

集聚加速度

11月，可以用数字来定格：5个月，62班，货运量超10000吨，“郑州—卢森堡”双枢纽成效显著，掀开了河南民航史上新的一页；双11，支付宝交易额破571亿元，为去年的2.4倍，天猫狂欢节创新高；41个国家，700家企业，签订300个项目，达234亿美元，珠海航展12年终修正果；北京APEC，习近平主席共开展约80场双边和多边活动，同22位国家元首和政府首脑会谈会见，签署和见签70多个双边合作协议，取得了8项重大成果，在世界上又一次唱响“中国声音”。

无论是经贸还是外交，无论是高大上的航展还是亲民性的网购，无论是国家宏观层面还是企业微观个体，一系列数字充分诠释着中国正在发生着深刻而长远的变化：缓增长中正孕育积累着提质增效的“加速度”。

“郑—卢”航线从最初的每周2班，到3班、4班、5班，年底将达6班……周期、运量、范围都在“加速度”。但河南航投人说：这仅仅是开始，作为航空港实验区的建设者，我们还要建立河南本土货运航空公司、开设维修基地、建设航空培训中心……，要在建设大枢纽、发展大物流的征程中不断扩展大产业，助推大都市的建设。

在斩获571亿元后，马云说：我不关心卖了多少亿，只关心包裹送不送的到，我们更关心“国际化”和“无线化”，我们就想参与“世界贸易变革”。

在成功打造了“珠海航展”的金字招牌之后，这个风光迤逦的海边城市并不满足，珠海人说：这仅仅是我们大力发展航空产业中的一环，规划建设中的珠海航空产业园正在不断丰满和完善，日益成为当地经济转方式、调结构的加速器。

一系列“加速度”的背后，都集聚着新的心志和动力，都强烈地反映出各方在“缓增长”的新常态下预备打攻坚战的决心和信心。正如习近平总书记在APEC上所说：“长远发展的关键在于改革创新，改革之路从无坦途。无论发达成员还是发展中成员都要付出改革必要成本的准备，惟其艰难才更显勇毅，惟其笃行才弥足珍贵。”

改革使中国经济的发展更加理性和科学，由此会诞生更多里程碑的数字，会集聚越来越多的“加速度”。



P08 “郑州—卢森堡”航线货运量5个月超万吨

卷首语 / Prologue

01/ 集聚加速度

高层声音 / Leader Voice

- 05/ 李克强：以改革创新推动中国经济升级发展
- 06/ 郭庚茂：下定决心聚焦突破把改革抓紧抓实抓成
- 07/ 谢伏瞻：全力以赴做好各项工作

特别策划 / Special Planning



- 08/ “郑州-卢森堡”航线货运量5个月超万吨
中欧空中丝绸之路动力强劲
- 11/ 赵建才在“郑州-卢森堡”航线货运量超万吨庆祝仪式上的讲话
- 12/ “郑州-卢森堡”货运航线交出亮眼“成绩单”
5个月、62班、超10000吨
- 13/ “双方合作实现了让物‘流’起来”
访卢货航首席执行官德克·李奇
- 14/ “双枢纽”带动中欧合作“共振”

- 16/ 亚欧大陆两腹地携手“郑州-卢森堡”双枢纽效果显现
- 17/ 图说盛事

航投信息 / HNCA Information

- 18/ 赵建才会见德铁信可航空货运高级副总裁
河南航投董事长张明超一同参加会见
- 19/ 肖新明莅临河南航投调研指导工作
- 20/ 河南航投召开群众路线教育实践活动总结大会
- 21/ 首家国际品牌高端商务酒店落户郑州航空港区
张延明张明超出席签约仪式
- 22/ 孔东风率省国资委第二检查组莅临河南航投指导工作
- 23/ 胡广坤莅临河南航投调研指导国企改革
- 24/ 合资货航项目可研报告终期汇报会议召开
- 24/ 河南航投珠海航展探商机
- 25/ 河南航投召开进口商品商业计划专题会
- 26/ “相约金秋 缘聚郑大”
青年鹊桥联谊活动圆满落幕
- 27/ “中原唱响中国梦”征文展示
同心共进 为梦奋斗

专家视点 / Expert Viewpoint

28/ 社会技术变迁给通用航空业带来的机遇与挑战

天地时评 / World Review

30/ 机场的账该怎么算？

行业动态 / Industry News

月度聚焦

31/ 珠海航展 精彩纷呈

月度盘点

34/ 狂欢过后，“双11”看什么？

经济金融

- 37/ 国内外专家会聚郑州为航空港发展献计
把航空港打造成全球航空经济运筹中心
- 38/ “自贸区制度”给企业带来红利
- 39/ 国办印发意见部署积极进口促进战略
- 40/ 河南省举办首期跨境电商专项培训
- 40/ 中国（郑州）移动互联网创新峰会举行

航空运输

41/ 中国航协召开航空物流发展座谈会
提出依据市场进行企业重组



P19

肖新明莅临河南航投调研指导工作

- 42/ 郑州机场前10个月旅客吞吐量突破1300万人次
- 42/ 航空燃油附加费再下调
多线路机票价格低于高铁
- 43/ 民航局：2016年后各航空公司飞行员配备充足
- 43/ 中国民航2014年9月份主要运输生产指标统计
- 44/ 飞机租赁公司或取代航企成飞机最大买家

项目建设

- 45/ 郑州航空港26项专项规划全部获批
- 45/ 郑州机场T2航站楼“X”形初显

通用航空

- 46/ 全国低空空域管理改革工作会在北京召开
- 47/ 南航“升级”通航子公司 上市公司竞逐通航市场
- 48/ 2035年前中国需培养50万名通航飞行员
- 48/ 广西首个通用机场建成可乘“飞的”俯瞰桂林

企业采风

- 49/ 南航与澳大利亚签署协议
- 49/ 南航“白菜价”机票也能退了
- 50/ 国航与加航在人民大会堂签署合作谅解备忘录
- 50/ 东航与澳航签署联合营销协议



P31

珠海航展 精彩纷呈

编委会

主任: 张明超

副主任: 刘建葆

委员: 悦国勇 郑立亮
郭艳红 李冬静
李东棵 刘霞
杨玉军 卞士生
陈明华 吴福林
寇社平 武 验

编辑部

文字: 秦 妞 于梦歌
龙飞天 张楠华
王 璠 袁子云
蒋舒展 杨微霖
邵海英 孙启勇
张 睿 赵宗丹
张 玥 陈 真
张一凡 周舒扬
姚自力 孟 翔
谢登科 王 震
孙 璐 王 浩
莫傲然 姚 拯

摄影: 赵宗丹 王 璠

美 编: 张 睿 赵宗丹

校 勘: 赵俊鸽



产业政策 / Industrial Policy

51/物流业中长期发展规划(2014-2020年) (二)

案例研究 / Case Study



航展+“龙头”带动=珠海航空产业

专题视窗 / Features

57/波音: 中国低成本航空大有可为

环球航空 / Global Aviation

59/巴航工业调整中国战略 瞄准新航企兜售小飞机

59/未来五年中东非洲将成增长最快航空货运市场

60/法航一荷航: 加码中国进行时

美文赏析 / Essay Appreciation

61/论毅力

61/《论毅力》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

62/什么是民用航空

62/飞机的电是哪来的

63/航空法则——空运走货的注意事项

64/民航专业术语解释



李克强

以改革创新推动中国经济升级发展

11月3日,中共中央政治局常委、国务院总理李克强主持召开座谈会,就当前经济形势和下一步经济工作,听取专家学者和企业负责人的意见建议。

来自高校、研究机构的专家学者和装备制造、电子商务、金融等领域的企业负责人,围绕经济运行和今后宏观政策发表了看法。李克强与大家就下一步经济发展、宏观经济政策及应对下行压力和诸多挑战等,深入讨论交流。

李克强说,面对复杂严峻的经济形势,要善于从纷繁多变的经济现象中把准运行的主脉、更要看清发展的大势,尊重客观规律,民主决策、科学决策。保持经济运行处于合理区间的判断,基于经济增长能够实现比较充分的就业和物价基本稳定,在发展中使居民收入增加、生态环境改善,质量和效益不断提高。我们要更加注重用着眼长远的办法解决现实难题,更好发挥市场机制作用汇聚新的动能,更多把劲使在提质增效和民生改善上,推动科学发展、升级发展。

李克强强调,我国作为发展中大国,必须坚持发展是第一要务,以经济建设为中心,紧紧抓住重要战略机遇期,打好发展“持久战”。发展不仅要保持合理的速度、继续做大,更要提高质量效益、着力做强,说到底就是要推动中国经济保持中高速增长、向中高端水平迈进。根本的还是要靠全面深化改革。推出简政放权、放管结合的进一步措施,做实行行政审批、市场壁垒和各种“路

障”的“减法”,做好市场空间、创业天地的“加法”,激发市场活力,形成更多机遇,让13亿人民的聪明智慧在大众创业、万众创新中充分涌流、大展身手,不仅创造更多社会财富,而且使千千万万的人在公平规范竞争中实现人生价值。

李克强指出,中国经济要行稳致远,必须着眼提质增效,走创新驱动发展之路,打造升级版。既要加大力度支持新技术、新模式、新业态、新产业发展,为它们“培土施肥”,打造中国经济新的“发动机”;又要致力于传统产业“挖潜开荒”,推动高端化、低碳化、智能化改造,促进“老树发新芽”。着力提升农业、制造业、服务业等领域的竞争力,构建区域协同发展的新格局,培育新的经济增长极,用中国经济结构的优化托举发展跃上新台阶。

李克强强调,我们最在乎的是发展背后的民生。持续改善民生,加强社会建设,也是扩大需求、支撑发展的潜力所在。简政放权、放管结合一系列举措带来小微企业、服务业的快速发展,已经有力地带动了就业的增加。我们还要围绕促进收入正常增长、健全社保体系,加快基础设施建设和教育、卫生等社会事业发展,增加公共产品有效供给,推进社会公平正义等,研究推进涉及民生领域的重大改革和发展举措,用改善民生的新成果,兑现发展为民的理念和承诺。

源自中央政府门户网站 2014-11-03



郭庚茂

下定决心聚焦突破 把改革抓紧抓实抓成

11月5日，河南省委书记、省人大常委会主任、省委全面深化改革领导小组组长郭庚茂主持召开省委全面深化改革领导小组第四次会议并讲话。他强调，要认真学习贯彻十八届四中全会精神和中央全面深化改革领导小组第五次、第六次会议精神，进一步增强全面深化改革的使命感和责任感，下定决心，聚焦突破，把改革抓紧抓实抓成。

郭庚茂指出，实践证明，河南省全面深化改革工作部署符合中央要求、符合河南实际，改革思路对头，改革推进有序，改革工作取得了初步成效，体现了习近平总书记“改有所进，改有所成”的要求。河南全面深化改革的“1+2布局”，坚持问题导向，围绕“两个突出”、把握“两个条件”的工作思路，构建“三层推进”的工作机制，坚持全面深化改革与教育实践活动整改、中央巡视组反馈意见整改“三改合一”，这些工作布局、思路、机制和方法举措是成功的、有效的。

就学习贯彻好十八届四中全会精神和中央全面深化改革领导小组第五次、第六次会议精神，推进河南省全面深化改革工作，郭庚茂着重强调了四个方面的意见。

第一，要进一步下定决心，增强全面深化改革的使命感和责任感，把改革抓紧抓实抓成。改革决定国家命运、决定河南前途，我们身在其任，责任重大，必须直面挑战，勇于担当，不辜负党的重托和人民的期待。一是要在抓紧上下功夫。各级党委、政府和有关部门务必坚定信心和决心，把改革作为事关全局的重大政治任务，摆上重要日程，扭住不放，完成既定的改革任务。二是要在抓

实上下功夫。选题要实，抓住要害；方案要实，确保具有可行性；实施要实，真抓真改。三是要在抓成上下功夫。既要制订好改革方案，更要组织好改革实施，一个专题一个专题地突破，抓一件成一件，确保见到实效。

第二，要坚持“两个突出”、把握“两个条件”，聚焦突破。改革千头万绪，要选好题，找准突破口，力求从最重要、最急迫、最有效的事情做起。要积极跟进中央出台的改革事项，抓好各项改革举措的落实。要从河南省实际出发，坚持聚焦影响经济社会发展的突出障碍、聚焦群众反映强烈的突出问题，把握职责权限条件和实践条件，找准影响科学发展、民生改善、社会公平、和谐稳定最突出的矛盾，一个阶段聚焦几个突出问题，集中力量进行攻关，努力实现突破。

第三，要把握好“三个全面”，统筹结合。把全面建成小康社会、全面深化改革和全面推进依法治国依法治省结合起来，统筹考虑，围绕全面建成小康社会的奋斗目标，自觉运用法治思维和法治方式推进改革，在深化改革中加强法治建设。

第四，要上下联动，相互促进，把改革步步引向深入。当前改革正处于攻坚期和深水区。要通过宣传教育使大家认识到改革的必要性和紧迫性，激发方方面面改革的积极性、主动性和创造性，营造改革的良好氛围。要加大以上率下、以上促下的力度，各级领导干部要带头改革，带头抓好本地区本部门本系统的改革，上下联动，相互配合，形成改革的强大动力。

源自河南省人民政府门户网站 2014-11-07



谢伏瞻

全力以赴做好各项工作

10月29日，河南省省长谢伏瞻主持召开省政府常务会议，研究安排当前经济工作。他指出，全省上下要进一步振奋精神，鼓足干劲，按照省委、省政府既定部署，以冲刺的状态全力以赴做好各项工作，努力完成全年各项目标任务。

在听取前三季度全省经济运行情况汇报后，谢伏瞻指出，前三季度全省生产总值增长8.5%，在全国仍属于增速比较高、回落幅度比较小的省份之一。服务业继续保持较快增长，规模以上工业增加值增速在全国位次同比前移6位。固定资产投资、社会消费品零售总额增速在全国位次分别同比前移4位、2位；外贸出口增长7.8%，高于全国平均水平2.7个百分点。一些事关长远发展的大事要事取得重要进展，经济发展后劲进一步增强。

就做好下一步经济工作，谢伏瞻强调了三个方面：

一要努力完成全年目标任务。突出重点，狠抓薄弱环节。要以重大项目建设和扩大开放招商为重点，促进投资平稳较快增长。要以落实好政策措施为重点，促进房地产市场健康发展。把国家和河南省都出台的促进房地产市场健康发展的政策措施落到实处、见到实效，支持合理住房需求，加快保障性安居工程建设进度。要以加快产业结构调整为重点，提升产业核心竞争力。对行业要坚持“解困”与“培优”并重，对企业要坚持“扶强”与“抓小”并举，继续在落实好各项支持政策、改进企业服务、优化发展环境上下更大功夫。要以解决融资问题为重点，切实搞好要素保障。坚持直接融资和间接融资两条腿走路，组织实施好银企对接活动，更加注重发

展多层次资本市场。

二要办好事关长远发展的大事要事。扎实推进郑州航空港经济综合实验区建设，突出抓好机场建设、航线开辟、产业发展等关键环节，加快人才引进等软件建设，加快理顺E贸易试点运行机制，尽快扩大业务量。加快“米”字形快速铁路网建设，年底前开工郑万铁路省内节点工程，加快推进郑合铁路前期工作，做好郑开、郑焦城际铁路工程后期收尾工作，确保年底前通车运营。扎实推进黄河滩区居民迁建试点工作，抓紧与国家有关部委对接，确保试点工作如期顺利启动、扎实推进。科学推进新型城镇化，落实好新型城镇化指导意见、三年行动计划和发展规划，以及户籍制度改革意见中制定的各项措施，科学推进城乡一体化示范区建设。全面深化各项改革，在抓好第一批35项重点改革事项推进落实的基础上，对省委近期重点督办的29项改革事项加快推进。

三要搞好重大问题研究谋划。当前，最重要的是围绕省委提出的“坚定总坐标、坚持总思路、完善总方略”，做好“十三五”和明年工作的谋划，把握发展大势，认真领会新常态的深刻内涵，用新视野、新思路、新办法谋划各项工作，坚持问题导向，拿出真招实招，突出改革创新，注重配合联动。要把深入学习和贯彻落实十八届四中全会精神与做好当前工作有机结合起来，把握好当前工作与长远发展的平衡点，把心思和精力用在促发展、抓落实上，确保各项工作顺利推进。

源自河南省人民政府门户网站 2014-10-30

空中丝路放新歌



新闻事件

“郑州 - 卢森堡” 航线货运量 5 个月超万吨 中欧空中丝绸之路动力强劲

23 日下午 3 时 30 分，一架来自卢森堡芬德机场的波音 747-8F 全货机平稳降落在郑州机场停机坪，这架被命名为“郑州号”的货运巨无霸自今年 6 月 15 日首航以来，第 62 次抵达郑州。但此航班意义非同以往：它的到来，标志着“郑州 - 卢森堡”国际航线在短短 5 个月时间货运量突破了 10000 吨，占郑州机场同期货运增量的 23.4%，占机场同期国际货运增量的 29.3%。10000 吨货量，相当于 1700 万部 iPhone6，首尾相接，可从北京排到广州。短短 5 个月时间，卢森堡国际货运航空公司（以下简称卢货航）在郑州机场运营的洲际航线中，业绩跃居第 4 位，“郑 - 卢”双枢纽战略成效显著。1 条航线 5 个月货运超万吨——不仅在河南航空史上写下了浓墨重彩的一笔，具有里程碑的意义，而且充分体现出这条横跨中欧的“空中丝绸之路”孕育着强劲动力。

为庆祝洲际新航线的喜人佳绩，郑、卢两地均举行了简单而热烈的纪念活动。当地时间 22 日下午 5 点，在芬德机场举行了“货运超万吨航班起航仪式”，卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施、中国驻卢森堡大使曾宪柒以及卢货航董事会主席保罗·海明格、首席执行官德克·李奇、高级副总裁兼财务总监理查德·福森参加。之后，保罗·海明格、德克·李奇、理查德·福森特意搭乘“郑州号”飞抵郑州，参加中方 23 日下午举行的“货运超万吨航班接机仪式”。

河南省副省长赵建才参加仪式并致辞，他指出，“郑州 - 卢森堡”国际货运航线架起了横贯中欧大陆的“空中丝绸之路”。“一路飞跨中欧，天堑变通途”，截至今日，该航线累计货运量已突破万吨，为郑州国



际机场货运量的快速提升作出了突出贡献！这一成绩的取得，是河南省与卢货航优势互补、合作共赢的成功典范，更是“双枢纽”战略推动实验区发展的生动实践。当前，郑州航空港经济综合实验区发展态势良好，希望卢货航与河南航投抢抓实验区战略机遇，不断拓宽合作领域，丰富合作内容，加快推动合资货航组建和飞机维修基地建设，积极培育参与国际分工合作新优势，努力促进郑州与卢森堡乃至欧亚之间的经贸合作和人文交流，为建设郑州航空港经济综合实验区做出新的更大的贡献。

保罗·海明格在仪式上宣读了弗朗索瓦·鲍施发来的贺信，鲍施在贺信中表示：非常感谢河南省委、省政府为卢货航在郑州的发展给予的帮助和支持。祝贺“郑州 - 卢森堡”航线在如此短的时间内取得具有里程碑意义的业绩。这证明我们的合作让各方都获益良多，我坚信未来我们的合作将继续发展与繁荣。郑州机场已成为卢货航在中国的第二大枢纽机场。希望双枢纽战略的实施不断深入，不断拓宽郑州与卢森堡的合作领域，促进中卢经贸交流和发展。

出席仪式的还有卢森堡驻华使馆公使衔参赞贝多力，河南省省长助理安惠元，省政府副秘书长马刚及省直有关部门、中央驻豫有关单位、郑州市政府等有关单位、有关企事业单位的代表，河南航投领导张明超、刘建葆、悦国勇、郑立亮、郭艳红参加了仪式。仪式前，赵建才等在停机坪接机，并与卢方代表一起登机视察，详细了解了货物运输情况。

双方同贺，足见成绩鼓舞人心。今年 1 月 14 日，河南航投与卢货航在郑州签订了购股协议，4 月 23 日完成股权交割，6 月 15 日开通了郑州至卢森堡的定期洲际货运航线，架起了横贯

空中丝路放新歌



中欧的“空中丝绸之路”，也标志着“郑州—卢森堡”双枢纽战略开始实质运营。消息一出，立即引起社会各界的高度关注。业内默默无闻的新企业，与国际一流“资深大佬”携手，究竟会擦出怎样的火花？所有人都拭目以待。

国务院总理李克强 10 月 11 日在中欧论坛汉堡峰会上发表演讲时说“新兴与发达携手，优势就会倍增”，“郑—卢”国际货运航线以令人振奋的运营实绩证明了这一点，真正实现了让物“流”起来，通过提升“动”力最大程度地为郑州机场增加货运量。

短短 5 个月时间，“郑—卢”航线流速日益加快。6 月 15 日航线开通初期，每周运营 2 班；9 月 4 日，即加密至每周 3 班；10 月 15 日，航班密度翻倍，加密至 4 班；11 月 25 日，加密至每周 5 班；而且，今年底卢货航将再开通米兰至郑州航线，届时郑欧直飞的货运航班将达 6 班。流速上升之快，令业内外惊叹！

短短 5 个月时间，“郑—卢”航线流量日益加大。每班进口量从最初的 57 吨，升至最高的 104 吨；每班出口量从最初的 106 吨，升至最高的 127 吨。同时，货物种类也出现急剧增多的强劲势头，由最初的较少品种，增加到目前的 9 大类百余个品种，其中既有羊毛制品、纺织品、玩具等传统轻工业产品，又有笔记本电脑、通讯设备、手机等电子新兴产品，还有动车组件、汽车配件、马达轴等科技含量高的装备制造业产品。

短短 5 个月时间，“郑—卢”航线流域日益加宽。从最初的少数几个出发地和目的地，急剧扩大到目前已经覆盖中欧大部分地区的广阔市场。从中国版图看，该航线除立足河南外，已经深及北京、上海、天津、吉林、辽宁、山东、山西、陕西、湖北、浙江、江苏、福建、广州以及香港、台湾等 15 个省市地区的 30 多个大中城市，覆盖了大半个中国的物流贸易区域，市场既深入到北上广及东南沿海经济发达地区，又包涵东北老工业基地，同时延伸至中西部的新兴市场。从国际范围看，出发地和目的地包括卢森堡、德国、英国、法国、意大利、芬兰、比利时等主要欧洲国家的重要区域。

来往集散，日益积累着加速度，“郑—卢”双枢纽的轮辐式网络已然初具，成为“货运为先、以货带客，国际为先、以外带内”的生动实践。一方面有力证明了河南航投“择偶”的正确——利用全球第一大定期全货运航空公司的顶级网络优势，使郑州机场的国际货运量得以增长；另一方面也清晰反映出双枢纽开始产生协同共振效应——郑州的区位优势、河南及周边市场的巨大潜力，逐步通过“郑—卢”航线体现出来，同时欧洲货物从卢森堡机场源源不断运抵郑州，随即输往中国广阔的市场。中欧双向物流，从“动起来”发展到“力量强劲”，助推郑州航空港集输能力的增强。

这一切，让人们对于双枢纽战略信心满满，更对未来充满希望。在“郑—卢”航线运营良好的基础上，河南航投与卢货航将进一步丰富合作内容，为持续发展提供不竭的源动力。

据悉，到年底“郑—卢”航线将进一步加密到每周 6 班，全年货运量力争达到 14000 吨。明年，河南航投与卢货航将加快完善航线网络，进一步扩展“空中新丝路”，在保持目前航线货运增量的基础上，尽快推动卢货航包机开通至芝加哥、洛杉矶的货运航线，力争 2016 年将航班加密至每周 25 班，货运量达到 20 万吨。同时，河南航投明年将与卢货航等筹建合资货航，成立河南本土基地国际货运航空公司，目标是打造环太平洋货运航线网络，形成“郑—卢”之外的又一条定期洲际货运航线。届时，将与卢货航现有航线网络无缝衔接，形成覆盖亚太、连接亚美、辐射非洲和大洋洲的全球性货运航线网络。

