

绿色，关不住

一季度国内 GDP 增速 7.4% 的结果，着实让一部分国人担心了一阵子。速度放缓会不会影响整个经济的发展和民众生活质量的提高？毕竟习惯了“铺摊求大”的高速度，改革元年首季增速低于预期，心里总归少了些许着落。

李克强总理亲自“释然”百姓的担心，他在 4 月 16 日主持召开的国务院常务会议上特别指出，要全面判断当前的经济走势，7.5% 左右都是经济运行的合理区间，各级政府既要“保持定力”，又要“主动作为”。总理一方面坚定表态，要稳定积极的财政政策和稳健的货币政策，否定扩张赤字、采取“强制刺激”的考虑；另一方面强调“调结构”要有保有压，既要淘汰高污染、高耗能的落后产能，又要对缩小城乡差距，有利于产业平衡发展的行业，大力鼓励。

一稳一否，一保一压，充分凸显出中央政府不搞“发烧 GDP”，而要“绿色 GDP”的强大决心，彰显了科学提升、永续发展的信心。

春暮时节，绿色渐浓。

时隔 25 年后新修订的环保法，“重典”治污，首次明确“保护优先”，对污染企业“按日计罚”，加大违法成本；京津冀产业发展科学分工，绿色布局，协同共进，向全国发出这样的信号：中国开启了新型城镇化之路。涡扇喷气支线客机完成 3 万公里的环球飞行等一大批具有中国自主知识产权的创新项目，在 2014 年的春天里脱颖而出；上海自贸区由于各种管理模式创新，其先行先试的示范效应正在逐步显现……

民航领域，低成本航空的发展理念，从人们的未知，到已知、接受和热情拥抱；应用广泛的通用航空，其发展纵然多有瓶颈，但依然高度吸引着企业家的眼球，关注度和投资热与日俱增；“飞行员荒”的背后，潜伏的不是职业冰山的“冷角”，而是学驾趋势的“春潮”……

春意萌生，势为绿海；亮点闪闪，相应成林。

绿色，满园关不住。



P08 谢伏瞻会见卢森堡客人

河南航投董事长张明超参加会见

卷首语 / Prologue

01/ 绿色，关不住

高层声音 / Leader Voice

05/ 李克强：保持定力，主动作为

确保完成全年经济社会发展任务

06/ 郭庚茂：高标准推进群众路线教育实践活动深入

健康开展

07/ 王志清：通用航空发展任重而道远

封面文章 / Cover Story

08/ 谢伏瞻会见卢森堡客人

河南航投董事长张明超参加会见

航投信息 / HNCA Information

09/ 河南航投举办“党的群众

路线教育实践活动”专题党课

10/ 卢森堡货航CEO到访河南航投

10/ 星展银行到访河南航投

11/ 谈学习收获 促作风转变

河南航投召开党的群众路线专题研讨会

12/ “中原唱响中国梦”征文展示

成长

14/ 学习焦裕禄精神 征文（之一）

15/ 做人有感情，做事有担当

15/ 践行榜样精神 助力航投发展

专家视点 / Expert Viewpoint

16/ 中国公务航空未来市场发展的四大趋势

天地时评 / World Review

19/ 正确理解当前的稳增长政策

行业动态 / Industry News

月度盘点

20/ 郑州航空港经济综合实验区2014年一季度成绩单

月度聚焦

23/ 电子商务在河南大有作为

经济金融

- 25/国际航协：2014年一季度航空股价大幅上扬
- 26/河南省今年将建设近5000个重点项目
- 26/第八届投洽会签约项目总投资2350亿 航空港成焦点
- 27/上海自贸区完成首笔直投外汇登记业务
无需经过外汇管理局
- 28/东亚银行启动跨境电商人民币支付
成为上海自贸区首家启动该业务的外资银行

航空运输

- 29/中国自主研发涡扇喷气支线客机完成3万公里环球飞行
- 29/首架波音787-9客机将于年底执飞我国航线
- 30/西安机场将对51个国家公民实行72小时过境免签
成为西北首个获准此政策的城市
- 30/武汉-香港-杭州-香港-深圳-武汉货运航线成功首航
- 31/天津空港经济区已吸引113家航空物流企业
- 32/中国民航2014年02月份主要运输生产指标统计
- 32/中国民航2014年03月份主要运输生产指标统计

通用航空

- 33/中国通航飞行员“荒”背后的危机与转机
- 35/郑州通航试验区面向全国“招飞”
- 35/2013年我国通用航空机队1654架 同比增23.2%
- 36/中国飞机制造企业落子产业链制高点

项目建设

- 38/中原大枢纽由“国内”向“国际”转变
- 39/郑州航空港经济综合实验区建设再获支持
26项专项规划全部通过评审
- 40/郑州航空港主导产业重大项目集中开工
总投资178.6亿元
- 41/哈尔滨机场将打造成对俄贸易启动港
- 41/中国西部空客飞机维修基地今年将投入使用
- 42/兰考县将建设通用机场 拟命名为“兰考焦裕禄机场”

企业采风

- 43/空中客车在华重新定位第三大制造中心浮出
- 45/国航将开多条国际航线提高国际竞争力
- 46/国货航新购第三架波音777-200F货机加入机队
- 46/天河机场重开境外货运航线 赴港快递有望“当日达”
- 47/杭州萧山机场启用CDM系统
- 48/广东第一家低成本航空公司九元航空正式成立
计划下半年首航
- 49/吉祥航空与上海机场集团签订战略合作协议

产业政策 / Industrial Policy

- 50/《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》
政策保障措施



P10 卢森堡货航 CEO 到访河南航投

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 妞 龙飞天
张楠华 王 璆
袁子云 蒋舒展
杨薇霖 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
王继丽 袁子云
邵海英 莫傲然

摄 影: 赵宗丹 王 璆

美 编: 张 睿 赵宗丹

校 勘: 赵俊鸽



案例研究 / Case Study

52/上海浦东机场货运距离称霸全球有多远

专题视窗 / Features



P55 通用航空发展新趋势: 打造运营资源平台

环球航空 / Global Aviation

58/韩亚航空欲成立廉航 扩大低成本市场份额

58/澳政府或提议阿联酋航空入股澳洲航空

59/俄中航空合作: 新式远程飞机已提交设计草图

60/2014年亚洲商务航空大会和展览会聚焦运营安全

美文赏析 / Essay Appreciation

61/做一个战士

61/《做一个战士》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

62/飞行记录器(黑匣子)都记录了什么数据?

63/航空大数据: 知客户所需



李克强

保持定力，主动作为 确保完成全年经济社会发展任务

4月16日，李克强总理主持召开国务院常务会议，分析一季度经济形势，部署落实2014年深化经济体制改革重点任务。李克强强调，当前政府要把“稳增长”作为重要任务，既要“保持定力”，坚持积极的财政政策、稳健的货币政策不变，又要“主动作为”，促改革、调结构、惠民生，通过多方共同努力，确保完成全年经济社会发展预期目标任务。

李克强指出，要全面、客观判断当前的经济走势。一季度数据表明，我国今年的经济运行开局总体平稳，经济增速、就业、物价等主要经济指标处于年度预期目标范围，经济运行继续保持在合理区间。一季度调查失业率继续平稳下降；服务业增速持续高于第二产业，发展加快；城乡居民收入实现较快增长。这些都是经济结构出现的积极变化。

李克强指出，当前经济增长下行压力依然存在，一些困难不容忽视。发展依然是中国的第一要务。无论从当前还是从长远角度看，使经济在合理区间保持平稳运行，都要成为政府的重要任务。稳增长要做到既稳当前、又利长远。要根据形势，保持定力。当前，积极的财政政策和稳健的货币政策不会改变，也没有扩大赤字、采取“强刺激”的考虑。但政府不是“不作为”，而是要靠促改革、调结构、惠民生，着力增加有效供给，不断满足新增需求，注意防范和化解潜在风险，通过多方共同努力，确保完成全年经济社会发展预期目标任务。

李克强强调，下一步依然要把“简政放权”作为政府工作的重点，要建立政府权力清单制度，探索实行负面清单管理模式，完善事中事后监管模式。同时，要进

一步推进财税领域财政预算公开等改革，盘活存量资金，便于公众监督。

李克强对下一阶段调结构、惠民生提出要求，他指出，“调结构”要有保有压。一方面要淘汰高污染、高能耗的落后产能；另一方面，对于缩小城乡、区域差距，有利于产业平衡发展的行业，要大力鼓励。服务业是“调结构”的重要举措，也是过去经济发展的“短板”。各部门都要“出实招”，切实拉动服务业的持续增长。

李克强重申，必须牢记中国仍是发展中国家，仍处于社会主义初级阶段，发展是第一要务，也是解决中国所有问题的关键基础。中国当前有很多问题要应对，必须保持定力、奋发有为、敢于担当、真抓实干，把《政府工作报告》确定的各项任务落到实处。

源自中国政府网 2014-04-16

本刊有删节





郭庚茂

高标准推进群众路线教育实践活动深入健康开展

4月3日,河南省委教育实践活动领导小组召开会议,省委书记、省委教育实践活动领导小组组长郭庚茂主持会议并作重要讲话。

郭庚茂就贯彻落实好习近平总书记兰考重要讲话精神,促进河南省第二批教育实践活动扎实开展、健康推进,强调了三个方面。

第一,切实贯彻落实习近平总书记兰考重要讲话精神,要坚持高标准严要求。坚持高标准,就要继续解决好各级领导干部特别是一把手对教育实践活动的思想认识问题。要切实认识抓好教育实践活动的必要性、重要性。要深刻认识到河南省特别是兰考县在第二批教育实践活动中承担示范的重大政治责任,通过解决思想认识问题,增强自觉性、增强坚定性、增强主动性,勇于担当,真抓实干,切实把责任履行好,把教育实践活动开展好。坚持高标准,就要把重点放在解决实际问题上。要坚持问题导向,在纠正“四风”上坚持高标准、在为群众办实事上坚持高标准、在切实改进党员干部作风上坚持高标准,进一步密切党同人民群众的血肉联系。坚持高标准,就要落实好总书记提出的“三严三实”。要通过做到“三严三实”,严格自我要求、提高对照标准。要用群众的满意度来考察各级干部办了多少实事、纠了多少“四风”问题,以真改、真办让老百姓满意。

第二,实现高标准严要求,要抓好关键,求真务实。要抓住关键点,推动第二批教育实践活动取得实效。学习教育、听取意见环节,要抓住学习和征求意见两个关键,针对高校、国有企业、基层党员干部等不同层次的学习

对象提出不同的学习要求,深入广泛听取各方面意见、要求和呼声,听真话、听实话,通过“梳辫子”对存在的问题分析归类,通过“拉单子”对号入座,为整改落实打下坚实基础。查摆问题、开展批评环节,要抓住主动认领和民主生活会对照检查材料这两个关键,把问题找全找准、原因说深说透,批评和自我批评要真刀真枪,体现整风精神。整改落实、建章立制环节,要害问题是体现“四抓”和突出基层基础建设。“四抓”就是抓个性问题立行立改,抓共性问题专项整治,抓群众反映强烈的热点难点问题,抓促进改革发展和民生改善的大事要事。突出基层基础建设,就是要抓好基层,加强基层服务型党组织建设,提高基层群众性自治组织服务能力;打牢基础,完善民主决策机制和矛盾调解化解机制。

第三,创新方式方法,做到简便易行、切合实际。要区分层级,压茬推进,一级抓一级,一级带一级。要根据基层的实际情况,坚持第一批活动的成功做法并进行调整完善。要继续坚持群众“三评”,充分考虑基层单位的特点和实际情况,改进办法,丰富完善方案。省里要加强对活动统一安排部署的指导,在具体操作方法上,要善于总结基层的经验,使活动开展既简便易行又真实有效。要完善工作机制,随时掌握全面情况,对面上的情况做到心中有数、有基本的判断;要把握全局动向,及时发现活动中存在的问题,有针对性地加以指导,确保教育实践活动始终在正常轨道上健康运行。

源自《河南日报》2014-04-04



王志清

通用航空发展任重而道远

2014 亚洲公务航空会议及展览会（ABACE）在上海开幕，中国民用航空局副局长王志清和美国联邦航空管理局局长迈克尔·韦尔塔出席开幕仪式，公务航空业界的制造商、运营商、行业管理者齐聚一堂共同探讨公务航空的未来发展。

王志清在讲话中指出，自 2010 年以来中国商务航空呈现出了“井喷式”的发展，飞机数量年均增长 54.7%，年飞行量年均增长 66.88%，起降架次年均增长 65.09%。但在经历过去三年爆发式的增长之后，中国商务航空增速放缓。这是因为，一方面是制约中国商务航空发展的外部环境长期存在，比如时刻资源的问题、基础设施条件的问题等等；另一方面中国商务航空自身建设与市场需求仍然存在着一一定的差距。

王志清强调，面对发展所带来的机遇与挑战并存的客观形势，我国通用航空发展任重而道远，要保持清醒和冷静的头脑，对商务航空的发展要保持正确的认识：正确地认识商务航空核心本质和外在表象的关系、正确

地认识商务航空的普遍性与特殊性的关系、正确地认识商务航空的发展速度与发展质量的关系。

他指出，长期以来商务航空给人的印象是“少数富人的奢侈品”，忽略了商务机自诞生之日起即具有的交通工具的根本属性。商务航空的核心是快捷，本质是效率。

当有媒体提问“在中国通用航空市场目前最迫切需解决的问题是什么？该如何解决？”时，王志清表示：“通用航空的发展是一个系统性问题，既包括空域的问题，也包括机场建设的问题，还包括基础设施的培育，不仅仅买了几架飞机就能解决。大家觉得通用航空是一个好的市场，通用航空热度很高，但这些系统性的问题不解决，我们的发展还会受到一定的影响。比如我们的通用机场，目前全国只有 380 个，而更多的通用航空是依赖虹桥机场这样的大型机场来飞行，但这种机场的时刻资源又很紧张，怎么飞？所以并不是一个单一的空域开放就能解决所有的问题。通用航空发展任重而道远。”

源自民航资源网 2014-04-15





谢伏瞻会见卢森堡客人 河南航投董事长张明超参加会见

本刊讯 4月25日，河南省省长谢伏瞻在郑州会见卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施一行，副省长赵建才参加会见。河南民航发展投资有限公司董事长、党委书记张明超等一同参加。

谢伏瞻首先代表省委、省政府对弗朗索瓦·鲍施一行来豫考察访问表示欢迎，感谢卢森堡首相对河南民航发展投资有限公司和卢森堡国际货运航空公司成功合作给予的热情祝贺和美好祝福，感谢卢森堡政府对双方合作的关心和支持。

谢伏瞻说，从去年开启合作以来，在大家共同努力下，双方合作取得了实质性进展，成效喜人。目前，河南经济发展势头良好，中央政府对河南支持力度加大，以郑州为中心的“米”字形快速铁路和“三港融合”的综合交通枢纽、现代物流中心建设正在加快推进，郑州航空港经济综合实验区建设进展迅速，郑州跨境贸易电子商务服务试点加快推进，郑欧国际铁路货运班列开行密度

加大，阿里巴巴、苏宁电器、京东商城等众多中国知名电商企业落户郑州，郑州新郑国际机场的货运持续保持了较快增速，河南有信心充分发挥综合优势，把郑州打造成为中欧之间重要的货运枢纽。希望卢森堡国际货运航空公司加快布局，尽快推进货运飞机直飞郑州，推动双方合作发展得更快，早日结出丰硕果实，并推动双方合作领域进一步拓展。

弗朗索瓦·鲍施对今年两次受邀来豫访问表示感谢，对河南民航发展投资有限公司、卢森堡国际货运航空公司完成股权收购交易表示祝贺，认为这是中国和卢森堡两国企业合作的典范，是双方合作友好的重要事件，开启了双方合作交流的崭新篇章，表示愿意推动郑州—卢森堡“双枢纽”战略深入实施，携手推进双方航空物流业的深度合作，共同打造郑州成为中国乃至世界物流中心。

（文/本刊综合编辑 图/赵宗丹）

河南航投举办“党的群众路线教育实践活动” 专题党课



本刊讯 按照省委统一安排，经省委第十四督导组同意，3月31日上午，河南航投举办了以党的群众路线教育实践活动为主要内容的专题党课。第十四督导组成员、省水利厅人事处调研员傅华同志代表第十四督导组参加，公司党委书记、董事长张明超以“把握大势，胸怀全局，做好大事，以作风建设新成效助推企业又好又快发展”为题，为航投全体党员干部上了生动的一课。公司党委副书记、总经理、副董事长刘建葆主持党课，并作总结。

党课上，张明超紧扣中央、省委关于第二批党的群众路线教育实践活动精神和河南航投工作实际，主要讲了三方面的内容。第一，把握大势，深入理解开展群众路线教育实践活动的重要意义。张明超从群众路线的发展演变史和当前党面临的严峻考验，以及推进中国特色社会主义事业的任務等方面进行了分析，指出开展党的群众路线教育实践活动是弘扬党的优良传统的迫切需要，是实现党的奋斗目标的重大举措，是巩固党的执政基础的必然要求。第二，胸怀全局，全面贯彻落实现实群众路线教育实践活动的内容。张明超认真传达了习近平总书记在兰考调研时关于开展好第二批教育实践活动作出的重要指示和郭庚茂书记在全省领导干部会议上的要求，指出要把学习弘扬焦裕禄精神作为一条红线贯穿始终，严格对照习近平总书记提出的“三严三实”和“深学、细照、笃行”，时刻把焦裕禄精神作为对照反思、查摆问题的

一面镜子，强化四种意识，即学习意识、责任意识、务实意识和自律意识，以补精神之“钙”、除“四风”之害、祛行为之垢、立为民之制为重点，引导企业党员干部努力做焦裕禄式的好党员、好干部。第三，做好大事，确保群众路线教育实践活动的实效。张明超说，群众路线教育实践活动开展得怎么样，效果好不好，落实到企业，最终还是要看改革发展的实际成效。要充分发挥党密切联系群众的独特优势，做到教育实践活动与推进公司既定战略目标和各项工作结合起来，要按照今年确定的“转中求快、干中求为、变中求胜”的工作总体思路，努力在企业深化改革、业务板块发展、党建方面下功夫，做到“两手抓、两不误、两促进”，全力推动企业各项工作再上新台阶，开创企业发展的新局面。

刘建葆在总结时向全体党员提出两点要求，一是要认真学习好。党的群众路线教育实践活动的主要内容是“为民、务实、清廉”，要围绕这个中心，对党课内容消化吸收，做到领会精神、理解实质，切实提高思想认识树立牢固的群众观点。二是要贯彻落实好。要紧密结合实际，以讲话精神为指导，解决在教育实践活动中查摆出的“粗、浮、慢、短、懒、满、安、攀”等作风方面的问题，解放思想、站位全局，扎实做好各方面工作，以作风建设新成效推动企业又好又快发展。

（文 / 王继丽 图 / 赵宗丹）

卢森堡货航 CEO 到访河南航投



本刊讯 4 月 3 日，卢森堡货航 CEO 德克·里希到访河南航投。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员热情接见，双方就项目合作等方面进行了友好深入的会谈。

张明超首先对德克·里希先生的到来表示欢迎，并对他当选卢货航新一任的 CEO 表示祝贺。接着，张明超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，并重点介绍了郑州航空货运发展的情况。他说，郑州

与卢森堡货航的合作是非常明智的选择，希望通过今后的努力把“郑州－卢森堡”双枢纽效应发挥出来，早日实现“空中丝绸之路”的运营。

德克·里希先生非常高兴访问郑州，并对河南航投对卢森堡货航一如既往的支持表示感谢。他表示，无论是卢森堡高层还是操作层面的具体人员，都非常支持双方的合作项目，希望双方双枢纽战略的选择能够带来最大的收益和美好的前景。

(文、图 / 赵宗丹)

星展银行到访河南航投

本刊讯 4 月 3 日，星展寰亚投资咨询（北京）有限公司副总裁王颖一行到访河南航投。河南航投副总会计师刘霞及公司有关人员与来访客人举行了会谈。

刘霞首先对王颖一行的到访表示欢迎，并向来访人员详细介绍了河南航投的基本情况以及郑州航空港经济综合实验区目前的发展局面。她说，围绕建设郑州航空港实验区的核心任务，河南航投一贯秉承合作共赢的原

则，积极拓展合作渠道，希望通过此次会谈，加深彼此了解，寻找合作契机，为以后长期合作打下良好基础。

王颖说，星展银行是以亚洲为总部的大型金融服务集团，在新加坡和香港的零售银行、债券市场、资产管理、证券买卖、股权和债券融资方面拥有领导地位。她认为双方有着巨大的合作潜力，非常愿意与河南航投在金融领域展开密切合作，实现互惠互利，共同发展。(文 / 袁子云)

谈学习收获 促作风转变 河南航投召开党的群众路线专题研讨会



本刊讯 根据省委要求和省委第十四督导组安排，4月3日上午，河南航投组织召开了“马克思主义群众观点和党的群众路线”专题研讨会。公司党委书记、董事长张明超，党委副书记、总经理、副董事长刘建葆及总经理助理、各支部书记、基层单位负责人和基层党员代表等参加了研讨会。

与会人员结合学习内容，围绕“如何践行群众路线”、“如何落实三严三实”、“如何增强担当意识”等主题，积极发言，踊跃讨论，大家谈收获，说问题，转作风，促整改，不仅阐述了自己对群众观点和群众路线的深刻认识，而且结合各自工作职责，剖析不同业务层面的“四风”问题，提出下一步整改的建议和意见。

在发言中，刘建葆立足于航投发展的实际，指出群众路线是党的好传统、好作风、好方法，开展群众路线教育实践活动是航投转变工作作风、提升工作动力的良好契机。刘建葆以毛泽东和黄炎培之间著名的“延安窑洞对”为例，阐述了群众路线是中国共产党的生命线和根本工作路线，这个优良传统永不会过时。刘建葆指出，目前航投的党员干部身上，或多或少都存在着不同程度的“四风”问题，这些问题不仅会损害党的形象，也会影响工作的开展。作风问题有一定的顽固性和反复性，抓作风建设不是“一劳永逸”的事情，党员干部要把“三严三实”当作自己的工作信条，务实担当，直面矛盾；要对照焦裕禄精神，

