

策马扬鞭前行急

3月，春风吹绿大江南北。全国“两会”刚闭幕，习近平总书记随即出京调研，赴兰实地考察，就大力学习弘扬焦裕禄精神发表重要讲话。焦裕禄的公仆情怀、求实作风、奋斗精神和道德情操激励着大江南北的优秀儿女，在转变作风的急行军中，广大党员干部策马扬鞭，扎实前行。

在经济领域，改革元年开启了新征程，新风扑面而来。

“去年以来仅中央政府下放取消的审批事项就有416项。今年我们还要继续啃‘硬骨头’，要全面深化改革，要在重点领域有所突破，要继续推进简政放权，要把财税金融改革作为重头戏，要以结构改革推进结构调整，放宽市场准入。”李克强总理在“两会”答中外记者问时，用一连串的“要”，让世界感知中国深化改革的快节奏。会后，李克强总理紧接着召开节能减排及应对气候变化工作会议，就淘汰落后产能、大力发展新能源、开拓生产服务业等众多领域提出了一系列措施，落脚点最终在民生：今年要在保持经济增长7.5%左右的情况下，实现单位GDP能耗下降3.9%的目标，对人民群众和子孙后代尽责。

在河南郑州，同样是发展迅猛争分夺秒，快中力求好。

郑州航空港经济综合实验区于3月7日喜满周年，成就非凡：2013年货邮吞吐量增速在全国大型机场中位居第一；新开国际货运航线14条，国际货运航线达到19条，位居中西部地区第一；基本形成通达全国主要城市和欧美亚的航线网络。

新的征程刚开了个头，郭庚茂书记说，我们要争分夺秒，拼尽全力打造现代综合交通枢纽和物流中心。他随即指出具体实施路径：以国际航空货运枢纽为核心，机、公、铁三网联合，配套集疏，形成成本优势，以此带动发展、加快发展。

作为实验区建设主体之一的河南航投，在南航河南公司及卢货航购股两大项目落地之后，没喘口气没歇歇脚，而是快马加鞭实施后期业务渗透和拓展，同时航空物流、投资担保、临空置业等板块均有实质性快速推进。一家家中外公司频频互访洽谈，一个个项目深入沟通合作……

从中央到地方，从政府到企业，每个人都在策马急行。

因为我们知道，前方，更好的发展前景在召唤着我们！



P05 习近平：焦裕禄精神是永恒的 强调大力学习弘扬焦裕禄精神， 继续推动教育实践活动取得实效

卷首语 / Prologue

01/策马扬鞭前行急

封面文章 / Cover Story

05/习近平：焦裕禄精神是永恒的

高层声音 / Leader Voice

08/李克强：深化改革要一以贯之、一往无前

09/高虎城：从贸易大国迈向贸易强国

10/谢伏瞻：加快经济转型增创发展优势

11/李家祥：民航改革要从市场化的切入点进行

12/王昌顺：欢迎民资进入民航业

航投信息 / HNCA Information

13/赵建才会见卢森堡特使 张明超一同参加

14/对照焦裕禄精神 落实“三严三实”

河南航投党委中心组开展专题学习活动

15/建设银行欧洲分行到访河南航投

16/俄罗斯国际航空制造到访河南航投

16/中国航天科工集团到访河南航投

17/优势互补 共赢发展

航投担保与省中小投资担保公司签订战略合作协议

17/郑州航空港区国际贸易服务中心破土动工

18/一直在追寻，平凡的中国梦

特别策划 / Special Planning



20/改革元年开启新征程

20/报告览重点

22/部长答热点

23/图表说亮点

专家视点 / Expert Viewpoint

24/解析2014 电商和电商物流的发展趋势

天地时评 / World Review

26/掌握经济结构调整主动权

行业动态 / Industry News

月度聚焦

27/全面深化改革 中国民航再出发

月度盘点

29/郑州航空港经济综合实验区周年回眸——

这个月满周岁，这一年足发展

经济金融

32/大交通部编制完成 铁路民航邮政归交通部负责

33/人民币兑美元汇率波幅扩至2% 双向波动将成常态

34/周小川：存款利率可能会在最近一两年内放开

34/央行叫停二维码支付、虚拟信用卡等支付业务

35/人行郑州中支和外汇局河南省分局

联合出台支持郑州航空港发展的意见

航空运输

36/郑州航空港经济综合实验区

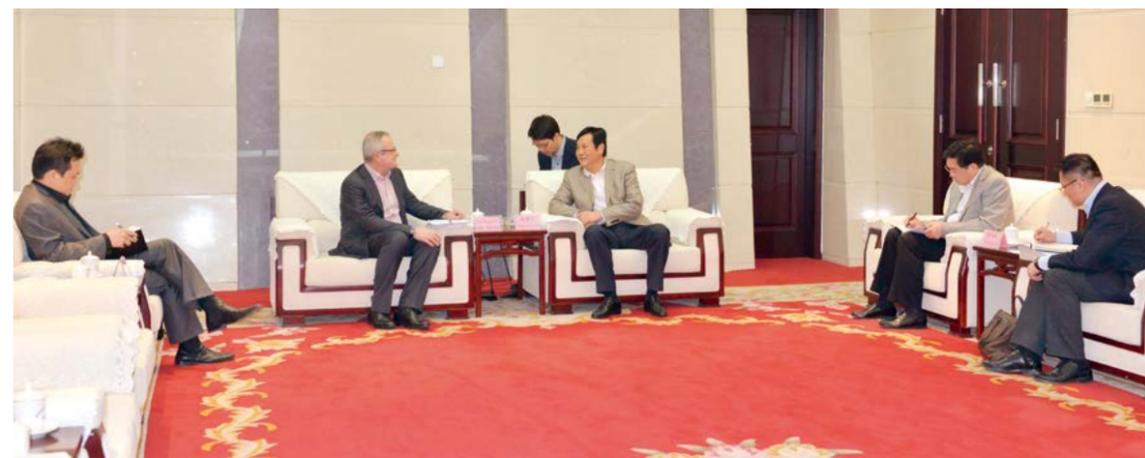
综合交通规划通过专家评审

36/郑州“E贸易”签署3个合作协议

37/民航局出台促进低成本航空发展的指导意见

廉航有望获优质航班

P13 赵建才会见卢森堡特使 张明超一同参加



38/郑州-达卡航班3月首航 孟加拉海鲜本月直飞郑州
39/“东航物流网”联手“百联集团”首批空运新西兰
鲜奶开售

39/云和软件牵手微软落户郑州航空港

40/2013年全国机场生产统计公报

通用航空

41/全国人大代表建议尽快设立通航运营示范区

42/通航产业市场发展失调 多个短板待补

43/郑州：全面掀起通用航空试验区建设高潮

项目建设

44/首都新机场最快上半年动工 年吞吐量1.3亿人次

45/中国首个低空旅游示范基地授牌

企业采风

47/国航2月运力投入同比上升9.6% 客货周转量齐增

47/厦航或启用787执飞福州-纽约航线

48/国内6架停飞新舟60复飞 订单未受影响

产业政策 / Industrial Policy

49/河南省人民政府关于加快流通产业发展

推进现代商品市场体系建设的意见

编委会

主任: 张明超

副主任: 刘建葆

委员: 李冬静 李东棵
杨玉军 卞士生
刘霞 陈明华
吴福林 寇社平
武验

编辑部

文字: 秦姐 龙飞天
张楠华 王璠
袁子云 蒋舒展
杨微霖 李冠琳
孙启勇 张睿
赵宗丹 于梦歌
张恩昊 张玥
陈真 张一凡
周舒扬 姚自力
张雪 杨文杰
王志广 张飞

摄影: 赵宗丹 王璠

美编: 张睿 赵宗丹

校勘: 赵俊鸽



P14 对照焦裕禄精神 落实“三严三实”
河南航投党委中心组开展专题学习活动

案例研究 / Case Study

54/一座城市能容“双枢纽”吗?

专题视窗 / Features

56/自贸区：“诱惑”中的民航机遇

环球航空 / Global Aviation

59/国际航协发布2014年全球航空运输业前景预测

59/OAG：3月全球航空公司总航班量同比上涨3%

60/鹰航入盟增强天合实力 加强与中国成员合作

61/失联事件重挫马航股价狂跌20%

61/巴西航空工业公司里程碑：E-喷气系列飞机交付十周年

美文赏析 / Essay Appreciation

62/《谏太宗十思疏》

62/《谏太宗十思疏》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

63/航空旅客海上如何自救和自我防护?

习近平：焦裕禄精神是永恒的

强调大力学习弘扬焦裕禄精神，继续推动教育实践活动取得实效



中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平近日在河南省兰考县调研指导党的群众路线教育实践活动时强调，要准确把握第二批教育实践活动的总体要求、实践载体、重点对象、组织指导原则、特点规律，大力学习弘扬焦裕禄精神，坚持高标准严要求，在对标立规中查找差距，在上下互动中解决问题，在攻坚克难中提振信心，在思考辨析中把握规律，确保每个层级每个单位都真正取得实效。

根据中央统一安排，中央政治局常委在第二批教育实践活动中分别联系一个县，习近平联系兰考县。17日至18日，习近平在河南省委书记郭庚茂、省长谢伏瞻陪同下，深入农村和窗口服务单位，同干部群众交流座谈、听取意见和建议，实地指导兰考县教育实践活动。

17日上午，习近平一到兰考，就直接前往焦裕禄同志纪念馆。一幅幅图片、一件件实物、一个个故事，生动展现了焦裕禄的音容笑貌和感人事迹，习近平边看边

问，不时驻足。他同焦裕禄亲属和基层模范干部代表亲切交流并合影留念，动情地说，我们这一代人是深受焦裕禄同志事迹教育成长起来的，焦裕禄同志的形象一直在我心中。5年前我到兰考参观了焦裕禄同志事迹展，今天来再次深受感动，引起心灵的共鸣。焦裕禄同志是县委书记的榜样，也是全党的榜样，他虽然离开我们50年了，但他的事迹永远为人们传颂，他的精神同井冈山精神、延安精神、雷锋精神等革命传统和伟大精神一样，过去是、现在是、将来仍然是我们党的宝贵精神财富，我们要永远向他学习。前来参观学习的干部群众纷纷向总书记问好。习近平走上前去同他们握手，祝他们学有所获。

17日下午，习近平来到兰考县为民服务中心考察。他向地税、国土、民政、房管中心等窗口的工作人员详细询问有关情况，勉励他们相互学习、相互帮助，共同把服务工作做好。他对工作人员和前来办事的群众说，

随着市场经济发展和社会治理改善，政府对老百姓的服务还要不断加强。窗口单位是第二批教育实践活动查摆和解决作风问题的重点部位，要在活动中总结经验、解决问题，从服务内容、办事流程、跟踪反馈、结果评价等方面不断改进，使服务更加精细、规范、高效。

服务中心大厅一侧，醒目的“焦裕禄民心热线”吸引了总书记的目光。习近平走过去同热线工作人员交谈，肯定他们将电话、微博、短信、来信来访等群众举报方式综合运用、集中处理的做法，希望他们把群众举报批转和督办到位，充分发挥民心热线的服务功能。

兰考县东坝头乡张庄村，是焦裕禄当年找到防治风沙良策并首先取得成功的“地方”。下午4点10分许，习近平来到这里考察。他牵着85岁的张景枝老人的手来到她家，看厨房，察卧室，同一家人促膝交谈，问家里一年产多少粮食？种的蔬菜够不够吃？农业补贴和低保、医保等政策是否享受到？对新农村建设有哪些要求？习近平叮嘱当地干部要切实关心农村每个家庭特别是贫困家庭，通过因地制宜发展产业促进农民增收致富。

在村警务室，习近平向值班民警了解农村治安情况，希望他们恪尽职守、热情服务，为维护农村社会稳定、保护农民群众利益多作贡献。

随后，习近平同乡、村干部和村民代表进行了座谈。6位同志围绕农村发展、农民增收、基层干部转变作风等向总书记吐露心声，习近平边听边记。他说，兰考是粮食主产区，首先要做好耕地这篇文章。农村将要推进一系列改革，基层的同志要根据实际情况，积极探索如何让改革措施落地，多向上级提供经验、提出建议。习近平指出，乡村面临的不少矛盾，与上级政策指导和工作作风有关。在教育实践活动中，要坚持上下联动，共同解决难题。要进一步把农村党组织建设成为坚强的战斗堡垒，多渠道发挥农村党员先锋模范作用，带领村民一起建设社会主义新农村。

傍晚时分，习近平回到住地焦裕禄干部学院，又同在此学习的兰考县部分乡村干部学员进行了座谈。大家谈学习焦裕禄精神的认识和体会，争先发言。习

近平语重心长地说，乡村处在贯彻执行党的路线方针政策的末端，是我们党执政大厦的地基，在座各位可以说是这个地基中的钢筋，位子不高但责任很大。现在，农村发展和管理对基层干部素质和能力提出了更高要求，大家要多思考如何把基层干部当好。习近平指出，焦裕禄同志在兰考工作只有一年多，但在群众心中铸就了一座永恒的丰碑。大家来这里学习，要深入思考这样一个问题：焦裕禄同志给我们留下了那么多，我们能为后人留下些什么？习近平希望广大基层干部认真组织并带头参加好教育实践活动，推动乡村工作上台阶。座谈结束时，习近平握着前来给学员授课的全国优秀乡镇党委书记吴金印、全国优秀村党组织书记李连成的手，向他们表示问候。

18日上午，习近平专门听取兰考县教育实践活动情况汇报，并发表重要讲话。他指出，标准决定质量，有什么样的标准就有什么样的质量，只有高标准才有高质量。教育实践活动要确立一个较高标准，并严格按标准抓部署、抓落实、抓检查。要整合好组织资源、人力资源、社会资源、政策资源，使与活动相关的各种因素同向着力、相互协调。要把握好节律，解决复杂矛盾先行探索，用成功经验和管用办法示范带动。要用好批评和自我批评武器，有一点“辣味”，让每个党员干部都能红红脸、出出汗。要坚持开门搞活动，让群众大胆提意见、评头品足，特别是对群众提出的一些具体问题，能够解决的要抓紧解决，一时解决不了的要耐心细致做好解释工作，需要上级决策或制定政策的要及时反映。要严格督导把关，及时发现和帮助解决工作推进中的苗头性、倾向性问题。

习近平指出，教育实践活动的主题与焦裕禄精神是高度契合的，要把学习弘扬焦裕禄精神作为一条红线贯穿活动始终，做到深学、细照、笃行。要特别学习弘扬焦裕禄同志“心中装着全体人民、唯独没有他自己”的公仆情怀，凡事探求就里、“吃别人嚼过的馍没味道”的求实作风，“敢教日月换新天”、“革命者要在困难面前逞英雄”的奋斗精神，艰苦朴素、廉洁奉公、“任何时候都不搞特殊化”的道德情操。要组织党员、干部把焦裕禄精神作为一面镜子，从里到外、从上到下反复照一照自己，深入查摆自己在思

想境界、素质能力、作风形象等方面存在的问题和不足，努力向焦裕禄同志看齐，从今天做起，从眼前做起，从小事做起，像焦裕禄同志那样对待群众、对待组织、对待事业、对待同志、对待亲属、对待自己，像焦裕禄同志那样生命不息、奋斗不止，努力做焦裕禄式的好党员、好干部。

长期以来，习近平在不同领导岗位上始终强调学习和弘扬焦裕禄精神。在兰考县汇报会上，他回忆起担任福州市委书记期间，读了《人民呼唤焦裕禄》一文填写的《念奴娇》词。这首词发表在1990年7月16日的《福州晚报》上。词中“百姓谁不爱好官？把泪焦桐成雨。生也沙丘，死也沙丘，父老生死系。暮雪朝霜，毋改英雄意气”、“为官一任，造福一方，遂了平生意”的句子，深深表达了习近平对焦裕禄的崇敬之情和他自己爱民为民、责任担当的坚定情怀。2009年4月，习近平专程来到兰考县，就学习弘扬焦裕禄精神发表了重要讲话，提出5点明确要求。

习近平指出，领导干部在教育实践活动中发挥带头作用，是具体的而不是抽象的，是全面的而不是有选择的。面对群众的眼睛，领导干部自我要求越严格越好，勘误纠错越主动越好。各级领导干部都要把自己以一个普通党员身份摆进活动中去，使每个环节、每个方面都示范到位。

习近平强调，作风问题本质上是党性问题。抓作风建设，就要返璞归真、固本培元，重点突出坚定理想信念、践行根本宗旨、加强道德修养。他为此提出4点要求：一是正确认识和处理人际关系，做到既有人情味又按原则办，特别是当个人感情同党性原则、私人关系同公共利益相抵触时，必须毫不犹豫站稳党性立场，坚定不移维护人民利益。二是下决心减少应酬，保持健康的工作方式和生活方式，多学习充电、消化政策，多下基层调查研究、掌握第一手情况，多系统思考和

解决存在的突出问题，自觉远离那些庸俗的东西。三是实实在在做人做事，做到严以修身、严以用权、严以律己，谋事要实、创业要实、做人要实，堂堂正正、光明磊落，敢于担当责任，勇于直面矛盾，善于解决问题，不搞“假大空”。四是对一切腐蚀诱惑保持高度警惕，慎独慎初慎微，做到防微杜渐。

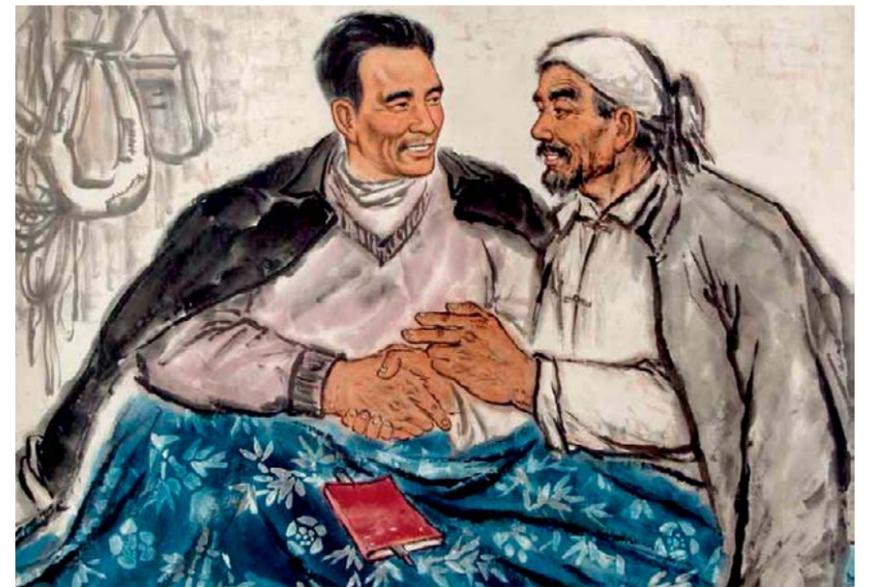
习近平强调指出，教育实践活动要见人见事见思想，既围绕解决实际问题制定方案、采取措施，又围绕提高党员、干部素质和能力制定方案、采取措施。要防止用兴办实事代替解决党员、干部作风问题，只注重解决作风问题而忽视提高群众工作能力的倾向。

习近平还对兰考县结合教育实践活动抓好当前改革发展稳定各项工作提出明确要求，希望他们把强县和富民统一起来，把改革和发展结合起来，把城镇和乡村贯通起来，不断取得事业发展新成绩。

调研期间，习近平考察了黄河兰考东坝头段，了解黄河防汛和滩区群众生产生活情况，叮嘱当地干部要切实关心贫困群众，带领群众艰苦奋斗，早日脱贫致富。

王沪宁、赵乐际、栗战书和中央有关部门负责同志陪同调研。

源自《人民日报》2014-03-19





李克强

深化改革要一以贯之、一往无前

3月13日上午，十二届全国人大二次会议在人民大会堂举行记者会，国务院总理李克强与中外记者见面并回答记者提问。通过对重点领域突破、简政放权、管控金融债务风险等问题的回答阐述，总理表达了深化改革的决心和信心，表示“吾道一以贯之”，要一抓到底，一往无前。

李克强说，去年以来国务院开的常务会议中，有30次是研究改革相关的议题，即使是其他议题我们也是在用改革的精神研究和推进的。我们现在推进全面深化改革，实现目标要有个过程，但古人说“吾道一以贯之”，只要我们锲而不舍，假以时日，必有成效。

李克强指出，我们要全面深化改革，但是也要抓牵牛鼻子的改革，在重点领域要有所突破。今年我们还要继续推进简政放权，让市场发力，有效规范地发挥作用；还要把财税金融改革作为重头戏，包括给小微企业减免税费方面有新的举措，给市场助力；以结构改革推进结构调整，深化国企改革，发展混合所有制经济，放宽市场准入，尤其是在服务业领域，像医疗、养老、金融等，让市场增强竞争力。当然，改革会触动利益、会动“奶酪”，你放权，有些人的权就少了。放宽市场准入，增强市场竞争力，现有的一些企业就会感到压力。但是为了释放改革红利，尤其是让人民受惠，我们义无反顾。

李克强说，去年中央政府把简政放权作为改革的先手棋，到现在一年的时间，仅中央政府下放取消的审批事项就有416项。它释放了一个强烈的信号，给企业松绑、让市场发力。去年新注册企业增加了27.6%，其中私营

企业新增30%，这是十多年来最高的。这也表明简政放权是激发市场活力、调动社会创造力的利器，是减少权力寻租、铲除腐败的釜底抽薪之策。

李克强指出，放并不是说政府就不管了，我们讲的是放管结合。要让政府有更多的精力来完善和创新宏观调控，尤其是加强事中事后的监管。对一些搞坑蒙拐骗、假冒伪劣、侵犯知识产权、蓄意污染环境，违背市场公平竞争原则的行为，严加监管、严厉惩处。我们在推进简政放权当中，也确实遇到了像避重就轻、中间梗阻、最后一公里不通畅等问题。开了弓哪还有回头箭？只能是一抓到底、一往无前。

李克强表示，我们还要继续去啃“硬骨头”，正确地处理好政府和市场的关系，努力做到让市场主体“法无禁止即可为”，让政府部门“法无授权不可为”，调动千千万万人的积极性，为中国经济的发展不断地注入新动力。

对金融和债务风险的管控，李克强说，去年在经济下行压力加大的情况下，我们果断决定全面审计政府性债务问题，这本身表明要勇于面对。审计的结果如实对外公布，表明债务风险是总体可控的，而且政府的债务率还在国际公认的警戒线以下。但我们正在加强规范性措施。下一步，将采取逐步纳入预算管理，开正门、堵偏门，规范融资平台等措施。对于“影子银行”等金融风险，已经排出时间表，推进实施巴塞尔协议III规定的监管措施。我们必须加强监测，及时处置，确保不发生区域性、系统性金融风险。

本刊综合编辑



高虎城

从贸易大国迈向贸易强国

据世界贸易组织发布，2013年我国货物进出口总额4.16万亿美元，跃居世界第一货物贸易大国。商务部部长高虎城撰文指出，我们不能有丝毫松懈，惟有加快从贸易大国迈向贸易强国，才能更好地服务于“两个一百年”奋斗目标，实现中华民族伟大复兴的中国梦。

高虎城指出，长期以来，我国产品参与国际竞争主要依赖数量和价格优势，产品缺乏核心竞争力，附加值低；我国是货物贸易顺差大国，但也是世界第一服务贸易逆差大国，服务出口结构也不够优化，金融、保险等技术知识密集型的服务出口占比还比较低；国家不断改革完善出口退税、出口信贷和通关便利化等政策措施，营商环境总体上有了显著改善，但单向鼓励出口的政策手段比较多，有促有限、有出有进的双向调控机制还未完全建立，仍然存在片面追求速度和规模的倾向；从外部看，世界经济仍处于深度调整期，总的看国际市场需求很难再回到金融危机前的持续高增长阶段；国内方面，近年来我国劳动力成本持续上升，经济发展的资源、能源、环境约束加剧，如何在巩固传统优势基础上，尽快形成国际竞争新优势，是发展对外贸易亟须破解的重大课题。

高虎城指出，要立足我国人口众多、资源紧缺的现实，始终坚持开放发展思维，按照布局平衡、以质取胜、多元互补、多点支撑的原则，在保持外贸合理增长的基础上，切实将发展目标转移到质量和效益上来，注重在更高层次、更高水平上利用两个市场、两种资源。

高虎城指出，要加快运用现代技术改造传统产业，

提升劳动密集型产品科技和时尚内涵，稳住劳动密集型产品国际市场份额。促进贸易与科技、产业融合，鼓励外贸企业进行科技创新、商业模式创新、贸易业态创新，培育以技术、品牌、质量、服务为核心的外贸竞争新优势。大力发展服务贸易，鼓励智力、技术密集型服务出口，形成货物贸易和服务贸易良性互动、协调发展的良好局面。