河南航投下一步将深化与卢货航的全面合作，大力推进飞机维修基地的设立及冷链物流、飞行培训基地等产业的合作建设，不仅要打造上下游高度契合的航空产业链条，最大程度地构建郑州航空港经济综合实验区参与国际分工与市场合作的新平台，而且要努力带动和卢森堡乃至欧亚各地经贸、文化、旅游的交流与发展。栽好长青梧桐树，吸引更多的国际顶级企业落地实验区，为郑州国际航空枢纽建设提供更多新动力。

(文/张楠华 图/王璠)

在“郑州—卢森堡”航线货运量超万吨 庆祝仪式上的讲话

赵建才



尊敬的保罗·海明格主席，
尊敬的德克·李奇总裁，
各位嘉宾，女士们、先生们：

今天，我们在这里隆重庆祝“郑州—卢森堡”航线货运量超万吨。我谨代表河南省人民政府，向出席活动的各位领导和嘉宾表示热烈欢迎！向一直以来关心支持河南民航事业发展的各界朋友表示衷心感谢！

自今年 1 月 14 日，卢森堡国际货运航空公司与河南民航发展投资有限公司正式签署合作协议以来，双方充分发挥各自优势，努力推动卢森堡货航先进技术和管理经验在实验区的再造，带动和促进了双方区域经济的协同发展。6 月 15 日，郑州至卢森堡的国际货运航线正式开通，架起了横贯中欧大陆的“空中丝绸之路”。“一

路飞跨中欧，天堑变通途”，截至今日，该航线已成功运营 62 班，累计货运量已突破万吨，为郑州新郑国际机场货运量的快速提升作出了突出贡献！这一成绩的取得，是河南省与卢森堡货航优势互补、合作共赢的成功典范，更是“双枢纽”战略推动实验区发展的生动实践。

当前，郑州航空港经济综合实验区发展态势良好，各项机制体制和基础设施日益完善。衷心希望卢森堡货航与河南航投抢抓实验区战略机遇，不断拓宽合作领域，丰富合作内容，加快推动合资货航组建和飞机维修基地建设，积极培育参与国际分工合作新优势，努力促进郑州与卢森堡乃至欧亚之间的经贸合作和人文交流，为建设郑州航空港经济综合实验区做出新的更大的贡献！

空中丝路放新歌



媒体声音

“郑州—卢森堡”货运航线交出亮眼“成绩单” 5个月、62班、超10000吨



11月23日15点30分，一架来自卢森堡芬德尔机场的波音747-8F全货机，第62次降落在郑州机场停机坪，这架机身上喷涂着“郑州号”的货运巨无霸为“郑州—卢森堡”国际货运航线带来了一张亮眼“成绩单”：5个月时间货运量突破10000吨，占郑州机场同期货运增量的23.4%。

“‘郑—卢’货运航线流速上升之快，令业内外惊叹！”卢森堡国际货运航空公司董事会主席保罗·海

明格用一组数字诠释了这句赞叹：6月15日开通初期，每周运营2班；9月4日，加密至每周3班；10月15日，加密至4班；11月25日起，将加密至每周5班。此外，年底卢货航将再开通米兰至郑州航线，使郑欧直飞的货运航班每周达到6班。

伴随着航线密度的日益加大，每趟航班的进口量也从最初的57吨，升至最高的104吨；出口量从最初的106吨，升至最高的127吨。“货物种类由最初的较少品种，增加到目

前的9大类百余个品种。”河南出入境检验检疫局负责人告诉记者，目前进出口的货物中既有传统轻工业产品、新兴电子产品，还有动车组件、汽车配件等科技含量高的装备制造业产品。

此外，航线流域也正在日益加宽，在中国版图上已延伸到北京、上海、天津、吉林、浙江、江苏、福建、广东以及香港、台湾等15个省市地区的30多个大中城市，覆盖大半个中国的物流贸易区域。放眼世界范围，出发地和目的地包括卢森堡、德国、英国、法国、意大利、芬兰、比利时等主要欧洲国家的重要区域。

“‘郑—卢’货运航线的成功运营证明了我们‘联姻’的正确——利用全球第一大全货运航空公司的顶级网络优势，让郑州的区位优势、河南及周边市场的巨大潜力，逐步体现出来。”河南民航发展投资有限公司董事长张明超表示，下一步河南航投将紧紧围绕“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的战略目标，积极借鉴吸收“卢森堡模式”先进经验和理念，形成科学规划，创造自身优势，与卢货航进一步扩展“空中新丝路”。

源自《河南日报》2014-11-24

“双方合作实现了让物‘流’起来”

——访卢森堡国际货运航空公司首席执行官德克·李奇

笔挺的西装、鲜红的领带，从走下飞机那一刻起，卢森堡国际货运航空公司首席执行官德克·李奇脸上一直洋溢着笑容：“来往集散，日益积累着加速度，‘双枢纽’的轮辐式网络已然初具。5个月货运量超万吨，取得如此成绩证明我们的让对于各方都获益良多，是卢货航与河南优势互补、合作共赢的成功典范。”

为庆祝新航线的喜人佳绩，在当地时间11月22日下午5点，芬德尔机场首先举行了“货运超万吨航班起航仪式”。随后，卢货航董事会主席保罗·海明格、首席执行官德克·李奇等搭乘“郑州号”飞抵郑州机场，参加中方举行的接机仪式。德克·李奇表示，“双枢纽”已开始产生协同共振效应，中欧双向物流正在从“动起来”向“力量强劲”跨越，“坚信未来我们的合作将继续发展与繁荣”。

他告诉记者，中国领导人曾在上个月的中欧论坛汉堡峰会上发表演讲时提到一个观点：新兴与发达



“我们双方合作的航线以令人振奋的运营实绩证明了这一点，真正实现了让物‘流’起来，通过提升‘动’力最大程度地为郑州机场增加了货运量。”

——德克·李奇

携手，优势就会倍增。“我们双方合作的航线以令人振奋的运营实绩证明了这一点，真正实现了让物‘流’起来，通过提升‘动’力最大程度地为郑州机场增加了货运量。”

目前，郑州机场成为卢货航在中国的第二大枢纽机场。德克·李奇欣喜地说：“‘郑—卢’航线将于本月底加密至每周五班。未来，我希望这个数字能够持续增长，郑州与卢森堡的航空货运枢纽地位将会不断发展和巩固，进一步推动双枢纽战略的深入实施，不断拓宽郑州与卢森堡的合作领域。”

“郑州的区位优势、河南及周边市场的巨大潜力，逐步通过航线体现出来，同时欧洲货物从卢森堡机场源源不断运抵郑州，随即输往中国广阔的市场。”谈及未来，德克·李奇说：“明年我们双方将加快完善航线网络，进一步扩展中欧‘空中新丝路’，形成覆盖亚太、连接亚美、辐射非洲和大洋洲的全球性货运航线网络。”

源自《河南日报》2014-11-24

空中丝路放新歌



媒体声音

“双枢纽”带动中欧合作“共振”



1月完成签约、4月股权交割、6月开通运营、11月运量超“万吨”……不足一年时间，河南民航发展投资有限公司（简称河南航投）这个业内默默无闻的新企业，与国际一流“资深大佬”卢森堡国际货运航空公司（简称卢货航）携手擦出了“火花”：从运营至今短短5个月，“郑州—卢森堡”货运量突破10000吨，卢货航在郑州机场运营的洲际航线中，业绩跃居第4位，占机场同期国际货运增量的29.3%，用数字诠释了“双

枢纽”战略孕育的强劲动力。

“大”货仓中的“小”货品

10000吨货物是什么概念？假如以铁路大宗货品换算，相当于装满煤炭的142节列车；但是对于航空货运，就相当于1700万部的iPhone6手机。与海运“粗大重”和铁路“多慢稳”不同，航空货运以速度制胜，产品多以“高精鲜”等高附加值货物为主。

11月23日15时30分，走进

目前全球最先进的卢货航全货机机舱内，带有滑轮的轨道和恒定的内温，让堆积在里面的100多吨进口水果显得更加“高大上”。“这批水果货值170万美元，连续6周，每周日的下午，都会有这样的一架进口水果包机抵达郑州。”河南出入境检验检疫局机场办事处主任李志远介绍。

“动车组件、汽车配件、羊毛制品以及新鲜的水果食材是‘郑—卢’货运航线的‘主力军’。”卢货航高级副总裁理查德·福森说，当前，电

子产品和汽车产业中零部件、半成品的货运总量正在持续增长，而这些高附加值货物的运输需求将会推动郑州机场航空货运的大发展。

一条航线串起中欧贸易纽带

河南航投与卢货航的合作一直备受业界关注。此次卢货航高层一行在乘坐货机来到郑州的同时，也带来了卢森堡政府的贺信：“1条航线5个月货运超万吨，祝贺你们在如此短的时间内取得具有里程碑意义的成就，证明合作让双方都获益良多，坚信未来的合作将继续发展与繁荣。”

“接下来航线将加密至每周5班，年底计划加密到每周6班，全年货运量力争达到1.4万吨。在保持目前航线货运增量的基础上，尽快推动卢货航包机开通至芝加哥、洛杉矶的货运航线，力争2016年将航班加密至每周25班，货运量达20万吨。”卢货航董事会主席保罗·海明格每一次的到访，都会为河南带来“令人惊喜”的计划。

此外，“郑—卢”货运航线的带动作用也在郑州机场显现。“目前，机场国际地区货邮量已超过国内货邮量，改变了过去国内货邮量多、国际地区货邮量少的局面。同时，全货机承运货邮量已占主导地位，改变了过去以腹舱货为主、全货机承运为

辅的局面。”河南机场集团副总经理李卫东说。

航空经济带来产业“百花齐放”

坐落在郑州航空港区的河南航投大厦里，“航投臻品电商平台展示中心”正在紧张筹备中，明年初，中原百姓就能在那里对“欧洲货”进行线下体验和即时购买了。“依托航线网络和郑州跨境贸易试点城市的优势条件，网站将以贸促物，以物兴航，真正实现‘买卖全球’的目标。”河南航投总经理刘建葆如是说。

构建跨境电子商务平台仅是“郑—卢”货运航线带来的相关产业之一。目前，河南航投与卢货航筹建本土基地国际货运航空公司已进入可

研阶段，未来将打造环太平洋货运航线网络，形成“郑—卢”之外的又一条定期洲际货运航线。此外，双方还将在地面操作、仓储分拨、冷链物流、飞机维修和飞行培训等方面展开全产业链的深度合作。

“我们希望把最先进的管理理念和货运服务带到河南，做大做全郑州航空港经济综合实验区航空经济产业链，提升物流业服务水平，实现高端产业集聚。”卢货航首席执行官德克·李奇表示，在打造航空产业链条的同时，最大程度地构建郑州航空港实验区参与国际分工与市场合作的新平台，不断拓宽郑州与卢森堡的合作领域，促进中欧经贸交流和发展。

源自《河南日报》2014-11-24



空中丝路放新歌



媒体声音

亚欧大陆两腹地携手

“郑州 - 卢森堡”双枢纽效果显现

今年底将加密至每周 6 班

11月23日15时30分，一架来自卢森堡芬德尔机场的波音747-8F全货机满载着130吨生鲜水果，平稳降落在郑州新郑国际机场。它的到来，标志着“郑州 - 卢森堡”航线的货运量在开航短短5个月的时间里即突破了10000吨，占郑州机场同期货运增量的23.4%。

“郑州 - 卢森堡”国际货运航线今年6月15日正式首航，是河南民航发展投资有限公司与卢森堡国际货运航空公司实施“郑州 - 卢森堡”双枢纽战略的标志。

在5个月的时间里，该航线的运营周期从开航初期的每周2班增加到现在的每周5班，货物种类涵盖传统轻工业产品、电子新兴产品、装备制造业产品等百余种。同时，航线辐射范围已扩大至北京、上海、天津、吉林等15个省市地区的30余个大中城市，出发地和目的地包括卢森堡、德国、英国、法国、意大利、芬兰、比利时等主要欧洲国家的重要地区。

为庆祝新航线取得的佳绩，郑州、卢森堡两地均举行了简单而热烈的庆祝活动。河南省副省长赵建才出席23日在郑州机场举行的庆祝仪式并致辞。

赵建才在致辞中表示，“郑州 - 卢森堡”货运航线的成功运营，为郑州机场货运量的快速提升作出了突出贡献。当前，郑州航空港经济综合实验区发展态势良好，各项机制体制和基础设施日益完善。希望卢森堡货航与河南航投抢抓实验区战略机遇，不断拓宽合作领域，积

极培育参与国际分工合作新优势，努力促进郑州与卢森堡乃至欧亚之间的人文交流和经贸合作。

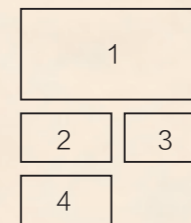
在“郑州 - 卢森堡”航线运营良好的基础上，河南航投将与卢货航进一步丰富合作内容。河南航投董事长张明超表示，明年，河南航投与卢货航将加快完善航线网络，推动郑州至芝加哥、洛杉矶货运航线的开通。力争到2016年，郑州与欧洲间的货运航班将加密至每周25班，货运量达到20万吨。同时，河南航投还计划与卢货航合资筹建河南本土基地国际货运航空公司。

此次“郑州 - 卢森堡”货运航线取得的突破，再次体现出郑州机场优越的区位优势和良好的内外部发展环境，对郑州机场国际货运航空枢纽建设具有重大意义。据河南机场集团副总经理李卫东介绍，目前，郑州机场国际地区货运量已经超过国内货运量，全货机承运货运量已占主导地位。

作为全球第一大定期全货运航空公司，卢货航十分看好郑州打造货运航空枢纽。卢货航董事会主席保罗·海明格说：“郑州机场已经成为我们在中国的第二大枢纽机场，我们还计划开通米兰 - 郑州货运航线。未来，我们将与河南航投在设立飞机维修基地、构建冷链物流、飞行培训基地等领域内展开合作。”

据悉，到今年底，“郑州 - 卢森堡”航线将进一步加密到每周6班，全年货运量预计达到14000吨。

源自《中国民航报》2014-11-26

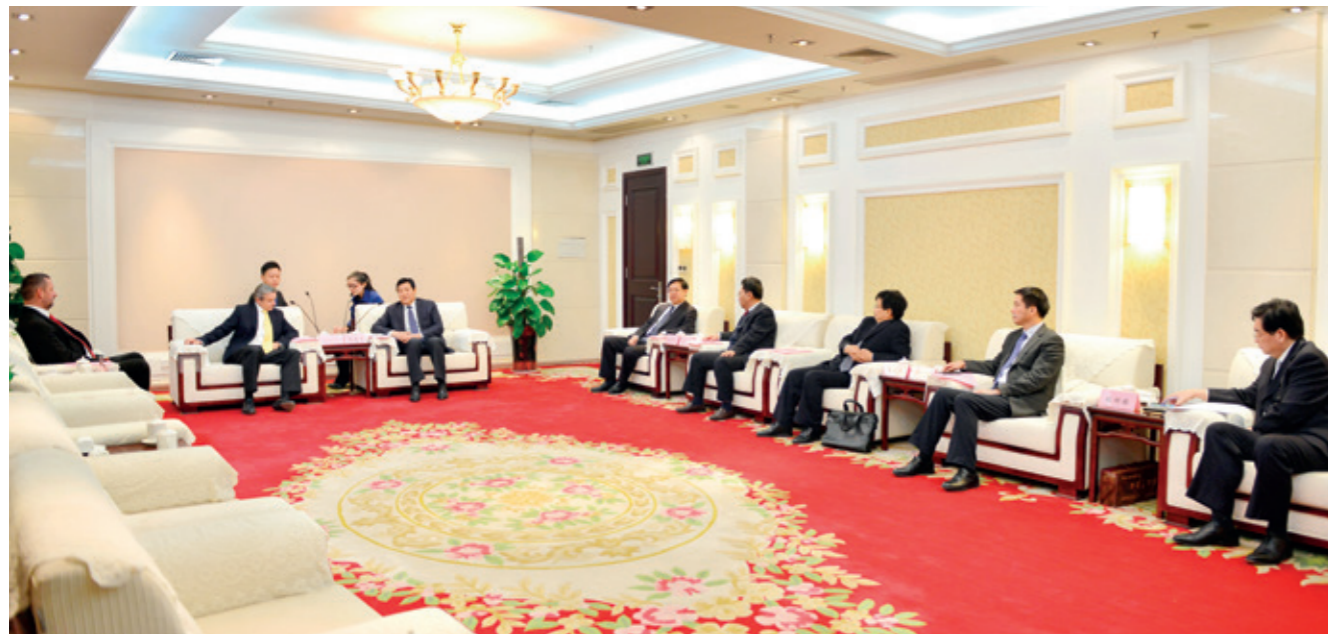


图说盛事

- 1、河南省副省长赵建才在仪式上致辞。
- 2、现场领导在交谈“巨无霸”的运营情况。
- 3、庆祝仪式现场。
- 4、等待装载出口货物的“郑州号”全货机。

(摄影：赵宗丹、王璨)

赵建才会见德铁信可航空货运高级副总裁 河南航投董事长张明超一同参加会见



本刊讯 11月19日，河南省副省长赵建才在郑州会见了全球国际货运代理有限公司航空货运高级副总裁托马斯·麦克一行。河南航投董事长、党委书记张明超一同参加会见。

全球国际货运代理有限公司，又名德铁信可物流公司，是世界第二大运输和物流服务供应商，提供专业的综合运输和物流管理服务，是全球物流业的领导者。德铁信可代表团此次来访，旨在通过参观考察郑州航空港经济综合实验区建设发展及郑州机场二期建设、综合保税区、新建货站等项目情况，与河南航投和河南省机场集团商洽在郑州设立办事处等业务，探索合作可能。

赵建才对麦克先生一行的到来表示热烈欢迎。他说，河南具有优越的地理区位优势，多条铁路和高速公路在此交会，形成“黄金双十字”，成为以郑州为中心，承

东启西、连南贯北的全国重要陆上交通综合枢纽。郑州航空港经济综合实验区作为中国首个上升为国家战略的航空经济发展先行区，将逐步形成以郑州为中心，集海铁联运、航铁联运为一体的综合性交通枢纽。河南航空物流业的发展，需要与像德铁信可这样以供应链为主的国际性物流公司加强合作，河南省政府会对双方的合作给予大力支持。

托马斯·麦克表示，近几年河南民航事业发展突飞猛进，在参观了郑州航空港区与郑州机场二期建设后，更加坚定了河南航空物流发展潜力无限、前景广阔的信心。他说，德铁信可非常愿意凭借其航空货运网络资源及技术经验推动河南航空物流的进一步发展，他将把考察的情况向公司详细汇报，推动与河南航投及机场集团等深层次合作。
(文/孙璐 图/赵宗丹)

肖新明莅临河南航投调研指导工作

本刊讯 11月6日上午，河南省政府国资委主任、党委副书记肖新明及国资委办公室主任李晓寰等一行莅临河南航投，听取工作汇报，深入一线调研，并对河南航投下一步的发展提出指导性意见。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班子成员悦国勇、郑立亮、郭艳红陪同调研。

张明超首先将公司近期的改革发展情况及教育实践活动的开展成效向肖新明做了详细汇报。张明超表示，在省政府国资委党委的正确领导和省委第十四督导组指导帮助下，河南航投确定了“一条红线、两条主线”的工作思路，即以开展教育实践活动一条红线为统领，以全面深化企业改革和推动企业快速发展两条主线为核心，坚持以“一学三促四抓”为抓手，紧密结合公司工作实际，周密部署，全面展开，实现了教育实践活动与企业发展“两手抓、两不误、两促进”。张明超同时表示，目前取得的不少成效都是阶段性的、初步的，河南航投下一步将巩固扩大教育实践活动成果，抓好党建、谋划发展、强化作风，充分发挥省管企业人才规划试点单位作用，继续积极引进高端人才，建设一支务实高效、清正廉洁、团结爱好的干部职工队伍；着力推动重点项目建设，以南航河南航空与卢森堡货航运营为契机，充分发挥两大客货运基地航空公司的“筑巢引凤”效应，推动企业又好又快发展，为中原更出彩作出新的贡献。

在航空港区，肖新明一行首先来到航投置业国贸中心的施工现场，向现场工作人员详细询问了该项目的选址、进度、周边配套等情况；紧接着，又来到航投大厦，了解航投物流“航投臻品”电商平台的产品、功能及目前的运作情况。

随后，肖新明一行与河南航投领导班子及相关业务负责人进行了座谈。肖新明对河南航投目前的发展给予了肯定，他表示，河南航投与南航合资组建南航河南航空、收购卢森堡35%股权及“郑州-卢森堡”国际货运航线的



成功运营，都非常符合省委省政府的战略规划。同时，国贸中心地处黄金宝地，“航投臻品”做得很不错，这两个项目都属于高端服务业，是很好的经济增长点，很有潜力。

对河南航投下一步的发展，肖新明提出几点指导意见。第一，要切实发挥好投融资平台的作用，真正撬动民航空发展资金和社会资金，为郑州航空港经济综合实验区建设发展添力。第二，要做好国企改革和公司治理工作，认真学习领会十八届三中全会、四中全会精神及省委省政府关于国企改革的重要指示精神，搞好企业三项制度改革。同时，要做好公司治理，公司内部的董事会、股东会、领导班子等要切实发挥应有的作用，还要坚决避免出现机关作风、衙门作风，不断提高企业的运作效率。第三，要做好企业内部管控工作。一方面要把风险控制好，扎实推进制度建设，科学制定适合企业发展的制度，干成事的同时确保不出事；一方面，对子公司既要控制，又要放权，确保干事创业有活力。第四，要注重培养人才。航投现在承担着建设实验区的使命，这是非常好的机遇，要想办法吸引人才、培养人才、留住人才，为企业长期持续发展打下重要基础。最后，肖新明说，河南航投现在发展形势一片大好，希望你们能够不负重托，不断取得更加喜人的成绩。
(文/张楠华 图/赵宗丹)

河南航投召开群众路线教育实践活动总结大会



本刊讯 11月5日上午，河南航投召开了党的群众路线教育实践活动总结大会。省委第十四督导组组长李汴霞、副组长马宏、督导组组员傅华、刘安斌、曹宁波、宋俊凯亲临会场指导工作。河南航投党委书记、董事长张明超，总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，公司领导班子成员悦国勇、郑立亮、郭艳红及来自公司的60名党员群众代表参加了会议。会议由刘建葆主持，张明超就公司党的群众路线教育实践活动开展整体情况作了汇报，党员代表进行了发言，李汴霞作了重要讲话。

张明超首先汇报了公司群众路线活动开展的整体情况，并对今后的工作提出五点要求。他说，自今年2月底开展教育实践活动以来，公司党员干部的思想认识实现了新提升，团队作风呈现了新面貌，党群干群关系获得了新发展，党组织的凝聚力有了新增强，科学管控体系建设取得了新成效，企业改革发展迈出了新步伐，但这与上级的要求、与广大党员干部的期盼还有一定的差距。在以后的工作中，必须以抓铁有痕、踏石留印的劲头，持之以恒地抓好落实，努力形成抓作风、强党建、促发展的良好局面。一要深入学习习近平总书记和郭庚茂书记的讲话精神；二要坚持不懈严肃党内政治生活；三要持续深入反“四风”改作风；四要抓常抓细完善规章制度；五要注入活力推动改革发展，以更加高昂的政治热情、更加振奋的精神状态、更加扎实的工作举措，为中原更出彩作出新的贡献。

在听取汇报之后，李汴霞总结了河南航投开展教育实践活动的六大特点，对河南航投开展党的群众路线教育实践活动以来取得的成效给予了肯定。她指出，河南航投

深入学习领会习近平总书记和郭庚茂书记的一系列重要讲话精神，坚持“一条红线、两条主线”的工作思路，以“一学三促四抓”为载体，着力解决“四风”突出问题，真抓实干，始终把活动放在心上、责任扛在肩上、关键环节抓在手上，做到了高起点开局、高标准开展、高质量推进，教育实践活动抓得紧、抓得细、抓得实、抓出了成效。取得了良好的理论成果、实践成果和制度成果，积累了丰富的党建经验。对如何不断适应新形势下从严治党的新要求，李汴霞提了三点意见。一要不断深化教育实践活动，努力做到“三个到底、一个不松懈”；二要不断推动作风建设，努力做到“三个常态化”；三要不断适应从严治党新常态，努力做到深刻把握“三个重点”。

