合作方式初定为代码共享。

国航的航线和南航的飞机均涉及经营权范围,如何厘清经营权和利益关系成为双方合作方式的最大疑点。

10月15日,从国航董事会秘书饶昕瑜处证实,国航有意向湿租南航的A380。据了解,“湿租”是航空公司之间的一种特殊租赁方式,在提供飞机的同时提供机组和乘务组为对方服务,而且在租赁过程中,被租赁飞机的标志不变、飞机号不变,而“干租”则只涉及飞机本身的租赁。

兴业证券航空分析师朱峰认为,若湿租A380合作达成,事实上是南航在用A380打自身品牌方面的极大让步,但从经济角度看,对合作双方均有利。

我国航企 58% 飞机系租赁获得 航空租赁前景广阔

2012-10-25 来源:中国民航局网站

民航是资金密集型的行业,尤其添置飞机需要大量资金投入。伴随着世界民航业的快速发展,飞机租赁业应运而生,扮演了联系民航运营实体与金融资本的重要角色,成为解决资金来源的主要途径。

目前,全球航空运输企业所使用的飞机大约三分之二通过租赁方式获得。截至今年9月,国内航空公司运输飞机数量达到1907架,其中通过融资和经营租赁取得的飞机占比分别为20%和38%。我国航空租赁业起步较晚,近几年发展速度加快,从事航空租赁业务的国内企业已有20余家,取得了可喜成就。

国内航空租赁业的发展,拓宽了金融服务领域,增强了金融资本与实体经济的结合,加速了金融业

的国际化进程,提高了金融企业中间业务利润水平,为国家创造了长期稳定的财税收入。通过国内租赁企业直接引进飞机,解决了以往从国外租赁企业进口飞机,租金无法计入我国商品进口额的问题,有利于科学评价和调控国际收支。

今年7月,《国务院关于促进民航业发展的若干意见》颁布,明确提出要改善金融服务,制定完善相关政策,支持国内航空租赁业发展。未来若干年,适应民航快速发展的要求,航空公司将继续扩充机队规模,将是航空租赁发展的黄金时期。有公司预测,到2025年我国航空租赁市场容量将达到1300亿美元。国内租赁业经营环境将不断改善,具有难得的发展机遇,前景十分广阔。



中国民航年运输总周转量 稳居世界第二位

2012-10-16 来源:《中国民航报》

过去5年,在国际金融危机、欧债危机和油价波动的冲击下,中国民航顺应社会经济发展,主动转变发展方式,调整经济结构,多方发力,航空运输三大指标保持了持续较快的增长。中国民航年运输总周转量、旅客运输量连续5年排名世界第二位,成为仅次于美国的全球第二大航空运输系统。

2008年~2011年,全行业运输总周转量、旅客运输量、货邮周转量年均分别同比增长15.3%、16.3%、13.3%,而同期全球民航年均分别同比增长4.7%、4.6%、5%。中国民航再一次以“中国速度”引领全球航空运输业发展。

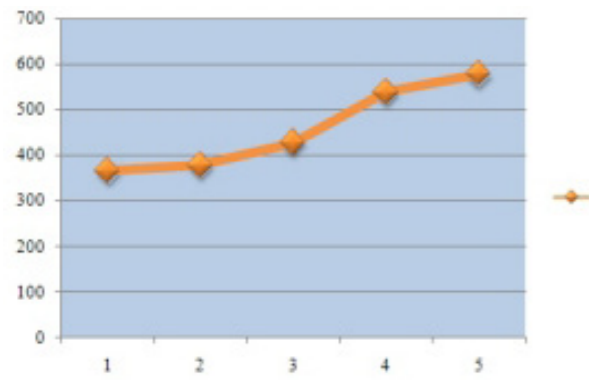


图1: 运输总周转量 (单位: 亿吨公里)

2007	2008	2009	2010	2011
365.3	376.8	427.1	538.4	577.4



图2: 旅客运输量 (单位: 亿人次)

2007	2008	2009	2010	2011
1.9	1.9	2.3	2.7	2.9



中国民航十年数据对比

2012-10-24 来源: 新华网



图: 中国人均年乘坐飞机次数 10年增长近两倍

“中国人均年乘机次数去年达到0.2次,比2002年的0.07次增长近两倍,比1978年提高了100倍。”中国民用航空局局长李家祥10月24日说:“经过10年大发展,飞机出行正成为百姓的日常选择工具。”

作为朝阳产业,民航是10年里中国崛起最醒目的产业。中国民航局的统计数据显示,2011年,中国民航运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量达到577.4亿吨公里、2.93亿人次、557.5万吨,分别是2002年的3.5倍、3.4倍和2.75倍。

民航产业本身10年里如同滚雪球般壮大起来。在航空公司方面:截至2012年6月底,我国共有运输航空公司46家,比2002年净增12家。在运输机队规模方面:截至2012年6月底,全行业共有飞机3098架,其中运输飞机1853架,约是2002年末的3.1倍;通用航空飞机1245架,约是2002年末的2.5倍。在民航机场方面:截至2012年6月底,我国颁证运输机场数量达182个,比2002年增加40个。截至2011年底,全国年

旅客吞吐量1000万人次以上机场达到21个,比2002年增加了17个。

中国民航在空中架起“金桥”,为中国融入世界插上翅膀。截至2011年底,我国共有定期航班航线2290条,其中国内航线1847条,国际航线443条,比2002年末分别增加1114条、832条和282条。

中国通用航空在10年里也大步前进着。2011年,民航全行业完成通用航空飞行25万小时,与2002年相比,增长331%;截至2012年上半年,全国通航企业总数达134家,与2002年相比,增加近100家。

虽然全球经济陷入不景气,全球民航跟着疲软,但中国民航作为朝阳产业仍一片红火。李家祥预测,到2020年,全国运输机场将达到230个以上,覆盖全国94%的经济总量、83%的人口、81%的县级行政单元。我国乘坐飞机的旅客量将达到7亿人次,全国人均年乘机次数将达到0.5次,航空运输有望成为大众化的出行方式。到2030年,旅客运输量将达到15亿人次,民航将成为大众的主要出行方式之一。

中国民航10年跨越发展,是中国经济在全球10年高速发展的缩影。这组对比数据提供了有力证据:中国航空客运量2011年增长9.5%,而同年美国航空客运量增长仅1.3%,中国民航比美国高出8.2个百分点。

“民航作为国家经济社会发展的重要基础性产业和特殊战略产业,为国家经济腾飞提供了坚实的起飞跑道。”李家祥说。

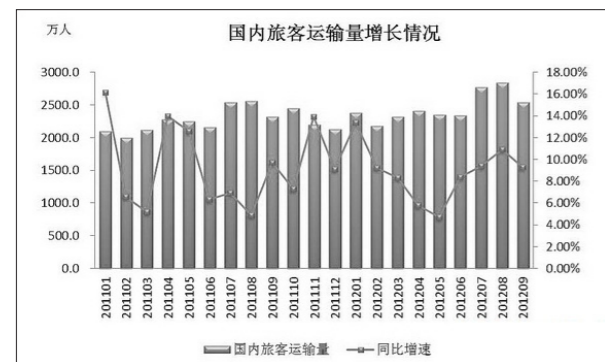
2012年9月 中国民航经济运行主要特点

2012-09-19 来源：中国民航网



一、总周转量继续保持增长

9月，民航运输总周转量为53.58亿吨公里，同比增长7.4%，较上月回落1个百分点。其中国内、港澳台和国际航线同比分别增长10.8%、8.5%和0.8%。

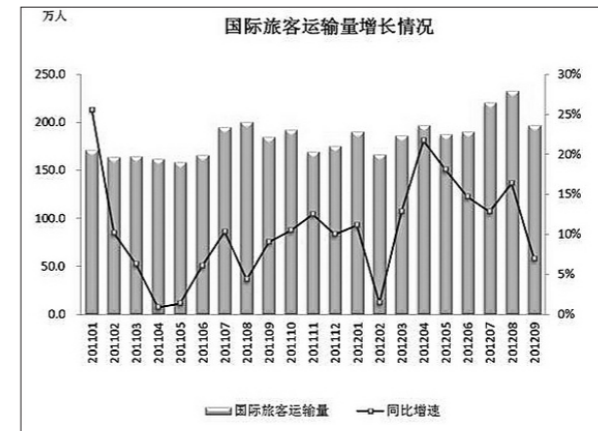


1月~9月民航运输总周转量累计为451.03亿吨公里，同比增长5.7%，增幅较上年同期减少1.2个百分点，完成今年预期生产指标的71.4%。

二、客运市场保持平稳增长

9月，航空旅客运输量为2734.9万人，同比增长9.1%，增幅较上月回落2.2个百分点。其中国内、港澳台和国际航线旅客运输量分别为2537.9万人、63.6万人和197.0万人，同比分别增长9.3%、6.2%和6.9%。