深刻查摆“四风”问题，以上率下，做好示范。对查摆出的问题立行立改，不能立行立改的，要及时拿出方案，提出目标，揪住“四风”问题不放松，剖析好，整改好。

会议最后，张明超做了总结性发言，指出要以教育实践活动为载体，组织党员干部以焦裕禄精神为镜，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不足，努力做焦裕禄式的好党员、好干部。一是要深学，着力触及灵魂，坚定信念。随着改革的全面深化，会有一些新的问题冒出来，有些人会迷茫动摇，要通过认真学习党章、中央及省委会议精神及领导的重要讲话，坚定道路自信，增强政治定力和政治鉴别力。二是要细照，着力全面剖析，自我升华。目前公司很多人身上存在着“几多几少”的问题，即自以为是多，自以为非少，不学习，不深入，躺在功劳簿上睡大觉；找干不成事的理由多，找解决问题的方法少，畏首畏尾，不担当；高谈阔论多，躬身实践少，浮于空谈，缺少执行力。党员干部要对照这些问题深刻剖析自己，时刻以“三严三实”的标准要求自己，净化自己；三是要笃行，着力解放思想，勇于担当。郭庚茂书记讲要顶天立地，就是要大局谋篇，实处干事。航投要做一个充满正气、锐气、朝气和勇气的企业。要把教育实践活动作为一条红线贯穿今年各项工作，胆大心细，蹄疾步稳，敢于拼搏，勇于奉献，力争在航空港经济综合实验区的建设中发挥更大的作用。

(文/张楠华 图/赵宗丹)



成长



张楠华

时间似乎画了一个圈，我仿佛又回到了十几年前。不同的是，当初梦想着能走出去在外面的世界鱼跃鸟翔，如今眼光放得更远，期待的是能用热血青春助力家乡的腾飞，和越来越好的家乡一起“走出去”！

成长是一段缓慢又倏忽而过的经历，于不经意间，在时光中留下无法抹去的足迹，回头看自己这20多年，恰似转了一个圈。

太小的时候没什么理想，在田里捉蚂蚱，逮刺猬，挖野菜，捡麦子，其乐融融。路边长长的野

草是小姑娘们编假辫子的天然素材，小男孩们则更愿意征服那些高高的树枝。少年不识愁滋味，那是最快乐的时光。

稍大一些，上了小学。学校就在村子后面的小河边，一所略大于农家院子的校园里，零零落落盖了几间校舍，勉强能把几个年级排开。学前班的桌子是村里人自己拿长长的木板架起来的，下面歪歪扭扭垫着几块破旧的砖头。到了二三年级，就可以两个人共享一张的大课桌，桌面坑坑洼洼也不要紧，总好过没有抽屉的木板啊。那时从课本里开始渐渐知道，村庄外面还有个更加多彩的世界，偶尔也想着：自己将来或许要出去看看吧。

再大一点，考上了镇上的初中，需要住校了。这是第一次离开家，母亲给准备了最舒服的铺盖，被子上那一点家的味道，加上认识同学的新鲜感，都不能缓解初离家的不安。第一个晚上，满脑子都是明天怎么才能回家，并没有意识到，自己已经开始了离乡的漫漫征程。

初中开始，身边的同学已经开始有了竞争的意识。一个学校里能考上县里最好高中的人，一年最多不过五个。求学的人，只有成为这五个人之一，才有机会从高中走到更远的地方，其他的人，零零散散渐渐走了他途。

高中在市区读，离家越来越远。从镇上坐上“叮咣咣”直响的长途车，两个小时才能到学校。所以要长期住在学校，一个月才能回家一次。每次回家都是一件幸福的事，所以当有的同龄人开始叛逆，一心想挣脱父母的管教时，我还在祈祷着周末待在家里的

时间过得再慢些。想向母亲多撒会儿娇，想听父亲再嘱托一遍要好好学习，想再和家里的猫儿多玩闹会儿……真是不想回学校去。但一百个不愿意都只能深深地藏在心底，对家的依赖无法言说，只好坚强。一路走到高中，虽然还没经过高考，却也是挤过两次独木桥，深知上学之不易。去看看外面更广阔的天地，已经不只是父辈们殷切的希望，更是自己的梦想。

高考运气不错，能够去首都北京读大学。家人很高兴，自己也欢喜：总算走出去了！期间，我以志愿者的身份参与了北京奥运会，在主新闻中心迎接了来自世界各地的媒体人。这一经历不仅让我对外面的世界有了新的了解，也深感当代社会中信息资源的重要性，故而坚定了继续求学的决心。在上海读研的三年，亲历世博会，更是目睹一路繁华景象，精彩纷呈，令人目不暇接。

走得越远，心就越大。总喜欢和身边的同学一起畅想未来，期待着能在繁华的都市中寻得自己的价值，所谓的“诗酒趁年华”。想家的情绪，反倒渐渐淡了。

有一次给家里打电话，母亲讲起一件事。家里大姐的女儿现在读小学，村子里的学校已经没有了，孩子们都要到镇上寄宿。一个周末，不到7岁的小姑娘回家认真地问外婆：“姥姥，人睡着了会哭吗？”母亲不以为然，回答：“不会。”小姑娘不解：“那为什么我睡着了还会哭呢？”接着问下去才知道，小丫头住在学校，晚上睡觉时从床上跌下来，一个人哭了。一时间，自己小时候离家的无可奈何和孤单，一点一滴又涌上心头，泣不成声。

那个晚上，听着宿舍外面车来车往的城市节奏，心头挥之不去的却是小时候住在家里，窗子外面一阵一阵的风声，仿佛挟裹着千年的历史，从田野里呼啸而来，让人无比安心。祖先们生于斯葬于斯的土地，已深深地融进我的血脉中，不时常想起，却也永无法忘记。

我从未这么想家过。

想念带着厚重沧桑感的土地，翻来覆去也全是

对故乡的期待，我期待它能更美，期待双鬓渐白的爹娘能安享晚年；期待天真烂漫的小孩，不必为求学再少小离家，不用再因夜半醒来时发现父母不在身边而哭泣……

于是临近毕业之际，我在心里暗暗做了个决定：回家。

幸运如我，在准备回家择业的前夕，国务院先后批复了《中原经济区规划》和《郑州航空港经济综合实验区发展规划》，作为中原腹地，河南也终于迎来了开放的大时代。如今的我，是河南航投的一名普通员工，每天的工作是搜集整理行业信息供同事参考学习。我尽力把这份工作做好，它固然是简单而不起眼的一环，却算是为河南的建设和发展尽一些绵薄之力。我坚信河南的腾飞必然会为每个普通的河南百姓带来切身的实惠：年迈的长者能“老有所养”，天真的孩童能“幼有所长”，如此，也算我这样的“社会新人”能“壮有所用”，这就是我的中国梦。

中国梦曾被阐释为“让人民共享人生出彩的机会”，转回头看自己这20多年走过的时光，我对此一说深以为然。中国梦是民族梦，更是每个普通百姓的梦。每个人对生活充满希望，并能为梦想奋斗，中华民族之复兴就指日可待。

时间似乎画了一个圈，我仿佛又回到了十几年前。不同的是，当初梦想着能走出去在外面的世界鱼跃鸟翔，如今眼光放得更远，期待的是能用热血青春助力家乡的腾飞，和越来越好的家乡一起“走出去”！



学习焦裕禄精神

征文(之一)



“……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。绿我涓滴，会它千倾澄碧。”习近平总书记一首饱含追思之情的《念奴娇》，高度概括了焦裕禄同志的公仆情怀、求实作风、奋斗精神和道德情操。总书记指出，焦裕禄在群众心中铸就了一座永恒的丰碑，要把学习弘扬焦裕禄精神作为一条红线，贯穿党的群众路线教育实践活动始终，做到深学、细照、笃行。

如何高标准达到学照行的要求？“深刻把握焦裕禄精神的内涵实质，通过学习提高思想政治水平；对照焦裕禄精神，认真查摆和整改作风方面的突出问题；弘扬焦裕禄精神，凝聚实现中原崛起、共筑中国梦的强大力量。”郭庚茂书记为我们指明了具体的方向。

坚定信念、永葆本色，在锤炼党性上下功夫，培育焦裕禄式品格，传承发扬浩然正气，是迈向梦想的坚实台阶。大到一个国家，小到一个企业，其发展、进步的历程都需要一种精神作为指引。

审视当今形势，机遇前所未有，挑战也前所未有，特别是河南航投当前面临着如何尽快抓住机遇、实现

企业快速发展的全新课题，迫切需要我们像焦裕禄同志当年与“三害”顽强斗争那样，保持一股“敢教日月换新天”的拼劲、闯劲、冲劲、韧劲，勇于挑起重担，敢于奋勇争先，只争朝夕，不遗余力，视挑战为机遇，变压力为动力，在作风建设方面不断取得新成效，企业发展方面不断取得新突破，个人成长方面不断取得新成绩，力争为加快实现中原崛起、河南振兴、富民强省而奋斗，为实现中国梦作出积极贡献。

这里为大家开辟了心之园，设专栏展现你学习焦裕禄精神的心得，展示你征文的风采，描绘你实践焦裕禄精神的足迹。

以手绘心、以行践学，真抓实干、蹄疾步稳。唯有这样，我们才能说无愧于这个伟大的时代！

河南民航发展投资有限公司党委书记、董事长

做人有感情，做事有担当

焦裕禄辞世虽已50年，但他的精神却从未离我们而去。为什么一个逝去半个世纪的兰考县委书记能如此影响我们至今？

我开始在焦裕禄事迹中寻找答案。我最终发现他有一种精神，一种共产党员的高尚品格，使他永远活在我们心里，这种精神就是：做人有感情，做事有担当。

焦裕禄带领领导干部在火车站亲身感受群众背井离乡的痛苦，深夜探访生命垂危的孤寡老人，生命弥留之际仍惦记着兰考的麦穗……，桩桩件件无不显示出焦裕禄同志对人民群众的深厚感情。苦人之所苦，人与之共苦；急人之所急，人与之互信；需人之所需，人与之相依。这就是做人有感情。

如果我们每个人可以多一点换位思考，少一点

个人得失的计较，那么，很多横在发展面前的难题都会迎刃而解。在以后的工作中，我们应该学会为他人，多奉献。学会辅助就是一种品质的提升。

做事有担当。焦裕禄同志为了让基层干部不因饥饿而倒下，想方设法购买高价粮，上级部门下来调查时他没有推诿，没有让其他人背黑锅，没有利用手中的职权推脱责任，这就是一种担当。

担当是一种敬业守责的态度。在工作中，无论事大事小，我们都应该用认真的态度做好本职的每一件事。只讲自己，不讲他人，担当起责任，是对自己和他人的交代，也是尽职尽责的最好表现。

做人有感情，做事有担当，不是一句口号，而是要求每个共产党员用心去理解，用脚踏实地的实践交上高标准的答案！（邵海英）

践行榜样精神 助力航投发展

航投物流作为河南航投的一个子公司，目前处于创业期，秉持着建设航空港实验区的宏伟蓝图，我们一方面坚守成功的信念，另一方面却又感到困惑：从学校学到的专业理论知识，早已无法满足现有工作的需要。如何服务公司，如何成就自己？这是摆在我们许多年轻员工面前的一道难题。

思想是决定行动的“总开关”，学习弘扬焦裕禄精神作为一条红线贯穿公司教育实践活动的始终。可以说，正是这条红线消除了我的思想，解了我的困惑，让我找到了工作的源动力和科学方法。

知难而进、勇于担当、实事求是、勤奋工作，这些是我在学习焦裕禄精神过程中的重要收获。面对国

内外激烈的竞争，我们遇到的不再是一两个简单的问题，而是一个接一个无法预计的困难。依靠榜样的力量，我用坚定的信念一次次历练自己，用广博的知识不断武装自己，每天描绘着蓝图。

2014年，对我来说是值得铭记的岁月，起步和奋斗就从这里开始，从各项目初始资料的查询、各种经营资质的办理到参加国际贸易采购、电子商务网站建设、航空货运筹备等等，我攻克了一个个难关，迈过一道道坎，焦裕禄精神成为我前进的助推器。

未来，挑战与机遇并存，我将立足本职、不断学习，与航投物流一起发展，一起度过最具挑战性的创业期，经历成长期，驻足成熟期……

（莫傲然）

中国公务航空未来市场发展的四大趋势



中国正成为全球公务航空最为重要的新兴市场。那么，中国公务航空未来会是一个怎样的发展节奏？将呈现怎样的发展态势？由于中国公务航空市场的特殊性及其发展的非连续性，想要对中国公务航空市场做出任何趋势性判断都是一个挑战。尽管如此，结合对中国公务航空的市场需求、市场特征及运营环境的分析，我们仍然就中国公务航空未来的发展进行了研判，我们认为，中国公务航空未来的发展将呈现四大趋势。

趋势一：市场增长领先全球，四年内公务机保有量有望翻番

研究表明，公务机市场与经济增长有很强的关联性，公务机的市场反应大约滞后于经济衰退增长期 14 个月时间。2007 年的经济危机使全球公务机市场遭遇重大打击，这反映在 2009 年全球公务机交付量的急剧

下降，2009 年全球公务机交付量从 2008 年的 1313 架下降到 870 架。2013 年，尽管全球经济显露了复苏迹象，但全球经济仍未能扭转下行趋势，增长率仅为 2.4%，比 2012 年放缓 0.1 个百分点。全球公务机市场趋势与全球经济这一发展趋势基本吻合，2013 年，全球公务机交货量为 678 架，仅比 2012 年多交付 5 架，增长率仅为 0.9%。亚太地区经济新兴国家是全球经济复苏的重要力量，全球公务机市场也呈现了“西方不亮东方亮”的市场格局，亚太公务机保有量在全球的占比从 2007 年的 4.7% 增长到 2013 年的 11.9%，成为全球公务机市场增长最快的地区。尤其是作为新兴国家主要代表的中国，已经保持了连续 30 年的经济高速增长，具备了发展公务航空的经济条件，加之政策支持信号的释放及

公务机运营环境的逐步改善，使得中国公务机市场异军突起，正成为全球公务航空最为重要的新兴市场。截至 2013 年底在中国大陆地区注册的公务机数量已从 2009 年的 36 架增加到 202 架，年均复合增长率达 54%。但不能只看相对数，相比于美国超过 10000 架的公务机保有量，中国公务机市场的发展空间尽可以让人们大胆去想象。

那么，在可预见的将来中国公务机的市场空间到底有多大？中国公务航空市场具有特殊性，一方面市场正处于大发展前的起步期，集聚了强劲的市场发展内驱力，另一方面市场发展却又受制于空域、机场、FBO、飞行员等环境资源条件的严重不足，此外在政策、市场发展形态和消费结构方面还存在种种不确定性，对中国公务机未来市场发展的预测要看到

作者：高远洋

知名通用航空产业专家，北京航空航天大学通用航空产业发展与政策研究中心主任

“正能量”、也要考虑“负能量”。北京航空航天大学通用航空产业研究中心在 2012 年所进行一项公务航空行业发展研究中，通过构建基于多项式拟合的公务机市场预测模型，在考虑诸多限制因素的情况下，对中国公务机未来 10 年的市场发展进行了预测。预测结果表明：中国公务机保有量到 2017 年将达到 400 架，到 2023 年有望突破 1100 架。

趋势二：购买行为渐趋理性，中短程公务机将成为市场主流

起步初期的中国公务机市场呈现出一个鲜明的市场特征，那就是高端公务机热卖，目前高端公务机成为了市场购买的主流产品。虽然中国的公务航空市场才刚刚起步，但

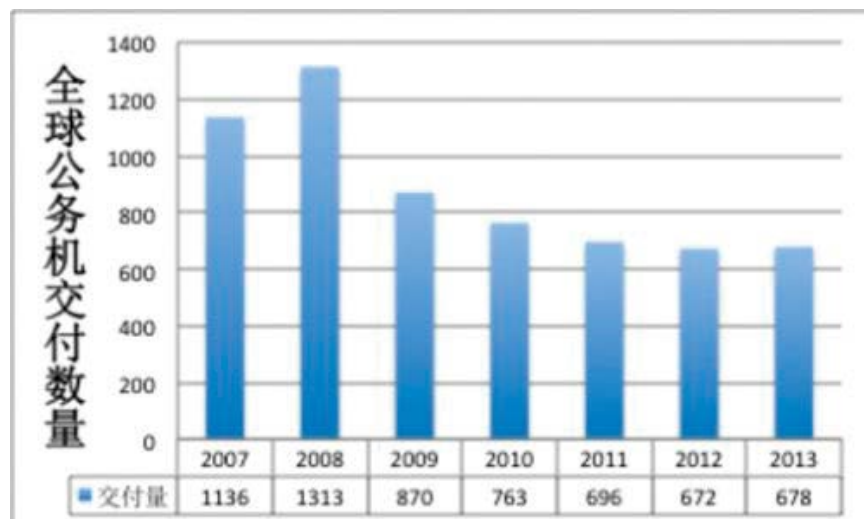
中国已然成为全球高端公务机的主要市场，全球高端公务机有四分之一的订单来自中国客户。原因在于，公务机在中国还被视为富人们彰显身份、尊享奢华的摆件与奢侈大玩具，而中国公务机的“启动用户”恰恰是位处金字塔塔尖的顶级富人，于是“只求最贵”自然就成了购买偏好，这让国际高端公务机制造商们且惊又喜。在 2012 年上海亚洲公务航空展上北京航空航天大学通用航空产业研究中心曾经做过一项关于公务机购买意愿的“问卷调查”，调查结果表明，在购买价位选择上中国国内有购买意向的购买者选择五千万元以上的约占 70%，选择一亿元以上的占 34%。

本质上讲，公务机是一种能够提高工作效率、促进商业发展的交通工具和商业工具，美国国家公务航空协会之所以喊出“No Plane, No Gain”的口号，是因为公务机的使用与企业利润增长之间有必然的关联性，在世界 500 强投资回报最高的公司中，有 90% 的公司使用公务机。作为一种交通和商业工具，就需要好好去权衡投入与产出了，如果你

的商业活动范围不是整天跨国或者远途飞行的话，那种价格高昂的远程高端公务机未必就是你合适购买选项。因此，我们预料，随着中国公务机消费者对公务机的认识从“奢侈品”到“商业工具”、“交通工具”的转变，未来中短程公务机在中国将会成为市场主流。事实上，这一市场发展趋势已开始显现，2011、2012 年中国公务机数量分别增长了 53 架和 57 架，增长率高达 94.6% 和 52.3%，而 2013 年仅增加了 36 架，增长率为 21.7%，增长有明显下滑，原因在于，这几年高端公务机是市场主流，但毕竟高端公务机的消费者是金字塔尖的小众群体，购买量增长有限。随着中短程公务机渐成主流的市场变化，预料中国公务机市场将有望在以中短程公务机为主体的产品销售推动下带来新一轮的市场增长。

趋势三：运营条件逐步改善，珠三角、长三角、渤海湾料将成为公务航空热点地区

经济条件、市场需求与运营环境是公务航空发展的三个必要条件，经济条件是指购买公务机及使用公务机的消费能力，根据国际经验，人均 GDP 超过 8000 美元是公务航空快速发展的基本经济条件。市场需求是指将公务机作为商业工具和交通工具的航空消费需求，显然在政治经济中心、经济中心及高端人士聚集区域市场需求更为突出。运营环境是指从天到地有较为完善的公务航空飞行保障与服务体系，包括能便利地使用空域或航线，有供公务机起降的机场和服务于公务航空的 FBO，还有航油、航材及人力资源保障。



从运营环境看，空域、机场、FBO 资源不足是目前中国公务航空发展最大的制约。而从经济条件看，2013 年中国人均 GDP 约为 6800 美元，应该说是基本达到了发展公务航空的起步条件。所以，我们认为中国公务航空的全面性发展尚需时日，至少应是在三年以后，但我们同时也相信在中国的局部区域公务航空将以率先快速发展。预料珠三角（含港澳）、长三角及渤海湾将成为公务航空率先发展的热点地区。一是因为中国的高净值人群绝大部分聚集于这三个地区；二是因为这三个地区是目前中国经济最为活跃的地区，且是未来中国社会经济发展的战略重点区域，存在公务航空消费的现实需求，且未

来市场发展空间大；三是从运营环境看，目前全国具备批量化服务于公务航空且已建设 FBO 的机场内陆地区有四个（北京首都、上海虹桥、深圳宝安及三亚凤凰机场），再加上香港机场、澳门机场总共是 6 个，而其中的 5 个机场（除了三亚机场外）都是在这三个区域。

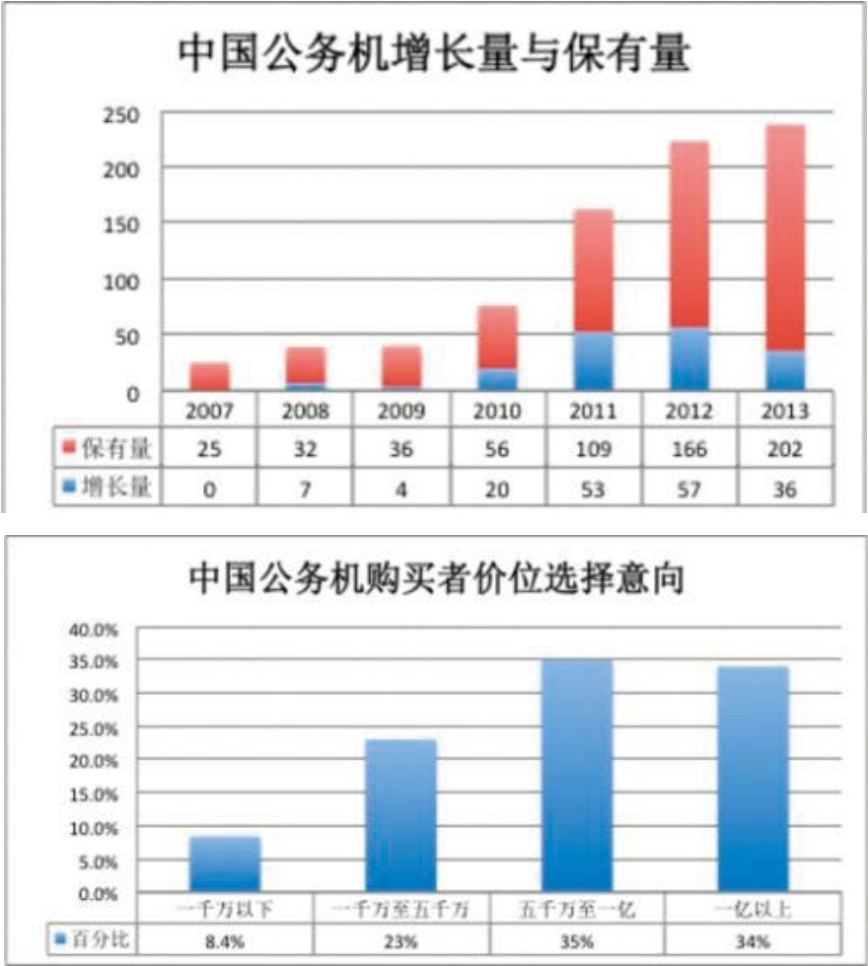
当然，仅仅靠一两个机场去支撑一个区域的公务航空发展是远远不够的，何况目前公务航空所使用的都是公共运输机场，而热点地区公共运输机场的航班保障任务已非常繁忙，留给公务机的飞行时刻非常有限，如 2013 年北京首都机场的公务机起降量突破了 10000 架次，已达到饱和状态。一两个机场不够，应该形成可