高虎城指出，要完善符合我国国情和国际惯例、体现新时期外贸发展要求的外贸促进政策，建立质量效益导向型的贸易促进体系。加快进口促进政策体系建设，清理进口环节的不合理限制，促进进口与出口的协调发展。统筹推进自由贸易园（港）区建设、投资协定谈判和涉外经贸法律法规修订，深化财税、投资、金融、外汇、流通等领域改革，释放制度红利，激发外贸主体活力。健全反垄断、贸易救济和产业安全审查等工作机制，维护国家经济安全。

高虎城指出，今后，我们必须更多走向国际治理前台，发挥世界贸易大国影响力，增强我国为全球提供公共产品和履行大国责任的能力。继续把多边贸易体制作为促进全球贸易投资开放的主渠道，旗帜鲜明地坚持贸易自由化，推动多边贸易体制向更加均衡、普惠、共赢的方向发展。坚持开放、包容、透明原则，参与区域贸易合作，发展布局全球的自贸网络。完善全球价值链，加强贸易政策协调，帮助发展中国家加强贸易能力建设。

源自中央政府门户网站 2014-03-03



谢伏瞻

加快经济转型增创发展优势

今年两会期间，全国人大代表、河南省省长谢伏瞻接受了新华社记者专访，就郑州航空港经济综合实验区建设、产业结构调整等专题，畅谈了自己的理政思路。

谢伏瞻指出，目前，全省上下正在加快实施粮食生产核心区、中原经济区、郑州航空港经济综合实验区三大国家战略规划，发展态势越来越好，发展前景越来越广阔，河南是一片充满生机与活力的热土。

谢伏瞻指出，去年，我们在深入调研论证的基础上，提出要“做强工业、做大服务业、做优农业”“建设先进制造业大省、高成长服务业大省、现代农业大省”即“三个大省”的工作思路，以此来推进结构优化升级，全面提升产业竞争力。

谈到郑州航空港经济综合实验区建设，谢伏瞻指出，去年3月7日国务院正式批复《郑州航空港经济综合实验区发展规划》，这是全国首个国家战略层面的航空港经济区，我们很珍惜这一难得机遇。一年来，我们统筹推进规划编制、基础设施和平台建设、国际货运枢纽和航空物流培育、开放招商和高端产业集聚，各项工作取得重要进展，实现了良好开局。去年，郑州机场已开通全货机航线23条，其中新开14条，旅客吞吐量增长12.6%，货邮吞吐量增长69.1%，在全国主要机场中增速位居第一；郑欧国际货运班列开通并实行常态化运营，实现每周一班，货源地

覆盖珠三角、长三角、环渤海等主要经济圈和东北地区；围绕航空物流、高端制造、现代服务业等主导产业，新签约招商引资项目48个，总投资1516亿元；实验区生产总值增长32.4%，已成为全国最具活力的发展区域之一。下一步，我们将继续按照“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的总体思路，抓好郑州机场二期工程、招商引资、综合平台建设、郑州跨境贸易电子商务服务试点等工作，推动实验区建设全面提速，带动河南对外开放水平不断提升。

谈到建设综合交通枢纽，谢伏瞻指出，河南具有独特的区位优势。多年来，我们不断加强交通基础设施建设，形成了铁路路网中的“双十字”中心。近年来，我们又推进以郑州为中心的“米”字形快速铁路网建设，京广高铁、郑西高铁已通车，郑徐高铁正在建设，郑州至太原、万州、合肥、济南四条高铁线路已列入国家规划；高速公路通车里程近6000公里，连续多年居全国首位，已建成铁路、公路、航空配套的综合交通运输体系。下一步，我们将按照李克强总理在政府工作报告中提出的“发展跨区域大交通大流通”的要求，加快建设以航空网络为主导、以“米”字形铁路、高等级公路为骨干的综合运输通道网络，努力形成覆盖中西部、辐射全国、连通世界的现代综合交通枢纽。

源自省政府门户网站 2014-03-11



李家祥

民航改革要从市场化的切入点进行

两会期间，全国政协委员、交通运输部副部长、中国民用航空局局长李家祥接受媒体的专访，就两会期间代表委员们热议的“民营资本进入航空业”、“通用航空发展”、“民航发展基金”等话题一一给予了回复。

民航业是我国经济社会发展重要的战略产业。李家祥表示，今年两会的一个重要议题，就是国家的“十二五”规划蓝图。谈及“十二五”民航业发展，李家祥说，未来5年全行业投资规模将在1.5万亿元以上，旅客运输量将达到4.5亿人次，运输机场数量将达到230个以上，包括通用航空飞机在内的机队规模将达到4500架以上，民航业服务国民经济、服务社会公众的能力将进一步增强。

李家祥指出，中国民航的改革在我国各行业里，是比较靠前的。中国民航的改革，首先要从市场化的切入点来进行，原来国家计划、国家垄断的大航空公司，后来都进行了重组上市。第二就是允许大量的民营资本，包括外资资本进入民航业，现在全国有47家航空公司，民营资本已占到三分之一，而且增长速度很快。特别是在一些中小航空公司的发展中，民营资本成了中小航空公司、特别是低成本航空公司发展的先锋。而且民营资本的增长速度每年都在20%以上，去年为26%，这个发展速度应该是很快的。

在回答民营在通用航空的发展机遇问题时李家祥说，通用航空公司我国注册的有116家，其中民营注册的占了86%，可以说，民营通用航空公司占了主导地位，所以，从中国民航的产业投入来看，民营资本，包括外资资本、合资资本，在逐渐壮大，这种发展对于促进民航发展起到了非常积极的作用。

改革开放30多年来，民航业以年均17.6%的速度发展，其中一项很重要的内容就是走市场化、多元化的发展道路，所以在改革的过程中，首先要立足于市场化这样一个具体的途径。

在回答民航系统的简政放权推行得如何的问题时，李家祥提到，去年以来我们把一些可审批、可不审批的都进行了放权，已经放的、下一步准备进一步放的和取消的，大约有18项，这些都在一步一步进行，该取消取消，该下放下放，该合并合并。

最近，我们正上报有关部门，准备成立市场化运作的民航发展基金。过去的民航发展基金，是在计划经济的条件下进行的运作模式。基金管理可能会采取理事会的形式，基金按照市场的规则来进行运作。这样，一来可以保证基金的投入更加准确；二来可以使基金的投入有可观的回报。这个项目正在审批过程当中，审批之后可以出台。我们争取快一点。

提到如何进一步推进低空空域改革，李家祥说，从通用航空来看，一个（瓶颈）是空域的资源，通用航空大量的是低空飞行，所以我们这几年搞了一些低空开放的试点，但是从目前的进展来看，还需要加大力度，采取实际步骤进行推进。第二个（瓶颈）就是机场基础设施建设不足，而且条件都非常差，功能各方面都不健全，从某种意义上讲，很多都只能算一个起降点，还算不上正规意义的机场。这两块的内容就是我们将来要通过民航发展基金来投入，特别是通用机场的建设，要通过基金的运作，来加快这方面的基础设施建设进程。

源自《中国经济周刊》2017-03-18



王昌顺

欢迎民资进入民航业

鼓励民营资本进入国有垄断行业，是去年开始政府大力推进的政策之一。日前，全国人大代表、交通运输部副部长王昌顺接受记者专访时表示，欢迎更多的民营资本进入民航业。

王昌顺指出，中国民航发展加强了基础设施建设，全国民航飞机三千多架，机场有193个，吞吐量在1000万以上的机场有20多个。去年我们运输总周转量是672亿吨公里，运送旅客3.54亿人，货物558万吨，同比增长10.1%，10.9%和2.3%。如果看运输量，我们绝对是航空大国，但还不是航空强国。所谓的航空强国，第一是制造，第二是技术标准，第三个是高能力的航空管理。这些我们都还是有差距的。

王昌顺表示，民航在前年专门出台了一个关于鼓励民营资本投入航空的条例，比如说机务维修、基础设施办航空公司等，这些都是放开的。民航业要百花齐放。大航空公司有一些航线是顾不上的，特别是地方航线，市场需求越来越大，国有航空公司不可能全部满足。所以，我们应鼓励民资，欢迎他们进入民航行业。

王昌顺表示，说现在民航运力过剩还为时过早，我们这么大的国土面积，这么多的人口，才只有这些飞机，不能判断为运力过剩。如果减少引进新飞机，可能以后坐飞机买票也难了。纵观国际上的发展情况，像美国，才几亿人，国土面积和我们差不多。但美国现在20多万架飞机，他们的运输飞机是两三万架，我们的飞机才

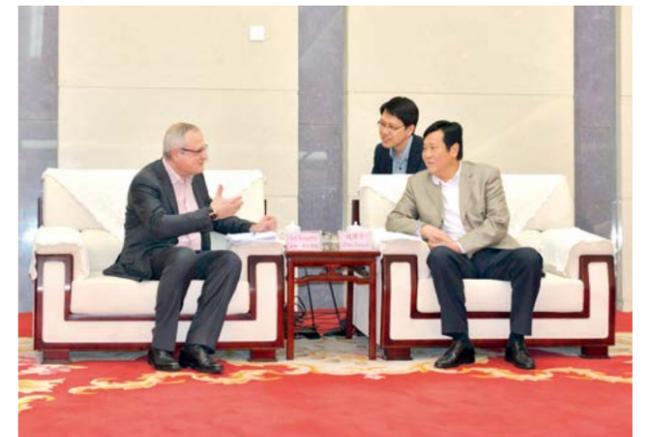
3000架，其中，运输飞机才2000架。

谈到航班准点率问题，王昌顺指出，从民航自身来看，航班正点的问题，是旅客的需求和我们保障的条件有差距的问题。影响航班正点率的因素很多，空域的问题，也就是流量的问题，天气的问题，航班计划的问题，公司管理水平的问题等等，这些问题共同造成了航空公司航班正点率不高。空域体制机制的改革，能从根本上解决这些问题。军方也做了很多努力，开了很多临时航路，释放了一些空域供民航使用，应该很好地把民用和军用有效结合起来，有效发挥空域资源的合理配置，这是一个循序渐进的过程。

源自新华网 2014-03-07



赵建才会见卢森堡特使 张明超一同参加



本刊讯3月17日，河南省副省长赵建才在郑州会见了卢森堡政府特使汤姆·维斯博格先生，河南航投董事长、党委书记张明超参加了会见。

赵建才在听取了汤姆先生对卢森堡货航目前的运营情况、在郑州筹备开航等相关事宜的汇报后，向汤姆详细介绍了郑州航空港经济综合实验区成立以来的总体发展概况，重点介绍了郑州航空货运发展的情况。赵建才说，郑州机场的改扩建工程已全面推开，目标是2015年底以前，二期工程能够全面投入运营，这标志着郑州将会

形成3500万人次的客运吞吐量和300万吨的货运吞吐量能力。赵建才希望卢森堡货航尽快完成在郑州机场设立办事处、开辟郑州-卢森堡航线等工作，早日彰显双枢纽战略效应。

(图/赵宗丹 文/袁圣博)

图看新闻

对照焦裕禄精神 落实“三严三实” 河南航投党委中心组开展专题学习活动



本刊讯 3月13日，河南航投党委中心组就焦裕禄事迹举行了专题学习扩大会议。河南航投党委书记、董事长张明超，党委副书记、总经理、副董事长刘建葆以及公司全体党员干部参加了学习。张明超要求公司所有党员干部要认真对照焦裕禄精神，落实习近平总书记最近提出的“三严三实”重要讲话，力争做到“三严三学三确保”，努力实现企业跨越式发展。

会上首先播放了《焦裕禄 1966 年》电视专题片，片中以新华社记者所采写的《县委书记的榜样——焦裕禄》长篇通讯的出台为主线，以大量的人物讲述和历史事实，真实再现了焦裕禄同志在兰考 400 多天感天动地的感人事迹。现场观看的许多党员感动得掉下眼泪。

随后，张明超结合自己的学习体会和公司实际，就如何深入学习焦裕禄精神提出了明确要求。

张明超说，焦裕禄精神是全党的价值共识，学习焦裕禄精神是人民的期盼、时代的要求、现实的需要和中央领导的希望。我们航投年轻人多，一部分人对党史了解不深入，对先进人物的精神实质了解不透彻。我们要通过向先进典型学习，通过“照镜子、正衣冠、洗洗澡、治治病”来改进我们的作风。每一位党员都要结合自己的工作实际，原原本本地学，认认真真地想，不断把学习弘扬焦裕禄精神活动引向深入。

张明超指出，焦裕禄精神和习总书记在今年全国两会上提出的“三严三实”重要论述是一脉相承的。公司全体党员在学习时要做到“三严三学三确保”：一是要严以修身，学习焦裕禄牢记宗旨，确保为人民服务。党性是每个党员的基础和根本。目前公司部分党员干部中还不同程度存在着“四风”方面的问题，要解决这些问题，唯一的办法就是要“严以修身”，坚定信念，提高党性，始终做到让组织放心，让职工满意。二是要严以用权，学习焦裕禄实事求是，确保科学发展。今年是航投发展的关键年，机遇和挑战并存，我们要推动企业科学发展，就必须树立正确的“权力观”，权为民所用，最大限度地激发职工群众的积极性创造性。三是要严以律己，学习焦裕禄艰苦奋斗，确保敬业奉献。焦裕禄同志一生清正廉洁、实干奉献，集中体现了我们党的优良传统和良好作风。我们要始终牢记一个“干”字，心怀一个“公”字，恪守一个“廉”字，心无旁骛谋发展，永葆共产党人的政治本色。

张明超最后指出，我们面临着如何尽快抓住机遇，实现企业跨越式发展的全新课题，迫切需要我们像焦裕禄同志那样，保持一股“敢叫日月换新天”的拼劲、闯劲、韧劲，真正做到“三严三实”，为加快实现中原崛起、河南振兴而奋斗，为实现中国梦做出应有贡献。

(文 / 张楠华 图 / 赵宗丹)

建设银行欧洲分行到访河南航投

本刊讯 2月28日，建设银行欧洲分行行长、卢森堡分行行长李锁生，建设银行欧洲分行独立董事、前卢森堡对外经贸部部长让·诺克雷格一行到访河南航投。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员与来访人员举行了会谈。

刘建葆首先对李锁生一行的到访表示欢迎，并感谢建行长期以来对河南航投的大力支持。他说，围绕郑州航空港经济综合实验区建设的核心任务，河南航投重点发展与民航产业紧密相关的七大板块，企业整体发展稳步推进。河南航投与建行在金融投资、航空租赁等领域有着较强的合作潜力，希望通过此次交流，双方能够加

强沟通，密切合作，拓展业务，实现优势互补，促进经济金融互动双赢，共同助推郑州航空港经济综合实验区建设发展。

李锁生说，建行欧洲分行作为建行在欧洲的一级机构，拥有欧元地区的全功能银行牌照，经营涉及传统银行业务、基金、投行等领域，在并购参股、融资及后续管理方面业务量大，具有丰富的从业经验和独特的优势。河南航投的发展战略非常契合建行欧洲分行的优势，双方有着广阔的合作空间。建行欧洲分行非常愿意与河南航投进行深入交流合作，实现互利共赢。

随后，双方还就相关具体问题进行了深入讨论。

(文 / 袁子云 图 / 赵宗丹)



俄罗斯国际航空制造到访河南航投

本刊讯 3月6日，由赛伯乐(中国)投资公司(简称“赛伯乐”)引荐，俄罗斯国际航空制造公司到访河南航投。赛伯乐航空产业总监马晓力与俄罗斯国际航空制造公司董事长 Igor Toshin、总顾问 Vladimir Gruzdev 等一行5人，受到河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员的热情接见，双方进行了友好而深入的会谈，就通用航空发展等相关事宜达成一定共识。

刘建葆首先对马晓力一行表示欢迎，并向远方而来的俄罗斯客人介绍了郑州航空港经济综合实验区目前发展的大好局面以及河南航投的发展战略和通用航空业务板块的情况。他对赛伯乐公司高效、务实的工作作风给

予了充分肯定，希望今后能进一步加强沟通，密切合作，共同助推郑州航空业的发展。

俄罗斯国际航空制造的客人详细介绍了公司的发展历程、主要生产的飞机型号和性能，并重点推荐了几款适合中国市场的机型。

2月20日，赛伯乐曾访问河南航投，双方围绕航空产业园的建设及合作模式等制定了一揽子合作计划。在这次会谈期间，大家对引进航空制造项目可能面临的中国空域现状、适航审批流程等问题进行了探讨。同时，在上次会谈的基础上就航空服务产业联盟、通航空域管理网络和航空产业园等事宜进一步统一了合作思路，确定了合作模式。

(张雪)

中国航天科工集团到访河南航投

本刊讯 3月12日，中国航天科工集团八三五七研究所副所长丁国辉一行三人到访河南航投。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及有关人员热情会见，双方围绕航空电子类项目的合作进行了热烈而深入的交流。

刘建葆首先对丁国辉一行的到来表示欢迎，并向对方介绍了郑州航空港经济综合实验区目前的发展成就，河南航投七大业务板块的情况，以及目前航空物流、通航网络等领域的业务进展状况。刘建葆说，希望能通过

此次会谈，加深彼此了解，寻找合作契机，实现共赢发展。

丁国辉对刘建葆的接见表示感谢，并详细介绍了八三五七所的发展现状，以及光电信息、航空电子、智慧城市、资本运作四大业务板块情况，他认为双方合作潜力巨大，非常愿意与河南航投共同开发航空产业，借建设郑州航空港经济综合实验区的东风，共拓业务新天地。

(王志广)

优势互补 共赢发展 航投担保与省中小投资担保公司签订战略合作协议

本刊讯 3月6日，河南航投担保有限公司(简称“航投担保”)与河南省中小企业投资担保股份有限公司(以称“省中小”)签订银保业务《合作协议书》，此举标志着双方初步建立了良好的战略合作伙伴关系，今后将在优势互补的前提下，开拓市场、共谋发展，为郑州航空港经济综合实验区的建设贡献力量。

今年以来，河南航投与省中小一直保持密切沟通，双方高层多次交流洽谈，共商合作大计。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建

葆分别会见省中小董事长关湘平及相关业务人士，并进行深入友好的会谈。航投担保按照总公司2014年的工作思路，积极探索开拓新的业务模式，精心谋划、力求创新、狠抓落实，通过与省中小进行多次深入细致的探讨磋商，最终达成战略合作。

《合作协议书》签订后，双方将本着“共创价值、共谋发展”的原则，全面推进战略合作各环节工作，深拓业务，尽早打开银保合作的新局面。

(杨文杰)

郑州航空港区国际贸易服务中心破土动工

本刊讯 3月11日上午，在喜庆的鞭炮声中，由郑州航空港区航程航投置业有限公司(简称“航程航投置业”)负责开发建设的郑州航空港区国际贸易服务中心项目破土动工。

该项目位于郑州航空港经济综合实验区综合保税区内，由五栋高端商务写字楼和一座国际标准四星级酒店组成，总建筑面积为19万平方米。

航程航投置业为河南航投置业下属的合资子公司，该工程为合资子公司开发建设的首个项目，从规划设计

到开工建设，始终得到港区管委会和河南航投总部的大力支持和关注。航程航投置业对工程高度重视，按照河南航投总部提出的“设计高起点、建设高标准”的总要求，创造性开展工作，商务写字楼既遵循重效益的建设原则，又充分体现简约大气的设计风格，做到质量与形式的高度统一；酒店与万豪国际集团合作，引进万豪酒店品牌，实现以品牌带动发展的长远目标。各项前期工作扎实有效推进，为项目的顺利开工奠定了良好基础。

(张飞)



征文展示

一直在追寻， 平凡的中国梦

杨文杰



1990年，一个平凡的日子里，伴随着嫩脆的啼哭，华北平原上一个偏僻的小镇成了我永远的精神归宿。从此，黑色的瞳孔里，投射下了无数斑斓的色彩。

我看到，每个人像蝼蚁似陀螺，忙碌而不知疲倦地奔跑着、旋转着，去追求自由、平等、发展和幸福。行走在时有交叉的路上，当人生轨迹悄然改变，蓦然回首，我发现每个朴素的面孔后面，都怀有最炙热的梦想。我们的祖国用一个个五年规划创造出无数技术突破、体制改革、经济腾飞的奇迹；而我二十余年的平凡人生，用一段段五年时光，勾勒出一个个朴素却日益清晰的梦想蓝图。

第一个五年，年幼的懵懂好奇、纯粹的天真快乐贯穿于整个童年。老人们安详，孩子们欢闹，乡亲们憨厚，

即使小路泥泞曲折、土屋倾颓欲倒，但天空永远那么蓝。最幸福的时刻莫过于当橙色的夕阳染红半边天，袅袅炊烟弥漫在舍前屋后，妈妈的呼唤声穿过玩伴们唧唧喳喳的笑语，如天籁般回荡在耳畔。这时你知道，最亲爱的人永远都在身边。然而晴天霹雳突来，家人被诊为癌症，不懂病痛未知死亡的我，看到了妈妈眼睛里躲闪的水光，看到了一向顶天立地的爸爸无助地祈祷，一瞬间好像明白了很多事，心里升起强烈的愿望：我希望医术发达，医者仁心，病魔带不走最爱的人；我希望不论将来飞黄腾达还是命运多舛，都会有人对我说“孩子，累了倦了就回来，我们都在。”病有所医，家人安在，在企盼这个愿望实现的同时，我懂得了人的一辈子还应该是一场接力赛，传承着爱，需每个人都成为承担责任的勇士。

第二个五年，听着长辈们忆往昔峥嵘岁月，年幼的孩子幻想出一幅幅电视剧里的场景，炮火和军人、饥饿和贫穷、勋章和荣光，在我脑海里闪回。一边感叹着曾经的艰苦生活，一边大口吃着香甜可口的饭菜。我渐渐明白，最坏的时代造就最好的时代，代替黑暗的终将是光明。我明白了什么叫“生在新社会，长在红旗，浴在春风里”。有一批批坚强的同胞用枪杆子为我们打来天下，用心血和智慧摸索着改革开放经济发展之路，而没有体会过战争严刑、饥饿逃荒、孤独创业的我，油然而生了朴素的愿望：和平发展，国富民强，同时我学会了感恩和知足，这成为伴随我一生的心境，平和而宽阔。

第三个五年，繁重的学业，稀缺的教育资源让愿意去吃苦奋斗的孩子显得更加早熟。和同龄人一样，我深切地体会到城乡的差异：农村的应试教育和城市的综合素质培养，农村的师资欠缺和城市的教员充足，农村的大量留守儿童和城市“众星捧月”的浓重亲情……而对于我来说，这些都是表面的异象，求知的激情才是生命进步的原动力。没有机会接受正规的全面培训，那就自

己在下面练字，学画；应试练习题太多，那就挤时间课外阅读；农活占用时间，那就用综合成绩来证明学习效率才是关键。教育的公平和全面是相对的，所处的环境让我更清楚自身的定位和应该努力的方向。我梦想获得充足的教育资源，但我更懂得“终身学习”的可贵，我坚信有梦的孩子都能在庞大的教育系统里找到自己的一方天空，终能展翅飞翔。

第四个五年，闯过拥挤的高考独木桥，对于小镇上的孩子来说，这不是“鲤鱼跳龙门”，而是跳“农门”，幸运的是，我成功完成了这次跳跃。我不虚荣，我只是渴望用成功擦拭长辈们“脚踩黄土背朝天”留下的汗水，渴望用自己的心血慰藉父母们的满期期望，渴望用知识改变命运，渴望闯出去看看我从未见识的广阔天地。大学的经历让我更加明白，高等学府是向“社会人”过度的“炼炉”，一个人有多大能力就要承担多大责任，大学生的责任感更需要一种大气，一种兼济天下、舍我其谁的骨气。我无比珍视这个思想蜕变的过程——从“小我”到“大我”，从“小家”到“大家”。我感谢大学的学习和教育，让我不惧内心的孤独，不遭浮躁之气的侵袭，不受花花世界的诱惑，经受得起任何疲劳身体和疲倦精神的考验，让我明白“真生命”的内涵。我又有了新的愿望：一生都甘愿去做理想的苦行僧，为了故乡，为了“大我”。