刘建葆在总结发言时指出，李汴霞组长和张明超董事长的讲话，既对河南航投在教育实践中取得的成效、积累的经验进行了总结，又指出了我们存在的问题。对我们进一步加强作风建设，推动企业发展，具有非常强的针对性。希望公司各党支部和广大党员干部学习好、领会好、落实好、执行好。按照习近平总书记和郭庚茂书记有关作风建设的新要求，充分借鉴和发扬我们在教育实践活动中取得的成功经验，以务实高效的工作作风、勇于担当的责任意识和扎实有效的工作业绩，融入到企业快速发展的大局之中，以实际行动不断巩固扩大教育实践活动成果，使航投在郑州航空港经济综合实验区建设中作出积极贡献。

会上，河南航投领导班子成员郑立亮、支部书记代表常树泉和基层党员代表王伟分别结合自己的工作实际，就参加教育实践活动的亲身经历和切身感受做了发言。

(文/秦妞 图/赵宗丹)

首家国际品牌高端商务酒店落户郑州航空港区

张延明张明超出席签约仪式



本刊讯 11月21日，万豪国际集团与郑州航空港区航程航投置业有限公司（以下简称航程航投置业）在郑州航空港区举行了郑州航空港万怡酒店签约仪式，标志着首家国际品牌高端商务酒店正式落户郑州航空港经济综合实验区，填补了实验区没有此类国际酒店的空白。万豪国际集团中国区高级副总裁林聪，郑州航空港经济综合实验区管理委员会主任张延明，河南民航发展投资有限公司董事长、党委书记张明超等出席签约仪式。

万怡酒店是万豪国际集团旗下的国际标准四星级商务酒店品牌。郑州航空港万怡酒店位于郑港四街和秋实路交叉口，作为郑州航空港经济综合实验区国际贸易服务中心项目（以下简称国贸中心）的重要配套设施，万怡酒店将为航空港区商务人士提供周到细致、体贴入微的专业化服务。该酒店共有278间不同类型的客房，配套有全日餐厅、600平米无柱宴会厅和多个不同规格的专业会议室，可满足不同商务活动和商务人士对居住、会议等功能的要求。万怡酒店所在的国贸中心项目位于

航空港综合保税区红线以内，占地66亩，总建筑面积约18.6万平方米，概算总投资约13.7亿元。除万怡酒店外，还有四栋5A甲级写字楼，项目建成后，将成为航空港区高端服务业标杆项目。

国贸中心项目是由郑州航空港经济综合实验区管委会和河南民航发展投资有限公司（以下简称河南航投）分别按51%和49%的比例组建的合资公司投资开发。由于项目位于综合保税区红线以内，具有不可复制性和唯一性，加之地铁2号线站点、第一太平戴维斯提供物业管理和万豪旗下酒店配套，将为综合保税区、海关、口岸局开展国际国内贸易、出口加工、保税仓储、货运代理等业务的外向型企业和国内外知名企业、离岸金融结算中心提供总部办公和商务活动场所。

作为高端服务业项目，从规划设计到开工建设，受到了实验区管委会领导和河南航投领导的关注和支持。项目于2014年7月份正式开工，仅4个月，已完成地下两层和地上八层的主体施工，预计12月份完成主体封顶，写字楼将于2015年底投入使用，万怡酒店将于2016年上半年开业，实现了“港区速度”的新标杆，受到了各级领导的充分肯定。该项目的投资开发单位航程航投置业也成为航空港经济实验区和河南航投合作的典范，创新了省管国有企业参与港区建设的合作新模式。

万豪国际集团是全球首屈一指的国际酒店管理公司，拥有遍布全球78个国家和地区的近4000家酒店和18个品牌。该集团自1997年进入中国酒店业市场之后发展迅速，在中国已有开业酒店72家，在建130家。此次签约的万怡酒店，更是经过深切了解商务人士的需要后，量身订造称心服务，每项设施均细心挑选，务求能迎合不同顾客的要求。

(文/孟翔 图/张一凡)

孔东风率省国资委第二检查组 莅临河南航投指导工作



本刊讯 11月3日，省国资委副主任、党委委员孔东风，带领省国资委规划发展处处长朱哲、省物资集团纪委副书记贺相民、省国有企业监事会第二办事处副处长李照松组成的省政府国资委第二检查组莅临河南航投，对省委第七巡视组反馈意见整改落实情况进行监督检查。检查组采取听汇报、查资料、座谈了解等形式，全面开展检查指导。公司董事长、党委书记张明超主持会议，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆就公司开展自查及整改工作情况做了全面汇报。公司领导班子成员悦国勇、郭艳红及相关部门负责人参加了座谈会。

孔东风就此次检查组开展检查工作的目的、内容及方式做了重点说明。听取汇报后，朱哲对河南航投开展的自查整改工作表示认可，并对下一步企业的招投标、对外投资等管理事项作了具体要求。

随后，孔东风对河南航投今后的工作提出了明确的指导意见。他要求，一方面要细化化管理。省管企业要严格按照国家法律法规、省委省政府和省国资委的政策文件，持续完善企业各项规章制度，严格工作程序、规范业务流程，省国资委依法依规办理审批事项，为企业防范风险严格把关。另一方面要深化改革。河南航投作为

成立不久的省管国有企业，要切实将深化三项改革作为企业当前工作的一项重要任务，尽快形成“干部能上能下、员工能进能出、收入能增能减”的工作机制，进一步增强企业发展活力，推动企业又好又快发展。

最后，张明超代表公司党委向省国资委检查组郑重表态。他说，此次省国资委检查组来公司检查指导，我们受益匪浅，收获很大，河南航投在今后的工作中，要以此次检查指导为契机，一要持续完善制度，认真按照省委省政府和省国资委的文件要求，建立健全企业各项规章制度，真正形成靠制度管人、管钱、管事的长效工作机制；二要坚持依法合规，通过不断规范企业工作流程，确保企业各项工作程序要全、档案要齐、有据可查；三要抓好改革发展，按照中央和省委省政府关于推进国有企业改革的新要求、新办法，研究制定工作方案，实现自我革新、自我提高的目的，推动企业各项工作再上新台阶。

会议结束后，张明超等班子成员陪同检查组一行实地查看了航投置业国贸中心项目和航投物流“航投臻品”电子商务平台的建设。检查组对河南航投在加快实验区的重点项目推进上给予了充分肯定，希望公司进一步发挥建设实验区的主体作用，为实现实验区的跨越式发展作出新贡献。
(文/秦妞 图/赵宗丹)

胡广坤莅临河南航投 调研指导国企改革



本刊讯 11月18日下午，省政府国资委副主任、党委委员胡广坤及企业领导人员管理处处长吕毅峰、副处长李娟、侯振轩一行莅临河南航投，调研企业发展情况，指导公司人才队伍建设及市场化选聘职业经理人试点工作。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领导班子其他成员陪同调研。

张明超首先向胡广坤一行介绍了河南航投近期改革发展的基本情况，并详细汇报了公司关于市场化选聘职业经理人的试行方案。张明超表示，在省委省政府和省国资委的正确领导和大力支持下，河南航投着力推动重点项目建设，以南航河南航空与卢森堡货航运营为契机，充分发挥两大客货运基地航空公司的“筑巢引凤”效应，推动企业各板块业务有序展开。同时，牢牢抓住实验区发展的历史机遇，不断探索，积极引进高端人才，努力打造一支务实高效、风清气正、勇于拼搏的干部员工队伍。根据《省政府国资委关于征求开展市场化选聘职业经理人试点工作有关意见的通知》及《省管企业市场化选聘职业经理人试点工作方案》的有关要求，河南航投立足企业发展实际，筛选了试点对象，并制定了《河南民航发展投资有限公司市场化选聘职业经理人实施方案（试行）》，正在积极推进省管企业人才规划试点的相关工作。

胡广坤一行实地考察了航投置业国贸中心施工现场，了解了“航投臻品”电商平台的运营及规划情况，并详细询问了“郑州-卢森堡”航线目前运输货物种类及跨境贸易的开展情况。

在随后召开的座谈会上，胡广坤表示，此次调研了解到了企业发展和干部工作的第一手资料，对河南航投近期的工作成效深感振奋，很受感动。他说，河南航投与卢货航的合作能如此成功，货运量增速如此之快，是许多人没有预想到的。同时，从国贸中心和电商建设的发展上，可以看出航投的各项工作都是站位全局、谋划长远的，这些成绩振奋人心，也充分说明省委省政府当初成立河南航投、确定公司责任使命的决定，是完全正

确的。在省委省政府确定的大战略框架下，航投从零开始，不断充实和完善具体工作，取得了不错的成绩，这种敢拼搏、敢创新、敢为人先的精神让人感动。

针对河南航投人才队伍建设，胡广坤提出三点指导意见。一是要做好试点。省政府国资委党委非常重视市场化选聘职业经理人的试点工作，做好这项工作，需要一定的要求、平台和程序。航投是试点企业之一，在这方面已经有了一定的准备和基础，希望继续推进和落实。二是要立足长远。从建立制度、树立规矩、勾画红线开始，多探索，多借鉴，逐渐形成适合自身发展的规章制度，用制度规范人和事。三是要放眼全球。航投有非常大的发展空间，能提供很多施展才华的机会。作为外向型企业，航投要面向全球，创建一个开放式的人才引进机制。同时，门槛要高、要求要严，这样才能够为企业蓬勃发展筛选出优秀人才。胡广坤表示，省政府国资委乐于为企业服务，一直都在探索助推企业更好发展的有力措施。希望航投能够抓住机遇，做好各项工作，保持活力和生命力，为郑州航空大都市的建设做出更大贡献。

最后，张明超代表公司领导班子郑重表态，他说，胡广坤副主任的话让我们很受鼓舞，河南航投一定不负重托，踏踏实实干事创业，为实验区的建设和中原更出彩作出新的贡献。
(文/张楠华 图/赵宗丹)

合资货航项目可研报告终期汇报会议召开

本刊讯 10月31日，合资货航项目咨询机构罗兰贝格公司与河南航投召开项目可行性研究工作终期汇报会议，就项目可行性研究最终成果向河南航投等有关方面反馈意见进行交流。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项目相关人员，河南航投高级顾问张宁教授出席会议，同时，省民航办规划处处长裴中华受邀参加会议。

8月份以来，河南航投与卢森堡货航合作组建合资货航项目开始进行可行性研究工作。罗兰贝格派出专家团队驻场郑州进行项目调研，完成了资料收集、人物访谈等大量研究工作，并于9月12日和10月22日先后召开中期会议，向河南航投、卢森堡货航等方面反馈阶段性研究成果，现可行性研究工作已基本完成。

当天会议上，罗兰贝格团队就可研报告初稿向与会各方进行了汇报，并就项目必要性、可行性和风险性等关键问题的最终研究成果进行了详细说明。省民航办和河南航投有关领导及专家与罗兰贝格方面就合资货航未来航线网络、运营模式、组织架构、财务预测等问题进行了深入交流。此外，与会各方还从不同角度对可行性研究最终成果提出了进一步完善的想法与建议。

罗兰贝格方面表示将会根据各方反馈意见，对研究成果进行调整与改进，并形成书面报告。经过本次会议，合资货航项目可行性研究主要工作基本完成，为项目下一阶段的顺利开展奠定了良好基础。

(王浩)

河南航投珠海航展探商机

本刊讯 11月11日，河南航投董事长、党委书记张明超率队参加第十届中国国际航空航天博览会（简称珠海航展），充分利用航空大佬集聚盛会的有利时机，访企业，学知识，寻信息，探商机，为公司发展积聚新能量。

作为世界五大航展之一，本届航展共吸引了来自全世界41个国家和地区的近700家世界知名航空企业参加。会展上，张明超率队马不停蹄地与一流航空企业深度对接，先后来到美国德事隆集团塞斯纳公司、中国商用飞机公司、穆尼飞机公司、巴航工业公司等多家企业展台，细致观摩当今航空市场主流及研发机型，认真听取工作人员讲解，仔细询问各型飞机性能、研发进展、市场销售业绩及在华发展战略等一系列情况。在飞机展示区，张明超还登上巴

航工业第二代支线飞机E-190的静态展示客舱及塞斯纳公司奖状560公务机，亲自体验目前最新设计的乘坐环境，悉心掌握通航领域的最新发展情况。

展会期间，张明超分别与巴航工业中华区总裁关东元、德事隆中国区副总裁吴景奎等围绕在豫合作的模式进行了洽谈。张明超详细介绍了郑州航空港经济综合实验区的发展现状、河南航投业务板块及进展情况，提出在航空制造、通航维修等领域展开深入合作的意愿，各方均表示愿与河南航投共谋发展、合作共赢的积极意向。

通过本次航展，河南航投与国际知名航空企业建立起了直接沟通的良好关系，为今后发展提供了广阔的合作空间。

(王震)

河南航投召开进口商品商业计划专题会

本刊讯 11月17日下午，河南航投在公司23楼会议室召开进口商品商业计划专题会，分析市场动态，研讨商业模式，确定销售战略。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，副总经理悦国勇，纪委书记郑立亮等公司班子成员及各部室负责人、航投物流负责人参加了会议。

会上，航投物流顾问陈光宏阐述了进口商品的行业情况和跨境贸易在宁波、重庆等地的发展现状及趋势，对航投物流的进口商品商业计划进行了详细的讲解和分析。

听取汇报后，刘建葆作了发言，他说，航投物流商业计划是物流战略的细化，要围绕以下内容落到实处：一是选商品、建渠道、搭平台。要充分发挥国有企业品牌、资金的优势，以“平台商”和“发包商”为定位，利用政策优势，逐步丰富产品类型，发展跨境电商、加盟店、LKA和经销商，打开市场局面，打造综合物流服务集成商。二是健全制度机制。要建立一套全面系统的标准业务体系，为企业科学快速发展提供制度保障。三是建立物流信息化系统，根据业务发展需求，整体设计，分步实施。

最后，张明超作了总结性讲话，对航投物流今后的发展提出重要指导意见。他首先对航投物流近期工作开

展的力度和深度给予了肯定，指出在今后的工作中要注重两个方面的内容：一方面要站位高远，谋划全局，勇担企业责任和使命。要以大格局、大气魄、大手笔、大情怀，来探索适合航投物流发展的特有模式，为提升中原人的生活品质做出积极贡献，航投物流要心怀这个崇高的愿景，不辜负省委省政府的期望。另一方面要把握好几个关系：一是把握好“实力”和“机遇”的关系，要练好内功、把握当下，依托优势、放眼长远，抓住任何机遇努力开拓市场；二是把握好“专”和“全”的关系，要以重点商品为突破口，占领市场，提升品牌认知度，由金字口碑扩大经营品种；三是把握好“为”和“不为”的关系，要按照“做批发不做零售，做高端不做低端”的指导思想，专注自身主业，专注拳头产品，做好“合”字文章，整合外部资源；四是把握好“快”和“慢”的关系，要借鉴“卢森堡模式”的先进经验与理念，看得准、下手快，在快的同时，要放缓心态，精雕细节，做到快中求稳。

所有与会人员聚精会神，详议深研，对航投物流未来的发展充满信心。航投物流领导表示，将迅速传达会议精神，落实工作实施计划和责任，不断开创工作新局面。

(莫傲然)



“相约金秋 缘聚郑大” 青年鹊桥联谊活动圆满落幕

本刊讯 10月31日下午，在这金秋送爽、丹桂飘香的日子里，河南航投与郑州大学工会委员会，在美丽的郑州大学校园举办了“相约金秋 缘聚郑大”青年鹊桥联谊活动。双方单位共七十余人欢聚一堂、共叙情缘、寻觅幸福。河南航投纪委书记郑立亮，郑州大学党委副书记、工会主席李兴成出席活动，并向所有的青年朋友们致以问候，希望广大青年要珍惜此次活动的机遇和平台，找到心仪的另一半。

本次活动设有“缘份墙寻缘”、“才艺展示”、“游戏互动”等环节，男女青年纷纷拿出自己的绝活，展才艺、聚友情，赢得现场观众连连叫好，掌声不断。缘份墙前更是流连忘返，青年在此积极寻觅心中的男神女神。游戏互

动环节把活动推向了高潮，在“团团抱”、“一见钟情”、“爱情对对碰”等各种需要互助的趣味游戏中，增进了亲近感，考验了成员配合、协作能力，一对对有意向的男女青年在活动中结成朋友。活动结束后，郑州大学适时安排自助餐，为青年朋友提供进一步交流的机会。活动开始前，我方人员还在郑州大学导游的带领下参观校园。

此次单身青年联谊活动的开展，不仅为公司单身青年搭建广阔的交友平台，同时也丰富了员工的文化生活。活动结束，单身青年男女的交友并没有结束，他们有的交换手机号，有的留下了QQ号码，为有缘的结识埋下了成长的种子。

(文/于梦歌 图/赵宗丹)



同心共进 为梦奋斗

综合管理部 姚拯



在谈个人梦想之前，我想先与读者分享两位名人的梦想故事。一位是本杰明·富兰克林，另一位是马丁·路德·金。

富兰克林曾说过：“我们伴随着梦想成长，不要让任何人偷走你的梦想，也不要让任何人告诉你梦想是不可实现的。”以此为誓言，富兰克林坚韧不拔，实现了他几乎所有的梦想：发明了避雷针，成立了全美国首家医院，参加了美国独立战争、并起草《独立宣言》。他成为了科学家、政治家和外交家。如果没有那一个个最初的梦想，就不会产生一个个像《独立宣言》那样伟大的成就，美国也就不会成为今天这样的世界强国。马丁·路德·金以著名的演讲《我有一个梦想》，在上世纪60年代风靡全美，这个演讲激励起无数人们去追求自由、平等的美好梦想，迫使美国国会在1964年通过《民权法案》宣布种族隔离和种族歧视政策为非法政策。

以上两位名人的故事阐释出一个深刻的道理：实现梦想需要坚韧不拔勇于奋斗，需要众志成城同心共进。

回到当下，13亿中国人正为实现自己的中国梦奋力前行。随着中国的崛起以及在世界范围内影响力的不断增强，中国梦已经被所有的世人所熟知，正在被更多的人接受。

河南航投也有自己的梦想——中原奋飞之梦！这

是航投的企业使命。以此为已任，航投上下同心，开拓进取，全方位完善并发展促进航空经济发展的七彩业务板块，开通国内国际客运及货运航线；秉承企业发展理念，航投全力促进河南航空经济产业链的扩展和延伸，助推产业结构的调整和升级，为郑州航空港经济综合实验区的建设与发展砥砺心志，拼搏奋进。

每个人都可以有一个梦想家，我也有我的梦想：我希望能够和航投一起，实现飞翔之梦！

加入航投之前，我曾在美国学习工作并在华为西班牙及智利工作多年，积累了丰富的项目运营经验。航投是我职业生涯的新起点，从去年7月份至今的一年时间里，我主要负责公司信息化建设的相关工作。无论是专业技术还是工作方法，我都从身边的各位领导那里学到了很多，受益匪浅；同时，我还结识了很多优秀的同事和朋友。我由衷地感受到航投为员工建立了一个充分施展才华的优秀平台，这恰恰契合了航投的人才管理策略：纳才育人，同心共进！从相聚到相识再到一起奋斗，这就是一种成功。

人生是一个成长的过程，每一个伟大梦想的实现都来自于一个个梦想家。我已经准备好，以我的热情、我的工作经验、以及开放的心态，去承担更大的责任！全身心地投入到我的工作中去！我相信，我只要和航投的所有员工在一起，坚韧不拔，同心共进，我们的梦想终会实现。

社会技术变迁给通用航空业带来的机遇与挑战

吕人力

中国民航管理干部学院通用航空系主任、通用航空运行实验室主任

FAA 发布的《2014 年~2034 年航空预测报告》，预测未来 20 年美国通用航空飞行量年均增长为 1.4%。但产业发展从来不是一个平缓演变的直线，“黑天鹅”事件和重大的社会技术变迁将从根本上改变产业的发展轨迹，任何机构都不会预测到金融危机“砍去”了全球通用飞机一半的交付量，至今仍未根本恢复。就中长期来看，社会技术变迁将从三个趋势和两个外部压力下改变当今通用航空产业。

通用飞机市场的高端化趋势

就长期来看，美国通用飞机交付数量的顶峰在 1979 年，此后是一个交付数量持续下滑的长坡。与此形成鲜明对比的是，通用飞机的交付价值（金额）整体处于上升通道。就中期来看，2013 年是全球通用航空制造业历史上销售额排名第二的年份，销售额达到 234 亿美元，仅次于

2008 年的 248 亿美元，但 2013 年交付飞机数量仅为 2008 年交付数量的 57.4%。就短期来看，2013 年与 2012 年相比，全球通用飞机交付数量仅增长 4.5%，交付金额却增长了 24%。短、中、长期的飞机市场趋势都说明，通用飞机市场出现了向高端机型倾斜的结构变化。2013 年，在全球通用航空制造业销售额中，喷气式公务机占 89.9%，活塞类和涡桨类加起来仅占 10%，总额仅 23.6 亿美元。随着高端涡扇飞机比重加大获得规模效益，这一自我强化的市场趋势还将继续。

高端公务机获得市场青睐的背景是：全球财富向金字塔顶端的富豪阶层聚集。美国最富有的 0.1% 超高净值人群占据了社会财富增长的主要部分，而美国最富有的 0.01% 的富豪阶层是财富增速最快的，他们在美国家庭财富中的比重已经从上世纪 70 年代的不足 3% 增长到目前的 11.1%。美国 0.1% 最富有阶层的门槛是 2000 万美元，而 0.01% 最富有阶层的门槛是 1 亿美元。一般认为，拥有 1 亿美元以上资产的 1.6 万个家庭是美国购买喷气式公务机的实际或潜在客户。这一趋势与我国民营经济快速发展的趋势是一致的。经过 30 多年的发展，我国民营企业在国民经济中

已经占据半壁江山，比重超过 65%，占国家经济增量的 70%~80%。民营企业主的财富增长必然带来公务机潜在消费规模的大幅扩大。《全球超级新贵的崛起及其他人的没落》一书的作者克里斯蒂·弗兰克认为：“正如铁路创造了新的城市，私人飞机以及像 NetJets 公司推出的私人飞机产权共享则促进了超级精英的全球化。”但也正是因为满足了全球化趋势以及超级精英阶层开展全球业务的需要，公务航空才在全球化大潮中获得了发展契机，这也是湾流 650、达索 7X 等能实现洲际飞行的超远程公务机占有最多市场份额的重要原因。类似达沃斯世界经济论坛、博鳌亚洲论坛是公务机聚集的典型场合，能满足参加此类全球顶尖商业与政治盛会旅程需要的只有超远程公务机。

直升机技术迎合了城市化的大趋势

在中短途交通与作业上，固定翼飞机面临直升机的竞争与替代。固定翼飞机的优势是功率大、客货运输规模效益显著，飞机的主要功率作用于运动方向，效率较高；而直升机的动力同时用于抵消重力和前进阻力，功效较低。但是固定翼飞机依靠较快速度获得升力，需要较长的跑道起降；

直升机完全依靠自身动力控制升降，可以实现垂直起降，降低起降场所标准。对于高端交通服务和快递类高端货物运输等规模性、价格敏感度不高的领域，直升机就可以充分发挥其起降灵活、场地标准要求低的特点，尤其非常适合于市区内以及市区与机场之间的点对点短途快速交通运输服务。

全球 2012 年直升机保有量达到 3.5 万架。其中，美国活跃直升机数量从 2003 年的 6000 架增长到目前的超过 10000 架。2013 年和 2012 年全球直升机交付量分别同比增长 21%、7%，而同期固定翼通用飞机的增速分别仅为 2% 和 4%。

无人机系统 (UAS) 对作业飞行的替代

由于无人机系统无需考虑航空器上的人机界面与生命维持系统，通过降低部分适航标准和减少飞行员载荷，无人机运行成本远远低于传统作业飞行。随着操控技术以及无人机融入到现有空域规则的逐渐成熟，无人机系统将在非载人业务中对通用航空产生根本性的冲击。就中长期来看，现有的工农林作业类飞行、货物邮包运输业务将面临技术替代和大幅的成本下降。