供公务机便利起降的机场网络及完善的 FBO 服务体系，这是区域公务航空发展的必要条件。不仅仅是公共运输机场，还应该建设更多的公务机专属机场或能起降公务机的通用航空机场及 FBO 服务设施，以及为公务飞行规划更多的空域资源。我们高兴地看到，这三个区域的中心城市及周边的城市群已都在积极谋划公务 / 通用航空机场及公务与通用航空飞行保障条件的建设，我们相信随着公务飞行运营条件的改善，珠三角、长三角、渤海湾将成为中国公务航空热点地区，并引领中国公务航空全面发展。

趋势四：三年内将迎来第一个公务机装修市场周期

公务机的翻新周期通常为 7 ~ 12 年。据统计，目前全球公务机机队平均机龄约为 11 年，亚洲公务机机队平均机龄为 10 年，而由于中国公务机市场起步较晚，中国公务机机队的平均机龄约为 6 年。从 7 ~ 12 年的公务机翻修周期看，中国将迎来第一个公务机翻修市场周期。此外，随着中国公务机购买者对公务机认识的理性回归，二手公务机交易交付时间短、性价比高的优点会被越来越多的中国买家看到，因此会有越来越多的人去选择购买二手公务机。二手公务机交易行为发生后，随着公务机产权的变更，新的拥有者往往会根据自身的办公要求、市场需要或个人偏好对飞机进行内外部翻新，由此将带来公务机装修市场的进一步发展。根据平均机龄及二手公务机市场发展趋势进行判断，我们认为，中国的第一个公务机装修市场周期将会在三年内出现。

源自《中国航空报》2014-04-10



正确理解当前的稳增长政策

正确理解当前的稳增长政策，必须联系我国居民储蓄水平，看到我国区域发展不平衡的实际，并从长远和宏观的角度去综合考量。更要看到的是，这些措施具有结构性调控特点，政策空间并没有用尽，意在通过“稳增长”来调结构、促改革，实现持续健康发展面临经济下行压力，中央最近推出了加强中西部铁路建设、加快棚户区改造、降低县域农村商业银行存款准备金率等稳增长措施。有些人认为，这是在走经济刺激的老路。笔者认为，持这些看法的人对中国经济运行特点和政策意图缺乏足够的了解和理解。

当前，我国居民储蓄水平持续增长。同时，社会保障体系不完善，收入分配尚待进一步理顺，虽然相关改革在深入推进，但通过鼓励消费拉动经济增长的政策达到预期目标，仍需要一定的时间。在这种情况下，不断增长的储蓄必然要求保持适当的投资水平与之对应，而在产能过剩和外贸需求不足的情况下，增加基础设施的投资成为必然选择。

同时要看到，我国仍是一个发展中国家，尚处工业化、城镇化发展过程之中，投资空间依然十分广阔。东部地区由于人口不断集聚带来的城市交通、地下管网等基础设施建设需求

巨大；中西部地区在承接东部地区产业转移、开发当地优势资源时，需要进一步完善交通基础设施建设，以加强与东部地区及世界各国的经贸往来和其他交流。

而且，在对待基础设施投资的问题上，应当从不同的角度来看。长远看，当前世界经济仍处经济周期低谷，随着美国等发达经济体经济各项指标的好转，世界经济将缓慢复苏，铁路交通等基础设施的利用率会有所提高；宏观看，基础设施可能单独核算经济效益并不算好，但是，这些设施改变了人们的出行条件、居住环境，改善了落后地区的交通，为旅游、农产品加工运输等产业发展提供了基础。

更要看到的是，当前的稳增长措施具有结构性调控特点。与当年为应对国际金融危机推出的强刺激举措不同，当前的稳增长措施是与开放民营资本投资领域、改革基础设施服务价格、强化地方预算约束等各项改革相互配合进行的。无论是铁路建设，还是保障房建设，都在突出充分发挥民营资本的作用，从投融资体制和市场约束方面促进投资运营效率的提高。而且，加快中西部铁路建设、定向降准、加快棚户区改造等，都有利于提高中西部地区、县乡不发达区域的发展水平，有利于改善普通群众的

生活水平，提高国民消费能力，带动经济持续增长。

相比之下，当前稳增长政策推出的各项投资量级较小，主要考虑是让产能过剩行业的需求端压力始终存在，从而通过市场机制淘汰落后产能的过程不会受到影响，以市场压力促进产业升级换代的进程不会受到影响；也考虑了投资稳定作用的持续性，投资空间不要短期内用完，要有一定的政策储备；还考虑了与改革的协调配合，希望投资在改革基础上进行，而改革见效需要时间。

当前，国内外经济形势依然错综复杂。不过，从财政政策看，中央财政存款结余比较多，有条件进一步实施积极的财政政策；从货币政策看，我国当前的法定准备金率和市场利率在全世界范围都是比较高的，下调空间还很大。这些调控空间保留而不用尽，一方面说明当前经济虽有下行压力，但总体仍然在可控范围；另一方面，说明我国有充分的对冲手段应对房地产增速回落等潜在的风险。可见，当前的稳增长措施着眼点在于“稳”，而不是“刺激”，意在通过“稳增长”给调结构创造一个稳定的环境，也给各项深化改革奏效提供时间上的缓冲，最终实现经济社会平稳持续健康发展。

源自《经济日报》2014-04-28

郑州航空港经济综合实验区 2014年一季度成绩单



市政设施

铺设热力管道4公里
燃气管网6公里
电力管网5公里
开工建设道路项目24个
总里程约46公里



安置房

已开工建设16个安置区
314栋安置房结顶
交付使用209万平方米
累计完成投资80亿元



绿化

完成绿化项目21个
总面积80万平方米



签约投资

累计签约项目18个 总投资超过492亿元

数说开门红

固定资产投资完成 40 亿元

随着电商“巨头”菜鸟“智能骨干网”项目完成选址，郑州航空港区亮出一季度“成绩单”。4月15日，记者从河南省政府获悉，郑州航空港173个重点项目目前都已明确了责任单位和推进节点，实行台账式管理。“全区一季度固定资产投资完成40亿元，同比增长

24%；规模以上工业增加值完成60亿元，同比增长18%。”郑州航空港经济综合实验区党工委书记胡荃告诉记者，菜鸟“智能骨干网”项目已经完成选址，项目单位正进行设计方案编制，市政建设部门也正进行施工道路以及水、电等配套设施建设，确保上半年开工建设。

签约项目 18 个

4月21日，郑州航空港经济综合实验区传出喜讯，今年一季度，郑州航空港累计签约项目18个，总投资超过492亿元，招商工作取得了积极成效。

据悉，郑州航空港一季度累计签约的18个项目中，电商物流项目3个、航空制造项目1个、电子信息项目5个、生物医药项目3个、精密机械项目2个、现代服务业项目4个。

郑州航空港瞄准国际影响力、国内辐射力、国内外资源整合力大的项目展开招商，力争二季度新签约电商物流、电子信息、手机配套、生物医药等项目25个，签约金额达254亿元。

项目开工建设 38 个

4月17日，记者从郑州航空港经济综合实验区获悉，今年一季度实验区新开工项目38个，总投资464亿元，其中包括高端制造类项目15个、现代服务业类项目5个，实现了“开门红”。

据了解，截至目前，机场二期项目T2航站楼、综合交通换乘中心地下工程部分已全部完工，预计6月底前可完成T2航站楼主体结构及综合交通换乘中心城铁以北区域主体施工。综保区三期围网建设项目可研报告已批复，区域功能布局优化方案已通过专家评审，计划5月份启动围网建设。河南电子口岸服务中心项目大楼已封顶，正在进行机电设备安装，已完成15家成员单位及相关企业对接、平台顶层架构和系统功能模块设计、可研报告和初步设计方案报批等工作，预计7月投用。

完成基础设施投资 201 亿元

数据显示，今年一季度，郑州航空港在安置房建设、区内道路、绿化、水电气暖、商务居住等城市基础设施和功能配套工程方面已投资201亿元，各项建设都在快速推进。

已开工建设的16个安置区里有314栋楼已经结顶，有209万平方米安置房已交付使用，累计完成投资80亿元。道路方面已开工建设道路项目24个，总里程约46公里。绿化方面一季度完成绿化项目21个，总面积80万平方米。水电气暖方面，第一自来水厂二期改造工程正加紧建设，第二污水处理厂一期工程已通水调试，第三污水处理厂选址已确定；同时新铺设热力管道4公里、燃气管网6公里、电力管网5公里。

城市功能项目方面，一季度已开工11个项目，完成投资14.2亿元，这些项目建成后将大大满足港区内企业职工的购物、休闲需求。

据悉，今年，郑州航空港将实现起步区138平方公里内的全域城市化，通过加强基础设施建设将进一步强化市政配套能力，畅通区内南北联系，为全区产业发展和城市建设奠定良好基础。



以上均源自《河南日报》本刊综合编辑

专家话灼见

夏兴华：“热气腾腾航空港”

“我一直都在关注郑州航空港经济综合实验区，不过以前我只用了 20% 的精力，以后我会用更多的时间。”4 月 19 日，在与河南省省长谢伏瞻的会见中，夏兴华幽默而又诚恳地分配起自己的时间。这一次来河南，夏兴华的头衔发生了变化，4 月 10 日，这位学者型官员从中国民航局副局长的职位上卸任后，当选中国民用机场协会新一届理事长。不一样的身份，同样的关注。此次赴豫，依旧是奔着郑州航空港经济综合实验区的建设发展而来。

话印象：航空港呈现“热气腾腾”的局面

“机场二期建设进展很快。”夏兴华感叹道，航空、公路、城际铁路都在此集聚，这为未来的客运、货运发展奠定了很好的基础。

过去的一年，郑州航空港引进了酷派、天宇、创维等智能手机生产企业 13 家，UPS、FedEx、菜鸟智能骨干网……现代物流“大鳄”也纷纷抢滩航空港，高端制造产业引来了台湾友嘉等企业，台湾科技园内布局了生物科技和电子信息等主导产业。

“短短一年能引进这么多项目，实属不易。”夏兴华对航空港区在招商引资方面的成绩啧啧赞叹。“翻天覆地”“热气腾腾”“我深深感受到了河南省委省政府对航空港经济综合实验区重视的程度、领导的力度、工作的进度，现在河南上上下下观念变了，思路更清晰了，方向更明确了，工作更实了。”

提建议：机场货运建设规划需完善

熟知夏兴华的人，都知道他是民航业、航空经济领域的行家，2011 年 6 月 he 发表的论文《发

展航空经济促进产业结构调整 and 经济发展方式转变》，对河南省开展航空经济研究、谋划郑州航空港经济综合实验区建设起到了促进作用。

来豫期间，通过对郑州航空港区的实地调研，夏兴华对下一步港区的发展提出了中肯的建议。

“郑州机场要打造成为国际航空货运枢纽和国内大型航空枢纽，货运是未来发展的重点，要把货运搞得更加顺畅。”他客观分析说，在机场二期扩建中需对货运规划做进一步完善，包括规划面积，进出道路交通的通畅，以及更多货运飞机的停机位要对着货运仓库等。

夏兴华提出，可以利用国家政策争取对相关项目进行贴息来解决航空港建设的融资问题，并建议通过有效利用土地资源来降低机场建设的运营成本。

郑州航空港经济综合实验区“起航”靠的是人才。“这是一个全新的工作，是一件没有现成模式可以照搬的新事。”夏兴华建议要加强对省市两级从事港区管理的人员培训，使其在观念和思路上更开阔些，以不断适应工作需要。



源自《河南日报》2014-04-23



郭庚茂：河南已具备支撑电子商务和信息消费的基础和条件

4月3日，河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂在郑州会见应邀前来参加第九届中国中小企业电子商务大会暨2014中国（河南）跨境贸易电子商务峰会的谷歌全球副总裁、大中华区总裁石博盟，当当网联合总裁李国庆，敦煌网创始人兼CEO王树彤，eBay网大中华区CFO桂镭，亚马逊中国区副总裁方淦，比利时邮政中国区总经理李威，洋码头创始人兼CEO曾碧波等电商企业高管。

郭庚茂说，当前世界经济正在复苏，但会是一个缓慢曲折的过程，因为2008年以来的世界金融危机隐含了结构性、体制性的深层次矛盾和问题。中国仍处于工业化、城镇化中后期阶段，各种生产和生活性消费潜力巨大，在可以预见的未来内，中国仍是世界经济增长的主要拉动力量。

郭庚茂说，河南是中国的缩影，人口多，块头大，是人口大省、经济大省；地处中原腹地，区位优势，连南贯北，承东启西；历史文化厚重，是华人宗祖之根和华夏历史文明之源；粮食生产在全国占有重要位置，是传统农业大省。当前，河南正在全面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，目前已显现出良好效应。特别是围绕建设郑州航空港经济综合实验区，我们着力发展航空经济，基本上形成了全球性的国际航空货运航线网络，推进郑州

跨境贸易电子商务服务试点城市建设，开通郑州到德国汉堡的直通定期班列，发展态势很好。河南市场规模大、潜力大，又处在中心位置、便于向周边辐射，具备交易的便利化条件，市场优势十分突出，发展潜力日益凸显，正成为中国重要的新兴市场、最有发展活力的地区之一。

郭庚茂说，目前，河南已经具备了支撑新型业态特别是电子商务和信息消费的一些基础和条件：一是郑州成为国家级互联网骨干直联点，二是综合保税区、通关系统、口岸设施等趋于完善，三是郑州跨境贸易电子商务服务试点全面启动，四是河南在人才、劳动力等生产要素的保障方面有独特优势。电子商务必然与网上交易和实物交割结合在一起，河南的特殊区位决定了其是线上交易和线下交易、虚拟交易和实物交割最佳结合的地方。在加快中原崛起河南振兴富民强省进程中，一方面，对传统领域我们必须按经济规律循序渐进，如推进工业化和城镇化、发展二三产业、转移劳动力等；另一方面，在航空经济、电子商务、大数据等经济增长的新业态、新领域，各地差距不大，我们必须迎头赶上，实现跨越。

郭庚茂说，河南是一个值得关注、值得开发的地方。中国是一个法治国家，对外开放是中国基本国策、河南基本省策。我们会一如既往扩大对外开放，尽可能为大家提供好的服务、创造好的发展环境，依法保障投资者的权益。衷心祝愿大家在河南找到商机，取得好的发展成果。

源自《河南日报》2014-04-04

第九届中国中小企业电子商务大会暨 2014 中国（河南） 跨境贸易电子商务峰会在郑州召开

4月3日，第九届中国中小企业电子商务大会暨2014中国（河南）跨境贸易电子商务峰会在郑州国际会展中心召开。国内外知名电子商务专家、知名跨境平台、电子商务企业、传统企业、电子支付及快递物流企业高管等1300余人参加会议。

中国中小企业电子商务大会今年在郑州召开，是河南乃至中原地区的跨境电子商务快速普及和高速发展的体现。省委、省政府高度重视电子商务工作，把大力发展电子商务等新兴服务业作为转变经济发展方式的重要

途径，出台了《河南省关于加快电子商务发展若干意见》，全省电子商务呈现快速发展态势。去年河南省电子商务交易额达4200亿元，同比增长31.1%，网络零售交易总额突破580亿元，同比增长48.7%。

据悉，本次大会以“大变革，跨境电商新时代”为主题，以跨境贸易为主线，为中外跨境电商搭建交流与合作的平台，促进河南与国内外市场、资本、资源的全面对接，推动河南电商发展。

河南省发展电子商务条件完备

• 园区建设已经建成 3 家

河南省电子商务产业园

河南网商园

郑东新区电子商务基地

• 正在规划实施的 8 家

中国中部电子商务港

郑州市金水区科技园区

洛阳市电子商务大厦

长垣起重工业园区

许昌花都鑫泰电子商务中心

许昌冷链物流电子商务产业园

漯河食品电子商务产业园

洛阳电子商务网商园

• 人才培养 1.2 万人次

已组织各类电子商务培训 260 余场，参训人员达 1.2 万多人次

• 10 万人

计划未来 3 年时间培育不同层次电子商务人才 10 万人



河南跨境贸易电子商务发展历程

• 2010 年 10 月

国务院正式批准设立郑州新郑综合保税区。

• 2011 年 10 月

河南省启动跨境贸易人民币结算工作，该业务可以为跨境贸易与电商投资打通更加便利的金融渠道。

• 2012 年 5 月

郑州与上海、重庆、杭州、宁波一同成为国家跨境贸易电子商务服务试点工作首批试点城市。同期，郑州市郑东新区被商务部批准为国家级电子商务示范基地。

• 2013 年 5 月

海关总署同意《郑州市跨境贸易电子商务服务试点实施方案》。进行跨境贸易的小微企业可通过电子平台完成报关等手续，加快流通速度。

• 2014 年 1 月

河南首家新型跨境贸易电商平台“万国优品”上线测试。

• 目前

已有阿里巴巴、菜鸟科技、百度、淘宝、京东商城、苏宁控股、惠普、UPS 等知名电子商务和物流企业相继入驻河南。

4200 亿元

2013 年，河南电子商务交易额达 4200 亿元，全省超过 40% 的中小企业开展了电子商务。

源自《河南日报》2014-04-04
本刊有删节



国际航协： 2014 年一季度航空股价大幅上扬

国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布了最新的财务数据调查报告，根据富时全球股价指数（FTSE Global All-Cap index）显示，2014 年第一季度，全球航空公司股价上涨 13%。其中美国航空公司收益最为强劲，财务表现显著改善，三月份，美国航空公司股价环比上涨近 4%；亚太地区航空公司股价则因货运业务疲软而下降，亚太航空公司股价环比下降 2%。

二月份全球航空客运需求同比增长 5.4%，运力增长 5.2%，载客率为 78.1%。除非洲地区以外，其他各区域航空客运需求增长保持稳定。二月份，全球国内航空客运需求同比增长 5.3%，中国国内航空客运需求同比增长 12%，位列第一，其次为巴西、俄罗斯，增长率分别为 10.8% 和 10.5%。国际航协预计客运需求正强劲复苏，客运需求今年将增长 5.8%。

二月份全球航空货运需求同比增长 2.9%。受农历新年影响，亚太地区航空公司货运需求同比增长 0.1%。

中国的经济状况趋于放缓，贸易和货运需求有所下降。中国航空货运运力增长 3.9%，快于需求增长。亚太地区航空公司今年预计收益将达到 37 亿美元，该地区航空公司占据着国际航空货运市场的最大份额。国际航协预计今年的货运开局良好，货运前景颇为乐观，目前货运需求正出现明显改善，航空货运今年将有望增长 4.0%。

继原油价格小幅下降后，三月份航空燃油价格环比也出现小幅下降，但航空燃油价格仍处于过去三年中的高位水平。自 2011 年初以来，航空燃油价格始终在高位区间内运行，平均价格为 127 美元/桶。随着全球经济出现增长趋势，原油需求持续改善，最近几周以来，随着利比亚港口开放（利比亚港口在过去 8 个月内一直关闭）原油供应量将会增加，导致原油价格出现下降。三月份环比下降了 4%，降至 121 美元/桶。

随着全球经济的不断好转，2014 年航空业盈利前景乐观，全球航空公司的收益和利润均将高于去年，2014 年全球航空公司盈利将达到 187 亿美元。

源自中国民航网 2014-04-14

河南省今年将建设近 5000 个重点项目

年度计划投资 1.2 万亿元 将着力推进郑州航空港实验区项目

4月12日，记者从2014年河南省重点项目建设领导小组扩大会议上了解到，今年河南省围绕三大战略实施产业结构战略性调整，计划投资1.2万亿元，建设重点项目共4961个，涵盖郑州航空港经济综合实验区、产业转型升级、现代综合交通和基础支撑能力、新型城镇化、生态文明、民生和社会事业等领域。

今年河南省确定的重点项目中，包括A类重点项目1080个，总投资2.78万亿元，年度计划完成投资5000亿元；B类重点项目共3881个，总投资3.34万亿元，年度计划完成投资7000亿元。全年两类重点项目要确保完成投资1.2万亿元以上，力争完成1.3万亿元以上。

今年河南省将着力推进郑州航空港经济综合实验区项目。其中，确保完成郑州机场二期建设项目投资70亿元，力争年底累计完成总投资的65%以上，全力加快T2航站楼、第二跑道、交通换乘中心、东西贯穿路、空

管小区、导航台等工程建设，为明年全面建成奠定坚实基础。同时，把推动招商项目的落地实施作为“重头戏”，开工建设菜鸟网络科技中国智能骨干网、传化物流园、北斗信息综合服务平台等57个项目。重点项目建设的另一个重点，是围绕加快构建现代综合交通运输体系、打造郑州现代综合交通枢纽，加快交通基础设施等项目建设，基本完成郑州至机场城际铁路线下工程。