1月~9月民航旅客运输量累计为2.39亿人，同比增长9.2%，完成今年预期生产指



标的74.7%。其中，国内、港澳台和国际航线旅客运输量累计分别为2.21亿人、619.5万人和1765.7万人，同比分别增长8.9%、10.6%和12.9%。

三、货运市场企稳回升

9月，航空货邮运输量为52.71万吨，同比增长4.0%，较上月增加3.9个百分点，为2011年4月以来最高增速（剔除春节影响因素后），其中国内、港澳台和国际航线同比分别增长8.9%、6.9%和-7.5%。

1月~9月民航货邮运输量累计为394.50万吨，同比减少3.1%，完成今年预期生产指标的68.3%。其中国内、港澳台和国际航线

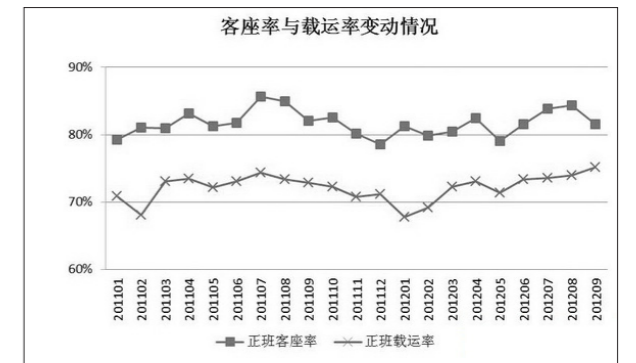


货邮运输量累计分别为279.47万吨、14.80万吨和115.03万吨，同比分别增长1.8%、-7.4%和-13.3%。

四、航班效益保持高位

9月，正班客座率为81.6%；三季度各月分别较去年同期减少1.7、0.6和0.5个百分点。正班载运率为75.2%，为历史最高值；三季度各月分别较去年同期增加-0.8、0.6和2.3个百分点。

9月，飞机日利用率为9.3小时；三季度各月分别较去年同期增加0.1、0.1和0小时。



荷兰首都的阿姆斯特丹史基浦机场是欧洲第三大繁忙的航空货运枢纽，与其他机场不同的是，史基浦机场的货运设施尚有很大的扩展空间。史基浦机场宣布了一个大胆和创造性的计划——打造世界上第一个全数字化的航空货运系统，引领着世界航空货运业的数字化革命。

“电子货运”势不可挡 史基浦机场引领革命

荷兰首都的阿姆斯特丹史基浦机场（Amsterdam Schiphol Airport）是欧洲第三大繁忙的航空货运枢纽。与其他机场不同的是，史基浦机场的货运设施尚有很大的扩展空间。该机场同时引领着世界航空货运业的数字化革命。

荷兰作为一个世界贸易大国，有着悠久和骄傲的历史。几个世纪以来，荷兰的商船将琳琅满目的商品从世界各地运往欧洲。今天，荷兰的两大主要深水港——鹿特丹港和阿姆斯特丹港，仍然继续着它们的重要使命。

1970年，波音747飞机的出现，促进了大规模航空运输时代的到来，创造了远程货运的一个新领域。此后，各种各样的商品，尤其是新鲜的农产品和贵重的物品，都能在短短数小时之内被空运到销售市场上。

在过去的几十年里，随着运输总量的逐渐增多，航空货运业取得了很大的发展。现在，每年进出各机场的货物价值达数十亿甚至上百亿美元。

然而，每一笔货物的运输都伴随着大量的文书工作。随着航空货运业的发展，这项工作变得越来越复杂和繁琐。在这方面，阿姆斯特丹史基浦机场宣布了一个大胆和创造性的计划——打造世界上第一个全数字化的航空货运系统。这涵盖了国际航空运输协会（IATA）提出的“电子货运”概念、“智能门”以及“电子链接”等领域。

受欢迎的史基浦机场

和英国以及其他欧洲国家类似，荷兰政府对

于机场的货物装卸业务采取开放的政策。换句话说，在考虑机场场地容量以及保证必需设备的安全的前提下，对货物装卸服务公司的数量没有限制。而电子货运的理念，则能够促进服务商之间的竞争，使服务价格保持在较低水平。

现在，史基浦机场仍然有充裕的场地和空间建造更多的货仓，大多数货物装卸服务公司位于该机场东南部06/24号跑道的两端。为了增加使用该区域地面服务的机会，大量的道路改善工程正在实施，06/24号跑道西南侧的机场外区域还将建造更多的物流中心。

目前，瑞士国际空港服务有限公司（Swissport International Ltd.，简称“Swissport”）使用的是之前TNT国际快递公司的仓库。Swissport公司正在对该仓库进行装修，以增加存储容量。孟席斯航空服务公司（Menzies Aviation）也在史基浦机场提供广泛的地面服务，而Aviapartner地面服务公司则位于06/24跑道的北侧。此外，在史基浦机场提供地面服务的公司还有Skylink公司、Freshport公司和WFS公司。

那么，为什么史基浦机场如此受欢迎呢？

首先，在整个欧洲范围内，目的地为亚洲和美洲的货物分配中心几乎有一半都位于该机场周边。这样，各航空货运公司能够方便地使用荷兰的高速公路系统，进而连通北欧的其他地区。

通过史基浦机场这个世界航空货运枢纽，一些大型公司不仅能够从这里出口制成品，同时还可以进口零部件和原材料。但总的来说，从亚洲（尤其是中国和韩国）进口制成品的业务占据史基浦机场货运业务的主要地位。由于对进口的商品还要进行进一步分配，因此史基浦机场周边众

多的货物分配中心和优良的高速公路系统使该机场非常受欢迎。

此外，从亚洲飞来的货运专机装载的大量货物到达史基浦机场后，可以通过被装入客运飞机的腹舱，继续被运往北美洲等最终目的地。

为了使物流企业有更多可选的运输方案，史基浦机场附近将新建一个铁路分配中心，通过该中心可以到达新建成的高速铁路联络线，继而到达布鲁塞尔、巴黎和英吉利海峡隧道。

目前，该方案已经获得荷兰政府批准，总额2200万欧元的建设资金也已到位。该方案的实施，将大大增强史基浦机场周边的铁路运输能力，使大量的商品通过高速铁路网被运往欧洲的各个目的地，并同时减少公路运输的负担。

已经落户ACT的公司有Ceva物流公司，马丁航空（Martinair）、孟席斯航空服务公司、瑞士泛亚班拿集团（Panalpina Group）、Rhenus物流公司以及瑞士国际空港服务有限公司。

货运效率大大提高

通过飞机将货物空运到世界各地是一个很复杂的过程，由于每天被运往世界各地的物品五花八门（从医药品和新鲜农产品，到名贵跑车和各种电子器件），因此海关检查是这个物流链上确保安全的非常重要的一环。

航空货运链根据所涉及国家的不同而略微不同，但最基本的过程是：托运人→货运代理商→出境海关→机场地面服务商→承运航空公司→机场地面服务商→入境海关→目的地货运代理商→收件人。

如此繁琐的航空货运链会伴随着海量的文书工作。而且，任何有人力参与的环节都免不了会出错。一个细微环节的差错，都可能导致货物被重新安检和重新记录，进而延迟到达目的地，使整个运输链的成本急剧增加。

比如，货运车从货运代理商处取货送至地面服务商后，货车司机必须去登记处检查货物记录并等待该记录被确认，在此之前，司机不能直接前往卸货区。这个过程就可能耗费大量时间，而且如果中间出现任何差错，司机等待的时间会更长。对托运人和消费者来说，时间是非常宝贵的，尤其当托运物品是新鲜农产品时。

长久以来，人们一直致力于提高航空货运链的各个环节的效率，但采取一个统一标准是个大难题。早在2004年，国际航空运输协会（IATA）就提出了“电子货运”的概念并在一定范围内实施。截至2010年年底，全世界共有44个地区、76个大型机场具备了实施电子货运的能力，这些地区和机场的航空货运总量占世界总量的80%以上。然而，直到2011年年中，仅有1.6%的航空货运实施了电子货运的方式。

2010年，史基浦机场和荷兰航空货运公司（Air Cargo Netherlands）、Cargonaut软件提供商、国际航协驻荷兰办事处共同合作实施该机场的电子货运工程。那么电子货运是如何实施的呢？实际上就是对航空货运链的各个环节进行数字化记录。这个过程中所有相关信息都储存在一个“数字包”或者“电子包”里面，航空货运链中各个环节只能接收到该环节所需要的具体信息和文件。到2010年，在航空货运链总共30个所需文件中，有20个文件已经可以进行数字化。

电子货运实施以后，对托运人来说，可以设定托运货物的说明书、商业发票和合格证书的标准，并将这些电子数据发送给货运代理商。对货运代理商来说，它可以使用标准的货物集装箱和主空运单（AWBs）并创建电子包，然后将此电子包发送给目的地货运代理商。承运公司可以在仓库管理过程中使用空运单，并创建正确无误的货物清单。

电子货运的实施，使得整个物流链中的各环节都受益，它的优点包括：

- （1）完整性：从输入点到输出点的电子数据交换。
- （2）精确性：单一的数据输入能减少错误。
- （3）高效率：到了下一个环节，不需要再输入新的信息。
- （4）有效性：数据在任何时候都是可用的。
- （5）高质量：不会因为丢失纸质文件而扰乱整个过程。

