

春之声

春节前后，关于中国赴日游客爆抢马桶盖和电饭煲的新闻引起媒体和经济学家的热烈讨论。有的认为抢购背后是中国制造业的悲哀；有的反驳说这些产品其实都出自中国工厂，“中国制造”的能力没那么不堪。

此声未息，彼声又起。

媒体人柴静关于雾霾的纪录片《穹顶之下》，引起了更为广泛的关注。虽褒贬各有，但加强对雾霾知识的普及和环境保护的重视，赢得了普通百姓的共鸣和点赞。刚刚上任环保部部长 48 小时的陈吉宁，称柴静行为值得敬佩，并随即就改善环保问计媒体。

此起彼伏，声声入耳。

上海市高调出台关于《开展进一步规范领导干部配偶、子女及其配偶经商办企业管理工作的意见》。在拍手叫好声中，也有这样的声音：说八项规定已经执行得太严格了，如果继续上紧发条，反腐会不会“过了头”？说现在干部都不敢做事了，会不会影响经济发展……

无论是经济的、社会的，政治的、民生的，微观的、宏观的，所有的热议都汇成一个声音：中国在变，适应新常态、转型升级提质增效是时代的呼唤。

又是一年春来早，万物蓬勃听春声。

人们发现国外市场上的变化——鞋类、衣服、玩具等低附加值商品“Made In China”少了，而国内一些知名品牌在外国电子用品商店里亮相的越来越多，中国在高铁、核电等高端装备制造方面的成就被频频称道。

人们看到国内改革后的变化——政府加大简政放权力度，政务更加公开透明，财政更加关注民生，“傻大笨粗”的初级加工业瘦了身，高耗能、高污染、高风险的“三高”产业降了温。

人们感到中国在世界上地位的变化——国际社会越来越重视中国的影响力，国外舆论界对中国政府反腐的决心、恒心和力度充满尊敬和赞誉，许多国家领导人在各种场合发表演讲，欢迎中国企业合作，欢迎中国游客光临，欢迎民间交流扩大。

不论音符高低，各种声音汇成春之交响乐。

河南航投也不例外。省四大班子领导亲临公司 E 贸易中心视察，勉励有加；2015 年公司工作会议确定了新的工作目标，做到“三着力”，实现“三突破”；公司召开职工代表大会，员工为公司发展畅所欲言建言献策；集体廉政谈话会上，句句交心，声声警醒，互促共进。

春之声，万籁之音。



P08 郭庚茂谢伏瞻等省领导视察河南航投跨境E贸易中心

卷首语 / Prologue

01/春之声

高层声音 / Leader Voice

- 05/张高丽：确保“一带一路”建设开好局
- 06/郭庚茂：全面建成小康社会，让中原更加出彩
- 07/谢伏瞻：提升金融发展水平保障经济社会发展

封面文章 / Cover Story

08/郭庚茂谢伏瞻等省领导视察河南航投跨境E贸易中心

航投信息 / HNCA Information

- 09/河南航投首届一次职代会暨2015年工作会议隆重召开
- 13/河南航投第一次职工代表大会隆重召开
- 14/河南航投召开集体廉政谈话会议
- 15/河南航投召开专题会议传达国资委会议精神

- 16/河南航投基层单位迅速落实2015年工作会议精神
- 17/河南航投跨境E贸易中心新春喜迎开门红



- 19/架起彩虹桥
- 19/百迁不忘国
- 20/时代的脚步
- 20/让种子开花结果
- 21/用青春践行
- 21/我始终追寻着你

天地时评 / World Review

22/货币政策取决于基本面 降准不是全面放水

专家视点 / Expert Viewpoint

23/小米现象与航空低成本承运人模式

行业动态 / Industry News

月度聚焦

27/郑州绘就“枢纽之城”新蓝图

月度盘点

28/《2014年通用和小型运输运行概况》发布

经济金融

- 29/油价再上调 3月份国内航空燃油附加费将再度征收
- 29/河南电子口岸平台正式上线鼠标轻点一站通关
- 30/今年河南将正式申报自贸区融入“一带一路”建设
- 30/多措并举保持河南省外贸稳定增长
- 31/河南省最大云计算中心开建
- 32/2015河南安排两类重点项目5000个拟投资1.3万亿

航空运输

- 33/民航局公布冬春季新增北上广航线经营许可
- 33/2015年春节假日民航运送旅客825万人次
- 34/1月全球交付新客机94架中国占1/4以上



P09 河南航投首届一次职代会暨2015年工作会议隆重召开

通用航空

- 35/到2020年底 全球公务机行业总值可达338亿美元
- 35/中国首款电动载人飞机获型号审定
- 36/青岛机场引领私人飞机消费新潮流
- 36/全国首个水陆A类通用机场落址福建航空产业园
- 37/北京通航落户常州产业园5年内投资50亿元以上
- 37/爱飞客航空文化传播公司成立策应爱飞客布局

项目建设

- 38/郑州机场二期工程全程同步质量监控
- 38/国产大飞机后机身下线应用航天尖端技术
- 39/欧盟研究环形跑道飞机可从任何方向起降
- 39/借势“一带一路”天津打造北方国际物流新平台
- 40/吉林省拟组建自己的航空公司

企业采风

- 41/国开行授信50亿春秋航空融资租赁业务开张
- 42/海航计划6月开通北京直达美国硅谷航线
- 42/圆通航空战略伸向海外将增加韩国包机航线
- 43/广西本土首家航企北部湾航空即将成立



P14 河南航投召开集体廉政谈话会议

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 袁书强
吴福林 寇社平
武 验

编辑部

文字: 秦 姐 王继丽
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 赵世军
张一凡 周舒扬
姚自力 王 浩
谢登科 杨文杰
唐溪蔓 李 宇
董昱辰 闫维波
王艳艳 刘静宜
莫傲然

摄影: 赵宗丹 王 璠
姚自力

美 编: 张 睿 赵宗丹

校 勘: 赵俊鸽



产业政策 / Industrial Policy

44/河南省人民政府关于建设高成长服务业
大省的若干意见(二)

案例研究 / Case Study

47/扩张不是航空安全借口: 探索海航式平衡之道

专题视窗 / Features

49/经济新常态下民航业发展的趋势分析

环球航空 / Global Aviation

- 54/亚洲航企发展迅速 亟需合格飞行员
- 55/土耳其航空扩张机队规模 或将租赁马航A380
- 55/澳公布首款3D打印飞机发动机 有望垄断市场
- 56/亚航X: 削运力降成本 推迟新机交付
- 57/韩国1月航空旅客创新高 韩中航线增速迅猛
- 57/葡萄牙公司推出全新无人机可用意识操控

美文赏析 / Essay Appreciation

- 58/《雷军的谜》摘录
- 58/感言

航空百科 / Aviation Knowledge

- 59/细说九种“航权”
- 63/冬季乘机注意事项



张高丽

确保“一带一路”建设开好局

推进“一带一路”建设工作会议2月1日在北京召开。中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽主持会议并讲话。会议认真学习贯彻习近平总书记关于“一带一路”建设的重要讲话和指示精神,学习李克强总理等中央领导的指示批示要求,安排部署2015年及今后一段时期推进“一带一路”建设的重大事项和重点工作。

张高丽表示,推进“一带一路”建设是党中央、国务院统筹国内国际两个大局作出的重大决策,对开创我国全方位对外开放新格局、促进地区及世界和平发展具有重大意义。习近平总书记提出“一带一路”战略构想并要求高举和平、发展、合作、共赢旗帜,秉持亲诚惠容的外交理念,以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容,积极推进“一带一路”建设,与沿线各国共同打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、责任共同体和命运共同体,造福沿线国家人民,促进人类文明进步事业。

张高丽强调,“一带一路”建设是一项宏大系统工程,要突出重点、远近结合,有力有序有效推进,确保“一带一路”建设工作开好局、起好步。要坚持共商、共建、共享原则,积极与沿线国家的发展战略相互对接。要把握重点方向,陆上依托国际大通道,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造若干国际经济合作走廊;海上依托重点港口城市,共同打造通畅安全高效的运输大通道。要强化规划引领,把长期目标任务和近期工作结合起来,加强对工作的具体指导。要抓好重点项目,以基础设施互联互通为突破口,发挥对推进“一带一路”建设的基础性作用和示范效应。要畅通投资贸易,着力

推进投资和贸易便利化,营造区域内良好营商环境,抓好境外合作园区建设,推动形成区域经济合作共赢发展新格局。要拓宽金融合作,加快构建强有力的投融资渠道支撑,强化“一带一路”建设的资金保障。要促进人文交流,传承和弘扬古丝绸之路友好合作精神,夯实“一带一路”建设的民意和社会基础。要保护生态环境,遵守法律法规,履行社会责任,共同建设绿色、和谐、共赢的“一带一路”。要加强沟通磋商,充分发挥多边双边、区域次区域合作机制和平台的作用,扩大利益契合点,谋求共同发展、共同繁荣,携手推进“一带一路”建设。

张高丽最后要求,各地区各部门要以抓铁有痕、踏石留印的精神,加强组织指导,统筹协调配合,充分发挥地方、部门和市场主体的主动性,充分发挥沿线国家政府和人民的积极性,形成推进“一带一路”建设的强大合力。

源自中央政府门户网站 2015-02-01





郭庚茂

全面建成小康社会，让中原更加出彩

河南省第十二届人民代表大会第四次会议圆满完成大会的各项议程后，于2月1日下午在郑州胜利闭幕。河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂作了重要讲话。

郭庚茂表示，道路决定命运。必须坚定不移走中国特色社会主义道路，牢牢把握基本坐标，在思想上政治上行动上同以习近平同志为总书记的党中央保持高度一致。要用中国特色社会主义理论体系武装干部群众，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，切实把道路自信、理论自信、制度自信落实到工作的各方面各领域；坚持党性和人民性的统一，一切为了人民、一切依靠人民，实现好、维护好、发展好最广大人民的根本利益；严格落实党要管党、从严治党，充分发挥各级党委总揽全局、协调各方的领导核心作用，充分发挥各级党组织的战斗堡垒作用和广大党员的先锋模范作用，团结带领人民群众为实现奋斗目标不懈努力。打造富强河南、文明河南、平安河南、美丽河南，把四化同步科学发展作为突出的历史任务，将聚焦实施三大国家战略规划与融入国家“一带一路”战略紧密结合起来，着力推动“一个载体、四个体系、六大基础”建设，强化五大战略举措，实现服务全国大局和加快自身发展的有机统一。

郭庚茂指出，境界决定能量。必须培育和践行社会主义核心价值观，凝魂聚气、强基固本，汇聚强大正能量。要爱岗敬业、恪尽职责，严格遵守行业规范；倡导干一行、钻一行、精一行，养成职业操守，争做行家里手；立足本职工作，用辛勤和智慧创造出色业绩、成就出彩人生。要确立正确价值取向，在全社会形成向上向善的力量；强化道德养成，做到心中有正义、行为有规范、做人有原则、

处事有立场，做文明人、办文明事；营造良好氛围，大力褒扬那些敢于秉持正义、勇于担当奉献的人，自觉维护和展示河南人良好形象。全体社会成员要强化法治观念，树立法律信仰，自觉学法尊法守法用法；广大党员干部要坚持心中有党、心中有民、心中有责、心中有戒，始终牢记人民公仆的角色定位；强化责任意识，坚持以天下为己任、为社会作贡献，为工作担当、为人民担当、为国家和中华民族担当；坚持勤政廉政，按本色做人、按角色办事。

郭庚茂强调，方法决定成败。必须坚持科学的思想方法、工作方法，用最少的资源换取最大的效益，用最小的代价赢得最大的成功。要实事求是、遵循规律，一切从实际出发，从基本省情出发，从人民群众的利益出发，切实把中央和省委的决策部署贯彻好落实好；提高认识规律、运用规律的能力，克服盲目性、体现科学性、增强主动性。要统筹兼顾、举纲带目，树立全局观，把各项工作都放到全省大局中来谋划、来实施；抓住主要矛盾和矛盾的主要方面，把工作抓到点子上、做到紧要处。要与时俱进、开拓创新，打破思维定势，摒弃惯性做法，善于用改革的精神和创新的办法化解矛盾、解决问题、推动工作；秉持开放思维，把对外开放作为决定前途命运的关键抉择，以开放实现借力发展、跨越发展；增强进取意识，以只争朝夕的精神、昂扬向上的锐气、锲而不舍的韧劲推动发展。要务实重干、真抓实干，践行三严三实，发扬“钉钉子”精神，想一件干一件，干一件成一件，不断以阶段性成果为实现奋斗目标积累坚实基础。

源自河南省人民政府门户网站 2015-02-02



谢伏瞻

提升金融发展水平 保障经济社会发展

2月26日河南省省长谢伏瞻在郑州主持召开全省金融工作座谈会，听取对全省金融工作的意见建议，分析当前金融形势，安排部署今年的金融工作。

谢伏瞻说，过去的一年，在外部环境复杂严峻、区域竞争加剧的形势下，金融业的健康成长为全省经济社会发展提供了重要支撑和坚强保障。河南经济社会发展取得的成就与金融系统的辛勤工作密不可分，借此机会，向金融战线的同志们表示衷心感谢和诚挚问候。

谢伏瞻对去年河南省金融工作取得的成绩给予充分肯定，深入分析了当前河南金融市场发展存在的突出问题。他说，金融是现代经济的核心，金融搞活了，全盘皆活。当前，我国经济进入新常态，河南省经济发展正处在爬坡过坎、攻坚转型的紧要关口，比以往任何时候都更加迫切地需要金融支持。各级各部门和各金融机构要主动适应新常态，切实增强大局意识、责任意识、服务意识、创新意识，把握机遇，应对挑战，紧紧围绕金融“发展、改革、创新、稳定”四个关键点，着力增强金融支持实体经济的针对性、有效性，全面提升金融发展水平和服务经济社会发展水平。