2013年，河南省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三大国家战略规划实施，以“抓开工、促在建、保投产”为着力点，推进重点项目建设。全年A、B两类重点项目共完成投资12136亿元，超过年度目标1136亿元，开工、竣工目标均超额完成。重点项目投资占到全省固定资产投资的47%，对固定资产投资增长的贡献率达到49.3%，为全省经济社会发展提供了有力支撑。 源自大河网－河南日报 2014-04-13

第八届投洽会签约项目总投资 2350 亿 航空港成焦点

4月1日至4日，6000多名海内外客商齐聚郑州，谈项目，谋合作。作为河南省对内对外开放、承接产业转移的重要平台，在第八届中国（河南）国际投资贸易洽谈会上，268个项目签约，投资总额2350亿元，合同利用境外省外资金2178亿元。

郑州航空港经济综合实验区首次单独亮相投洽会。签约项目14个、合同投资金额388亿元，项目涉及航空物流、智能终端、精密机械、生物医药、现代服务等领域，航空港在本届投洽会上成为焦点。实验区的主导产业——电子信息产业再次壮大，总投资13亿元的中移动实验区智能终端产业发展战略合作项目、总投资4亿元的青岛

华世基郑州高端智能手机、北斗民用项目在这届投洽会上纷纷签约，这也意味着实验区主导产业优势将进一步凸显。

不过一年时间，实验区已经成为海内外客商争相关注的对象，记者从洽谈嘉宾名单上发现，与实验区洽谈、对接的企业，既有世界500强IBM、杜邦、华润等，又有中国500强企业酷派、康佳、TCL、绿地等，还有美国杰科实验室及国内外供应链管理协会、酒类行业协会等。

引进能调结构转方式的项目，引进人才引进智力……河南省对外开放，在经过多年高速发展后，在本届投洽会上，璀璨升级！ 源自大河网－河南日报 2014-04-05

上海自贸区完成首笔直投外汇登记业务

无需经过外汇管理局

外资企业可在上海自贸区通过银行办理直接投资外汇登记业务，不再需要经过外汇管理局办理相关手续。记者获悉，首笔自贸区直投外汇登记业务日前已由交通银行完成。

在直投外汇登记业务中，企业客户只需向银行提交相关资料，便可一次性完成外汇登记与账户开立手续。相比走外管局，直接通过银行办理业务，较大地简化了流程，并便利了企业和银行的沟通。有评论称，简化审批程序是“央行 30 条”（《关于金融支持中国（上海）自由贸易试验区建设的意见》）中关于直投项下外汇登记条例的一大突破。以往外资企业需要先确定开户银行，然后在外管局登记外汇，领取核准凭证，再去开户行开户。

今后，在上海自贸区注册的外资企业可直接在开户行开户登记，从而省略了外管局中间审批手续。审批手续简化后，为了保障企业资金安全，银行需要针对与自贸区相关的外汇业务，组织专业团队，制定专门的内控管理制度，以保证交易真实性和数据采集完整性。《支持中国（上海）自由贸易试验区建设外汇管理实施细则》规定，今后将简化直接投资外汇登记手续，拓宽直接投资外汇登记业务办理渠道。此次自贸区首笔银行直接办理直接投资外汇登记业务，也意味着“央行 30 条”直接投资项下外汇登记及变更登记下放银行办理，加强事后监管项目也进入到实际操作阶段。

源自《第一财经日报》2014-04-17



东亚银行启动跨境电商人民币支付 成为上海自贸区首家启动该业务的外资银行

东亚银行(中国)有限公司(以下简称东亚中国)宣布,日前已与上海盛付通电子支付服务有限公司(以下简称盛付通)签署《跨境电子商务人民币支付业务合作协议》,成为中国(上海)自由贸易试验区内首家启动跨境电子商务人民币支付业务的外资银行。

外资行首启跨境人民币支付业务

今年2月,中国人民银行上海总部正式宣布,在上海自贸区内启动支付机构跨境人民币支付业务试点,以满足日益增加的跨境人民币支付服务需求。

东亚中国人士在接受《每日经济新闻》记者采访时表示,随着跨境支付业务的快速发展,希望借此契机,积极拓展有关业务,并于近日与盛付通达成合作协议,成为上海自贸区内首家与第三方支付机构签约的外资银行,为客户提供有关服务。

据了解,在跨境电子商务人民币支付业务中,银行主要对第三方支付公司的客户备付金进行存管管理,及提供相关资金收付服务。东亚中国方面表示,此次与第三方支付公司合作开展跨境电子商务人民币支付业务,可拓展其国际贸易支付业务及其他经常项目的跨境人民币结算业务,进一步拓展业务空间。

《每日经济新闻》记者了解到,通过该业务,东亚中国的境内个人客户可直接使用人民币进行“海淘”、支付留学费用和订购境外机票酒店等。此外,东亚中国的境内公司客户可直接利用此渠道获得人民币贷款,运用跨境电子商务进行人民币结算。据悉,上海银监局近日已正式批准东亚中国上海自贸试验区支行开展个人业务。

就跨境支付对银行的影响,中国银行上海分行行长潘岳汉曾表示,支持第三方机构进行跨境人民币支付,也为商业银行自身业务创新留下了空间。例如,跨境资金对投资与兑换需求将会增加,包括理财产品、债券产品和避险产品等,都有很大的创新空间。

部分外资行暂持观望态度

2013年12月2日,央行发布《关于金融支持中国(上海)自由贸易试验区建设的意见》(即俗称的央行自贸区30条),指明自贸区金改的四大方向,即探索投融资汇兑便利化、扩大人民币跨境使用、稳步推进利率市场化、深化外汇管理改革。

其后,跨境人民币业务最先开展。12月5日,央行、上海自贸区管委会组织7家银行与7家企业签订跨境人民币资金池和跨境人民币借款的项目合约。

今年2月,央行正式宣布在上海自贸区启动第三方支付机构跨境人民币支付业务试点。首批包括快钱、盛付通、银联、通联、东方电子在内的5家第三方支付机构,分别与包括中行、工行、建行、招行和民生银行的上海分行在内的合作银行对接签约,正式启动自贸区内的跨境人民币结算。

央行自贸区30条第14条明确指出:上海地区银行业金融机构可与区内持有《支付许可证》且许可业务范围包括互联网支付的支付机构合作,按照支付机构有关管理政策,为跨境电子商务(货物贸易或服务贸易)提供人民币结算服务。

针对东亚中国成为首家启动该业务的外资行,记者也同时采访了花旗中国、渣打中国、汇丰中国等外资行,上述银行均表示,目前尚未启动跨境电子商务人民币支付业务,认为还没找到适合的契机来启动相关业务。

花旗中国方面在接受《每日经济新闻》记者采访时表示,“跨境电子商务人民币支付具有广阔的发展空间,并将进一步推动跨境人民币业务的快速发展。花旗正与相关企业及支付公司就此开展积极探讨,将适时推出相关业务。”

根据央行上海总部今年2月份公布的《关于上海市支付机构开展跨境人民币支付业务的实施意见》,符合注册地、业务范围等相关条件的上海市支付机构,可参与跨境人民币支付,开展各种创新业务,包括金融增值、综合现金管理、综合支付方案、境内外综合银行卡收单等。

源自每日经济新闻 2014-04-10

中国自主研发涡扇喷气支线客机完成 3 万公里环球飞行

据中国之声《全国新闻联播》报道，中国自主研发的新型涡扇喷气支线客机 ARJ21 - 700 在北美圆满完成自然结冰试验试飞，并顺利实现 3 万公里环球飞行后，今天安全返回国内。

中国商飞公司 ARJ21-700 新支线飞机 104 架机在北美圆满完成自然结冰试验试飞后缓缓降落在中航工业试飞中心。这是我国首款自主研发的涡扇喷气支线客机首次飞越国门开展特殊气象环境下的试验试飞，项目副总指挥赵越让为这次 ARJ21-700 的表现打出了 150 分的高分。

赵越让说，满分 100 分，但是打 150 分，因为超额完成了任务，而且飞机也表现非常好，加拿大的飞行员、加拿大的试飞员都对我们的飞机翘起了大拇指，说以后到中国来一定要坐这个飞机。

飞机自然结冰试飞，是所有民航飞机要想拿到运营许可证而必须完成的规定动作，也是美国联邦航空局（FAA）进行现场目击的重要试飞科目之一。自然结冰是影响秋冬季飞行运营安全的重要“杀手”。

中国商飞公司副总经理罗荣怀表示：ARJ21-700 首次赴国外试飞，意义重大。

罗荣怀说，这是我们国家喷气式飞机第一次走出国门，完成了一次航空人的壮举。积累的经验为后续的型号奠定了基础，并且我们积累的自然结冰试飞的专业技术对我们航空公司在运行方面都会有非常积极的指导意义。

今年是 ARJ21-700 适航取证试飞的“收官之年”。罗荣怀说，今年年底前 ARJ21-700 将完成所有试飞科目，并很快会投入生产和商业运行。

源自中国广播网 2014-04-28

首架波音 787-9 客机将于年底执飞我国航线

作为低油耗环保机型的最新突破，全球首架波音 787 - 9 “梦想客机”将于年中加入新西兰航空公司，并将于 2014 年底执飞我国航线。

记者 7 日从新西兰航空公司中国办事处及波音中国公司获悉，全球首架波音 787-9 “梦想客机”已在波音公司的工厂亮相，采用全黑涂装的这架飞机将于 2014 年

中加入新西兰航空并开启 787-9 机型首次商业飞行，预计于 2014 年底执飞我国航线。为主要服务于亚太航线，新西兰航空将陆续引进共 10 架波音 787-9 “梦想客机”组成新机队。预计今年 10 月 15 日，787-9 机型将执飞奥克兰—珀斯航线，并于 11 月来到亚洲，执飞奥克兰往返上海及东京航线。

源自新华网 2014-04-07

西安机场将对 51 个国家公民实行 72 小时过境免签 成为西北首个获准此政策的城市

4月4日，“西安咸阳国际机场口岸实行72小时过境免签政策”新闻发布会在陕西省图书馆举行。陕西省政府副秘书长张小宁，省公安厅、省旅游局等单位相关负责人，咸阳机场公司总经理张文革出席会议。

会上，张小宁副秘书长介绍了申请政策的背景、免签政策使用的国家及范围，完善机制措施，保证免签政策顺利实施等内容；咸阳机场公司总经理张文革就现场记者提出的72小时过境免签政策、西安咸阳机场的国际航线等问题进行了回答。

72小时过境免签政策是世界各国实施的免签制度中的一项内容，也是国际大型枢纽机场吸引中转旅客的一种重要方式。西安咸阳国际机场口岸近日获国务院批准对51个国家公民实施72小时过境免签，至此，西安也成了西北首家获准实施这一政策的城市，是全国继北京、上海、广州、重庆、成都、大连、沈阳之后第8个实施该政策的城市。72小时过境免签政策对旅客的主要要求有

三点：一是必须是规定51个国家的公民；二是必须订妥联程机票；三是必须是前往第三国（或地区）。

2013年，咸阳机场共起降国际航班7721架次，出入境旅客79.7万人次，开通国际（地区）航线12条。预计2014年国际旅客将突破100万人次。在游客的国籍符合政策许可的（51个国家）前提下，目前适用于经咸阳机场过境免签的航线有欧洲主要城市通过赫尔辛基到达西安，再前往韩国、泰国、越南的往返航线。咸阳机场开通新加坡、吉隆坡和悉尼航线后，也可以为欧洲和亚洲、欧洲和澳洲主要城市之间往来的国际旅客提供过境免签服务。

此次西安咸阳国际机场口岸获国务院批准对51个国家公民实施72小时过境免签政策，不仅可以拉动咸阳机场国际中转业务的发展，同时，也为咸阳机场拓展国际航线网络，加快建设“现代综合交通枢纽、中国中心门户机场”提供了推动力。 源自民航资源网 2014-04-06

武汉－香港－杭州－香港－深圳－武汉 货运航线成功首航

4月2日，扬子江快运航空有限公司(Yangtze River Express, 以下简称“扬子江快运”)武汉－香港－杭州－香港－深圳－武汉货运航线正式开航。

当前，国内、国际航空货运行业发展处于市场低迷时期，扬子江快运逆势而上，不断开拓新航线，将进一步完善“以上海为中心，涵盖亚洲周边，辐射欧美”的国际货运网络，为客户提供更为快捷、便利的高品质服务。

截至2014年4月，扬子江快运共拥有19架全货机，其中B737全货机16架，B747-400F全货机3架。

源自国际空港信息网 2014-04-04



天津空港经济区已吸引 113 家航空物流企业



航空制造产业为龙头,天津临空经济发展形势喜人。自空客总装线项目落户以来,空港经济区迎来了古德里奇、西飞机翼等 50 多家国内外航空制造企业的入驻,形成了较为完整的国际化航空产业链。空港经济区紧抓航空物流这一重要的临空产业,将启动建设天津机场航空物流园区。下一阶段,空港经济区将重点发展航空产业物流、特色航空物流以及快递物流三个层次的航空物流,构建中国北方最便捷的航空物流综合平台,为京津冀协同发展搭建良好平台。

据悉,空港经济区国际物流区作为本市航空物流产业发展的主战场,目前已吸引了中国远洋、中外运和国际知名的 UPS、DHL 等 113 家企业入区经营,其中航空货代企业超过 70 家。去年,机场货邮吞吐量从 2007 年的 12.5 万吨到 2013 年的 21.4 万吨,7 年间增加了

近 1 倍,年均增速为 12%,高于全国机场货邮年均增速 4.4 个百分点。随着滨海新区的快速发展,航空物流需求潜力巨大,预计年增幅可达 20%。天津机场将启动建设航空物流园区。

据了解,天津机场航空物流园区现已完成规划。园区规划面积 6.4 平方公里,位于机场—跑道西侧,东至机场—跑道、南至津滨高速公路、西至外环线(辅路)、北至津汉公路。园区建成后,天津机场将作为国际航空物流中心,每年实现货邮吞吐量 400 万吨。

下一阶段,空港经济区将进一步拓展自由贸易区功能,积极吸引跨国公司和国内大型企业设立地区营运中心,开展航空租赁、航空培训、交易市场、飞机维修和航材贸易等业务,推动快递物流的发展。

源自国际空港信息网 2014-04-03

中国民航 2014 年 02 月份 主要运输生产指标统计

3月21日,中国民用航空局在其官方网站公布了中国民航2014年2月份主要运输生产指标统计结果。数据显示,今年2月份,民航全行业的运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别完成54.9亿吨公里、3108.6万人、33.4万吨,同比分别增长12.8%、11.5%以及14.0%。

截至2014年2月底,民航累计完成运输总周转量114.2亿吨公里,比去年同期增长15.2%。

统计指标	计算单位	本月		当年累计	
		实际完成数	比上年同期增长%	实际完成数	比上年同期增长%
一、运输完成情况					
运输总周转量	亿吨公里	54.9	12.8	114.2	15.2
国内航线	亿吨公里	39.9	13.7	81.6	16.3
其中：港澳台航线	亿吨公里	1.2	9.4	2.5	13.4
国际航线	亿吨公里	14.9	10.4	32.7	12.7
旅客周转量	万人公里	5112606.9	13.3	10325453.0	18.5
国内航线	万人公里	4147706.1	13.3	8276656.7	18.1
其中：港澳台航线	万人公里	121262.3	9.5	242642.2	15.6
国际航线	万人公里	964900.9	13.3	2048796.3	20.1
旅客运输量	万人	3108.6	11.5	6242.4	16.6
国内航线	万人	2876.5	11.4	5764.8	16.3
其中：港澳台航线	万人	82.7	8.0	165.1	15.4
国际航线	万人	232.1	13.0	477.6	20.7
货邮周转量	万吨公里	100255.3	9.7	235586.0	4.1
国内航线	万吨公里	36637.1	19.1	90637.3	6.1
其中：港澳台航线	万吨公里	1525.2	11.5	3605.7	2.7
国际航线	万吨公里	63618.2	5.0	144948.7	2.9
货邮运输量	万吨	33.4	14.0	81.0	5.3
国内航线	万吨	24.2	17.2	60.2	5.5
其中：港澳台航线	万吨	1.2	9.5	2.8	2.5
国际航线	万吨	9.2	6.3	20.8	4.6
二、飞机日利用率					
合计		9.7	-0.1	9.6	0.3
大中型飞机	小时/日	10.0	-0.1	9.9	0.2
小型飞机	小时/日	5.8	0	5.8	0.5
三、航班效率					
正班客座率	%	85.6	1.4	83.3	2.1
正班载运率	%	71.3	0.9	70.8	0.3

源自中国民用航空局网站 2014-03-21

中国民航 2014 年 03 月份 主要运输生产指标统计

4月21日,中国民用航空局在其官方网站公布了《中国民航2014年3月份主要运输生产指标统计》结果。

数据显示,今年3月份,中国民航完成旅客运输量3024.7万人,同比增长5.1%;完成货邮运输量51.73万吨,同比增长6.2%。正班客座率81%,正班运载率72.7%。

统计指标	计算单位	本月		当年累计	
		实际完成数	比上年同期增长%	实际完成数	比上年同期增长%
一、运输完成情况					
运输总周转量	亿吨公里	60.22	7.5	174.46	12.4
国内航线	亿吨公里	40.97	6.2	122.54	12.7
其中：港澳台航线	亿吨公里	1.30	8.8	3.77	11.8
国际航线	亿吨公里	19.26	10.4	51.92	11.8
旅客周转量	万人公里	4934352.2	7.0	15259805.4	14.5
国内航线	万人公里	3962792.1	6.3	12239449.0	14.0
其中：港澳台航线	万人公里	118827.4	9.0	361469.7	13.4
国际航线	万人公里	971560.1	9.5	3020356.4	16.5
旅客运输量	万人	3024.7	5.1	9267.1	12.6
国内航线	万人	2793.1	4.6	8557.9	12.2
其中：港澳台航线	万人	79.9	8.1	245.0	12.9
国际航线	万人	231.6	10.7	709.2	17.3
货邮周转量	万吨公里	160259.6	9.0	395845.5	6.2
国内航线	万吨	36.92	5.3	97.12	5.4
其中：港澳台航线	万吨	1.82	3.8	4.59	3.0
国际航线	万吨	14.82	8.5	35.63	6.2
二、飞机日利用率					
合计		9.1	-0.3	9.4	0.1
大中型飞机	小时/日	9.4	-0.2	9.7	0
小型飞机	小时/日	5.7	-0.8	5.8	0.1
三、航班效率					
正班客座率	%	81.0	-2.7	82.5	0.5
正班载运率	%	72.7	-1.7	71.5	-0.4

源自中国民用航空局网站 2014-04-21

中国通航飞行员“荒”背后的危机与转机

截至 2011 年，美国有近 70 万名飞行员，其中通用航空飞行员约 59.7 万人；中国有 3 万余名飞行员，其中通用航空飞行员约 6000 人。在通用航空产业快速发展的中国，无论从规模上还是比例上来说，通航飞行员的数量都存在着巨大的缺口。

通用航空的内容是包罗万象的，对于各种飞行的要求也各不相同。那么，如何成为一名通航飞行员？目前我国通用航空飞行员的现状如何？未来通用航空飞行员的需求和发展趋势又是什么？背后又蕴涵着怎样的危机和转机？

执照决定飞行员的运行资格

要想通用航空“飞”起来，其中一个必要的因素是具有合格的飞行员，即航空器驾驶员。而飞行员的运行资格是由飞行员取得的航空器驾驶员执照（以下称执照）决定的。飞行员在从事飞行活动之前需要通过考核等方式获得相应的执照。

目前，在民航领域，共有 4 种执照类型：私用驾驶员执照（PPL）、商用驾驶员执照（CPL）、航线运输驾驶员执照（ATPL）和多成员机组驾驶员执照（MPL）。其中，多成员机组驾驶员执照是针对运输航空公司副驾驶专门推出的执照类型，和通用航空没有关系。其他 3 种执照在不同的通用航空业务中的要求也不尽相同。在这些执照中，注明了飞行活动中允许驾驶员使用的航空器和运行方式。

而航空器能够在什么样的环境下运行呢？事实上，这不仅体现了航空器的适航能力，也对飞行员的资质提出了要求。那么，如何确定飞行员是否具备所要求的运行资格，我们可以检查其所持有的航空器驾驶员执照。

飞行执照既要标注飞行员的执照类型，也要标注飞行员的航空器许可和运行方式许可。比如一名飞行员持

有一个私照（PPL），他被允许使用的航空器是一台发动机的水上飞机，并只能进行目视飞行，那么在驾驶员执照类型中他的执照为：私照－单发水上－目视飞行，这样飞行执照的描述才完全，类似于汽车，他仅能开私家车。

不同的通航运行方式要求使用不同的执照

通用航空的业务范围十分广泛：工业、农业、林业、渔业、抢险救灾等无所不包。如此繁杂的业务是如何分类的呢？一般来说，通用航空分为商业运行和非商业运行两类。

它们是以经营目的来划分的，以营利为目的就是商业运行。非商业运行可以分为私用飞行、体育竞赛和公共事务三类。而商业运行又可以分为小型运输和非运输两大类。小型运输则包括通勤航空和商业包机两类。在通用航空领域，小型运输（类似于中巴车或出租车，可以定期运行也可以出租或包车）由 CCAR（中国民航规章）135 部进行管理；通用航空的其他运行方式，则由 CCAR91 部进行管理。

不同的通用航空应用，要求使用不同的执照。比如一架飞机如果其机主自己进行自驾飞行，那么他应该具有私照，受 CCAR91 部管理；当这架飞机承接了包机服务，进行航线运行时，那么就要求飞行员具有航线运输执照，受 CCAR135 部管理。虽然不同的通用航空飞行员具有的资质很可能是不一样的，但是这些飞行员都统称为通用航空飞行员。

我国通航飞行员现状背后的危机与转机

据了解，截至 2011 年底，全国共有飞行员 3 万余人，其中通用航空飞行员约 6000 人。在这 6000 人中，400 余人是飞行教官，3000 余人是飞行学生，作业类飞行人