此外，由于减少了纸质文件的使用，对环境也是有益的，而且，由于数据处理和文书工作量减少，电子货运能够显著降低劳动力成本。

为了实施电子货运工程，有关各方还成立了一家联营企业，成员包括法航荷航集团（Air France KLM）、新加坡航空公司（Singapore Airlines）、Rhenus和DHL货运代理商、史基浦机场、荷兰航空货运公司和Cargonaut公司以及荷兰海关总署。

2010年，该工程从荷兰经济事务部获得120万欧元的奖金。法航荷航货运公司（Air France KLM Cargo）负责该工程的监管，而史基浦机场在与世界上其他实施电子货运工程的大型航空枢纽加强合作关系方面起着重要作用。

史基浦机场货运发展总监佩尔特在接受采访时说：“实施电子工程，需要托运人、货运代理商、机场地面服务商以及承运航空公司的通力合作。我们与新加坡樟宜国际机场和首尔仁川国际机场签署了一份谅解备忘录，共同开发电子货运，香港机场也参与其中。许多承运航空公司都渴望引进电子空运单以简化手续，但要让其他的一些机场参与进来，可能需要更长的时间。这说明电子货运不只是一个发展趋势，而是一个正在发生的实际过程。”



“智能门”与“电子链接”

史基浦“智能门”（SmartGate）货运计划发起于2009年，是国际航空货运领域首批达成的公私合作计划之一。该计划包含了私营部门和政府部门（主要是负责出入境执法的海关部门）的广泛而富于创造性的合作形式。

根据计划，“智能门”公司对从史基浦机场离开的欧盟的商品进行综合监控，使这些商品快速而有效地放行。

其主要特征是：

- （1）地点：史基浦机场货运区。
- （2）海关监控中心：信息提供中心和监控中心。
- （3）货物安检处：登机 and 选择货运。
- （4）红色和绿色货物流：红色货物还未安检，绿色货物已经过安检。
- （5）一站式服务：对所有红色货物流进行中央监控。
- （6）最大化安全性：对货物流的持续监控。

目前为止，该工程已经取得了一些进展。比如，海关监控中心已于最近成立。货物检查站试点计划已于2011

年9月21日实施，该计划将多个监控和检测程序整合成为一个。简单地说，货物的检测可以在各个货仓分开进行，但整个监控过程和电子文件的创建过程却是集中进行的。

史基浦“智能门”货运计划同时包含一个叫做“信息经纪人”的系统。该系统由 Cargonaut 软件公司开发，能让政府部门和航空部门根据相关电子信息，提前决定某一批次的货物是否需要到史基浦机场接受检测。

促进史基浦机场实施航空货运链无纸化的原因还有一个，那就是电子链接。

现在，史基浦机场的货运车司机都有一张智能卡，卡上存有所有装载货物的相关信息。这种电子链接系统包含了所有必需的清单信息和是否需要获取海关放行的信息。司机将货物送至地面服务商后，只需在入口刷一下智能卡就可以了。如果信息经过核实无误，货车将被直接指引到卸货区。一旦卸货完成，相关信息就从司机的智能卡中移交给地面服务商，之后就是地面服务商的责任了。如果仍然需要海关放行，在获取放行后相关信息会存入到电子包里面，然后电子包被移交给承运航空公司，以此类推，直到货物最终到达收件人。

另外一个重要的额外好处是，客户可以在任何时候确认货物的准确位置。史基浦机场今年对电子链接系统进行了试运行，发现有些货物的运输时间比以前缩短了25%。

事实上，史基浦机场带给航空货运业的变化，与过去几年中航空客运业发生的转型相当类似。即使在5年前，通过智能手机办理登记手续都令人觉得不可思议。而现在，随着人们迅速地接受新的技术，通过智能手机办理登机牌将成为标准

化的登记手续。在这方面航空货运略有不同，严格的安检和海关放行使得航空货物实现智能登机更富挑战性。

但是，毫无疑问的是，电子货运的时代已经来临。在今年9月于阿姆斯特丹举行的第三届年度航空货运地面服务会议上，电子货运是一个主要讨论的话题，所有与会者均认为电子货运的实施势不可挡。考虑到史基浦机场一贯的创新作风，它成为电子货运领域的领头羊是情理之中的事。

——编译自 Airports of the World 杂志 2011年第38期

链接

阿姆斯特丹贸易网络 Amsterdam Connecting Trade, ACT

ACT 代表着一个高效的陆、海、空、铁运输网络，是一个大型物流枢纽的总称。ACT 内众多的工业园坐落于史基浦机场周边，能够容纳整个物流产业链相关企业。在 ACT 区域内，物流企业追求共同利益，这使 ACT 不是成为一个普通的商业区，而是发展成一个人群、商品和信息的聚集地。ACT 内的工业园区包括：

(1) 史基浦东南工业园：这个工业园是 ACT 的实际应用最为典型的例子。该工业园与机场侧边停机坪直接连通，目前园内有大约 20 万平方米的面积可以立即开发利用。

(2) A4 路西区：是一个面积为 348 英亩的商业区，可供物流及相关活动使用，将于 2012 年启用。有一条货运专用通道将 A4 路西区与机场停机坪直接连通。

(3) 史基浦物流工业园：该区是一个大规模航空物流活动的新基地，共有 111 英亩的面积可供开发。史基浦物流工业园也能通过货运专用通道直达机场侧边停机坪。

我国民航企业的国际化战略讨论

2012-09-28 来源：国际航空杂志

我国民航在国家经济改革开放的成就下，一路高歌猛进，取得了令人瞩目的发展成绩，也使我国成为排名全球第二的航空运输大国，中国民航也成功跻身国际民航组织理事会重要成员，于 2004 年、2007 年连续当选为第一类理事会成员。改革开放三十多年，中国民航先后与 110 多个国家或地区签订了双边或多边航空运输协定，中国庞大的航空运输市场，也成为了全球各大航空公司竞争角逐的焦点。

但是，与这些“光环”不相称的是，我国的航空公司在国际化进程中，却仍然处于弱势地位。本文尝试从阐述航空公司业的变化趋势与竞争要求入手，分析我国航空公司面临的竞争格局与国际化发展困境，探讨我国航空公司的国际化发展路径与策略。

一、全球航空公司业的变化趋势与竞争要求

(一) 并购重组后的“大象起舞”

航空运输业自其产生之日起，就频繁地上演着“弱肉强食”的故事。近十年来，这种“演出”更是步入高潮。经过无数的兼并与重组，在传统航空运输发达的国家或地区，已逐渐形成了超级承运人

“大象起舞”的局面。尤其是在 2008 年金融危机之后，即使是在新兴航空运输市场，这种兼并与重组的故事也不断上演。

从航空运输市场的竞争格局看，在欧洲，已明显形成了汉莎航空集团，法荷航集团，以及由英国航空、伊比利亚航空等组成的 IAG 等三大集团瓜分市场的格局。在美国，这种大型的并购，不但在传统航空公司之间发生，而且也在廉价航空公司之间发生。在新兴市场，南美洲地区的智利 LAN 航空与巴西 TAM 航空刚刚完成合并，成为全球市值最大的航空公司（LATAM，上市公司）。而我国的航空公司，也在 2008 年之后，先后发生了东方航空吸收合并上海航空、国际航空并购深圳航空的重组事件。

这一系列的并购与重组所形成的超级承运人除了给他们自身带来在市场竞争中的明显规模经济与网络经济优势之外，也将全球的航空运输市场带进了“垄断”竞争的时代。

(二) 三大联盟向巨头“虚拟联营”发展

然而，由于受国家间航空管制的影响，超级承运人在国际市场的竞争仍然受限。于是，三大联盟就成为国际市场的竞争主体。2010 年，三大联盟体占据全球 68% 的市场份额（其中星空联盟

30%、天合联盟 19%、寰宇一家 19%，共 58 家航空公司），非盟航空公司共同仅占有 32% 的市场份额。除了中东地区，以及与中东地区或非洲地区连接的航线外，其余的地区或地区间的市场，几乎都由这三家航空联盟主导。他们并不满足这种“联盟式的利润”，仍希望在市场上，甚至是在联盟体内导演“富人更富、穷人更穷”的“垄断利润”追求游戏。于是，一种新兴的航空联营模式出现。

从公开的新闻报道看，截至目前，在跨大西洋航线上，就有英国航空公司与美国航空公司、法荷航空集团与美国达美航空的合营公司，在跨太平洋航线上有美国联合大陆航空与全日空、美国航空与日本航空的合营公司，先后获得了对应国家的“反垄断豁免”。这就意味着，在这些对应的航线市场，其市场集中度可能高达 90% 以上。