谢伏瞻强调，一要抓发展，着力提升资金保障能力。各金融机构要积极争取总部在业务规模、政策倾斜、机构网点等方面加大支持力度，切实保障重大项目资金需要，努力满足薄弱环节资金需要，有效利用各类资本市场，进一步降低企业融资成本。二要抓改革，着力增强金融业整体活力。通过深化改革、转换机制、增大资本、组建机构，深化地方金融机构改革，推动政府投融资公司转型创新发展，推进融资担保机构规范安全发展，进

一步完善金融体系，推动金融豫军协同发展，繁荣壮大各类金融主体，加快形成机构集聚、功能完善、运行稳健的金融市场。三要抓创新，着力提高支持经济发展水平。坚持以市场为导向，以提高金融服务能力和效率为根本目的，加快金融组织创新、产品和服务模式创新。突出担保抵押创新，扩大债券发行，加快基金发展运用，拓展保险资金投资，加快推进农村金融创新。四要抓稳定，着力防范和化解金融风险。要高度重视，积极应对，严格按照严控增量、区别对待、分类施策、逐步化解的原则，全面排查各类风险，依法有序、积极稳妥化解处置。分级建立企业资金风险监测协调机制，扎实做好打击和处置非法集资工作，进一步加强金融生态环境建设。

谢伏瞻最后说，金融工作事关全省改革发展稳定大局。各级党委和政府要进一步把金融工作摆在更加重要的位置，强化职责，充实力量，切实承担起组织协调、地方金融监管、风险处置等任务，努力为金融服务实体经济创造良好的环境。希望各级各部门各金融机构进一步增强责任感、使命感、紧迫感，加强协调推进，形成工作合力，为全面建成小康社会加快现代化建设、让中原在实现中国梦进程中更加出彩提供更坚实的金融支撑。

源自《河南日报》2015-02-27



郭庚茂谢伏瞻等省领导视察 河南航投跨境 E 贸易中心



本刊讯 2月10日，河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂，省委副书记、省长谢伏瞻，省政协主席叶冬松与省委、省人大、省政府、省政协四大班子部分领导同志亲切视察河南航投跨境E贸易展示中心及进口商品直销中心。

“新鲜卢森堡”项目通过郑州—卢森堡这条空中丝绸之路在中部国际电子商务产业园落地生根，消费者只需轻点鼠标，欧洲各类食品就能快速送货上门。

郭庚茂、谢伏瞻等省领导观看了航投物流电视宣传片，检试了电商触摸多功能一体机，询问了进口商品情况，对“双枢纽”的发展十分关心，并勉励河南航投继续做好各项工作。

(本刊综合报道)

河南航投首届一次职代会 暨 2015 年工作会议隆重召开



本刊讯 2月7日上午，在雄壮的国歌声中，河南航投首届一次职代会暨2015年工作会议在港区航投大厦会议室隆重召开。董事长、党委书记张明超作了题为《适应新常态 融入新格局 引领新模式 在加快郑州航空枢纽建设中实现新作为》的工作报告，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆主持会议并作总结讲话。公司领导班子其他成员及职工代表参加了会议。

会议深入学习贯彻了党的十八届三中、四中全会、省委九届八次全会和全省“两会”精神，总结回顾了公司2014年各项工作，科学分析了当前面临的形势，安排部署了2015年的重点工作，审议通过了提交的工作报告和《河南航投2015年经营目标与工作计划》等3个议案，表彰了2014年工作中涌现的先进集体和个人。

张明超的工作报告分四个部分：一是2014年各项工作保持了良好发展态势；二是正确认识新常态下企业面临的机遇与挑战；三是新常态下实现新的更大作为；四是凝聚起新常态下实现新作为的强大动力。

张明超指出，2014年，在省委省政府和省政府国资

委的正确领导与大力支持下，河南航投按照“转中求快、干中求为、变中求胜”的总体思路，坚持求、抢、借、聚、合的工作理念，站位全局，谋划长远，抢抓机遇，实干求效，筑牢了企业的发展基础，各项工作保持了积极向上的发展态势、趋势、气势。

(一) 郑卢直飞国际货运航线架起横跨中欧的空中丝绸之路。公司按照省委省政府战略部署，坚持把卢森堡货航项目作为企业发展的主线和生命线来抓，开通郑州至卢森堡货运航线，推动“双枢纽”战略的深入实施，航线运营良好，成效初显，自6月15日开通以来，航班数由每周2班增加至5班，货运量突破1.7万吨，创出“卢森堡模式”，为中欧经贸发展打开了一扇大门，得到了社会各界的肯定与关注。

(二) 南航河南航空公司成为河南首家也是唯一本土基地航空公司。新公司完成了组建审批的所有工作，正式运营启动，2014年新公司累计为郑州机场贡献旅客运输量484万人次，货邮吞吐量4.2万吨，提升了郑州机场在全国航空经济格局中的地位，对推动河南对外开

放和经济社会的发展具有重要意义。

(三)从空中丝绸之路到买卖全球的雏形基本形成。以“提升中原生活品质”为使命,全力开展跨境电子商务工作,启动了“新鲜卢森堡”项目,以“航投臻品”网站为线上载体,以河南航投跨境E贸易展示中心为线下平台,有力推动了河南电子商务全球供应链服务体系建设和线上线下结合、有形市场与无形市场融合发展。

(四)推动建设郑州航空枢纽的带动力与影响力日益增强。一年来,公司全面深化与卢森堡货航合作,积极布局航空关联产业;国贸中心项目的建设实现了“港区速度”的新标杆;充分整合自身优势资源,拓展了开发商、承建商融资渠道,有力提升了郑州航空枢纽的带动力和影响力。

(五)党的群众路线教育实践活动综合测评位居全省国企前列。公司党委认真贯彻落实中央和省委精神,把党的群众路线教育实践活动作为一条红线贯穿始终,抓实抓好三个环节各项工作,党员干部作风得到进一步提升,获得广大员工群众和省委督导组的肯定,公司教育实践活动验收成绩在全省省管企业中名列前茅。强化反腐倡廉建设,切实发挥党委的主体责任和纪委的监督责任。

张明超强调,河南航投改革发展取得的成绩,是省委省政府和省政府国资委正确领导的结果,是公司上下团结拼搏的结果。好的做法和理念要在今后的工作中继续坚持,发扬光大。

张明超从机遇和挑战两个方面分析了公司当前面临的形势。他指出,2015年我国和河南省的经济发展进入“新常态”,从河南航投自身发展形势来看,2015年的形势是外部环境看好,内部条件有利,机遇大于挑战。一是中央制定出台的一系列新措施,既为企业发展释放政策红利,也带来了压力与挑战。二是河南省改革发展的新形势,既为企业发展提供了良好机遇,也提出了更高的发展要求。三是企业发展中形成的积淀,既奠定一定的发展基础,也有一系列难题还待破解。

张明超表示,我们要辩证客观地看待当前面临的机遇与挑战,既要坚定发展的信心和决心,把握好当前发展的大好机遇,又要充分估计企业面临的严峻考验,审慎应对、主动作为、扎实工作,推动河南航投在新常态下实现更好更快的发展。

在谈到2015年工作布局时,张明超指出,2015年公司工作的总体要求是:全面贯彻党的十八大、十八届三中、四中全会精神和省委九届八次全会、省委经济工作会议精神,紧紧围绕省委省政府关于郑州航空港经济综合实验区的战略部署和要求,主动适应经济发展新常态,融入“一带一路”新格局,坚持转中求快、干中求为、变中求胜,以探索完善“卢森堡模式”经验与内涵为引领,以大气魄、大情怀、大手笔,努力推动企业实现全面发展,在加快郑州航空枢纽建设中实现新作为。

贯彻总体要求,实现预期目标,关键要做到“适应新常态,融入新格局,引领新模式”。适应新常态,就是要做到观念上适应、认识上到位、方法上对路、工作上得力,要奋力抢抓新常态下的新机遇,推动企业在新常态下实现新发展;融入新格局,就是要快速融入国家“一带一路”战略布局,贯彻落实省委经济工作会议提出的“拓展开放空间,构建一带一路战略支撑点,形成东联西进、连通世界的全面开放合作新格局”的工作要求,努力发挥省属航空经济投融资平台的作用,促进河南省开放型经济体系构建;引领新模式,就是要积极深化与完善“卢森堡模式”的内涵,充分发挥卢森堡货航航空物流系统的作用,持续坚持“三结合”的发展理念,全面深化与卢森堡货航等世界知名航空企业合作,加快推动实验区航空经济产业链条完善。

张明超强调,要达到以上目标,具体来讲2015年要做到“三着力”,实现“三突破”。

(一)着力以“卢森堡模式”为引领,在融入“一带一路”发展大格局中取得新突破。一是全面深化与卢森堡货航的合作。进一步完善卢森堡货航的航线网络,为郑州机场贡献5万吨年货运量,做好本土合资货航公司成立工作,加快飞机维修基地设立,全力组建卡车航班公司,充分建设和发挥“双枢纽”战略辐射带动作用。二是大力推动南航河南航空布局运营。要充分发挥南航河南航空本土基地航空公司作用,认真履行股东职权,在努力督促实物资产和人员尽快到位的基础上,促使南航从客运和货运两方面,以实际运营成效助推实验区成为国内重要的客运中转换乘中心。三是积极引进航空制造业项目。推进E-190总装项目落户实验区,组建公务机运营合资公司及维修公司,在省委省政府的指导下,积极向国家发改委、商务部、



河南航投公司领导向2014年度先进个人颁发荣誉证书。

工信部等部委汇报沟通,促进项目顺利开展。

(二)着力以全省产业结构优化升级为契机,在现代高成长服务业发展上取得新突破。一是加快发展航空物流业。积极推进“新鲜卢森堡”项目,全面开展跨境E贸易工作,全力推动航空物流园区项目,积极开展货运代理业务,加快完善自身资质建设,加快推进实验区国际航空物流中心建设。二是深入推进航空地产业。着力抓好几个重点项目,加快国际贸易服务中心项目进度,确保项目建设质量,推动航空经济服务中心项目,做好项目建设的前期准备工作。三是强化发展金融服务业。深入研究融资工作,制定针对性融资方案,谋划设立航空产业基金,成立金融租赁公司,大力开展融资担保业务,加大市场开发力度,构建畅通项目通道,不断创新业务模式,推进规模化业务合作。四是谋划发展文化旅游业。谋划举办中卢“双枢纽”战略合作论坛,适时开展河南与卢森堡文化交流活动,探索设立合资旅游公司,主动加强与国际知名旅游公司的接洽,探索与其合作的有效渠道。

(三)着力以创新体制机制为抓手,在提升发展能力上取得新突破。一是全面加强党的建设。加强领导班子建设,完善基层领导班子队伍,发挥干部考核导向作用,

完善领导班子和领导干部考核办法,强化基层党组织建设,推进反腐倡廉建设,建立健全不敢腐的惩戒机制、不能腐的防范机制、不易腐的保障机制。二是持续完善现代企业制度。完善董事会、股东会、监事会制度;深化人事制度改革;完善公司组织机构;提升公司管控水平;加强风险防控体系建设,强化决策风险、财务风险、市场风险、运营风险、法律风险的防控,实现制度化、流程化、规范化、信息化,为企业的健康发展营造良好的工作环境。

张明超最后要求,做好各项工作,关键在人,关键在干部队伍。我们要着力锤炼一支“好干事、干好事、事干好、不出事”的干部员工队伍,为企业在经济新常态下实现更大作为提供强大动力。

刘建葆就如何贯彻落实好大会精神作了总结讲话,他指出,这次会议既是一次总结会、表彰会,更是一次动员会、鼓劲会。董事长的讲话对2015年的工作指向明确、目标精准,具有很强的指导性和操作性,是我们今年做好各项工作的纲领性文件。

为认真学习好、切实贯彻好、坚决落实好这次会议精神,刘建葆强调了三点意见:一是2015蓝图绘就,任务艰巨。他说,各项指标既考虑了当下又着眼于长远,河



公司领导与先进集体代表及先进个人合影留念。

南航投到了爬坡过坎、攻坚克难的关键时刻，任务艰巨。但世上无难事只怕有心人，希望同志们挂图作战，同心协力，果敢勇毅，一气呵成，推动各项工作能快则快，能超则超，取得企业年度工作的开门红。对于落实年度工作目标中碰到的问题和困难，要增强工作的主动性和创造性，真正做到迎难而上抓工作，攻坚克难求发展。二是2015重在落实，突出实效。千里之行始于足下，万丈高台始于垒土，我们要“落实落实再落实”。在具体工作中必须以舍我其谁的雄心、百折不挠的恒心、精益求精的细心，身体力行，察实情，求真知，办实事，求实效。要以国务院国资委对创造世界一流企业提出的“四强”、“四优”、“四个特点”等13个要素为标准，提高工作质量。要从以下几个方面下功夫（1）明确责任。将指标目标分解落实到各单位，要结合各自的实际，系统布局，明确分工、落实责任。（2）提升素质。制定科学合理学习培训计划，不断提高员工政治与业务素质的同时，也要重视企业文化教育长效机制的构建，切实把干部员工的言行统一到工作目标和任务上来。（3）完善制度。凡事预则立不预则废，要在激励与约束、业务发展与防风险并重方面下力气，使员工有制度意识、规则意识、风险意识。（4）加强作风。要继续按照“作风建设没有休止符，永远在路上”的工

作要求，持续在改进作风上动真碰硬，切实将作风建设的成效凝聚成企业发展的强大动力，助推企业发展，保障工作目标的完成。三是2015持续坚持，创新工作。“求、抢、借、聚、合”的工作理念，要一以贯之，坚持下去，但同时要根据新常态下的新情况、新问题，不断创新。创新就是对资源要素的重新组合，要在商品结构、渠道结构、区域结构、组织结构、思维方式、工作方式等方面，跳出原有思维惯性，努力以思想认识的新飞跃打开工作新局面，在新常态下实现企业新的发展。