员 500 余人，小型运输飞行人员 500 余人，政府事务飞行员近 200 人。其他飞行人员则主要是飞行爱好者和退休人员，受空域使用限制，他们的飞行量极少。

从飞行员从事的职业来看，在航校从事训练作业占了绝大多数，私用飞行紧随其后，而作业飞行和通勤包机则基本相同。

如果从飞行小时数上进行统计，训练飞行的飞行小时数显然占了绝大部分，而私用航空则几乎可以忽略。作业飞行的飞行小时数也大于通勤飞行和包机飞行。

回到宏观的民航全行业的角度，从数量上来看，通用航空飞行员只有运输航空飞行员的 1/4 ~ 1/3，这也反映了我国通用航空发展滞后的现状。但是，危机的背面就是转机，滞后将带来“井喷式”的发展。可以预见，未来我国通用航空飞行员将出现高速增长的局面。

按规定，通用航空飞行员没有年龄上限，只有年龄下限。也就是说，通用航空飞行员不存在退休等限制，这样随着时间的积累，通用航空飞行员总数将逐渐增加。同时，对于通用航空飞行员来说没有英语通话等要求，因此通用航空的准入也很宽松。这些因素都是通用航空飞行员快速增长的有利条件。

虽然目前私用飞行的飞行小时数较少，但低空开放后，按照西方的经验，这部分飞行活动，包括飞行员数量和飞行小时数都将呈爆炸性增长。因此，民航各部门应当在各方面做好准备，确保这一领域有序快速的发展，并使之成为我国民航乃至国民经济发展的推动力。同时，

私用飞行的快速发展将推动飞行学校的大量增加和转型。

从数据上看，通勤包机飞行是目前增长最快的领域。虽然总体来说通勤包机占的比例还较小，但是其发展速度却是最快的。包机业务具有时效性强，灵活方便等特点，迎合了人们快节奏的生活和工作。可以预计，这种业务未来的市场空间将逐步扩大，飞行员需求也将随之增加。

然而，在各个业务范围形势一片大好的情况下，作业飞行领域的飞行量却增长缓慢，且将受到新技术的挑战。无人机不需要飞行员，运行价格低廉，已经在部分领域，比如航拍领域开始蚕食作业飞行的市场。但目前无人机的商载还略有不足，一旦无人机的载重达到标准，那么它将成为作业飞行市场的有力竞争者。因此，从长远来看，该领域对飞行员的需求将逐步减少。

此外，政府事务飞行将有所增加。我国的政府事务飞行目前还不是很多，主要以校验飞行和救援抢险为主。从长远来看，这部分业务仍将呈逐步增长态势。

总的来说，未来我国通用航空飞行员的数量将呈现出高速增长态势。在飞行员数量增加的同时，通用航空飞行员的分级也将更加明显。其中，用于自驾飞行的私照量将高速增长。对于各个航校来说，这是一个巨大的市场。包机等业务所需的高水准通用航空职业飞行员也将成为用人市场的热点。私用飞行员的大量出现，对于通用航空公司来说可能影响不大，但对于推动国民经济发展和夯实国防基础却有着不可忽视的作用。

由于通用航空发展相对滞后导致我国通用航空飞行员的数量相对较少。但是，通用航空和我们的生活密切相关，不管是生产部门的作业飞行活动还是个人生活中所涉及的医疗卫生、教育娱乐等飞行活动，都能看到通用航空飞行员忙碌的身影。受益于国民经济的发展和低空开放等政策的扶持，未来通用航空必将成为我国民航快速发展的领域，通用航空飞行员也将迅速增加。与此同时，他们也将作为民航业界的新鲜血液，推动我国通用航空市场的持续繁荣发展。

源自飞行学院重庆通用航空培训有限公司
2014-04-09



郑州通航试验区 面向全国“招飞”



4月6日,从郑州通航试验区获悉,2014“圆梦蓝天”飞翔天使暨通用航空飞行员(就业)选拔赛正在郑州上街机场如火如荼地进行,比赛面向全国选拔航空飞行员。

据预测,中国民用航空市场每年将补充近300架飞机,以每架飞机所需6名飞行员计算,再加上飞行员的自然退休和身体状况等原因,每年需要增加2000至2500名飞行员,航空企业有强大的用人需求。

此次活动由郑州通用航空试验区、河南大宇国际飞行俱乐部联合主办,按照选拔流程,初试面试地点将在郑州上街机场进行,然后进行一类体检,体检合格后方可进行航空英语理论初期培训,最后经过空中飞行考核后签订合同送加拿大进行培训。凡年龄在18至30周岁、符合民航体检、政审条件的青年均可报名参加。

郑州通用航空试验区是郑州航空港经济综合实验区的重要组成部分,是河南省首家通航专业园区。目前,该园区内已有20余家航空企业入驻,涉及飞机制造、驾驶员培训、地面运营服务等多个领域,预计到年底入驻企业将达35家,实现总投资50亿元。

源自大河网-河南日报 2014-04-07

2013年我国通用 航空机队 1654 架 同比增 23.2%

《2013年通用航空发展报告》正式披露,截至2013年底,我国通用航空机队在册总数为1654架(具),比上年增长23.2%。其中固定翼飞机1239架,旋翼机385架,气球24架,飞艇6架。2013年经民航局批准引进通用航空器291架,注销通用航空器60架。

《2013年通用航空发展报告》显示,截至2013年底,中国通用航空器数量前三位的旋翼机型为R44、R22Beta、269C-1,分别为65架、34架、24架。截至2013年底,中国通用航空数量前三位的固定翼机型为CESSNA172R、Y5、DA40D,分别为167架、102架、89架。截至2013年底,我国通用航空器拥有量前三位的地区分别为华北地区、中南地区、西南地区,分别拥有航空器396架、395架、289架。2013年,我国共拥有通用航空机场及临时起降点286个,其中通用航空颁证机场起降点43个。

目前国内从事通用航空制造业务的有中航通飞华北工业有限公司(石飞)、哈飞集团、洪都航空(600316.SH)、江西昌河航空工业有限公司、陕西飞机工业(集团)有限公司(陕飞)、保定惠阳航空螺旋桨制造厂、上海西科斯基飞机有限公司(SSAC)、北京科源轻型飞机实业有限公司、中国特种飞行器研究所、中航通用航空有限公司、山东滨奥飞机制造公司、沈阳飞机工业(集团)有限责任公司(沈飞)等。

中国航空运输协会通用航空委员会总干事王霞透露,截至目前,我国已经建立了包括陕西、辽宁、沈阳、贵州、安顺、黑龙江、成都、上海、南昌在内的11个国家级航空高技术产业基地,以及包括河北、内蒙古等在内的11个航空产业园。

源自大智慧阿斯达克通讯社 2014-04-06



中国飞机制造企业落子产业链制高点

对于飞机制造商而言，不仅仅要在整机组装生产上与世界接轨，还要在重要的零部件生产、销售网络、供应商等方面，实现与世界接轨。

3月18日，北汽集团子公司北京通用航空有限公司（以下简称“北京通航”）与新西兰太平洋航空航天公司签署了全面战略合作框架协议。这意味着北汽进军航空领域正式开花结果。

北京通航将引进该公司的P-750飞机，这是一款单发涡桨固定翼多用途飞机。该飞机适用于农林化飞行、航空摄影、航空护林等工作。按照规划，今年内首款组装飞机将实现在北京的平谷投产。到2024年，P-750飞机预计共可销售近500架。北汽高层人士表示，未来北京通用航空产业将形成研发、制造、营运以及贸易等环节在内的全产业链。

这又是一个国内企业通过国际合作涉足通用航空制造领域的典型案例。自2010年国务院、中央军委发布《关于深化我国低空空域管理改革的意见》以来，随着中国通航产业一步一步地走向成熟，也有越来越多的企业和各路资本开始将目光投向整个产业链的最上游——通用

航空制造业，几年来，他们不断探索着可行的前进道路。国际合作生产、收购国外成熟品牌、自主研发等发展方式，在通用航空制造产业中将一一接受检验。

合作生产：与世界接轨的窗口

事实上，在过去的两年中，国际通用航空制造巨头的目光已经投向了我国，在巨大机遇的驱使下，纷纷开始在我国布局。同时，跃跃欲试的国内企业也看到了国外通用航空产业成熟的发展现状，国内外企业双方的需求一拍即合，于是运用合作生产某型号飞机并向全球销售的模式，运作了多个国际合作项目。

经过一年的发展，这些项目的进展程度不一。沈飞在2007年11月与赛斯纳签署了合作生产L162飞机的协议，2009年9月实现首架交付，至今已累计交付317架；2012年5月，中航工业与赛斯纳合作，在石家庄设立合资公司生产赛斯纳208系列飞机，2013年12月，首批飞机生产下线；2011年4月，中航工业与巴航工业签署公务合作框架协议，由哈尔滨安博威飞机工业有限公司进行总装和生产莱格

赛 600 和莱格赛 650 公务机，2013 年 8 月，首架在华组装的莱格赛 650 大型公务机实现首飞；2012 年 12 月，皮拉图斯中国总部在重庆两江新区揭牌；去年，“重庆造” PC-6 飞机获得国家体育总局 7 架飞机订单……

可以说，通过国际合作进行通航飞机生产这一模式，在国内通用航空制造产业中占有重要地位，也为中国通用航空制造产业发展提供了一扇与世界接轨的窗口。随着通用航空产业的发展，这一合作模式也需要深入和升级。

对于飞机制造商而言，不仅仅要在整机组装生产上与世界接轨，在重要的零部件生产、销售网络、供应商等方面也要与世界接轨，将产品与服务推向全球，树立中国通用航空制造和服务品牌形象。

国际并购：风险与收益并存

除了合作生产外，在金融危机的影响下，许多国外飞机生产厂商面临着破产的危险，此时一些有实力的国内企业也选择了进行国际并购。在过去的一年中，就有多项国际并购项目出现。

2011 年 12 月，重庆直投收购了美国恩斯特龙直升机公司。这是一家研发活塞式和涡轮式直升机的著名美国厂商。就性能而言，其产品与罗宾逊 R44、西科斯基的两款飞机（S-333、S-434）、中航工业 AC310 相近，航程在 500 公里左右，高度为 3000 米~4000 米。据了解，公司的首批订单来自重庆市公安局、安监局以及个人用户。

进行国际并购后，除了生产本身外，优势公司需要对并购的公司进行管理和运营。因此，还需考虑公司的整体发展、机型的研发创新等工作。所以，整体难度比合作生产大很多。虽然国外有许多成熟的机型，但飞机的生产和销售有其特殊性，还体现在驾驶员、机务人员培训、售后维修服务等方面。因此，国际并购要特别处理好接管与整合这个阶段。

当然，国际并购的收益和风险是并存的，在这个过程中也有很多并不成功的案例。2012 年，由于深陷债务

危机，豪客比奇在当年 6 月申请了破产保护。随后，一家来自中国的公司——北京卓越航空工业有限公司——计划以 17.9 亿美元（约合人民币 114 亿元）收购豪客比奇。而这家公司成立仅 3 年，注册资本仅有 2 亿元人民币。3 个月后，这一收购谈判最终以破裂告终，且损失了 5000 万美元的保证金。

自主研发：一直在努力前行

大量的国际合作固然是一条高效的发展道路，但本土的通用航空制造产业也没有放慢前行的脚步。长期以来，中航工业在我国航空制造领域的实力毋庸置疑。但由于早期我国通用航空市场发展缓慢，且受到空域、基础设施等方面的限制，因此，在通用航空制造方面的发展也受到限制。

事实上，中航工业在生产上开展国际合作与自主研发齐头并进的同时，也正在全国范围内进行产业链的布局，尤其是在通航飞机研发这一领域。此外，众多民营企业自主研发的机型，也开始投向国内和国际市场。

2013 年 12 月，领航 150 总装下线并交付试飞站。这款国产公务机是中航工业在收购 EPIC 公司后，设计的一款公务机。现在该机型也在进行适航取证，而该机型何时能够交付给用户尚未可知。

相比领航 150 而言，中航直升机设计制造的 AC312、AC313 这两款直升机则市场反应良好。其中，AC312 已经出口 10 多个国家和地区，销售总量在 90 架左右。AC313 在 2013 年 11 月完成了航空器评审（AEG）过程，标志着该机型初步具备了交付客户使用的条件。

此外，作为自主研发通航飞机的民企代表之一，湖南山河科技股份有限公司研制生产的阿若拉飞机在 2013 年 5 月 7 日取得了中国民航局颁发的生产许可证（PC）。尽管经历了 1 年零 10 个月的等待，但最终拿到“准生证”的这一刻，对通用航空产业而言具有重要的意义。这标志着我国自主研发的通用航空产品，已具有批量生产的能力。

源自《中国民航报》2014-04-09



《郑州航空港经济综合实验区综合交通规划》
专家评审文本“出炉”，未来5至10年——

中原大枢纽由“国内”向“国际”转变

中原，素有“中国铁路心脏”、“中国交通十字路口”的美誉，通过密集的铁路、公路网络，中原已将我国内陆连为一体。未来，坐拥“全国航线网络中心”的空域优势，中原更通过郑州航空港与世界连为一体。

4月16日，《郑州航空港经济综合实验区综合交通规划》专家评审文本“出炉”。《规划》提出，未来5至10年将加大投资和建设，以郑州机场构建国际航空枢纽建设为引领，构建市域地铁、省域城轨、国内高铁的综合交通系统，来吸引河南乃至全国的旅客前来郑州机场乘坐飞机出入境，实现中原大枢纽由“国内”向“国际”的转变。

国内：郑州南站引入“米”字形高铁

【亮点速读】结合“米”字形高铁引入要求，郑州南站需设置在郑州航空港经济综合实验区，其功能定位为枢纽第三客站，其分工为城际铁路站和高铁辅助站。

【新闻延伸】郑州为提升国家区域性中心城市地位，打造全国性综合交通枢纽，加快推进郑州东站、郑州新郑国际机场和郑州火车站三大客运综合枢纽建设改造，推动铁路、公路、民航等多种运输方式高效衔接，实现客运零距离换乘，构筑以郑州为中心的“米”字形重点开发地带。

【专家点评】“联通世界，畅通内陆是基础。继北京至广州高速铁路通车、徐州至兰州高速铁路修建，规划中的济南至重庆、太原至合肥高速铁路将在郑州聚合，形成‘米’字形高速铁路网，辐射全国‘3小时经济圈’。”西南交通大学区域经济研究所所长戴宾说，届时旅客从郑州机场下飞机后，通过零换乘通道前往郑州南站，可乘坐高铁前往全国各地。

省域：城际铁路“空港出行圈”

【亮点速读】郑州至机场城际铁路引入至机场后向

东延伸至郑州南站，由郑州南站引出至洛阳及许昌城际线，在实验区范围内设五座城际站，其中两座分别和机场及郑州南站合设。

【新闻延伸】根据中原城市群城际轨道线网规划，打造以郑州为中心、以城际铁路为骨干的“1小时出行圈”，打造北至焦作、新乡，西至洛阳、东至开封、南至许昌、漯河、平顶山、周口的放射状城际铁路网络。随着郑州航空港经济综合实验区的获批，“1小时出行圈”被重新定义为“空港出行圈”。

【专家点评】“上海虹桥综合交通枢纽，集航空、高铁、城铁、高速公路、磁浮、地铁、公交、出租车等‘轨、路、空’多种交通方式于一体。”上海交通大学城市与区域经济研究所所长高汝熹说，郑州这项规划的创新思路在于通过城际铁路将郑州东、南两个高铁站连接起来，又通过城际铁路将郑州周边的九座城市连接起来，发挥综合交通的优势，这在全国规划中还是第一个做到的。

市域：6条地铁线贯穿实验区

【亮点速读】实验区规划搭建以市域快线为骨架、

以地铁普线为补充、以电车为区内主要出行方式的轨道交通网络，内部规划6条地铁通过。

【新闻延伸】从郑州去机场，遇到雨雪高速封路，紧赶慢赶还是耽误了航班。这样的情形，未来应该不会发生了。以后，郑州地铁将从“地下”接驳到“天上”，郑州地铁2号线已向南延伸至郑州机场，正在开始前期的勘察设计招标工作。未来，实验区还将开建6条地铁线覆盖郑州周边县区，分别延伸至须水、新郑、白沙、大学南路、中牟、郭店。

【专家点评】“郑州机场二期工程的设计目标是满足旅客吞吐量2900万人次、货邮吞吐量50万吨。如何吸引更多的人乘坐飞机？全国县域经济百强县（市）中，郑州巩义、登封、新密、荥阳都是经常上榜。这6条地铁线延伸至郑州周边县（市），有利于吸引更多中高端消费群体前来乘坐飞机。”省发改委经济研究所所长郑泰森说。

源自《河南日报》2014-04-17

郑州航空港经济综合实验区建设再获支持 26项专项规划全部通过评审

4月12日，记者从河南省住房和城乡建设厅获悉，经过1个月的紧张工作，郑州航空港经济综合实验区26项专项规划日前全部通过专家评审。

为贯彻落实《郑州航空港经济综合实验区概念性总体规划》的先进理念、技术，保证航空港实验区26项专项规划的科学性和可操作性，从3月初开始，由郑州市城乡规划局牵头并联合相关局委在嵩山饭店举行专家评审会，邀请国内城市规划、市政、园林、水利等方面的专家，组成专家评审委员会。专家评审委员会对涉及公共服务、市政基础设施的《郑州航空港经济综合实验区邮政设施

规划》、《郑州航空港经济综合实验区给水工程规划》、《郑州航空港经济综合实验区电网远景规划》、《郑州航空港经济综合实验区燃气工程规划》、《郑州航空港经济综合实验区集中供热规划》等26项专项规划成果进行了集中评审。

评审会上，专家评审委员会对各规划方案一一进行认真评议，原则同意26项专项规划，并提出修改意见。目前，规划各责任单位正按照专家评审会意见进行修改完善工作。

源自《河南日报》2014-04-13

郑州航空港主导产业重大项目集中开工 总投资 178.6 亿元

3月30日，郑州航空港经济综合实验区18个重大项目集中开工，总投资额达178.6亿元。

今年是郑州航空港经济综合实验区的提速之年。本着“签约项目抓落地、落地项目抓开工、开工项目抓达产达效”的原则，实验区围绕高端制造、航空物流和现代服务业等三大主导产业，积极解决项目建设中遇到的困难和问题，争分夺秒、拼尽全力，加快推进实验区项目建设。

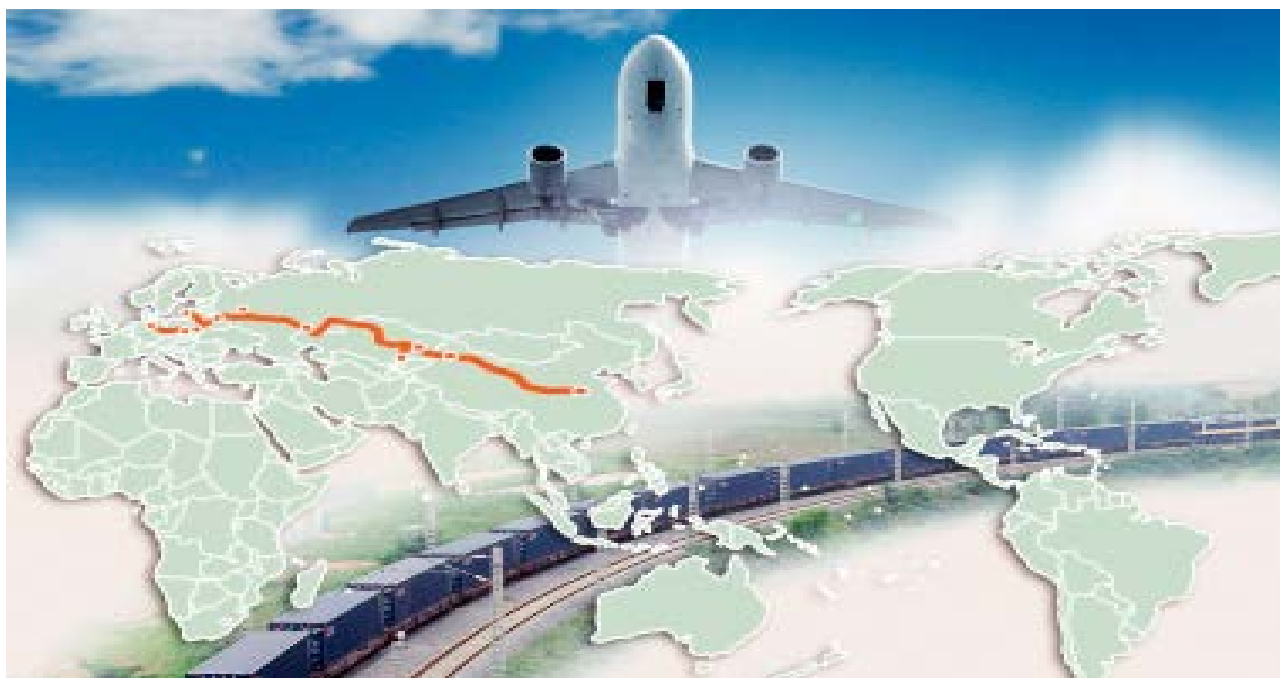
“土地供给‘零麻烦’，审批工作‘零距离’，施工环境‘零干扰’，实验区给客商提供了最佳的投资环境和兴业政策。”北京天宇朗通通信设备有限公司董事长荣秀丽说。

据悉，当天开工的这18个重大项目分别是：高端制造类项目9个，总投资91.2亿元。其中有6个是智能手机项目，包括投资15亿元、占地200亩的天宇智能手机生产基地项目；投资8亿元、占地300亩的创维智能手机生产与供应链平台项目等，全部投产后可实现年产智能手机4180万部。航空物流类项目1个，即投资1.3

亿元的鲜美来冷链物流项目。现代服务业类项目4个，总投资34.3亿元。包括投资16亿元、占地277亩的新瑞商祥瑞广场项目；投资7.5亿元、占地33.4亩的综合保税区国际贸易服务中心商务总部基地项目等。产业快速发展与城市支撑能力要互相配套，当天还同时开工了4个公共服务和基础设施项目：分别是投资8亿元、占地294亩的郑州市第一人民医院港区三级甲等综合医院项目；总投资1.3亿元、占地140亩的中澳双语国际学校项目；投资10.7亿元、总里程30公里的郑港二路、盛锦路、富航路等11条道路建设项目；投资31.9亿元、建筑面积82.3万平方米的实验区航南新城安置区项目。