走在第五个五年的路上，我经历了求职的忙碌奔走，眨眼间面临“醉笑陪公三万场，不用诉离觞”这样的象牙塔告别式，体验着社会转型期带给每个人的阵痛和思考，并期待“何日功成名遂了，还乡”。当从一线城市归来后，看到家乡成为国务院批复的第一个“航空港经济综合实验区”时，我恍悟，中原梦开始从大地之上延伸到白云之巅。难掩内心的激动，我突然感到“功成在故乡！”我毅然投身这项事业，成为河南民航发展投资有限公司的一员。伟大的事业需要伟大的人才，我不是最优秀的那个，但却渴望二十年寒窗终亮剑，憧憬着有这样一群怀着共同“中原航空梦”的人，通过不懈努力，能让曾经赋予我们太多感情的这片土地更加丰厚。这队伍里，有我一个。

有人曾说，十八世纪乃至更早，是探索蔚蓝色海洋的航海时代，十九世纪是蒸汽轰鸣的铁路时代，二十世纪进入了风驰电掣的高速公路时代，当世界变得越来越“平”的时候，今天的我们迈进了“云中漫步”的航空时代。经济学专业的我曾无数次纸上谈兵般高谈阔论“经济全球化，资源配置，产业转移，经济结构调整，区域经济竞争”，而如今，我真的就站在这样一个平台上，“中

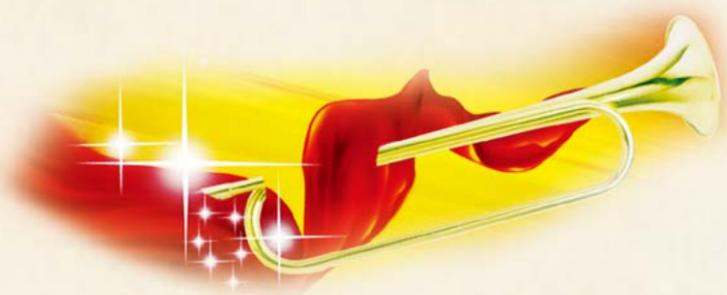
原经济区，航空经济模式，产业布局规划”这些不再是生硬而晦涩的专业术语，而是我今后为之努力奋斗的“中原航空梦”。对于中原来说，从航空港到航空港区，再到实验区，最后是航空大都市，阶梯式的网络构筑了航空梦，信心和实干终将助力实现“大枢纽—大产业—大都市”的格局。

我开始细细研究阿姆斯特丹在小都城如何成就航空大业，探索迪拜怎样在恶劣的自然环境下打造航空大都市，思考底特律何以借临空经济而绝处逢生，比较着郑州与芝加哥地理和产业上的异曲同工之处……所有这些都是为了中原儿女的航空梦想更早变成现实。这里正在吸引来自世界的人流、物流、资金流、信息流，还有惊叹的目光。这里是中国的机遇，中原的机遇，也是我的机遇。成长在走向盛世的中原，是我的幸运，能够在中原大展身手之时去做些力所能及的事更是我的幸运。习总书记已经为我们全面阐述了“中国梦”的美好愿景，但要实现中国梦，不仅需要众志成城的民意支撑，更需要每个人有破浪前行的不竭动力。民族拥有梦，个人敢做梦，时代才能圆梦，在这个大平台上我要努力实现自己的价值，为中原经济腾飞写下厚重的一笔。

回顾我二十多年的成长经历，回望我的父老乡亲们的期待，恰如亿万个中国家庭一样，都期待着获得更好的教育、更稳定的工作、更满意的收入、更可靠的社会保障、更高水平的医疗卫生服务、更舒适的居住条件、更优美的环境，这些平凡梦想，构成了庞大恢宏的中国梦。我每个平凡梦也许小而微，但每个人对美好生活的向往，对人生出彩的渴望，就是中国梦最有生命力的组成元素。

岁月如流，五年为期，一生作证。在有梦的日子里，草木参天，繁花蔽眼，御风而来，浩荡而去，怀揣着我的中国梦，在中原这片土地上，昂首挺胸风沙渡，终上碧云天！





改革元年开启

新征程

备 受中外瞩目的全国两会于3月3日至3月12日在北京召开。

2014年被称为中国全面深化改革的“元年”，涉及15个领域、330多项的改革举措将从这一年起逐步被推进、落实，进而深刻改变中国的经济、政治、文化、社会、生态文明等各方面的面貌。对此，中国各阶层抱有热切期待；对此，世界各地高度

关注。

也正因如此，今年春天的全国“两会”意义尤为不同，作为党的十八届三中全会后的首个“两会”，政府工作报告打开了改革措施落地的总体画卷；连日来，数千名人大代表和政协委员围绕“全面深化改革”展开讨论、畅所欲言、达成共识。“两会”，已经成为中国将改革推向深入的风向标。

报告览重点

A、一条红线 九大任务

●一条红线
深化改革

●九大任务

- (一) 推动重要领域改革取得新突破
- (二) 开创高水平对外开放新局面
- (三) 增强内需拉动经济的主引擎作用
- (四) 促进农业现代化和农村改革发展
- (五) 推进以人为核心的新型城镇化
- (六) 以创新支撑和引领经济结构优化升级
- (七) 加强教育、卫生、文化等社会建设
- (八) 统筹做好保障和改善民生工作
- (九) 努力建设生态文明的美好家园

B、2014 工作目标

国内生产总值增长7.5%左右，居民消费价格涨幅控制在3.5%左右，城镇新增就业1000万人以上，城镇登记失业率控制在4.6%以内，国际收支基本平衡，努力实现居民收入 and 经济发展同步。加强对增长、就业、物价、国际收支等主要目标的统筹平衡。

C、三大原则和政策取向

- (一) 向深化改革要动力
- (二) 保持经济运行处在合理区间
- (三) 着力提质增效升级、持续改善民生

D、改革关键词

【简政放权】

政府工作报告提出，今年要再取消和下放行政审批事项200项以上。确需设置的行政审批事项，要建立权力清单制度，一律向社会公开。

【公车改革】

政府工作报告提出“启动公务用车制度改革”。短短十个字，意味着酝酿多年的公车改革将在今年得以启动。改革的方向和路径其实已经明确。在去年11月份对外公布的《党政机关厉行节约反对浪费条例》提出，改革公务用车实物配给方式，取消一般公务用车，保留必要的执法执勤、机要通信、应急和特种专业技术用车及按规定配备的其他车辆。普通公务用车出行由公务人员自主选择，实行社会化提供。

【金融改革】

政府工作报告提出，将继续推进利率市场化，扩大金融机构利率自主定价权以及促进互联网金融健康发展。去年6月份的一场“钱荒”将金融和实体经济之间的脱节展露无遗：信贷、社会融资规模、货币供应迅速膨胀；相反的，经济增速在放缓、中小企业活力在下降。“钱荒”看似来势凶猛，实则是资金错配钱放错了地方。设立民营银行政策破冰、央行放开贷款利率管制、互联网金融异军突起……近期金融领域的

改革和动态频频，金融体系向着市场化和实体化迈进的步伐加快，新一轮金融改革大幕拉开。

【反腐倡廉】

政府工作报告提出，加强行政监察，纠正行业不正之风。加大审计和审计结果公告力度。今年要对土地出让金收支和耕地保护情况进行全面审计。深入推进反腐倡廉制度建设，坚决查处腐败案件，对任何腐败分子都要依法严惩、决不姑息。

【财税体制改革】

政府工作报告提出，推进税收制度改革，把“营改增”试点扩大到铁路运输、邮政服务、电信等行业，清费立税，推动消费税、资源税改革，做好房地产税、环境保护税立法相关工作。并重点强调全面规范、公开透明的预算制度。

【民间资本】

政府工作报告提出，加快发展混合所有制经济，将在金融、石油、电力、铁路、电信等领域，向非国有资本推出一批投资项目。民间资本是经济发展活水之源，也是实体经济固基之本。一年多来，国有资本“铁板一块”的情况逐渐松动，但在金融、石油、电力等领域，“玻璃门”“弹簧门”“旋转门”这“三重门”仍令许多优质民营资本“望洋兴叹”。一些代表委员指出，根子在于并未从思想上把非公有制经济放在与公有制同等的地位。

源自《河南日报》2014-03-06 本刊有删节





部长答热点

两会期间，梅地亚中心多功能厅成为一个十分“耀眼”的地方，多少次，又有多少闪光灯在这里如精灵般跳跃；照相机的快门声、键盘的敲打声此起彼伏；更有一个个精彩问答通过麦克风传向世界。撷取数位部长的从容应答，叙说中国改革的瞩目热点——

国家发改委主任徐绍史：我国经济发展“开局良好，前景更好”

十八大以来，我们有了稳中求进、稳中向好的局面。2013年GDP增长了7.7%，CPI上涨2.6%，就业1310万，全国居民人均可支配收入增长了8.1%，这是一份很不错的答卷，而且比预期的还要好。我觉得去年的经济发展还有两个“首次”值得一提。一个是，货物进出口总额达到25.8万亿人民币，首次成为世界第一大货物贸易国。另一个是，第三产业占GDP的比重达到46.1%，首次超过第二产业，这标志着我国的结构调整取得了重要进展，三次产业的结构发生了历史性的剧变。中国经济的增长对世界经济增长的贡献率达到30%。

对未来的发展我们充满信心。首先，全面深化改革，将进一步增强经济的内生动力和市场主体的活力。第二，工业化、信息化、城镇化、农业现代化“四化”同步推进，将释放巨大的需求。第三，创新驱动，将大大增强我们发展的后劲。第四，宏观调控的经验、韧性和定力一定会创造很好的条件。所以，我们完全有条件、有能力、有信心实现今年经济增长的预期目标。对我国的经济发展，我的看法很简单，八个字，“开局良好，前景更好”。

财政部部长楼继伟：我们要保证做到资源是由市场决定配置

十八届三中全会提出要全面清理税收优惠政策，特别是区域税收优惠，下一步如何贯彻落实？有两个方面，一是现在已经规定的，比如经过国务院批准的区域性优惠政策，有时限的，到时限要解决，没有时限的就定时限，没有经过批准的一定取消。二是中央统一规定，地方自行清理自己出台的这些政策，要保证做到资源是由市场决定配置，而不是各种区域性的优惠来配置。

商务部部长高虎城：中国已成为第一贸易大国

中国成为全球货物贸易第一大国，应当说是我国改革开放以来对外开放发展进程中的一件大事，是一个带有标志性的历史事件。这是几代人努力的结果，也是中国特色社会主义道路和坚持对外开放基本国策的表现。如果按照我们现在掌握的资料来看，4.16万亿美元的进出口总额，约占2013年全球贸易的12%，中国已经成为120多个国家的第一大贸易伙伴。此外，大家可能注意到，中国在去年的4.16万亿进出口总额当中有将近2万亿美元的进口，这对全球的经济增长做出了杰出的贡献。

中国证监会主席肖钢：2014年资本市场的改革有四方面

2014年资本市场的改革主要是围绕健全多层次资本市场体系来展开，主要有四方面内容：第一，进一步发展多层次股票市场。包括主板、中小板、创业板、“新三板”，国务院已经做出了将“新三板”扩大到全国的决定。第二，今年还将在清理整顿的基础上，将区域性股权市场纳入到多层次资本市场体系。第二，进一步深化债券市场的改革。第三，进一步发展期货和衍生品市场。第四，大力发展私募市场。过去很多年，我们主要是在公募市场上采取的措施比较多，今年在健全多层次资本市场体系方面，要大力发展私募市场。

(本刊综合编辑)

图表说亮点

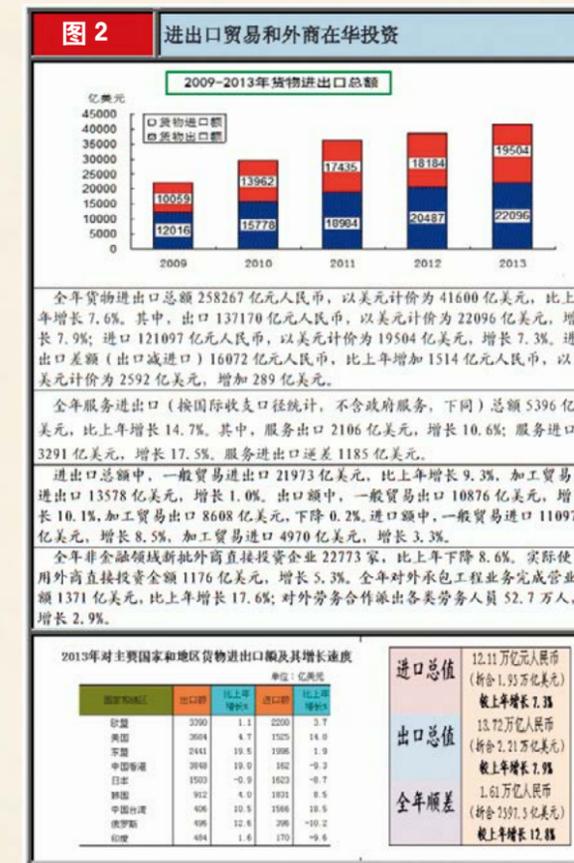


图3 金融市场和社会融资

年末广义货币供应量(M2)余额为110.7万亿元，比上年末增长13.6%；狭义货币供应量(M1)余额为33.7万亿元，增长9.3%；流通中现金(M0)余额为5.9万亿元，增长7.2%。

项目	余额	增长
M0 余额	5.9万亿元	增长7.2%
M1 余额	33.7万亿元	增长9.3%
M2 余额	110.7万亿元	增长13.6%

全年社会融资规模为17.3万亿元，按可比口径计算，比上年多1.5万亿元。年末全部金融机构本外币各项存款余额107.1万亿元，比年初增加12.7万亿元，其中人民币各项存款余额104.4万亿元，增加12.6万亿元。全部金融机构本外币各项贷款余额76.6万亿元，增加9.3万亿元，其中人民币各项贷款余额71.9万亿元，增加8.9万亿元。

全年上市公司通过境内市场累计筹资6885亿元，比上年增加1044亿元。其中，A股再筹资(包括配股、增发、非公开发售、认股权证)2803亿元，增加710亿元；上市公司通过发行可转债、可分离债、公司债券筹资4082亿元，增加1369亿元。

全年发行公司信用类债券3.67万亿元，比上年减少667亿元。

全年保险公司原保险保费收入17222亿元，比上年增长11.2%，其中寿险业务原保险保费收入9425亿元；健康和意外伤害险业务原保险保费收入1585亿元；财产险业务原保险保费收入6212亿元。支付各类赔款及给付6213亿元，其中寿险业务给付2253亿元；健康和意外伤害险赔款及给付521亿元；财产险业务赔款3439亿元。

项目	年末数	比上年末增长%
各项存款余额	1070500	13.5
其中：住户存款	405437	13.5
其中：人民币	461370	13.6
非金融企业存款	300070	10.1
各项贷款余额	766327	13.9
其中：境内短期贷款	311772	16.3
境内中长期贷款	410346	12.8

注：1. 融资规模是指一定时期内实体经济从金融体系获得的资金总额，是增量概念。
2. 13年没有首次公开发行股票。
3. 开增发又叫做定向增发，不含资产认购部分。
4. 信用类债券包括非金融企业债务融资工具、企业债券以及公司债、可转债等。
5. 险保费收入是指保险企业确认的原保险合同保费收入。

(本刊综合摘编)



解析 2014 电商和电商物流的发展趋势

作者：王孝华

中国电商物流
智库理事长

阅读提示：

今年2月份，由亚洲物流双年展主办，嘉民集团、中国电商物流研究中心协办的主题为“物流，让我们在一起”的亚洲物流双年展在京成功举办，在年度沙龙中，中国电商物流智库理事长王孝华先生总结了2014电子商务和电商物流的发展趋势，对中国电子商务市场的未来进行了预测，希望能给读者带来启迪。

一、列举大数据，对中国电子商务市场未来发展的预测

到2015年，电子商务的发展规模将会达到18万亿元。其中B2B（企业对企业，例如阿里巴巴）占据15万亿元，B2C（企业对终端消费者，例如京东商城）和C2C（个人对个人，例如淘宝网）占据3万亿的规模。从发展趋势来看未来B2C的规模会越来越大，超过总量的40%。这个数据说明未来的传统行业，如零售业、制造业，会越来越多地进入网上销售。而这个趋势会倒逼着供应链、制造业、服务业进行改革。

二、“双十一”作为电商发展里程碑，改变中国零售业格局

目前，电商零售占到整个社会零售总额的7%左右，未来的目标是达到10%。目前的电商零售分两大块格局，第一是C2C领域，这个领

域目前最大的是淘宝，地位不可撼动。在B2C领域，目前天猫占超过50%的份额，剩下的份额是京东商城及其他零售电商。这个格局从2012年到2013年没有太多实质性的变化。这说明未来的电商平台仍将会三分天下。而“双十一”作为一个电商发展的重要里程碑，将促使网上零售超过线下零售。仅以2012年“双十一”为例，淘宝天猫全网总交易额191亿，包裹量7000多万件，80余万人参与其中，这一天的网购对传统零售的冲击意义深远。2012年，天猫、京东等八家电商零售总额占全国百强的39%，而预计2014年，在中国百强零售商的销售额中，网络零售将超过50%。

三、社会化模式，是电子商务和电商物流的发展趋势

电子商务口C2B（消费者对企

业）是未来发展的一个特点，电商的未来是社会化电商，从现在单一的聚众模式，逐步走向分众式的社会化模式。个性化订单、柔性化生产和社会化物流将是电商未来发展的三大趋势。未来的生产型企业承接到的订单将会根据消费者的偏好越来越向个性化、小批量方向发展，企业柔性化生产必不可少。而若要将这种柔性化生产迅速反应到市场，必须是经过社会化物流平台，由不同形式、不同功能的物流公司协作，才能满足消费者的需求。

社会化电商以后，电商物流也会演变成社会化物流，不同的物流公司、不同的区域、不同的专业、不同的物流形式协同地发展。物流将变成公共设施，不单独局限于某一家。不同专业领域和不同地域内所有的物流形态将整合在一张网上，无论什么订单进来，平台系统都会根据产品属性、客户要求自动匹配，列举提供相应服务的物流公司方便客户选择。而不是像现在的模式，各电商都需要依靠各自指定的物流渠道完成配送。所以，分众式的社会化电商模式是下一步电子商务发展趋势，社会化物流资源会更多走向协同发展，形成社会化物流

体系。

未来的经济形态和商业模式将有5个特点：一是新空间将引发一系列大转型、大变革。新的基础设施，以前的基础设施是仓库、码头，未来的是互联网引起的战略转型，包括商业模式的转型。二是个性化回归。以前是生产什么、宣传什么、销售什么，现在必须尊重个性化，否则企业的产品不能适应市场。三是专业化。因为个性化是属于个体的，只有专业化才能适应个性化的需求。四是经济形态从现在主流的工业经济的特点“大规模、标准化、低成本”，向“大范围、个性化、高价值”转变，从“规模经济”向“范围经济”转变。以前规模越大越好，未来覆盖的市场越大，你覆盖的资源越多，你就有话语权，而今后则要发生深刻的变化。五是最终的商业格局将会形成“小前端、大平台、富生态”。比如阿里巴巴，他属于小前端，可以做旅游、做酒店，但一定是大平台，基于大数据的沉淀，最终是一个生态体系。未来是在一个“富”的生态体系下积累互联网数据生成大平台，大平台打通产业链，前段有无数个小前端，快速对应个性化的需求，只有这样的商业格局才属于未来。

四、9个方面列举，展示2014年电商物流行业整体发展趋势

1. 电商物流自营B2C逐步走向开放，未来会变成第三服务商，但会面临内外的运营博弈。

2. 电商快递“通达系”等公司在低端市场竞争加剧，行业整合进行中，资本积极参与。

3. 电商落地配企业生存艰难，从电商快件转本地化生活配送，行业

内部整合困难，外部资本或战略资源整合中，区域公司配送实力在加强。

4. 传统物流公司3pl进一步往电商物流领域渗透，但短时间难有作为。

5. 互联网技术创新式物流运力整合平台发展前景巨大。像卡行天下、安能等，通过互联网技术来做物流整合的，这样的模式大家都关注，是一种创新。他自己不去自营，通过互联网技术体系运营起来，体系很大。上万亿的平台，无论是支付，还是管理，这个创新互联网，我们的物流会有。

6. 电商物流从快递往供应链管理转变。未来快速、准时、满足个性化将会是主要目标，需要差异化的物流服务产品，由消费者根据性价比自由选择。

7. 行业整合大势所趋。单一物流企业很难解决中国电商难题，需要平台整合各种资源，形成网络密度大、服务能力强，既保证标准化配送，也满足个性化需求的高效配送网络体系。包括仓储、上下游供应链、干支线、配送、最后100米等。

8. 服务差异化或标准化建立行业门槛，电商C2B自费者导向，个性化订单，电商物流从免费包邮等走向差异化产品的标准化配送，性价比和服务是竞争力。

9. 物联网和大数据的使用加快行业发展，衍生出更多新的产品和服务。

（以上文字摘编自王孝华在亚洲物流双年展·北京物流沙龙上的演讲）

源自互联网 2014-02-18 本刊有删节

掌握经济结构调整主动权



企业创新力不足，使得整个国民经济结构升级动力缺乏市场基础。经济发展面临通货膨胀和经济下行的双重风险，结构调整的外在阻力不容小觑。唯有改革，才是经济内生动力根本保障。

2014年被视为全面深化改革的元年，也是经济结构调整、提质增效的关键年。如何在实现经济稳中有进的同时，牢牢掌握转变经济发展方式、调整经济结构的主动权？大力推进改革创新，无疑是重中之重。

就经济发展阶段而言，我国已从下中等收入水平阶段进入了中上等收入阶段，经济条件发生了多方面的变化，各种要素价格进入快速上升期，国民经济成本迅速提高，投资和消费需求出现不足，出口需求受世界经济周期性影响产生大幅波动。转变以高成本、高投入、高增长为主要特征的经济扩张方式，尤其迫切。

经过近年来的结构调整，我国经济发展中结构失衡的问题已经趋缓。投资与消费结构严重失衡局面正在扭转，投资率与消费率已大致持平，国民收入分配结构扭曲的状况也得到初步纠正，居民收入占国民收入的比重开始上升，要素价格也开始趋于合理，带动资源配置结构发生实质性调整。从承受失衡能力上看，就业岗位的需求略大于供给，社会承受失业的能力有所提升；政府对财政收入增长速度下降的适应性不断加强，为结构性减税创造了更广阔的空间；企业对经济增速回落的适应性也有显著上升。这些积极变化，为进一步强化结构调整提供了保障。

也要看到，经济增长虽然从高速降为中高速，但其可持续性和有效性仍令人担忧。投资需求增长年均均在20%以上，其中各级政府起了重要作用，市场力量不足。社会

消费品零售额平均增长10%以上，但由于收入分配结构未有较大改观，稳定增长的动力不足。同时，企业创新力不足，整个国民经济结构升级的动力缺乏市场基础。资源配置在产业结构上存在严重的“反效率”配置，资源还难以从资本边际产出率和劳动生产率低的部门有效转入高的部门，甚至逆转的现象短期内难以克服。一些行业的严重产能过剩问题，已成为结构调整不得不翻越的大山。

不能不提的是，我国通胀绝对水平虽不太高，但由于动因复杂，化解并不容易。因此，我国经济发展面临通货膨胀和经济下行的双重风险，结构调整的外在阻力不容小觑。在“双重风险”条件下，宏观经济政策的首要目标和基本倾向的选择面临困难，既难以全面扩张，又难以全面紧缩。积极的财政政策与稳健的货币政策相互之间反方向的“松紧搭配”方式，也令相互抵销效应日益强化。

必须转变政府职能，完善政府治理结构。无论是宏观政策的有效性、宏观调控方式的转变，还是供给管理的引入等，都必须以妥善处理政府与市场关系为前提，使市场在资源配置上起决定性作用。尤其是加快包括劳动、资本、土地、生态、专利、资源在内的要素市场化，使生产者在要素市场上真正地自由竞争。否则，政府干预造成的要素价格扭曲就会继续阻碍结构调整。

我国宏观经济的这些新特点，决定了必须全面深化改革体制改革。唯有改革，才是经济内生动力根本保障。以制度创新推动技术创新，实现结构升级和发展方式转变，我们才能保持经济的均衡与可持续发展。

源自《人民日报》2014-03-17

全面深化改革 中国民航再出发

2014年被称为中国全面深化改革的“元年”，涉及15个领域、330多项的改革举措将从这一年起逐步被推进、落实。作为国民经济的重要组成部分，中国民航始终在不断推进改革进程，并在改革中不断刷新着高速增长的纪录。如今，新一轮的改革又将为民航业的发展带来怎样的变化？

今年“两会”期间，民航业内的多位人大代表、政协委员均表达了他们对于此轮民航改革的看法和期待。

为何要全面深化改革？

自党的十一届三中全会以来，我国民航业经历了三轮重大改革：第一轮是1980年按邓小平同志提出的“民航要走企业化道路”的方针，改变军队建制，实行“军企分开”，按经济办法管理民航；第二轮是1987年~1992年，民航完成了以管理局与航空公司、机场分立的管理体制改革，行业发展引入了竞争机制；第三轮是2002年~2004年，实行企业重组脱钩，先后完成了9家骨干航空公司联合重组、机场属地化管理等内容的体制改革。通过三轮大的体制改革，民航实现了政企分离，建立了多种所有制企业平等竞争的民航管理体制。2007年5月，改革空管体制，政事分开，建立集中统一的空管运行系统，标志着民航开始建立新的行业管理体系。

不难看出，每一轮的改革，似乎都给民航业的发展注入了源源不断的动力和活力。那么，究竟中国民航的迅猛发展有多少是从改革中获益的？接下来为何要继续全面深化改革？

全国政协委员、民航局副局长李军：从民航过去的三轮改革来看，改革充分调动了各方面的积极性，极大地解放和发展了民航生产力，有力地促进了民航事业发展。从1980年至今，我国航空运

输业持续保持了30多年的高速增长，年均增速达17%，远远高于其他交通运输方式，中国民航已成为全球第二大航空运输系统。据统计，2013年民航全行业运输总周转量、旅客运输量和货邮运输量分别为1978年的300倍、161倍和95倍，这样的增长速度是惊人的。与此同时，我国民航业的安全水平和质量效益也在明显提高。这些成绩的取得，都与改革密不可分。但是，随着行业不断发展，一些体制机制和结构性矛盾进一步显现，特别是空域等关键资源严重短缺，制约了行业的持续发展；市场配置资源的作用发挥不够，制约了民航业的发展活力；民航行政管理体制不顺，影响了行业监管效能。全面深化民航改革，是促进行业持续健康发展的迫切要求。

民航改革的关键在哪？

去年底召开的2014年全国民航工作会从五个方面明确了全面深化民航改革的思路和重点，分别是：充分发挥市场的决定性作用，完善民航市场体系；更好地发挥政府作用，健全民航行业管理体系；着力推进空管体制改革，有效释放空域资源；继续深化企事业单位改革，增强行业发展活力；大力拓展国际合作，提高对外开放水平。那么，在这五方面的内容中，



哪些是民航全面深化改革的关键?