美国联邦航空局已经批准了 6 个地点开展无人机运行的测试工作。国际无人机系统协会 (AUVSI) 预测，在无人机融入到现有空域系统后的 10 年内将创造 10 万个工作岗位和作出 820 亿美元的经济贡献。该协会催促美国联邦航空局抓紧制定民用无人机的运行规则，“因为推迟一天的经济损失就是 2700 万美元”。

与我国通用航空产业不同的是，我国民用无人机制造成功实现了“弯道

超车”目标。据报道，我国深圳大疆创新公司占据了全球 2.5 亿美元~3 亿美元的小型民用无人飞行载具市场的一半份额，这家由我国航模爱好者成立的公司，自主设计生产的 Phantom 2 Vision+（售价 1400 美元）已在国外主流电商上公开销售，美剧《国土安全》中多处使用了该机拍摄的镜头。我国无人机融入到空域要比通用航空融入到现有军民航空域更具挑战性，但这一更为“草根”的飞行类型具有颠覆性的应用推广冲击力。

空中航行技术变革带来的装备升级改造压力

从通用航空运行的外部技术环境来看，国际上通过空域分类确保了通用航空飞行与航空运输飞行的相对独立运行，但全球性的空中航行技术升级仍然对通用航空运行提出了新的要求，尤其是需要使用管制空域和繁忙机场的通用航空飞行，将面临越来越多的技术装备升级需求。

美国 2003 年开始推广实施下一代航空运输系统 (NextGen)，但巨量的传统通用航空飞机难以承担技术转换成本，成为技术升级的最大阻碍。美国联邦航空局正鼓励私人飞机拥有者在最后期限之前安装 ADS-B 设备，美国规定所有美国管制空域飞行的航空器在 2020 年 1 月 1 日之后必须装备 ADS-B。一些对单一验证飞行来说很成功的新技术，在技术装备水平高低不同的混杂机型运行条件下就无法实施，一架飞机技术装备投资的效益在极大程度上取决于起降机队中其他飞机的技术装备水平。如果通用航空飞机与其他飞机之间的技术差异进一步扩大，可能造成通用航空

飞机使用空域上的新限制或者造成繁忙空域、机场混合运行的效率下降。我国通用航空器存量较少，技术转换的沉没成本较低，应当统筹考虑相关装备的技术升级政策，避免美国当前面临的情况。

通用航空面临环保压力

活塞类飞机使用含铅航空汽油面临越来越大的环保压力。根据美国环保署的研究报告，美国通用航空业向大气排放的铅占到美国铅污染的 45%，100LL 号航空汽油早已被列入 1987 年《关于消耗臭氧层物质的蒙特利尔协定书》中要求淘汰的化工产品名录中。由于全球汽车业已经禁止使用含铅汽油，通用航空使用的含铅汽油成为众矢之的，这为活塞类航空器未来使用与推广形成了特定技术约束。

2014 年，通用航空界一个重要的事件是美国洛杉矶地方政府提出在 Santa Monica 机场原有航空业租户的租期到期（2015 年 7 月 1 日）之后关闭机场运营的争议，以及美国联邦航空局与当地政府对该机场能否转变用途的诉讼。2012 年，中国民航中青年通用航空管理干部研修班专程访问过该机场，这是一座在美国有标志性地位的公务与通用航空机场。该机场周边已经发展成为人口和商业密集区域，机场土地价值昂贵；同时，周边社区对噪音极其敏感，这座机场一直实行宵禁，飞机进离场严格执行降噪飞行程序并对每架飞机起降噪音进行记录，对超出噪音限制的飞机实施罚款。这一事件发生的大背景正是通用航空面临严苛环保压力以及通用航空基础设施面临商业利益侵蚀的现实。

源自民航资源网 2014-11-08

机场的账该怎么算？

短短两三公里的机场跑道，能够建立起与世界的便捷联系，对推动经济社会发展功不可没。但是，地方政府也应力戒盲目上马项目，必须理性决策，才能实现科学发展。

日前，国务院常务会议决定，向地方政府全部或部分下放通用机场等23类项目核准权限。利好之下，四川、广西等多地都在加快通用机场规划建设步伐。对此，一些声音认为，目前大多数支线机场已经在亏损，通用机场审批权下放给地方后，新一轮建设潮发生的可能性很大，到时会不会加剧行业亏损？

对于这些担心，我们首先应该清楚，通用机场与支线机场之间存在较大差别。支线机场主要针对民航领域的运输航空，即通过一定的空中航线运送旅客和货物。而通用机场则针对民航领域的通用航空，主要用于景点游客观光、空中表演、空中航拍、空中测绘、播洒农药等特殊飞行任务。二者在业务定位上显然不可混为一谈。



而且，究竟该如何看待支线机场亏损这一现象，我们也应该从更理性、更全面的角度进行分析。

当前，我国支线机场大多亏损确为事实，这与机场建设资金巨大、投资回报期长的特点密不可分，但衡量一个机场的盈亏，还有更大的经济账要算，不能仅仅算眼前的亏损账。

机场背后连着产业链，可以说，机场对推动一方经济社会发展功不可没。江苏淮安自2010年建成机场通航以来，2012年实际到账的招商引资额已突破20亿美元。粗略估计，淮安机场每年亏损1000万元，但带动的财政收入超过50亿元。

短短两三公里的跑道，能够建立起与世界的便捷联系，对欠发达地区也非常重要。云南迪庆有了机场后，松茸空运到国外显著升值。黑龙江漠河有了机场后，旅游收入更是连续翻番。

而且，从数量看，无论是通用机场，还是运输机场，相比其他国家，我国都存在较大差距。目前，我国每万平方公里仅有0.19个机场，远低于美国(0.57个)、日本(2.59个)等发达国家和地区，也低于巴西(0.85个)等发展中国家。可见，我国的机场建设仍有空间。

当然，即使面对如此多的现实需求与政策利好，地方政府也应力戒盲目上马项目，必须理性决策、透明运营。唯有结合当地经济发展水平、人流货流量增长态势以及未来的发展潜力等状况，进行适度超前和合理匹配的规划建设，才能实现科学发展。

源自《人民日报》2014-11-03

珠海航展 精彩纷呈

航展是展示航空力量的舞台，更是反映行业发展的“晴雨表”。11月最值得关注的业内焦点无疑是珠海航展。除了出彩的航空表演，人们将更多的目光投向航展释放出的市场信号。究竟有哪些行业新动态？本刊摘选了相关信息，与读者共探究竟。



规模更大

11月11日，第十届中国国际航空航天博览会（简称珠海航展）在广东珠海开幕。本届航展有41个国家和地区的近700多家参展商齐聚，集中展示大批先进的军、民用航空器及系列航天精品、武器装备。和往届相比，更大规模、更高规格、更强阵容成为本届航展突出特点。

16日下午，珠海航展落下帷幕。在前三天的专业日期间，本届航展共举办各类会议活动68场，签订了逾300个项目、价值超过234亿美元的各种合同、协议及合作意向，成交了227架各种型号的飞机。下一届珠海航展将于2016年11月1日开幕。

室内展览净面积超过3.5万平米；参展飞机

130多架；军政贸易代表团150个；专业观众达13万人次，普通观众约28万人次；共举办各类会议活动68场，签订了逾300个项目价值超过234亿美元的各种合同、协议及合作意向，成交了227架各种型号的飞机；来自330家中外媒体的2800多名记者参与报道了此次航展。

本届航展创下了“室内外展览面积”、“参展飞机、参展国家和地区数”等指标历史新高。本届航展主办单位增加至11家，展馆数量达到8个，展品涉及航空航天展品及技术应用，以及武器装备及系统等等。

亮点多多

国产民用飞机首次出口美国

第十届珠海航展期间,中航工业直升机哈飞与美国维信航空公司签署 20 架运 12 系列飞机销售合同,包括 18 架运 12E 和两架运 12F 飞机。这些订购的运 12 飞机将用在美国拉斯维加斯到大峡谷地区的旅游观光和短途客货运输。

这是国产民用飞机首次出口发达国家,标志着运 12 飞机已经被最成熟、要求最严格的美国市场认可,在中国民机发展史上具有里程碑的意义。

“小飞机”迎来“大时代”

本届航展上,“小而美”的通用飞机和军事装备、大型客机一起,成为观众喜爱和追捧的靓丽风景线。据了解,在本次航展上,有超过 130 架的各类私人飞机参展亮相。如潮水般的人流淹没了展馆和停机坪,各种动力三角翼、固定翼、直升机等小型飞机成为观展人员“品头论足”的对象,很多人迫不及待地钻进驾驶舱渴望感受“私人定制”的气派。中航直升机设计所总设计师徐朝梁认为:“私人飞机发展的蓬勃态势在航展上表现得淋漓尽致,私人飞行的全新时代正在来临。”

就在这场名副其实的航天盛宴中,作为极具代表性的美国飞机名牌穆尼航空业也展示了 M20 经典系列与 M10 新机型系列。而这两架飞机,都有一个共同的主人,就是美景集团旗下的河南啸鹰航空公司。继全资收购穆尼飞机建成整机制造企业后,啸鹰又成为河南省首家在航展亮相的民用航空飞机制造企业,这意味着河南通用航空发展再次向前迈出一大步。

“随着低空空域管理改革逐步推进,通用航空产业发展环境的逐步宽松,我国成为全球通用航空最大的新兴市场已成为一个不争的事实。”啸鹰航空产业有限公司副总赵一鸣告诉记者,目前,我国通用航空企业总数已达 229 家,从业人员达 1.2 万余人,通

用航空行业规模迅速扩大。“郑州航空港区的建设给河南省的低空经济带来重大机遇,随着郑州机场客货运输量的增大,必然要以通用航空来支撑航空港经济的发展。”

航空业内人士认为,通用航空是民航事业的两翼之一,是航空产业中内容最为丰富、发展最为活跃的分支,市场潜力巨大。国家民航局计划在 2015 年全面开放全国低空管制后,拥有私人飞机渐成现实。“希望 10 年后,国人提到通用航空不会只想到农林作业,而是能联想到私人飞机。”精确制导武器专家樊会涛认为,通用航空产业在未来几十年,将逐步成为继汽车产业之后推动国民经济增长的又一重要引擎。

市场看好

庞巴迪:中国将成公务机交付量最大市场之一

2014 年至 2033 年二十年间,大中华区对新商用飞机的需求将仅次于北美。商用飞机交付量约为 2280 架,占全球交付量的 17%,其中 100-149 座位级别的飞机将有 1440 架,20-99 座位级别的将有 840 架。

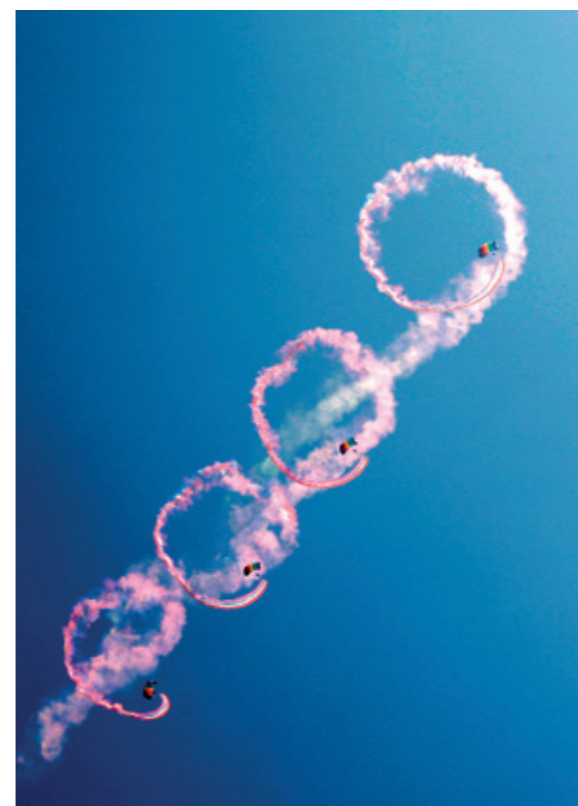
庞巴迪预测,在未来 20 年,中国将成为继北美、欧洲之后公务机交付量最大的市场之一。未来 10 年,即 2014 年到 2023 年将有 950 架、总值 309 亿美元的轻型至大型超远程公务机交付到中国。

目前,有 110 架庞巴迪公务机在华运营,占中国公务机队的 1/3,约有 35 架 CRJ 和 CRJ NextGen 支线喷气机在大中华区运营,另外庞巴迪在中国市场已获得 105 架商用飞机的订单或认购意向,其中 50 架为 100% 全新设计的 C 系列客机,30 架为性能优越的 Q400 NextGen 涡桨飞机,以及 25 架性能可靠的 CRJ900 NextGen 支线喷气机。

中航工业:未来 20 年我国需新增 5483 架民用客机

2013 年中国民用航空旅客周转量达到 5659 亿人公里,同比增加 12.6%,货邮周转量达到 170 亿吨公里,同比增长 3.9%,运输总周转量居于世界第二位。中国民航机队规模持续增长,2013 年年底机队规模达到 2145 架,其中客机 2048 架,货机 97 架。2013~2014 年,中国航空市场迎来低成本和民营化得新浪潮。民营控股航空公司逐步进入市场,成为了市场发展的新兴力量。旅客需求的差异化促进了国内低成本航空公司的发展,低成本正成为国内民航发展的新热点,大型航空公司开始探索低成本航空的运营模式。我国航空快递业务和跨境电商的快速发展,引发了航空货运新一轮的竞争。

从长期看,中国经济持续增长、城市化进程加快、



居民消费升级等因素将有利于航空运输持续发展;但飞行员短缺、机场和航路拥挤、高铁竞争等因素将在一段时间内给中国航空运输的发展带来不利影响。

在过去 20 年间,中国航空运输业保持了年均 13.2% 的快速增长。基于对未来中国航空运输发展环境的分析,预计未来 20 年中国航空运输市场将继续保持较快发展速度,旅客周转量年均增速为 7.6%,货邮周转量年均增速为 9.4%。预计 2033 年年末中国民用飞机的机队规模将达到 6785 架,是 2013 年机队规模的 3.2 倍;其中客机 6098 架,货机 687 架。鉴于中国航线网络结构的特性,未来机队仍将以单通道干线飞机为主,但宽体干线飞机和支线飞机比例会增加。

高油价和严格的环保要求使得航空公司加快了老旧飞机退役。考虑到运量增长和退役的替换需求,未来 20 年我国共需要新增民用客机 5483 架,其中大型喷气客机 4491 架,支线飞机 992 架。

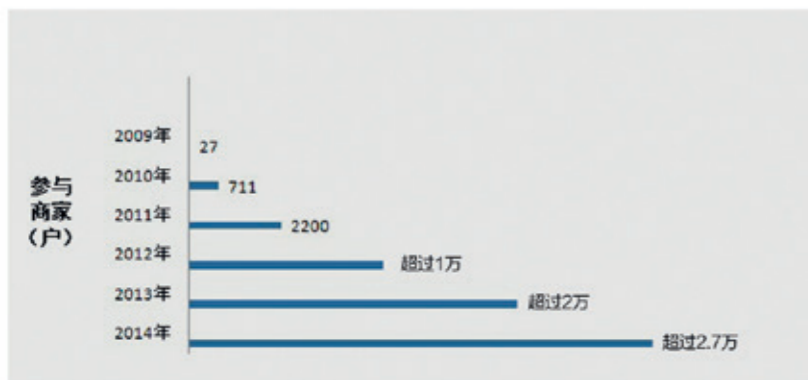
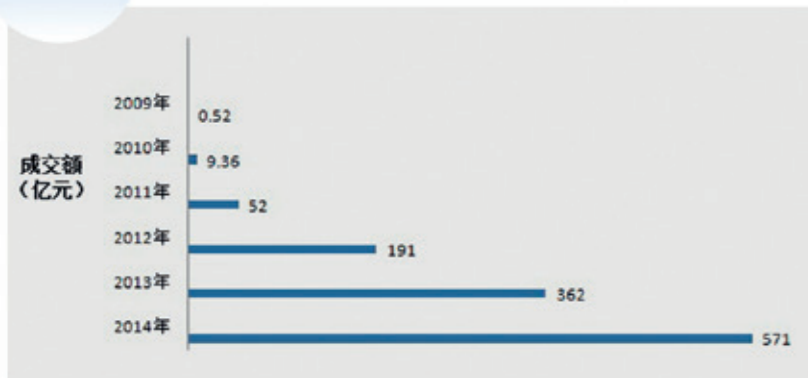
背景链接

中国国际航空航天博览会是中国唯一由中央政府批准举办,以实物展示、贸易洽谈、学术交流和飞行表演为主要特征的国际性专业航空航天展览。与法国巴黎航展、英国范堡罗航展、新加坡航展、莫斯科航展并称世界五大最具国际影响力的航展,每 2 年一届,自 1996 年起已举办 10 届。

本刊综合编辑

狂欢过后，“双11”看什么？

成交 六年来，成交额节节高



看交易数据：年年涨 创新高

11月11日零时整，2014天猫“11·11”购物狂欢节开锣——一分钟，支付宝成功支付83万笔交易。

三分钟，支付宝交易额突破10亿元。

零时38分28秒，成交额突破100亿元。

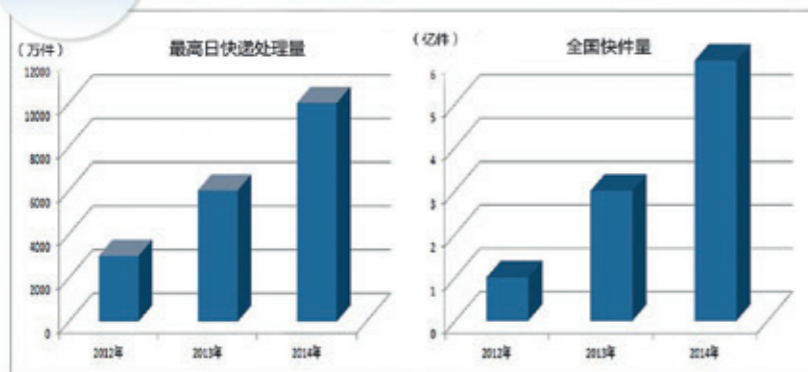
13时31分，成交额突破362亿元，打破去年创造的世界最大购物日成交纪录。

21时12分，成交额突破500亿元。

11日全天，成交额突破571亿元，物流订单量达2.79亿。

狂欢不只在天猫。11月11日零时到10时，京东商城的订单量已达去年同期的2.4倍。苏宁易购11日零时到6时产生的订单发货率已达到98.3%。

快递 三年来，快递量三级跳



看跨境电商：全球化 正规化

今年“双11”，跨境电商是另一个肉搏的战场。随着政策层面跨境电商试点的不断推进，原来处于灰色地带的海淘势必将出现正规化替代。

11月11日，亚马逊在中国开启其全球直邮计划，消费者可在其美国、德国、西班牙、法国、英国和意大利等6大海外站点选购8000多万种国际商品。在以往政策不明朗的时候，很多中小企业和个体户都在水下隐身。2012年以来，从中央到地方各级政府出台了大量有助于跨境电商阳光化的便利政策，郑州、上海、重庆、宁波、杭州、广州成为首批6个跨境电商试点城市。首批6个试点城市的探索各有侧重，比如出现了郑州的E贸易、上海的跨境通等各具特色的平台。

从进口角度来看跨境电商，目前主要有两种模式：一是网购保税进口；二是网购直邮进口。前者是指将商品先运到国内的保税区，整批商品进入，再分批以个人出品出区，主要适合奶粉、平板电脑、保健品等大批量消费的快消产品。后者则是消费者在电商平台下单后，通过“直邮”模式直接从国外发货，比较适合服装、箱包等小批量消费的时尚品和奢侈品。

今年，阿里打出“买遍全球，全球可买”的口号，专攻国际化，位于浙江杭州阿里巴巴西溪园区的“11·11”数据直播大厅现场全球交易图显示，仅仅过了一小时，全球已经有179个国家和地区被当地的“11·11”参与者点亮。香港迅速成为境外最积极的网购参与者，而美国也很快跃居第二位。在俄罗斯，速卖通已经成为最大的在线购物网站，当地还诞生了一个专用词汇——“淘戈利克”（意为“淘宝控”）。阿里巴巴国际B2C负责人吴倩表示，此次参与到“双11”的买家中，最北的在格陵兰岛、最南的在智利，甚至还有塞舌尔、巴巴多斯这种平常不太听闻的国家。

商务部人士表示，从中国宏观经济角度，阿里巴巴全球化业务的开展，全球化生态的建立，实际上是以电子商务方式来扩大进口、促进中国小微企业“出海”，同时帮助商家和消费者降低成本，促进了中国零售行业的发展和升级。

看渠道融合：多元化 全渠道

如果用水泥代表实体门店，鼠标代表电脑端，拇指代表移动端，分析人士表示，未来一定不会单独属于某一渠道或平台，而是全渠道、多元化、融合发展的。

天猫“11·11”在移动端的成交额从11日零时一路攀升，只用了75秒成交额就突破1亿元；开场后4分28秒，轻松突破10亿元。7时36分，天猫移动端成交额突破100亿元，已经比2013年“11·11”全天的移动端成交额增加将近一倍，占到总成交额的48.4%。全天移动端成交额243亿元，创下全球移动电商平台单日交易的历史新高。

不只是天猫的成交量正在从电脑端向移动端迁移，整个电商近年对用户养成用移动端下单习惯的培养在这个“11·11”有了收获。截至11日凌晨1时，苏宁易购电脑端和移动端同时在线人数峰值达到206万。京东“11·11”移动客户端活跃用户达到去年同期的3倍，引入订单量达到去年同期的4倍，数据显示，京东移动端订单量占总体订单量的比例达40%。

阿里巴巴集团最新的财报显示，2014年第三季度，阿里巴巴移动端的活跃用户达到2.17亿，其来自移动端的交易额高达1990.54亿元，占整体交易额的35.8%。这一比例较2013年同期提升了21个百分点。“11·11”正是在用户从电脑端向移动端加速转变过程中，适时地“推了一把”。

同时，越来越多的商家积极选择线上到线下(O2O)的融合。在入驻天猫的2.7万户商家中，包括了王府井、银泰、大悦城等28家百货集团的317家门店。他们与天猫合作搭建专场，涵盖北京、上海、广州、杭州、天津、武汉、南京、成都、西安、长沙等33个城市。

其中，王府井百货已在销售、支付、会员管理等多个层面打通线上线下，实现实体店、天猫店、网上商场多渠道，电脑端、移动端多平台的整合。通过淘宝应用程序，顾客可以直接领取实体店的电子会员卡。

看快递服务：大机遇 大挑战

马云：我觉得四百亿、五百亿、六百亿这些数字都不会成为记录，所以我也没多大的关心，但是我关心在于今天这个情况下，如果卖四百亿、如果卖五百亿，有多少包裹得寄出去，并安全地送到。

截至 11 日晚 24 时，“三通一达”四大快递公司的业务量均突破了 2000 万件，创下各自新高，同比去年“双 11”增幅均接近或超过 100%。具体而言，圆通、韵达、中通三家快递公司分别为 2532 万件、2420 万件、2058 万件。最高的申通，达到了 3050 万件。也就是说，每秒钟就有 353 个订单进入申通的快递网络。

截至 10 月 20 日，今年全国规模以上快递服务企业累计业务量已突破 100 亿件。随着“双 11”“双 12”、圣诞节、元旦等传统网购高峰的到来，预计今年全年全国快递业务量有望达到 140 亿件，并超过美国成为世界第一。

不过，面对不断刷新的业务量数据，不少业内人士担忧：中国的快递能否支撑起电商这个巨人？

“双 11”这一天，相比于电商的盛大狂欢，快递公司的滋味要复杂许多。一方面，他们为不断攀升的业务量感到振奋、深受鼓舞，领军企业的责任感也在增强。但另一方面，“双 11”对快递企业来说更多是一种被动应对。为此企业需要在场地、人员、设备等方面增加大量支出，从经济效益上往往是得不偿失，甚至要吃掉全年相当一部分利润。采访中，一些快递企业高管甚至用“煎熬”“欲哭无泪”等词语描述“双 11”期间的心情。“对快递业而言，市场自发性、企业自觉性、行业自律性和政府调控性并没有很好地契合。”上海市邮政管理局局长曾军山说。