“这18个重大项目是实验区建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市的关键项目，对拉长产业链条、提升物流枢纽功能、完善城市配套设施等具有重要意义。”实验区党工委书记胡荃说。

源自《河南日报》 2014-03-31



哈尔滨机场将打造成对俄贸易启动港

4月1日，哈尔滨市政协“建立中俄（哈尔滨）自由贸易区”协商座谈会在市政协举行。今年，哈市将积极推进综合保税区和哈尔滨自贸区申报工作，把哈尔滨机场打造成黑龙江省乃至全国对俄贸易的启动港和目的港。在跨境货运包机上，开辟新航线，引进更多航空公司开通对俄客货混载业务。

黑龙江省与俄罗斯接壤，是中俄贸易第一大省。2013年，对俄贸易高达223.6亿美元，占全国25%以上。哈尔滨拥有俄罗斯远东地区和北美到中国直线距离最近的机场，拥有集装箱联运条件的内陆港、松花江黄

金水道和多条联通俄罗斯、辐射东北亚的立体交通网络，是全国各省进入俄罗斯和东欧的重要桥梁，也是黑龙江省加强国内合作、进入全国大市场的重要门户。哈市今年将着力建好“航空、陆路和陆海联运”三大通道，把哈尔滨机场打造成黑龙江省乃至全国对俄贸易的启动港和目的港。

目前，哈尔滨综保区的全部申报材料已经准备完毕并已正式递交海关总署，国家相关部委汇审程序即将启动。哈尔滨临空经济区建设各项筹备工作正在进行当中。

源自《黑龙江晨报》2014-04-02

中国西部空客飞机维修基地 今年将投入使用

记者6日从陕西西咸新区空港新城管委会了解到，入驻该区的东航集团东航新机库今年将投入使用，届时可供全国600多架空客飞机进行定检大修，空港新城将有望建成亚太地区最大的空客飞机维修基地。

据介绍，即将投入使用的东航集团东航新机库包括飞机维修机库、机库附楼、新航材库、动力中心、耗材仓库等内容，可同时对6架空客A320系列飞机进行室内“体检”维修，在满足当前东航197架空客系列飞机维修需求的同时，还可吸引全国其他430多架空客飞机到空港新城定检大修。

总投资300亿元的中国西部最大的飞机维修基地位

于空港新城核心枢纽区，紧邻西安咸阳国际机场，总体规划面积为25平方公里，基地规划建设用地6.17平方公里。重点发展航空运输、航空维修、航空培训、航空制造、公务机运输、配套金融、配套保税等相关产业。东航集团东航新机库便是西部飞机维修基地的项目之一。

据介绍，2015年中国民航各型运输飞机将从目前的1600余架增加至2890架，通用航空器将增加至2000架以上，增幅高达100%。我国民航机队数量的快速增长，给飞机维修产业带来了良好的发展契机。到2015年末，我国航空维修行业产值将达到450亿元以上。

源自新华网 2014-04-07

兰考县将建设通用机场 拟命名为“兰考焦裕禄机场”

4月3日，兰考县人民政府、河南欧贝飞机有限公司（以下简称欧贝飞机）、上海圆斐航空科技有限公司（以下简称圆斐航空）举行了签约仪式，三方将合作共建兰考通用航空机场。根据合作协议，欧贝飞机将独资在兰考建设主要服务农林业的通用机场，在征得焦裕禄同志家人同意后，此通航机场拟命名为“兰考焦裕禄机场”。圆斐航空是国内首家从事通用航空管理咨询的公司，鉴于兰考焦裕禄机场的公益性，将免费提供机场建设的前期咨询服务。

李克强总理在今年的政府工作报告中连续73次提及农业，多次强调农业现代化、新型城镇化、农村改革等将是农业改革的重点。2014年初《河南省通用航空产业发展规划（征求意见稿）》发布，河南通用机场建设、飞行员培训和农林作业将成为河南通用航空发展的重要内容，河南省作为国内重要的农业大省，粮食生产是重中之重，而河南省农业机械化程度偏低，并且，随着我国城市化进程快速发展，越来越多的劳动力走向城市，大量农业劳动力向第二、三产业转移，因此，集约化农业将是我国农业发展的必经之路。

据兰考县人民政府介绍，与其他通用机场动辄占用耕地三五千亩、估算投资几亿元不同，兰考通用机场初步选址的地块为集体林地，无需占用珍贵的耕地资源，一期修建600米跑道，占地300亩左右，仅相当于其他通用机场征地面积的1/10，机场建设本着功能优先的原则，建设简易的机库及相关配套设施，建设既环保节能又功能凸显型机场，主要满足农业航空为主。“兰考通用机场符合习近平总书记不搞形象工程的要求，也符合焦裕禄同志勤俭务实的作风，这也正是兰考县选中欧贝飞机这个合作伙伴的重要原因”，兰考县人民政府县长如是说。

欧贝飞机李云东总经理说，农业航空在我国有着广阔的市场发展空间，兰考地处豫东平原，是粮食主产区，

建设兰考通用机场是欧贝飞机进入农林业通用航空的第一步，在圆斐航空的帮助下，欧贝飞机将力争把兰考焦裕禄机场建设成为全省乃至全国农业通航机场的标杆，并着手准备筹建以农林作业为主的通用航空公司。下一步欧贝飞机将借助圆斐航空和自身在通用航空业的影响力，吸引更多通航企业在兰考焦裕禄机场设立基地，开展人工增雨、农业喷洒等业务，加快促进兰考农业现代化的进程。

链接

农业航空（agricultural aviation）就是使用民用航空器从事农业、林业、牧业、渔业生产及抢险救灾的作业飞行，如农作物化学除草、叶面施肥、喷施微量元素、防治病虫害、草原播种、防治森林害虫、航空护林、森林化学药剂灭火、空中照相、航测、人工增雨、广告宣传、抢险救灾等飞行活动。不仅作业效率高，能节省大量的人力和农药，而且完成同样作业面积的耗油量也比传统农业机械少。据测算，1架Y-5B飞机10天的工作量，相当于100台动力喷雾机20天的工作量，相当于100个农业工人160天的工作量。

1918年美国用飞机喷洒砒素剂防止牧草害虫成功，开创了农业航空的历史。随后加拿大、苏联、德国和新西兰等国也将飞机用于农业。中国从1951年开始用飞机参加防治东亚飞蝗、护林防火和播种造林等工作，1956年中国民用航空局设立专业航空机构，开展多种农业航空业务。目前，世界上在20%的耕地面积上应用农业航空作业完成各项农事操作，发达国家农业航空作业面积在60%左右。

源自《大河报》 2014-04-08

空中客车在华重新定位 第三大制造中心浮出



尽管中国政府高层在上月底对法国进行访问时带给欧洲空中客车公司（下称空客）的这份飞机订单“大礼包”并不如此前传言的那样丰盛，其中也并没有包括空客一直希望在中国打开销路的 A330 区域型客机。但与以往不同的是，双方在飞机采购协议之外共同签署的几个工业合作协议，将有望使中国进一步摆脱此前单纯的“顾客”角色，从而更深层次参与到全球航空制造产业链之中。

70 架订单之外

在中国经贸代表团抵达巴黎之前，便已经有按捺不住的国外媒体率先报道中国又一宗飞机采购大单的消息。和最早曝出涉及三个系列机型总数超过 150 架飞机的天量订单相比，最终中国航空器材集团公司与空客在巴黎爱丽舍宫签署的是一份订购总值约 100 亿美元共 70 架

飞机订单。

在中国与欧盟主要国家以及美国进行的高层互访中，签订一系列的经贸协定似乎早已经成为传统，这其中体量巨大的飞机采购订单更为引人注目。

与 2005 年中国高层访法签订的 150 架空客订单以及时任法国总统萨科齐 2007 年访华时签订的 160 架订单相比，中国政府在高层互访时涉及到的飞机采购似乎出手变得更为谨慎。去年法国总统奥朗德访华时，中方与空客签订的飞机采购数量是 60 架，而此次签订的 70 架订单中还有 27 架 A330 是因为欧盟碳税问题被搁置订单的恢复。

而空客以中国等区域为主要市场专门推出的 A330 区域版机型并没有包括在新的订单之中，按照空客方面根据中国航空业发展趋势预测，在 2020 年之前中国需要 220

架 A330 区域型宽体机用以缓解主要航线的资源紧张问题。

“看起来订单数量是变少了，但航空公司订购飞机的数量一点也没有少，运力引进的速度一直呈上升的趋势。”一位中国航空公司负责运力引进的中层在接受本报记者采访时表示。

“中国航空公司近年来在飞机采购上自主权增加，很多订单直接与制造商商谈或者签订，而不必像之前那样把需求提交给相关部门之后由中航集中采购。”前述人士表示，“一些订单即使谈好了可能也不会立即公布，航空公司并不希望因为订购飞机的问题成为关注的焦点。”

据本报记者从国内一些航空公司方面得到消息，中国的航空公司和飞机租赁公司在今年内还将陆续采购上千架新飞机，包括空客 A350XWB、A330 区域版以及波音 737MAX 以及 777X 系列的新机型都将获得来自中国的订单。70 架订单只是空客在此次高层互访中收获非常小的一部分，真正将给中国航空业带来重大影响的合作则来自另一个领域。

工业合作扩大

在 3 月 26 日，空客直升机与中航工业直升机公司签署了共同生产 1000 架新一代 EC175/AC352 旋翼机

的协议。这并非是中国和法国在旋翼机领域的新合作，事实上从上世纪 70 年代起，中国便已经开始引进包括法国航宇工业公司研制的 SA321 “超黄蜂”大型多用途直升机以及“海豚”轻中型直升机，并在此基础上发展出国产直 8 以及直 9 等系列产品。按照项目研发各自承担 50% 工作份额的原则，空客直升机和中航工业直升机也将根据各方能力均等承担 EC175/AC352 的批产工作。

在空客母公司 EADS 更名为空中客车集团之后，其下的业务板块似乎也开始复制空客在华的成功经验，特别是在工业合作领域，从直接销售飞机到转包生产零配件，最终设立总装线已经被认为是一个提升在区域市场占有率的有效策略。空客目前已经将其民机产品在中国市场的占有率拉升至与竞争对手波音平分秋色的局面。

正因为如此，空客与合作方中航工业集团以及天津保税区于 3 月 26 日在巴黎正式确认了天津总装线二期合作计划，空客按照此前的承诺为天津工厂增加了 A320neo 机型，双方将合作的计划从一期计划的 2016 年延长到 2025 年。

尽管传言中的宽体机合作计划并没有公布，但从空客对天津总装线赋予的全新定位看来，未来工业合作仍有继续扩大的可能性。



空客的亚洲生产中心

“全世界没有几个城市可以既有窄体机项目，又有宽体机项目。”空客中国总裁陈菊明4月1日在天津接受本报记者采访时表示，“我们需要吸引更多的供应商落户天津和空客一起把天津首先打造成真正的亚洲生产中心，成为空客在图卢兹和汉堡之外的第三大航空工业中心。”

空客天津总装线总经理欧凯翔对本报记者透露，A320系列飞机从目前的ceo型号过渡到neo系列有一个全球性的计划，天津工厂将在2017年年中开始neo机型的生产，产能也将保持在目前每月4架的水平。而天津生产的A320系列除了交付给中国的航空公司之外，还有相当数量将交付给亚洲其他国家的航空公司。

除总装线之外，空客目前在华诸多零配件领域的合作项目对中国航空制造业而言意义更为深远，空客中国首席运营官冈萨雷斯(RafaelGonzalez-Ripoll)在接受包括本报记者在内的采访时透露，空客已经在今年2月19日与中航工业方面就哈飞空客复合材料制造中心签署了新的协议，将所持股份由此前20%增加到25%，同时哈飞空客制造中心的A320方向舵的产量将从目前占全球总产量的50%增加到80%。

冈萨雷斯表示，中航工业西飞在天津设立的A320机翼装配线将提升生产速率，以满足天津总装线的生产要求。

“此前供给天津生产线的A320机翼需要将西飞生产的翼盒运到英国布劳顿的工厂中组装，然后将成品机翼再运回天津总装线，这样不仅耗费时间，同时也增加很多成本。”空客中国工业合作负责人高正对本报记者表示，“如今全部工作都能够在本土完成，对比空客在欧洲的生产，不管是法国、德国、英国还是西班牙都只能生产其中一部分配件，在制造品类方面都不能跟中国目前相比。”

高正对本报记者表示：“虽然总装线更受人关注，但对中国航空制造业作用更大的是机翼的总装，因为机翼对于一架飞机而言承载的作用众多，因此结构更为复杂，通过机翼制造所获得的生产组织管理经验以及技术能力的提升更为重要。”

源自《华夏时报》2014-04-07

国航将开多条国际航线 提高国际竞争力

4月21日，国航与奥地利旅游局、西班牙旅游局、美国华盛顿旅游局联合举办了国航新航线与通航国家、城市旅游推介会。

在会上记者获悉，5月5日，国航将使用空客A330-300客机开通北京—维也纳—巴塞罗那直飞航线，每周4班。6月10日，国航将使用波音777-300ER客机开通北京—华盛顿直飞航线，每周4班。此外，国航还将于6月3日开通北京—符拉迪沃斯托克（海参崴）直飞航线，6月11日开通北京—济州岛航线。3月30日，国航已经开通了北京—仰光航线。不到半年，国航就新开5条国际航线，这在国航历史上尚属首次。据了解，今年国航的国际航点将达到54个。

随着这些新航线的开通，国航还投入和更新了机型，其中国航飞往美国的航班全部使用波音777-300ER飞机。目前，国航机队的机龄平均为6.62年，在宽体客机中，波音777-300ER和空客A330-300成为主力机型。今年9月，国航第一架全新的波音747-8飞机将到货。随着新飞机的引进，国航机队的机龄还将缩短。

在机上服务方面，到今年底，国航将有20架飞机可以使用互联网，30架飞机可以使用局域网。新航线的开通、新机型的投入和新技术的应用，将使旅客的出行更加方便舒适。

源自《中国民航报》2014-04-24

相关链接

4月16日，国航组织了一次“宽带互联网航班体验飞行活动”，机上无线网络服务能够通过在地面通讯基站的无线连接为乘客提供带宽。此次体验活动中，乘客用自己的电子设备连接到无线网络后，就可进行网页浏览、即时通信、视频通话、邮件收发等各项与平时体验毫无差异的移动互联网服务。

国货航新购第三架波音 777-200F 货机加入机队

全球空运航线达 312 条

4月2日凌晨1时19分，国货航自波音公司订购的第三架全新B777-200F货机B2097号在北京首都国际机场平稳降落。至此，国货航已拥有3架全新B777-200F货机，按照机队规划，国货航从波音公司订购的其余5架B777-200F货机将在2年内陆续交付。

作为中国唯一载国旗运行的货运航空公司，国货航目前拥有B747、B777、B757三种货机机型，至2015年机队规模将达到15架。国货航以北京、上海为枢纽，先后开通了从上海始发通往欧洲法兰克福、阿姆

斯特丹、萨拉戈萨，美国纽约、芝加哥、洛杉矶、达拉斯，日本东京、大阪，以及台北、成都、重庆、天津、郑州等国际、国内和地区的货机航班。同时，依托中国国航的全球航线网络，国货航在全球的空运航线达到312条，全球通航点达到158个，全球还拥有962条卡车航线作为货机网络和客机腹舱网络的补充，可使货物快速通达全球各地。

源自国际空港信息网 2014-04-02

天河机场重开境外货运航线

赴港快递有望“当日达”

据悉，4月起顺丰速运开通武汉直飞香港的全货机航线，成为天河机场自2012年10月后重开的首条国际和地区货运航线。

据介绍，新航线由武汉顺丰速运有限公司自有的波音737型全货机执飞，每周一至周五19时20分从武汉起飞，21时抵达香港，随后经深圳飞回武汉。该航线开通后，武汉快递赴港时间将由原来的48小时降低至24小时，实现“当日达”或“次日达”。

据悉，2012年底武汉唯一一条国际和地区货运航线——友和道通武汉至印度德里航线停摆后，至今尚未恢复，顺丰香港航线因此成为武汉目前首条境外航线。

此次顺丰开通直飞香港航线，前景如何？业内人士表示，虽然市场仍需培养，但结果相对乐观，眼下国内

电商市场的火爆，正拉动着航空货运快步向前。据了解，此前顺丰速运在汉已有两架全货机，执飞郑州到武汉、武汉到深圳两条货运航线，2013年航空货量达到3万吨。飞香港航线开通后，可大量吸引周边城市飞香港的货源，返程飞机可将顺丰华南片区送往华中、西北、西南地区的快递“捎回”武汉。

武汉顺丰速运人士也表示，目前全省90%的快递包裹都“坐过飞机”。因此，在武汉尚无核心临空产业支撑的前提下，航空快递业不失为武汉的“最佳选择”。

眼下，武汉已汇聚了当当、京东、苏宁易购、顺丰、圆通、菜鸟等众多电商、快递“大佬”，上述人士建议，武汉市应着力扶持这些企业，打造精品航线，推动航空货运的复苏。

源自《湖北日报》 2014-04-04

杭州萧山机场启用 CDM 系统

3月28日，杭州萧山机场 CDM 系统（航班协同放行决策系统）首次运行，这是华东地区继上海虹桥机场、上海浦东机场正式运行后的第三个试运行机场。东航浙江分公司在机场 AOC 联系席位人员可以在第一时间获得东上联航班的预计起飞时间，不断向站调、塔台等部门询问航班起飞时间的时代即将成为历史。

CDM 系统作为一个集安全、容量、效率为一体的综合平台，能够促使空管、机场、航空公司将空域资源、机场资源、航班准备情况等信息在平台上共享，从而给出合理、准确的航班放行队列（包含关舱门时刻、推出时刻、起飞时刻等信息）。CDM 系统的应用，实现了离港航班预计起飞时刻和预计撤轮档时刻的提前发布；通过加强流量管理，加快航班放行速度，提高航班正点率。

启用 CDM 系统后，可以提前获取本站航班的起飞时间，有效减少了航班上客关门后在地面长时间等待，同时登记口的航显也有航班预计起飞时间，也方便了旅

客获取航班最新信息，公开透明数据保障了旅客知情权，减少群体事件的发生。对浙江分公司而言，CDM 系统的使用让机组、运控、地服等一线部门及时了解本场航班放行情况，对航班的整体运行有了全面的了解，减少机组人员长时间等待虚耗执勤时间，各部门可以更加有序的开展航班保障工作。

28日分公司杭州早晨出港的6个航班，按照 CDM 通知时间都准时关舱门，撤轮档时间和 CDM 时间误差不大。午后由于华东地区流控，CDM 给的时间相对计划起飞时间较长，不过也均未超过1小时。

由于 CDM 系统是刚刚启动，运行方面有很多的不足有待改进，相信随着系统的完善，CDM 系统在杭州机场正式运行后，对航班有序运行和提高保障效率将起到促进作用，杭州机场的航班保障能力会越来越好，东航航班在杭州的运行也会越来越顺畅。

源自民航资源网 2014-04-03



广东第一家低成本航空公司九元航空正式成立

计划下半年首航

记者从白云区空港办获悉，九元航空有限公司在白云区完成工商登记注册，取得了营业执照。这标志着国内第三家、广东第一家低成本航空公司正式成立，进入运营筹备期。接下来，九元航空将向国家民航局申请经营许可证，计划于今年下半年实现首航。

注册落户白云区人和镇

白云区空港办负责人向记者证实，九元航空正式注册落户白云区人和镇。“项目此前已通过国家民航部门的前置审批，推行工商登记制度改革后，区工商部门即可办理它的工商注册，整个流程非常快，一个上午就搞定了。”

人和镇地处广州空港经济区的核心地带。凭借优良的区位优势，自去年以来，人和镇已陆续吸引了多个重大临空经济项目落户。

国家民航局此前发布筹建公示称，九元航空由上海吉祥航空股份有限公司、亿利资源集团有限公司、新华联控股有限公司和自然人纪广平共同出资组建，注册资本6亿元人民币。其中，吉祥航空以现金和实物出资41400万元，占注册资本的69%，纪广平以现金出资3600万元，占注册资本的6%。

3月28日，九元航空筹建人、吉祥航空党委书记纪广平与白云区区长叶牛平签约。仅过五天，项目便正式注册落户白云区，进展可谓神速。

未来，九元航空将以广州白云国际机场作为主运营基地，借鉴国内外众多低成本航空公司的发展经验，开创廉价航空的运营新模式。

这意味着，广州除南方航空之外，有了第二家基地航空公司。

先期引入3架飞机运营

“我们的目标市场是对价格比较敏感的旅客群体，广州工商从业者众多，价格敏感群体集聚，低成本、快速、便捷的航空运输有着巨大的市场需求。”纪广平近日接受记者专访时表示，每逢春节或重要节假日，他们将为旅客提供更实惠、有活力、有格调的航运产品，旅客们很有可能买到9元的机票。

他透露，九元航空争取年内首航，先期拟引进3架飞机投入运营。“初期计划开通一些国内城市航线，未来可能开通到南亚、东南亚及东北亚的线路。”据了解，项目计划5年内总投资超过80亿元，重点建设生产运营综合保障中心、后勤保障及训练培训基地。

业内专家称，廉价航空是近年来兴起并盛行的一种航空运输经营模式，以低成本理念运营、以低票价参与市场竞争，但我国低成本航空起步晚、发展慢，市场份额不到5%，目前仅有春秋航空、西部航空两家企业采用这一模式运营。

2月底，国家民航局出台了促进低成本航空发展的指导意见，九元航空落户广州白云，意味着广东饮得了发展低成本航空的“头啖汤”。

源自《南方日报》 2014-04-03

比较内容	传统航空公司	低成本航空公司
航线网络	中枢辐射航线网络	点对点城市对网络
机型	多种机型	单一机型
客舱布局	多级舱位	单级舱位
航程	中长途航线为主	短程航线为主
机上服务	全面细致，多样化服务	简单有限，收费服务
运营机场	枢纽机场为主	二级机场为主
销售模式	票务代理为主，直销为辅	网络直销为主
机票价格	明显高于其他交通方式的价格	折扣明显，接近其他交通方式的价格