全国政协委员、民航局副局长李军:我认为,简政放权是全面深化改革过程中非常关键的环节,在民航改革中亦是如此。政府职能的转变涉及方方面面,最根本的是放权,把该放的权力放掉,把该管的事情管好。通过简政放权,减少政府对资源的直接配置,激发市场主体的发展活力和创造力,推动资源配置依据市场规则、市场价格、市场竞争实现效益最大化和效率最优化。不久前,国务院印发了《关于取消和下放一批行政审批项目的决定》,其中涉及民航局的有7项,民航局将严格落实中央要求,大力推进行政审批制度改革,使简政放权成为持续的改革行动。

全国政协委员、民航局空管局工会主席苏玲:空域资源短缺,已经成为制约民航发展的瓶颈。必须把空管体制机制改革作为全面深化改革的重中之重。全面深化民航改革的思路和重点中特别提到了“着力推进空管体制改革,有效释放空域资源”,毫无疑问,这必将有利于解决民航因使用空域不足而导致的航班延误难题。要做到这一点,除了要加快空管体制改革外,还要大力促进空域的灵活使用,并将其作为空管管理方面的重要方向来实施,有效提高空域利用率。另外,还要优化空域审批制度,使民航得到可用空域资源使用的自主权。

全国人大代表、吉祥航空董事长王均金:思路和重点明确提出了“放宽市场准入政策”,这意味着民营资本将可以同等拥有市场资源、同等参与市场竞争,这是历史上前所未有的。如果民营企业抓住这一轮机遇,必将会迎来新一轮的快速发展。另外,今年“两会”的政府工作报告特别强调了混合所有制改革,这也为非公有制提供了更广阔的舞台。对于民航业来说,希望行业主管部门能够尽快出台关于民企和国企机制转变的指导意见,明确解决哪些国有资产要实行混合所有制、实行后的新机制又该如何建立等问题,使国企和民企都能在新一轮的市场竞争中焕发活力。

如何实现民航深化改革的总目标?

党的十八届三中全会明确了全面深化改革的总目标,即完善和发展中国特色社会主义制度,推进国家治理体系和治理能力现代化。为认真贯彻落实党的

十八届三中全会精神以及中央有关改革的决策部署,切实履行民航改革的领导责任,加强对民航改革的组织领导,把各项改革措施落到实处,不久前,民航局成立了全面深化民航改革领导小组及其工作机构,将“完善和发展民航持续健康发展的体制和机制,推进民航治理体系和治理能力现代化”确定为全面深化民航改革的总目标,要求要注重改革的系统性、整体性、协同性。

如何才能更快地实现民航深化改革的总目标,更好地全面推进改革事项?

全国人大代表、东航党组书记马须伦:长期以来,民航的改革都在不断深化,在很多方面走在了其他领域的前面,可以说是改革的先行者。特别是在党的十八届三中全会之后,民航局根据全会精神,认真思考、设计整个民航的改革,民航各企事业单位也在积极谋划自身的改革方向。在我看来,要实现民航改革的总目标,关键是理念的变化,只有拥有了科学的理念,再加上路径对、方法得当,改革才能取得成果。

全国政协委员、中国民航大学副校长吴仁彪:当今是一个大数据时代,互联网方式已经渗透到各行各业,给人们的工作、生活、思维方式和管理方式等带来了革命性的变化,例如今年中央电视台在报道全国两会时就运用了大数据来分析百姓关注的热点。在这样一个大背景下,民航应抢占先机,充分运用大数据的基本原理和方法提高民航行业治理能力的现代化水平。前不久,国务院副总理汪洋在某行业会议上以“如何利用大数据提高管理效率和水平”为题发表讲话,其中专门提到了美国如何利用大数据来有效治理航班延误,这对我国民航业有一定的借鉴意义。其实,民航业的很多运营数据不仅对治理航班延误、提高航班运行效率、提高航空公司等民航企业的管理水平非常有帮助,而且还有助于找到许多不易发现的安全隐患,因此我们要重视这些行业相关运行数据的搜集、分析和整理。建议民航局把大数据作为行业的一项重要基础设施来建设,同时注重这方面的人才培养工作。中国民航大学也将整合全校力量开展大数据方面的科学研究与人才培养工作,为民航的持续快速健康发展提供技术和人才支撑。

源自《中国民航报》2014-03-11

郑州航空港经济综合实验区周年回眸——

这个月满周岁,这一年足发展

阅读提示:

今年3月7日,郑州航空港经济综合实验区满周岁了,这一年,实验区发展突飞猛进,硕果累累。本刊综合众媒体总结,分别从大规划、大枢纽、大产业等角度对郑州航空港区这一年发展的核心信息进行汇编,供读者存阅,作信息和资料的参考。



总览大规划

发展战略与规划结构:双核驱动都市区发展

实验区的规划面积415平方公里,与中心城区共同构成郑州都市区双核驱动的新型城市形态。以实验区为重要发展引擎,双核驱动、一体两翼,联动洛阳与开封,助推郑州都市区的发展。在2013年中国城市建成区排名中,郑州市建成区面积是294平方公里,位居第21位。河南省统计局负责人表示,实验区的规划面积,相当于再造了一个“新郑州”。

核心功能与三区布局:以机场为核心启动空港

实验区总体布局为“一核三区”:空港核心区、北部城市综合服务区、东部临港型商展交易、南部高端制造业集聚区。空港核心区的发展定位是国际航空货运枢纽、国内航空综合枢纽,规划面积为54.08平方公里,功能构成主要有航空运输、航空

物流、航空制造、航空保障、临港服务、对外贸易;北部城市综合服务区规划面积98.5平方公里,规划居住人口约140万;东部临港型商展交易区规划面积92.8平方公里,将在这一区域布置高铁南站、航展中心;南部高端制造业集聚区规划面积170.5平方公里,规划居住人口约120万。

综合交通与多式联运:发展陆空衔接多式联运

郑州航空港1.5小时航程内覆盖中国2/3的主要城市和3/5的人口,具备建成为全国航空枢纽的条件;公路网具备1.5小时中原城市群交通圈的条件。区域货运通道是航空港、铁路港、公路港“三港一体”,多条货运通道可直接通往航空港;空港核心区则具备“航空+高铁+城际铁路+地铁+轻轨+公路”的综合客运交通组织。

数说大枢纽

25.57 万吨:

2013 年,郑州机场完成货邮吞吐量 25.57 万吨,同比增长 69.1%; 货邮吞吐量增速在全国大型机场中位居第一。

143 条:

2013 年,郑州机场新开客货运航线 47 条,航线总数达到 143 条; 其中新开国际货运航线 14 条,国际货运航线达到 19 条, 位居中西部地区第一位,全货机航线 23 条; UPS、FedEx、南航、东航等货运航空公司均已入驻,基本形成通达全国主要城市和欧美亚的航线网络。

31%:

郑州铁路局地处全国路网中心, 范围内有我国中部地区大型货物列车编组站郑州北站, 全国重要铁路内陆口岸、货物中转站郑州东站, 全国铁路特等客运站郑州站。在河南省境内的社会周转量中, 约 31% 的货物周转量、41% 的旅客周转量都由铁路来完成。

5859 公里:

全省高速公路通车里程达 5859 公里, 连续 8 年位居全国第一。80% 以上的中心城市与所辖县实现了高速和干线同时连接, 27 个城市组团与中心城区间建成了一级公路快速通道。全省 180 个产业集聚区中, 有 179 个实现了与干线公路直接连通。



航空物流架起“空中丝路”

在这个速度制胜的新经济时代, 航空运输成为区域经济融入全球经济的最佳通道。

卢货航的到来意味着郑州国际航空货运迈进了新时代。未来, 郑州机场将开辟郑州 - 卢森堡货运直飞航线, 构建以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心的“双枢纽”, 吸引国内外货物在郑州集疏, 迅速提高河南的货邮吞吐量。进一步完善国际货运通道网络和物流体系, 提升国际货运竞争力。

“构建一条空中亚欧大陆桥, 覆盖亚洲和中东、欧美和非洲市场, 实现了双方的诉求, 形成共赢的良性发展。” 卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施说。

2013 年, 郑州机场完成货邮吞吐量 25.57 万吨, 实现了 69.1% 的增速。入驻的国际国内物流企业 40 家、货运航空公司 14 家、开通全货机航线 23 条。基本形成了覆盖全国及东南亚主要城市、连接欧美货运枢纽的航线网络。

省社科院副院长谷建全认为, 航空物流打开了一个开阔的经济视野, 为河南搭建了一个参与国际分工、构建开放高地的新平台, 成为引领中原发展、服务全国、连通世界的对外开放高地。

五洲风云、尽收眼底, 一条条“空中丝绸之路”叩开中欧经贸之门。

配套设施给力空港建设

截至 2013 年年底, 机场累计完成旅客吞吐量 1314 万人次, 同比增长 12.6%。“机场现有设施已经达到饱和, 很难满足客货运需求, 所以二期建设迫在眉睫。” 2015 年年底, T2 航站楼将拔地而起, 与 T2 航站楼一起呈现在世人面前的, 还有一条可供世界上最大客机 A380 起降的跑道以及一座综合交通换乘中心。

届时, 郑州机场将成为继上海虹桥机场之后, 全国第二个集城际铁路、高速公路、高速铁路等多种交通方式有效衔接的机场。

例讲大产业

菜鸟网络科技有限公司: 总投资 55 亿元, 打造新型物流仓储及电商产业集聚园区、多式联运转运基地、保税物流基地、电商产业园 4 个项目。

郑州台湾软件园: 台达电子、三宝集团等 12 家台湾企业入驻实验区。

正威国际集团: 正威集团电子信息产业园和半导体全产业链产业园落户实验区, 项目总投资 450 亿元。

台湾友嘉集团: 首批投资 350 亿元打造全产业链精密机械制造基地。

智能终端手机产业园: 创维、百立丰等 13 家手机制造企业签约, 项目总投资 65 亿元。



高端制造业: 一个“苹果”变成“一片果园”

2013 年实验区实现工业总产值 1740 亿元, 以智能手机为主的电子信息业产值超过 1600 亿元, 富士康是当之无愧的“领头雁”。这只“领头雁”吸引了智能终端产业及配套产业集聚, 形成庞大雁阵。时尚、现代的实验区智能终端手机产业园内, 酷派、天宇、创维、华为、致远、百利丰等 13 家手机企业已签约落户, 建起了从手机研发、整机制造、配件生产、软件开发与产品设计、手机销售于一体的全产业链模式, 预计达产后实现产能 1.16 亿部。

“智能终端手机产业园一期 12 栋厂房已建成并投入使用; 二期 38 万平方米厂房今年 9 月建成并投入使用, 手机年产量可达 3000 万至 4000 万部。” 智能终端手机产业园经理刘彦山说。

被誉为“全球数控机床产品线最完整的制造集团”的台湾友嘉实业集团也落户实验区, 打造全产业链精密机械制造基地。上海锐珂医疗、中国远大集团、上海坤爱、苏州艾隆、中科干细胞等一大批生物医药和精密机械项目相继落户。

航空物流业: “东方孟菲斯”的梦想

机场、航线和航空公司是航空物流业的发展支撑。过去一年里, 国际货运配套体系正在形成。实验区开通中部首家快件监管中心; 获批开展保税货物结转试点; 开通北京、上海、重庆等 13 个主要城市的“卡车航班”; 获批通往 13 个国际城市的航空快件总包直封权, 可实现“当日寄出、次日抵达”; 完成对世界全货运航空巨头卢森堡货运航空的收购, 并将郑州机场作为其全球第二个枢纽机场。

现代服务业: 航空快件 24 小时之旅

速度经济带来生活新变化, 现代服务业由其得到迅猛发展。菜鸟中国智能骨干网落户实验区, 全国各地的特产可通过空运实现 24 小时送货必达, 以郑州为中心的河南电子商务全球供应链服务体系, 将带来千亿元的商机; 肉类口岸获批; 72 小时过境免签申报工作已全面启动, 外籍人士在郑州可无签证游玩 3 天, 配套的智选假日酒店、正弘中央公园、豫发大运城等城市综合服务项目也都在建设之中。

(本刊综合编辑)

大交通部编制完成 铁路民航邮政归交通部负责

3月12日上午，交通部官网发布消息称，目前交通运输部有关职责和机构编制调整已基本到位，标志着交通运输大部体制改革落实工作顺利完成。

2013年3月，十二届全国人大一次会议通过了《国务院机构改革和职能转变方案》，提出实行铁路政企分开，将铁道部拟订铁路发展规划和政策的行政职责划入交通运输部；交通运输部统筹规划铁路、公路、水路、民航发展，加快推进综合交通运输体系建设。

据介绍，此次改革形成了由交通运输部负责管理国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局的交通运输大部体制架构格局，初步建立起与综合交通运输体系相适应的大部门体制机制。

新建立的大交通部门负责组织拟定综合交通运输战略、政策、法律法规草案、标准等职责以及组织编制综合交通运输体系规划和统筹衔接平衡铁路、公路、水路、民航和邮政规划方面的职能，促进了各种交通运输方式

的有效衔接和服务一体化。

在应急处置方面，牵头组织编制国家重大海上溢油应急处置预案并组织实施，承担组织、协调、指挥重大海上溢油应急处置等有关工作；强化了国家公路网运行监测和应急处置协调工作。

监督管理方面，负责监测分析交通运输运行情况，发布有关信息；承担公路、水路国家重点基本建设项目的绩效监督和管理；强化了交通运输部拟订经营性机动车营运安全标准，指导营运车辆综合性能检测管理，参与机动车报废政策、标准制定工作等新的职责。

关于大交通部构造调整的问题，交通部部长杨传堂3月8日表示，大交通部已经构成，去年11月25日，中编办已经正式批复，目前正在落实当中，估计到3月14日就可到位。

源自《法制晚报》2014-03-12



人民币兑美元汇率波幅扩至2% 双向波动将成常态

北京3月15日电全国两会闭幕不久，我国汇率改革即出台重大制度安排。中国人民银行15日表示，央行决定扩大外汇市场人民币兑美元汇率浮动幅度，自2014年3月17日起，银行间即期外汇市场人民币兑美元交易价浮动幅度由1%扩大至2%。

这是自2005年7月人民币汇率制度改革以来，人民币兑美元汇率波幅的第三次扩大。资料显示，2007年5月21日起人民币波动幅度由0.3%扩大至0.5%，2012年4月14日又由0.5%扩大至1%。

此次汇改新举措属意料之中。此前提交十二届全国人大二次会议审议的政府工作报告就指出，要扩大人民币汇率双向浮动区间。

市场分析人士认为，汇率波幅的扩大属我国重大汇改举措，将有利于增强人民币汇率浮动弹性，未来汇率市场将进一步上演双向波动行情。

“这是重大政策变动，中国汇率市场化改革的步伐在加速推进。”英大证券首席经济学家李大霄指出。

“扩大人民币兑美元汇率波动幅度后，汇率形成机制更加贴近市场供求关系。”中国银行国际金融研究所副所长宗良认为。

央行15日在回答记者提问时也表示，汇率作为要素市场的重要价格，是有效配置国内国际资源的决定性因素之一，扩大人民币汇率浮动幅度有利于增强人民币汇率浮动弹性，不断优化资源配置效率，进一步增强市场配置资源的决定性作用，加快推进经济发展方式转变和结构调整。

对于波幅扩大后的市场影响，业内人士认为，汇率市场可能告别持续升值的行情，双向波动将成为常态。

“这将意味着人民币汇率由此进入双向浮动阶段，有利于外汇避险市场的发展。在此区间震荡状态下，外汇期权交易将更加活跃。”兴业银行经济学家鲁政委认为。

自汇改以来，人民币兑美元汇率大部分时间走出了

单向升值的行情。专家认为，过窄的波动区间，令汇率难以实现有涨有跌、双向浮动的走势。

央行表示，随着汇率市场化形成机制改革的推进，未来人民币将与国际主要货币一样，有充分弹性的双向波动会成为常态。

2012年4月14日人民币兑美元汇率由0.5%扩大至1%后，人民币出现持续走弱行情。因此有人担忧，现在扩大弹性后，人民币会不会走出一波贬值行情。对此央行指出，扩大人民币汇率浮动区间是增强人民币汇率双向浮动弹性的制度安排，与人民币汇率升贬没有直接关系。

“人民币汇率变化主要取决于以国际收支为基础的外汇供求状况。当前我国财政金融风险可控，外汇储备充裕，抵御外部冲击的能力较强，人民币汇率不存在大幅贬值的基础。”央行表示。

源自《河南日报》2014-03-16



周小川：存款利率可能会在最近一两年内放开

中国人民银行行长周小川3月11日表示，存款利率放开在计划之中，这应是利率市场化中最后一步。他认为，存款利率很可能在最近一两年就能够放开。

周小川在十二届全国人大二次会议举行的记者会上说，市场上存在推动利率市场化的力量，因此各种新兴业务、新兴的业务方式，也都是对利率市场化有推动作用的。

在回答利率市场化是否会在短期内推高利率的问题时，周小川说，在利率市场化的过程中，由于管理方式、宏观调控方式的改变，市场上肯定会出现一些新的过去没有过的机会，并在短期内带来稍高的回报，市场会追

求这些机会，所以可能就会有利率在一定期间内上行的可能性。

周小川说，随着市场配置资源和广泛竞争的存在，实际上利率最后还是会有总供给、总需求关系的平衡，个别的机会会慢慢变小。

周小川还表示，十八届三中全会决定里面关于金融改革的内容都将会执行，只不过有些是在一两年内就实现，还有一些可能是在三五年的跨度内实现。“但是现在也应该做好准备，有些能够起步的，尽快可以起步。”

源自新华网 2014-03-11

央行叫停二维码支付、虚拟信用卡等支付业务

据新华社北京3月14日电中国人民银行有关部门负责人14日接受记者采访时表示，央行日前已下发通知，要求暂停二维码（条码）支付、虚拟信用卡等支付业务和产品，央行称相关支付产品安全性有待完善。

意在控制风险

这位负责人表示，为切实保护消费者合法权益，促进支付服务市场健康发展，促进市场公平竞争，保障社会公众对非现金支付工具的信心，维护支付体系稳定，央行本着“鼓励创新和规范服务”并重的原则，要求相关支付服务机构暂停二维码（条码）支付业务、相关支付机构与银行合作推出的虚拟信用卡产品的推广，并妥善处理客户服务。同时，人民银行将组织对相关业务的安全性和合规性全面评估，进一步完善相关制度，确保相关支付产品在风险可控的基础上有序推出。

这位负责人表示，近年来，随着电子商务和互联网金融快速发展，支付服务创新加快，对满足消费者多样化、个性化支付需求、提高支付效率发挥了积极作用。但是，部分支付服务机构推出的二维码（条码）支付、虚拟信用卡等支付产品，在客户实名制审核、支付指令确认、

支付安全、交易信息的真实完整和消费者权益保护等方面，存在风险隐患，与现行支付业务规则有一定冲突。

“暂停”而非“叫停”

中国人民银行支付结算司副司长周金黄14日接受记者采访时表示，央行此举意在规范相关业务发展和保护消费者权益，而并非针对某家企业。

“是‘暂停’而不是市场传言的‘叫停’。”周金黄强调，与传统业务相比，包括二维码支付、虚拟信用卡在内的创新业务，涉及不少新的技术、新的流程和新的识别技术，一些方面目前的既有规则并未涵盖，存在一定风险隐患，央行需要对此有进一步研究。

据周金黄介绍，此前曾接到一些消费者的投诉，有些用户在二维码支付过程中，出现了信息和资金被盗取的问题。暂停的虚拟信用卡业务主要是指中信银行与阿里巴巴和腾讯的相关合作。

周金黄称，央行对金融创新一直持鼓励态度，暂停相关业务主要是出于对保护消费者权益和风险控制等方面的考虑，意在更好地促进互联网金融行业的健康发展。

源自《河南日报》2014-03-15

人行郑州中支和外汇局河南省分局联合出台支持郑州航空港发展的意见



用于支持航空港内符合条件的地方法人金融机构扩大有效信贷投放；准备5亿元再贴现限额，优先为航空港内中小企业签发的票据办理再贴现；预备10亿元常备借贷便利限额，专项用于为航空港内地方法人金融机构提供流动性支持；对于航空港内符合条件的企业申请借用短期外债和开展外保内贷业务，优先予以支持。

为吸引更多的金融机构入驻航空港，该意见提出要及时了解航空港内银行业金融机构网点建设规划和业务需求情况，以优质、高效、便捷的服务，支持其加入人民银行金融管理与服务体系，在开办支付结算业务、结售汇业务、货币金银业务以及银行账户核准等方面，予以优先支持；充分发挥人民银行融资租赁登记公示系统的对抗效力，建设优质信用环境，吸引更多的融资租赁公司入驻航空港；对在航空港有意愿开展互联网支付的第三方支付机构，做好政策咨询和业务指导。

针对航空港内跨国公司集聚的发展态势，该意见在促进贸易投资便利化方面提出，要支持跨国公司开展总部外汇资金集中运营管理试点，使其能够集中调配境内外成员企业外汇资金；支持开展跨境电子商务外汇支付业务试点，便利机构和个人开展跨境电子商务交易，推动跨境电子商务发展；支持符合条件的非金融机构申请在航空港内开办个人本外币兑换特许业务，优化和提升航空港投资环境。

为确保该意见的实施，人行郑州中心支行和外汇局河南省分局确定了一名副厅长（副局长）牵头负责航空港相关工作，要求各业务部门依职责分工，加强与航空港管委会及相关部门的沟通与协调，认真做好各项政策措施的落实；在外汇业务等领域实行主办联系人制度，集中受理业务申请并提供全程服务。

源自河南省政府门户网站 2014-03-19

郑州航空港经济综合实验区 综合交通规划通过专家评审

3月12日，有关记者从省住房和城乡建设厅获悉，《郑州航空港经济综合实验区综合交通规划》日前通过专家评审。

专家建议，对航空港可定位为国内内陆型超大型国际航空枢纽，功能以航空、高铁、城际等为特征的特大型枢纽新城，辐射腹地应基于中原经济区以至更大区域，发展战略包括“两港引擎（空港陆港）、产业驱动，枢纽提升、区域新城，交通引领、产城互动，双块符合、双城互动，健康交通、健康新城”。