看数据支撑：预测准 效率高

对于电商物流来说，谁把效率做到极致，谁才能做大做强。

“双 11”购物节即将来临，电商们的明争暗斗硝烟四起，一边用各种玩法吸引消费者，一边还为呈几何级增长的订单耗费精力。面对蜂拥而来的订单，怎么才能不崩溃？

利用大数据和云计算，电商平台可以对交易平台的流量和订单转化率进行精准预测，并且有效对接物流资源，做到物流体系产能与销售量的完美匹配。同时有效提升货物周转速度，降低商品库存时间。

在电商行业中，商超业务是订单结构最为复杂的。一个商超的订单往往包含几十件不同种类的货品，拣货和包装环节的工作量非常大。负责淘宝天猫商超物流的广东心怡科技物流行政总裁蒲恒宏告诉记者，一个订单通常包括十几个货品，商品品类多、体积大小不一，而金额大概只有一两百元。“一两百元的订单能承受多少物流的成本？只有提高仓储配送的效率，把每一单的物流成本降到最低。”

和传统意义上的仓库相比，电商背后的仓储，远远超出人们的想象。在这里，各种品牌的货物不是放在一起的，而是根据购买的数据来选排位置，食品和洗护用品区的距离最短。大数据显示，大多数消费者喜欢在买食品的同时，再买点洗护用品。

从下单到打包装箱，最复杂的问题就出在拣货上。在天猫超市华北仓库，一个 2 万平方米的仓库，分拣员完成一单订单的拣货，只需要 3 分钟。去年“双 11”，正是基于这样的效率，一天内完成了 60 多万件的订单分拣。

在分拣环节之后、打包之前，还有箱内货品扫描检查的环节。在几十条流水线上，有专门的扫描员对着订单，将已经进箱的货品一件件扫描，如果有错放或者漏放的货品，这个箱子就过不了流水线，无法打包配送。

本刊综合编辑



国内外专家会聚郑州为航空港发展献计 把航空港打造成全球航空经济运筹中心

在郑州航空港经济综合实验区发展的关键时期，一批国内外专家会聚郑州，为航空港下步发展提供智力支持。

11 月 17 日，由国家人力资源和社会保障部主办，省人力资源和社会保障厅与郑州航空港经济综合实验区管委会联合承办的航空驱动经济发展研讨会在郑州举行，来自国内外的 100 余位航空经济专家及业界高层参加研讨会。

研讨会上，航空经济理论专家约翰·卡萨达，国际航空物流研究专家、美国北卡罗莱纳大学经济发展研究中心联合所所长诺尔·葛瑞斯，清华大学北卡罗莱纳大学物流与企业发展中心主任蔡临宁，中国民航大学临空经济研究所所长曹允春等专家学者，以及富士康科技集团、台湾桃园机场、丹马士物流、航程兴业集团负责人等围绕郑州航空港经济综合实验区建设、中国航空大都市建设、航空物流与其他产业的关联互动机理等三大主题进行了深入探讨。

约翰·卡萨达认为，一座航空城的崛起，不仅要有货物及旅客运输，还要打造融公路、铁路等为一体的多功能运输综合体，发展产业集群和配套居住办公区，最终才能形成现代航空大都市。曹允春分析说，特色化货运驱动是郑州航空港的独特优势，借鉴国外航空大都市先进发展理念，郑州航空港可以打造全球航空经济运筹中心，通过产业集群，带动高端化产业发展。蔡临宁则从孟菲斯、迪拜等国际航空大都市的迅速崛起，详细阐述了中国现代航空大都市必备的发展要素。诺尔·葛瑞斯重点论述了多式联运产业发展策略和郑州航空港区发展多式联运的优势。

研讨会上，实验区管委会主任张延明向与会嘉宾提

交了航空港发展成绩单——以 2010 年郑州新郑综合保税区获批、富士康智能手机项目落地为标志，郑州航空港经济综合实验区进入快速发展期，经过 4 年发展，目前航空港产业体系正在逐步形成，集聚效应开始显现。

截至目前，郑州新郑机场已开通航线 183 条，比去年新增 40 条，其中全货运国际航线 28 条，比去年新增 9 条；今年前 10 个月郑州机场累计完成旅客吞吐 1332.37 万人次，同比增长 21.6%；完成货邮吞吐 30.05 万吨，同比增长 73.3%，两项增幅均排名中国大型机场第一。

产业方面，已有富士康、中兴、酷派、正威、天宇、IBM、微软、中移动、友嘉、瑞弘源、华懋、展唐等 50 多家手机整机企业和配套企业入驻，预计 2014 年产量 1.5 亿部，约占全球供货量的八分之一；已有 UPS、顺丰、传化等多家航空物流企业，欧洲制造之窗、中瑞大宗商品交易中心、绿地会展城等多家商贸物流企业，菜鸟、唯品会等电商企业入驻。

迅速崛起的郑州机场，正不断发挥出强劲的磁石效应，引来大批企业入驻发展共享机遇。作为港区产业的龙头企业，富士康在研讨会上表示将继续在港区追加投资，建设富士康航空物流产业园项目。绿地集团也提出，将会把 WiFi、移动 APP、云计算、大数据等互联网技术手段应用于空港产城一体化项目的运营中，打造科技智能建筑、搭建综合企业服务增值平台、构筑产业生态合作圈。同时还将在郑州航空港实施绿地免税文化产业园项目，打造集国际贸易、奢侈品零售、文化创意、会展等企业集聚的高端服务业集聚区。

源自《河南日报》2014-11-18

上海自贸区 8 项海关监管创新制度落地郑州航空港 “自贸区制度” 给企业带来红利

11 月 12 日，有关记者从郑州航空港经济综合实验区获悉，郑州海关推广复制的 14 项上海自贸区监管创新制度中，已有 8 项在实验区得到复制推广，富士康、天宇等入驻企业尽享海关监管制度创新带来的红利。

解读：

批次进出集中申报

【制度红利】改变传统逐票申报方式，改“一票一报”为“多票一报”，允许企业货物分批次进出，在规定期限内集中办理海关报关手续。

【推广解读】今年前 10 个月，富士康累计出口手机 7207 万部，如果要赶进度一次性清关，税款并不低。实行预检验和批次进出、集中申报的话，暂未清关的货物不用付税款，可提高企业的资金利用率。

保税展示交易

【制度红利】允许企业在向海关提供足额税款担保（保证金或银行保函）后，在区外或区内指定场所进行保税货物的展示及交易。

【推广解读】8 月，郑州市跨境贸易电子商务服务试点“E 博馆”上线试运行，由于海关允许商品在保税状态下出区进入展示平台，并可在零售和事后集中申报纳税，其货物售价可比国内市场相同商品优惠 20% 至 30%。

区内自行运输

【制度红利】企业可以使用经海关备案的自有车辆或委托取得相关运输资质的境内运输企业车辆，在实验区内自行结转货物。

【推广解读】富士康是首家“自行运输”试点企业，运输路径从新郑综保区到郑州出口加工区。采用自行运输模式，可不再使用“海关监管”车辆，车辆可以节约半个小时的等候时间。

加工贸易工单式核销

【制度红利】实行海关联网监管、并符合一定条件的企业，取消单耗管理核销模式，实行以每日工单数据

为基础的核销模式。

【推广解读】电子工单代替传统加工贸易备案单耗进行核算，提高数据准确性，缩短了核销作业周期。富士康等智能手机制造企业实行工单式核销模式后，核销周期也从原先的半年缩短至 2 个月。

境内外维修

【制度红利】企业开展高技术、高附加值、无污染的境内外维修业务，海关参照保税加工的监管模式，依托信息化管理系统实施管理。

【推广解读】按原有模式，苹果公司需将收集到的故障手机运至国外，再运回国内的代工企业进行维修。此举可实现苹果手机本地产、本地修，既节省了时间，又减少了维修成本。

统一备案清单

【制度红利】统一简化备案清单格式，申报要素统一规范为 30 项。

【推广解读】郑州综保区、出口加工区、河南保税物流中心之间的备案清单申报项目不同，企业报关时常会带错资料，此举促进我省海关特殊监管区域一体化运作，提高出境通关效率。

简化通关随附单证

【制度红利】对一线进出境备案清单以及二线不涉税的进出口报关单取消随附单证的要求。

【推广解读】如合同、提单、装箱清单等，企业在申报时可不向海关提交，海关审核时如需要再提交，大幅提升通关效率。

集中汇总纳税

【制度红利】企业在规定的纳税周期内，对已放行货物向海关自主集中缴付税款。

【推广解读】富士康等智能手机生产厂家可在一个月内对已放行的货物集中支付税款，缓解企业资金压力，实现货物的高效通关。据测算，应税货物通关时间可节省 70%。

源自《河南日报》2014-11-13



国办印发意见部署积极进口促进战略

国务院办公厅近日印发《关于加强进口的若干意见》（以下简称《意见》），部署实施积极的进口促进战略，推进贸易便利化，改善贸易环境，促进进出口稳定平衡发展。

《意见》强调，实施积极的进口促进战略，加强技术、产品和服务进口，有利于增加有效供给、满足国内生产生活需求，提高产品质量，推进创业创新和经济结构优化升级，也有利于用好外汇储备，促进国际收支平衡，提升开放合作水平。

《意见》提出八个方面的政策措施。一是鼓励先进技术设备和关键零部件进口。调整《鼓励进口技术和产品目录》。鼓励银行业金融机构加大进口信贷支持力度。积极支持融资租赁和金融租赁企业开展进口设备融资租赁业务。完善科教用品和科技开发用品进口税收政策。

二是稳定资源性产品进口。完善国家储备体系，支持企业建立商业储备。支持海外投资，鼓励战略性资源回运。适度扩大再生资源进口。

三是合理增加一般消费品进口。加快与相关国家就水产品、水果、牛羊肉等签订检验检疫协议，推动合格加工企业和产品备案注册。支持内外贸业务整合。鼓励国内商业企业经营代理国外品牌。

四是大力发展服务贸易进口。扩大国内急需生产性服务进口和旅游服务进口。加强人员流动、资格互认、行业标准制定等方面的国际合作。完善与服务贸易相适应的通关管理模式。

五是进一步优化进口环节管理。加紧在中国（上海）自由贸易试验区开展汽车平行进口试点。适时调整自动进口许可货物种类，加快自动进口许可管理商品无纸化通关试点。优化海关税收征管程序。

六是进一步提高进口贸易便利化水平。对进口货物实行 24 小时和节假日预约通关。加快推进全国海关通关一体化改革工作。扩大采信第三方检验检测认证结果，推动检测认证结果及其标准的国际互认，缩短检验检疫时间。

七是大力发展进口促进平台。加大对国家进口贸易促进创新示范区的政策支持，支持大宗商品交易平台建设，完善进口贸易平台。加快出台支持跨境电子商务发展的指导意见。充分发挥海关特殊监管区域和监管场所的作用。组织和支持举办进口展览会、洽谈会。

八是积极参与多双边合作。加快推进“一带一路”建设，鼓励企业到沿线国家投资加工生产并扩大进口。积极签订服务贸易合作协议。加强中外民间交流，开展贸易促进活动。

《意见》强调，各地区各部门要进一步统一思想，加快职能转变，简化行政审批，健全工作机制，及时帮助企业解决实际困难和问题。有关部门要抓紧制订具体工作方案，明确时限要求，加强政策协调和督促检查，确保各项政策措施落实到位。

源自《新华每日电讯》2014-11-07

河南省举办首期跨境电商专项培训 商务厅推出三项促进业态发展新措施

产品如何通过互联网销往国外？跨境电商平台都有哪些？怎么应用这样的平台？如何解决海外建仓问题……随着河南省“买全球、卖全球”步伐加快，一系列问题也接踵而至。

11月23日~25日，一场“2014全省跨境电子商务专项培训会”为困惑之中的豫企指点迷津。此次培训会由河南省商务厅主办，河南省网络营销协会承办，来自全省18地市商务系统代表和涉及国际市场的豫企代表共300人参加了培训会。

据河南省商务厅相关负责人介绍，此次培训会主要针对目前跨境贸易电子商务发展现状和问题、全球市场跨境贸易电子商务应用趋势进行剖析；对跨境电子商务的主要模式和方法、境外网络营销推广团队建设等企业发展的关键问题进行讲解；对企业开展跨境电子商务应注意的主要问题、知名第三方跨境贸易电子商务服务平台特点等进行答疑和解读。进行授课的专家阵容庞大：不仅有谷歌方面的专业人士，还有来自微软、敦煌网、阿里巴巴、郑州海关等方面的专家。

据了解，河南省跨境电子商务发展呈现出喜人态势，外贸企业中应用电子商务开拓国际市场的企业占到了将近一半，黎明重工、企鹅粮油机械等一批企业快速成长，世界工厂网成为全国行业网的翘楚，而中国制造交易网用户则达到了740万家。不过，河南省跨境电子商务交易规模还比较小，占进出口比重不到7%，在平台支撑、应用环境、管理机制等方面还有不少问题亟待解决，特别是专业人才匮乏，严重制约了跨境电子商务发展。

河南省商务厅厅长焦锦森在开班仪式上说，为促进跨境电商发展，下一步河南省将主要采取三项措施。一是加大政策扶持力度，省财政已经确定从服务业发展专项资金中切出5000万资金支持电子商务发展，其中就包括跨境电子商务。二是推动跨境贸易体制机制创新，优化应用环境。省商务厅将会同海关等部门，积极协调推进理顺我省跨境E贸易试点工作机制，扩大业务量。三是免费开展跨境电子商务系列培训。

源自《河南日报》2014-11-24

中国（郑州）移动互联网创新峰会举行

11月13日，中国（郑州）移动互联网创新峰会在郑州国际会展中心举行，来自全国各地2000余家移动互联网企业的3000余名业界人士会聚中原，促进移动互联网领域的交流与合作，激发移动互联网产业的创新与活力。

中国（郑州）移动互联网创新峰会由中国（郑州）移动互联网创新峰会组委会、郑州市信息化促进会、锐之旗集团共同主办，主题是“逐鹿中原、掌握未来”，分为移动互联网的发展趋势主论坛和移动互联网+互联网金融

融、移动电子商务+O2O、游戏+可穿戴设备3个分论坛，嘉宾们通过睿智的观点和精彩的演讲，为郑州市互联网全产业链融合出谋划策。

这场河南互联网历史上最大规模的民间峰会，吸引了百度、腾讯、58同城、华泰证券等企业的40位负责人前来参会，和威科姆、汉威、诺特等10余家本土企业的掌门人一起，交流和展示智能家居、智慧教育、可穿戴设备和新媒体等移动互联网领域的新思潮、新成果。

源自《河南日报》2014-11-14

中国航协召开航空物流发展座谈会 提出依据市场进行企业重组

11月4日，中国航空运输协会在天津召开了中国航空物流发展座谈会，会议围绕建设民航强国目标，就如何提高我国航空货运发展能力、推进传统货运向现代物流转变等问题进行了交流与研讨。

中国航协理事长李军4日在航空物流发展座谈会上说，高效便捷是航空物流的最大优势。我国高速公路和高铁的发展，对航空运输提出了新的挑战，社会生活节奏加快也提出了新的要求。发展航空物流，市场应该是在1500公里以上远程的货源上。要改变当前多段经营与运输的局面，将各个散落的环节都连接起来，并加强与公路等交通运输方式的有机衔接，开展多式联运。要取得海关、检疫等方面的支持，尽可能缩短流程和时间。总是要尽力提高运输时效，以赢得航空物流的市场空间。

据介绍，我国民航货运发展前景十分广阔。我国已经成为第一大货物贸易出口国，对航空货运需求日益增长。2008年国际金融危机以后，我国航空货运虽然也受到较大冲击，但增长率明显高于世界平均水平，2008年至2013年，世界民航货邮周转量年均增长3.5%，我国民航机场货邮吞吐量年均增长7.3%。

李军说，国务院近期颁布的《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》，明确提出鼓励物流企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强，形成一批技术水平先进、主营业务突出、核心竞争力强的大型现代物流企业集团，通过规模化经营提高物流服务的一体化、网络化水平，形成大小物流企业共同发展的良好态势。根据我国航空物流市场格局以及航空货运企业、快递企业、销售和货站代理企业的既有布局，应按市场规则来进行重组，而且要打破不同所有制界限。

李军用大量数据分析了世界和我国航空货运发展情况并总结出5个主要特点：一是发展较快，在较长时间

还快于旅客运输。近几年受到金融危机的较大冲击，正在缓慢恢复之中。二是价值较高，航空货运在综合交通运输体系中所占比重很小，但属于高端运输，具有不可替代的重要作用。三是规模性较强，市场集中于国际航线，集中于少数国家和少数公司。四是趋于专业化，形成了若干大型货运航空公司，其它大型航空公司实行货运专营。五是转向物流化，国外大型航空公司通过服务链整合，并依靠现代信息技术，实现了这一目标。

他特别指出，我国航空货运近几年得到企业和政府部门的高度重视，虽然有了较大发展，但总体来看还比较落后，处在传统货运向现代物流转变的起步阶段，主要存在以下问题：一是规模较小。国际航线货运还不及一些小的国家，国内航线运量也还很小。二是经营较散。货机不仅数量少且分散，航线网络也还没有形成规模。三是效益较差。大部分公司处于亏损状态。四是信息化较慢。资金投入不足，软硬件水平低，信息孤岛现象突出。五是市场秩序较乱。垄断经营和无序竞争并存。

就如何促进航空物流发展，他强调，我国航空物流发展面临的问题，不是在规模数量和生产经营方面，而是在发展质量和发展方式方面。要加快推进传统货运向现代物流转变，要大力提升“三性”，即安全性、快捷性和高值性；主要举措为积极推进“三化”，即集约化、信息化和规范化；要“接链条、建网络、组集团”，整合服务链、提升价值链；拓展航线网、建设信息网；按照市场规则，打破不同所有制界限，重组为大型的航空物流集团公司。

中国航协副秘书长柴海波主持此次座谈会，13家参会单位分管领导、中国民航大学等40余人参加了此次会议。

本刊综合编辑

郑州机场前 10 个月旅客吞吐量突破 1300 万人次

10月28日，来自河南机场集团市场营销委的最新统计，截至10月27日，郑州机场旅客吞吐量1315.97万人次，同比增长21.80%，其中国际旅客人数达73万人次，为历年最高，同比增长42%，而2012年全年国际旅客人数仅为42万人次。更为可喜的是，今年前10个月，郑州机场的出港航班平均上座率超过80%，也是近年来最好的。

据悉，今年以来，机场加快航线开发进度，一批新航线陆续开通。特别是今年10月26日，郑州至拉萨首条航线开通后，郑州至国内各省区均已开通直航航班，实现了辐射全国的目标。与此同时，机场还发展“快线

+ 中转”模式，加快开通郑州至国内其他干线机场的空中快线，郑沪、郑昆航班密度不断增加，客座率上升至88%；鼓励各家航空公司设计、优化经郑中转产品，大力开拓低成本航空市场。

目前，郑州机场的航线网络布局更加完善，在机场运营的客运航空公司有23家，开通航线150多条，基本形成覆盖全国和东南亚干支结合的航线网络。“接下来的两个月，我们将进一步拓展航空市场辐射范围，最大限度地开辟客源、增加客流量，大力开拓低成本航空市场，力争再引进几家客运航空公司，新开10条航线。”河南机场集团市场部负责人说。

源自《河南日报》2014-10-29

航空燃油附加费再下调 多线路机票价格低于高铁

受益于国际油价长期下行，国内航线燃油附加费再次下调。4日，海航、厦航、吉祥等航空公司发布公告称，自本月5日起，800公里(含)以下及800公里以上航段，国内航线燃油附加费分别下调10元及40元。此前的9月、10月，航空燃油附加费都曾下调。

此次调整后，800公里(含)以下航段每位旅客由50元下调至40元，800公里以上航段每位旅客由110元下调至70元。革命伤残军人、因公致残的人民警察、儿童，800公里(含)以下航段收取20元，800公里以上航段收取30元，婴儿免收燃油附加费。需提醒的是，燃油附加费的征收以原始出票日期为准，换开客票时，燃油附加费不退不补。

中宇资讯分析师张永浩表示，国际原油十月份的断崖式下行引发了国际成品油市场的同步跟跌，国内

航煤定价挂靠的新加坡航煤在本轮计价周期内跌幅达到10.2%。据中宇资讯监测，本轮航煤计价期内，新加坡航空煤油均价为103.706美元/桶，测算发改委2014年11月新加坡航空煤油进口到岸完税价为6055元/吨，较上月价格跌574元/吨，跌幅8.66%，为年内最大。

依据2011年11月，国家发改委下发的《关于完善民航国内航线旅客运输燃油附加与航空煤油价格联动机制有关问题的通知》，本轮周期因下调价格已超过250元/吨的调价红线，故相应下调。张永浩认为，国内成品油七连跌达成的同时，国内航空燃油附加费也随之下调，在利好乘机消费者的同时，燃料综合采购成本的下降也将利好航空企业降低运营成本，对于航空行业是一个良性支撑。

源自《新京报》2014-11-05

民航局：2016年后各航空公司飞行员配备充足

11月18日，中国民航飞行员协会在上海开会，中国民航局飞标司司长宣布，根据中国各航空公司机长、飞行小时数的增幅趋势，预计到2016年、2017年，各家航空公司的飞行员人数将基本上接近、匹配航班量。这位司长同时呼吁飞机制造商，在设计民航飞机时，多多听取飞行员的意见，完善驾驶舱、飞机的性能。

中国民航飞行员协会航空器设计及运营委员会18日在上海成立，中国民航局飞标司司长在会上宣布，中国民航现有飞行学员3500名，持有飞行执照的人数为4万名，运行中的飞行员为3.55万名，归属于航空公司的飞行员为2.55万名，机长资质的人员是1.1万名，副驾驶资质的人员是1.45万名，外籍飞行员600名。在机长人数、飞行小时保持10%-11%增幅的情况下，中国各家航空公司的飞行员人数将基本上接近、匹配航班量。

另据航空公司飞行员年龄结构调查，大部分机长都为“60后”至“80后”飞行员，其中1978年至1982年出生的飞行员占比较大。“飞行员超过35周岁之后，因为业务熟练性、心理稳定度和技术成熟度等方面的原因，绝大部分将会换发为航线运输驾驶员执照，被公司聘为机长，除工作需要等特殊情况下，未能换发航线照的飞行员将很难取得机长资格。”民航业人士认为，中国民航经过了近些年的飞行人才储备过程，人才梯队逐步跟进，“机长荒”将成为历史名词。

需要指出的是，飞行员并不会“失宠”，中国民航新增飞机将继续保持较快速度，飞行员与飞机可能是一种紧平衡。中国航空工业集团在珠海航展上发布未来20年中国民用飞机市场的最新预测，到2033年年末，中国民用飞机的机队规模将达到6785架，是2013年机队规模的3.2倍，其中客机6098架，货机687架。

源自民航资源网 2014-11-19

中国民航 2014 年 9 月份主要运输生产指标统计

2014年11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9月份主要运输生产指标统计》结果。

数据显示，今年9月份，中国民航完成运输总周转量64.62亿吨公里，同比增长9.7%；旅客周转量5355449.0万人公里，同比增长9.6%；旅客运输量3315.4万人，同比增长8.7%；货邮周转量166657.9万吨公里，同比增长9.1%；完成货邮运输量53.93万吨，同比增长2.9%。正班客座率81.1%，正班载运率73.5%。

中国民航 2014 年 09 月份主要运输生产指标统计

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	64.62	9.7	552.44	10.6
国内航线	亿吨公里	43.55	8.0	377.25	9.8
其中：港澳台航线	亿吨公里	1.30	8.8	11.96	12.5
国际航线	亿吨公里	21.08	13.4	175.18	12.5
旅客周转量	万人公里	5355449.0	9.6	47214807.7	11.2
国内航线	万人公里	4203266.0	9.2	37441825.5	10.6
其中：港澳台航线	万人公里	119287.0	8.9	1117870.0	12.7
国际航线	万人公里	1152183.0	11.2	9772982.2	13.5
旅客运输量	万人	3315.4	8.7	29234.8	10.0
国内航线	万人	3038.6	8.2	26921.7	9.5
其中：港澳台航线	万人	79.2	5.9	753.0	10.7
国际航线	万人	276.8	14.5	2313.1	15.8
货邮周转量	万吨公里	166657.9	9.1	1340289.2	8.3
国内航线	万吨公里	59861.9	1.2	467208.0	5.6
其中：港澳台航线	万吨公里	2373.3	8.1	21603.5	13.1
国际航线	万吨公里	106796.0	14.1	873081.2	9.8
货邮运输量	万吨	53.93	2.9	429.47	5.8
国内航线	万吨	39.60	1.1	309.08	5.3
其中：港澳台航线	万吨	1.77	7.5	16.02	10.2
国际航线	万吨	14.33	8.1	120.39	7.1
二、飞机日利用率					
合计		9.6	0	9.5	-0.1
大中型飞机	小时/日	9.8	0	9.8	-0.1
小型飞机	小时/日	6.7	0.1	6.3	-0.3
三、航班效率					
正班客座率	%	81.1	-0.4	81.8	-0.1
正班载运率	%	73.5	-0.2	72.4	-0.1