会上，公司纪委书记、工会主席郑立亮宣读了《关于表彰2014年度先进集体和先进个人的决定》，会议对先进集体和个人进行了颁奖。与会人员分组讨论了公司2015年工作报告和提交的《河南民航发展投资有限公司绩效考核办法》、《河南民航发展投资有限公司补充医疗保险管理办法（试行）》、《河南民航发展投资有限公司2015年经营目标与工作计划》等3个议案，并表决原则通过了公司2015年工作报告和3个议案。

会议在《国际歌》的乐曲中圆满闭幕。与会代表纷纷表示，要认真贯彻会议精神，凝神聚力，把2015年的各项工作落到实处，共同开创河南航投事业的新辉煌。

（文/王继丽 图/赵宗丹 王 璩）

河南航投第一次职工代表大会隆重召开

本刊讯 2月6日下午，河南航投第一次职工代表大会在公司会议室隆重召开。河南省直工会上任主任康艳出席会议并讲话，河南航投党委书记、董事长张明超，党委副书记、总经理、副董事长刘建葆，公司其他领导班子成员及来自公司各部室、子公司的职工代表参加了会议。

会议由刘建葆主持。会上，公司纪委书记郑立亮报告了工会筹备工作的情况；会议选举产生了河南航投第一届工会委员会委员和工会经费审查委员会委员；选举郑立亮为工会主席；张明超作总结讲话。

张明超在讲话中指出，成立工会是河南航投的一件大事，这次职代会是公司党委全面落实全心全意依靠职工办企业的大会，是进一步发挥工会在推行企业改革、促进经济发展、维护协调稳定重要作用的大会，是动员和组织职工为企业发展壮大建功立业的大会，必将对河南航投今后的发展产生积极的影响。

张明超同时提出三点要求和希望：一是企业要全心全意依靠职工。他说，河南航投是个新企业，必须有一支强有力的高素质职工队伍才能保证发展战略落到实处，保证事业取得发展。工会是党领导下的职工自愿结合的工人阶级群众组织，也是党联系职工群众的桥梁和纽带。公司党委支持工会依照章程开展工作，及时研究解决工会工作遇到的困难和问题。二是工会要切实切实加强建设。公司工会要在政治上保证职工的地位和作用；在制度上强化以职代会为基本形式的职工民主管理制度；在素质上加强职工队伍建设；在权益上依法维护职工的经济利益、政治权利和文化需求，使职工和企业形成牢不可破的命运共同体。三是代表要认真履行职责。要做刻苦学习、钻研业务的模范，做诚实守信、爱岗敬业的模范，做凝聚职工、共同进步的模范，做用心做事、追求卓越的模范，以自己的实际行动影响和带动身边的职工。

康艳在讲话中首先向大会的胜利召开表示热烈的祝贺。她说，河南航投成立两年多来，奋力拼搏、抢抓先机，做了不少大事，完成了省委省政府部署的重大任务，奠定了公司发展的基础，受到省委省政府的高度评价。对工会建设，她提出三点意见。一是工会工作要围绕中心，服务大局。要紧紧把握中央、省委关于做好新形势下群众工作的要求，围绕郑州航空港经济综合实验区这一国家战略和省委省政府的重大决策和部署，把工会工作放到全省和河南航投工作全局中去思考、去把握、去部署。二是要面向职工，服务群众。要深入基层、深入职工了解情况，面向基层做好服务，把干部职工的需求当成第一信号。三是要把握机遇，创新工作。要创新工作视野，创新工作方式和机制，创新工作思路和载体，达到解放思想、开拓有为的目的。

郑立亮在当选为工会主席后作了表态发言，他表示，新一届工会要在省直工会和公司党委的领导下，在公司各部门的大力支持下，发挥好工会这一群众组织的应有作用，努力做到“学得好、建好家、履好职、服务好”，努力围绕中心，服务大局，紧紧围绕公司的改革发展开展各项工作，积极参与公司的民主决策、民主管理和民主监督，为公司改革发展提供服务保障。

刘建葆在会议结束时指出，河南航投第一次职工代表大会认真履行了大会的全部职责，取得了预期的效果，省直机关工会领导对河南航投及工会工作提出了明确要求，请各单位、各位代表从讲政治、讲大局的角度出发，守纪律，履职责，认真学习领会会议精神，尤其是首届工会委员会要在河南省直属机关工会工作委员会和河南航投党委的领导下，尽快进入角色，全身心投入工作，为航空港经济实验区的发展起到积极助推作用。

（龙飞天）

河南航投召开集体廉政谈话会议



本刊讯 2月12日上午，河南航投集体廉政谈话会议在公司会议室召开。河南航投党委书记、董事长张明超作了重要讲话；党委副书记、总经理、副董事长刘建葆传达了中纪委五次全会及省纪委九届五次会议精神；纪委书记郑立亮作了2014年度河南航投纪检监察的工作报告；各子公司、机关部室（以下简称各单位）负责人庄严宣读了廉政誓词，张明超代表公司党委监督；同时各单位签订了2015年度党风廉政建设目标责任书。会议由郑立亮主持，公司副科级以上管理人员参加了会议。

张明超在谈话中首先强调这次谈话的重要性，他说，一是习近平总书记在中纪委五次全会上对反腐倡廉

提出了更高的要求，特别提到要着力完善国有企业监管制度。要把握一个“大趋势”，即高压反腐不会放松；要抓住一个“新亮点”，即遵守“政治规矩”；要认清一个“大方向”，即推进反腐倡廉制度建设。二是省管企业个别人员廉洁方面出了问题，有必要提醒大家引以为戒。省管企业干部绝大多数是兢兢业业的、克己奉公、廉洁自律的，总体上是好的。但近年来也出现了一些不该出现的问题，如果不及时整改，可能会出更大问题。三是河南航投发展到了新阶段，有必要提醒大家保持良好的精神状态。去年我们在群众路线教育活动、卢森堡货航实质运营、跨境E贸易等方面取得了令人振奋的成绩。但在把公众关

注目光集聚到我们身上的同时，也把压力扛到了自己肩上，我们要统一思想、振奋精神、转变作风，做好继续干事创业的准备。

张明超用了“四个一”来作为对大家的警示：“一条规律不曾变”，违法违纪的基本轨迹不曾变，惊醒大家在易出现的问题上自我提防；“一念之差走天险”，出现腐败的决定因素是内因，多是思想的“一念之差”，惊醒大家在慎初、慎微、慎独上下功夫；“一笔两亏糊涂账”，是党和国家、个人和家庭两方面都受损失，惊醒大家头脑时刻保持清醒；“一墙之隔两重天”，失去自由的时候才会知道自由的珍贵，惊醒大家严于律己，防患于未然。

张明超向大家深刻分析了当前反腐倡廉形势带来的启示：一是信诚则志存高远，志正则众邪不生，要讲理想信念，经得住考验；二是风行于上，俗成于下，要讲以上率下，做好防腐表率；三是徒善不足以为政，徒法不足以自行，要讲制度执行，狠抓完善落实。

刘建葆带领大家共同学习了中纪委五次全会、省纪委九届五次会议精神。为认真学习、贯彻、落实好上级会议精神，刘建葆从两个方面进行了解读。一是省委书记郭庚茂围绕抓好全省党风廉政建设和反腐败工作，着重强调的六个问题：要清醒认识形

势；要严防“四风”反弹；要严守党的纪律和规矩；要坚决遏制腐败现象蔓延势头；要加强反腐倡廉制度建设；要严格落实主体责任。二是省纪委书记尹晋华讲到的六个方面的新信号、新看点：必须守纪律讲规矩，没商量；“两个责任”落实不力，问你责；驰而不息纠正“四风”，横下心；保持反腐“高压态势”，零容忍；发挥巡视监督“利剑”，全覆盖；“打铁还需自身硬”，强队伍。

河南航投2014年度纪检监察工作报告从扎实推进纪检体系建设、深入开展宣传教育活动、认真履行纪检监察职责、适时推进招标效能监察4个方面对2014年度纪检监察工作进行了总结，同时，从着力抓好制度配套，着力做好纪律检查和效能监察，着力强化正风肃纪、源头防治和改革创新等3个方面对2015年度纪检监察工作进行了安排部署。最后，郑立亮又对纪检监察工作提出了3点要求：一是树正气，营造廉洁政治新生态；二是讲规矩，对纪律要有敬畏之心；三是严追责，纪委绝不是“稻草人”。

会上，河南航投各单位负责人集体向公司党委庄严宣誓：认真履行“一岗双责”，勇于担当主要领导责任；坚决执行“八项规定”，带头廉洁自律，管好所属人员；接受员工监督，维护航投形象，为航投事业努力奋斗！（文/王 璠 图/赵宗丹）

河南航投召开专题会议 传达国资委会议精神

本刊讯 2月9日上午，河南航投召开专题会议，传达贯彻2月8日召开的河南省国有企业改革发展暨国资监管工作会议精神。河南航投董事长、党委书记张明超要求各部门、子公司认真学习好省国资委此次会议精神，贯彻好会议精神，细致部署好2015年的相关工作。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆逐一传达了省国资委会议精神。公司中层以上干部参会。

会议首先传达了河南省副省长张维宁的重要讲话。在省国资委此次会议上，张维宁肯定了全省国资系统2014年在保持企业平稳运行、推动国企改革、服务全省发展大局、提升国资监管效能等方面取得的工作成绩，全面分析了国有企业面临的一系列新机遇、新挑战，要求全省国资系统要自觉把思想和行动统一到中央、省委、省政府的战略判断和工作部署上来，坚定信心，振奋精神，创新方法，牢牢把握改革发展主动权。要勇于担当，开拓创新，埋头苦干，团结一致，以坚强的党性、良好的作风、规范的制度和人格魅力形成整体合力，带动国企改革创新、稳步发展。

关于做好2015年工作，张维宁强调，全省国资系统要按照省委、省政府的安排部署，扎实推进各项工作，确保完成各项任务，努力实现新突破，更好服务全省大局。要在以下五个方面努力：一是多措并举推动企业平稳

健康发展，二是深化改革全面激发企业活力，三是突出创新驱动加快转变方式调结构步伐，四是以管资本为主加强国资监管，五是深入推进党风廉政建设和反腐败斗争。

会议学习了省国资委党委书记申振君题为《主动适应新常态，改革创新促转型，努力开创河南国资国企改革发展新局面》的工作报告。报告全面总结了2014年全省国资改革发展和国资监管工作，深刻剖析了工作中存在的突出矛盾和问题，提出了2015年工作总体要求和主要任务，布置重点要做好的七个方面工作：一是全力保持企业稳定增长。二是深入推进新一轮国企改革。三是努力在转变方式调结构上实现更大突破。四是进一步扩大对外开放合作。五是以管资本为主加强和改进国资监管。六是坚定不移推进党风廉政建设和反腐败工作。七是全面提升党建工作科学化水平。

会议还传达了省国资委主任肖新明的总结讲话，他要求深刻领会中央精神和省委、省政府的要求，进一步统一思想，坚定信心，辨明是非，坚决抵制各种不良倾向，理直气壮地做强做优国有企业，增强国有经济的活力、控制力、影响力和抗风险能力。同时，强调特别要把握的几个关键点：一要着力保持企业平稳健康发展；二要着力深化新一轮国企改革；三要着力转变方式调结构；四要着力提高国资监管效能。（龙飞天）

鼓足劲 拉满弓 起好步 河南航投基层单位迅速落实 2015 年工作会议精神

本刊讯 2015 年一开首，河南航投陆续召开了第一次职工代表大会、首届一次职代会暨 2015 年工作会议、集体廉政谈话会等一系列会议，总结去年工作，部署今年任务，成立工会组织，严肃纪检纪律，上紧反腐发条……有序推进公司改革发展。会后，基层单位迅速行动，立即组织员工学习，认真贯彻精神，言有制度，行有措施，鼓足劲，拉满弓，起好步，开好局，力争完成全年各项任务。

航投担保

2 月 13 日上午，航投担保组织全体员工学习河南航投首届一次职工代表大会暨 2015 年工作会议以及集体廉政谈话会议有关文件。在学习相关精神的基础上，开展形势任务教育，要求每位员工认真学习工作报告，详细、全面、深入了解和掌握报告内容，明确航投担保 2015 年工作目标和发 展要求。

2015 年航投担保要紧紧围绕“114 战略”开展各项工作：一、严防死守一条红线，狠抓项目风险管控。二、牢牢把握一条主线，多渠道、大力度开展银保业务。三、全面构建四项支撑，不断加强学习培训，以专业高效的团队能力和素质为重要支撑；加强制度建设，以“体系完备、流程清晰、标准规范、便于操作”的制度体系为重要支撑；加强企业文化建设，以强大的团队凝聚力和战斗力为重要支撑；加强党风廉政建设，以“三严三实”的工作作风为重要支撑。航投担保不仅要在工作中突出一个“干”字，以实际行动把 2015 年各项工作措施落实到位，更要管好“人”的因素，建设一支清正廉洁、作风优良、素质过硬、能力出色的员工队伍。

卢森堡项目部

为认真贯彻落实公司指示精神，卢森堡项目管理部（以下简称项目部）在 2 月 16 日组织专题会议，向全体

员工传达了两次重要会议内容。项目部在认真学习领会的基础上，提出新的一年要紧紧围绕“双枢纽”战略扎实开展各项业务，进一步加强团队建设，重点做好以下工作：

一是完善航线网络布局，推进合资货航和合资飞机维修基地等“双枢纽”战略相关项目落地，启动更多产业链上下游项目计划，策划中卢双方重大交流活动，提炼“卢森堡模式”，在融入“一带一路”发展大格局中取得新突破；二是严肃工作纪律，发扬勤俭节约、艰苦奋斗精神，努力将自身建设成为一支纪律严明、凝聚力强的工作队伍；三是不断提升内部管理，修订完善各项内部管理制度，提高综合行政效能，确保各项工作高效协调运转，打造出一支作风严谨、纪律严明、踏实肯干的项目管理团队。