（三）低成本运营趋势愈演愈烈

自 1948 年到 2010 年，全美国航空公司的亏损总额高达 338.42 亿美元。当然，这其中也有“一枝独秀”的公司，例如美国西南航空，持续盈利几十年。

由于示范效应，之后在美国出现的一些新兴航空公司，几乎都在寻找类似西南航空的经营模式，并取得了一定成功。2010 年，美国的廉价航空占据了其 30% 以上的市场份额。因此，在廉价航空与经济危机的双重冲击与打压之下，传统的全式服务航空公司纷纷模仿廉价航空公司的市场行为，寻找新的收入增长点。

而且，这种做法很快就“传染”了与美国市场联系紧密的其它地区全式服务航空公司，并且取得了较好的效果。综观国际航空运输市场的上述发展趋势、竞争格局与航空公司的行为表现，不难得出这样的结论：一个航空公司，要想在国际竞争中取得成功，至少要满足如下三个条件，即：丰富的

航线网络、大型航空枢纽的支撑，以及灵活的商业模式。当然，这些竞争的优势可以通过各种渠道获得，如航空联盟，或多品牌服务策略等。

二、我国航空公司面临的竞争格局与国际化发展困境

与全球航空运输市场相比，中国航空运输市场有着自己显著特点，中国航空公司的国际化发展也同样面临着与众不同的困境。

（一）国际航线市场仍将高速发展

从市场的速度与前景来看，中国航空运输市场，尤其是中国的国际航空运输市场，由于受国内经济发展与居民收入增长等因素的影响，无论是国内旅游还是出境旅游需求的增长都很强劲。

根据中国旅游研究院发布的《2012 年出境旅游发展趋势》报告，未来 5 年，中国出境旅游市场仍将保持快速发展态势。2011 年，中国出境旅游人次数为 7025 万人次，同比增长了 22%。如果从出境规模上看，我国的出境市场已经是美国的 1.2 倍、日本的 3.5 倍。如果从出境旅游的目的地来看，中长线目的地比重在持续增长：2011 年，前往美洲、欧洲、大洋洲与非洲等中长线目的地的游客占据了出国游客总数的三分之一，其中赴非洲游客的增长了近 40%。显然，这种中长线的旅游需求就是典型的航空运输市场需求。同时，该报告预测 2012 年中国出境旅游人数可能达到 7800 万人次以上，同比增长 12%。

反之，从入境游来看，受 2008 年金融危机影响，在 2008 年、2009 年出现了小幅下跌。但在 2010 年、2011 年又开始持续上涨，到 2011 年入境游已达到 13542.35 万人次。其中，通过飞机入境的旅客达到 2091.14 万人次，增长了 4%，



在增幅上明显高于整体入境旅游市场的增幅。

（二）外航仍然占据绝对市场份额

然而，令人担忧的是，这种高速增长的市场受益主体并非由国内航空公司主导，而是由外国航空公司在担当主角。

在北京、上海（本处主要分析的是浦东机场）与广州这些一线市场，外航提供的周航班数量分别占总体市场的 55.1%、50.2% 和 44.4%；提供的周座位数占有的市场份额则分别为 58.3%、57.6 和 49%。这或许从某个角度反映出，外航在长航程航线市场占据优势更为明显。而从成都、昆明、重庆、大连、杭州、南京、厦门与武汉等这些二线市场来看，外航占有的竞争优势似乎更为显著。除昆明、大连与武汉之外，其余城市外航占有的市场份额都要高于一线市场。

而同期，这些市场上的基地航空公司，与国外大多数大型航空枢纽的基地航空公司相比，其市场份额明显偏低，如伦敦希思罗的英航（39%）、巴黎戴高乐的法航（53%）、法兰克福的汉莎（58%）、迪拜的阿联酋航空（46%）等。从目前对外国航空公司吸引力较大的几个市场来看，如北京、上海、成都、杭州、青岛等市场，基地航空公司市场份额的优势明显弱于其他市场。

（三）航空巨头借助枢纽强势分流

航空运输市场的竞争，除了在直航市场的正面争夺外，还有可能通过枢纽优势进行间接的市场争夺。长期以来，由于国内航空运输枢纽的服务与运营的不足，分布于我国周边地区的大型航空枢纽发挥着强大的“分流”作用。如韩国的仁川机场、日本的东京成田机场、属于特区的香港机场、新加坡

的樟宜机场，以及远在中东地区的迪拜机场等。

仅以 2009 年 8 月 17 日的出港航班为例，将北京、上海与东京、仁川机场相比，北京首都机场的国际出港航班数量为 91 个，通达的城市为 43 个；上海（浦东）出港的国际航班数量为 116 个，通达的城市为 37 个；仁川机场的国际出港航班为 450 个，通达城市为 92 个；东京成田机场的国际航班数量为 317 个，通达城市 66 个。显然，仁川机场与东京成田机场的国际竞争力远高于国内的北京与上海机场。

而在具体的分地区航线市场上，这种差距将会更加明显。如在亚洲地区，仁川的航班数量与通达城市分别高达 344 个和 60 个。这对于大韩航空的国际化航线网络构建有直接的关系，即：通过密集的亚洲地区中短程航线运营，实现这些地区通往欧美等地区的旅客在仁川机场的中转，从而达到第六航权的使用与突破国际航线市场管制政策的国际化发展目标。

（四）廉价航空在亚太地区快速崛起

更为可怕的是，在我国航空公司的竞争力还未能得到有效培养时，发生在成熟市场上的廉价航空公司竞争，已悄然在我国周边市场完成。

受经济危机的影响，传统注重旅行品质与高端服务的东北亚等与我国紧密相连的市场，消费特征出现了“务实化”的转变趋势，廉价航空需求与航空公司市场份额快速增长。如进出东北亚、东南亚、亚太地区市场的廉价航空公司市场份额，在 2008 ~ 2012 年短短 4 年间，比 2007 年翻了一番。即使是在亚太地区的内部市场、东南亚内部市场、东北亚内部市场与南亚内部市场也出现了同样的变化趋势。尤其是东南亚内部市场与南亚内部市场，廉价航空公司的市场份额在 2012 年分别达到了 51% 和 57.1%，远远高于全球其它地区市场。

显然，巨大的竞争压力与明显的竞争弱势，致使我国航空公司的国际化发展困难重重。虽然，近年来，三大航在组织行为上都加大了国际化发展的力度，纷纷加入航空联盟，甚至是参与国际化的评估活动，但其在业务量与航线网络布局上的表现明显不足。

三、我国航空公司国际化发展的策略建议

面对如此的竞争格局与我国航空公司国际化发展的困境，结合我国民航发展的实践与航空公司的竞争基础，我国航空公司的国际化竞争，明显需要在以下几个方面加大力度：

（一）明确战略定位

对于任何一家企业而言，明确的战略定位是其成功的根本。明确的战略定位主要表现在两个方面，一方面是战略定位本身的清晰与确定；另一方面就是战略定位的持续性。前者是成功的开始，后者则是成功的过程与保证。一个企业只有持续地沿着一个清晰的战略定位经营管理，才可能形成一个稳定的、并且有着较深知识储备的中层管理团队，这是企业发展与成功的中坚力量，是企业能够保持清晰战略定位的根本。

自 2002 年三大航空集团重组以来，关于国际化发展的定位，在各家航空公司的发展初期都有过一个深入的探讨，但其定位的准确性，以及战略目标与彼时的政策、市场环境的适应性却出现较大的反差。如果有意删去过去 10 年的发展过程，直接来看今天的经营效果，国航无疑是最为成功的。

因此，对于我国的航空公司来说，国际化的方向与途径如何，在眼下或许并不是最重要的。重要的是，他们的战略定位是什么。因为，只有明确的战略定位，才可能有正确的方向选择与途径设计。

（二）强化枢纽作用

对于大型网络航空公司而言，没有一个立足的枢纽，要想获得国际化竞争的成功，恐怕是很难达到效果的。在前面的分析材料中，我们能够明显感受到，无论是欧洲的汉莎航空与法荷航集团，还是美国的联合航空与达美航空，其庞大的航线网络几乎都是建立在一个大型航空枢纽的基础上。

目前，如果抛开航空公司不谈，仅从官方定义的三大国家枢纽机场来看，其与周边的仁川机场、东京机场、香港机场、新加坡机场，以及更远处的迪拜机场相比，在国际化市场明显处于弱势地位。除了机场本身硬件与软件资源的配置外，一个重要的因素就是基地航空公司的运营质量，尤其是国际化竞争的能力。

因此，对于我国航空公司的国际化发展而言，目前面临的关键问题就是如何在严重饱和的枢纽（基地）机场，调整自身的航线结构与航班时刻，为国际化航线网络的构造提供必要的保障，从而达到强化枢纽作用的目标。

（三）灵活使用航权

航权管制，是全球航空公司在国际化发展时面临的一个重要障碍。随着时间的推移与国际化竞争的加剧，一些大型航空公司纷纷调整传统的国际化竞争策略，以寻求突破这种国家管制。

目前，一些在国际化发展中处于竞争优势的航空公司，基本上采取了灵活的组合航权使用策略，尤其是利用基地机场的优势地理位置，充分利用第六航权。甚至是，在此基础上，利用各个国家的投资政策，在特定市场上采取并购或重组策略，突破这种航权的管制。