吉祥航空与上海机场集团签订战略合作协议



春雨淅淅，万象更新。为共同推进上海枢纽港建设，促进上海航空市场发展，尽早实现上海航空枢纽目标，3月28日下午，吉祥航空与上海机场集团在均瑶国际广场32层会议厅正式签订了《战略合作框架协议》。均瑶集团及吉祥航空董事长王均金、吉祥航空总裁赵宏亮、上海机场集团董事长李德润、总裁景逸鸣及双方主要领导出席签字仪式。赵宏亮总裁和景逸鸣总裁分别代表双方签署协议，签约仪式由吉祥航空总裁赵宏亮主持。

签约仪式上，上海机场集团董事长李德润指出机场集团和吉祥航空作为一家人，将在上海航空枢纽港建设等方面与吉祥航空进行战略合作，共同推进上海航空枢纽港建设。未来双方将在自贸区开展多领域、多层次的战略合作，共同推进上海国际枢纽港建设。他表示，机场集团将吉祥航空作为重要基地航空公司之一，将全心全意为吉祥航空开辟新航线、增加运力投入和协调时刻资源等方面的发展提供支持。机场集团支持吉祥航空差异化发展战略，在配套保障资源等方面提供更多的支持。

均瑶集团及吉祥航空董事长王均金对上海机场集团一直以来对吉祥航空的关心和大力支持表示衷心感谢。他

表示，吉祥航空坚持以上海为主基地，深耕上海，做强做优，双方通过加强战略合作和战略协同，落实和推进上海航空枢纽港的建设要求，服务于上海及长三角区域经济发展。吉祥航空目前在上海的航空市场占有率达到15%左右，将进一步加强与机场集团的合作，增厚上海航线网络的密度、促进上海两场国际网络航线的进一步完善，实现国际航线网络和国内航线网络的灵活转换。王均金董事长表示，公司在2013年对发展战略进行了重新梳理，致力于成为高价值航空公司，为顾客、员工和股东带去高价值的回报，逐步提升时尚、温馨、活力、创新的公司品牌文化形象，并在2020年实现引进100架飞机的战略目标。吉祥航空将以协议所明确的2014年具体工作计划为目标，建立定期沟通机制，共同推进战略合作协议的各项计划顺利实施，保证战略合作协议逐项落实。

根据协议，双方将通过六个方面合作重点、两大合作机制和六项合作实施方案，构建共赢、可持续发展的战略合作伙伴关系，为将上海打造成为世界级大型航空复合枢纽共同努力。同时，双方将针对发展中的困难及需要协商解决的问题定期举行战略沟通会。

源自 中国商业电讯 2014-04-06

《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》 政策保障措施



2014年2月28日，民航局印发了《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》，从政策层面上进一步优化我国低成本航空运营环境。其中具体政策保障措施有六方面。

（一）坚持安全发展

1、增强安全发展意识。发展低成本航空的前提是正确处理安全与发展、安全与效益的关系。民航主管部门应当要求运营主体牢固树立运营低成本不悖安全高投入的思想，确保安全裕度始终在规定标准之上。同时，进一步强化持续安全理念的宣贯和安全文化的培育，促进安全管理常态化和长效化。

2、加强安全监督管理。民航各级监管部门要针对低成本航空运营特点及易发的安全问题，进行系统深入研究，逐步摸索一套符合低成本航空运营特点的安全监管

模式。在做好规章符合性监管的同时，注重加强对其安全管理体系实际运行效能的监控和评估，保障安全发展。

（二）促进快速壮大

1、完善机队规划和飞机引进管理。对发展较好、安全基础扎实的航空公司，适当调高机队规划增速，预留飞机引进机动指标，实行动态调整，支持快速扩大机队规模。

2、继续营造宽松的航线准入环境。优化航线经营许可管理，在现行航线航班经营许可核准和登记管理的基础上，选取部分地区国内航线实行航班备案管理，最终取消航线航班经营许可。将航班客座率作为核准管理航线增加航班的重要指标，支持客座率较高的航空公司获得更多航线航班资源。

3、改进航班时刻分配政策。航班时刻分配机制要

为新成立航空公司平等获取时刻资源提供条件。对于实行航班时刻协调的机场，要按一定比例把新增时刻分配给新进入航空公司。加大繁忙机场虚占时刻清理力度，将清理出的时刻按一定比例分配给新进入航空公司。

4、鼓励设立低成本航空公司。进一步降低设立门槛，简化审批手续，支持新设低成本航空公司及分子公司。引导和鼓励大型骨干航空公司成立全资或合资低成本航空子公司，拓宽市场资源，对母公司业务形成有益补充。鼓励民间资本和其他社会资金投入低成本航空领域。

5、加强专业人才培养。完善飞行员培养机制，拓宽培养渠道，尽快培养大量合格飞行员。规范健全飞行员流动管理制度，在保持飞行员队伍总体稳定的基础上适当流动，以满足快速发展需要。

（三）支持灵活经营

1、完善国内航空旅客运输价格政策。继续推进国内航空旅客运输价格形成机制改革，凡是能由市场形成价格的交给市场。在取消旅客运输票价下浮幅度限制的基础上，进一步扩大市场调节价航线范围，为航空公司采取灵活的销售策略提供条件。

2、调整运输服务质量标准。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。对航空公司经营范围进行分类管理，鼓励其适应市场提供差异化服务，与传统航空服务形成互补。

3、鼓励拓展辅业服务项目。积极协调有关部门，研究制定差异化服务标准，放开部分非必须服务项目收费设立和标准的审批。参照国外做法，逐步放开特殊行李托运、快登机、选座等创新类收费项目的审批，支持拓展差异化服务项目。

（四）鼓励走出去

1、加强对外学习交流。深化与低成本航空发展较好的国家和企业交流与合作，借鉴吸纳先进的发展模式和管理政策，强化自身优势。在与外方航权谈判中争取更多航权、时刻等方面的支持，为低成本航空公司飞

出去创造条件。

2、支持参与国际竞争。鼓励低成本航空公司开辟至周边国家的国际航线。引导低成本航空公司进行海外投资，设立分子公司。根据对外签署的航空运输协定运价条款，加强对外国低成本航空公司运价监督，维护公平竞争环境。

（五）改善基础环境

1、鼓励低成本航站楼建设。研究制定低成本航站楼建设行业标准或建设指南，加强规划和引导，加大资金投入，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。

2、完善配套基础设施。通过政府政策引导，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。

（六）加大政策扶持

1、用好民航财经政策。有效利用现行民航行业财经政策，调整优化支持方向，加大对节能减排、安全能力建设、科技创新等重点领域的支持，增强低成本航空公司运营能力。

2、调整机场收费政策。参照《关于民用机场旅客服务费收费优惠有关事宜的通知》（民航发〔2008〕45号），研究适当扩大优惠政策范围。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，优化航线网络布局，提高资源利用效率。

3、争取税收金融政策支持。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。加强与金融机构合作，争取在飞机租赁、信贷资金安排上对低成本航空给予支持。鼓励和支持低成本航空公司拓宽融资渠道。

发展低成本航空既是一项长期战略任务，也是当前民航行业稳增长、惠民生、转方式、调结构的紧迫任务。民航各级部门要进一步提高认识，统一思想，加强与相关部门协调，结合实际制定相应的具体实施办法，切实抓好指导意见贯彻落实。

源自中国民航工程咨询公司 2014-03-18



上海浦东机场货运距离称霸全球有多远

根据国际机场协会（ACI）最新发布的全球机场排名，上海浦东国际机场2013年货运吞吐量居全球第3位，排名前两位的分别是香港赤腊角机场和美国孟菲斯机场。浦东机场在前几年就放话出来要赶超他们，成就霸业。但如今已经连续6年排名世界第3。

据统计数据显示，2013年，浦东机场货运吞吐量达292.85万吨，而香港机场和孟菲斯机场的货运吞吐量分别是415.61万吨和413.79万吨。“状元”和“榜眼”之间的成绩相差不多，多年来他俩交替上升，轮流当第一，但作为“探花”的浦东机场跟他们之间的差距，货运吞吐量如今已接近一个广州白云机场的年货运吞吐量（2013年白云机场货运吞吐量达130.9万吨）。到底，浦东机场货运距离称霸全球有多远？

成就霸业速度放缓

浦东机场货运吞吐量在2005年尚排名全球第8，

2006年一下跃居第6，随后，它超越了美国安克雷奇机场、韩国仁川机场和东京成田机场，于2008年排名世界第3，并将这一地位保持了6年。2006年，孟菲斯机场的货运吞吐量已经达到369.22万吨，香港机场的360.88万吨，其实浦东机场那几年的年增量多于孟菲斯机场和香港机场，曾经一度差距仅为50多万吨。有几年时间，浦东机场纯货机航班量增幅都在20%以上。

因此，上海机场曾预计：“十二五”期间，上海机场货运吞吐量将达到500万吨~550万吨，跃升至全球第一。当然，这其中包括虹桥机场的份额，近几年虹桥机场的货运吞吐量保持在每年40万吨左右，那么剩下近460万吨的任务则由浦东机场“一肩挑”。与此同时，上海浦东机场制订了货运“争创第一”的行动方案，明确了43项行动任务，进一步增强浦东机场的国际门户枢纽能力，推动浦东机场年货运吞吐量全球排名持续提升，尽快实现货运全球第1位的目标。

自上海世博会召开以来，上海机场的货运吞吐量开始下滑，主要是受到全球金融危机和欧债危机的影响，产品西移也使得浦东机场国内货运吞吐量的降幅超过国际货运吞吐量。自去年开始，欧洲地区机场货运吞吐量呈现止跌回升态势，而亚太地区机场的货运吞吐量却增长缓慢。

也就在去年，上海机场集团将这一目标修正为：到2020年，上海浦东机场年货运吞吐量力争达到470万吨，货运中转比例由目前的不到5%提升到15%。成就伟业的时间点虽然有所推后，但是目标更加清晰、具体。分析增速变缓的原因，上海机场集团董事长李德润曾告诉记者，前些年的增长一直依赖“口岸和门户”的自然增长，货源多来自于长三角腹地和中国内地进出口的需求。与货运结构几乎全部是国际货运或中转国际货运的香港机场相比，要打造货运枢纽，浦东机场的货物中转比例如今还太低。

保障能力逐年增强

上海机场集团前几年已经基本完成了对浦东机场货运设施的改造和扩容工作。2008年西货运区的建成为浦东机场打造上海航空货运枢纽地位提供了良好的硬件条件。西货运区紧邻全货机跑道，即浦东机场第三跑道，具有460万吨的货邮保障能力，有38个货机专用停机位。西货运区还建设了公共货站、基地货站和转运中心，与周边地区联成一体，形成了浦东机场综合保税区。目前，保税区部分区域已被划入上海自贸区范围。

正因为浦东机场拥有世界级规模的航空货运设施，



联邦快递、UPS（美国联合包裹公司）、DHL（德国邮政敦豪集团）等国际物流集成商都在浦东机场设立了自己的国际转运枢纽和分拣中心，中货航、国货航、南航等主要国内航空公司也把80%以上的货运运力集中在浦东机场。

据悉，今年内，浦东机场第四跑道即将投入运营，与第三跑道一样专供货运航班使用。而在建的第五跑道除了主要用于国产大飞机的试飞以外，也将用于货机起降。同时，上海机场集团在浦东机场的第四、第五跑道之间，还规划了约1.47平方公里的货运处理功能区。

据悉，目前上海浦东机场通航点近200个。其中，国际（地区）货运通航点达到112个，全货机的货邮比例达到70%，国际及地区货邮比重达88%，全国58%的国际和地区航空货物从浦东机场进出。进出口货源主要包括高科技电子、汽车、纺织、医药等，年吞吐量总价值超过1200多亿美元。

软件优化重于硬件打造

有专家预测，从长远来看，将会出现强有力的竞争者与香港机场和孟菲斯机场一同角逐世界第一货运机场的头衔。目前看来，最有竞争力的也就是浦东机场。

然而在自然增长愈发乏力的情况下，未来浦东机场的发展方向被确定为由“门户枢纽港”向“中转枢纽港”功能转变。2013年9月，中国自贸区建设落户上海，作为上海自贸区4个组成部分中的重要一块，3.59平方公里的浦东机场综合保税区内有1.81平方公里浦东机场西货运区被划入上海自贸区范围。上海自贸区建设的机遇将给浦东机场带来大量的人流、物流、资金流的增长。

正如李德润在讲述上海自贸区给机场带来的机遇时所提及的，在全球范围内，以航空枢纽为支撑的自由贸易区已成为驱动城市乃至地区和国家发展的新动力。如韩国的仁川机场和仁川经济自由区、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，发展成为成功的自由贸易区的。

但最近有专家提出，浦东机场的海关、检疫、货代、航空等各企业和部门之间的信息化系统如果可以打通，

在一个统一的开放平台上进行，将打破浦东机场货运的效率壁垒，提高航空货物的国际中转量。例如一票货物从进口到出关，需要经过 5 个~7 个步骤，报关效率低下，这自然无法与孟菲斯机场大数据平台相抗衡。

如此看来，不仅要有世界级规模的货运设施，还要拥有世界级水准的交易平台，这样浦东机场在竞争世界第一货运机场的时候才不会败下阵来。

把握机遇成就第一

“货运吞吐量如何实现可持续增长，软件服务如何得到优化，才能实现货物中转的迅猛发展”成为浦东机场要坐上全球货运老大交椅的关键突破点。浦东机场提出，到 2020 年，浦东机场货运中转比例要提高 10 个百分点，构建起空空、空地、线上线下三网一体的复合型国际国内货运网络，为上海自贸区发展提供有力支撑，进一步增强上海在亚太地区的城市竞争力。

国际中转集拼的能力，是国际性货运枢纽机场一个重要指标。未来，上海机场集团将从机场设施改扩建、软件服务优化提升、区域功能完善三方面着手进行与自贸区的对接。目前，上海浦东国际机场率先启动航空货物中转集拼业务试点。该试点不仅将有效提高国际货运中转效率，也有利于航空公司和相关运营方进一步降低成本，带动浦东机场国际货运中转航班的增长，增强国际货运枢纽能力。据悉，目前三大国际转运中心和国内主要货运航空公司均有意开展国际中转集拼业务。

应该说，除了受惠于上海自贸区政策外，浦东机场未来货运发展还有我国强大的经济支持。根据预判，未来中国航空货运的发展前景依然向好，中国经济增长依旧较快。随着航空货运与物流的交融度加深，我国物流业的快速发展也将促使航空货运需求增加，对外贸易的发展对航空货运的需求也将越来越大。与此同时，民航局积极支持航空货运的发展，简政放权，充分发挥市场在资源配置中的决定作用，加强市场准入，鼓励国内外航空公司开辟货运航线，提供更多货运保障服务。

因此我们有理由相信：浦东机场只要把握住机遇，就有望成就第一。

相关链接

全球货运机场第一集团军优势何在？

多年来，孟菲斯机场和香港机场牢牢占据全球货运霸主地位，而它们甩开全球第 3 位上海浦东机场的距离也是先缩小而后拉大。到底，世界货运机场第一集团军核心竞争力究竟在哪？

美国孟菲斯机场为联邦快递总部所在地，联邦快递庞大的转运量帮助孟菲斯成为了世界主要的空运中心。作为世界一流的货运基地，孟菲斯机场完善的服务功能是其名副其实的核心竞争力。孟菲斯机场周边有着完善的交通网络。在自身硬件建设方面，孟菲斯机场拥有完备的货运设施，具备了明显的后期处理优势。同时，孟菲斯机场配合联邦快递成功开发并采用了多种高科技手段，确保了航空货运的快速高效运输。在软件服务方面，孟菲斯机场在机场管理、航班安排、地面交通、安全检查、能源供应、航务保障、后勤服务等方面为航空公司悉心服务，使航空公司信心大增。

香港机场则一直以转运业务为主，近几年不断扩展航空网络，增加空运服务班次，带来更多转口货运的商机。此外，香港机场多年来在货物处理方面积累的经验也为注重货物及时、按时交付的客户所青睐。

上海浦东机场速览

2013 年全球机场货邮总吞吐量达到 8686.8 万吨，同比增长 0.7%。但中国机场货运总吞吐量仍是全球增速的 7 倍。目前，北京、上海和广州三大城市机场货运吞吐量尽管占全国所有机场货运吞吐量的 51.8%，但上海浦东机场近几年的货运量一直是负增长，从 2010 年的 320 万吨、2011 年的 310 万吨、2012 年的 293.8 万吨、2013 年的 292.85 万吨一路持续走低。

源自《中国民航报》2014-04-14



通用航空发展新趋势： 打造运营资源平台

2012 年我国通用航空运营企业和飞机数同比分别出现 16.7% 和 16.1% 的增幅，但通用航空飞行总量同比仅增长 6.1%，企业与飞机数量的迅速增长并未带来运营规模的同步提高。本文认为，尽管有大量资源涌入通航领域，以单个企业为博弈主体的资源获取模式无法有效控制交易成本，高昂的服务价格限制了通航市场规模的有效扩展。《中国民用航空发展第十二个五年规划》、《国务院关于促进民航业发展的若干意见》和《建设民航强国的战略构想》提出“培育 3-5 家骨干企业”“探索经营模式”实现通用航空“重大示范效应和产业拉动作用”的发展思路，实质上是通过建立以政府为引导、以大型企业为资源平台、中小企业专业化经营的新型产业生态，有效的降低交易成本，迅速实现产业规模化经营。

一、交易成本高昂是限制我国通航规模化发展的主要原因

美国通用航空的发展先于运输航空，以个人娱乐飞行行为先导形成了完善的私人化交通飞行和商务飞行体系，并逐步发展出完善的通航服务体系。在其历经百年的发展过程中，始终遵循着以市场为驱动力的、自下而上的、专业化的发展路径。对比美国的通航发展历史，我国通

用航空的发展长期落后于运输航空。目前通用航空以高端市场先行，中低端市场发展缓慢，基础设施简陋，企业经营困难。

导致这种巨大差异的原因是我国通航运营资源获取的交易成本过高。在美国，由于民航业完全市场化，通航企业可以低成本的从市场上获取机场、人员、油料、维修等资源与服务，再加上空域开放，这些因素决定了企业可以集中在通航产业链的某一点上专业化经营，而通过市场解决上下游支持问题，这种专业化模式又进一步降低了单一业务服务成本，形成良性循环推动市场越来越有效率。在中国，围绕在产业链上一点经营的通航企业通过市场购买各种资源的交易成本很高，空域管制、油料垄断、机场垄断经营等导致的寻租无疑抬高了这一成本。过高的交易成本降低了市场配置资源的效率，目前一些通用航空企业在跑计划审批与资源协调上花费了超过组织生产运行的时间与精力，这会抬高运营价格，限制产业规模，导致只有价格弹性较小的高端市场以及国有背景的垄断企业可以获得一定的发展。例如，以大型公务机为主的高端市场能够获得较快发展，主要原因是其客户都能够支付高额托管费用用于解决资源障碍。占据我国飞行培训市场 80% 的中国民航飞行学院以及占

据海洋石油服务 65% 的中信海直等运营主体都是依靠国有背景以较低的成本获得空域、机场、油料等运营资源。

二、通用航空市场交易成本的来源与测度

高昂的交易成本导致运营企业难以通过市场获取资源。根据交易成本经济学的研究与我国通用航空市场实际，我们将交易成本归纳为偏离市场制度带来的制度性交易成本和执行交易过程所需的交易成本两大类。

制度性交易成本的特点主要表现为政府对某一领域规则的制定，这些规则并不是基于市场经济的基本原则制定的，而是带有行政性、垄断性。这种非市场制度安排往往使市场交易产生额外租金（制度租金），提高了整个社会的交易费用。空域管制是目前通航企业面临的主要制度性成本，目前尽管空域逐步开放并划设 A、B、C、D 四类，但其定义与国际通行定义不一致，而且缺少 G 类非管制空域。驻地空军对本地通用航空的空域使用有绝对的管理权，但军方本身不是经济管理部门，其职责定位于保卫国家安全。无法通过市场交易分配空域资源，这提高了通航企业使用空域的成本。此外我国目前的制度体系要求私人飞机拥有者必须挂靠一家有运营资质的航空企业，这造成了私人飞行的极大不便，尽管有利于局方的监管，但却在客观上提高了私人飞行的门槛，由此带来的挂靠费大约一年 30 到 40 万。

交易执行的成本，是指合约达成和执行的成本以及执行监测成本，主要体现在获得价格和产品信息成本、识别合适交易对象的成本，这类成本的大小取决于市场价格信息容易获得的程度和价格的不确定性。例如机场对运输航空的安检、起降等收费都有明确的价格，但部分机场特别是二、三线机场对公务航空收费却没有明确标准，同一架公务机两次降落同一机场收费不同，甚至在有的机场根本无法找到一个能够协调和安排公务机起降的部门。又如由于我国航空汽油生产量较小，普通通航企业难以通过市场获取所需的航汽，必须花费 3—4 万元才能获取原本出厂价约 1 万元每吨的航空汽油。

尽管我国通用航空市场交易成本高昂，但直接衡量其具体数值却非易事。我们注意到中美两国通航服务价格存在较大的差异，例如一架罗宾逊 R44 直升机，在美国市场出租价格折合人民币 4000—5000 元每小时，在

中国同型号直升机租用一小时大概需要 1.5—2 万元人民币；一架湾流 G550 大型公务机在美国的小时包租价格折合人民币 4—5 万元，而在我国的价格则超过 10 万；培养一名商照飞行员，我国的市场价格约为 80 万人民币，而在美国、加拿大的价格则为 50 万人民币。诸如这种价格差为我们上述计算提供了可能，我们以中国通航服务价格和美国服务价格分别计算得出的中国通航市场总支付，然后以两者差价表示交易成本。尽管美国市场也存在各类交易成本，但美国是目前世界上公认的通用航空最发达也是市场化最完善的国家，这一差值通过我国通用航空的非市场性支付近似表示了交易成本。

据我们的测算，2011 年我国通航市场价格总支付为 59.89 亿元人民币，而按照美国通航运营价格计算的获取相同服务所需支付的总价格为 29.52 亿元人民币，即我国通用航空制度租金与额外交易成本高达 30.37 亿，从连续 5 年的计算结果来看，非市场性支付达到了通航总价格的 50%。另据我们的测算，如果消除掉制度租金与交易成本的影响，即使按照当前的经济总量与国民水平，我国的通用航空机队规模将是现在的 3.78 倍，行业总产值达到 230 亿元。按照 1:10 的带动作用，通用航空将拉动 GDP 上千亿元。