专家提出，机场核心区规划应研究航空控制条件、限制穿越交通的措施，确保机场核心区交通的可靠性，同时加强公交都市实施引导条件、设施布局与机动车交

通系统之间联系的分析。轨道交通应与城市功能、空间布局形态相结合构建轨道网络系统，通过轨道交通引导城市土地开发利用，并与区域铁路枢纽做好衔接，形成高铁、城际、轨道、公共交通有机系统，并做好相关配套设施的控制。

省住房和城乡建设厅相关负责人表示，规划的编制进一步丰富了《郑州航空港经济综合实验区概念性总体规划（总体规划深度2013~2040年）》，系统梳理了航空港综合交通枢纽体系，对于提升郑州国际机场枢纽地位，建设国际化、现代化立体综合交通枢纽城市具有重要意义，也为实验区各专项规划编制的有效衔接打下了坚实基础。

源自《河南日报》2014-03-13

郑州“E贸易”签署3个合作协议

3月18日，郑州市跨境贸易电子商务服务（简称“E贸易”）试点项目签署3个合作协议。

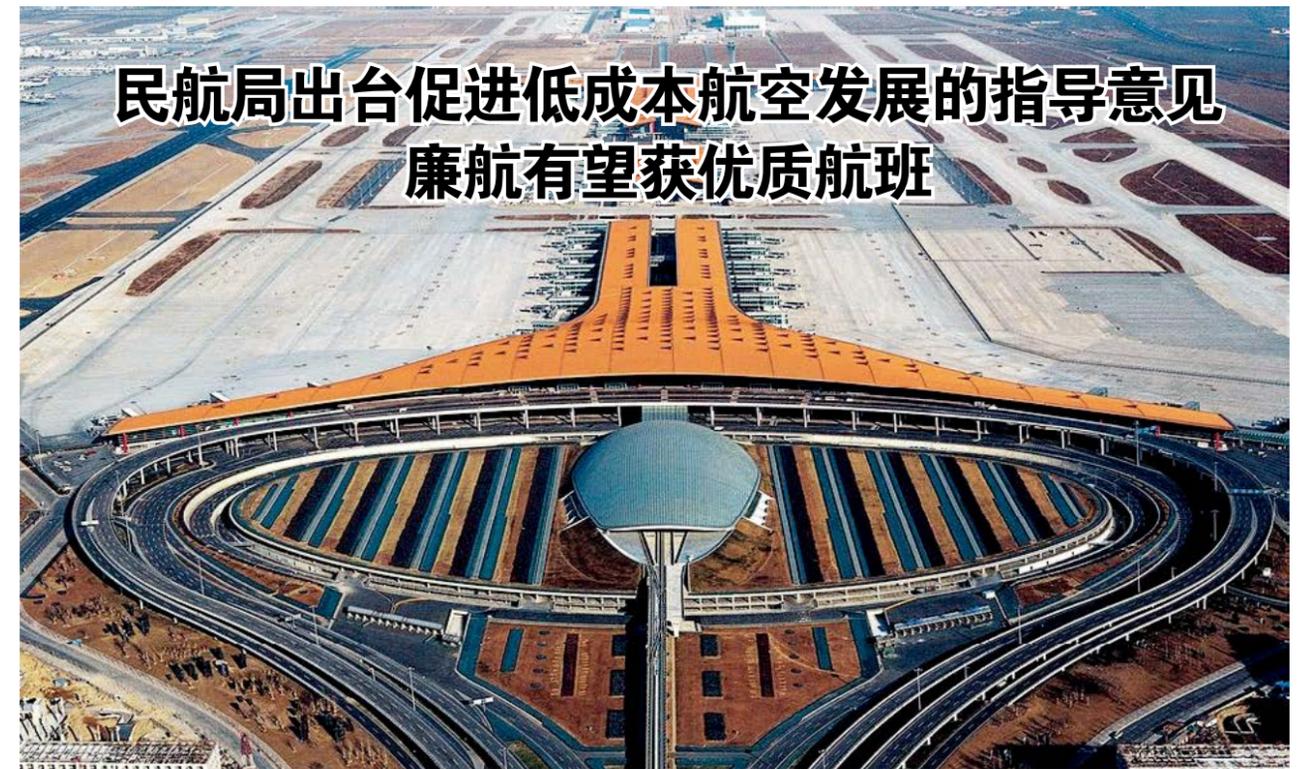
这3个合作协议分别是：郑州市政府与天猫国际签署《跨境电子商务战略合作协议》，河南进口物资公共保税中心有限公司分别与中外运敦豪国际航空快件有限公司、深圳昇扬商贸有限公司签约《战略合作框架协议》，围绕郑州市跨境贸易电子商务服务试点项目，以河南保税物流中心为平台，在物流、商贸、信息等方面，展开全方位深度合作。

郑州市跨境贸易电子商务服务试点项目启动以来，

吸引了阿里巴巴、易贝、天猫国际、亚马逊等电商，敦豪、顺丰、邮政等多家知名物流企业参与，已累计测试商品15670包，与欧美澳地区的16个国家及160多个城市开展跨境贸易。

此次签约有助于双方将跨境贸易电子商务做大做强，合力为消费者创造一流的消费体验，真正把河南保税物流中心建设成电商消费的聚集地，打造全国跨境贸易电子商务示范基地和服务平台，让郑州“买全球、卖全球”成为可能。

源自《河南日报》2014-03-19



民航局出台促进低成本航空发展的指导意见 廉航有望获优质航班

民航局近日印发了《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》。民航局副局长夏兴华表示，将进一步降低设立低成本航空公司及分子公司门槛，简化审批手续。这是推动民航走向大众化的重要举措之一。

夏兴华介绍，意见从坚持安全发展、促进快速壮大、支持灵活经营、鼓励走出去、改善基础环境、加大政策扶持六个方面提出多项政策保障措施。具体内容主要有：适当调高机队规划增速，支持发展较好、安全基础扎实的航空公司快速壮大；继续营造宽松的航线准入环境；改进航班时刻分配政策；进一步降低设立低成本航空公司及分子公司门槛，简化审批手续；修订民航客、货运输规则，对部分服务标准不再作强制性规定，允许低成本航空适当简化服务；研究逐步放开特殊行李托运、快速登机、选座等创新类收费项目的审批，支持低成本航空拓展差异化服务；研究制定低成本航站楼建设行业标准或建设指南；支持机场将老旧航站楼改造为低成本航站楼，或新建低成本航站楼；鼓励机场针对低成本航空

运营需求建设完善相关配套设施，进一步简化旅客乘机流程；调整机场收费政策，研究制定机场收费地区分类标准，降低西部地区、三四线机场收费标准。协调国家有关部门，继续争取飞机、航材进口税收优惠政策，降低航空公司刚性成本。

业内专家分析，指导意见的出台将从政策层面上进一步优化我国低成本航空运营环境，引导和鼓励国内航空公司实践低成本运营，有效带动整个民航市场结构、消费观念、经营管理、基础设施和发展布局的改善，推动民航大众化战略目标实现。目前国家政策还大多停留在鼓励方面，现实是大量优质航线、时刻资源都掌握在大型国有航企手中，留给廉航的资源非常有限，“希望未来民航业能够将航线、时刻资源进行有效再分配，比如某家航空公司如果某些航线的上座率持续过低或经常延误，就可减少其运力，再把这部分航班时刻资源优先分配给廉价航空”。夏兴华表示，接下来民航局还将对意见提出的政策进行细化，在公司设立、航线航班、收

费审批、低成本航站楼等重点领域出台具体的改革措施。

民航局相关负责人介绍，低成本航空已席卷美洲、欧洲、亚太等全球航空市场，成为航空业中发展最快的一个领域。据统计，目前全球低成本航空公司超过 170 家，美洲、欧洲、亚太地区前十家最大低成本航空公司的旅客运输量达到 6.6 亿人，低成本航空在全球占有 26% 的市场份额。我国低成本航空起步晚、发展慢，市场份额不到 5%，目前仅春秋航空的低成本运营模式较为成功，但相对欧美和东南亚地区还存在较大差距。

民航专家林青山则分析，廉航市场爆发后，主管部门需要维护市场的透明度，要求航空公司明确公示其服务标准、服务价格，让旅客、货主明白消费，同时监督航空公司服务标准与履行承诺实际情况的符合性，维护消费者权益，当出现价格欺诈等违规行为时，依法处理，另外，还应定期发布航空公司服务质量评价指数，引导航空公司改进服务。

郑州 - 达卡航班 3 月首航 孟加拉海鲜本月直飞郑州



今后，市民想要吃到便宜、新鲜的优质海鲜将不再是一件难事。

2月26日，记者从郑州机场获悉，今年3月初，郑州—达卡的货运航班就要首航了，来自孟加拉的鲮鱼、螃蟹、石头鱼等优质海鲜将通过空运直达河南。该货运航班每周两班，分别在周一、周六，每次载重 105~110 吨。

据了解，这些海鲜运到郑州全部是鲜活的，而为了保持这种新鲜，郑州机场特意在机场内建造了 24 座海鲜暂养池。

近年来，郑州机场货运飞速发展。去年，引进香港航、中货航、中华航等 7 家货航公司，新开辟货运航线 14 条，新增通航城市 8 个，周航班量达到 80 班。完成货邮吞吐量 25.57 万吨，实现了 69.13% 的增速，在全国大型机场增速中位居第一。

今年，郑州机场将进一步加大航线开发力度，在客运方面，计划新引进春秋、东海等低成本航空公司，加密、新增航线 20 条以上，国内新开拉萨、无锡、湛江、佛山、九华山等通航点，国际新开普吉、釜山、务安、暹粒、胡志明、马尼拉等航线。在货运方面，争取引进澳大利亚、阿提哈德、大韩、仁川等货航公司，计划国内新开郑州至无锡、成都、重庆，国际新开悉尼、迪拜、大阪等全货机航线。

源自《郑州晚报》2014-02-27

“东航物流网”联手“百联集团” 首批空运新西兰鲜奶开售

随着 3 月 3 日百联电子商务有限公司和上海东方航空物流有限公司全面合作战略项目的签约，新西兰新鲜牛奶、法罗群岛冰鲜三文鱼、加拿大帝王蟹和北极贝、日本甜虾、新西兰猕猴桃、云南松茸、阳澄湖大闸蟹等这些境内外新鲜可口的生鲜商品，消费者只要在百联电子商务公司的购物网站百联 E 城轻点鼠标，便可将心仪的商品买回家了。

3 月 3 日，首批由东航产地空运直达的 2L 装保质期为 14 天的新西兰鲜牛奶，已经在百联电子商务百联 E 城

向广大网民面市了。根据协议，不久的将来，生鲜商品在百联 E 城的比重将会循序渐进地不断加大。

据东航物流方面介绍，庞大的全球航线网络和全球化集约采购，与东航快递配送网络相结合的综合优势，是进军电商领域与百联电商合作的主要动因。而之所以选择生鲜类商品，主要是基于东航强大的空运能力和庞大的原产地采购的网络以及报清关资质优势，能实现从商品采购，到航空快速运输，再到快速清关的无缝衔接，这些无可比拟的优势，能将新鲜食品最快地传递给消费者。

源自《上海商报》2014-03-03

国际新闻链接

据 Skift 网报道，根据 Skift 在 1 月发布的《2014 年全球旅行趋势》，全球低成本航空公司在 2014 年的发展将势不可挡。

2013 年，美国低成本航空在国内航线的收入上首次超过了传统主流航空。亚洲和中东地区低成本航空的发展也超过了该地区的全服务航空公司。精神航空以及其他超低成本航空的成功引来不少效仿者的同时，也向西西南航、捷蓝航空等主流低成本航空施加了不少压力。

低成本航空正在重返远程航线市场。挪威航空、Wow 航空以及西捷航空都在跟随亚航 X 的脚步，计划开辟远程航线。同时，易捷航空、瑞安航空、美西南航等低成本航空公司已将他们的服务升级，通过各种方式吸引着更多的商务旅客。

本刊综合编辑

云和软件牵手微软落户郑州航空港

3 月 10 日，微软公司与云和软件公司战略合作暨云和软件公司落户郑州航空港签约仪式在郑举行。这标志着河南“云和软件”成为微软中国首家“区域性首选合作伙伴”。今后，该公司将以微软 Windows Azure “公有云”平台先进技术和服务为基础，通过在智慧城市、电子商务、创新金融、智慧交通等领域实施“云计算”应用工程，构建全新服务平台，以新技术推动河南、郑州经济发展换挡升级。

河南省及郑州市领导张维宁、胡荃、王跃华、马健等出席签约仪式。

微软集团副总裁、大中华区董事长兼首席执行官贺乐赋，微软集团中国 Windows Azure 事业部总经理严治庆，河南云和软件科技有限公司董事长李少杰等出席签约仪式。

市委副书记、郑州航空港经济综合实验区党工委书

记胡荃在致辞中代表市委、市政府及航空港区对此次合作表示热烈祝贺。他说，微软公司作为全球电子信息产业龙头企业，第一个将“公有云”服务带到中国；“云和软件”作为一家专注于云计算和大数据的专业公司，是微软公司在中国的首家区域合作伙伴，双方合作将有力推动郑州航空港区建设发展。胡荃表示，郑州市委、市政府、航空港实验区将为双方合作提供全程服务，并希望以此签约为新起点，进一步拓展合作空间，提升合作层次，共创美好明天。

贺乐赋表示，“云计算”日益成为新的技术动力、支撑未来社会和经济发展的关键。作为第一家将微软云技术带到郑州的企业，公司将与“云和软件”加强合作，为中小企业提供强大的“云计算”服务保障，逐步提升其在国际上的竞争力。

源自《郑州日报》2014-03-11



2013 年全国机场生产统计公报

一、通航城市和机场

2013年,我国境内民用航空(颁证)机场共有193个(不含香港、澳门和台湾,下同),其中定期航班通航机场190个,定期航班通航城市188个。

年内定期航班新通航的城市有内蒙古阿拉善左旗、内蒙古阿拉善右旗、内蒙古额济纳旗、河北张家口、四川稻城、贵州凯里、安徽池州、贵州毕节、江西宜春、甘肃甘南藏族自治州夏河县。四川攀枝花恢复执行定期航班。陕西汉中机场年内停航。

二、主要生产指标

2013年我国机场主要生产指标保持平稳增长,其中旅客吞吐量75430.9万人次,比上年增长11.0%。国内航线完成69085.7万人次,比上年增长10.8%(其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为2443.2万人次,比上年增长7.5%);国际航线完成6345.2万人次,比上年增长13.3%。

完成货邮吞吐量1258.5万吨,比上年增长4.9%。其中,国内航线完成830.0万吨,比上年增长5.7%(其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为78.0万吨,比上年增长6.3%);国际航线完成428.5万吨,比上年增长3.4%。

飞机起降731.5万架次,比上年增长10.8%。其中:运输架次627.7万架次,比上年增长10.8%。起降架次中:国内航线678.7万架次,比上年增长11.0%(其

中内地至香港、澳门和台湾地区航线为18.9万架次,比上年增长8.8%);国际航线52.8万架次,比上年增长8.3%。(注:国内、港澳台、国际航线分类按客货流向进行划分)

三、旅客吞吐量分布

所有通航机场中,年旅客吞吐量达到100万人次以上的有61个,比上年增加4个,完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的95.4%;年旅客吞吐量达到1000万人次以上的有24个,比上年增加3个,完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的76.8%;北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的29.0%。全国各地区机场旅客吞吐量的分布情况是:华北地区占16.9%,东北地区占6.3%,华东地区占29.1%,中南地区占24.0%,西南地区占15.6%,西北地区占5.5%,新疆地区占2.6%。

四、机场货邮吞吐量分布

各机场中,年货邮吞吐量达到10000吨以上的有50个,比上年增加1个,完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的98.5%;北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的51.8%。全国各地区机场货邮吞吐量的分布情况是:华北地区占18.0%,东北地区占3.5%,华东地区占40.8%,中南地区占24.5%,西南地区占9.6%,西北地区占2.2%,新疆地区占1.3%。

源自中国民航局 2014-03-26

全国人大代表建议尽快设立通航运营示范区

通用航空产业,是我国发展前景最好的战略性新兴产业之一。但由于种种原因,目前仍滞后于改革开放步伐。在今年的全国两会上,全国人大代表、重庆两江新区党工委副书记、管委会常务副主席汤宗伟就通用航空产业的发展提出建议。

汤宗伟说,通航产业发展目前虽面临重重困难,但对于这样一个朝阳产业,机遇与挑战并存,机遇大于挑战。汤宗伟说,发展通用航空产业还有利于提升我国制造业整体水平、有利于带动相关产业协调发展、提档升级,同时可更好地满足人民群众不断增长的生产与生活的需要。所以,尽快设立通用运营示范区,就显得十分重要。

面临难题很多,人才短缺问题最突出

在通用航空专业技术人才短缺方面,汤宗伟说,当前,我国通用航空从业人员超过11000人,其中管理人员约占20%,空勤人员约占16%,机务维修人员约占23%,其他人员约占41%。相比之下美国通用航空的相关人员达120万人,其中飞行员达63万名,巨大的数字差距凸显了我国通用航空人才的严重匮乏。

汤宗伟表示,为培养储备专业人才,满足产业需求。建议我国积极鼓励打造全面的通航人才培养与储备体系,从航空科普教育、模拟飞行体验到私、商照培训与考证,并覆盖包括空管、空勤、地勤等专业岗位人才的培养,并根据现实需求,适当放松对国外航校、外籍教员及飞行员的引进和使用政策限制;通过发展航空文化基地、航空俱乐部大力普及航空文化,提高群众参与热情,培育通航市场。

汤宗伟称,针对空域开放所涉及的空防安全、飞行器监管等关键性难题,建议设立通航运营示范区,结合市场实际需求开放试点航线,并开发包含计划制定和审

批、飞行实时监控、与军民航信息互联等功能的创新监管体系对试点航线提供支撑。同时,通过试点航线运营获得数据、经验为各管理机构提供决策依据、逐步有序的编织通航飞行网络,加快助推空域开放进程。

建议打造通航产业发展示范基地,实现产业发展由点及面

对于这个朝阳产业存在的问题,汤宗伟建议国家应从开发创新型通航飞行监管体系、由线及面助推空域开放进程,着眼全价值链、吸引市场力量参与通航基础设施建设,降低飞机持有成本、刺激消费市场,培养储备专业人才、满足产业需求等方面给予更多支持。

汤宗伟提到,要打造通航产业发展示范基地,实现产业发展由点及面。他建议以航空产业园为基础,建立国家、地方行政的通航发展示范基地,探索、验证、拉动产业发展,形成产业模式和企业发展的示范和标杆,增加产业发展信心。

汤宗伟称,以重庆两江新区为例,通过2年多的探索,在取得国家低空空域管理改革试点权和试飞空域等支持下,新区已集聚了2家整机制造企业,2家航空学校,正积极推进霍尼韦尔、普惠、中航集团、GE等飞机发动机、航电、航控、航材等核心关键项目的进入,一批围绕航空培训、运营、后服、基金等机构也迅速应运而生,产业链整合初具雏形。

汤宗伟说,要开展飞机保税展销、融资租赁业务,降低飞机持有成本以刺激消费市场。建议国家批准在保税区开展飞机保税展销、融资租赁业务,同时对购机企业辅以退税政策以鼓励企业消费和持有通用飞机,通过刺激终端消费市场拉动制造板块发展,形成良性循环。

源自《中国日报》2014-03-07



通航产业市场发展失调 多个短板待补

低空空域政策的每一次放开都牵动着资本市场的脉搏，而上市公司的业绩及业务发展也映射着行业的变动。《每日经济新闻》记者总结了不同类型通航上市公司表现，以此或可窥见通航行业最新的动向。

公务机或为突破口

目前从事飞行运营的企业运营项目较为单一。以中信海直为例，作为我国最大的通用航空企业，公司拥有海上直升机服务、陆上直升机服务及飞机维修业务三大主营业务，但第一种业务占其营业收入的78%，占净利润比重超过90%。

公司获得补贴的额度也较大，2010年7月至2012年6月，中信海直共获得国家补贴4872万。数据显示，2012年该公司的净利润为1.42亿元。与之相似，从事农业航化作业的北大荒同期获得补贴额度也达到4900余万元，为2013年得到补贴额最高的通航企业。

不过，虽然大部分通航作业仍靠补贴，但我国通航领域公务机市场增长迅速，或成为通航产业爆发的突破口。

尽管世界范围内公务机市场尚未回暖，但我国公务机市场增长迅速。根据巴航工业发布的数据，2007年以来，中国的公务机数量平均增速为27%，飞行时间以每年超过40%的速度增长。

不过目前我国公务机保有量仍偏低，已经使用以及即将交付的公务机数量仅100~200架。

根据《公务与通用航空》杂志的预测，伴随着经济增长和影响公务航空的外部环境逐步改善，未来10年中国公务机市场增长将加快，预计到2020年有望达到600~800架的机队规模。

空管系统需求井喷

低空空域开放让通航机场遍地开花，也为空管系统改革提出了要求。在此背景下，机场配套设施如空管系统、空港地面设备也进入市场井喷期。同时，工信部此前出台的《民用航空工业中长期发展规划》也提出，要大力发展空管和地面设备及系统，积极发展通用航空产业。相应上市公司迎来发展机遇。

以川大智胜为例，它是A股唯一一家设计空管自动化系统的上市公司，其主要优势在军航空管自动化系统。公开资料显示，目前该公司在上述领域的市场份额达到75%，在2003年、2005年获得空管系统改造订单共计5亿元，在经历长达8年的空白期之后，2013年11月，公司重新获得空管委2.38亿元订单。

我国民航空管自动化系统市场竞争激烈，目前大中型机场基本采用国外系统，中小型机场采购国内产品相对较多。齐鲁证券认为，军方空管装备为适应经济发展

需求逐步向大型国产化升级，实现“军民深度融合”，川大智胜在空军空管领域优势明显，或首先受益；同时，在国家实现资源共享、数据兼容和信息安全的形势推动下，民用大型空管设备国产化势在必行。

低空空域的开放也让空港设备市场呈爆发之势。以威海广泰为例，2013年，该公司空港设备国内市场新增订单同比增长达48.85%。东兴证券认为，威海广泰在空港地面产品的发展方向是“国际化、电动化、小型化”，符合中小机场需求，通航市场增长将为其提供发展机遇。

空管领域市场的增长让更多上市公司看到机遇。2013年12月，四川九洲就发布公告称，拟收购四川九洲空管科技有限责任公司30%的股权，此举获得资本市场的认可，今年以来，公司股价涨幅超过40%。

航空动力掘金千亿发动机市场

被誉为“工业之花”的航空发动机，一直以来更是我国航空制造业的短板。

作为中航工业集团21家上市公司中的一员，航空动力是A股唯一一家从事航空发动机整机制造的上市公司。近年来航空动力发动机及衍生业务基本稳定，毛利率不断

提升，由2010年的15.56%提升2012年的21.76%。

航空专家周济生曾指出，与国外的发动机相比，我国航空发动机差距依然比较大，包括工艺、冶金、设计、制造等方面。

不过，通航产业及民航运输的快速发展为航空发动机的制造提供了广阔市场。兴业证券研报中预测，未来10年，中国航空发动机的年均市场规模超过1100亿元，其中800多亿为民用市场、300多亿为军用市场。

目前航空动力已经与GE、罗-罗、霍尼韦尔等多家国际巨头建立了合作关系。2013年11月，航空动力获得GE1.18亿美元订单，仅该项订单就占2013年前三季度所有营业收入的14.4%。

与中航工业资产重组与证券化同步，航空动力也正在创建中国航空发动机整机制造最大平台。

去年6月，航空动力即发布了资产重组方案。公司拟定增收购大股东中航工业旗下95.7亿元发动机资产。对于此次资产注入，东兴证券认为有利于中国航空发动机的研制和发展，重组完成后，公司将基本实现国内航空发动机整机制造业务的全覆盖。

源自每经网 2014-03-05

郑州：全面掀起通用航空试验区建设高潮

日前，“2014年河南通航企业与飞机销售公司对接会”在上街区通航服务中心召开，此次会议，上街区邀请来了23家通航企业，4家金融部门、3家飞机销售商共聚一堂，同商发展郑州通用航空试验区大计，上街区在充分听取了企业的意见与观点后，制定出2014年郑州通用航空试验区的工作要点。

据悉，2014年，郑州通航试验区预计实现总投资

50亿元，其中基础设施建设投资10亿元，产业项目投资40亿元。通航特色商业区全年完成营业收入10亿元，固定资产投资5亿元。着力把通航产业打造成上街区的支柱产业、把通航试验区打造成郑州航空港经济综合实验区的重要部分、把郑州上街机场打造成中原经济区通航枢纽机场、把郑州市打造成全国通用航空经济发展领军城市。