航投物流

航投物流领导班子组织全体员工深入学习了工作会议精神，结合 2015 年河南航投给航投物流下达的经营目标，立足当前，谋划 2015 年全年工作，提出了具体工作落实措施：

全力以赴做好经营管理工作：一是夯实基础管理，完善各项制度、标准和流程，充分利用信息化手段，实现公司规范化运营；二是依据现有市场消费结构选择具体可行的商品结构，明确商品采购方案和计划，针对不同商品特点构建供应渠道，严格控制质量、物流、单证办理等采购环节；三是完善营销渠道的建设工作，以战略经销商和电商渠道为主，按照标准和条件，稳步发展推进，坚持 O2O 线上线下相结合，让“航投臻品”网站成为线下营销渠道的有力支撑，提升品牌效应；四是创新机制，充分发挥航投全体员工会员优势，做到业务快速发展。

开启货运代理业务新篇章：加快“航空铜牌”资质

办理，充分利用好河南航投作为卢森堡航空的大股东这一优势，力争独家代理，取得舱位最低价格，借力价格优势，集聚各个货代公司的货源，快速形成规模效应。

积极推进项目投资：一是推进新鲜卢森堡项目，成立项目部，树立“新鲜卢森堡”品牌，推进卢森堡模式纵深发展，打造欧洲供应合作的平台；二是物流信息管理系统开发，按照“总体规划，分步实施”的原则逐步推进仓储及供应链信息系统的开发，以提高运营效率；三是紧密跟踪，积极协调，加快推进物流用地项目审批，争取项目早日落地；四是跟进平行进口汽车项目，立即启动资质办理，积极对接海关、国检相关部门，做好基础准备工作，争取政策支持，努力成为河南第一家平行进口汽车企业。

航投置业

2 月 10 日下午，航投置业在航投大厦 9 楼会议室召开 2015 年工作会议。会议重点传达了河南航投年度工作会议精神，全面总结了 2014 年度航投置业各项工作，安排部署了 2015 年度工作。

会议提出，要认清形势，紧紧围绕航投总部大局和年度中心工作，做好置业公司各项工作，确保完成总部下达的 2015 年度工作任务。重点强调要做到好干事、干好事、事干好和不出事。

在新的一年里，河南航投对航投置业的工作制定了明确的目标，航空港经济综合实验区的建设为我们提供了良好的发展机遇，要以“规范管理年”为契机，勇于担当、真抓实干，做出应有的贡献，为河南航投的发展和航空港经济综合实验区的建设注入新的活力。

（杨文杰 刘静宜 莫傲然 张一凡）

河南航投跨境 E 贸易中心 新春喜迎开门红



河南航投跨境 E 贸易中心自 1 月 23 日正式开业以来，受到了业内外各界的广泛关注，销量持续攀高，特别是春节期间推出的“迎新春大礼包”、“买一送一”等系列活动更是备受消费者的青睐。节日期间，直销店最高客单价达三万多元，平均客单价突破三千元，累计售出 60 万元，经销商批发额总计近 90 万元，网站销售额达 20 万元。（谢登科）

出彩 中国梦

“自古以来就有‘得中原者得天下’之说。实现‘两个一百年’奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦需要中原更加出彩。”这是习近平总书记2014年5月在河南考察期间对中原、对河南寄予的殷切希望。有了新的奋斗目标，中原儿女的脚步才能更加坚实，未来才能更出彩；有了美好的梦想，为梦而战的动力才会更加强劲，生活才会焕新章。

为了这个共同的梦想，郭庚茂书记带领河南人民一步一个脚印努力奋进，郭书记向我们提出了“加快中原崛起河南振兴富民强省进程，让中原更出彩，为实现中华民族伟大复兴的中国梦做出更大的贡献”的工作总目标。

作为郑州航空港经济综合实验区的主要建设者之一，我们航投使命光荣，责任重大。打造改革开放新高地、开拓航空经济建设新局面是我们航投员工，尤其是青年员工的伟大目标。要把“用心做事，追求卓越”的工作理念运用到创新发展中去，把好学、钻研、拼搏、奋进的工作精神作为行为准则和做事理念，付诸到实现梦想的生动实践中去。

希望年轻的航投人在这个栏目里畅书心扉，激扬斗志、勇于开拓，在实现梦想中更加出彩。

河南航投董事长、党委书记

架起彩虹桥

◎ 综合管理部 唐溪蔓

梦想之于国家民族，是国泰民安、国富民强；梦想之于平民百姓，是日子越过越好，生活越过越幸福；梦想之于河南航投，是像创出“卢森堡模式”那样，架起中部航空经济对外发展的一道道彩虹桥。

2014年，成立两年多的河南航投提出了“一条红线两条主线”的战略思想。红线就是党的群众路线教育实践活动，主线之一就是郑-卢“双枢纽”的战略合作，也是我们出彩“中国梦”的一个重要内涵。

“有梦想，有机会，有奋斗，一切美好的东西都能够创造出来”。2013年3月7日，国务院正式批复了《郑州航空港经济综合实验区发展规划》，随着这一全国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区的实施，2014年1月14日，河南航投参股卢森堡货航。2014年6月27日全新的卢货航打通了“郑州-卢森堡”空中丝绸之路。航班从最初一周2班，加密到3班、

5班……5个月后，喜迎一万吨货运量！所有航投人心怀“航投梦”，为搭建“双枢纽”中欧空中丝绸之路喝彩！为航投事业付出自己的一份坚持与努力。

人出彩，社会才会更精彩。航投人不仅仅满足于搭建空中丝绸之路，更大的愿景是通过不懈的努力提升全体河南人的生活品质。航投跨境E贸易中心的建立，恰似又一道彩虹铺路，把全欧洲优质的产品送到父老乡亲的家门口。航投人把中原人们对美好生活的向往当作了自己的奋斗目标。

过去的我们，很少像现在这样用不同的舞台实现自己的“中国梦”，用不同的途径宣示自己的“中国梦”。在建设郑州航空港经济综合实验区的伟大征程中，河南航投责任重大，使命光荣，任务艰巨。然而梦想的美好恰恰在于它所带来的前进力量。因为前方有彩虹，筑梦之路才更精彩。



百迁不忘国

◎ 航投担保 李宇



儿时的我，曾不止一次地被问及“梦想”，当时对于这个陌生的字眼似懂非懂，以为一件漂亮衣服、一次愉快的出游就是我的梦想。在校园里，维新先贤梁启超的那句“少年强则中国强”的警训不时在我耳畔响起，似乎有一丝明白了个人的梦想是要和国家的梦、民族的梦联系在一起的，朦胧中意识到中国的梦想就是民族崛起的强国之梦。

年轻的我，怀揣着儿时的梦想，迁至大洋彼岸的英国。在异国他乡陌生的街道上，我一次又一次被英伦充满魅力的异域风情所吸引，同样的也是一次又一次被同是在外漂泊的华人们兢兢业业的工作态度和艰苦朴素的生活态度所折服。2012年，奥运会在伦敦举办，我有幸观看了乒乓球等多项比赛，见证了中国奥运健将在赛场上的英姿，被他们面对困难锲而不舍的精神所感动。当鲜艳的五星红旗伴随着雄壮的国歌声冉冉升起的时候，我和现场的中国人一起高唱国歌，眼中

泛泪。儿时的民族富强之梦逐渐在我脑中变得越来越清晰。我深切地体会到了百年后的今天，我们仍然在“实现中华民族伟大复兴”的追梦道路上奔跑。想到这里，我已经迫不及待地想回到祖国一起参与到这伟大的筑梦之中。

如今，我迁归故土，成为了河南航投的一员，了解到河南航投的梦就是为“让河南在实现中华民族伟大复兴中国梦的进程中更加出彩！”贡献最大的力量。从2014年的3月至今，我在航投担保公司工作，主要负责金融融资方面的业务。在这里，我不仅学到了很多学校里学不到的东西，也结交了许多筑梦的战友。我见证了河南航投的成长、发展，参加了“郑州-卢森堡”国际货运航线的开通仪式，参加了“郑州-卢森堡”航线货运量5个月超万吨的战斗。

中华民族是一个充满朝气的民族，新时期是我们实现梦想的时代，每个人都有一个属于自己的梦，我认为年轻人的梦想应与国家民族兴衰荣辱紧密相连，而我的梦就是与河南的梦，航投的梦紧密相连。所以，我更加勇敢地追求自己的梦想，要为实现“我的中国梦”增添新的活力，让自己的梦和航投的梦一起飞翔。

时代的脚步

◎ 卢森堡项目部 王浩



2013年3月7日，郑州航空港经济综合实验区获得国务院批复，这是我国第一个上升到国家层面的航空经济发展先行区。至此，继中原经济区、粮食生产核心区之后，河南又拥有了一个引领自身发展与崛起的国之方略。

河南的发展，突破口究竟在哪里？

回顾历史——1899年的一天，晚清名臣张之洞一份奏折获批，史载“上谕赞许修筑卢汉铁路计划”。9年后，“卢汉、汴洛两大铁路完工并交会于郑”，郑州从此走进中国近代历史的视野。之后，以这两条铁路为基础扩建的京广、陇海两条大动脉在郑州交汇，郑州成为中国铁路“心脏”，并撬动了其未来发展的起点。

历史的选择没有偶然，郑州铁路的勃兴昭示了河南在中国区域竞争中的最大优势：交通区位优势。

现今新时代里，从高速公路到高铁，历任主政河南的领航者都将交通区位优势打造作为引领河南发

展的突破口。其原因，正如今天河南省委书记郭庚茂提出的建设郑州“大枢纽、大物流、大产业、大都市”。打造大枢纽是基础，形成了大枢纽就能带动大物流，拥有了大物流就能吸引大产业，集聚了大产业就能孕育大都市。其中，大枢纽的建设是一切的起点，而大枢纽之于河南，就是要打造辐射全国的综合交通枢纽。与已经形成的铁路心脏、公路枢纽地位相比，航空运输一直是河南在构建综合交通运输体系中的薄弱环节。补足这一短板，则河南综合交通格局完备，大枢纽可成。

今天，郑州航空港经济综合实验区获批已两年，河南航空经济发展取得长足进步，郑州航空枢纽打造取得重要突破。而在这期间，我们河南航投肩负着建设重任，开通“郑州—卢森堡”国际货运航线，5个月内货运量超万吨；“新鲜卢森堡”项目启动；航投E贸易中心开业，并实现开门红；与卢货航签订合作备忘录，合资货航筹集工作紧锣密鼓……河南航投为实验区建设增添着一个又一个美丽画卷。

今天的时代，赋予了河南一个航空的梦想。这是我们共同的梦想。

时代造就了这一梦想，这一梦想无愧于时代，时代的脚步越来越响。



让种子开花结果

◎ 财务管理部 董昱辰

在中华文明的史册上，从牛郎织女的故事到嫦娥奔月的传说，从敦煌石窟飞天壁画的描绘到玉皇大帝的凌霄宝殿的幻想，从先人飞天的冒险探索到现代科学家对于航空航天技术的科学实验。所有这些，把中华民族的飞天梦想与探索的种子，种在一代又一代人的心里，也种在我的心里。

今年年初，我有幸加入河南航投财务部工作，成为这个大家庭的一分子，这时的我，离我的航空梦又近了一步。

随着郑州航空港经济综合实验区上升为国家战略，航空经济在河南经济发展中的地位和作用越来越明显。河南航投勇担郑州航空港经济综合实验区建设的重任，为河南连接全国、走向世界，搭建更加稳固的空中桥梁，为中原崛起、河南振兴、富民强省，做出新的更大贡献。

作为一个从小心系航空梦的家乡人，我为之欢欣和激动。同时，这也使我感到责任重大，努力要在自己平凡的岗位上为河南航空事业的发展贡献一份微薄力量，实现自己的航空梦。

我想象着，在不久的将来，这个有着国际化交通枢纽的中原之门，能飞来一架架多彩飞机，覆盖全球航空运输，让郑州成为全国乃至世界吞吐量最大的航空港。我们乘坐着自己的航班穿梭在各大城市；我们不再流连忘返于世界各国的免税店，中原将会建立自己的免税购物大厦，更多的旅客是专程来享受这座“购物天堂”的。

“中国梦”蕴含“航天梦”，“航天梦”助推“中国梦”。路漫漫其修远兮，吾将上下而求索。我相信在辛勤汗水的浇灌下，“航空梦”的种子会生根、开花和结出累累硕果，一定很美、很美……



用青春践行

◎ 航投物流 王艳艳

梦想，是一个简单的信念，是一份对自己未来与生命的渴望与责任。也许是儿时懵懂的梦，也许是二十岁的豪情壮志；也许，是青春期的迷茫与冲动；也许只是一份平淡的渴望。无数的“可能”，无数的“希望”，因为我们的青春岁月充满奇迹，我们心中大大小小的梦，在生活的每一个角落存在着。

小时候，我们也许都会有这样一个梦想，长大了我要当科学家，我要当飞行员，我要当警察抓坏人……然后拿着大人们送的这样那样的玩具畅想着。小时候的我们天真无邪，有着一颗善良的童心，幸福与快乐是一曲不变的乐章。

如今，我们渐长成人，中国梦是我们共同的梦想，“脚踏实地”是我们唯一的路径。将理想扎根于现实“土壤”，就是要求求真务实，身体力行。爱岗敬业要从一点一滴的小事做起。“宰相必起于州部，猛将必发于卒伍”。只有把每一件小事干好，才有可能成就更大事业。不积跬步，无以致千里；不积小流，无以成江海。

只有在自己的岗位上一点一滴地积累，认真做好一件件小事，人生才会出彩，梦想才会实现。爱岗敬业还要实干苦干。事业是干出来的，不是说出来的。遇到困难就躲，碰到挫折就退，不实干、不苦干，人生将会一事无成。