而近年来势汹汹的阿联酋航空公司，在其年度报告以及在其它航空公司针对它的竞争谴责的辩解中，明确提出其之所以能够获得成功，最大的因素

就是在于充分利用了迪拜机场优越的地理位置，发挥了第六航权的效应。显然，这一点，对国内航空公司的国际化竞争策略设计具有一定的借鉴意义。

（四）变革商业模式

企业商业模式的变革可能发生在以下两种情况下，一是企业发展方向进行了战略上的变革；二是企业所处的市场消费特征发生了较大变化。

仅从我国航空运输发展的 60 年来看，市场的消费行为或是特征，无疑发生了巨大的变化。在航空运输发达国家，面对这种变化，一方面是催生、甚至是培育了大量的新进入者，尤其是廉价航空公司；另一方面则是促使传统的全式服务航空公司实施了商业模式变革，以其适应不同层次市场需求。如在航空公司业长期居于领先水平的新加坡航空公司，就先后出现了 4 种不同的商业模式，形成了今天的 4 个子品牌：最早的新加坡航空公司，仍然以新加坡女孩为形象，面对高收入群体，在大量的长航程航线上提供高端的、全式服务；而同样提供全式服务的胜安航空，则通常是在低于 4 小时航程的航线上，面对中低收入者（价格敏感型消费者）。与此同时，面对东南亚与东北亚快速崛起的廉价航空公司的竞争，新加坡航空公司分别推出了面对短航程与长航程航线提供服务的廉价航空公司——虎航与酷航。

当然，面对国外航空公司的步步紧逼，航空公司自身能力仍然存在着诸多的不足，还需要国家相关管理部门、职能服务部门与行业监管部门重新审视航空公司的运营环境，着力于国家层面的国际化战略研究，在相关管理政策方面给予扶持，借鉴发达国家的经验，规范行业发展环境，甚至是提供相应的资源支持，为航空公司国际化发展奠定坚实的基础与营造宽松的氛围。

马来西亚航空将于 2013 年初正式加入寰宇一家

2012-10-29 来源：世界民航资讯网

据 WCARN 报道，马来西亚航空（Malaysia Airlines）将于 2013 年 2 月 1 日成为寰宇一家的正式会员。

澳航（Qantas）作为马航此次申请的举荐人，对其实施了一系列预先审查，助马航最终成功拿到寰宇一家的入场券。具体入盟实施方案有望在未来几周内完成，因考虑到年底假期旺季以及其他行政原因，将会在 2013 年初正式审批通过。

马来西亚航空公司将从 2013 年 2 月 1 日起

开始推出寰宇一家的全方位服务和优惠，成为所有会员中继澳航之后第二家运营空中客车 A380 飞机的航企。

马航的加入将使寰宇一家的航线网络覆盖到全球 156 个国家的 840 个城市，每天运营约 9000 航班，机队总规模达 2500 架。此外，卡塔尔航空（Qatar Airways）以及斯里兰卡航空（Sri Lankan Airlines）也将加入寰宇一家联盟。

俄航承诺放弃国际航线垄断 成立廉价子公司

2012-10-30 来源：《莫斯科时报》

据《莫斯科时报》报道，俄罗斯航空（Aeroflot）总裁维达利·沙维洛夫（Vitaly Savelyov）10 月 26 日对普京总统说，愿意放弃其在 30 多条国际航线上的垄断，并在一年内成立一家廉价航空。

据克里姆林宫网站消息，俄航提出了一系列前提条件，包括允许航空公司销售不得退票的机票，为廉航建造“特殊机场”等。

沙维洛夫表示“我们需要一系列改革，首要的一项就是，乘客必须支付行李费。”俄罗斯目前的民航法律要求航空公司必须提供 10 公斤免费行李携带。

他还说：“我们还应当允许廉价航空不提供餐食。目前按照俄罗斯联邦的民航法规，航空公司必须提供餐食。”

但一位业内专家称，这次会谈遗漏了一项制约廉航发展的关键性因素：飞机引进税管理制度。俄罗斯廉航

Avianova 的股东公司前高管德米特里·车恩雅科表示：

“目前空中客车 A320 飞机和波音公司 737-700 飞机最为适合廉航，但如果采用全经济舱构型需要交纳 20% 的飞机引进税，而如果有商务舱则免税。这种制度不利于保护俄罗斯飞机制造业，也无法为国家财政带来收益，只会阻碍廉航的发展。”廉价航空 Avianova 已于 2011 年停止运营。

车恩雅科还对国有航空公司能否成立廉航持怀疑态度。他说：“目前全球只有一家航空公司有成功先例：澳洲航空（Qantas）。其他所有的尝试都以失败告终，因为国有航空和廉价航空的不同企业文化显然无法融合。”

沙维洛夫对普京说，俄航愿意放弃其在 34 条国际航线上的独家垄断权，以显示其参与竞争的诚意。他承认放弃垄断有可能在短期内影响俄航利润。

“迷你巨无霸”之战：空客 A350-1000 欲增产

2012-10-23 来源：路透社

据路透社报道，两位知情人士透露，空中客车公司欲增加 A350-1000 的产量，以增强实力，在与波音公司的下一轮激烈竞争中占据有利地位。

空中客车 A350 客机将会与波音 787 梦想飞机和波音 777 飞机竞争。其中，350 座级的 A350-1000 是 A350 系列三个机型中最大的，将直接与“迷你巨无霸”波音 777 飞机竞争。314 座级的 A350-900 飞机是该型飞机中最为畅销的，将与波音 787 梦想飞机进行角逐。

空中客车公司称，飞机生产计划紧张、缺乏交付时机影响到了 A350-1000 飞机的销售。提高产量可以释放出更多可供销售的交付时机。

目前，尚未得知此举是否会影响 A350 系列中两个较小机型的生产或者仅意味着生产总量的增加。外界质疑 A350-800 飞机的生产规模将会缩水以便空中客车公

司专注于较大机型的生产。

空中客车女发言人拒绝对 A350-1000 型飞机的生产发表具体意见，但表示 A350XWB 宽体飞机整体系列的生产会适应市场需求的变化。“A350XWB 宽体飞机总装线的设计是十分灵活的，能够生产 A350 系列三款不同机型（-800，-900，-1000）。

在首架 A350XWB 宽体飞机交付后，我们将不断增产，计划 4 年内将产量提高到每月 10 架，并将密切关注市场发展趋势，以便我们预测并调整产量，满足客户的需求。”

空中客车公司将首先生产 A350-900 飞机。A350 客机计划于 2013 年中期首飞，首架飞机的交付推迟到 2014 年下半年，而首架 A350-1000 飞机计划于 2017 年交付。

中东航企竞争与合作：不能打败它就加入它

2012-10-22 来源：路透社

这些年来中东地区的航空公司单打独斗在全球航空业杀出了一片天下，现在，经济大环境不好，中东地区航空公司的发展也出现了瓶颈，他们正在转变经营模式，走上了结盟合作的道路。

卡塔尔航空公司（QR）成为了中东地区第一家加入寰宇一家航空联盟的航空公司，该航空联盟成员包括美国航空（AA）、英国航空（BA）、国泰航空（CX），他们在航线规划、常旅客项目和部件采购等方面展开合作。

早前，阿提哈德航空公司（EY）和法航荷航集团（Air

France-KLM）签署了代码共享协议。长期以来，阿联酋航空十分排斥结盟，完全依靠扩充机队自然增长，然而，就在今年 9 月阿联酋航空公司（EK）宣布与澳洲航空（QF）结盟，这是阿联酋航空首次与其他航空公司结成联盟。

国际航空运输协会（IATA）理事长汤彦麟（Tony Tyler）说：“航空公司结盟合作对于消费者而言是一个好消息，可以帮助联盟内的航空公司获得价格优势，消费者的选择可以更加多样化。”

维珍澳洲 VIP 休息厅低调开张 争夺高端客户

2012-10-16 来源：《悉尼晨报》

在悉尼机场二号候机楼一个隐秘的角落里，有一扇门上面写着“私人专用”。这扇门通往维珍澳大利亚航空（DJ）的“The Club”休息厅，只对极少数受邀客户开放。

该休息室内提供自选菜单，一对一服务，装修非常豪华，并有专人护送会员前往登机口。总而言之，能进入这个隐秘休息厅的受邀会员将受到独一无二的贴心服务。

澳大利亚两大航企澳航（QF）与维珍澳航的竞争愈加激烈，双方都开始斥巨资把目标群转向高高端客户：即首席执行官、董事长和政府部门部长。

澳航推出了仅有受邀客户能进入的Chairman’s Lounge 休息室。The Club 的低调开张，就是维珍澳洲的应对。

维珍澳洲已在布里斯班机场国内候机楼建立一个The Club 休息厅，还将在墨尔本、佩斯和堪培拉再建 3 个，欲在收益颇丰的商务和政府航空旅行领域与澳航争夺市场份额。