源自《中国航空新闻网》2014-03-17

首都新机场最快上半年动工 年吞吐量 1.3 亿人次

全国人大代表、河北省廊坊市政协副主席王学求 3 月 4 日接受中国证券报记者采访时表示，首都第二机场建设规划期为 2014 年至 2018 年，规划年旅客吞吐量为 1.3 亿人次，预计规划面积 200 平方公里。新机场建成后，吞吐量将超过美国亚特兰大机场，成为全球最大机场。新机场最快上半年开工。

带动临空经济区腾飞

据王学求介绍，规划中的首都新机场建设将分期进行，预计一期年旅客吞吐量 4000 万人次，二期 8000 万人次，三期 1.3 亿人次。整个机场分为三圈，第一圈为机场核心区，第二圈为机场服务区，第三圈为机场相关产业区。

王学求称，新机场主体位于大兴区礼贤镇和廊坊九州镇，整个机场占地面积在北京为三分之二，河北三分之一，首都新机场将聚集一些高科技产业和现代服务业，带动廊坊市“临空经济区”发展。

北京市委书记郭金龙近日表示，将加快推进基础设施的互联互通，与河北省共同推进北京新机场建设，抓好一批区域重点交通项目，推动京津冀区域交通一体化。

据了解，为满足新机场的交通需求，将同步实施南中轴高速、轨道交通机场线等外围配套基础设施。随着北京新机场配套交通主干道的修建，城南的道路交通也将进一步升级，南五环将成为一条连接北京南部地区与中心市区的主干道。

区域辐射效应明显

业内人士认为，首都新机场将成为辐射带动周边区域发展乃至首都经济圈发展的重要引擎。

中国民航大学交通研究所所长欧阳杰认为，从区域宏观层面看，首都第二机场作为服务于京津冀地区的重大基础设施，应体现出“区域共赢”原则，既能推动区域经济的快速发展，也能实现区域机场体系、区域交通

体系和区域空间结构的优化升级。

在他看来，北京新机场对天津的拉动稍微弱一点，建成后更多是带动北京南城和河北廊坊的发展。

“枢纽性机场作为重要基础设施，其建设和运营往往对相关产业带动作用巨大。”首都经贸大学副教授赵文称，临空经济起步主要依托于航空运输产业以及相关配套产业、关联产业的发展。建议厘清首都第二机场及周边区域的空间资源，对京津冀地区现代物流、高新技术、商务配套等临空产业条件进行差异比较。

赵文表示，项目所处的位置意味着政府将主动在北京南城建立增长新极点。临空经济区空间结构以圈层式为佳，大体依机场区 - 航空城 - 临空经济经常影响区 - 临空经济偶发影响区顺序形成四个同心圆状圈层结构。

“这种轴带式空间结构，有利于轴线经济带上的中小城市自发协同产业发展重点和空间扩展方向，最终实现区域经济一体化发展。”

赵文预计，首都第二机场的轴带式空间扩展将真正激发北京的辐射作用，带动城市化进程。不管是大兴的首都新机场还是廊坊市的临空港经济区，都是以产业新城为特征的城市化尝试。

源自《中国证券报》2014-03-05



中国首个低空旅游示范基地授牌



蓬勃中国旅游业，迎来通航新时代。2 月 28 日，北京密云机场，国家旅游局为华彬航空集团授牌——中国首个低空旅游示范基地正式对外亮相，这划时代的一笔成为中国低空旅游业发展的里程碑。按照战略规划，示范基地的成功经验未来将由点到面，复制到全国 150 余个 5A 级景区，这意味着搭乘直升机从空中俯瞰城市美景、大河山川，甚至城市的灯火阑珊，将在不远的将来成为人人都可以实现的“蓝天梦”。

揭牌仪式上，国家旅游局、空管部门、密云县等单位的领导，对示范基地的发展表达了殷切的希望。国家旅游局领导首先对基地落成表示祝贺。他说，国家旅游局已正式批准密云机场为全国首个低空旅游示范基地，希望示范基地加强安全管理，在低空旅游的业务拓展、产品开发、产业配套、人才培养、服务规范等方面进行积极探索，为推进全国低空旅游发展发挥引领示范作用。他在授牌仪式

上指出，首个低空旅游示范基地的落成具有重要意义，将推动中国旅游业的“三新”，即充分挖掘旅游发展新业态、系统搭建公共应急救援服务新平台、全面进行旅游产业发展的新拓展。华彬集团董事长严彬博士对国家旅游局授牌成为示范基地表示感谢。他说，低空旅游的发展，对航空和旅游产业、地方经济将发挥重要的影响。脚踏实地做好实体经济，做好服务于中国巨大旅游市场的工作，不断提高中国人旅游的品质，是华彬集团的努力方向。示范基地的建设，是一个良好的开端。下一步要把模式探索好，特色发挥好，为中国低空旅游的发展做贡献。

示范基地领航低空旅游发展

低空旅游主要是指利用直升机、水上飞机、动力伞、三角翼或者热气球等低空交通工具，在低空空域中参观

游览景点的立体旅游方式。2013年，中国旅游业实现旅游总收入29475亿元，继续保持强劲增速，同在2013年，中国通航发展政策支持力度空前，改革步伐不断加大，并纳入国家“十二五”规划的重点内容，作为战略性新兴产业的重要方向，低空旅游迎来发展新机遇。

在欧美发达国家，低空旅游已经成为旅游市场的重要力量。“美国空中旅游协会”（USATA）数据显示：美国目前空中旅游行业已拥有275家公司会员，经营1000架飞机，从业人员达3000人，每年为美国经济贡献6.25亿美元。去年全年，美国参加空中旅游人数达200万人次。

相比之下，国内低空旅游还处于探索阶段，内蒙古、海南、河北、北京、山东、沈阳等地相继成立通用航空公司，少数地区还建设了通用机场，但存在良莠不齐的局面，产品也不尽成熟，更没有形成规模效应。华彬航空集团，中国通航发展的领航者，依托跨国企业华彬集团的雄厚发展实力，借势中国通用航空市场强劲的发展步伐，以旗下“航空运营”、“机场投资”、“实业开发”、“航空金融”四大事业部，架构起华彬通用航空现代服务业产业集群。此次首个国家级低空旅游示范基地的落成，必将以高水平高规格，带动国内整体低空旅游业的发展。

完备软硬件实力构建完整产业链

华彬航空在成功建设运营三年的基础上，以现代服务业先锋的身份，将以示范基地为起点，进一步完善软硬件设施，拉动产业链上下游发展，将“美丽中国 纵贯飞行”作为低空旅游的主旨，发展低空旅游服务模式、飞行运营安全模式、应急救援保障模式，由此覆盖首都，布局全国。

强大的基础建设是发展低空旅游的根基。该示范基地所座落的北京密云机场，由华彬集团投建，位于北京市东北部，距离北京城区60公里，距离首都国际机场约40公里，毗邻密云水库，整体占地面积约1200亩。密云机场拥有北京地区最大飞行空域，800平方公里，以起降直升机和小型固定翼飞机为主。

而华彬航空集团强大的航空机队有效保障了其低空旅游的开展。目前，华彬航空运营事业部拥有公务机、直升机、水上飞机等各类航空器共21架，2014年底机队规模达到30架以上。2013年9月，华彬集团向美国

贝尔直升机公司订购了500架直升机，并在未来五年内交付。贝尔直升机是国际上低空旅游的主力机型，占据一半以上的市场份额。此外，华彬航空还在飞行作业“保障能力、金融融资支持等方面，做好了充足的准备。”

在授牌之前，华彬天星通用航空就已经成熟运作多条低空旅游线路，具备了发展低空旅游的丰富经验，如密云机场为圆心，可乘坐直升机来感受密云水库生态之旅、司马台长城文化之旅、北京奥运感受之旅等多条线路。

中国梦蓝天行引领立体旅游新时代

华彬航空集团表示，未来五年，将以北京低空旅游为运营模板，将其复制下辖武汉、珠海、太仓、其他区域机场基地；五年后，在依托全国四大机场基地基础上，及后期购入的500架直升机，以点带面，辐射华北、华东、华中、华南等重点旅游区域，为全国150余个5A景区构建起空中观光游览线，空中见证“美丽中国”，谱写“中国梦”瑰丽篇章。

华彬航空集团发展低空旅游不仅仅是飞行，更是航空企业社会责任的体现。此次首个低空旅游示范基地的落成，也是系统搭建公共应急救援服务平台的探索与尝试。

华彬航空集团将建立7个直升机运行基地，20个救援基地，树立起公共应急救援服务的坚固屏障。作为空中救援业务的探路者，华彬航空早已在城市的上空开通了一条绿色空中救援通道。2013年，华彬航空完美打造了国内首次直升机与公务机的联合国际航空救援。除此之外，保护传统文化和自然文化遗产亦是华彬集团矢志不渝的责任和义务。华彬航空开发的司马台长城旅游等经典旅游线路，唤醒了人们对悠久华夏文明的思索与保护中国文化的意识。作为公共应急救援平台的重要服务，从空中医疗救援转运到关乎民生的水务巡查，从保护自然的森林航空防火，到自然文化遗产的飞行巡护，华彬航空将企业文化与社会责任紧密结合，为社会贡献力量。

借势中国通用航空市场强劲的发展步伐，以首个低空旅游示范基地的落成成为起点，华彬航空必将进一步带动国内整体低空旅游业的发展。空中高速揽胜景，自由翱翔新体验，作为一直以来时尚健康生活方式的引领者——华彬集团，以现代化立体旅游再次引领时代生活！

源自搜狐旅游 2014-03-03

国航2月运力投入同比上升9.6% 客货周转量齐增

国航3月14日公布2月份营运数据显示，今年2月，集团合并旅客周转量、运输量同比继续保持上升，环比小幅下降。

2月总体客运营力投入同比上升9.6%，旅客周转量同比上升11.2%。其中国内运力投入同比上升7.1%，旅客周转量同比上升9.3%；国际运力投入同比上升16.8%，旅客周转量同比上升16.7%；地区运力投入同比上升7.8%，旅客周转量同比上升10.0%。平均客座率为84.9%，同比上升1.2%，其中国内和地区航线分别上升1.8%和1.6%，国际航线持平。

货运方面，2月货运周转量、运输量同比表现上升，环比继续下降。货运运力投入同比上升15.4%，货邮周

转量同比上升19.8%，货邮运输量同比上升18.1%；货运转率为44.6%，同比上升1.6%。

2月，不含控股企业，国航航油采购总量为29.6万吨，采购均价为7,213元/吨，同比下降4%。其中，国外航油采购均价为人民币6,185元/吨，同比下降9%。国内航班航油采购均价为7,466元/吨，同比下降3%。

国内春运40天（1月6日至2月24日），国航（不含控股企业）客运营力投入同比上升10.3%，其中国内、国际、地区运力投入同比分别上升6.1%、17.9%和11.5%。旅客周转量同比上升12.0%，其中国内、国际、地区分别上升7.2%、20.4%和17.1%。整体客座率达84.1%，同比提升1.3个百分点。

源自民航资源网 2014-03-14

厦航或启用787执飞福州—纽约航线

据CAPA报道，在尚无直航的跨太平洋航线中客源最充足的是纽约至中国福建省福州市的航线。福州是一个低调、却有非常久远移民历史的城市。福建人是中国海外移民的重要组成，他们在海外经商，经营中国饭店、提供巴士服务等。除了中国城，纽约还有“小福州”。至今，福州和纽约的来往还十分频繁，据Amadeus Air Traffic报道，2013年3月平均每天有201人从福州前往纽约。

目前，这些旅客都通过中转机场前往纽约，在不久的将来，厦门航空可能启用其即将接收的波音787执飞福州—纽约航线。一旦厦航进入福州至纽约的点对点市场，将对国泰航空、中国东方航空以及中国国际航空公司构成竞争。

然而，厦航运营这条航线也不会很轻松，因为福州—纽约航线主要客源是亲友市场，缺乏高端商旅客人来维持

直航运营。但福州—纽约航线几乎是厦门航空公司787飞机最有前景的远程航线。厦航绝大部分航线为国内航线，是中国持续盈利时间最长的航企。

目前，厦门航空公司几乎全为波音737机队，波音787的加入将成为厦航机队最大的机型，也是其首批远程宽体客机。厦航希望在2020年前实现机队数目的翻倍——运营200架飞机。厦航目前的飞机订单数目将让其机队总数达到177架，但这包括了替换老旧飞机的数量。

厦航开通福州纽约航线并不意外，因为福州纽约航线被认为是客源最充足的尚无直航的跨太平洋航线，每天有201人。其客源是北京—华盛顿航线的两倍，国航将在2014年6月开通此航线，是广州—纽约航线客源的4倍，南航将在2014年8月开通此航线。

源自CAPA 2014-03-07

国内 6 架停飞新舟 60 复飞 订单未受影响

据中国之声《央广新闻》报道，全国人大代表、中航飞机总经理唐军表示，国内 6 架已停飞的新舟 60 飞机将于 3 月 10 日复飞，另外，新舟 60 的国内外客户原定接机计划未变，订单不受影响。

唐军 9 日晚在接受记者采访的时候表示，对于新舟 60 还是非常有信心的。自从 2 月 28 日民航局批复停飞申请，公司对飞机检查、排除故障和恢复运营已经做出详细安排。西飞已经派出专业的团队，与奥凯和幸福航空进行沟通，国内 6 架停飞的新舟 60 已经在今天复飞。

唐军说：“我们很快就查明了原因，整个指示系统设有一个插头，它要取信号，连接的这个插头松动了，跟我们电源的插头一样，就是那个插头。我估计是因为飞机飞的时间长，震动导致插头有松动，表面有一些氧化，影响了信号的传输，就是这个原因。国内的奥凯航空公司、幸福航空公司，我们近期还打算继续要接飞机。国内另一家航空公司本月 13 号就是四天以后，它要正式开始由新舟 60 来飞航线，要开航。我们最近跟今年意向要交付

的国外航空公司也都取得了联系，大家对这一次我们停飞的举动还是表示高度理解，认为我们是很负责的。”

事件回顾

2 月 25 日晚，奥凯航空一架天津飞沈阳的编号为 BK2870 次的航班，飞机型号为国产新舟 60，因飞行仪表显示起落架故障，在沈阳桃仙机场上空盘旋了三个小时以后安全降落。

随后新舟 60 制造商西飞公司决定尽快向适航当局申请暂时停飞国内新舟 60 客机，待对起落架信号指示系统进行全面检查，确认安全可靠后，再申请恢复飞行。同时通报用户，并派出专业团队到国外用户进行检查。

2 月 28 日，中国民用航空局要求 15 架新舟 60 飞机停场检查。据悉，该机在 16 个国家有 90 架飞机在运营，此次停飞的 15 架飞机涉及 5 个国家的 6 家航空公司。

源自中国广播网 2014-03-10



河南省人民政府关于加快流通产业发展 推进现代商品市场体系建设的意见

豫政[2014]7号

各市、县人民政府，省人民政府各部门：

根据《国务院关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》（国发[2012]39号）、《国务院办公厅关于印发降低流通费用提高流通效率综合工作方案的通知》（国办发[2013]5号）精神，结合我省实际，现就加快流通产业发展、推进现代商品市场体系建设提出如下意见，请认真贯彻落实。

一、总体要求

（一）指导思想。贯彻落实党的十八大和十八届三中全会精神，围绕粮食生产核心区、中原经济区、郑州航空港经济综合实验区建设，以提高流通效率、方便人民生活、促进社会消费、服务经济发展为出发点，深化流通体制改革，扩大对内对外开放，优化流通产业发展环境，加快内外贸一体化进程，构建现代商品市场体系，更好地发挥流通产业在经济发展中的基础性、先导性和服务性作用。

（二）基本原则。坚持市场主导，强化企业市场主体地位，发挥市场配置资源的决定性作用；坚持创新驱动，转变流通发展方式和管理模式，提升流通产业现代化水平；坚持统筹协调，推进城乡互动、内外融合，构建大流通、大市场发展格局；坚持重点突破，加大政策资金支持力度，推动重点领域和薄弱环节加快发展；坚持民生优先，加强流通领域市场调控与监管，营造安全、便利消费环境，切实保障和改善民生。

（三）主要目标。到 2020 年，基本形成统一开放、竞争有序、安全高效、城乡一体、内外贸融合的现代流通体系，流通产业对经济社会发展的贡献度进一步提升。

——流通产业综合实力不断增强。全社会消费品零售总额、进出口总额年均增速高于全国平均增速和全省 GDP（生产总产值）增速，物流业增加值超过 4300 亿元，批发零售和住宿餐饮业增加值超过 5000 亿元。

——流通网络、网点更加科学完善。以零售网点为基础、批发市场和物流中心为骨干、流通企业为主体的流通网络覆盖面明显提高，商贸中心和配送中心覆盖所有乡镇，便民商业服务网点覆盖所有社区和行政村。

——流通产业现代化水平不断提高。电子商务、连锁经营和统一配送成为主要流通方式，应用电子商务开展内外贸易的企业比例达 85% 以上，连锁化率达 22% 左右，商品统一配送率达 75% 左右。

——流通主体核心竞争力显著提升。形成一批品牌知名度高、主营业务突出、核心竞争力强的大型流通企业，限额以上流通企业达到 2 万家，其中年销售额超过 50 亿元的 50 家、超过 100 亿元的 20 家，努力培育千亿级大型流通企业。

——对外贸易新优势基本形成。培育一批产业链条完整、集聚度和外向度高、带动就业多的出口基地，国家级基地达到 20 家，省级达到 50 家，市级达到 100 家。

——市场应急调控能力逐步增强。中央储备与地方储备、政府储备与商业储备相结合的生活必需品储备制度基本建立，城乡市场监测体系更加完善，防范和应对市场异常波动的能力进一步增强。

——流通产业发展环境进一步优化。流通成本明显降低、流通效率显著提高，形成监管体系基本完善、市场秩序有序规范、居民消费便捷安全的流通产业发展环境。

二、主要任务

（四）深化流通体制改革。处理好政府与市场的关系，切实转变政府职能，进一步简政放权，全面清理阻碍流通产业发展的行政审批事项，提高政府依法监管水平，建设法治化营商环境。商务部门要充分发挥综合协调职能作用，统筹制定流通产业发展规划、促进政策及行业标准，全面履行流通领域和商品市场监管职责。各行业部门要打破部门

分割,整合社会资源,消除地区封锁和行业垄断,建立分工明确、权责统一、协调高效的流通管理体制,构建“城乡一体、工贸并举,内外融合、主体多元,业态合理、网点齐全”的现代流通新格局,逐步形成“企业自主经营、公平竞争,消费者自由选择、自主消费,商品自由流动、平等交换”的现代商品市场体系,实现效益最大化、效率最优化。

(五) 创新流通发展模式。扩大互联网、物联网、云计算、全球定位系统、移动通信、地理信息系统、电子标签等技术在流通领域的应用。加快发展电子商务、连锁经营、折扣店、工厂店、奥特莱斯等新型业态,创新经营模式,促进产销融合。推行信息消费、信用消费、绿色低碳消费等新型消费模式。拓展零售网点服务功能,提供各种代收代缴等便民服务。深入开展农村商务信息服务工作,扩大农产品网上购销对接规模。大力推进农超对接、农批零对接,开展基地蔬菜、瓜果进城直供直销,设立直销平价菜市场、早晚市、周末直销车载市场。

(六) 加快现代商品市场体系建设。1. 加快城乡商品市场建设。统筹城乡发展,建立城乡一体化的流通网络,鼓励大型流通企业向农村延伸发展,形成以城带乡、城乡一体的新型流通模式,畅通农产品进城和工业品下乡的双向流通渠道。加快现代商品市场建设,重点推进食品、中药材、服装、家居、花卉、棉花、茶叶、电子、钢材、

建材、汽车等具有我省地域特色的各类生活消费品和生产资料专业市场建设。支持建设和改造一批具有公益性质的流通基础设施。集中连片推进农产品流通和农村市场体系建设,加强大型农产品集散地和销地批发市场、产地集配中心和零售终端建设。大力推进乡镇商贸中心建设,在有条件的乡镇试点建设集购物、餐饮、休闲、金融服务等为一体的商贸集聚区,为新型城镇化提供服务和消费支撑。

2. 推动工贸并举联动发展。以工兴贸,以贸促工,相互融合,协调发展。依托优势产业,加快产业集聚,完善产业链条,构建国家、省、市三级出口基地发展格局,增强外贸发展动力。推动企业在海外设立工业园区,带动进出口增长,化解过剩产能,提高经济运行质量。推动流通企业与生产企业建立新型供销关系,鼓励生产企业开展直供直销,减少代理层次和流通环节。发挥市场调节生产的作用,引导企业生产适销对路产品,形成以需求为导向的工业生产运行机制,推进工业规模扩张、结构调整和产业升级。大力发展会展经济,汇聚信息流、商品流、技术流和人才流,充分发挥会展业在拉动消费、开拓市场、促进流通等方面的带动作用。

3. 促进城镇街区商业发展。结合城镇化进程,加快商务中心区和特色商业区建设。注重挖掘城镇商业文化

内涵,促进商贸、文化、旅游融合发展,扩大服务消费。鼓励各类经营主体进入社区,设立便利店、菜市场(店)、早餐店、药店、维修店、邮政局(所)、家政服务点、再生资源回收点、电信营业厅(代办点)、社区书屋等商业网点,打造一刻钟便民服务圈。实施社区菜市场标准化改造工程,加快改造进度。深入实施放心早餐工程,促进放心早餐向放心餐转型升级。继续实施家政服务培训工程,提高便民服务水平。

4. 促进零售业转型升级。引导零售企业由注重门店数量和营业面积扩张向注重质量提升、功能多元转变。鼓励传统零售企业推行、优化供应链管理,拓展设计、展示、配送、分销、回收等业务。全面提升零售业信息化管理水平,加快商业智能、客户关系管理、商业数据挖掘等管理技术的普及应用,加快发展网络零售,促进线上线下深度融合。推动零售业特色化、品牌化发展,满足不同层次居民消费需求。深入推进零售业分等定级工作,提高企业经营管理和服务水平。

5. 建立现代物流配送体系。加快发展第三方物流,整合社会资源,降低物流成本,提高物流业专业化、社会化和现代化水平,形成协同、高效的现代物流配送体系。积极推动郑州航空港、中原国际陆港、郑州国际物流园区建设,大力发展航空物流、保税物流和多式联运,持续提升郑州国际物流中心集聚辐射能力。加快物流园区、物流通道、枢纽场站物流基础设施建设,强化区域物流节点城市配套服务功能。推进城市物流配送体系示范工程建设,开展城市共同配送试点,解决“最后一公里”瓶颈问题。

6. 发展流通领域循环经济。发挥流通连接生产和消费的优势,带动绿色产品开发和节能环保产业发展。发展绿色流通,鼓励绿色产品采购和销售,促进节能环保产品消费,实施大型零售企业节能改造示范工程。加快散装水泥发展,推进城乡散装水泥、预拌混凝土和预拌砂浆供应体系建设。加强再生资源回收利用体系试点城市建设,规范改造回收站点、分拣中心和集散市场。加快二手车交易市场和报废汽车回收拆解企业升级改造。大力推进全省废弃电器电子产品回收、处理网络体系建设,加强环保监管,促进循环经济发展。

(七) 提升流通企业竞争力。支持流通企业跨行业、跨地区兼并重组,形成一批拥有自主品牌和知识产权、主

业突出、核心竞争力强的大型流通企业集团。鼓励企业拓展品牌文化内涵,培育一批具有区域影响力的知名品牌。以郑州市中小商贸企业服务平台试点建设为基础,建设我省中小商贸企业服务平台。扶持发展一批专业服务机构,为中小流通企业提供融资、市场开拓、科技应用和管理咨询等服务。支持外贸企业加强产品研发、技术改造、品牌建设、质量管理和营销服务,不断提升国际竞争力。

(八) 加快电子商务应用。出台《加快电子商务发展的若干意见》,促进电子商务普及应用。建立由电子商务重点平台、骨干平台和细分平台组成的比较完善的电子商务应用体系。实施电商示范工程、电商聚势工程、名品推广工程、平台建设工程、人才培训工程。培育一批省级和国家级电子商务示范基地和示范企业。加快我省电子商务产业园、网商园、中国河南国际电子商务港等重点项目建设。鼓励企业应用跨境贸易电子商务开拓国际市场。加快建设商务公共服务系统,逐步建立与商务部联网的省、市、县三级电子商务服务平台,面向全省企业提供流通网络综合服务。