岁月，不悔梦归处，只恨太匆匆。青春会渐行渐远，它似一幅画卷，被我们挥洒得星星点点。我们的青春，背负着一种责任，一种寄托，一种祖国对我们的期待。在践行中国梦的旅途中，我们要勇于面对时代赋予我们的责任和担当，我们要有增强加快企业发展的责任感、使命感，多留心观察，不断学习，充实自己，每天都不断地进步，在实际的学习工作中净化心灵、升华认识、提高觉悟，从平凡的工作中找到乐趣。

青春在奋斗中书写美丽，正拥有青春的我们，何不以勇锐盖过怯懦，以进取压倒苟安，努力做一个积极进取的中国青年；勤奋努力，奋勇拼搏，用青春践行属于自己的中国梦！

我始终追寻着你

◎ 规划投资部 闫维波



翱翔在天地之间，畅游于蓝天碧水之上，一直是我的梦，这个梦深植于心间。高考时，我毫不犹豫地第一志愿填报为航空院校，并如愿以偿。刚入学时，一切都新鲜，因为航空梦，让我莫名的自豪！一颗梦的种子开始生根发芽。“效法羲和驭天马，志在长空牧群星”的校训便成了我心中抹不去的梦，而“特别能吃苦，特别能攻关，特别能奉献”的精神更成我以后学习和工作不变的坚持。

“实现‘两个一百年’奋斗目标，实现中华民族伟大复兴的中国梦需要中原更加出彩。”总书记的讲话让所有参与建设美好家园的中原儿女倍受鼓舞，精神为之一振。河南地接南北，贯通东西，具有独特的地缘优势和便利的交通条件，高速公路枢纽、传统铁路枢纽以及正在建设的航空物流枢纽共同构成陆空衔接的现代综合运输体系，将对河南经济腾飞起到巨大推动作用。

选择河南航投开始自己新的职业生涯，是逐梦之旅，更是对航空港的未来发展充满信心。每个航投人都有一个航空梦，每个航投人的梦想都应符合航投战略使命。我们不仅要常怀民航强省梦，更要积极思考如何利用航投这个产业投融资平台，以实验区建设为载体，顺势而为，充分发挥资本的力量，积极整合省内外航空资源，迅速占领航空产业制高点，进一步实现河南民航产业的大发展、大跨越。这是值得我们每个航投人思考的命题。作为航投一分子，立足岗位，积极主动学习，踏实认真工作，就是我实现航空梦的最好方式。

东方欲晓，莫道君行早。踏遍青山人未老，风景这边独好。实验区的恢弘蓝图正迅速成为现实。远大的梦想是建立在脚下不断堆积的基石之上的，一亿河南人民的中原飞天梦，需要我们每个人秉承“用心做事，追求卓越”的航投理念，放飞梦想，贡献激情！



货币政策取决于基本面 降准不是全面放水

央行发布“全面+定向”降准政策之后，市场对于中国进入“放水救市”的预期再度高涨。在工业品出厂价格指数超预期下滑、实体经济特别是小微制造业企业经营压力大、GDP增速逼近7%的局面下，对于要不要“强刺激”的争论甚嚣尘上。实际上，用过去的眼光看待中国经济、用过去的思维思考中国经济既不准确，也不现实。

政策是活的，经济政策的推出取决于经济运行的实际情况。在不同阶段采取灵活的货币政策是普遍共识，是否降息、降准是相机抉择的政策选择。判断货币政策是否进入了降息通道，应着重看中国经济的基本面。

中国经济在经历30多年的快速增长之后，已经正式告别高速增长进入到“常态增长”阶段，7%左右

的增长速度仍然是人类有史以来最好的增长表现。2014年我国总需求的“三驾马车”总体上仍然保持了平稳较快的增长，结构优化，质量提升，经济取得的进展不少。2015年，工业化、信息化、新型城镇化和农业现代化新“四化”的相互推进构成中国经济平稳发展的坚实基础。而“双引擎”的启动无疑将为稳增长提供强劲动力，简政放权已经极大地释放巨大改革红利，调动数千万科技人员创业创新的不竭热情。

经济基本面决定了央行稳健的货币政策基调没有改变，在“三期”叠加的效应下，加强区间调控、定向调控，适时适度地预调微调，已是央行操作的“新常态”。正如央行研究局局长陆磊所言，本次降息，是对基础货币投放的结构性变

2015年是中国经济跨越台阶的关键时期，如果看不到中国高层强调新常态所展示的勇气和决心，看不到新常态下中国经济新的机遇，看不到下一个三十年中国各种新的产业机会，无疑会失去投资与布局的“中国机会”。

化做出的相应安排，又有季节性因素，在调结构取得阶段性成果的前提下，向“三农”、“小微企业”、“新兴经济”领域进行“定向降准”或者“定向降息”有利于缓解制约中国经济转型升级的不利因素，这是延续了去年央行货币政策结构性调控的思路。

在新常态下，看待宏观调控政策需要新的思维，需要对一系列货币政策保持平常心。2015年是中国经济跨越台阶的关键时期，如果看不到中国高层强调新常态所展示的勇气和决心，看不到新常态下中国经济新的机遇，看不到下一个三十年中国各种新的产业机会，无疑会失去投资与布局的“中国机会”。

源自人民网 2015-02-07

小米现象与航空低成本承运人模式

李云溪

山东航空公司营销专家

以小米手机、乐视电视和亚马逊kindle阅读器为代表，这些采用垂直整合思路的新进入者分别对所在行业带来了深远甚至颠覆性影响，可以称之为“小米现象”。

仔细观察手机行业近几年所发生之变局，对比到民航运输行业，其实会发现二者之间存在有趣的相似。小米和低成本航空公司之间有着异曲同工之妙。

以小米为代表的互联网品牌所采取的策略和玩法，对三星与中华酷联（中兴、华为、酷派、联想）等传统手机厂商阵营所带来的颠覆和影响，正如低成本航空公司与全服务公司的竞争动态所展示的那样。

按照出货量排名，小米手机用了3年时间成为世界第三大手机厂商。小米手机的创始人兼副总裁黎万强在两年前对外表示，“业界对小米的看法经历了三个阶段，起初是看不起，后来是看不懂，到现在是赶不上。”

如果加上最后“跟着玩”共四个阶段。

雷军以一个手机行业的门外汉，一脚踏入硬件行业，起初被同行嘲笑，毕竟供应链“傻大黑粗”跟互联网不一样，对小米的粉丝玩法，当然也包括过度营销等表示不屑。但是短短三年，按照出货量计，小米成为国内第一大手机厂商。现在，传统手机厂商逐渐看懂小米的玩法，开始“跟着玩”，如中兴推出互联网品牌子公司努比亚（Nubia）。

在民航行业，低成本公司也经历了类似的阶段。今天按座位数计，美国西南航空和欧洲瑞安航空已经分别成为各自本土第一大航空公司（不含国际）。传统航空公司也已经进入“跟着玩”阶段，推出低成本子公司。

我们可以将小米和低成本航空公司的策略做一个粗略的对照。

一、性价比（定价/产品）

（1）定位大众草根的“次优产品”。客观地说，小米的工业设计和研发等并不是行业最优秀的，但是它尽可能地降低生产运营和渠道成本，用一个尽可能低的价格，或者说以成本价出货，满足了大部

分用户的大部分需求，达到了最高性价比，让客户感觉物超所值。并且雷军曾说，他从同仁堂得到了灵感，产品要真材实料。所以小米的产品一般会公布组件供应商和规格材质等，令人信服。

低成本航空公司的产品和服务也不是最好最舒适的，甚至是拥挤的，但是它满足了航空运输服务最基本的层次：安全和正点。它把目标客户精准定位于价格敏感性休闲旅客，或者高端休闲旅客，至多是中小企业商务旅客等对价格和价值敏感的大众草根用户。

（2）定价策略。在以往，传统手机厂商的定价策略是尽可能地提高单机价格，获得品牌溢价和利润。而小米等互联网品牌厂商把手机定位为一个用户入口，以接近成本的价格提供手机，以尽可能多地获得用户规模。

传统航空公司也是通过复杂的收益管理尽可能地提高平均折扣，而低成本公司的定价策略是通过严格的成本控制，以尽可能低的降低票价，刺激需求。

有人评论说，今天中国移动互联网热潮如



此汹涌澎湃，大大超过欧美，带动微信、滴滴打车、手机购物、移动支付等各种移动应用崛起，背后相当一部分原因归功于小米首先将较高配置和较低价格的高性价比机器推向了大众市场，带动了智能手机的平民化，加速改变了人们的生活方式。

低成本航空公司通过提供简化服务、极低票价来刺激市场需求，而这部分旅客本可能是在以往因为全服务航空公司机票太贵，而买不起机票（be priced out）的。低成本航空公司加速了民航运输的民主化和大众化。

二、简单哲学：专注和极致

小米模仿苹果公司推出少数爆款机型，战线很短，正如低成本公司的单一机型、点对点短途航线，单一座舱布局和无附赠服务（No-Frills）以及简单的票价结构，同样强调极简。少就是多，多就是好。

传统手机厂商通过机海战术试图覆盖所有的市场领域，正如全服务航空公司的复杂机型、中枢航线、多舱布局和多级舱位、全服务票价所做的那样。但是实际上，很少存在能够通吃的战神。

美国西南航空公司首创的低成本承运人模式，以及免收托运行李费、免人工订座费，甚至免改期费背后正在于简单的运营哲学。

三、互联网思维：手机和机票都是业务的起点

小米试图建立“硬件+软件+



互联网服务”垂直整合的生态系统，类似亚马逊推出的Kindle阅读器和乐视电视。他们以接近成本的价格供应硬件，然后依靠后续的内容和服务盈利。今天，小米手机内置的“小米商店”已经崛起为第四大手机应用分发平台。这给依靠硬件获利的传统硬件厂商带来了颠覆。

在过去，传统手机厂商把手机定位为一个最终产品。华为荣耀掌门人刘江峰说，“我手机卖出去才是开始，以前手机卖出去，最好就别找我。现在我希望你更多地跟我联系。做生意的根基就不一样了，这是最大的变化。商业模式完全变了。”

这类全服务公司和低成本公司对“机票”和“附加服务”的理解。全服务公司把机票销售给旅客，航空公司和旅客的交易等就算大功告成，类似“一锤子买卖”；而低成本公司比如瑞安航空则把机票作为服务旅客的起点，尽力开发增值服务来获取辅助收入。

低成本公司认为，远期特价可能仅够弥补边际成本，但是卖掉总比座位空着好，卖掉之后还有可能通过旅客购买的增值服务获利。前不久，去哪儿网分享了一个数据，说特价舱位只有一半的旅客会最终使用，而25%的会改期到更高舱位，另外25%则没有使用。

当然，低成本公司和辅助收入并没有必然联系，只是说明低成本公司的定价结构更加灵活。

小米手机副总裁黎万强出版了《参与感》一书，小米强调用户在研发和工业设计上的参与，和用户“一起玩”，虽然有过度营销和水军的嫌疑。这一参与感满足了用户的情感需求，有评论说，用户拿着2000元的小米手机有苹果手机的感觉。

四、用户和渠道策略

传统手机厂商则要么采取“工程师思维”功能复杂而难用，高高在上；要么利用营销噱头的“营销思维”低声下气；要么堆砌功能参数，模糊概念，把产品和用户放在一个互为对立的立场。

在过去，传统手机厂商如三星等，完全依赖各级渠道代理商，依赖移动运营商定制等，渠道成本大约占到30%左右。而小米首开互联网直销先河，实际操作上采取线上为主，线上线下相结合的渠道策略。直接出货已经成为小米的核心能力。鉴于小米每年数百亿的销售额，有人说，小米官网已成为顶级的电商公司。

以亚航为例，在2013年，亚航官网平均每月实现来自150个国家的1.46亿次点击和900万独立用户，平均每位用户在网站花费9.33分钟。而且，44.8%的用户浏览网站的时间间隔低于一天，85%的营业收入通过网站实现。

并且二者的官网价格永远保证比线下和代理人渠道要低，这样的价格机制设计保证了直接面向终端用户和渠道独立性。

之所以把用户和渠道策略放在一起，是因为渠道策略的不同，是To B端，还是To C端；决定了一

家企业到底是利润导向，还是用户价值导向；是经营客户，还是经营终端用户。这是两种完全相反的套路。

现在很多传统产业热衷于谈互联网思维，甚至谈互联网色变。这是因为互联网公司采用一种完全不同的思路和打法，它们是彻底的用户导向，不是回避而是去寻找和解决用户痛点，甚至进而达到用户“尖叫点”，它们一直在思考如何用一种创新的方式来满足用户需求，降低生产成本和提升交易效率，拼命提升用户体验，创造用户价值。否则后果就是用户轻点鼠标而走开（Click-Away）。许小年教授对“创造价值”给出了两种解释，一是为市场提供新的产品和服务，二是用更低的成本向社会提供已知的产品和服务。至于利润它们认为是以后的事。京东刘强东曾说，一家公司在不该赚钱的时候赚钱是愚蠢的。可恨的是互联网公司一般又从不差钱，它们的融资渠道是很通畅的，

估值水平是很高的。互联网公司的现金储备一般是各行业中最高的。这其实本质上反映了，资本市场和风险投资家对互联网公司这种以“创造用户价值为中心”运营思路的认同，一家被用户需要的公司是不愁赚钱的，不会被市场淘汰的，不会被打败的。它们只关注用户本身，而不是关注竞争。

现在逐渐形成一种共识，创新和颠覆来自于边缘和侧翼。比如，颠覆中国移动的是微信，而不是外资电信运营商，或者多年的老对手中国联通电信。颠覆银联的也不是虎视眈眈防范多年的外资VISA和万事达，而是支付宝。其实，与其说这些互联网公司创新，不如说它们真正满足了用户的诉求，创造了用户价值。用户要低价，用户要免费，用户要一流的用户体验。它们不受行业既定规则和思维定势的束缚，无视规则，规则制定以后是用来被打破的，一切以用户价值为导向，乱拳打死老师傅，从而给那