飞机租赁公司或取代航企成飞机最大买家

飞机租赁市场近期急速升温：李嘉诚旗下的长江实业集团宣布斥资 20 亿美元进军飞机租赁市场，空客、中国商飞等飞机制造商 11 月先后从租赁公司接下大单，将一向低调隐藏于航空产业链中间的飞机租赁拉入公众视野。数据显示，中国航空公司有过五成飞机来自租赁。业内分析，民航局近年对新成立民营航空公司的“开闸”以及低成本航空、通用航空的崛起之势都为飞机租赁业带来了巨大的增长空间。

国内过半飞机来自租赁

一直以来，航空公司接收新飞机颇为高调，但对于飞机得来的渠道并不会大肆宣扬，飞机租赁也因此埋在航空产业链的中间。而今年 11 月以来，租赁公司直接与飞机制造商频飞“大单”，将飞机租赁带入公众视野。

11 月 11 日，中国商飞在珠海航展上与招银金融租赁有限公司签署了 30 架 C919 大型客机的合作备忘录，将 C919 的订单总数增加至 430 架。而在这 430 架订单中，有 270 架的订单来自国内各大金融租赁公司。

11 月 6 日，空客公司收到一笔来自中国飞机租赁集团控股有限公司的 100 架、超过十亿美元的飞机订单。这笔订单是中资租赁公司目前最大的单笔订单。

事实上，飞机租赁在中国早已不是什么新鲜事物。目前中国民航飞机过半来自租赁，以南航为例，截至去年 12 月末，公司机队规模为 561 架，其中 319 架飞机通过租赁获得；国航拥有 477 架飞机，248 架飞机为租赁而来。

飞机租赁公司的经营模式大多是向飞机制造商购买新飞机，租给航空公司一定年限，然后将旧飞机卖出。相比购买飞机，租飞机显然成本更低，灵活度更大，因此已成为各大航空公司更新和扩充机队的重要手段。

飞机租赁业利润高达 20%

近期引爆飞机租赁市场的新闻是李嘉诚进军飞机租赁业的消息。11 月 4 日，李嘉诚旗下的长江实业集团公告

将斥资超过 20 亿美元购入 60 架飞机进军飞机租赁领域。

在李嘉诚之前，股神巴菲特已捷足先登布局飞机租赁领域，9 月 24 日，巴菲特旗下的公务机运营公司 NetJets 公告称，已获得中国民用航空局颁发的运营合格证，将在华开始提供私人飞机租赁业务。

而中国本土的飞机租赁公司已层出不穷。除渤海租赁、中航租赁等老牌拥有航空产业背景的租赁公司外，国家开发银行、工商银行、中国银行、农业银行、兴业银行、民生银行等“银行系”也已大规模进军飞机租赁市场，通过同业拆借的方式，“银行系”的成本要远低于其他依靠贷款的租赁公司，因此近年来势头更猛。

之所以有这么多的资本涌向飞机租赁业，是因为飞机租赁业具有良好的收益和稳定的回报。有数据显示，全球飞机租赁商的净利润高达 20%，远高于航空业平均水平，而且，由于飞机资产的保值特点，飞机租赁业的回报率一直相对稳定。

而新成立的低成本航空公司和民营航空公司正如雨后春笋般冒出，预计将有更多的国内公司欲前来飞机租赁市场分羹。

空客波音帮航企“找钱”

飞机租赁吃香，制造商必然心花怒放。空客中国公司总裁陈菊明对羊城晚报记者表示：“飞机租赁业一直以来都是空客非常关注的领域，我们与全球很多运营飞机租赁业务的金融机构都有着紧密的联系。”空客预计，中国未来 20 年将新增 5000 多架新飞机，其中至少有一半飞机将由航空公司通过租赁取得。

争夺租赁公司大客户，波音公司也不示弱。波音 2013 年在华订单超过 230 架，其中 130 架订单来自租赁公司。

业内人士分析，波音和空客都在帮航空公司“找钱”买飞机，未来租赁公司很可能将取代航空公司成为飞机制造商销售飞机的最大渠道。

源自民航资源网 2014-11-19

郑州航空港 26 项专项规划全部获批



11 月 7 日，郑州市城乡规划局发布消息，按照“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的发展思路，郑州航空港经济综合实验区 26 项专项规划已完成编制、评审以及修改完善工作，全部获得郑州市政府批复。

据介绍，这 26 项专项规划涵盖基础设施、教育医疗、生态环保、公共交通等都市生产、生活领域。其中，17 项专项规划已经面向社会公示，《给水工程规划》、《排水工程规划》、《再生水利用规划》、《燃气专项规划》、《集中供热规划》、《城市电力设施布局规划》、《水资源配置规划》、《通信信息网络基础设施规划》、《人防工程建设及地下空间开发利用规划》9 项规划涉及城市重大基础设施建设领域，经过批复之后将不再面向社会公示。

批复要求各专项规划要根据郑州航空港城市发展的实际情况，深化落实《郑州航空港经济综合实验区发展规划》、《郑州航空港经济综合实验区概念性总体规划（2013-2040 年）》等上位规划，科学布局、统筹规划，高标准、高品质地推进实验区市政基础设施和公共服务设施的规划建设，为实验区城市功能提升和空间格局优化提供有力的支撑。

源自《河南日报》2014-11-09

郑州机场 T2 航站楼“X”形初显

11 月 6 日，有关记者在郑州机场 T2 航站楼施工现场看到，航站楼完成了主体工程的全面贯通，四个方向的指廊也全部封顶。

“T2 航站楼屋面曲线舒展流畅，将主楼与指廊统一为一个整体，分别由航站楼主楼和东南、东北、西南、西北 4 个指廊以及内连廊组成。”中建三局郑州分公司二期项目部书记王淑琴说，航站楼项目是由中国建筑东北院设计完成的，融合了国际先进的设计理念，俯瞰两组弧形指廊好似“X”，寓意“拥抱世界、迎接未来”。

据悉，T2 航站楼建筑面积比 T1 航站楼大了 3 倍，记者从东北指廊穿过主楼网架走到西北指廊，就花费了 45 分钟。“目前已进场施工、设备、监理等单位 174 家，现场施工人员 8000 多名。”机场二期指挥部常务副指挥长李和平说，截至 10 月底，项目已完成概算投资 52.17 亿元，完成计划的 100%。

据了解，T2 航站楼是未来郑州机场航站楼的主体，四角的指廊可以增加 78 个机位，最大的停机位可以停包括空中客车 A340 和波音 B777 在内的最先进的飞机机型。河南机场集团总经理杨献波说，机场二期工程项目设计每年旅客吞吐量为 2900 万人次、货邮吞吐量 50 万吨、飞机直降量 23.6 万架次。

源自《河南日报》2014-11-07



全国低空空域管理改革工作会在北京召开 明确低空空域管理由粗放型转向精细化

11月21日至22日，由国务院、中央军委空中交通管制委员会（以下简称“国家空管委”）组织召开的全国低空空域管理改革工作会议在北京召开。有关记者从会上获悉，我国目前正在沈阳、广州飞行管制区，海南岛，长春、广州、唐山、西安、青岛、杭州、宁波、昆明、重庆飞行管制分区进行真高1000米以下空域管理改革试点，力争2015年在全国推开，标志着我国低空空域资源管理由粗放型向精细化转变。

据国家空管委负责人介绍，自2010年8月国务院、中央军委印发《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，拉开充分开发低空资源、促进通航发展的序幕以来，空管系统综合各类航空用户需求，充分考虑地域因素和通航飞行特点，划设122个管制空域、63个监视区域、69个报告区域和12条低空目视航线进行低空空域分类管理，不断深化改革试点，并明确了通信要求、飞行类型和责任义务，初步探索形成一整套新的低空空域管理模式和制度机制。在改革政策引领带动下，近年来我国通用航空快速发展，飞行量年增长率均在两位数以上，截至去年底，通航企业达到189家，各型通航飞机1654架，建设国家级航空产业基地10个、地方航空产业园26个，通航已成为国民经济新的增长点。

记者从会上了解到，为使通航顺畅安全，试点地区实行通航飞行活动归口管理，畅通报批渠道、优化报批环节、缩短报批时间，有效解决了过去通航用户尤其是私人用户申报计划找不到门、摸不着路等问题，避免了多头报批，降低了协调难度，提高了运行效率。

低空改革涉及范围广、安全责任大，亟待依法施管。据会议透露，航空法已列入国家立法计划，力争明年进入立法程序，《通用航空飞行管制条例》《空域使用管理条例》等法规的修订制定，也取得实质性进展。此外，本次会议还讨论了《低空空域使用管理规定》《无人驾驶航空器飞行管理规定》《通航空管信息服务站系统建设和管理规定》《目视飞行航空地图管理规定》等法规草案。

国务院副总理马凯、副总参谋长戚建国、总装备部副部长刘胜等领导及有关代表近200人参加会议。

民航局副局长王志清在发言中提出几点建议：第一、进一步明确工作思路、发展路径和任务分工；第二、进一步优化空域划设，建议把低空空域划设标准高度增加到真高3000米；简化审批程序，管住能管的，放开能放的，借鉴国际标准和做法逐步实现我国空域分类管理；第三、进一步发挥市场在飞行服务保障中的作用，建立和完善便捷的飞行服务保障体系。

中国航协通用航空分会主任吴桐水在讨论发言时讲到：“此次会议的召开意义重大，军民航在法律法规建设、基础设施建设和人才培养等重大问题上达成了高度的共识”。吴桐水主任建议在今后的宣传和工作中还要在一些重大问题上取得共识，首先是关于空域资源的认识，要充分认识到空域资源是国家的战略资源；第二，对通用航空的战略定位要充分认识到，从经济角度讲是经济增长点，通用航空的发展必然会引起社会的变革；第三，对通用航空目前所处的基本状态要有一个充分地认识，它目前还仍处于发展阶段，制度体系还不健全。这是当前通用航空的主要问题，也是“十三五”应着手应该解决的问题，就是构建上层建筑和完善基本要素，解决这两个问题要加强军民航合作，通过综合试点，总结经验，整体突破并向全国推广。

本刊综合编辑



南航“升级”通航子公司 上市公司竞逐通航市场

南方航空11月20日公告显示，拟将下属直升机分公司进行改制，设立南航通用航空有限公司（下称“南航通用航空”），注册资本10亿元。事实上，近期已有多家上市公司宣布涉足通用航空业务，其中不乏各路产业巨头。

上市公司蜂拥参与的背后，是通用航空产业蕴含着的巨大市场前景。随着“低空开放”政策开闸渐行渐近，通用航空业将吸引更多上市公司的目光。

南方航空公告称，拟对珠海直升机分公司（下称“珠海直升机”）进行改制，设立全资子公司南航通用航空。新公司注册资本为10亿元，珠海直升机的资产和负债原则上全部注入新公司。

据南方航空介绍，珠海直升机自1980年开始投入运营，2003年设立为分公司。通过多年来不断发展壮大，目前主要业务是为中外石油公司提供海上后勤飞行服务，此外还从事公务、旅游、护林、空中摄影、医疗急救、飞机托管、飞行驾驶培训等通用航空业务。截至9月30日，珠海直升机拥有直升机18架，同时还托管公务直升机3架。

南方航空董事会认为，将珠海直升机进行改制并设立全资子公司南航通用航空，有利于推动公司通用航空业务的产业化发展，增强集团在通用航空市场的竞争力，有利于为股东创造更大价值。

目前，中信集团旗下的上市公司中信海直是国内规模最大的通用航空企业，同时也是海上石油直升机飞行服务领域最大的公司，约占60%的市场份额，其余40%的市场份额由南航珠海直升机分公司以及东方航空旗下的东方通航所瓜分。

由于较高的行业进入门槛和市场垄断的地位，多年来中信海直一直保持良好的经营业绩。今年前三季度，中信海直实现净利润1.69亿元，同比增长23.84%。

一直以来，通用航空产业受制于低空空域限制。而在日前的珠海航展上，国家空管委办公室副局长杜强透

露，将进一步推进低空空域改革，制定更具操作性的改革措施。另外，国家民航局年内有望出台新修订的《通用航空经营许可证管理规定》，拟将“先证后照”改为“先照后证”，取消企业筹建环节，降低行业准入门槛。

面对通用航空业即将兴起的巨大潜在市场，一些上市公司已开始摩拳擦掌，积极准备。

本月12日，华夏幸福宣布，间接全资子公司华夏幸福航空产业投资有限公司拟与北京通用航空有限公司、山东通用航空服务有限公司等建立“中国通用航空企业联盟”并签署《战略合作框架协议》。

根据协议，该联盟志在打造成为中国通航产业链中链条最完整、专业性最强、服务范围最大的通航服务和运营平台。同时，联盟成员企业合作建设并入驻地方性通航产业园，共同打造通航产业园及通航小镇。

13日，天和防务亦宣布，公司与西安阎良国家航空高技术产业基地达成战略合作关系，双方将成立通航项目申报工作组，联合向国家、省、市申报通航及试点建设项目，争取政策支持，还准备承担起陕西省通航试点任务，推进陕西省通航产业规划落地。这也被视为天河防务进军通用航空领域的重要动作。

与此同时，一些行业巨头也不甘沉寂，频频出手加码通用航空相关业务。

据介绍，中航工业集团近几年正加速布局通航产业链，不仅收购了美国Epic、西瑞等多家轻型飞机制造商，对通航运营、维修、航空俱乐部、通航小镇等上下游产业链也频频涉猎。与此同时，中航工业通飞还与中石化签约，共同成立中航通用油料有限公司，拓展通用航空油料保障业务。此前，由于国内通用航空航油供应存在着缺乏规范等诸多问题，加油难一直制约着通用航空业发展。中航工业通飞与中石化此次联合无疑是为了切入该领域，在通用航空产业进发前抢占先机。

源自民航资源网 2014-11-20

2035年前中国需培养50万名通航飞行员

据路透社报道，中国民航总局表示，2035年前中国需要培养约50万名通用航空飞行员。

明年起，中国将允许私人飞机使用1000米以下的空域，而不必得到军事部门的批准。这一措施不会影响商业航空公司，但是已经有200多家公司申请了通用航空经营许可证。

每年，民航总局自身的培训机构最多只能培训100名学生。不仅国内其他飞行学校希望在培养通航飞行员方面分一杯羹，外国培训机构也在与中国本土飞行学校合作，提供培训项目。

尽管通用航空仍然是充满不确定性的全新行业，但各家公司相信这一领域有利可图，而见习机师也认为自己能够找到梦想的工作。28岁的宗瑞（音译）曾在部队当兵，如今则来到天津的飞行学院学习操控飞机。宗瑞

表示：“通用航空飞行员的待遇不错，只要我找到工作，两年内就可以还清50万元的学费。”

业界高管预计，中国会在今年年底之前发布2015年开放1000米以下空域的指导意见。外界预计2020年中国会开放3000米以下的空域。

赛斯纳、皮拉图斯、比亚乔等小型飞机制造商早已将目光对准了中国蓬勃发展的通用航空市场。而中国最大的飞机制造商中国航空工业集团也在南非投资打造飞行学校，可以在海外培养飞行员。

尽管大多数见习飞行员关注的是工作机会，中国富裕阶层则将飞行当做了一项华丽的新爱好。作为一家广告公司的老板，33岁的李征（音译）表示，开着一辆好车已经不再令人感到兴奋，他的目标是驾驶自己的飞机。

源自腾讯财经 2014-11-03

南航与澳大利亚签署协议

11月17日，在习近平主席和澳大利亚总理阿博特的见证下，南航集团公司党组书记、股份公司总经理谭万庚与澳大利亚旅游局共同签署了《战略合作协议补充议定书》。以此正式宣布2015年双方将通过一系列互通合作，共同投入资源开展联合品牌推广，进一步扩大南航澳洲航线的品牌影响力。

澳大利亚旅游局与南航长期以来保持着良好的合作伙伴关系，积累了众多成功的合作经验。此次南航与澳大利亚旅游局战略合作协议补充议定书的签署，将进一

步促进南航中澳航线的发展，通过双方紧密的合作，为南航旅客提供更加多样的航空旅游产品。同时，南航日益完善的全球航线网络也将为中国及外国公民赴澳旅游、交流提供更多便利。

目前，南航从广州到澳大利亚的航班每周多达32个班次，广州飞新西兰每周14班，笔者从南航获悉，从12月份起，南航将加密飞往澳大利亚航班，加密后南航广州飞澳大利亚每周将达38个班次。

源自民航资源网 2014-11-18

广西首个通用机场建成可乘“飞的”俯瞰桂林

自古以来乘船欣赏桂林山水的旧模式将被“颠覆”。有关记者11月3日从广西桂林市兴安县委宣传部获悉，广西首个通用航空机场——桂林兴安通用机场已于日前建成并通过了航空运营许可审查。月内将试行漓江、龙脊梯田两条低空旅游航线，填补当地高端航空旅游的空白。

长久以来桂林的旅游形式以陆路和水路为主，尽管游客在风光片的航拍镜头中可以欣赏到桂林山水的秀美，实际游览时受交通等因素的影响，只能体验小家碧玉型的“人在画中游”。

由香港桂龙航空产业集团和广西展卓通用航空公司共同投资21亿元人民币合建的桂林兴安通用机场，占地4900亩。

该机场相关负责人表示，选址桂林建设通用机场，看中了这里的自然山水风光和庞大的中外客源市场，重

点发展高端航空旅游业务。目前，机场已经通过了航空运营许可审查，购回了8架直升机。本月内，机场将对全球最美河流之一的漓江及龙胜龙脊梯田等两大热门景点的航空旅游线路进行试飞，以求尽早满足中外游客俯瞰桂林山水的夙愿。

据了解，广西拥有边境游、海岛游、山水游、探险游、养生游等多重旅游资源，但在低空旅游方面一直进展缓慢。广西机场管理集团曾规划，在2020年之前，建成北海涠洲岛、防城港、钦州、百色乐业、南宁三塘、桂林阳朔、河池巴马等10个通用机场（或起降点）。

此次桂林兴安通用机场的建成，将填补广西低空旅游项目的空白。该机场计划形成以16架美国赛斯纳201系列和208系列的小型固定翼飞机、4架贝尔直升机为主体的航空机队。

源自中国新闻网 2014-11-04

南航“白菜价”机票也能退了

机票是买的越早越便宜，但“白菜价”的机票基本都无法退票或改签，万一行程有变，只能作废。11月11日，有关记者从南航河南航空获悉，今后，只要是南航的国内机票，不管多低的折扣都能退票了。

南航河南航空相关负责人表示，从本月开始，南航的国内机票，只要是整张票完全未使用，无论折扣有多低，在航班起飞前2小时（含），都可以退票（根据价格不同，收取相应的退票手续费）。

此外，南航在包括春运期间部分航线在内的655个航段上，推出提前60天、提前30天、提前15天、提前7天的四个运价产品，运价折扣在2折至3.9折之间，通过南航官方网站等渠道购买，还比其他渠道优惠5%。

源自《河南日报》 2014-11-12



国航与加航在人民大会堂 签署合作谅解备忘录

11月8日，国航与加拿大航空公司在北京人民大会堂签署客运合作谅解备忘录，明确了建立全面联营合作的核心原则，双方航空公司在中加航线上销售、营销和机场运营方面的合作将进一步加强，为旅客带来更好的服务和更具吸引力的价格。加拿大总理史蒂芬·哈珀于APEC召开前夕正式访华时宣布了这一消息。

由于国航和加航还需获得反垄断和其他监管许可，并最终签署联营协议，联营预计将于2015年年底生效。

国航总裁宋志勇表示：“过去5年，中加航空市场年增长率达到了约11%。国际航空运输协会IATA预测，这样强劲的增长势头在未来将得到保持。通过与加航进一步合作，未来我们将为中加航线的旅客提供更多的选择和优惠，让旅客的出行变得更简单，并节省旅行时间。国航和加航的联营将为不断增长的中加航空市场和贸易创造更多收益。”

加航总裁兼CEO，Calin Rovinescu在北京签署备忘录时表示：“国航和加航都是星盟成员，联营对于双方承运人来说都是双赢的决定，会让旅客的出行变得更简单，让常旅客会员获得更好的服务。通过深化在时刻制定和销售管理方面的合作，我们双方可以为旅客提供更好的服务和更多的出行选择，因为联营后我们代号共享的航班范围将扩大到彼此更多的国内市场。”

据了解，加航每周在加中市场上经营的航班数量为28班，主要为多伦多和温哥华往返北京和上海。而国航每周经营11班北京往返温哥华的航班。目前，国航已经在加航的温哥华与其他6个加拿大城市（埃德蒙顿，卡尔加里，温尼伯，多伦多，渥太华和蒙特利尔）间的航班上实现了代号共享。而加航已经在国航的北京与其他6个中国城市（广州，重庆，成都，沈阳，武汉和西安）间的航班上实现了代号共享。

源自民航资源网 2014-11-08

东航与澳航签署 联合营销协议

11月17日，东航集团与澳大利亚航空公司在澳大利亚堪培拉签署合作协议，双方将加强在中澳航线上的联合营销、机场服务等领域的合作，进一步拓展市场。

根据协议，中澳两家航空公司将在上海—悉尼、上海—墨尔本、北京—南京—悉尼等航线上开展深入合作，共同为旅客提供更为丰富的航线产品和更多的航班选择。

东航集团总经理刘绍勇与澳大利亚航空公司董事长艾伦·乔思代表双方签字。刘绍勇表示，澳大利亚是中国重要的人员往来目的地和贸易市场之一；目前中国是澳大利亚第二大客源国，也是澳大利亚发展最快、最具价值的海外旅游市场。中澳两大航空公司将在中澳航线上加强联合营销等合作，进一步拓展这一贯通南北半球航空市场的发展空间。

据统计，2014年1月~8月，中国赴澳旅客近58万人次，比去年同期增长了15%。过去4年赴澳中国旅客数量已经翻番。

目前，东航运营从北京、上海、南京飞往悉尼、墨尔本、凯恩斯的航班，澳航则运营从澳本土各城市飞往中国香港和上海的航班。东航从今年11月底起将大幅增加中澳之间的航线班次，季节性加班至每周共34个往返。其中，每天2班上海—悉尼，每周3班北京—南京—悉尼，每天2班上海—墨尔本，每周3班上海—凯恩斯。

签约前，东航、澳航一直在中澳之间实行代码共享。旅客不仅可以在上海至悉尼、墨尔本之间有多达38个航班的选择，还可以选择从悉尼、墨尔本、布里斯班等经新加坡中转到上海的航班。

今年，东航推出涵盖航线网络构建、运力安排、产品升级、票价策略、增值服务综合配套的“太平洋计划”。自上月底民航航班换季以来，东航已新开23条国际航线，国际航线数量增长明显加快。

源自《中国民航报》2014-11-21

《物流业中长期发展规划（2014—2020年）》 （二）

为提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平，提高经济整体运行效率和效益，2014年10月4日，国务院印发《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》，确定12项重点工程，提出到2020年基本建立现代物流服务体系，本刊将分期连载，供读者查阅保存。

四、主要任务

（一）大力提升物流社会化、专业化水平。

鼓励制造企业分离外包物流业务，促进企业内部物流需求社会化。优化制造业、商贸业集聚区物流资源配置，构建中小微企业公共物流服务平台，提供社会化物流服务。着力发展第三方物流，引导传统仓储、运输、国际货代、快递等企业采用现代物流管理理念和技术装备，提高服务能力；支持从制造企业内部剥离出来的物流企业发挥专业化、精益化服务优势，积极为社会提供公共物流服务。鼓励物流企业功能整合和业务创新，不断提升专业化服务水平，积极发展定制化物流服务，满足日益增长的个性化物流需求。进一步优化物流组织模式，积极发展共同配送、统一配送，提高多式联运比重。