(九) 提高市场应急保供能力。建立健全政府储备与商业储备相结合的重要生活必需品、农业生产资料储备体系,确保储备、调运和投放工作有序进行。研究建立省级猪肉储备制度,各省辖市建立健全猪肉、冬春蔬菜储备制度,逐步建立小包装粮油等生活必需品和重要中药材、应急药品储备制度。加快商品储备设施和应急骨干企业队伍建设,强化市场运行预测预警,综合运用信息引导、区域调剂、收储投放、进出口等手段,有效应对生活必需品市场异常波动,保障市场供求基本平衡。

(十) 健全流通领域监管体系。以规范市场秩序为核心,加强流通领域市场监管公共服务体系建设,强化县级以上商务综合执法队伍和举报投诉服务中心建设,整合、充实流通领域执法监管力量,接入全国联网的流通领域市场监管举报投诉服务系统,建设全省统一的监管执法系统。建立健全重要商品追溯体系,加大流通领域商品质量监督检查力度,完善监管手段和检验检测技术条件。完善行政执法与刑事司法衔接机制,严厉打击侵犯知识产权和制售假冒伪劣商品违法行为,建立案件查处信息公开制度。加强网络商品交易监督管理,规范网络交易和经营秩序。加快商业诚信体系建设,完善信用信息采集、利用、



查询披露等制度。各相关监管部门要细化部门职责分工，落实部门监管责任，形成监管合力，堵塞监管漏洞。

(十一) 推动流通业全面开放。鼓励引导民间资本和外来资本进入流通领域，提高流通业利用境内外资金水平，促进流通产业转型升级。积极引进国内外知名大型流通企业、跨国公司来豫设立地区总部、研发中心、采购中心、财务管理中心、结算中心以及成本和利润核算中心等功能性机构。积极培育省内商品市场的对外贸易功能，推动进出口与国内流通相衔接。支持企业建设集产品展示、交易、设计、品牌营销、电子商务、物流配送等功能于一体的专业化国际采购中心。扶持有条件的流通企业“走出去”，采取切入全球供应链、销售窗口外延、生产加工外延、并购以及设立境外商品展示中心等模式，建立境外营销网络，实现跨国经营。支持具备条件的流通企业整合进口和国内流通业务，经营代理国外品牌消费品，发展自营销售平台。积极探索建立自由贸易试验区，推动对内对外开放相互促进、国际国内市场深度融合，带动全省流通产业快速发展。

三、扶持政策

(十二) 制定完善流通网络规划。按照城乡统筹、内外贸一体的原则，编制各层级流通网络规划。力争 2015 年年底前全省县级以上城市完成商业网点规划编制。各地制定控制性详细规划和修建性详细规划时要与商业网点规划相衔接。乡镇商业网点建设纳入小城镇建设规划。城市新建社区商业和综合服务设施面积占社区总面积的比例不低于 10%，各地政府要出资购买一部分商业用房，用于支持社区菜店、菜市场、农副产品平价商店、便利店、早餐店、家政服务点等居民生活必需的商业设施建设。严格社区商业网点监管，不得随意改变用途和性质，拆迁改建时要保证基本服务功能不缺失。

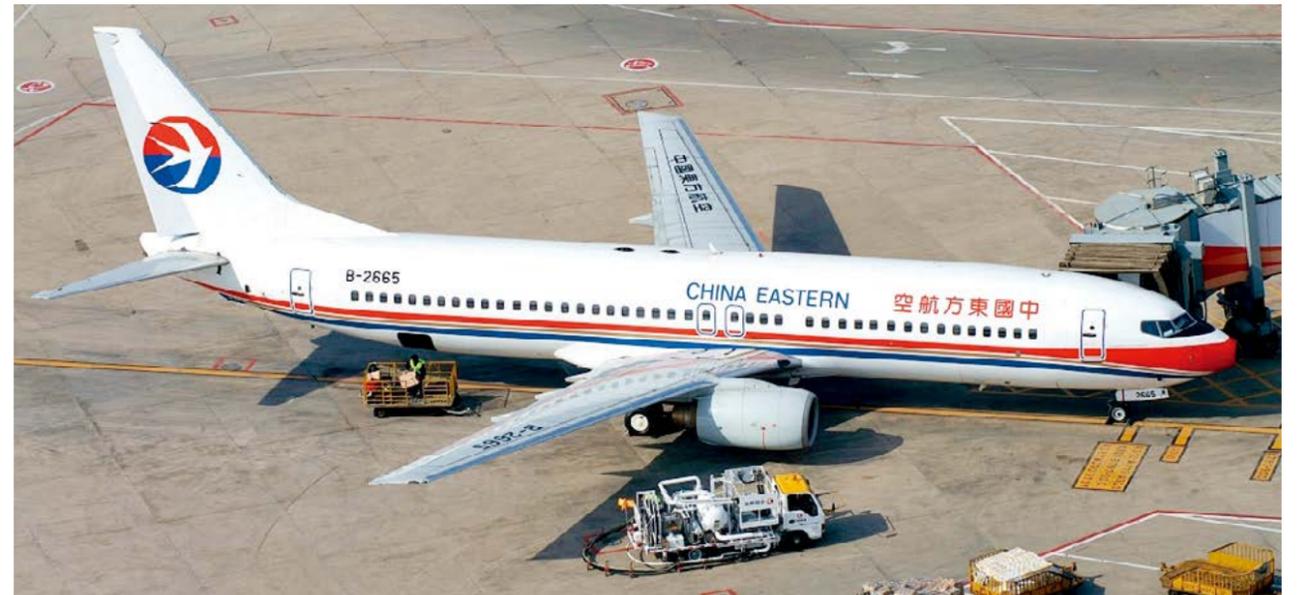
(十三) 加大财政金融支持力度。充分发挥财政资金的引导作用，归并整合支持流通业、服务业、市场建设等相关政策资金，扩大流通促进资金规模，重点支持公益性流通设施、农产品和农村流通体系、城镇生活服务体系建设和商贸物流、电子商务、市场监管与监测调控等。建立健全贸易投资平台和“走出去”投融资综合服务平台。金融机构要加大对流通产业的支持力度，创新金融产品和服务方式。鼓励流通企业通过股市、债市等资本市场融

资，对符合一定条件并满足上市培育要求的企业进行上市融资培育培训，给予政策性经费补助；对企业在银行间债券市场发行债券、中期票据、短期融资券等债务融资工具，给予一定比例的发行费补贴。

(十四) 减少流通产业税收负担。落实国家减轻流通产业税收负担的一系列优惠政策。2015 年年底对专门经营农产品的农产品批发市场、农贸市场免征城镇土地使用税和房产税。落实国家免征蔬菜和部分鲜活肉蛋产品流通环节增值税政策。落实废旧商品回收体系建设税收优惠政策。2014 年 9 月 30 日前对家政服务企业由员工制家政服务员提供的家政服务取得的收入免征营业税。促进连锁经营企业跨地区发展，落实总分机构汇总纳税政策。落实物流企业大宗商品仓储设施用地计征城镇土地使用税优惠政策。支持符合条件的流通企业申报高新技术企业并享受相关税收优惠。流通企业开发电子商务平台、信息技术等新技术、新工艺所发生的符合条件的研发费用，享受企业所得税税前扣除优惠政策。

(十五) 降低流通环节费用。实行工商用水、用电、用气同价。降低偏高的通行费标准，取缔各种违规及不合理收费。严格执行鲜活农产品运输“绿色通道”政策，将免收通行费措施落实到位，结合实际完善适用品种范围。加强重点行业价格和收费监管，规范农产品市场收费，实施收费公示制度。政府投资建设或控股的农产品批发市场、农贸市场和社区菜市场的收费实行政策指导价，由各地政府按保本微利原则从低核定收费标准。清理整顿零售商向供应商违规收费和恶意占压供应商货款行为。落实小型微型企业免征部分行政事业性收费政策。

(十六) 加大流通业用地支持力度。按照土地利用总体规划和流通业建设项目用地标准，统筹安排土地利用年度计划和城乡建设用地增减挂钩等各类用地指标，保障流通业发展用地。对省级重大流通业项目用地予以优先保障。对因城市旧城改造和城中村改造需拆除的菜市场实行“拆一补一”政策。鼓励利用旧厂房、闲置仓库等建设符合规划的流通设施，涉及原划拨土地使用权转让或租赁的，经批准可采取协议方式供应。依法加强流通业用地管理，禁止以物流中心、商品集散地等名义圈占土地，防止土地闲置浪费。



四、保障措施

(十七) 切实加强领导，完善流通管理体系。各地、各部门要把加快流通产业发展作为调结构、转方式、惠民生的重要抓手，列入重要议事日程，加强领导，强化协调和监督检查，及时研究解决流通产业发展中的重大问题，制定、落实推进流通产业发展的政策措施。有关部门要按照职责分工，协同推进，加快形成职责明晰、部门协作、上下联动的流通管理体系。坚持依法行政，规范执法行为，降低行政成本，提高行政效率。

(十八) 完善法规政策，规范流通标准体系。全面实施流通领域各项法律、法规，推动加快制定我省商业网点、电子商务、出口基地、酒类流通、散装水泥、汽车销售、机电产品报废回收拆解等行业管理条例或办法，健全我省流通法规体系。清理和废除妨碍公平竞争、设置行政壁垒、阻碍流通产业发展的规定和做法。加强标准体系建设，加大国家标准、行业标准实施力度，推进重点行业开展标准化试点工作，提升行业发展水平。鼓励高校、科研院所、行业组织和企业参与制定地方标准、行业标准、国家标准。

(十九) 健全统计制度，强化市场运行监测。建立健全流通统计调查制度和商贸流通企业基础数据库，加强零售、物流、电子商务、居民服务、生产资料流通等统计数据开发应用。加强商务系统、商贸流通企业统计工作队伍和设施建设，提升商贸流通统计工作水平。完善城乡

市场信息服务体系，扩大市场监测覆盖面。推进信息采集智能化，加快监测信息成果转化，建立媒体公益性市场信息发布机制，提升监测信息服务居民消费、企业经营和宏观调控的能力。

(二十) 发挥行业协会作用，加强行业自律。完善流通行业协会运行机制，引导行业组织制定行业规范和服务标准，加强行业自律和信用评价，规范企业经营行为。发挥行业协会在数据统计、预测分析等方面的优势，为政府部门制定行业政策提供依据。支持行业协会为流通企业提供法律、政策、管理、技术、市场信息等咨询及人才培养等服务，及时反映行业诉求，维护企业合法权益。

(二十一) 加强理论研究，重视队伍建设。整合流通领域理论研究力量，加强研究机构建设，完善政府及产学研联合研究机制，强化流通领域理论和重大课题研究。支持相关职能部门、高校、科研院所、行业协会等单位针对流通领域重点、热点、难点问题开展研究，为政府制定产业政策提供依据。加强流通队伍建设，建立健全多渠道人才培养机制，推动大中专院校加强流通领域学科建设，培养现代流通业发展需要的专业人才。建立人才评价和激励约束机制，优化人才成长环境，激发流通队伍活力。

2014 年 1 月 15 日

源自《河南日报》2014-02-14

一座城市能容“双枢纽”吗？

编者的话

一座城市到底可以支撑几个机场枢纽？

这个问题的答案很重要，尤其是对正在各地大兴机场建设的我国而言。北京第二机场将于今年年内开工，2018年建成启用；上海早已形成“一市两场”格局，虹桥机场以运营国内航线为主，浦东机场则以运营国际航线为主；广州的第二机场也在规划论证中；成都机场已经确定简阳芦葭优化场址为成都第二机场场址，如果一切顺利的话，成都第二机场将于今年启动建设，一期工程有望在2018年建成并投入使用。

放眼全球，人口接近千万或者超过千万的城市大多有两三个机场，例如纽约有3个，伦敦有5个，东京有2个，巴黎有2个。但从这些机场的发展实践来看：一座城市可以有多个机场，但只能有一个真正意义上的枢纽。为此，本报特编发一组文章，以供国内民航业界参考和借鉴。

伦敦、纽约、东京都是拥有两家或以上机场的城市，日前 JLS 咨询公司对这 3 座城市不同机场的航线构成、相邻机场间的竞争、市场的选择进行了分析，发现这 3 座城市不同机场的情况虽然各不相同，但都无法同时拥有两个枢纽机场。

东京——羽田机场有可能成为枢纽

严格地说，位于东京的两家国际机场不能算作枢纽机场，而且两者的分工差别较大——成田机场是国际门户，而羽田机场则基本上是国内机场，其仅在夜间运行数量有限的国际航班。

东京的人口超过 1300 万，整个东京大都会地区有 3500 万人，能够轻松支持两家机场的运行。而两家机场不同的运营结构和航空公司选择，也意味着不可能作为枢纽进行竞争。由于政府要求，羽田机场主要运营国内航线，而成田机场必须运营国内外航空公司的国际航班。

特殊的地位使日本航空和曾经的泛美航空、美西北航都将国际枢纽从羽田机场转移至成田机场。由于历史原因，这两家美国的航空公司在亚洲内部拥有较多的空中交通权利。至今，这些区域枢纽仍由达美和美联航持有。

成田机场的中转航班以两种形式存在，一种是本土航空公司，如日本航空和全日空进行低频率的国际中转国内，第二是外航如达美和美联航将成田作为亚洲内部

“迷你”小枢纽进行美国—亚洲航线的国际转国际，但由于每天只有一个航班波，因此整体只有 17% 的乘客进行中转。

容量限制、扩建的困难以及政府的航班运行规则一度成为制约羽田机场发展的主要原因。但相对成田机场，羽田机场更靠近市区和金融中心（地铁单程 15 分钟），因此受到对时间敏感的商务旅客和高端游客的欢迎。这种市场需求是国际航空公司在羽田机场运行的关键因素，商务舱较高的票价能带来高利润。

自 2010 年起，羽田机场新跑道启用、政策宽松以及与美国的开放天空协定，使受限的时刻重新启用，夜间 11 时~次日 7 时开放飞行。这些时刻受到国外航空公司的欢迎，并将部分航线从成田机场转移到了羽田机场。2014 年，羽田机场将增加部分国际航班时刻，这也使得众多国际航空公司希望机场航班转到羽田机场，如 2014 年夏季，法航计划将一半航班搬迁至羽田机场，维珍航空则计划全部转移。由此可见，未来羽田机场有可能凭借国内航班的数量以及越来越多的国际航班加入，而发展成枢纽。

纽约——肯尼迪机场为何无法成为枢纽

与伦敦相比，纽约的情况更为典型。一个城市因为对航空市场的巨大需求，修建了两座大型国际机场。尽

管如此，仍然只有其中一个能成为真正意义上的枢纽——纽瓦克机场。

纽约地区有两家主要机场运营国内航班和国际航班，分别是肯尼迪机场和纽瓦克机场。其中纽瓦克是枢纽机场，而肯尼迪则是范围有限的点对点机场。纽约机场旅客在纽瓦克的中转旅客比例为 47%，而肯尼迪是 18%。此外，纽约有美国 3 家最大的网络型航空公司基地：美国航空和达美航空在肯尼迪机场，美联航在纽瓦克机场。3 家中，只有美联航才是枢纽型航空公司。此外，还有一家拉瓜迪亚机场以运行国内航班为主。

纽约市区人口超过 800 万，地区人口达到 1900 万，纽约能轻松支持两个国际门户。庞大的人口基数提供了强劲的点对点出行需求。

肯尼迪机场的航班在很大程度上是点到点的长途航班。尽管人口众多，肯尼迪机场长途网络的多样性较为逊色，占主导地位的是北大西洋航线（航班量近 50%），其次是加勒比 / 中美洲和拉丁美洲地区航线（34%）以及有限的亚洲航线（7%）。肯尼迪机场未采用枢纽模式，意味着它与发展中国家和新兴全球市场的通达度有待提高，例如亚洲航线明显缺乏。

纽约是全球商务旅行最大的市场之一，而肯尼迪机场更是靠近曼哈顿这个国际金融和商业中心，从而有大量的中高端客流。超过一半的国际航班由海外航空公司运营，这些航空公司各自的枢纽机场处于航线的另一端，从而实现中转。根据纽约新泽西港务局在 2013 年 6 月发布的年度数据显示，肯尼迪机场 52% 的旅客乘坐的是国际航班，剩余 48% 是国内航班，部分国内航班通过中转衔接长途国际航班，只有 28% 的航班是长途航班，18% 的乘客是中转旅客。

达美航空和美国航空是肯尼迪机场最大的两家网络型航空公司，但他们的枢纽均在其他城市，他们占肯尼迪国际航班量的总和低于 30%，因此不足以支撑其枢纽地位。肯尼迪机场的最大航空公司是低成本航空——捷蓝航空，占客运量的 24%。

与肯尼迪机场相比，美联航的存在是纽瓦克成为枢纽机场的关键因素。作为纽瓦克最重要的航空公司，美联航的航班量占总体的 70%，其中超过 1/3 为国际航班，这使得它对长途航线的供给能力非常强劲。如果再把美联航主要星空联盟合作伙伴汉莎和北欧航空的旅客吞吐量也计入在内，航班量更达到惊人的 77%。

与肯尼迪有限的通达度相比，纽瓦克的优势明显。

因此很明确，肯尼迪机场不可能作为枢纽与纽瓦克机场竞争。

伦敦——希斯洛机场是唯一的枢纽

位于英国伦敦的机场多达 5 座，而且都找到了适合自己的生存之道。但除了希斯洛机场之外，其他 4 座机场均无法成为第二个枢纽机场。

伦敦的大部分国内和欧洲航班都以点对点的方式运行，利润的来源完全依靠本地旅客。在英国东南部激烈竞争中，瑞安航空、易捷航空在盖特威克、斯坦斯德、卢顿等几家机场取得了较大的成功。这两家廉价航空公司占据这几家机场大部分的运输量，并通过收购航班时刻以及与机场签订发展协议，在这几家机场未来几年点对点的短途航班份额大大提升。对于消费者而言，这些航班服务的逐步扩展，无疑带来了便利和实惠，业务的扩张对航空公司的收益也有所裨益。

长途航线的发展历程与短途航线相去甚远。虽然运营远程航线的航空公司可以选择同样的机场和运力，但事实表明，在希斯洛机场外的其他机场运营长途航线均不成功。美国航空和大陆航空曾尝试开通自斯坦斯德机场始发的远程航线，美国航空早在上世纪 90 年代开通了至芝加哥航线，2007 年开通至纽约航线，美大陆 2001 年开通了至纽约纽瓦克航线。但即便有来自枢纽本身的客源，这两家航空公司还是无法从当地市场上获取足够的运输量，特别是商务舱旅客。在本地市场无法满足的情况下，财务业绩不佳外加缺少英国国内和欧洲的短途航线衔接，使这项业务雪上加霜。

过去 10 年，3 家全商务舱航空公司：在斯坦斯特德运营的 EOS 和 MAXJET，以及在卢顿的 Silverjet 试图运营伦敦至纽约和美国其他门户机场的全商务舱航线，但即便在伦敦—纽约这样全球黄金航线上，他们仍无法获得足够客源实现收支平衡。此外，2012 年香港航空尝试开通盖特威克机场至香港的全商务舱航线，但同样因为消费需求不足以支撑运行，几个月后服务暂停。

同样，在斯坦斯特德和盖特威克机场运行的长途廉价航班也不成功。甘泉香港航空曾开通盖特威克机场到香港的廉价航班，其中包含价格优惠的高端客舱，但由于亏损被迫停止该航线运营。亚航 X 在吉隆坡和斯坦斯特德的航线也引入了类似的商业模式。然而几个月后这项服务全盘撤回，损失巨大。

源自《中国民航报》2014-03-03



自贸区：“诱惑”中的民航机遇

自上海自贸区开始运转以来，全国多地涌现申报自贸区的热潮，天津自贸区、中国内陆自由贸易试验区、福建海西自贸区、广东粤港澳自贸区、广西北部湾自贸区……据初步统计，全国有21个省（市、区）将对接、准备或申报自贸区列为2014年的工作重点。今年上半年，中央最终将会批准自贸区1个或2个。最终哪个地区会胜出，目前还没有确切答案，但可以肯定的是，无论哪个自贸区获批，民航都将从中受益。

各地纷纷将机场纳入自贸区

机场作为一个城市开放的窗口，在自贸区建设的大潮中，同样也成为了开放的必选地之一。2013年9月底正式挂牌的上海自贸区总面积为28.78平方公里，范围涵盖上海外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等4个海关特殊监管区域。上海浦东机场是自贸区的重要组成部分，在浦东机场综合保税区3.59平方公里中，处于机场红线内区域

就有1.81平方公里。

不难发现，国家将浦东机场纳入上海自贸区，并不是单纯地理范畴上的举动，而是真正让民航与自贸区的贸易、金融以及相关产业形成良性循环发展关系。在《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》列出的98项重点任务中，与航空运输和机场相关的改革试验任务就有近20项，包括支持浦东机场增加国际中转货运航班；转变口岸监管模式，促进航空货运枢纽建设；探索海空联动的航运运作模式；鼓励跨境贸易电子商务发展；鼓励开展飞机融资租赁以及境内外高技术、高附加值的维修业务发展等。

正因为如此，在目前省（市、区）对接、准备或申报的自贸区中，也都离不开机场的身影。2月22日在广州市第十四届人民代表大会第四次会议闭幕后，广州市市长陈建华在接受媒体采访时就表示，广州正在统一申报自贸区。目前广州列入申报范围的有两处，一是南沙保税区，二是空港经济区。据了解，广州空港经济区就

是按照“功能多元互动、产城融合共生”国际空港城的建设目标，以发展航空指向性产业为主导，将其定位为亚太地区航空经济中心、国家航空经济示范区、华南地区重要的发展引擎和增长极。

中国（成都）内陆自由贸易试验区，目前有关单位正在抓紧制订相关方案。成都市商务局总经济师周立志表示，在区域的选取上，高新综合保税区和航空、铁路枢纽等将是重点依托区域。当然，他也表示，如果申报自贸区，还需要做好相关工作。比如成都双流机场要继续加大增开国际客货航线的力度，不但要做国内枢纽机场，还要建设成为国际化区域枢纽机场；还要进一步扩大货运规模，推动成都成为区域性国际贸易中心。

航空企业纷纷到上海自贸区“淘金”

自上海自贸区挂牌以来，众多企业纷纷开始到自贸区进行“淘金之旅”。早在去年11月，东航物流就将旗下的东航快递落户到上海自贸区，以试水“快递+电商+贸易”的模式。今年伊始，春秋航空董事长王正华也表示，计划利用上海自贸区的“境内关外”优势，开展航材仓储业务。此外，春秋航空还打算开设上海自贸区主题航班。

其实，不只是航空公司开始做上海自贸区的文章。去年10月，航空租赁企业交银租赁通过上海自贸区将一架波音737飞机以融资租赁方式出租给扬子江快运航空公司。上海波音预计，中国民航飞机的维修、改装业务量将居高不下，自贸区在税收、通关方面具有优势，有助于他们吸引更多的航空公司客户。因此，上海波音也于去年底对外宣称，公司已经决定启动二期机库项目，及时分享自贸区带来的利好。

众多民航企业之所以对上海自贸区趋之若鹜，最看重的就是自贸区给的“自由”。复旦大学经济学院副院长孙立坚此前就表示：“上海自贸区不是简单的税收减免自由贸易区。建设自贸区的根本目的是做高附加值的贸易、高标准的投资和高效率的金融。”《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》中也提出，要将上海自贸区打造成为具有国际水准的投资贸易便利、货币兑换自由、

监管高效便捷、法制环境规范的自由贸易试验区。

除了自贸区给予的充分自由外，航空运输与自贸区的“共荣共进”关系，也是各地政府以及航空企业颇为看中的因素。目前，世界著名的自由贸易港区有4个，分别是阿联酋迪拜港自由港区、德国汉堡港自由港区、美国纽约港自由贸易区、荷兰阿姆斯特丹港自由贸易区。这些自由贸易区与航空运输以及机场紧密联系。民航局局长李家祥曾不止一次地在公开场合表示，各国政府采取了多种措施，比如开放天空，建立自由贸易区等措施，支持和刺激民航业发展。反过来，民航业的发展又能带动贸易、金融和旅游的增长。

2013年11月21日，上海自贸区管委会副主任李兆杰就在第10届航空货运高峰论坛上表示，在全球范围内，以航空枢纽为支撑的自贸区已成为驱动城市乃至地区及国家发展的新动力，比如韩国的仁川机场与仁川经济自由区、阿联酋的迪拜国际机场与机场自由贸易园区，以及香港、新加坡等地，均是依托当地的空港和海港，在便捷高效的物流网络基础上，发展为成功的自由贸易区的。