些不思进取的行业带来了一场革命和颠覆。所以一般这类公司是毁誉参半的。苹果公司乔布斯的名声口碑是很差的，但是他的成就又是举世公认的。360创始人周鸿祎，瑞安航空CEO麦克·奥莱利也是这样的人。梁启超在《李鸿章传》中曾说，天下惟庸人无咎无誉。

很多大公司都说“客户第一，服务至上”，但是实际上一旦做起来完全不是那个味。因为他们说这话的时候还是站在自己的角度，和用户对立起来说的。它们一直怡然自得于一厢情愿所认为的“产品亮点”，而不是“用户痛点”；满足于锦上添花，而不是雪中送炭。

很多时候，由于我们走得太远，而忘记了出发。我们过于注重方法，而忽视了问题本身。

五、跟着玩阶段：多品牌战略

传统手机厂商迫于小米这个价格屠夫的压力，不得不推出互联网子品牌。华为推出了“荣耀”，中兴推出“努比亚”，酷派推出了“大神”，联想董事长杨元庆在2013年对数字营销和互联网转型做了一封诚恳深刻反思的内部信，不出意外联想也将在今年推出全新的基于互联网运营的独立子公司。

传统航空公司由于人员、组织文化、信息系统等原因也被迫另起炉灶推出低成本子公司。今天亚洲几乎所有的全服务航空公司旗下都运营一个甚至多个低成本子公司，包括大韩航空的Jin Air，韩亚的釜山航空Air Busan，全日空的乐桃Peach和香草航空Vanilla，日



航的捷星日本 Jetstar Japan；俄罗斯航空的 Dobrolet；加拿大航空旗下的 Rouge；维珍澳大利亚旗下的虎航澳大利亚；欧洲三大航旗下也各有低成本平台；汉莎旗下的 Germanwings，法航旗下 Transavia 等。

这在运力过剩、竞争惨烈的东南亚市场体现得最为明显。新加坡航空集团旗下拥有主打高端远程的新航，主打区域型支线的胜安航空，短途低成本子公司欣丰虎航，远程低成本子公司 Scoot；泰国航空旗下拥有区域型支线航空 Smile，低成本 Nok，中远程低成本 NokScoot 等分别采用不同商业模式，覆盖长途和短途、全服务和低成本的整个市场的 4 个品牌矩阵。

但是，全服务航空公司推出低成

本子公司并不一定成功。有句话说，学我者生，似我者死。

六、商业模式的融合

不像小米推出 MIUI；以前传统手机厂商推出的智能手机更多的是原生操作系统，而没有做定制化和用户体验改进和用户体验优化。

但是，传统手机厂商慢慢看懂小米的互联网玩法，开始在手机操作系统、厂商自有应用商店和互联网云服务上发力，以获取手机应用分发带来的收入分成，提高用户黏性。比如联想的乐商店。

小米也开始向中端市场演进，从追求性价比到追求情怀，推出 3000 元价位产品。

传统全服务航空公司和低成本公司也已经见证了这一融合。今天在美国本土，大型航空公司已经通过简

化服务，模仿低成本公司，剥离餐食和托运行李，开始混合化。

最后，尽管这两个行业非常巧合地类似，二者当然并不存在逻辑关系。正如零售业沃尔玛的出现，酒店行业的经济型连锁酒店等所展示的那样，其实它们都暗合社会变革的趋势，低端市场正高速增长，消费者行为更注重性价比，瑞安航空曾说，我们的战略就好像沃尔玛，把货架摆得高高的，把价格卖得低低的；第二，市场更加成熟和细分，真正具有鲜明品牌内涵和价值主张的多品牌战略将会遍地开花，正如美国零售行业的沃尔玛、塔吉特和凯马特一样；第三，随着互联网崛起，很多行业将会复位和重启，复位到重新关注创造用户价值，拒绝复位的将会被淘汰。

源自民航资源网 2015-01-31

郑州绘就“枢纽之城”新蓝图

随着综合交通枢纽地位的持续提升、国际性物流节点作用的日益凸显、国家区域中心城市地位的基本确立，新年伊始，有关记者从河南省政府下发的《郑州现代综合交通枢纽发展规划（2014～2020年）》中获悉，到2020年，郑州将基本建成布局合理、功能完善、衔接顺畅、绿色低碳、安全高效的全国性现代综合交通枢纽。

打造国际物流集散中心

“到2020年，航空货邮吞吐量达到100万吨以上；铁路集装箱吞吐量达到50万标箱以上。”目标数字下，将围绕构建郑州国际物流集散中心，着力推进航空港、铁路港、公路港以及货运场站、物流园区建设，实现多港联动发展，全面提升郑州枢纽货运吞吐能力和服务水平，初步建成郑州国际航空货运枢纽和现代物流中心。

“未来，按照‘依托产业、科学布局、合理分工、高效衔接’的思路，形成衔接航空、铁路、公路及城市交通的‘三港、多站、一口岸’货运枢纽布局。”省发改委相关负责人告诉记者，规划中提到的“三港”是指航空港、铁路港、公路港，“多站”是规划多个货运场站和物流园区，“大口岸”将以“三港”和海关特殊监管区为主体，着力完善口岸功能。

其中，建成机场二期货站、国际快件集中监管中心等专用航空快件分拨中心和其他快递企业共用航空快件分拨中心，建成过境外中物流园、郑州汽车整车进口口岸、郑州进口肉类口岸等，都将成为今后货运枢纽布局中的“重中之重”。

建成全国重要客运转乘中心

对于构建客运转乘中心，《规划》中明确，未来将形

成连接国际、国内、省内及市域四个层次的“四枢、多站”客运转乘布局。“四枢”包括郑州航空客运转乘中心、郑州东客运转乘中心、郑州客运转乘中心和规划的郑州南客运转乘中心。“多站”包括公路客运转乘站、地铁和城际铁路换乘站及多个重要的城市公交换乘枢纽站。

当前，郑州已初步形成了集铁路、公路、航空为一体的立体化交通网络。到2020年，将基本建成大型航空枢纽，机场旅客吞吐量将突破2900万人次；铁路旅客发送量力争突破6000万人次。

此外，郑州将以构建国内航空中转换乘中心为目标，推动郑州机场与郑州东客运转乘站紧密对接，大力发展空铁联运，形成多种运输方式立体交会、便捷换乘的综合交通枢纽。同时，充分发挥郑州东站、郑州站功能，加强枢纽场站间衔接，积极发展旅客联运，强化郑州在全国铁路客运转乘网的中心地位。

实现“连接四面、直通八方”立体网络

现代综合交通枢纽的突出特征是实现多种运输方式的高效衔接、便捷转换。未来，郑州将以航空网、快速铁路网、高等级公路网为重点，逐步形成以郑州为中心，辐射周边的半小时城际铁路交通圈，覆盖全省的1小时快速铁路交通圈、3小时高速公路交通圈，连接国内主要城市的2小时航空交通圈，通达国际的15小时航空交通圈、15天新欧亚大陆桥运输通道。

为此，航空发展将加密国际、国内航线网；铁路将通过建设“米”字形铁路网，形成以郑州为中心的“四面八方”轴带发展布局；公路主要依托京港澳、连霍国家高速公路和国道107线、310线“双十字”国家公路网，形成与周边地区互联互通的公路运输主通道。

源自《河南日报》2015-02-27



《2014年通用和小型运输运行概况》发布



近期，中国民航局飞行标准司发布《2014年通用和小型运输运行概况》显示，截至2014年12月31日，我国有164家实际在运行的通用及小型运输航空公司，从业飞行人员2191名，航空器1177架。无人机方面，民航标准司发放的文件中，首次统计无人机驾驶员合格证全年发放数，2014年中国民用航空器所有者及驾驶员协会（AOPA）总计发放244本无人机驾驶员合格证，其中，固定翼驾驶员合格证64本，旋翼驾驶员合格证177本，飞艇驾驶员合格证3本。

文件将目前的小型航空运输公司，基于运行特点进行了如下分类：

A类，仅按照CCAR-91部运行的公司，主要从事航空作业；

B类，仅按照CCAR-135运行的公司，主要从事小型运输，包括通勤和商务包机；

C类，A+B混合运行；

D类，按照CCAR-91部运行，依据CCAR-141部训练的飞行学校；

E类，同时具有CCAR-91、CCAR-135和CCAR-141运行的公司。

据统计，已获得运行合格证且实际在运行的公司，A类公司119家，B类公司9家，C类公司23家，D类公司12家，E类公司1家。从飞行员情况来看，A类公司多为实施农业作业的飞行，总体规模较小，目前驾驶员835人，其中商用驾驶员802人，航线驾驶员33人。B、C、E类公司驾驶员1103人，其中商用驾驶员602人，航线驾驶员501人，D类共14家飞行学校，除飞行学院外，我国CCAR-141的航校13家，共有飞行教员253人，其中华北9人，华东70人，中南102人，东北27人，西北28人，新疆17人。

从飞行器的情况来看，实际用于91部运行的通航公司，其飞行作业的航空器主要为飞机类、直升机类等。飞机342架、直升机252架、飞艇1架、运动类14架，共计608架。B、C、E小型运输类公司航空器共计319架，其中飞机222架，直升机97架。D类中除飞行学校外，国内CCAR-141部训练学校共有航空器247架，其中飞机241架、直升机6架。

文件还统计了一些使用飞行器单位的数据，其中，民航飞行学院航空器达到220架，救捞局拥有航空器14架，校飞中心拥有航空器14架。

民用飞行方面，目前我国注册民用航空器145架，其中飞机114架，直升机31架，2014年飞行小时总数13507小时，大部分采取航空器代管的形势进行运行。

随着无人机系统相关规范性文件的陆续出台，其应用正在迅速扩展，必将对航空业乃至整个社会生产和生活方式带来深远的影响，同时不可避免的对商业类通用航空和小型运输市场产生一定程度的冲击，我们将持续评估其影响程度，相关机构应做好研究分析，应对航空业即将到来的深刻变革。

源自中国民用航空局飞行标准司 2015-02-10

河南电子口岸平台正式上线 鼠标轻点一站通关

2月6日，河南电子口岸平台上线启动仪式在郑州航空港经济综合实验区举行，副省长赵建才出席启动仪式。

启动仪式现场，中外运报关员王丽登录河南电子口岸平台网站（www.haeport.com），录入刚刚生成的报关清单编码，生成报关单，向平台发送报关单数据。3分钟后，她就通过系统接收到平台发送的接收数据回执，根据回执提示，可以打印出该份报关单。

据前期测算，河南电子口岸平台是集通关、物流、商务服务的大通关统一信息平台，可使河南省进出口企业减少30%以上的关检重复申报，平均通关时间由3小时缩短为1.5小时。目前，该平台已实现了省域内范围全覆盖，21个系统支持全省所有口岸、海关特殊监管区域等，与14个联检单位实现互联互通，可满足机场空港、

铁路、陆港、肉类口岸等特殊监管场所的通关需求。

“河南电子口岸”是国家信息化建设的重要组成部分，是河南与国家电子口岸相连接，服务全省、辐射中部、连通全国乃至全球电子口岸通关服务系统。2014年8月2日，河南电子口岸平台开始投入开发；2014年9月26日，河南电子口岸门户平台上线试运行；2014年11月28日，河南电子口岸平台开发工作完成。

河南省唯一的“一站式”口岸通关服务平台——河南电子口岸平台上线运行后，真正实现了“一个门户入网、一次认证登录和一站式通关服务”，顺应了国际贸易“单一窗口”化的发展趋势，为河南省进一步构建口岸平台体系、大力发展航空经济、落实国家“一带一路”的战略部署奠定了良好基础。

源自大河网-大河报 2015-02-07

油价再上调 3月份国内航空燃油附加费将再度征收

国家发改委2月26日下午发出通知称，自2月27日24时起上调国内汽柴油价，汽油每吨上调390元，柴油每吨上调375元。

据中了解，这已是今年以来国内成品油价第二次上调。而本次油价上调以后，原本取消的国内航空燃油附加费3月初或将再度征收。

中宇资讯分析师孙雪君表示，截至北京时间2月26日国内航煤计价期结束，新加坡航空煤油均价为70.484美元/桶，预计发改委2015年3月新加坡航空煤油进口到岸完税价4159元/吨，较上月价格上涨317元/吨，

环比上涨8.25%。

“依据2011年11月份发改委下发的《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》，由于本轮计价期涨幅已超过250元/吨的调价红线，因此中宇资讯预计，在2月5日国内航空燃油附加费取消征收一个月后，将于3月5日再度征收。”孙雪君说。

另外，此次油价上调，出租车的运营成本也将有适度增加，预计部分地区的燃油附加费或有小幅调整。

源自中新网 2015-02-27

今年河南将正式申报自贸区 融入“一带一路”建设

2月2日,有关记者从河南省商务工作座谈会上获悉,今年河南省将向国务院上报申报自贸区请示及总体方案。

会议透露,2015年,河南省首先要积极融入“一带一路”建设,尽可能向中央布局靠拢,用开放的思维、开放的方法积极推动河南同“一带一路”沿线国家和地区、周边省份的互联互通。

其次是要创建在国内外有影响、高水平的开放载体。一是搞好自贸区申报工作,今年要正式向国务院上报请示及总体方案。二是支持郑州、洛阳申报中国服务外包示范城市。列为中国服务外包示范城市,除了每年中央

财政对其公共服务平台建设给予一定的资金支持外,还享受企业所得税、营业税减免等优惠政策。第三,支持各类开发区转型升级创新发展,新常态下,开发区发展要由追求速度向追求质量转变,由政府主导向市场主导转变,由同质竞争向差异化发展转变,由硬环境见长向软环境取胜转变。

最后,要提升贸易便利化水平,全面建成河南电子口岸,并不断丰富平台功能,为实施大通关战略提供有力支撑。

源自大河网-河南日报 2015-02-03

多措并举保持河南省外贸稳定增长

2月26日,河南省各级各相关部门组织收听收看了国务院召开的全国外贸电视电话工作会,会后河南省部署了下一步实现河南对外贸易稳定增长的措施。

会议要求,国务院办公厅出台了19号、49号文件,省政府办公厅出台了《关于培育外贸竞争新优势促进外贸稳定增长的实施意见》,商务、海关、商检、财政、发改、税务、金融等部门要确保各项政策落到实处。同时,要以出口基地建设和引进出口型项目为重点,努力夯实外贸发展的产业基础。要狠抓出口基地建设,变产业优势为出口优势;要大力引进外向型项目,着力打造中部地区国际航空物流中心和高端制造业出口基地。