三、建立完善的产业生态是我国通航发展的必由之路

市场化改革是通航发展必须长期坚持的方向，但短期内难以在全国范围解决交易成本问题。建立以政府为指导、大型企业为平台、中小企业专业化经营的新型产业生态，降低市场交易成本是目前现实选择。在政府的引导下，大企业与各资源方集中签约，然后将小企业与市场各方的多次、低效谈判变为小企业与大企业的一次性契约签订过程，既节约了小企业的市场交易成本，也赋予了大企业参与通航运营的独特优势，实现共赢。

政府是构筑运营资源平台的重要力量，也是通用航空拉动经济增长的重要收益方。如民航局修订出台的《引用通用航空器管理暂行办法》（民航发[2012]117）简化了航空器引进手续，取消了普通通用飞机引进批文，只此一项就减少了企业几十万元的购机成本。地方政府在新型运营生态的构筑中应充分发挥协调作用，通过与军方协调获取空域、与局方协调获取政策、与垄断企业

协调获取油料。

大企业参与通航运营的优势主要体现在以下几个方面：一是资源优势，大型企业的优秀工程师和技术人员可为运营业务中的维修、培训、航材等业务提供专业服务；二是资金优势，现阶段的通航运营企业仅依靠通航业务难以获取稳定的现金流，大型企业的多元业务可以为通航运营业务的开展提供现金流支持，同时大企业也更容易获得金融机构的支持；三是品牌协调优势，要破解通航发展面临的上下游制约需要强有力的协调能力，特别是在低空空域开放试点的具体实施、通航机场的建设等方面、土地、设备等资源的有效整合方面，大型企业具有与生俱来的优势。因此，在新型运营生态的建设中，大型企业应通过建设飞行服务站、开展政策试点经营、建设机场和油库等基础设施打造运营平台。

小企业在通航运营业务中的竞争优势则更适合扎根某些领域的深耕细作，其优势体现在以下方面：一是聚焦优势，通用航空涉及公务航空、工农作业、应急救援、私人飞行、通勤航空、空中游览、执照培训等多种业务门类，不同业务形态在机型选择、运行条件、保障支持等方面存在较大差异，而小企业通过在其中某一个或几个领域深耕细作，易于形成独特经营优势和成本优势；二是速度优势，小企业的细分区域市场经营普遍掌握独特的正式和非正式的客户渠道，从而在产品类别、供给数量和供给时机方面进行更为迅速的反应；三是机动优势，

市场的快速增长意味着经营环境也处在迅速变化之中，小企业更为松散的组织结构具有更强的适应性。因此，在新型运营生态中，小企业将围绕运营平台，开展区域性、低成本、专业化的通航服务。

基于运营资源平台的运营模式可以通过如下方式展开合作：租赁模式，即小企业通过租用大型企业提供的运营基础设施实现上下游支持；授权经营，即大企业并不经营各个运行基地，而是授权区域内比较成熟的小企业开展经营活动；持股经营，大企业购买小企业部分股权，既对小企业实现了资金支持，又解决了小企业的产业链支撑问题。除上述共享基础设施的经营模式之外，企业、政府还可以共同组建产业发展基金，为产业发展提供资金支持的同时引导社会资本流向，避免重复投资。

在我国目前独特的管理体系和经营环境下，美国通用航空自下而上的市场化经营模式面临困境，而运营保障平台模式成为了我国通航运营发展的现实选择。大企业组建运营平台，小企业围绕平台经营并不是鼓励垄断或国进民退，而是强调通过企业替代市场来协调并提供各类运营支持资源。大型企业由于其独特优势更适合通过协调政府部门与投资基础设施来打通产业链，小企业则更适合依托运营平台专注一点经营。运营平台有助于通用航空迅速形成规模经济，在此基础上，局方简政放权、地方政策支持、企业分工协作将共筑通航美好明天。

源自民航资源网 2014-04-09



韩亚航空欲成立廉航 扩大低成本市场份额

据韩联社报道，韩国第二大航空公司——韩亚航空于4月8日表示正在考虑成立一家低成本航空以扩大其在低成本航空市场的份额。

韩亚航空官员透露，随着外国航空公司相继进入低成本航空市场，韩亚也计划成立一家低成本航空公司，以达到扩大其市场份额的目的。韩亚航空现持有釜山航空64%的股份。

韩亚航空一官员说：“公司正在调研论证成立低成本航空的方案，仁川国际机场和金浦国际机场可能成为主要的运营基地。”该官员同时表示，目前针对低成本航空的具体细节尚未敲定，未来韩亚航空将会加紧步伐。

韩国政府声称，若韩亚航空申请低成本航空运营许可证，相关部门将咨询专家以评估其对市场的可能影响。

源自民航资源网 2014-04-10



澳政府或提议阿联酋航空入股澳洲航空

澳大利亚贸易部长安德鲁·罗布(Andrew Robb)说，本周，他在迪拜会见阿联酋航空公司的董事长谢赫·艾哈迈德·本·赛义德·阿勒马克图姆(Sheikh Ahmed Bin Saeed al-Maktoum)时，会提出外国资本对澳洲航空的投资议题。

“我们曾说过，希望对外资敞开大门……我觉得澳洲航空会非常欢迎外国投资的，这能帮助他们在与维珍澳洲航空的竞争，争取一个更公平的竞争环境。”

“我正在与阿联酋航空的领导会晤。我会给他同样的答案，新政府希望看到自力更生的航空公司……在澳洲航空的事情上，我认为所有权需要作出改变，并且要开放机会，增加其他公司获得澳航股权的可能性。为了让这一切发生，我们希望创造一个公平的环境。”

去年3月28日，澳洲航空与阿联酋航空开始代码共享。但是，阿联酋航空曾经排除了入股的可能性。

源自民航资讯网 2014-04-16

俄中航空合作：新式远程飞机已提交设计草图

据俄罗斯滨海边疆区政府消息，俄中政府首脑定期会晤筹备委员会会议 18 日在俄远东城市符拉迪沃斯托克的俄罗斯岛举行，会议期间委员会两主席就强化两国航空工业领域合作问题进行磋商。

俄联邦政府副总理德米特里·罗戈津会后表示，两国政府间已制定大型航空合作计划，他强调说中国是俄罗斯的主要战略合作伙伴。

俄罗斯航空制造业发展的新阶段

会议期间，罗戈津与中国方面就一系列有关共同合作项目的的问题进行了磋商，其中包括远程宽体飞机的生产。罗戈津强调，这一项目今天无疑对俄罗斯具有战略意义。他介绍说，“设计方案已于今天提交铅笔草图。方案有多种。联合企业生产计划也已提交。”罗戈津认为，建立该生产线将使俄航空制造水平达到一个新的高度。他说：“我毫不怀疑，计划如果落实将全面开启制造不同类型系列飞机的可能，当然是在基本模式基础上。”罗戈津表示，目前已经可以肯定地说，两国航空工业正

在越走越近。

由于联合生产线须抢占市场份额，因而俄中宽体客机的商业前景尚不完全明朗。目前，俄罗斯航空制造业几乎已失去远程宽体飞机市场，近 80% 同类技术机型由空中客车和美国波音生产，因而俄中合作项目欲进入国际市场势必将要面临激烈竞争。

互利互惠的合作项目

2012 年，俄中两国政府就联合研发新型远程飞机问题达成协议。目前，俄联合飞机公司正在与中国商用飞机有限责任公司组建联合航空企业，俄中双方将分别提供知识产权和资金，飞机将在中国生产，预计于 2023-2025 年投放市场。该联合计划将是互利互惠的，首先双方将收获新型远程飞机，其次可以解决各自在资金和技术上的困难，俄方将在资金方面得到优化，中国的航空工业也将获取重要经验并掌握某些新技术。

源自民航资源网 2014-04-21





2014 年亚洲商务航空大会和展览会聚焦运营安全



随着各公司的业务在整个亚太地区和中东扩张，在 2014 年亚洲商务航空大会和展览会（ABACE2014）上，定于 4 月 16 日召开的“商务飞机安全与运营”会议将聚焦保持高水平运营安全性的有效方法。

关于该主题，一个重要的课题是开发一个有效的安全管理系统（SMS）。

Jason Starke 是 Universal Weather and Aviation 的安全管理与整合运营经理，也是这场会议上的发言人，他表示：“在过去 7 年中，我们看到商务航空已逐渐成为本地区很多运营商的必要工具。当我们涉及制定本地区的运营商规程，以及行业的支持性监管基础设施时，一个关键的焦点领域必须是在这些公司中合乎逻辑地实施强大的安全管理系统。”

尽管这可能对一些公司，尤其是较小的公司构成挑战，但本地区所有运营商都可以获益于香港民航处以及中国民航局（CAAC）发布的指引。

“实际上，自从 2009 年以来，CAAC 就一直大力倡导开发安全管理系统，而且我们看到亚太运营商对于

安全管理系统的热情并不逊于欧洲、北美和世界其他地区的运营商，” Starke 指出。

不过，Starke 强调，要使安全管理系统真正有效，运营商之间需要有更大的透明度。

“尤其在商务航空领域，一个问题是安全管理系统中所需数据的质量和数量都要达到一定水准，”他补充道，“我们无法像航空公司一样，从每天几百次的航程中汇集数据。”

“我们行业向前迈进的方法之一，是要有一个愿意共享数据的运营商群体，” Starke 继续说道，“在此事项上，我们必须破除行业中‘保持沉默’的观念。”

其他讨论主题将是提升安全性的技术发展，包括 NextGen 能力和设备，以及推广有效的疲劳管理项目。该会议还将讨论本地区具体的操作规程，包括飞赴印度的作业，亚太地区的气象和监管事项，以及针对日本东京 2020 夏季奥运会的预先规划。

源自民航资源网 2014-04-13

做一个战士

(节选)

巴金



一个年轻的朋友写信问我：“应该做一个什么样的人？”我回答他：“做一个战士。”

另一个朋友问我：“怎样对付生活？”我仍旧答道，“做一个战士。”

《战士颂》的作者曾经写过这样的话：

我激荡在这绵绵不息、滂沱四方的生命洪流中，我就应该追逐这洪流，而且追过它，自己去造更广、更深的洪流。

我如果是一盏灯，这灯的用处便是照彻那多量的黑暗。我如果是海潮，便要鼓起波涛去洗涤海边一切陈腐的积物。

这一段话很恰当地写出了战士的心情。

在这个时代，战士是最需要的。但是这样的战士并不一定要持枪上战场。他的武器也不一定是枪弹。他的武器还可以是知识、信仰和坚强的意志。

战士是永远追求光明的。他并不躺在晴空下享受阳光，却在暗夜里燃起火炬，给人们照亮道路，使他们走向黎明。驱散黑暗，这是战士的任务。他不躲避黑暗，却要面对黑暗，跟躲藏在阴影里的魑魅、魍魉搏斗。他要消灭它们而取得光明。战士是不知道妥协的。他得不到光明便不会停止战斗。

战士是永远年轻的。他不犹豫，不休息。对于战士，生活就是不停的战斗。他不是取得光明而生存，便是带着满身伤疤而死去。在战斗中力量只有增长，信仰只有加强。在战斗中给战士指路的是“未来”，“未来”给人以希望和鼓舞。战士永远不会失去青春的活力。

战士是不知道灰心与绝望的。他甚至在失败的废墟上，还要堆起破碎的砖石重建九级宝塔。任何打击都不

能击破战士的意志。只有在死的时候他才闭上眼睛。

战士是不知道畏缩的。他的脚步很坚定。他看定目标，便一直向前走去。他不怕被绊脚石摔倒，没有一种障碍能使他改变心思。假象绝不能迷住战士的眼睛，支配战士的行动的是信仰。他能够忍受一切艰难、痛苦，而达到他所选定的目标。除非他死，人不能使他放弃工作。

这便是我们现在需要的战士。这样的战士并不一定具有超人的能力。他是一个平凡的人。每个人都可以做战士，只要他有决心。

《做一个战士》感言

人生，就是不停的战斗。

在生活中、在工作中，以知识、信仰和坚强的意志为武器，一路向前，在战斗中增长力量，在战斗中加强信仰，以战斗赢得荣誉，无限的未来就在前方。

一个企业同样如此。

当下，中国正在进行一场新的伟大的变革，无论是以上率下的党的群众路线教育实践活动，还是经济领域影响深远的系列重大革新，都彰显着中国改革开放的决心，表达着实现中国梦的强大信心。总之，改革元年打响了新的战役！

河南航投围绕郑州航空港经济综合实验区建设，着力推进航空经济，发展态势良好。我们正在谋求跨越式发展的战斗中，冲锋陷阵。

希望就在眼前，我们要抱着可上九天揽月的信念与冲劲，脚踏实地地追逐梦想。

因为我们每个人都是战士。（孙启勇）

飞行记录器（黑匣子）都记录了什么数据？



CVR

座舱语音记录仪 (CVR) 实际上就是一个无线电通话记录器，可以记录飞机上的各种通话。这一仪器上的 4 条音轨分别记录飞行员与地面指挥机构的通话，正、副驾驶员之间的对话，机长、空中小姐对乘客的讲话，威胁、爆炸、发动机声音异常，以及驾驶舱内各种声音。黑匣子能够向调查者提供飞机出事故前各系统的运转情况。因为空难发生在短暂的瞬间，有时飞行员和全部乘务员同时遇难，调查事故的原因会有很大困难，座舱语音记录仪能帮助人们根据机上人员的各种对话分析事故原因，以便对事故作出正确的结论。

座舱语音记录器主要记录机组人员和地面人员的通话、机组人员之间的对话以及驾驶舱内出现的各种音响（包括飞机发动机的运转声音）等。它的工作原理类似普通磁带录音机，磁带周而复始运行不停地洗旧录新，总是录留下最后半小时的各种声音。一次飞行通常要经历 8 个阶段（起飞、初始爬升、爬升、巡航、下降、开始进场、

最后进场、着陆），每一阶段的情况，都逃不过黑匣子的“耳朵”。

FDR

飞行数据记录仪 (FDR) 主要记录飞机的各种飞行数据，包括飞行姿态、飞行轨迹（航迹）、飞行速度、加速度、经纬度、航向以及作用在飞机上的各种外力，如阻力、升力、推力等，共约 200 多种数据，可保留 20 多小时的飞行参数。超过这个时间，数据记录仪就自动吐故纳新，旧数据被新数据覆盖。

飞行数据记录仪可以向人们提供飞机失事瞬间和失事前一段时间里，飞机的飞行状况、机上设备的工作情况等。它可将飞机的高度、速度、航向、爬升率、下降率、加速情况、耗油量、起落架放收、格林威治时间，还有飞机系统工作状况和发动机工作参数等飞行参数都记录下来。

记录飞机系统的运转数据。传感器从不同的区域连接到飞行数据获取单元，再连接到 FDR。当一个开关动作时，都将被 FDR 记录下来。电子记录仪由于数据传输快，从而比磁带记录仪记录更多的参数。电子 FDR 可以记录 25 小时的飞行数据。每一个 FDR 记录的附加参数都可能提供调查员们事故的更多的线索。

在美国，联邦航空管理局 (FAA) 要求商用航空公司根据飞机的大小，至少记录 11-29 种参数。磁带记录仪可以记录到 100 个参数，而电子记录仪可以记录超过 700 个参数。1997 年 7 月 17 日，FAA 出版了联邦标准，标准要求从 2002 年 8 月 19 日以后制造的飞机至少要记录 88 个参数。

源自中国航空旅游网 2014-04-10



“大数据”被视为云计算之后的又一科技热点。《华尔街日报》将大数据时代、智能化生产和无线网络革命称为引领未来繁荣的三大技术变革。随着信息技术尤其是互联网的发展，人们生产数据的能力越来越强。宽带普及带来的巨量日志和通讯记录，社交网络每天不断更新的个人信息，非传统 IT 设备产生的数据信息，以及持续增加的各种智能终端产生的图片及信息，这些爆炸性增长的数据充斥整个网络。麦肯锡公司的报告指出数据是一种生产资料，大数据是下一个创新、竞争、生产力提高的前沿。

中国网民数居世界之首，每天产生的数据量也位于世界前列。淘宝网站每天有超过数千万笔交易，单日数据产生量超过 50TB（1TB 等于 1000GB）。百度公司目前数据总量接近 1000PB，存储网页数量接近 1 万亿页，每天大约要处理 60 亿次搜索请求。医院、学校和银行等也都会收集和存储大量信息。大数据广泛地存在于各行各业，一个大规模生产、分享和应用数据的时代正在开启。

国际航空运输协会预计，2013 年全球航空客运量仍保持强劲增长，增幅达到 5.0%，旅客数量预计将首次突

破 30 亿大关，达到 31.2 亿人次。航空公司面临着在大数据的时代，合理和高效地利用海量的旅客信息，可以帮助公司正确决策，为客户提供个性化的服务和独特的旅行体验，打造品牌特有的竞争力。

曾有一个玩笑：在航空公司眼里，旅客是会上下飞机的货物。而这个玩笑的肇因是：航空公司或许了解其常旅客，但对其他客户却知之甚少。事实上，航空公司的数据库里存储着大量的旅客信息，但每个数据库都用作支持特定的运作流程，之间互不连通，因此难以进行商业智能的开发。因而，无论是从资金投入，还是从时间成本的角度考虑，航空公司只得将注意力集中于那些最忠诚、最具价值的顾客。随着信息技术和工具的日趋成熟，航空公司可以借助大数据追踪和了解客户所需。

首先，大数据不仅仅是处理海量的数据，还可以针对宽泛的多个数据源——结构化和非结构化的数据源——同时进行数据分析，分析速度大大地超过一些传统的数据库工具。于是，航空公司认识到，他们不仅可与常旅客进行个性化的交流，还可以同时与每一名普通

旅客进行个性化的互动。此举将极大地促进和拉动附加费收入。此外，航空公司也不必被动地等待旅客临门。假如浏览公司网站的访问者能够获得个性化的体验，他们就有可能从潜在客户成为真正的客户。

在零售业，个性化购物已成为惯例。零售商正使用大数据分析功能追踪和分析客户留下的数字线索。商户可据此为每一位消费者建立详细的个人档案。然后针对每一位消费者的偏好作出推荐以及提供个性化服务。通常，当浏览到符合其个人品味的商品或服务时，消费者会有购买冲动。亚马逊（Amazon）率先应用了上述大数据分析的方法，基于每位客户之前的购买记录为其打造独一无二的浏览体验。据零售业评论员的估计，亚马逊网站 30% 的销售额都得益于其推荐引擎。零售商已着手借助外部数据资源来填补与消费者之间的鸿沟。例如，eBay 于 2011 年年底并购了推荐引擎公司 Hunch.com。Hunch 的技术能够挖掘社交网络上的活动和其他数据来源，使 eBay 可以从标准的商品推荐转至建立在消费者品味和兴趣基础上的更广泛的推荐。

当然，依赖消费者的历史购买记录可能会产生过时的推论。时下最新的技术则会根据消费者当前的网上行为，使用情境感知算法来进行实时“学习”和预测，忽略先前的购买历史。当消费者浏览不同网页时，相应的推荐和服务也会随之发生动态变化。这不仅带来了个性化体验，而且还能使消费者与当前的个性化体验更加紧密相连。

因此，航空公司可使用大数据分析，为旅客提供更为精细和完善的信息服务。例如，当一位旅客开始查询前往海滨目的地的航班时就会看到有关海滨度假酒店的折扣优惠信息。这种个性化的服务与在消费者在实体店内的体验十分类似。在实体店，消费者会告诉店员他们对什么商品感兴趣，然后店员向他们推荐符合其所需的商品。

航空公司不仅可以销售分类定价的航班服务，还可以提供动态创建的度假套餐服务。航班票价和数量的搜索通常只是一个新契机的开始而已。

在旅客的整个度假安排中，航空公司的作用非常特殊。因此，航空公司可以利用他们在旅客出行中的关键

位置，找准时机为旅客提供一站式服务。这一服务还兼具许多其他的优点。首先，动态旅行套餐降低了航班票价的透明度。此举对于迅速销售即将起飞的航班空位尤为有效，避免了旅客冀望到最后一刻买廉价机票的情形发生。其次，由于增加了公司网站对旅客的粘度，航空公司可向旅客进行延伸销售（upsell）和交叉销售。第三，尽管航班座位被作为商品销售，但如果将其植入到度假套餐里，则能够让航空公司为旅客营造一次独特的体验，进而增加旅客的忠诚度。第四，丰富的度假套餐让航空公司可与诸如 Expedia、Priceline 和 Orbitz 的在线机票预订代理商进行公平竞争。

移动化服务的规模

方兴未艾的移动互联，提升了客户的旅行体验。航空公司不仅可根据旅客所处的位置为其提供定制的个性化体验，还帮助航空公司拓展网站基于情境化的个性化服务，旅客的地理定位信息囊括其中，比如旅客的当前位置、起飞前的等待时间以及是否为独自旅行等等。

这可以使旅客注意到一些他们之前从未考虑过的事情，包括与其所乘航班和目的地相关的产品，以及由合作伙伴提供的独家产品，例如机场附近的餐厅以及候机楼内的其他零售网点。又或者为旅客提供一种特别服务，例如为候机时间较长的旅客提供 Wi-Fi 上网服务或允许在休息室打发时光？通过地理定位，在旅客移动设备上显示的服务和信息可以随着他们所处环境的变化而发生改变。

更高的忠诚度

随着一系列广泛的数据源投入使用，航空公司将可以使用大数据分析进行更加精细的开发并完善旅客信息。例如，廉价航空公司的航班可能降落在远离目的地城市的机场，旅客因而必须额外负担后续昂贵的火车或出租车费。若旅客在搜索机票价格时就能看到这些信息，那么他们就能根据航班费用的真实竞争力做出更好的选择。

为赢得数字化旅客们的忠诚度，航空公司能否建立正确的大数据合作伙伴与其能否寻找到恰当的航空公司合作伙伴将变得同样重要。

源自中国民航资源网 2014-03-19