旅游管理公司的首席执行官费鲁斯表示，曾见过旅客为了享受澳航的Chairman’s Lounge 服务而改变商务议程。他说：“通常给你带来最高营业额和选择最高票价的都是公司的高管人员。澳航的高高端休息厅已经证明是一项非常强大的工具，维珍澳洲也将提供同样的服务。”

这些高高端休息厅除了提供国际一流的美酒美食以外，最吸引人的优势是为会员们提供了一

个与其他公司首席执行官、决策人员、政界要员和一线名人并肩交谈的机会。当然，航空公司费尽心力为富人和有权人服务，也将获得巨大收益。

航企为会员挑选设置了多项标准，关键原则之一就是受邀者入会前其公司必须拥有向航企贡献 100 万澳元收益的潜能。“对准会员飞行旅程和其管理的公司规模要求十分严格，”费鲁斯表示，“这是专为那些不希望被公众打扰的人设计的，成为会员象征着一种特权。”

成为The Club 会员需要维珍澳洲首席执行官博尔盖蒂的个人批准。博尔盖蒂表示会员人数不会太多，将控制在几千人。大部分The Club 会员的客户来源于悉尼和墨尔本的金融中心，一部分来自布里斯班等城市。澳航不愿透露Chairman’s Lounge 会员数量，一般说是 7000 人，但知情人士称实际数量远远不止。

Chairman’s Lounge 休息厅遍布除达尔文市和霍巴特市以外的澳大利亚各大都会城市，装修豪华，环境优雅，提供与CBD 高档餐厅相媲美的美食和美酒，服务员记得每位会员的名字，在航企来说不得不是一项特权服务。

与他们吸引其他客户的手段不同，澳航与维珍澳洲不愿透露更多细节，神秘性将为高高端休息厅增添诱惑。此外，经济形势更严峻的大环境下，高官和总裁们无不希望能以更谨慎的方式使用这些高端休息室。

归根结底，这些都是为了维护最有价值客户的品牌忠诚度。

阿拉斯加航空第 3 季度业绩强劲

2012-10-25 来源：ATW 中国新闻周刊

阿拉斯加航空（Alaska Airlines，简称“AS”）和地平线航空（Horizon Air，简称“QX”）的母公司阿拉斯加航空集团（Alaska Air Group）今年净收入同比增长一倍多，第 3 季度赢利 1.634 亿美元，2011 年第 3 季度实现净收入 7750 万美元。

除特殊项目外，公司实现净收入 1.503 亿美元。第 3 季度业绩是公司有史以来的最高季度利润。第 3 季度收入增长 6.2%，达 12.7 亿美元；而运营支出降低 4.9% 至 10 亿美元。成本包括同比暴涨 11.6% 的维护成本，

该航空公司表示，这主要是由于发动机维修所致——包括 5 台发动机的故障维修。本季度燃油费表现平稳，为每加仑 3.24 美元，因此燃油相关成本减少 19.9% 至 3.366 亿美元。运营收入为 2.695 亿美元，较去年同期增长 88.2%。

“我认为我们已经在截至 9 月份的 12 个月内启动了 17 个新市场，”阿拉斯加航空集团规划和收入管理副总裁 Andrew Harrison 表示，“接下来 3 周内，我们还会宣布在 2013 年进军 3 个新市场，发展干线业务。”

新加坡航空 将停飞世界最长航班

2012-10-26 来源：民航资源网

新加坡航空公司于当地时间 10 月 24 日宣布，为确保公司其他航班正常运营，2013 年公司将停飞从新加坡直飞至美国新泽西州纽瓦克的航班。

这一航班是世界最长航线，全程需要 19 小时，大约有 1 万英里，有时候乘客会穿越北极上空。新加坡航空公司表示，执飞这一航班的飞机是目前已有些落后的空客 A340-500 型客机，该航班将正常运营到 2013 年第 4 季度，停飞后，这些飞机将要被送回空客公司，同时公司将购进价值 75 亿美元的 5 架 A380 型客机和 20 架

A350 型客机。另外，从新加坡直飞洛杉矶的航班也要停飞。

新加坡航空 CEO 表示，尽管对停飞该航班十分遗憾，但对美国市场仍很有信心。他表示在过去的两年，新加坡航空运营的 A380 客机执飞的经由东京和法兰克福飞往洛杉矶和纽约的航班增长很快，希望继续开拓美国市场。

新加坡航空从 2004 年开通从新加坡至纽瓦克的航班，该航班的商务舱和一等舱一直很抢手。后来，该航班停止了其他乘客服务，重点服务商务人士，并且把座舱改造得更适合商务乘客。

飞行中机翼“变来变去”为哪般

细心的乘客会发现，飞机在飞行过程，机翼的后端和前端在起飞、平飞和降落时的形状大不一样，而且机翼的尖端会不断地上下晃动，仿佛要脱落一般。机翼为什么要这样变来变去呢？

机翼就像飞鸟的翅膀，其实它的英文名字就是 wing（翅膀的意思），飞机依靠它在天空飞翔。机翼是飞机的重要部件之一，安装在机身上。其最主要作用是产生升力，同时也可以在机翼内布置油箱，在飞行中可以收藏起落架。另外，在机翼上还安装有改善起飞和着陆性能的襟翼和用于飞机横向操纵的副翼，有的还在机翼前缘装有缝翼等增加升力的装置。

机翼后半部分能伸出收回的小机翼，就是襟翼。它的作用像鸟的翅膀后部宽大的羽毛，可以增加升力；机翼中后段还有几块可以竖起来的方形薄板，名为“减速板”。它们的作用主要是在空中和地面减速。

当飞机起飞时，襟翼向后向下伸出，这样可以增加机翼的面积，提高升力；当飞机达到巡航速度后，收起襟翼，和主翼合为一体，以便降低阻力，更经济省油地巡航；当下滑降落时，飞机速度变慢，再次放下襟翼维持升力，以防失速；而在飞机机轮碰触到跑道之后，还要打开减速板，在和襟翼一同提供减速的同时，将飞机的重量压向跑道，以增加飞机轮胎与跑道面的摩擦力，使飞机减速，缩短飞机的滑行

距离。

而机翼翼尖晃动是因为飞行中气流的作用。这种晃动有时很剧烈，仿佛就要晃掉一样，让人心惊胆战的。事实上，在客机设计时已考虑到这个因素，选用了弹性好、疲劳强度高的材料做机翼，通过成千上万次人为设置的反复震动，对金属进行破坏性的疲劳测试以检验飞机结构的可靠性，因此机翼翼尖在气流的作用下出现无规则的上下晃动都是在正常工作范围内，飞机翅膀的大梁结构相当稳定，这些情况并不影响安全。所以，我们在乘机过程中遇到这种情况，大可高枕无忧地去享受空中之旅。



航路 = 航线吗？

航路、航线，是坐飞机出行的旅客经常听到的词。航路、航线究竟是什么？又是怎样划定的呢？相信这些问题很多人并不完全了解。

“航路和航线最简单的区别就在于，航路是有宽度的空域，而航线简单说就是空中的一条线。”民航局空管局高级工程师刘松这样解释。

有资料这样描述航路：指根据地面导航设施建立的供飞机飞行的、具有一定宽度的空域。该空域以连接各导航设施的直线为中心线，规定上下限高度和宽度。航线和航路确定了飞机飞行的具体方向、空中经过的位置点和最低飞行高度。空管部门为在航路和航线上运行的航空器提供间隔服务，确保其飞行安全和高效。按照使用时间和使用对象的不同，航路（只有固定航路）和航线又可以划分为固定和

临时、国际和国内等类型。

“航路是非常重要的一类空域。以京沪航路为例，依据航路中心线，两侧各 10 公里，我们可以将其理解为一个管道。在我国，航路交由民航管制指挥，相比航线，民航对航路内的飞行有着更大的管理权限和更灵活的指挥方法。”刘松说。为确保在航路和航线上运行的航空器的安全，相关部门在航路、航线的外侧都设有宽度为 10 公里的保护区。

为了方便机组和空管部门工作，航路和航线都有明确的名称代号。代号由一个拉丁字母和 1-999 的数字组成。A、B、G、R、L、M、N、P、W、Y、V 开头的为国际航路和航线。H、J、Z、X 开头的为国内航路航线。截至 2011 年底，我国现有有代号的民航航路 500 余条，其中国际航路 245 条，国内航路 321 条。

有人说，两点间直线最短，飞机应该就是走直线的。真是这样吗？事实并非如此。

目前有部分航路、航线并非按照最短路径进行设计，不少还出现比较大的拐弯。刘松将可能导致这一现象的原因归纳为以下几点：首先是空域存在限制条件，其次是对通信导航能力的实际需要，再其次是航空公司出于安全性分析进行的选择。对于第二点，刘松做了详细的解释：“以前传统的航路、航线在被划定时，必须要修建地面导航台，这些台站需要修建在易于维护，通水、通电的地区。这就对航路、航线的划设产生比较大的影响。但近些年来，机载设备日益先进，飞机对地面导航设备的依赖越来越小。同时，随着新技术的投入使用，地面技术原因造成的限制也会越来越少，航路、航线就可以按照最经济、最快捷的方法设计。”