自贸区建设还得注重实效

无论是各地政府积极将机场纳入自贸区的申报范畴，还是民航企业积极到自贸区内“淘金”，这些现象都在向外界传递一个信号，即民航与自贸区之间有着天然的紧密联系。然而，对于自贸区这样一个新鲜事物，民航企业或者其他企业要淘得“黄金”，恐怕还需要一定的耐心。

2月10日，上海市召开第一季度工作会议，将自贸区建设列为各项工作之首。目前，上海市地方政府已经意识到建设好自贸区，要以制度创新为核心，建立与国际规则相衔接的制度框架。但近日记者在采访一航空租赁企业老总时，他却表示自从上海自贸区挂牌以来，他们就开始积极地对接，但目前自贸区在创新方面还没有取得太多的成绩。要实现制度创新，涉及部门众多，协调的部委也多，因此还需要一段时间。

中国社会科学院经济研究所所长裴长洪2月9日表示，上海自贸区自2013年10月以来进展顺利，但有十

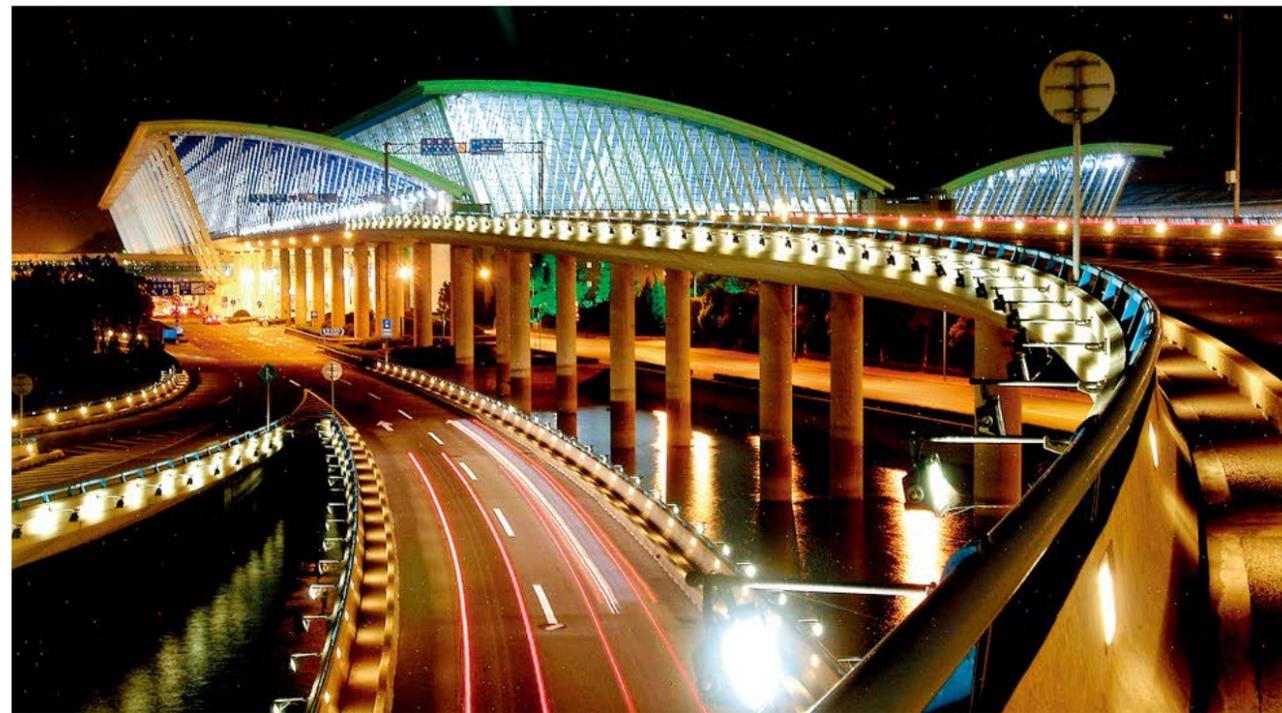
方面的问题亟待研究解决。上海市市长杨雄也表示，今年上海将推进投资管理制度改革，及时修订负面清单。相关部门将创新贸易监管制度，采用货物状态分类监管模式，促进内外贸一体化；同时，深化金融开放创新，在风险可控前提下，落实人民币跨境使用、人民币资本项目可兑换、利率市场化和外汇管理等领域改革试点，促进实体经济发展。此外，上海还将推进服务业扩大开放，力争总体方案中确定的开放措施全部落地，促进自贸区和“四个中心”联动发展。

2月21日，交银金融租赁有限责任公司通过自贸区子公司与交通银行新加坡分行签署了《跨境人民币融资合作协议》，由交行新加坡分行提供总计7亿元的跨境人民币境外借款。据了解，本次境外借款业务用于支持航空、航运等专项租赁业务的拓展。交银租赁董事长陈敏表示，此次自贸区跨境人民币境外借款业务的破题，

不仅有利于交银租赁拓宽融资渠道，而且还有利于降低融资成本。

民航租赁企业的一位专业人士对记者表示，虽然目前在自贸区内开展业务没有问题，但如果自贸区能够在境外投资以及融资便利化方面给予更好的政策配合，这样有助于航空租赁企业更好地走向国际，增强企业竞争力。一位航空快递企业人士表示，希望自贸区相关政府部门搭建一个可供所有企业“参赛”的公共平台，并在资金流、物流和信息流的渠道畅通方面做好相关工作。春秋航空相关人士对记者表示，目前自贸区内的土地成本较高，而自贸区与其他保税区相比，在政策上又没有绝对优势，因此开展飞机维修业务还只是处在前期的评估阶段。

源自《中国民航报》2014-03-03



国际航协发布 2014 年全球航空运输业前景预测



国际航空运输协会 3 月 12 日在日内瓦发布修正后的 2014 年行业预测报告称，今年全球航空运输业收入有望增至 7450 亿美元，实现净利润 187 亿美元，净利润率为 2.5%。

根据国际航协对各地域今年表现的最新预测，得益于企业合并提高效率及辅助收入，北美航空业的预期利润最高，有望达 86 亿美元；其次是亚太地区航空业，在航空货运较为乐观的前景推动下，预计利润 37 亿美元；欧洲航空业 31 亿美元；中东地区航空业 22 亿美元；拉美地区航空业 10 亿美元；非洲航空业 1 亿美元。

国际航协理事长汤彦麟说：“整体来看，全球航空业前景乐观。经济情况好转推动航空运输需求走强。这一点能够抵消地缘政治不稳定所推升的高油价成本。”

国际航协在上述修正的行业预期中综合考量燃油价格、航空运输需求和全球经济趋势等因素，并指出航空运输业面临受乌克兰局势影响而走高的油价、部分国家经济增速下降以及政策监管等方面的挑战。

源自新华网 2014-03-13

OAG: 3 月全球航空公司总航班量同比上涨 3%

OAG 航班时刻数据库的分析显示，3 月全球航空公司的航班总量较 2013 年 3 月将上涨 3%，定期航班总量为 2,688,826 架次。本月的总座位数为 357,863,711 个，较去年同期上涨 5%。

3 月份来往北美地区的航班总量和总座位数分别为 103,931 架次和 20,143,070 个，分别较去年同期上涨 5% 和 6%。北美地区内部的航班数量则减少了 11937 架次，跌幅为 1%，而总座位数则增加了 298,976 个，增幅为 0.4%。

3 月份欧洲地区内部的航班数量为 526,296 架次，较去年同期上涨了 2%，总座位数则为 69,430,521 个，同比增长了 5%。来往欧洲地区的航班数量和座位数则分别同比增长了 7% 和 5%。

3 月份中东地区内部的航班数量和座位数较去年同期均上涨了 8%，航班总量为 50,360 架次，而座位数则为 7,893,508 个。来往中东地区的航班数量和座位数也分别上涨 9% 和 11%，航班总量为 69,139 架次，总座位数为 15,804,867 个。

3 月份来往亚太地区的航班数量和总座位数分别上涨了 8% 和 7%。亚太地区内部的航班数量和座位数则将分别上涨 7% 和 9%，相当于较去年同期新增 51,125 架次航班和 9,961,934 个座位。

3 月份来往非洲地区的航班数量上涨 3%，座位数上涨 2%。与 2013 年 2 月相比，相当于新增 1,313 架次航班和 128,099 个座位。非洲地区内部的航班数量减少了 0.4%，而座位数则上涨了 2%。

3 月份中 / 南美洲地区内部的航班数量较去年同期略微下降了 0.02%，总座位数则增加 0.2%，总航班数量为 235,636 架次，总座位数为 25,850,277 个。来往中 / 南美洲地区的航班数量和座位数均增长 5%，相当于新增 3,348 架次航班和 575,624 个座位。

源自民航资源 2014-03-07

鹰航入盟增强天合实力 加强与中国成员合作



据 CAPA 网站报道，印尼鹰航于 2014 年 3 月 5 日正式进入天合联盟，成为快速发展的东南亚地区航空市场上第五家加入国际航空联盟的国家航空公司。由于印尼鹰航的加入，天合联盟超过星空联盟成为东南亚地区运力（提供的座位数）份额最大的航空联盟，目前天合联盟在东南亚地区的运力份额大约为 16%，星空联盟为 14%，而寰宇一家则为 10%。

对于印尼鹰航来说，加入天合联盟是该航空公司新的经营计划的一个重要的组成部分。印尼鹰航还计划进行机队更新和扩张，加强产品竞争力并拓展其国际航线网络。天合联盟将会对印尼鹰航在欧洲市场的发展进行特别有力的支持，鹰航将在 2014 年开通至阿姆斯特丹和伦敦的无经停航线。

对于天合联盟来说，印尼鹰航的加入非常明显的改善了天合联盟在东南亚地区的航线网络，特别是印度尼西亚这一东南亚地区最大的航空市场的航线网络。

在印尼鹰航 2014 年 3 月 5 日入盟之前，天合联盟在东南亚地区的运力份额仅略超过 9%。根据 CAPA 和 OAG 数据，印尼鹰航的入盟使得天合联盟在东南亚地区运力份额增长 6.4 个百分点至大约 16%。

东南亚地区目前大约 40% 的运力隶属于三大航空联盟，星空联盟占 14%，寰宇一家占 10%。低成本航空公司在东南亚的运力份额为 43%，低成本航空 60% 的航

班的飞行区域在东南亚范围内。随着东南亚地区低成本航空的持续扩张和加强合作经营，这些低成本航空公司开始成为全球航空联盟的候选对象，特别是这一地区除了菲律宾航空之外，基本上所有的主要国家航空公司都已经加入了全球航空联盟。

星空联盟在东南亚地区是传统的领导者，因为新加坡航空和泰国航空均是其长期成员。马来西亚航空在 2013 年 2 月 1 日成为了寰宇一家在东南亚地区的首个成员，使得寰宇一家与天合联盟和星空联盟的差距有所缩小。

印尼鹰航成为全球第 20、亚洲第 7 家天合联盟成员航空公司。除了越南航空公司外，天合联盟在北亚地区有 5 家成员航空公司，大韩航空、台湾中华航空、中国东方航空、中国南方航空以及厦门航空。天合联盟在南亚地区没有成员航空公司。

印尼鹰航已经与中国大陆三家天合联盟成员航空公司进行了代码共享合作。印尼鹰航的首席执行官萨塔尔（Emirsyah Satar）表示，印尼鹰航既然已经加入了天合联盟，将计划加强与中国东方航空、南方航空以及厦门航空的合作。

印尼鹰航希望利用天合联盟在中国市场的领导地位。中国 - 印尼市场正在快速增长，但也竞争激烈。中国对于印尼鹰航而言已经是一个非常重要的市场，占其国际航线收益的 15%。印尼鹰航目前只开通了至北京、上海和广州的航线，但是已经在寻求开通至中国二线城市的航线，包括成都、重庆，可能会获得其天合联盟新合作伙伴的支持。

源自 CAPA 网站 2014-03-07

失联事件重挫马航 股价狂跌 20%

据《华尔街日报》报道，马来西亚航空公司的股价在 3 月 10 日下跌达 20%，该公司一航班在上周末于泰国湾失联，恐已于越南海域坠机。

该飞机失联的原因还有待查明，但分析人士预计此事会给马航的前景蒙上重重阴影。

马来西亚丰隆投资银行的分析师 Daniel Wong 将其对马航的价格目标下调了 30%。他表示，“我预计消费者情绪会受到影响，消费者会对马航产生戒备心理，并有可能换乘其他航空公司。”

他表示，在此事的阴影消退之前，马航可能会提供更廉价的机票和其他打折促销手段。

在第一轮抛售之后，马航的股价下跌 10% 至 0.23 吉林特。12 个分析人士中有 10 人对马航股票给出了“卖出”评级。

公众对其的安全担忧只会加剧马航的困境，该航空公司在过去三年皆出现全年亏损，其股价在过去一年中已经下跌了将近四分之一。

艾芬投资银行的分析师 Sharifah Farah 表示，“马航的主要问题是其长期存在的成本结构问题。”他称长期合同和工会障碍拖累了盈利，让廉价航空公司抢占了市场份额。

源自腾讯财经 2014-03-10

巴西航空工业公司里程碑： E- 喷气系列飞机交付十周年

巴西航空工业公司本月迎来了 E- 喷气系列飞机项目史上的又一重大里程碑，即首批 E- 喷气系列飞机交付十周年。2004 年 3 月 8 日，波兰航空公司和美国航空公司分别从巴西航空工业公司接收了一架 E-170 飞机。美国航空公司由此成为 E- 喷气系列飞机在美国地区的启动客户。

“E- 喷气系列飞机具有更宽敞的客舱，能够显著提升乘客舒适度，能够采用多种模式运营，助力运营商实现机队的优化管理，因此 E- 喷气系列飞机带动了中型商用飞机市场的变革，”巴西航空工业公司商用航空总裁兼首席执行官保罗·塞萨·席尔瓦（Paulo Cesar Silva）表示。

巴西航空工业公司是全球唯一一家已经专门为 70 至 130 座级商用航空市场开发飞机系列 -- 即由四款现代化

机型组成的 E- 喷气系列 -- 制造商。自 1999 年 E- 喷气系列飞机项目正式启动以来，已经以其广泛的商业用途重新定义了传统支线飞机的概念。目前，E- 喷气系列飞机正在各干线航空公司、低成本和支线航空公司以及运营定期航班的旅游公司服役。

目前，全球 E- 喷气系列飞机机队累计飞行时数超过 1,000 万小时，服役于全球 45 个国家的 65 家航空公司机队，搭载旅客人数达到 5.4 亿人次。除了出色的可靠性（平均任务完成率高达 99.9%）外，全球 E- 喷气系列飞机机队已经完成了 700 万飞行周期。E- 喷气系列飞机运营商还可利用由 37 家（维护、修理和大修（MRO））服务中心组成的、覆盖战略要地的全球客户支持与服务网络，其中包括 12 家授权服务中心和 25 家自有服务中心。

源自民航资源网 2014-03-11

谏太宗十思疏



《谏太宗十思疏》感言

居安思危，有助于我们保持清醒头脑。魏征的这篇《谏太宗十思疏》饱含忧患意识，它于今仍具有很强的警示作用。

“当年党中央离开西柏坡时，毛泽东同志说是‘进京赶考’。60多年过去了，我们取得了巨大进步，中国人民站起来了，富起来了，但我们面临的挑战和问题依然严峻复杂。”2013年7月11日，在党的群众路线教育实践活动开始不久，习近平总书记在西柏坡与干部群众交流时，强调“党面临的‘赶考’远未结束”，总书记在为我们党的各级领导干部敲响警钟、指明方向。

郭庚茂书记在号召全省党员干部向焦裕禄学习时说：“在世情国情党情发生深刻变化的新形势下，我们党面临执政的考验、改革开放的考验、市场经济的考验、外部环境的考验这‘四大考验’和精神懈怠危险、能力不足危险、脱离群众危险、消极腐败危险这‘四大危险’，管党、治党的任务比以往任何时候都更为繁重、更为紧迫。”郭书记一番话充满了忧患意识和责任意识。

今天，鉴读这篇千古美文，为的是让我们时时、事事都能保持无比清醒的头脑。“求木之长者，必固其根本；欲流之远者，必浚其泉源”。群众路线是党的生命线，我们当前践行的群众路线教育实践活动，将使我们中国梦的参天大树获得甘甜无比的源泉。

（龙飞天）

臣闻求木之长者，必固其根本；欲流之远者，必浚其泉源；思国之安者，必积其德义。源不深而流之远，根不固而木之长，德不厚而思国之安，臣虽下愚，知其不可，而况于明哲乎？人君当神器之重，居域中之大，不念居安思危，戒奢以俭，斯亦伐根以求木茂，塞源而欲流长也。

凡昔元首，承天景命，善始者实繁，克终者盖寡。岂取之易，守之难乎？昔取之而有余，今守之而不足，何也？夫在殷忧，必竭诚以待下；既得志，则纵情以傲物。竭诚，则吴越为一体；傲物，则骨肉为行路。虽董之以严刑，震之以威怒，终苟免而不怀仁，貌恭而不心服。怨不在大，可畏惟人，载舟覆舟，所宜深慎。

君人者，诚能见可欲，则思知足以自戒；将有作，则思知止以安人；念高危，则思谦冲而自牧；惧满溢，则思江海下百川；乐盘游，则思三驱以为度；忧懈怠，则思慎始而敬终；虑壅蔽，则思虚心以纳下；惧谗邪，则思正身以黜恶；恩所加，则思无因喜以谄赏；罚所及，则思无以怒而滥刑。总此十思，宏兹九德。简能而任之，择善而从之，则智者尽其谋，勇者竭其力，仁者播其惠，信者效其忠。文武并用，垂拱而治。何必劳神苦思，代百司之职役哉！

——选自中华书局标点本《旧唐书·魏征传》

航空旅客海上如何自救和自我防护？

茫茫大海，一望无际，搜救工作非常艰难，但只要有一线希望，搜救人员是不会放弃的。在海上，飞机入水有两种情况，一是飞机出现状况，机组人员经过努力无法飞往最近机场着陆，而不得不在海上迫降。海上迫降，机组技术水平要求非常高，难度很大，飞机入水后受到巨大的冲击力会解体，保持基本完整状况几率很小，哈德孙河迫降是一个奇迹。

但在这种情况下，机组和乘务组有相应的时间组织旅客做好迫降前的各项准备，飞机入水后，乘客已穿好救生衣，飞机自带的滑梯救生船已被乘务员全部或部分放出，这个时候乘客所需要做的就是保持镇定，听从机组、乘务组的指挥。旅客要相信且信任机组、乘务组，他们是客舱内唯一接受过专业训练的成员，他们了解飞机的结构，知道最佳脱离路线，掌控着客舱的状况，能够快速打开紧急出口门，迅速指挥旅客撤离，指挥旅客使用各种急救、求生设备，进行自救和等待救援。

另一种情况是飞机失去控制，机组、乘务组来不及组织各项准备工作，飞机高速入水严重解体，或者飞机入水前就已解体，散落各处，等乘客反应过来，已是在冰冷的海水中。这个时候，旅客惊魂未定，急需冷静下来，赶紧离开残破的机体，因为飞机的金属结构机件会很快沉入水中，就算是保存完好的机舱也只能在水面漂浮20多分钟。在这种情况下滑梯救生船没有被放出，旅客没有穿好救生衣，当务之急是找到漂浮物固定自己。可利用的漂浮物有散落的座椅坐垫，救生衣，大件的行李箱，货包或者受力面积较大的残损的机翼等一切可用来使自己漂浮在水面的物件。

接下来是快速离开燃油区域，飞机解体后，燃油会漂浮在水面，易失火，海上风力较大，建议顺风侧离开

燃油区域。可能的情况下记得带上你的家人和帮助身边其他旅客，婴儿和儿童要与成人绑在一起。面对危险时，亲人的鼓励与支持很重要，人多力量大，多几个人在一起可以消除恐惧感和孤独感，也方便更好的自救。

离开了燃油区，就要做好各种自救准备了，首先是要包扎好伤口，止血，各种柔软的布条都可以当作包扎带，昏迷的旅客务必使其头部露出水面。海上缺乏参照物，难辨方向，不易发现目标，生存人员很难判断所处的位置，风高浪大，平均风力3-4级，大风时可达10级以上，且天气变化异常，生存人员要保存好体力，不建议游泳而期望到达岸边，这次马航MH370航班失联的位置离最近的海岸线在120公里以上，就算是游泳健将也难以达到，而是应该在失事地点附近等待救援，这是搜救人员最容易发现的地方。以下简单介绍海上迫降后的基本生存自救常识。

确定陆地海岛的位置

- 1、在晴朗的天空，远处有积云或其它云聚集的地方，积云下面可能有陆地或岛屿；
- 2、黎明鸟群飞出的方向，黄昏鸟群飞回的方向，可能是陆地岛屿；
- 3、通常情况下，白天风吹向陆地，晚上风吹向海岸；
- 4、在热带海域(此次马航MH370航班失联的区域)，天空或云底的淡绿色，通常是由珊瑚礁或暗礁所反射形成的；
- 5、漂浮的树木或植物意味着附近有陆地岛屿或体积较大的目标。

水中保暖的方法

海水温度低，表面平均水温不超过20摄氏度，很多

水域水表温度为4摄氏度以下，生存人员在等待救援的同时要做好水中保暖工作。

1、在冷水中尽量减少活动，保存体力，海上风浪大，抓紧漂浮物，随波逐流就是，有可能的话尽量将身体置于漂浮物之上，减少冷水与人体的接触面，保持体温，减少热量的损失。

2、不要在水中脱弃衣服鞋袜，救生衣一定要穿在所有衣物的外面，颜色的反差易于被搜救人员发现。

3、单人保暖休息法：双腿向腹部弯曲，手抱住双膝于胸前，头尽量后仰，使自己像一个不倒翁的姿势。注意几分钟后要适当放松肢体，四肢自然下垂，头部在水中保持水平位，脸部恰好露出水面，以这种姿保持呼吸，再采取保暖姿势，以免身体发硬抽筋。切记，抓稳漂浮物。

4、多人聚集保暖休息法：旁边有别人应聚集在一起，如有机组、乘务组人员更应毫不犹豫靠上去，听从他们的指挥。几人组成一个面向中心的圆圈，手臂相搭，身体的侧面相接触，紧紧的围成一个团，再采取单人保暖方式，这样做能在大浪中更好保持稳定。身强力壮者在外圈，将老弱病残孕围在内圈。注意，再疲惫也不能都睡着，要有人轮流值班，以发现异常情况和救援力量。

获取食物和淡水的方法

1、随身携带的食品；

2、在离开飞机前，尽可能收集机上食品；

3、飞机断裂后货舱内散落漂浮水面的可食用的物件；

4、飞机上自备的救命包内的应急食品，这需要乘务组人员协助；

5、海里的鱼类和海面上的鸟类，获取难度大，生吃，生火烧烤困难。

在海上生存，水比食物更为重要。海上缺乏淡水，海水是海上生存者最大的水源，然而海水不能直接饮用，即便加入部分淡水也不能引用，否则就会出现快速脱水，对人体组织产生破坏。海上生存，如何解决淡水的饮用是个大问题，可以从以下几个途径获取淡水：

1、离开飞机时，尽可能收集机上饮料、矿泉水；

2、利用各种方式收集雨水，如衣物，毛巾、座椅头垫等织物，能获取到器皿更好；

3、收集金属表面的露水；

4、飞机上自备救命包内的应急水源和海水淡化剂淡化海水，这同样需要乘务组人员协助；

5、先使用已有的淡水，再进行海水淡化；

6、当淡水很少时，获取雨水前只能用水湿润嘴唇和喝少量的水；

7、可在嘴中含一颗纽扣或口香糖，增加唾液；

8、尽量少活动，多休息，减少体内水分的消耗；

9、不到万不得已，不要饮用尿液，容易呕吐，更易脱水，非不得已，要先用纺织物过滤；

10、优先保证老弱病残孕的淡水供应。

另外，飞机上自备的急救、求生设备有很多，它们的功能和使用，这里不做过多的讲解。如何使用救生设备进行求救，是机组、乘务组必修的课程，请相信他们能力。他们的工作职责及职业素质会让他们最大限度地保证旅客在飞机遇险时的安全。

通过各种自救方式，终于等到了救援人员和设备时，生存人员不要认为可以很容易登上救生船。这个时候你已在海上等了很久，你的身体已经很虚弱，一定要静等救援人员来施救，特别是直升机救援时，根本没有力气抓住吊索。

源自民航资源网 2014-03-10