（二）进一步加强物流信息化建设。

加强北斗导航、物联网、云计算、大数据、移动互联等先进信息技术在物流领域的应用。加快企业物流信息系统建设，发挥核心物流企业整合能力，打通物流信息链，实现物流信息全程可追踪。加快物流公共信息平台建设，积极推进全社会物流信息资源的开发利用，支持运输配载、跟踪追溯、库存监控等有实际需求、具备可持续发展前景的物流信息平台发展，鼓励各类平台创新运营服务模式。进一步推进交通运输物流公共信息平台发展，整合铁路、公路、水路、民航、邮政、海关、检验检疫等信息资源，促进物流信息与公共服务信息有效对接，鼓励区域间和行业内的物流平台信息共享，实现互联互通。

（三）推进物流技术装备现代化。

加强物流核心技术和装备研发，推动关键技术装备产业化，鼓励物流企业采用先进适用技术和装备。加快食品冷链、医药、烟草、机械、汽车、干散货、危险化学品等专业物流装备的研发，提升物流装备的专业化水平。积极发展标准化、厢式化、专业化的公路货运车辆，逐步淘汰栏板式货车。推广铁路重载运输技术装备，积极发展铁路特种、专用货车以及高铁快件等运输技术装备，加强物流安全检测技术与装备的研发和推广应用。吸收引进国际先进物流技术，提高物流技术自主创新能力。

（四）加强物流标准化建设。

加紧编制并组织实施物流标准中长期规划，完善物流标准体系。按照重点突出、结构合理、层次分明、科学适用、基本满足发展需要的要求，完善国家物流标准体系框架，加强通用基础类、公共类、服务类及专业类物流标准的制定工作，形成一批对全国物流业发展和服务水平提升有重大促进作用的物流标准。注重物流标准与其他产业标准以及国际物流标准的衔接，科学划分推荐性和强制性物流标准，加大物流标准的实施力度，努力提升物流服务、物流枢纽、物流设施设备的标准化运作水平。调动企业在标准制修订工作中的积极性，推进重点物流企业参与专业领域物流技术标准和管理标准的制定和标准化试点工作。加强物流标准的培训宣传和推广应用。

（五）推进区域物流协调发展。

落实国家区域发展整体战略和产业布局调整优化的要求，继续发挥全国性物流节点城市和区域性物流节点

城市的辐射带动作用，推动区域物流协调发展。按照建设丝绸之路经济带、海上丝绸之路、长江经济带等重大战略规划要求，加快推进重点物流区域和联通国际国内的物流通道建设，重点打造面向中亚、南亚、西亚的战略物流枢纽及面向东盟的陆海联运、江海联运节点和重要航空港，建立省际和跨国合作机制，促进物流基础设施互联互通和信息资源共享。东部地区要适应居民消费加快升级、制造业转型、内外贸一体化的趋势，进一步提升商贸物流、制造业物流和国际物流的服务能力，探索国际国内物流一体化运作模式。按照推动京津冀协同发展、环渤海区域合作和发展等要求，加快商贸物流业一体化进程。中部地区要发挥承东启西、贯通南北的区位优势，加强与沿海、沿边地区合作，加快陆港、航空口岸建设，构建服务于产业转移、资源输送和南北区域合作的物流通道和枢纽。西部地区要结合推进丝绸之路经济带建设，打造物流通道，改善区域物流条件，积极发展具有特色优势的农产品、矿产品等大宗商品物流产业。东北地区要加快构建东北亚沿边物流带，形成面向俄罗斯、连接东北亚及欧洲的物流大通道，重点推进制造业物流和粮食等大宗资源型商品物流发展。物流节点城市是区域物流发展的重要枢纽，要根据产业特点、发展水平、设施状况、市场需求、功能定位等，加强物流基础设施的规划布局，改善产业发展环境。

（六）积极推动国际物流发展。

加强枢纽港口、机场、铁路、公路等各类口岸物流基础设施建设。以重点开发开放试验区为先导，结合发展边境贸易，加强与周边国家和地区的跨境物流体系和走廊建设，加快物流基础设施互联互通，形成一批国际货运枢纽，增强进出口货物集散能力。加强境内外口岸、内陆与沿海、沿边口岸的战略合作，推动海关特殊监管区域、国际陆港、口岸等协调发展，提高国际物流便利化水平。建立口岸物流联检联动机制，进一步提高通关效率。积极构建服务于全球贸易和营销网络、跨境电子商务的物流支撑体系，为国内企业“走出去”和开展全球业务提供物流服务保障。支持优势物流企业加强联合，构建国际物流网络，打造具有国际竞争力的跨国物流企业。

（七）大力发展绿色物流。

优化运输结构，合理配置各类运输方式，提高铁路

和水路运输比重，促进节能减排。大力发展甩挂运输、共同配送、统一配送等先进的物流组织模式，提高储运工具的信息化水平，减少返空、迂回运输。鼓励采用低能耗、低排放运输工具和节能型绿色仓储设施，推广集装单元化技术。借鉴国际先进经验，完善能耗和排放监测、检测认证制度，加快建立绿色物流评估标准和认证体系。加强危险品水运管理，最大限度减少环境事故。鼓励包装重复使用和回收再利用，提高托盘等标准化器具和包装物的循环利用水平，构建低环境负荷的循环物流系统。大力发展回收物流，鼓励生产者、再生资源回收利用企业联合开展废旧产品回收。推广应用铁路散堆装货物运输抑尘技术。

五、重点工程

（一）多式联运工程。

加快多式联运设施建设，构建能力匹配的集疏运通道，配备现代化的中转设施，建立多式联运信息平台。完善港口的铁路、公路集疏运设施，提升临港铁路场站和港站后方通道能力。推进铁路专用线建设，发挥铁路集装箱中心站作用，推进内陆城市和港口的集装箱场站建设。构建与铁路、机场和公路货运站能力匹配的公路集疏运网络系统。发展海铁联运、铁水联运、公铁联运、陆空联运，加快推进大宗散货水铁联运、集装箱多式联运，积极发展干支直达和江海直达等船舶运输组织方式，探索构建以半挂车为标准荷载单元的铁路驮背运输、水路滚装运输等多式联运体系。

（二）物流园区工程。

在严格符合土地利用总体规划、城市总体规划的前提下，按照节约、集约用地的原则，在重要的物流节点城市加快整合与合理布局物流园区，推进物流园区水、电、路、通讯设施和多式联运设施建设，加快现代化立体仓库和信息平台建设，完善周边公路、铁路配套，推广使用甩挂运输等先进运输方式和智能化管理技术，完善物流园区管理体制，提升管理和服务水平。结合区位特点和物流需求，发展货运枢纽型、生产服务型、商贸服务型、口岸服务型和综合服务型物流园区，以及农产品、农资、钢铁、煤炭、汽车、医药、出版物、冷链、危险货物运输、快递等专业类物流园区，发挥物流园区的示范带动作用。

（三）农产品物流工程。

加大粮食仓储设施建设和维修改造力度，满足粮食收储需要。引进先进粮食仓储设备和技术，切实改善粮食仓储条件。积极推进粮食现代物流设施建设，发展粮食储、运、装、卸“四散化”和多式联运，开通从东北入关的铁路散粮列车和散粮集装箱班列，加强粮食产区的收纳和发放设施、南方销区的铁路和港口散粮接卸设施建设，解决“北粮南运”运输“卡脖子”问题。推进棉花运输装卸机械化、仓储现代化、管理信息化，加强主要产销区的物流节点及铁路专用线建设，支持企业开展纺织配棉配送服务。加强“南糖北运”及产地的运输、仓储等物流设施建设。加强鲜活农产品冷链物流设施建设，支持“南菜北运”和大宗鲜活农产品产地预冷、初加工、冷藏保鲜、冷链运输等设施设备的建设，形成重点品种农产品物流集散中心，提升批发市场等重要节点的冷链设施水平，完善冷链物流网络。

（四）制造业物流与供应链管理工程。

支持建设与制造业企业紧密配套、有效衔接的仓储配送设施和物流信息平台，鼓励各类产业聚集区域和功能区配套建设公共外仓，引进第三方物流企业。鼓励传统运输、仓储企业向供应链上下游延伸服务，建设第三方供应链管理平台，为制造业企业提供供应链计划、采购物流、入厂物流、交付物流、回收物流、供应链金融以及信息追溯等集成服务。加快发展具有供应链设计、咨询管理能力的专业物流企业，着力提升面向制造业企业的供应链管理服务水平。

（五）资源型产品物流工程。

依托煤炭、石油、铁矿石等重要产品的生产基地和市场，加快资源型产品物流集散中心和物流通道建设。推进晋陕蒙（西）宁甘、内蒙古东部、新疆等煤炭外运重点通道建设，重点建设环渤海等大型煤炭储配基地和重点煤炭物流节点。统筹油气进口运输通道和国内储运体系建设，加快跨区域、与周边国家和地区紧密连接的油气运输通道建设，加强油气码头建设，鼓励发展油船、液化天然气船，加强铁矿石等重要矿产品港口（口岸）物流设施建设。

（六）城乡物流配送工程。

加快完善城乡配送网络体系，统筹规划、合理布局物流园区、配送中心、末端配送网点等三级配送节点，

搭建城市配送公共服务平台，积极推进县、乡、村消费品和农资配送网络体系建设。进一步发挥邮政及供销合作社的网络和服务优势，加强农村邮政网点、村邮站、“三农”服务站等邮政终端设施建设，促进农村地区商品的双向流通。推进城市绿色货运配送体系建设，完善城市配送车辆标准和通行管控措施，鼓励节能环保车辆在城市配送中的推广应用。加快现代物流示范城市的配送体系发展，建设服务连锁经营企业和网络销售企业的跨区域配送中心。发展智能物流基础设施，支持农村、社区、学校的物流快递公共取送点建设。鼓励交通、邮政、商贸、供销、出版物销售等开展联盟合作，整合利用现有物流资源，进一步完善存储、转运、停靠、卸货等基础设施，加强服务网络建设，提高共同配送能力。

（七）电子商务物流工程。

适应电子商务快速发展需求，编制全国电子商务物流发展规划，结合国家电子商务示范城市、示范基地、物流园区、商业设施等建设，整合配送资源，构建电子商务物流服务平台和配送网络。建成一批区域性仓储配送基地，吸引制造商、电商、快递和零担物流公司、第三方服务公司入驻，提高物流配送效率和专业化服务水平。探索利用高铁资源，发展高铁快件运输。结合推进跨境贸易电子商务试点，完善一批快递转运中心。

（未完待续）



航展 + “龙头” 带动 = 珠海航空产业

从饱受质疑，到硕果累累。12年的坚持与开拓，在珠海航展的拉动下，一座产城一体的新都市拔地而起。



从第一届航展算起，珠海的航空产业在艰难前行了12年之后终于“圆梦”。之后，珠海航空产业迅速崛起。近几年变化尤其明显，一名参展商感叹，最近几年每次参加航展感到航展馆周边变化太大，原来附近都是荒草、海滩，现在都变成了工地、厂房。

1996年，第一届中国国际（珠海）航展在争议声中开幕，因只有展会、没有产业，举办地珠海被认为“过家家”，航展馆附近十余公里长的荒芜区域也被媒体质疑冷清，但如今情况已今非昔比，航展馆周边到处是工地，一个规划面积99平方公里、中国国内最顶尖的航空产业园和一个规模更为庞大的航空新城正在建设当中。20年前毫无航空产业基础的珠海甚至成为了中国低空空域改革的“试验田”，许多事关中国通用航空发展与未来的关键政策在这里逐渐被探索并推广至全国。

这些变化都令人们感到震惊。有外媒评论，中国航展是一个“提示器”，显示了中国从1996年首届航展以来取得的巨大进步：“当时，除了中国以外的几乎所有国家都不看好中国想打造自己的航空工业计划，认为该计划太过乐观，他们大错特错了！”两年一届的航展被认为是幕后最大的英雄，它是如何推动一个产业的崛起呢？我们从鲜为人知的历史里寻找答案。

起步：饱受偏见质疑

最初的航展落得了“赔本买卖”的名声。由于珠海航展迟迟没有任何相关的航空产业，在长达十余年时间里，不少市民乃至业内人士对于珠海航展的意义并不理解，甚至有很多误解、偏见，比如质疑这是赔本买卖。

即便是从航展游客受益的海澄村，这种质疑同样存在。每届航展举办时（通常为六天），这个相对偏僻的小村落就会变得比过年还热闹，外出打工的、外嫁女们都回村从事各种小生意，卖水卖饭，甚至出租自家屋顶给买不起门票的人观看飞行表演。

海澄村沿街的小门面，租金涨到了一周七八千元，但一过航展，租金就跌回两三百，最低的只有150元一个月。当地人只能利用航展做一些粗浅的接待服务，但一年中大部分时候都难以从航展中受益，更遑论那些距离航展几十公里外的普通市民。以至于本地村民戏言：“珠海航展两年等一回，比牛郎织女还难。”

参与报道多届珠海航展的《光明日报》驻珠海记者站站站长杨连成坦言，在2008年航空产业园建设之前，最初的航展像过家家，甚至连展位费都赚不回来，“办航展是给别人服务，世界各地到你这儿来做生意，跟你没关系。我们没有这方面的产业，只能望洋兴叹。”

事实上，珠海一直在努力借助航展平台，引进、发展自己的航空产业，只是这条路异常坎坷，没有决策者设想的那么快、那么轻松。

“航空产业不同于改革开放之初迅速在沿海遍地开花的“三来一补”的简单加工，它是高精尖产业，需要有技术、人才和基础配套的支撑。”珠海一名业内人士说，当时中国改革开放不久，很多条件尚不具备，加上对航空产业的需求有限，很多国外的企业进入中国建厂的内在冲动还不够强烈，加上因为体制不同，存在观望情绪，因此航展在很长一个阶段承担了培育中国航空产业、启蒙国人航空文化的任务，这也是在为航空产业进行铺垫。

初期：吸引“龙头”受挫

珠海航展开办两届后，珠海直到2001年才成功引进了摩天宇发动机维修公司，这被视为珠海航空产业的开端。

时任珠海摩天宇总裁兼首席执行官的华尔特先生事后告诉媒体记者，珠海摩天宇的落户、建设和投产都与珠海航展有着割不断的情缘和故事。他感慨，自己还记得1998年他受邀参加第二届珠海航展的情景，航展的规模和影响力让他大为震撼，珠海美丽的环境让他深深陶醉，“正是在这届航展上，我们找到了合作伙伴南方航空公司，并决定在珠海建设世界一流维修水平的维修企业”。

不久，珠海又引入了雁洲轻型飞机制造公司，实现了飞机制造零的突破。接着，南方航空公司与加拿大CAE合资的翔翼飞行训练中心在珠海开始运作，10台飞机模拟机每年培训数千人次的飞行员。借助航展，这家新型飞行培训机构在中国的航空市场异军突起，不久便成为民航飞行员培训规模中国最大、亚洲前三名的“行业龙头”。

但由于长期没有行业知名的飞机龙头企业，珠海航展仍然没有逃过质疑，转机出现在2006年春节前，空中客车公司正式宣布将在中国设立一条单通道的飞机总装线，预计年生产4架A320飞机。这是自1980年代美国麦道公司与中国合作建立大型客机生产线之后的20多年来，国际航空巨头第一次考虑在中国建立总装线。媒体分析，这个决定将极大地增加空客与其竞争对手美国波音公司在中国市场上的竞争砝码。

作为航展举办地，珠海市政府、航展公司与空中客

车公司高层已经是“老朋友了”，借助航展平台，引进空中客车公司中国总装线，实现珠海航空产业的突破一度成为了2006年珠海市当时的一个重点工作。

但空中客车在考察珠海、天津、上海、西安后，没有眷顾珠海这个老朋友，而是选择了天津。珠海打造自己的航空产业梦想遭遇重挫。

成长：12年终结硕果

珠海没有放弃，2006年航展上，又专门成立了航空产业发展领导小组和香港国际机场联合开展招商推介活动，并在一号航展馆搭建了“珠海——21世纪航空新城”为主题的展台。这也是自1996年举办第一届中国国际航展以来，珠海市首次在航展上推介珠海航空产业。

该届航展，珠海第一次向世界系统地介绍了打造航空产业园的构想和蓝图，吸引了一批航空制造、航空维修企业前来洽谈，2008年11月终于结出硕果，珠海航空产业园正式开园。

开园前，珠海市领导已多次奔赴北京，进行筹备工作，重点是拜会中航工业集团的高层，期望引进中航工业，进而吸引中小产业链聚集。其时，国务院刚公布七个战略性新兴产业，“以干支线飞机和通用飞机为主的航空装备”被列为高端装备制造业之首，中航同样有重组区域布局的意愿，珠海有航展的金字招牌，又有得天独厚的生态优势，区域内大学校园众多，是广东仅次于广州的第二大高校聚集地，发展通用航空的条件成熟。

双方一拍即合，半年内就把落户珠海建设通用制造企业的事情敲定了。据有关参与者事后回忆，在2008年航展举行的开园仪式上，“当时省领导就说，珠海航展坚持了6届终于开花结果了。”

珠海航空产业园就在航展馆周边，规划总面积99平方公里，规模不亚于一座小城，珠海也透过这一规划向世界传递出打造中国通用航空产业龙头、全球通用航空产业重要基地的雄心。

作为第一家落户企业，中航工业与广东粤财投资公司、广东恒健投资公司和珠海格力航空投资公司投资设立中航通飞。这是一个控股中航重机、贵航股份、中航三鑫、中航电测4家国内A股上市公司、注册资本100亿元、现有资产超过500亿元的“巨无霸”，也是中国通航飞机龙头企业，它随后在珠海相继成立了公司运营

总部、研发中心和销售中心以及总装试飞基地、交付及客服基地、通航营运基地，从飞机研发、制造、销售到运营的全产业链。

从第一届航展开始，珠海在艰难前行了 12 年之后终于“圆梦”。之后，珠海航空产业迅速崛起。

2010 年，我国首架具有自主知识产权的海鸥 300 水陆两栖飞机在珠海完成总装并试飞，填补了我国 5 吨级以下水陆两栖飞机的研制空白；今年 7 月，我国首架自主公务机——领世 AG300 在珠海总装并成功首飞，这也是全球同级别单引擎涡桨飞机中飞得最快的机型。

珠海这座城市也被一并载入了中国航空工业发展的史册，见证了多个第一的诞生。

崛起：实现跨越发展

在中航通飞这个龙头的吸引下，众多相关产业扎堆涌入。截至目前，珠海航空产业园共引进总投资超过 150 亿元的近 30 个航空要素项目，涵盖通用飞机制造、通用航空运营服务、公务航空、飞行培训、航空零部件制造、无人机研发生产等领域，初步形成航空制造和服务产业体系。



不久前，知名卫星芯片制造商——欧比特也与珠海达成协议，欲落户航空产业园，并利用自身在航空航天芯片领域的技术和经验储备，研发系列化芯片式卫星，并开发配套地面测控系统、卫星应用终端和卫星应用服务，本项目规划总执行期预计为 4.5 年，生产芯片式卫星共 236 颗。后期欧比特公司还将引进无人机研发制造、通用飞机销售服务等项目。

据介绍，该项目将选址航空产业园核心区，规划占地 3 万平方米，建筑面积 3.24 万平方米，规划投资 3.5 亿元。项目芯片式卫星系统及相应地面配套系统和终端建成运行后，将实现产品销售额 18.9 亿元至 21.1 亿元，净利润可达 2.7 亿元至 4.3 亿元。

此外，庞巴迪公务机维修基地项目已于今年 4 月与航空产业园签订《合作备忘录》，拟设立亚太区公务机维修基地。一个由航空产业园、波音公司和香港理工大学合作的波音制造研发中心项目，近日也初步获得波音公司内部审议通过，今年有望签订《合作备忘录》。

统计显示，仅今年，航空产业园区落户航空产业项目共 10 个，项目投资总额达 21.4 亿元，其中有 8 个已完成工商注册，注册资本达 5.41 亿元，包括实际到位外资 475 万美元，另 2 个项目已签署落户协议。

年轻的珠海航空产业园在短短几年时间实现了从弱到强的跨越发展，如今已毫不逊色上海、西安这些国内老牌航空制造基地。珠海航展则成了这些奇迹的见证者和创造者。

一名参展商向南都记者感叹，最近几年每次参加航展感到航展馆周边变化太大，原来附近都是荒草、海滩，现在都变成了工地、厂房，“实在不可思议，我参加了十几年航展，现在却不认识这里了”。

此外，珠海还将投入超过 70 亿元，完善珠海航空产业园配套，目前已完工、在建和正在谋划建设前期工作的项目总计有 20 个，其中土地平整、围填造地、围海造地类项目 10 个，市政配套类项目 10 个。在珠海航展的拉动下，一座产，城一体的新都市正在拔地而起。

源自南都网 2014-11-06

波音：中国低成本航空大有可为

今年 2 月，中国民航局印发了《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》，确立了鼓励支持我国低成本航空（LCC）发展的方针政策。新政策的出台，为中国低成本航空的发展繁荣拉开了序幕。新兴低成本航空公司，如九元航空，宣告成立。现有航空公司如西部航空、中国联合航空，纷纷宣布向低成本航空转型。据波音公司介绍，按运力统计，LCC 在中国市场的占有率目前仅接近 8%，与接近 30% 的世界平均水平相比，存在巨大的增长空间，作为 LCC 市场主力机型的波音 737 飞机，必将在中国 LCC 市场大有用武之地。

LCC 的现状与趋势

LCC 业务模式已经遍布全球。以运力来计算，全球低成本航空的市场份额达到了将近 30%，2001 年这个数字仅为 8%，从数字变化可以看到低成本航空迅速发展的态势。

低成本航空的航线网络在北美和欧洲市场非常发达，在两个地区，低成本航空的每周航班数都各自超过了 30000 班。在东南亚和东亚地区，低成本航空的航线网络也达到了相当的深度和广度，东南亚地区每周航班数达到了 16100 班，东北亚和中国每周航班数为 5500 班。

过去 10 年，亚洲的低成本航空就运力来讲增长了 6 倍，目前 LCC 在亚洲的运力份额为 24%。低成本航空正从东南亚和大洋洲逐渐往东北亚和东亚地区发展。预计未来 20 年，亚太地区 LCC 还会再增长 6 倍以上，平均每年增长 10%-12%。在亚洲，一些 LCC 组建了很多授权经营的公司，或与现有航空公司成立合资公司，这种趋势越来越明显。

过去十几年，整个民航业，尤其是航空旅行，旅客量的增长主要是由低成本航空驱动的。

LCC 的特点与成功要素

低成本航空市场有以下几个特点：第一是低成本，第二是低于行业平均标准的票价，第三是在所属市场中享

受较为灵活的管制和比较宽松的政策。实现低成本最主要的两点，一是要实现效率的最大化，二是要达到每座成本的最低化，这样才能为乘客提供比较低的票价。低票价最大的意义是能够刺激出一个新生的细分市场，促进整个行业运力的增长。LCC 的存在和增长需要管制和政策方面的配合，只有具备相对比较灵活和宽松的管制条件，LCC 才能发展比较灵活的航线网络，而且在定价方面能有一定的自由度，这样才能达到低成本、低票价以及推动整个市场增长的效果。如果所有这些因素都能够共同起作用，就为 LCC 的发展创造了一个非常健康的市场环境。

低成本结构对于 LCC 至关重要。要通过运营的高效化达到低成本，首先要实现更高的飞机利用率。飞机每天利用率越高，平均成本越低。其中很重要的是飞机的购置成本，飞机每天飞的时间越长，每一年平均下来飞的航班越多，这个购置成本就能均摊在每个航班上，对乘客来说票价会更低。其次，要达到每座成本更低，就要在相同的飞机上尽可能多放座位，这样也能够相应地降低成本和票价。第三，就是渠道成本要明显低于传统航空公司。LCC 采用了很多直接订票的渠道，比如网站，与其他的中介代理和旅行社相比，网站是成本最低的渠道。第四，管理费用要比传统航空公司更低。相对传统航空公司的人员构成，LCC 的人员更年轻，每个人承担的工作量更多，由于飞机日利用率更高，人员的工作时间也更长，工作效率因此更高。第五，LCC 的机队通常比较新，维修成本相对更低，而且 LCC 通常通过第三方完成维修。所有这些因素一起起作用，就使得 LCC 可以相应地降低成本，从而提供更低的票价，低票价能够刺激新的增长，LCC 也在这种环境下得以快速发展。