乘坐飞机时不能随意改变座位

安全是民航永恒的主题，在确保安全的前提下追求效益是民航长远发展的基础。民航配载平衡工作一方面通过合理地分配旅客的座位、行李邮件货物的舱位来有效控制飞机的重心位置，使飞机的重心处于适当的范围之内，保证飞行安全；另一方面在保证安全时，科学有效地控制好飞机的载量，使飞机载量得到最大利用，避免业载浪费，提高民航运输企业的运营效益。因此，民航配载与平衡工作是民航运输不可缺少的重要环节。

飞机需要载重平衡

汽车有 4 个轮子，运输时也要均衡前后左右的重量，避免超限超载，防止出现安全事故。飞机起降和飞行时，速度多倍于汽车，且无直接着力点，安全要求极高。我们必须正确合理的安排旅客及行李货物位置，以保证飞机在起降及飞行中任何时刻其重心不超出安全允许范围。这就需要配载员对每架飞机的每一次飞行做配载平衡。飞机重心不理想，可以通过调整旅客座位、货物行李邮件倒仓、增加燃油、配置压舱物等等方式，使飞机重心处于合理的范围。

航空器要在空中安全飞行，飞行员必须知道其重量和重心的位置，否则飞行安全将无法保障。实际重量和配载员制作的重量数据不符，会影响飞行员驾驶飞机，做出错误的飞行速度

和角度，存在安全隐患。实际重量超过飞机允许的最大限制重量，可能会机毁人亡。

飞机重心略微偏前，飞机的稳定性好，遇到气流不易颠簸；飞机重心略微偏后，飞机的操纵性好，且省油。飞机重心过于靠前和靠后，甚至飞机重心超出安全允许范围则会造成严重的后果。轻则可能造成飞机起落架损坏，结构损伤、增加飞机油耗、缩短飞机寿命和损伤跑道等；重则在飞机起降阶段造成飞机擦尾、冲出跑道，甚至失速坠毁。

为什么经常要不到前排座位

很多旅客办理值机时提出前排座位的要求，却未必时时如愿。飞机前排座位一般安排给重要旅客、老弱病残幼孕等特殊旅客、头等



舱、金卡旅客和他们的同伴。各航空公司和代理人办理值机手续时，一般按照先到先得原则，给予先到旅客前排较好座位。

有时候飞机上前排有空位置，值机员却不提供给旅客，是因为飞机重心要求。如果很多旅客要求前排座位，而货行邮较少或者特别多时，不能较好的修正飞行重心偏前，值机员不会提供前排座位给旅客。

大件行李要托运

旅客在机场办理值机时，换取登机牌，托运大件行李。普通旅客随身行李限携带 1 件、不超过 5 公斤。大件行李带入客舱，影响旅客登机、下客秩序。客满且客舱中行李较多时，乘务人员和地服人员在飞机上强制拉下超大行李，因此耽误航班正常起飞。客舱行李架放不下大件行李，旅客会把行李摆在过道、座位下等位置，意外情况发生时影响旅客疏散逃生，所以乘务员会禁止客舱中随意放置行李，并在飞机起飞前认真检查行李架。

飞机配载按照每名旅客 75 公斤（部分航空公司国内航班按照 72 公斤）计重，如果旅客携带较多行李登机，实际载重超出计重数据，造成航班隐载，影响飞行安全。

航班起飞前 30 分钟停止值机

配载员在工作过程中，随时查看当时飞机的平衡位置。配载人员对照飞机起飞性能表，根据机场气候、地形、障碍物对起飞重量的影响以及机场跑道对飞机起降重量的限制，计算

出飞机的重量限制，确定最佳平衡位置重心，据此对货物、邮件和行李在飞机中的位置做出合理安排。

旅客值机过程中，重心随时变化，配载员要监控旅客值机状况，随时调整飞机可以发放的座位区域，值机员按照要求向旅客提供座位。飞机起飞前 30 分钟结载停止办理值机手续，配载员根据旅客和货行邮进行载重配平，通过和装卸部门核对签字后，交给机长签字确认，机长将各种数据输入飞机的飞行操作系统，以确保飞机的载重平衡安全。

飞机上旅客不能随意改变座位

中大型飞机个别旅客更改座位，对飞机重心的影响不大，一般不需要重新制作载重平衡舱单，可在载重平衡舱单做最后修正。中型飞机载重量每增、减 500 公斤和增减 5 个旅客时，或较多旅客的座位改变时，飞机重心将改变较大，必须给飞机重新配平。某些小型飞机只要有旅客变化，就必须重新进行载重平衡。上述问题如果发生在航班起飞前，通过调整旅客座位或货物舱位来重新配平，飞行员按照新的配平参数飞行，以确保飞行安全。

登机时旅客不对号入座，或飞行途中改变座位造成飞机重心改变，配载员及飞行员不能及时正确的掌握重心变化，则带来较大的安全隐患。所以旅客在飞行时不要随意改变座位，以免改变飞机重心而酿成大祸。这也是为什么飞行中，乘务员会制止旅客随意改变座位的原因。

在飞机上如何正确使用耳机？

为了降低飞机上发动机嘈杂的声音，很多旅客在乘坐飞机时都会选择使用自己携带或者机上配备的耳机欣赏电视节目或者音乐。但大家都会发现客舱乘务员在起飞和落地时的安全检查时，会要求带着耳机的旅客取下耳机，为此很多旅客大惑不解，有的旅客甚至干脆投诉乘务员干涉他们的自由。那么究竟为什么乘务员为何会有这样的要求呢？

众所周知，飞机在起飞后3分钟和降落前8分钟被称之为起飞着陆关键阶段，因为这两个阶段都需要飞行员在近地高度上完成复杂的飞行任务，是整个飞行过程中操作最繁忙的两个阶段。同时这两个阶段飞机主要处在海拔0-3000米之间的区域，而这个区域属于对流层的最底部，是气流最不稳定的区域，也是鸟类活动最频繁的区域经常会发生鸟击事件。据统计80%的飞行事故都是发生在这个时间阶段内，所以有人也将这个时间段称为“黑色的11分钟”。也正因为如此，客舱乘务员才会在起飞和落地前对客舱进行严格的安全检查，而劝带耳机的旅客拿掉耳机，是为了一旦发生突发事件时让旅客能够及时地感知并作出相应的处置。



据了解，正常人在常态下对于危机的反应时间为0.15秒~0.4秒，而人在没睡醒或喝酒后反应时间会大大延长，大约要1秒左右，戴耳机的旅客对危机的反应时间则会更长。试想一下，在起飞着陆过程中一旦发生事故，就需要旅客在最快的时间里做出反应并在乘务人员的指引下按秩序迅速离机，这时候的一秒钟也许就能够决定旅客能不能够达到安全地带。因此只能说在起飞和落地阶段戴着耳机无疑是“置生死于度外”的疯狂举动。

目前各种商家都纷纷以高科技降噪为噱头推出各式各样的降噪耳机。但是，这些耳机在帮助旅客隔绝掉机上噪音的同时，也会将很多重要的安全信息隔绝掉的，特别是那些无线耳机，在飞机上使用时不但会对使用者个人的安全造成影响，也会干扰到飞机的无线电，其危害甚至比使用手机还大，从而对飞行安全造成很大的影响。所以为了保证旅客能够有一个安全的乘机环境，我们建议旅客在飞机上应该正确使用耳机。

对于在飞机上如何正确使用耳机，有以下几点建议：

1. 在起飞和降落阶段不使用任何耳机。
2. 在整个飞行阶段不使用无线耳机。
3. 在平飞阶段，建议将耳机音量调至微弱，再逐步调整至合适音量。
4. 在飞机上使用入耳式耳机时，每听20多分钟应休息2到3分钟。
5. 请勿在起飞前使用机上配备的耳机。
6. 请在落地前将机上配备的耳机交乘务员收回或者放置在座椅前面的杂志袋里，以免成为紧急脱离的障碍。

想带宠物坐飞机，怎么办？



如今，养宠物的人越来越多，不少人选择养一只宠物来缓解心中的寂寞，人们也乐意花更多的钱在宠物身上，不仅要吃得好、穿得好，而且有越来越多的旅客携带宠物出行，甚至是坐飞机。近期一则“宠物狗跑出航空托运箱，跑入机场跑道被击毙”的新闻更是引起了众多媒体及动物保护人士的关注。

那么，民航关于携带宠物乘飞机的规定如何？怎样才能让自己的“小宝贝”有一个安全、舒适的航空旅程呢？今天我们就对“携带宠物旅行”做一些知识介绍，希望对大家有所帮助。

首先，要告知大家的是，小动物属于民航限制运输的物品行列，旅客不能随身携带进入客舱（导盲犬、助听犬等工作犬，经航空

公司特许，可以放在客舱内运输），但是可以作为行李托运或者作为货物运输。一般航空公司对每架航班携带小动物的数量都有限制，所以旅客携带小动物必须在定座或购票时提出，经航空公司同意后方可托运。