会议提出,河南省要加快培育竞争新优势,要努力培育自主品牌商品出口,提高企业核心竞争力;大力发展跨境贸易电子商务,促进贸易方式多元化;大力发展服务贸易,培育认定一批服务外包示范城市和示范园区,积极推动郑州市、洛阳市申报国家级服务外包示范城市;

努力推动传统外贸转型升级,培育壮大一批专业化、综合服务型外贸企业。

源自《河南日报》2015-02-27



河南省最大云计算中心开建



中心,具有三项国际领先技术:第一,云计算数据中心任何一个模块出现问题都不会影响其他模块运行,具有“永远在线”的高可靠性。第二,云计算数据中心安装有智能监控管理平台,遇到故障时,系统会快速反应,自动智能切换备份系统,确保云计算数据中心正常运行。第三,云计算数据中心采用环保制冷,用空气作为冷却系统的主要资源,实现38%的时间完全利用空气制冷,可节约水资源和电能30%以上。

目前,浪潮集团已经开始了第四代云计算数据中心在国内的布局,已建成及在建的有十大云计算数据中心,其范围北至黑龙江、南至海南,郑州航空港位列其中。云海科技园建成后,主要为河南省电子政务领域提供外包服务,为全省中小企业提供云计算服务。同时,还将与政府相关部门联合设计便捷的网上办事系统,为公众提供一站式网上便民服务。

河南正在向信息化时代奋力迈进,郑州是我国信息港的重要节点城市,是信息输送的“大动脉”,而随着郑州航空港经济综合实验区快速发展,必将聚集大量物流、信息流、资金流,这些都需要构筑先进的信息化系统做支撑。正因为如此,微软集团、阿里巴巴集团都将云计算数据中心项目落户郑州航空港。

浪潮集团河南分公司总经理王建亮说,第四代云计算数据中心建成后,集团将逐步把相关产业链延伸至郑州航空港。目前,浪潮集团已率先推出国内首款自主研发的云海OS操作系统、海量存储系统等系列产品,在海量存储、云计算和大数据前沿领域等方面已做好充分准备,为郑州航空港拥抱大数据时代提供“云中漫步”的全新体验。

源自《河南日报》2015-02-09

2月8日,河南省最大遵循国际领先标准的第四代云计算数据中心——浪潮集团云海科技园在郑州航空港经济综合实验区奠基,这标志着河南省的云计算数据中心建设向国际水平迈进。

第四代云计算数据中心最早由微软集团提出,突出云计算数据中心完全模块化、预制造设置、室外空气冷却、软件虚拟化……这些兼容性极强的配置组合在一起,足以为任何一个地方用最短的时间打造出最适宜的云计算数据中心,具有强大的市场潜力。目前,包括美国、英国、俄罗斯在内的世界各国正在根据此标准积极推动云计算数据中心的建设。

云海科技园总建筑面积135万平方米,总投资30亿元,建设项目涵盖云计算数据中心、云计算研发中心、运营结算中心三大功能板块,引进国家重点实验室1个,科技型研发企业1000家,研发中心、企业技术中心百余,建成后可实现年工业产值100亿元,年纳税10亿元。

云海科技园遵循国际领先标准的第四代云计算数据

2015 河南安排两类重点项目 5000 个 拟投资 1.3 万亿

进一步突出郑州航空港经济综合实验区等领域项目

在 2014 年河南省重点项目超额完成目标的高起点上，今年的重点项目建设怎么干？有关记者 2 月 5 日从河南省发改委获悉，今年河南省已初步安排 A、B 两类重点项目 5000 个左右，年度将完成投资约 13000 亿元，更加充分发挥重点项目建设对全省经济发展的“领头羊”作用。

“重点项目建设在稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险中都具有重要作用。”河南省发改委主任孙廷喜说，我们要主动适应新常态，全面落实省委、省政府关于实施三大战略、完善一个载体、构建四个体系、夯实六大基础等决策部署，进一步突出郑州航空港经济综合实验区、六大基础、产业转型升级、新型城镇化、生态文明、民生和社会事业等领域项目，不断创新思路、改进方法、完善机制，全力提升项目协调服务保障水平，确保重点项目建设顺利推进。

据悉，今年河南省将安排 A 类重点项目 1000 个左右，年度完成投资 6000 亿元左右；B 类项目 4000 个左右，年度完成投资 7000 亿元左右。为完成这些目标，河南省发改委等有关方面将采取切实有力的措施。

紧盯三大目标，即投资目标、开工目标、竣工目标。采取“以月保季、以季保年”落实法，确保拟开工项目应开尽开，努力扩大在建项目规模。确保计划竣工项目应竣皆竣，形成一批新的增长点，不断巩固新优势、提升竞争力。

抓牢三类项目，即五大基础项目、重大产业项目、重大民生工程。确保郑州机场二期、郑徐客专、宁西复线、郑机城际等项目今年建成；争取郑万、商合杭、蒙西至华中铁路尽早全面掀起施工高潮；努力加快郑合、郑济、

郑太等铁路前期工作。确保郑州航空港区重大招商引资项目、南车北车合作项目等一批先进制造业、高成长性服务业项目加快推进。确保全省保障性安居工程、郑州地铁工程、畅通郑州工程等重大民生项目按计划实施。

完善三项机制，即联审联批机制、观摩点评机制、项目谋划机制。督促各地各部门认真结合行政审批制度改革，整合审批环节，全面提高审批效率。组织好 2015 年重点项目和产业集聚区观摩点评活动，研究建立重大项目谋划责任制和考评机制，建立重大谋划项目储备库。

破解三大难题，即保用地、保资金、保环境。坚持有限指标保重点，加强重点项目占补平衡指标的统筹协调。积极争取各级财政建设资金优先用于重点项目，着力完善银政企合作长效机制，不断拓展市场化、多元化的融资渠道。

抓实三个活动，即集中开工活动、银企对接活动、集中督导活动，力争每季度集中开工一批重大项目。组织开展多种形式、更加有效的银企对接活动，落实对接效果。集中开展系列专项督导活动，确保全省重点项目建设不断取得阶段性成果。

提升三项工作，即重大项目稽查、项目考核督办、重大问题研究。加强对使用财政性资金项目实施情况的监督检查。进一步改进重点项目建设责任考核办法。对严重达不到要求的项目及时调出重点项目，收回已配置的要素资源。针对重点项目建设中的用地保障、资金筹措、征地拆迁等热点难点问题，不断形成新举措、新办法，出台实实在在的支持政策。

源自大河网 - 大河报 2015-02-07

民航局公布冬春航季 新增北上广航线经营许可

2 月 17 日，中国民用航空局在其官网通告了 2014/15 年冬春航季季中新增涉及北京、上海、广州三大城市机场的区际国内航线经营许可颁发、撤 / 注销情况和在部分航线上增加班次情况。

通告显示，经民航局航空运输（通用航空）委员会审议，国航、南航、海航、深航、天津航空 5 家航空公司新增属核准范围的国内航线经营许可 7 条，共 98 班。东航、南航、海航、深航、吉祥、山航 6 家航空公司在属核准范围的 15 条航线上每周共增加 206 个航班。

国航等 14 家公司新增属登记范围的国内航线经营许

可 35 条，共 630 班，其中涉及天津滨海机场、石家庄正定机场、北京南苑机场的 15 条原核准航线经营许可改为登记许可，共 394 班。南航、上海航空、深航、春秋航空、河北航空、吉祥航空、中联航共 7 家公司在属登记范围的 22 条航线上每周共增加 292 个航班。

同时，撤销两家航空公司属核准范围的国内航线经营许可 2 条，分别是厦航上海——大连航线和瑞丽航空北京——昆明哈国内项。注销山航属登记范围的北京——济南——武夷山航线经营许。

源自民航资源网 2015-02-17

2015 年春节假日 民航运送旅客 825 万人次

2015 年春节假日期间，民航运行总体平稳，各单位严格落实民航局关于春运工作的总体部署和一系列具体要求，确保了航空运输安全、顺畅、有序，充分满足了旅客出行需求。

据初步统计，2015 年春节假日七天（2 月 18 日 - 2 月 24 日），民航共执行航班 6 万余班，同比增长 7.8%；运送旅客 825 万人次，同比增长 7.3%。2 月 23 日、24 日，民航单日运送旅客均超过 135 万人次，创历年春节假日运输新高。

民航局监测的全国主要城市始发航班数据显示，假日期间，民航出港旅客继续集中在北京、上海、广州、深圳、海口、三亚、成都、重庆、昆明、乌鲁木齐等传统热点城市。港、台航线和韩、日及东南亚地区的国际航线保持了较高的客座率。

今年春节假日航空运输呈以下特点：

1、民航局运行监控中心加强了对全国航班运行的监控和统筹协调，降低了恶劣天气对航班正常的影响。假

日期间每日增开三次视频会议，对国航、东航、南航等 8 家重点航空公司和北京、上海、广州、昆明、沈阳等 13 个重点机场的航班运行情况进行现场协调，使节日期间受雨雪和雾霾天气影响的机场运行秩序得以迅速恢复。

2、各航空公司市场预测准确，运力投放比较充足。假日七天共投放座位 1300 万个，除个别机场因资源保障能力不足出现运力紧张状况外，全国 95% 以上的机场均能够满足旅客出行需求。

3、民航假日运输由以前的“两头高，中间低”的态势趋于增势均衡。假日期间，民航旅客出行目的延续了近两年的变化，自大年初二开始，以旅游为目的的旅客骤然增多，哈尔滨、长春、丽江、张家界、九寨、西双版纳等城市均成为民航旅客的出行热点。

4、民航公安机关加强了对危害民航运输秩序的违法犯罪活动的打击，有效地净化了民航运输环境，增强了旅客的安全感和满意度。

源自民航资源网 2015-02-24

1 月全球交付新客机 94 架 中国占 1/4 以上

据 Flightglobal 报道，1 月份全球交付新客机 94 架，其中亚太地区占到了近一半，为 44 架。北美地区接收了 25 架，欧洲 13 架。

在亚太地区，中国运营商接收了 26 架新客机，占到了全球总交付量的四分之一还多。泰国航企接收了 5 架，印尼 4 架。

中国东航和南航各自接收了 4 架新客机。东航增加了 1 架空客 A330-300、2 架 A319 和 1 架波音 737-800。南航接收了 1 架 A320、1 架 A321 和 2 架波音 737-800 飞机。海南航空接收了 1 架 A330-200 和 2 架波音 737-800 飞机。

波音向亚太地区交付了 23 架新客机，空客 20 架。

波音交付了 3 架 777-300ER、2 架 787-8 和 18 架 737 飞机。空客交付了 4 架 A330-300、1 架 A330-200 和 15 架 A320 系列飞机。ATR 公司是除波音、空客外 1 月份向亚太地区交付新飞机的唯一制造商，向新西兰 Mount Cook 航空公司提供了一架 ATR72-600 客机。

亚太地区租赁商接收了 11 架新飞机。AerCap 最活跃，涉及 4 起交易，含 3 架 737-800（分别给印尼鹰航、南航和东海航空）和 1 架 A330-300（新加坡航空）。GECAS 公司 2 架：给华航的 1 架 77-300ER 和吉祥航空的 1 架 A321。

此外，亚太地区航企还接收一架 777-200LRF 全货机，交付给南航。 源自民航资源网 2015-02-05



中国首款电动载人飞机获型号审定

2 月 6 日，一架 RX1E 锐翔双座电动轻型飞机在法库财湖机场上空飞行。当日，我国首款拥有自主知识产权的电动载人飞机——RX1E 锐翔双座电动轻型飞机获得中国民航总局的型号合格审定，将进入批量生产阶段。据介绍，这款轻型运动飞机最大巡航时速可达 150 公里，最高升空距离 3000 米，最大起飞重量约 500 公斤。飞机采用全碳纤维复合材料结构机体，以锂电池为能源，每充电一个半小时就可飞行 45-60 分钟。

源自新华网 2015-02-08



到 2020 年底 全球公务机行业总值可达 338 亿美元

日前，据最新的《2015 年全球公务机市场预测报告》显示，全球公务机行业将以 6.86%（复合年增长率）的速度增长，到 2020 年底，行业总值可达 338 亿美元。

在金融危机期间，全球公务机需求减少了将近一半，但现在已有好转。随着中东、亚洲和北美地区需求的增加，那些大运营商们正忙着推出新的机型。在北美和欧洲地区，公务机市场需求已经开始复苏。尽管这两个地区有着类似的经济规模，但北美的私人飞机飞行次数竟是欧洲的 3.5 倍。

此外，全球公务机销售量在金融危机期间也大幅下跌，不过现在也出现了缓慢复苏的迹象，预计在 2013 年至 2032 年期间，公务机销售额将达 2,500 亿美元。

那么全球公务机市场的机遇在哪里呢？答案是亚洲。

在亚洲地区，运营商们对中国和印度非常关注。尽

管中国的反腐风暴及新政府政策放缓了经济增长的步伐，但这里的航空市场前景依然光明。在 2013 年至 2032 年期间，中国地区有望交付 2,420 架公务机。随着中国富豪越来越多，以及政府的继续推动，这里将成为一个关键的公务机市场。

印度也是一个重要的“阵地”。有人预测，印度的公务航空产业在接下来的 10 年里将扩大 3 倍，并于 2020 年成为全球第三大航空市场。随着印度经济实力的增强，以及对公务机需求的不断增长，运营商们正跃跃欲试，挖掘这里的市场潜力。目前，印度的私人飞机数量比中国和日本私人飞机数量的总和还要多。