LCC 如何实现收益最大化？LCC 的收入模式最重要的特点是以更低的票价吸引更多的旅客。通常 LCC 具有更高的上座率，达到了规模效应，虽然从每个乘客身上赚到的钱比较少，但是航班的整体收入可以和其他航空公司相抗衡。LCC 行业的另外一个趋势是，通过创新

产品为公司带来更多副业收入，即一些额外收费的项目，比如托运行李、机上的餐食，或在机上选某个特定的座位，都可能变成增加收入的来源。除了上座率高以外，LCC 通常会在相同的飞机里装进更多的座位，这也提高了 LCC 的整体收入。

LCC 提升效率和灵活性

低成本航空以单通道飞机开辟点对点航线，有利于提高航空公司运营的效率。随着美西南、瑞安等低成本航空公司的崛起，点对点的网络已遍布整个北美和欧洲大陆，这些公司也因此进入全球盈利性最佳的航空公司之列。“航空公司官方指南”（OAG）的数据显示，过去 20 年国际航空旅行流量的增长一直是由直飞市场的增长以及航班频次的增加来驱动的。点对点的直飞航线相对于枢纽辐射式网络更能满足乘客的需求，更便捷与人性化，对航空公司来说能够提高运营效率，降低飞机的运营成本，比如燃油消耗、机体和发动机的维修成本、起降导航费以及人力成本等等。以单通道飞机为主的点对点航线还赋予航空公司更高的网络灵活性，提高航空公司对抗延误、突发情况以及季节性业务风险的能力。更重要的是，点对点的直飞市场能够避开大型枢纽机场，有效地缓解枢纽机场空域拥堵、航班起降时刻不足等民航业发展遭遇的瓶颈问题。近年来各国航空公司通过对第六航权的运用，从中国瓜分了不少国际客源到自己的枢纽机场转机，而且这种对中国市场的蚕食有越演越烈的趋势。开辟国内点对点航线可以使大型枢纽的容量更多用于国际远程中转客流，帮助中国航空公司开辟更多远程国际市场，提高国际竞争力。LCC 到二三线城市开辟更多的点对点航线，也有利于带动地方经济的发展。

单通道飞机效率的核心是每座运行空重更低，平均每座燃油消耗也就更低，这对于中国日益堪忧的环境问题也有深远的意义。单通道飞机依然是未来帮助 LCC 增长和发展的最高效率的飞机。在新一代 737 基础上研发的 737 MAX 采用了新一代高效发动机、先进技术翼梢小翼和改进的尾锥设计，其燃油效率在新一代 B737 基础上进一步提高了 14%，并且 737 MAX 拥有比新一代 737 更远的航程，可以帮助航空公司布局更广泛的航线网络。

历史也印证了单通道飞机的广泛适用性。从上世纪 90 年代初开始，中国和美国国内市场以及欧洲区域内的

宽体机份额都经历了一个显著下降的过程。这期间全球低成本航空公司迅速崛起加剧了行业竞争，使得各家航空公司纷纷尽可能地在短程和区域航线上使用效率更高的窄体客机运行。以航班频率来计算，中国国内市场宽体机的份额已由 1993 年的 10% 下降到目前的 3% 左右。随着国内低成本航空的发展、更多点对点直飞航线的开辟，这一比例将持续下降，让单通道飞机和宽体机分别服务于最能发挥其优势的航线市场。

中国 LCC 的发展潜力巨大

LCC 为航空公司提供了可持续发展的机会，是快速增长的全新的业务模式，在全球 LCC 的增长中，中国将获益最多，发展得最快。

现在中国民航局非常鼓励低成本航空在中国市场发展。民航局做了一些政策的调整，对于 LCC 相当程度上放松了管制，包括票价、航线网络设计等方面，给予它们运营上足够的灵活性。除了全新的低成本航空公司，传统航空公司也开始发展自己的低成本子品牌。

与全新的低成本航空公司从零开始、一切都围绕低成本搭建的业务模式相比，传统航空公司本身的管理费用和刚性成本已经存在，在这个时候做低成本确实困难要大很多。但是业界也看到了一些传统航空公司已经有了成功开发低成本子公司的案例，所以机遇和挑战是同时存在的。传统航空公司开发低成本航空业务，成功的关键在于低成本业务能够和主流的业务完全隔离开来，无论在运营、管理，还是成本摊销的方式上，甚至在品牌和整个结构上，可能管得越少，发展得越好。如果不能完全放手，有太多原有的包袱和管理方式在里面，传统航空公司做低成本就肯定非常有挑战。

综上所述，波音认为，点对点飞行，即发展点对点的航线网络，开辟更多直飞市场，是商业航空的主流模式；在短程航线上，具备更高效率和灵活性的单通道飞机正在取代宽体机。低成本航空使用单通道飞机开辟更多点对点航线，并具有其鲜明的特点和独特的经营方略，树立了效率和灵活性的典范，必将为商业航空的可持续发展发挥巨大的推动作用。

源自民航资源网 2014-11-14

巴航工业调整中国战略 瞄准新航企兜售小飞机

据彭博社报道，巴西航空工业公司目前正在对其中国的售机战略做出调整——将目标瞄准新成立的航企，因为大型航企对于购买小型飞机颇为抵制。

巴航工业高级副总裁兼大中华区总裁关东元在珠海航展上接受采访时表示，由于飞行员数量较为短缺，中国主要航企都更为关注体型更大、容量更大的飞机。现在中国政府鼓励航企开通飞往二线城市的航班服务，这对于巴航工业来说，是一个出售支线飞机的好机会。

关东元说：“我们也想与主要的干线航企打交道，但是那些运营日客运量在 300 人次以下航线的支线航企才是我们关注的焦点。干线航企不太愿意运营国内航线，因为较低的客运量很有可能无法覆盖其运营大型客机的成本。”

根据市场需求，巴航工业客机可容纳 70 人至 130 人不等。关东元表示，中国市场目前运营有巴航工业支线客机 126 架，其中 75 架由天津航空运营。巴航工业

客机的第二大中国运营商是中国南方航空，该航空公司拥有 26 架。巴航工业客机占据了 中国中小型飞机市场 80% 的份额。

今年 7 月，巴航工业与中方共签署了价值 26 亿美元的飞机订单——天津航空订购了 20 架 E190 和 20 架 E190-E2 飞机，工银金融租赁承诺购买 10 架 E190-E2 飞机。巴航工业为 E2 项目投资 17 亿美元，首架飞机将于 2018 年交付。该系列飞机面临来自三菱重工、苏霍伊、庞巴迪和中国商飞等制造商的竞争。

另据报道，巴西国会于 11 日批准对支线航企进行资助，这将对巴航工业的销售前景起到不小的提振作用。证券经纪公司 SLW Corrocta 首席分析师佩德罗·加尔第（Pedro Galdi）表示，航企飞往小城市，购买巴航工业支线飞机的需求就更大。这一政策对这一全球最大的支线飞机制造商而言，无疑是好消息。

源自民航资源网 2014-11-12

未来 5 年中东非洲将成增长最快航空货运市场

据国际航空运输协会（IATA）发布的 2014-2018 年航空业展望报告显示，在未来的 5 年间，国际货运量预计将保持 4.1% 的年均复合增长率（CAGR）。新兴经济体，尤其是中东和非洲地区将成为增长最快的市场。

航空货运是全球经济体系中的重要环节，2014 年预计有超过价值 6.8 万亿美元货物将通过航空运输，占总运输货物价值的 35%。在经历多年的低迷之后，航空运输业将迎来复苏，预计未来 5 年年均增长率将超过 4%。其中，中东和亚洲之间的国际航线增长最快为每年 6.2%，其次为中东地区间的（4.6%），北美与南美洲间的（3.9%）以及欧洲与南部非洲间的（3.8%）。

在货运量方面，中东地区预计将成为增长最快的地区，预计未来 5 年年均复合增长率将达到 4.7%，其次为非洲的 4.4%，以及亚太和拉美地区的 3.8%。到 2018 年，美国、中国和阿联酋将分别增加超过 100 万吨的货运量。届时，阿联酋将取代德国成为全球第三大货运市场。预计 2018 年世界十大国际货运市场分别是美国（1005.4 万吨），中国（563.9 万吨），阿联酋（497.4 万吨），德国（476.3 万吨），香港（464.8 万吨），韩国（348.7 万吨），日本（348 万吨），英国（280.8 万吨），中国台北（235 万吨）和印度（222.3 万吨）。

源自民航资源网 2014-10-28



法航—荷航：加码中国进行时

欧洲三大航空巨头之一——法航—荷航集团——正在中国市场上加大砝码。

“在亚洲，中国是第一市场。两三年前，日本是第一市场，现在中国是第一市场。因此，我们在中国市场上能一直保持领先地位，不仅是航班目的地的选择方面，还包括服务和产品方面。”法航—荷航亚太区高级副总裁胡博凯（Patrick Roux）日前在北京接受记者采访时表示。

法航于1966年开通上海航线，是第一个飞往中国的欧洲航空公司。如今，法航—荷航是中欧航线上最大的承运商，连接巴黎戴高乐、阿姆斯特丹史基浦两个枢纽机场与大中华区的9个城市——北京、上海、广州、成都、杭州、厦门、武汉、香港和台北。

他透露，亚洲市场对法航—荷航来说是非常重要的市场，有很大的发展潜力。未来几年，该公司还会持续发展亚洲市场。现在，法航—荷航在亚洲市场投入的运力占总运力的25%。

为此，法航新座椅将首先在亚洲的中国航线上使用。今年11月中旬，新座椅将会首先投放在上海航线上，一周只有一个航班最先使用新座椅，因为飞机要陆续更新。但到明年春节左右，基本上在执飞上海航线的飞机上都会安装新座椅。

此外，法航—荷航还在不断深化同中国的合作伙伴——东航和南航——的合作，借力进一步拓展中国市场。“我们与东航和南航都开展了航线联营。与中国航

空公司联营合作不仅对我们有利，更对旅客有利。这样旅客有更多的航班选择、更多的目的地选择、更多的转机选择”。目前，该公司与东航和南航分别在上海—巴黎和广州—巴黎、广州—阿姆斯特丹、北京—阿姆斯特丹航线上开展了联合运营。

“在夏秋航季，我们自己的航班每周运营88个，加上和东航与南航的代码共享、联营的航班，我们每周能运营125个航班。”胡博凯说。

在提供本土化服务方面，法航—荷航也不遗余力。在法航航班上配备空中翻译，在荷航航线上有中国空乘，机场地勤提供中文咨询服务，航班上提供地道的中国美食、中文电影、中文报刊……值得一提的是，为庆祝中法建交50周年，法航还特别在一架空客A380上喷涂了象征两国友谊的“中国结”，法航航线就好像是中法关系的纽带一样。

与此同时，法航—荷航还利用中国时下最流行的社交媒体提高服务品质。“从历史上讲，我们都是老牌航空公司，荷兰航空今年95岁了，法航今年也81岁了。两家老航空公司在激烈的竞争中只有不断创新，才能生存下去。”顾瑞新告诉本报记者。

今年9月，荷航通过微博和微信为旅客提供服务。旅客可以用中文咨询所有与旅行相关的问题。“我们的服务团队将在1小时内给予回应并提供24×7的全天候服务。我们还设计了以荷航为主题的3D游戏，未来我们还将开发多款游戏吸引年轻人。”顾瑞新说。

源自《中国民航报》2014-11-02

论毅力

梁启超

天下古今成败之林，若是其莽然不一途也。要其何以成，何以败？曰：有毅力者成，反是者败。

盖人生历程，大抵逆境居十六七，顺境亦居十三四，而顺逆两境又常相间以迭乘。无论事之大小，必有数次乃至十数次之阻力，其阻力虽或大或小，而要之必无可逃避者也。其在志力薄弱之士，始固曰吾欲云云，其意以为天下事固易易也，及骤尝焉而阻力猝来，颓然丧矣；其次弱者，乘一时之意气，透过此第一关，遇再挫而退；稍强者，遇三四挫而退；更稍强者，遇五六挫而退；其事愈大者，其遇挫愈多；其不退也愈难，非至强之人，未有能善于其终者也。

夫苟其挫而不退矣，则小逆之后，必有小顺。大逆之后，必有大顺。盘根错节之既经，而随有应刃而解之一日。旁观者徒艳羨其功之成，以为是殆幸运儿，而天有以宠彼也，又以为我蹇于遭逢，故所就不彼若也。庸讷知所谓蹇焉、幸焉者，皆彼与我之相同，而其能征服此蹇焉，利用此幸焉与否，即彼成我败所由判也。更譬诸操舟，如以兼旬之期，行千里之地者，其间风潮之或顺或逆，常相参伍。彼以坚苦忍耐之力，冒其逆而突过之，而后得从容以进度其顺。我则或一日而返焉，或二三日而返焉，或五六日而返焉，故彼岸终不可达也。

孔子曰：“譬如为山，未成一簣，止，吾止也；譬如平地，虽复一簣，进，吾往也”孟子曰：“有为者，譬若掘井，掘井九仞，而不及泉，犹为弃井也”成败之数，视此而已。

译文概要：

从古到今，人们事业的成就，经验教训众多，呈现出种种不同的情况，途径。概要的推究他们为什么成功，为什么失败？结论是：有毅力的人就会成功，相反的人就会失败。

人生的历程，大体逆境占了十分之六七，顺境也占了十分之三四，而顺逆这两种境遇又常常是相互交

替着轮流出现。无论事情是大是小，必然会遇到几次乃至十几次阻力，这种阻力虽然有的大的小的，但必定是不可避免的。所做的事情越大，遇到的挫折就越多，想要不退缩也就越难。不是极其坚强的人，就很难达到终点。

如果遇到挫折而不退缩，那么小的逆境之后，必定会有小的顺境；大的逆境之后，必定会有大的顺境。经过了盘根错节的复杂情况以后，才会有迎刃而解的一天。再用驾船来做个比方，如果用二十天的时间，来走一千里的路程，这期间风向潮流有时顺有时逆，常常交互错杂。他凭着艰苦忍耐的力量，迎着那逆风逆流冲了过去，然后能从容地前进，去度过顺风顺水的一段。但是我或者一天就退回来了，或者两三天就回来了，或者五六天就回来了，所以彼岸就始终不可能到达。

孔子说：“比如造山，还差一筐土，如果停止下来，那是我自己停止的；又比如填平土地，即使只倒了一筐土，只要前进，我也在往前进行。”孟子说：“做事的人，比如挖井，挖了七八丈深，还没有挖到井水，还是废井。”成败的规律，在此而已。

《论毅力》感言

古往今来，锲而不舍的毅力都被视作取得成功的必要条件。

梁启超先生认为，人的一生，事无巨细，难免会遭遇不同的阻力。而对待阻力的态度往往会影响事业的成功与失败。未达目的，绝不应轻言放弃，否则就会如孟子所说：“掘井九仞，而不及泉，犹为废井”。当然，毅力也并非取得成功的充分条件，还须及时总结，思考提高。

建设郑州航空港经济综合实验区，机会很多，困难也不少。要抢占河南发展的“摩天岭”，离不开持之以恒，更需要“用心做事”，勤反思，善总结。正如“卢森堡模式”，内涵的既有“坚韧和毅力”，也有“经验和思考”，在学习总结中升华，在升华中坚毅共取，才能让目标更明确，前行的脚步更扎实。

（张楠华）

什么是民用航空

航空领域包括三大部分即：航空制造业、军用航空和民用航空。

航空制造业是航空事业的基础。它拥有大批各类优秀人才，使用最先进的科学技术，制造出各式各样的航空器供给军事航空和民用航空使用。

军事航空是执行空中军事任务的航空活动，它是组成一个国家国防力量的重要部分。航空制造业许多最新的技术发明和进展大多首先用于军事航空。军事航空技术的发展对整体航空业的发展起着很大的作用。

民用航空是指与人民生活息息相关的各种航空活动，它是一个庞大的行业，包括航空运输与通用航空两大部分。

航空运输可分为航空客运与航空货运两种业务内容。经营这些业务的都是一些大型企业，提供航空服务可获得可观利润，所以也被称之为商业航空。商业航空是交通运输业中的重要组成部分，对国民经济的发展起很大作用。

通用航空指某些企业或个人自驾飞机从事的各种活动。一般使用小型飞机或直升机。例如农用播种、灭虫，海上石油钻井平台，空中摄影、旅游、驾驶员学习飞行、私家飞机等等。通用航空灵活机动，用途很多，在发达国家中已是大众飞行的领域，在我国还处于发展阶段。



飞机的电是哪来的

当我们仰望星空，看着一架架彩灯闪烁的飞机划过天际；当我们坐在机舱里，享受着飞机上娱乐设备的时候，我们有没有想过：飞机的电是哪来的呢？

在我们的飞机上，除了各种灯泡以外，还有繁多种类的用电器达到一万件以上。如：厨房的烤箱、电防冰装置、驾驶舱仪表等。其中仪表等设备都是对电压和频率的稳定性要求极高的。那么飞机是如何满足如此多的用电器的需求呢？

飞机上装有自己的发电设备，它不仅重量轻、功率大而且所发电的质量也高。由于飞机在运行的所有时间段内，都是不能停电的。为了防止突发情况的发生，飞机的供电系统是多余度的，它有着三个备用手段来保证飞机的正常供电。

第一招：大型客机用两台发动机来带动两台发电机。每一台发电机所产生的电力都可以保证全飞机的需要。在平时正常供电中，两台发电机一起工作，但每台都不是满负荷运转。如果当一台发电机发生故障，剩下的一台立刻进入满负荷工作状态。

第二招：除了上面提到的发电机外，我们飞机的尾部也装有一个小型的涡轮发动机和发电机，它就是辅助动力装置（APU）。这个小型发动机的目的只是为了带动APU发电机。其发电机的功率要比机上其它两台发电机的功率还大。万一当前面两台发电机同时出现故障时，这台辅助动力装置就要为全飞机提供电力。

第三招：现代客机还设有直流电系统，有大容量的蓄电池。在发电机正常工作时，通过变流器向飞机提供直流电，并且为蓄电池充电。假设当极端情况时，三台发电机都出现故障，此时蓄电池就要面临受命了。这种蓄电池存储的电量毕竟有限，只能保证向重要的设备和仪表提供电力。

航空法则——空运走货的注意事项

（一）航空运输的概念

航空运输有其他运输无法比拟的优越性。运送速度快，运输安全准确，可简化包装节省包装费用。

航空运费按 W / M 方式计算，但其重量体积比为 6000 立方厘米比 1 千克（相当于 6 立方米 / 公吨），故而实际运费计算以千克为单位。

尽管航空运费一般较高，但对体积大，重量轻的货物，采用空运反而有利。且空运计算运费的起点比海运低，运送快捷准点。所以小件货物、鲜活商品、季节性商品和贵重商品适宜采用航空运输。

航空运输方式主要有班机运输 - 包机运输，集中托运和航空快递业务。

A. 班机运输

班机运输（Scheduled Airline）指具有固定开航时间、航线和停靠航站的飞机。通常为客货混合型飞机，货舱容量较小，运价较贵，但由于航期固定，有利于客户安排鲜活商品或急需商品的运送。

B. 包机运输

包机运输（Chartered Carrier）是指航空公司按照约定的条件和费率，将整架飞机租给一个或若干个包机人（包机人指发货人或航空货运代理公司），从一个或几个航空站装运货物至指定目的地。包机运输适合于大宗货物运输，费率低于班机，但运送时间则比班机要长些。

C. 集中托运

集中托运（Consolidation）可以采用班机或包机运输方式，是指航空货运代理公司将若干批单独发运的货物集中成一批向航空公司办理托运，填写一份总运单送至同一目的地，然后由其委托当地的代理人负责分发给各个实际收货人。这种托运方式，可降低运费，是航空货运代理的主要业务之一。

D. 航空快递业务

航空快递业务（Air Express Service）是由快递公司与航空公司合作，向货主提供的快递服务，其业务包括：由快速公司派专人从发货人处提取货物后以最快航班将货物出运，飞抵目的地后，由专人接机提货，办妥进关手续后直接送达收货人，称为“桌到桌运输”（Desk to Desk Service）。这是一种最为快捷的运输方式，特别适合于各种急需物品和文件资料。

外贸企业办理航空运输，需要委托航空运输公司作为代理人，负责办理出口货物的提货、制单、报关和托运工作。委托人应填妥国际货物托运单，并将有关报关文件交付航空货运代理、空运代理向航空公司办理托运后，取得航空公司签发的航空运单，即为承运开始。航空公司需对货物在运输途中的完好负责。

货到目的地后，收货人凭航空公司发出的到货通知书提货。

（二）特快专递与航空快运区别

特快专递的时效性高于航空快运，运价大于航空快运，货量小于航空快运。

特快专递的运输方式是立体式的，可以是航空、铁路、公路、水路运输，货物流通派送区域广泛，通过二级、三级站中转、分拨。货物派送可以抵达乡村。虽然快件运作成本低，货物也能及时派送完毕，但是由于货物流通中间环节增多，安全系数低于航空快运。

航空快运的运输方式只能是：航空。货物流通派送以二点之间的城市区域为主。需二级、三级中转、分拨的派送区域，一般以汽车运输直达派送为主，不进行中转。二程运输成本相对较高。适合大宗货物、易碎品等运作。

民航专业术语解释

复飞：GA (Go Around)

由于机场障碍或飞机本身发生故障（常见的是起落架放不下来），以及其他不宜降落的条件存在时，飞机中止着陆重新拉起转入爬升的过程，称为复飞。飞机在着陆前有一个决断高度，在飞机下降到这一高度时，仍不具备着陆条件时，就应加大油门复飞，然后再次进行着陆，这一过程同起飞、着陆的全过程是一样的，一般经过一转弯、二转弯、三转弯、四转弯，然后对准跑道延长线再次着陆。如果着陆条件仍不具备，则可能再次复飞或飞到备用机场降落。

需要明确指出的是，复飞并不可怕，按程序进行复飞不会有任何危险，民航飞机降落前都预先设定了复飞程序，自动化程度高，这是一个很基本的飞行操作程序。

备降：Divert

当飞机不能或不宜飞往预定着陆机场或在该机场着陆时，而降落在其他机场，就称为备降。发生备降的原因很多，主要有航路交通管制、天气状况不佳、预定着陆机场不接收、天气状况差、飞机发生故障等等。

备降机场：Alternate airport

当飞机不能或不宜飞往预定着陆机场或在该机场着陆时可以飞往的另一个机场。备降机场包括起飞备降机场、航路备降机场和目的地备降机场。备降机场一般在起飞前都已预先选定好，只有发生某些特殊或紧急情况才会临时选择非计划中的备降机场降落。

能见度：VIS(Visibility)

是反映大气透明度的一个指标，航空界定义为具有正常视力的人在当时的天气条件下还能够看清楚目标轮廓的最大距离。

能见度和当时的天气情况密切相关。当出现降雨、雾、霾、沙尘暴等天气过程时，大气透明度较低，因此能见度较差。

测量大气能见度一般可用目测的方法，也可以使用大气透射仪、激光能见度自动测量仪等测量仪器测量。

代号共享：

最基本的概念是，旅客在全程旅行中有一段航程或全程航程是乘坐出票航空公司航班号但非出票航空公司承运的航班的。代号共享则可以使航空公司利用合作伙伴现成的航线、飞机，绕过国家间市场准入的限制，使自身的航线结构快速全球化。

利用代号共享的安排，航空公司可能既满足了航线扩张的需要，又不用投入巨额资金，也可使航空公司在不增加新的运力的情况下，增加航班班次，提高航线质量，降低单位营运成本，提高市场占有率并使原有的竞争对手变成合作伙伴，优化经营环境。

代号共享的种类有：

1. 完全代号共享，指共享航空公司和承运航空公司用各自的航班号共同销售同一航班，而不限制各自的座位数。

2. 包座代号共享指共享航空公司和承运航空公司达成合作协议，购买承运航空公司某一航班的固定座位数，共享航空公司只能在此范围内用自己的航班号进行销售。