托运小动物前，航空公司都会要求旅客签署动物死亡责任自负单。

目前法律规定是：旅客

应当对托运的小动物承担全部责任。小动物被拒绝入境或过境而造成的受伤、丢失、延误、患病或死亡，航空公司不承担责任。

下面我们就来详细说说“宠物托运”这个话题。

哪些动物可以办理行李托运

中国民用航空局颁布的《中国民用航空旅客、行李运输规则》规定，小动物是指家庭饲养的猫、狗等玩赏宠物。野生动物和具有形体怪异或者易于伤人等特性的动物如蛇等，不属于小动物范围，不能作为行李运输，但是可以作为货物运输。

同时，托运人所托运的活体动物为国家禁

运的动物之列的不予托运。

另外，一般航空公司都规定，在怀孕期的动物、分娩 48 小时内的动物、哺乳期内的动物等，是不能托运的。

航空公司为保证宠物的安全，必须将宠物放置在航班的有氧舱，对托运猫狗等宠物是有数量限制的。旅客最好事先与航空公司联系一下，以确认动物舱位问题。

托运渠道

各个公司都有不同的宠物托运渠道规定，大致上可以将宠物的托运渠道分为两种：一是随机运输渠道，二是走航空货运渠道。

所谓随机运输就是宠物将随你乘坐的那个航班一起走，只不过你坐在客舱，它在货舱。

航空货运渠道则是指，托运的宠物将由航空公司专门的货运飞机运送。

需要注意的是选择随机运输，到目的地就可以领取宠物。而如果宠物是走货运渠道的话，不同航班可能是宠物先到在机场等你，也可能你先到再等它。

检疫证明

航空公司一般要求旅客在办理宠物托运时，提供县级以上卫生检疫部门出具的动物检疫证明(有效的健康证明及疫苗注射证明)。这里需要注意的是，检疫证明有效期最长为 7 天，所以一定要在确定了航班时间后提前几天去办理。

同时，乘坐国际航班还必须具备中华人民共和国和运输过程中有关国家运输小动物出

入境或过境所需的有效证件。

包装问题

装运小动物的容器应符合下列要求：

小动物必须装在适合其特性的坚固容器内。该容器应当能防止小动物破坏、逃逸和伸出容器外损害旅客、行李或者货物，并能防止粪便渗溢，以免污染航空器设备和其他物品。

(1) 能防止小动物破坏、逃逸和伸出容器以外损伤旅客、行李或货物。

(2) 保证空气流通，不致使小动物窒息。

(3) 能防止粪便渗溢，以免污染飞机、机上设备及其他物品。

(4) 容器的大小：航空公司一般对于安置宠物的笼子都有大小的规定，如：南航规定旅客托运小动物的笼子包装最大体积不得超过 40*60*100 厘米，最小体积不得小于 5*15*20 厘米，最大重量不得超过 50 公斤；海南航空则要求宠物箱的宽和高不能超过 70cm×100cm（B737 机型），115cm×95cm（B767 机型），60cm×90cm（A330 机型），90×90cm(A340 机型)。

建议使用专用航空箱运输动物。航空箱具有重量轻，耐压等特点，挑选航空箱要注意：

(1) 宠物箱需要由坚固材料制成且顶部固定。至少三面通风且门由金属制成。对于国际航班，宠物箱需要四面全部通风。

(2) 宠物箱箱内须铺上吸水性衬垫，例如毛巾、毯子或者白色的报纸，以防止宠物排泄物外溢污染其他行李。（建议不要使用

彩色的报纸，由于其彩印过程中的墨可能含有毒性物质，对小动物健康不利。）

(3) 宠物箱尺寸要求：宠物箱的空间应足够大，可以保证宠物自由站立或坐下、转身和以正常姿势躺卧；应确保宠物的头（包括耳朵）不能触碰到宠物箱的顶部；为防止宠物意外受伤，宠物箱的空隙不能太大，太大了会让宠物有乱动的空间，说不定会因为害怕或急噪而乱扑腾，引起不必要麻烦；每个宠物笼尽量装载一只宠物。

(4) 宠物箱硬件（包括螺母、门闩、铆钉以及锁具等）需要固定且性能良好。

(5) 宠物箱的门和轮子需要上锁。若轮子不能上锁的话，则需要卸下防止在运输过程中宠物箱滚动。

(6) 喂食饮水：国际远程航班建议在宠物箱内放置食物和水，供动物自行取用。建议宠物箱配备两个盘子，一个用来装食，一个用来装水。空盘子须固定在宠物箱的一侧，方便在不必打开箱子的门的情况下，为动物喂食饮水。若没有两个空盘子，一个能隔成单独两部分的空盘子同样可以使用。

托运手续及收费

旅客应在乘机的当日，按航空公司指定的时间，将小动物自行运到机场办理托运手续。如，南航规定旅客应在乘机当日，在航班离站时间 90 分钟前，将小动物自行运到机场办理托运手续。具体办理手续地点，可咨询机场地面服务人员。

如果是委托航空货运公司办理，费用可能

低些，但是要提前更多时间去办理。

小动物及其容器的重量按逾重行李费的标准单独收费。经航空公司同意携带的导盲犬、助听犬、救助犬等工作犬可以免费运输，不计算在免费行李额内。

宠物托运小贴士

(1) 如果您的宠物能在旅行前就习惯于置放它们的容器，那么旅行带给它们的压力将会随之减轻，同时您可在容器内放置它们喜爱的玩具或布置令宠物舒适的环境。

(2) 请您在携带宠物出行时尽量搭乘直飞航班，并尽可能避免在节假日、周末或者酷暑、严寒季节携带动物旅行。如果需在夏季出行，则早、晚航班是首选。

(3) 如果你的宠物晕车、飞机，需要事先咨询医生并准备相应的药品。

(4) 即使是不晕车的宠物，建议在上飞机前至少 3 小时禁食，登机前排尿，以减少在高空旅行时胃部的不适和负担。

(5) 如果你的宠物没有使用过饮水器，训练它使用。

提醒各位“宠物爸爸”、“宠物妈妈”，托运宠物首先要看自己的小动物身体状况是否适合航空旅行。如果可能，尽量不要空运宠物，尽可能将宠物托邻居、朋友临时照顾或送专门动物饲养机构代为喂养。毕竟在家里有吃有喝，要比飞机货舱舒服的多。如果决定办理宠物托运，就请按照上述提到的注意事项好好准备，确保“小宝贝”有一个惬意的旅程。

部分航空公司关于宠物托运的规定细则

春秋航空：

对于小动物的受伤或损失、患病或死亡，春秋航空不承担责任，除非春秋航空有过失。

如果小动物没有入境或经停国家或地区要求的所有必须的出境、入境、健康和和其它有效文件，春秋航空将不承担责任。携带该小动物的人必须赔偿因所需文件的缺失或不完整给春秋航空造成的任何罚款、费用、损失或负债。

旅客应对宠物可能对其他旅客或机组造成的所有损害或伤害承担全部责任。

在中途不降停的长距离飞行航班上或某种型号的航空器上，不适宜运输小动物、导盲犬或助听犬的，春秋航空有权不接受承运。

海南航空：

需在航班起飞 48 小时前向海南航空售票处或者电话热线提出小动物运输申请；

每名旅客限制仅能运输一只小动物。小动物作为托运行李运输时，宠物和笼子的总重量不超过 20Kg；

如果出现了下列情况，飞机无法为您运输，建议选择其他方式：具有传染病征候，或疑似传染病载体的动物（如发生地区禽流感的家禽）；年龄小于六周的犬类动物及猫科动物、怀孕动物或是在飞机起飞前 48 小时之内刚刚分娩过的动物；不符合始发、经停、目的地城市或国家动物运输的相关规定；在联程运输中，旅客所携带的小动物未取得联运承运人同意。

南方航空：

每名旅客只可托运一只小动物或一对鸟类动物；一只小动物应单独装入一个笼内；一对小鸟可装入一个笼内；

旅客携带的小动物按普通超行李费收费的两倍收费；

旅客应在乘机当日，在航班离站时间 90 分钟前将小动物自行运到机场办理托运手续。

中国国航：

必须保证小动物诸如狗、猫、家鸟或其它宠物被妥当地装箱，并携带有效的健康和接种证明、入境许可以及入境或者过境国家所需的其它证明文件，否则不予承运。国航有权决定宠物运输的方式，并且有权限制一架飞机运输宠物的数量。

台湾华航：

因考量货舱温度调节因素，华航 B738 和 ERJ 机型，不接受宠物托运。

允许托运的动物，华航会要求旅客在托运行李牌上签名，并签署免责声明。

汉莎航空：

可以携带一只小狗或小猫进入客舱，重量（包括运输容器）不能超过 8 千克。

动物一定要装在一个规格不超过 55x40x20 厘米的箱子中。

大型动物不能进入客舱，可使用适宜的容器放置在货舱空调区由汉莎承运，可使用自有的容器，但应符合国际航空运输协会（IATA）相关规定。容器必须足够大并确保动物可以站立及有活动的空间。