在过去 5 年里，亚洲地区公务机总数每年增长 12%，其中巨舱型、远程公务机占总销量的 77%

源自中国航空运输协会通用航空分会 2015-02-26

全国首个水陆 A 类通用机场 落址福建航空产业园

2015年1月29日，中国民用航空华东地区管理局（以下简称“民航华东局”）正式批复了福清通用航空机场选址报告审查申请，同意将福建省福清市新厝场址作为福清通用航空机场的推荐场址。

福清通用航空机场是全国首个水陆 A 类通用机场。其中陆地机场跑道一期规划 600 米，水上起降区规划 1200 米 × 100 米（控制区 2000 米 × 320 米）。自 2014 年 10 月 24 日福建省发展和改革委员会向民航华东局递交选址报告审查申请以来，机场项目的各项工作得到了各级政府以及相关单位的关心。2014 年 11 月 26 日，民航华东局组织现场踏勘，并召开福清通用航空机场选址评审会。根据此次评审会的意见，福建通航航空产业有限公司组织设计单位对选址报告进行了完善，并于 2015 年 1 月 12 日将《福清通用航空机场选址报告》

和《福清通用航空机场选址报告（航行服务研究）》报审稿重新提交民航华东局。经过民航华东局的最终审查，新厝场址被认定为选址条件最优的场址，同意将新厝场址作为福清通用航空机场的主选场址。

福清通用航空机场新厝场址位于福建多功能航空产业园内，周边交通优势突出，环绕有沈海高速、渔平高速、福厦高铁，以及建设中的融港大道。距离新厝场址东南方向仅 7 公里的福州新港，是福建省第二大集装箱港口，未来“机场—高铁—码头”的立体综合交通体系已现雏形。作为福建多功能航空产业园配套的主要基础设施，民航华东局的选址批复意见将会进一步推进福清通用航空机场项目立项以及产业园的建设，为产业园后续的通用飞机制造、航空培训、航空维修、航空会展等项目奠定基础。

源自民航资源网 2015-02-12

青岛机场引领 私人飞机消费新潮流

随着公务机与私人飞机市场的快速发展，国内对私人飞机服务的需求也快速升温，青岛机场紧紧围绕“辅业做大做强求突破”的工作要求，在细分市场的基础上，将公务机业务开发作为重点之一，在产品的设计、推广、营销等方面有序推进，引导全新的出行方式和消费需求，日渐形成高端服务风向标。

2月5日，青岛机场联合金鹿、南山、汉华、星联等公务机公司以及国内各大旅行社推出了新加坡、三亚等私人飞机旅游包机产品，从私人飞机、地面奔驰车辆接送、高档酒店住宿、景点安排等方面作了一些列精心策划、布置，保证家庭高端旅游的私密性。同时，根据

客人性格、喜好专属定制“管家式”服务确保客人后顾之忧。该产品一经投放，立即引起了高端旅游爱好者的追捧，成为引领私人飞机高端定制旅游潮流。此外，青岛机场还积极与公务机运营商协商，以低于正常公务飞行 50-80% 的价格，提供定期专属私人飞机服务，使客人群体以航班的价格享受到私人飞机的高端服务。

作为高端服务潜力巨大的商务包机、旅游包机市场引导者，青岛机场已经成功迈出了第一步，在陆续推出新的公务机产品的同时，更为企业和个人量身定制私人飞行和高端旅游服务，以超值的 service 向客户提供尊贵享受。

源自民航资源网 2015-02-17

北京通航落户常州产业园 5 年内投资 50 亿元以上

2月26日下午，常州高新区和北京通用航空有限公司正式签订框架性合作协议，北京通航在常州空港产业园计划 5 年内总投资 50 亿元以上，建设华东地区唯一的通用航空制造和营运服务枢纽中心。市领导阎立、费高云、韩九云、蔡骏、张东海和市政府秘书长徐新民参加签约仪式。

常州市委书记阎立在签约仪式上致辞。他说，此次与北京通航合作，是常州高新区推进重大项目深化年活动、培育壮大航空产业的又一项重要成果。坚信凭借北京通航的雄厚实力、高效团队和管理品牌优势，北京通航华东中心一定能成为长三角乃至整个华东地区重要的通用航空制造运营基地。常州市和常州国家高新区将进一步优化发展环境，全力发展壮大常州空港产业园，努力为北京通航华东中心提供更加完备、更加快捷和更加富有效率的服务。

据了解，北京通航设立于 2011 年 10 月，作为北京市发展通用航空产业的国有企业，依托北京汽车集团和北京航空航天大学的整体装备研发制造能力和国际影响力，已与新西兰太平洋航空航天有限公司（简称 PAL）正式签署全面合作协议，并与世界三大民用直升机公司之一的意大利阿古斯塔维斯特兰公司结为战略合作伙伴，正朝着国际化通用航空企业迈进。

此次，北京通航与常州高新区合作，将在常州空港产业园建设华东地区唯一的通用航空制造和营运服务枢纽中心，负责支持其在整个华东地区六省一市的全部通航全产业链相关业务。该中心计划在常州进行固定翼飞机、直升机和公务机等交付、复装、加改装、通航运营、维修、培训、备件保障、信息化系统等业务布局，并逐步向制造、研发等通航产业链纵深发展。

源自《常州日报》2015-02-27

爱飞客航空 文化传播公司成立 策应爱飞客布局

2月16日，中航工业通飞与内蒙古民航资产管理有限公司在河北石家庄举行了合资成立爱飞客航空文化传播有限公司签约仪式。仪式上，中航工业通飞总经理曲景文、内蒙古民航资产管理公司董事长郝玉涛代表股东进行了签约。

爱飞客航空文化传播有限公司是落实中航工业“两融、三新、五化、万亿”战略，融入地方经济、创新发展模式、品牌化打造通用航空，实践创意经济增长方式的经营性平台，业务涵盖通航会展、飞行表演、品牌经营、创意产品等。作为中航工业通飞全产业链、全谱系产品集群化发展战略的重要组成部分，爱飞客航空文化传播有限公司致力于将通航制造与创意服务融合，塑造和提升爱飞客品牌，传播航空文化、催生飞行梦想，策应爱飞客航空综合体项目全国网络化布局。

据悉，2015 年爱飞客航空文化传播有限公司将重点打造包括石家庄、荆门在内的爱飞客飞行大会全国巡展活动。飞行大会以“飞行梦想，飞行生活”为主题，以推动通用航空产业快速发展，带动举办地旅游经济发展，提高城市知名度为目的，进一步传播航空文化，普及通航知识，推广通航应用，促进群众参与。

此外，2月16日，内蒙古航空股份有限公司成立签约仪式在石家庄举行。内蒙航空股份有限公司业务涵盖 CCAR-91、CCAR-135、CCAR-121、CCAR-145 等运营资质，业务覆盖通勤航空、公务航空、通航作业、运输航空等方面，利用内蒙古机场网络布局优势，发挥通用飞机低成本、快捷的特点，加快构建运输网络，采用市场化运作，提高盈利能力，并将通过资本市场融资，扩大运营规模，服务内蒙古自治区及俄、蒙等周边地区。

源自环球军事网 2015-02-18

郑州机场二期工程全程同步质量监控

2月6日,有关记者从河南省住房和城乡建设厅获悉,为确保郑州机场二期工程质量,该厅选派专业技术人员,组成质量技术服务(监督)组,对郑州机场二期工程21个重点项目实行全程同步质量技术监控。

据了解,河南省委、省政府要求郑州机场二期工程建设者,必须全面完成郑州机场二期工程2015年“决胜年”各项工作目标,确保郑州机场二期工程2015年底建成投用。由于时间短,任务重,郑州机场二期工程质量技术服务(监督)组进驻机场后,重点对21个重点

项目进行了日常检查、专项检查、飞行抽查等。他们精心布置、合理安排,克服了人员少、工期紧、任务重、路程远等困难情况,确保了机场二期工程质量安全技术服务(监督)“直通车”制度始终畅通无阻。经过不懈努力,郑州机场二期工程整体管理水平较以前有很大提高,现场管理基本能做到制度化、规范化、标准化、程序化。工程技术资料整理基本做到同步、完整、有效的要求。工程实体质量整体处于受控状态,质量安全保证体系逐步健全,运转良好。

源自《河南日报》2015-02-09

国产大飞机后机身下线 应用航天尖端技术



C919大型客机首架机后机身段部件近日由中国航天科工三院完成制造并通过适航检查,正式交付中国商飞公司。这是航天科工交付的首个通过适航检查的航空产品,成功将航天尖端技术应用到大飞机项目中,为C919大飞机打上了航天的烙印。

后机身段是水平尾翼和辅助动力设备的安装区,全长2.35米,重约260kg;该部是全机复合材料应用

占比最大的部段之一,达到60%,大幅降低了机体重量,增强了耐久性,使大飞机更加经济和安全。中国航天科工的项目团队将37个复合材料件、312项金属件、379项配套材料、13000个紧固件精准无误地装配到一起,完成了部段研制任务。

项目团队在研制过程中还实现多项新技术和新工艺的应用:将军用领域的一次性共固化成型技术首次应用到大飞机上,确保零组件在180℃高温和6个大气压的环境下,一次成型率超过80%,从而有效减少零件和紧固件的数量,降低了装配成本,实现了复合材料从设计到制造一体化等等。

中国航天科工集团副总经理魏毅寅表示,该部段的交付,表明先进的航天技术可以很好地应用在航空重大项目上,希望航天科工与中国商飞在更宽更广的领域和更深的层次上合作。

源自民航资源网 2015-02-20

欧盟研究环形跑道 飞机可从任何方向起降

环形跑道的设想将会有助于航空运输业的改革,缩短飞行时间,节省燃油成本并提高机场效率。

自飞机诞生以来,机场跑道的设计基本上就没有变过。欧盟资助的项目“环形跑道(The endless runway)”构思了一种创新的跑道设计方法,采用围绕机场的圆形跑道设计。这种设计将让飞机可以从任何方向起飞,可以从任何方向降落,缩短飞行轨迹,避免交叉跑道,使恶劣天气时的飞机降落更简单。

更具体的说,项目团队设计了半径达1.5-2.5千米的环形跑道,这使得对有机场的改造更简单。环形跑道宽度将会达到400米宽,在离心力和安全考量间找到平衡。有趣的是,多架飞机可以同时长约10千米的跑道上运营。

为了实现这一目标,项目评估了3种运营模式。第一种是设计为低风模式,这种情况下环形跑道的任何部位任何方向都可以使用;第二种是大风模式,类似于两条平行跑道的机场;第三种考虑到了风向转变,飞机起降方向会逐渐随风向而移动。

根据这三种模式,项目团队认为,相比于直线跑道,新概念将会缩短10%起降路径。新模式促进了更加持续的运营,不用总是依赖于风向。总的土地使用也将比传统机场小。虽然建设成本将会高出10%-60%,但是减少了滑行时间,降低了燃油消耗,带来持续运营的能力,提高机场容量,改善航空运输业。

源自民航资源网 2015-02-09

借势“一带一路” 天津打造北方国际物流新平台

面对未来天津多种机遇叠加优势,天津新近推出的“现代物流业发展3年行动计划”指出,天津将打造我国北方国际物流新平台,将天津建成“一带一路”的北方桥头堡和京津冀城市群国际物流网络的核心。

未来3年,天津将构建以港口为中心,海陆空多式联运紧密衔接的现代物流体系,形成现代化的综合交通网络;将加强与周边国家和地区的跨境物流体系和走廊建设,形成一批国际货运枢纽,推动海关特殊监管区域、国际陆港、口岸等协调发展;将统筹协调武清物流基地、东疆物流园、航空物流区、北辰陆路港物流园等重点物流园区建设,优化完善物流园区网络布局;将培育一批具有先进管理水平和水平的大型现代物流企业,合理布局

建设一批具有现代化物流设施、辐射范围广的物流配送中心,构建高效、绿色、便捷的城市物流配送网络。同时,将完善物流业发展政策,鼓励生产企业和商贸企业剥离或外包物流功能,推动物流企业与生产企业、商贸企业互动发展;将提升电子口岸平台、天津港物流公共信息服务平台和陆路港货运交易中心等区域性物流信息平台功能,提升物流企业信息技术应用水平。

到2017年,天津现代物流业增加值将占全市国内生产总值比重超过9%;港口货物吞吐量将达到6亿吨以上,集装箱吞吐量将达到1800万标准箱以上,航空货邮吞吐量将达到40万吨以上,初步建成一个接轨国际物流、服务环渤海地区的高效、绿色、现代的物流服务网络。

源自物流网 2015-02-25

吉林省拟组建自己的航空公司



2015年吉林省政府工作报告中针对“机场”发展的文字格外令人关注——“推动松原机场开工，加快长春龙嘉国际机场二期扩建、延吉机场迁建，白城机场力争竣工。”2月9日，吉林省政协委员、吉林省民航机场集团公司党委副书记刘建新接受记者采访时说，民航机场集团今年主要做3件事——龙嘉机场二期工程开工、引进第二家基地航空公司、积极推动吉林省航空公司的建立。

长春机场二期工程力争10月开工

长春龙嘉国际机场从2005年8月27日正式启用，至今已有10个年头，当初设计年吞吐量为500万人次。

“今年长春机场二期工程建设将开启，争取10月份开工建设，力争完成飞行区土石方填筑工程，预计利用三年时间完成。”刘建新说。

二期工程项目总投资为48亿元，其中T2航站楼工程项目含航站楼、连廊、机坪塔台等。

在民航设计院提供的航站楼方案中，新文化记者看到，T2航站楼建筑平面呈“人”字形布置，分为主楼和3个指廊组成，建筑恢弘大气。“在新建的航站楼，可以满足最大的载客飞机空客A380的需要。”刘建新说。

抓紧引进第二家基地航空公司

加快引进长春机场第二家基地公司步伐，重点争取深圳航空、青岛航空等公司增加放置过夜运力规模。刘建新说，目前，吉林省仅有南航吉林分公司一家基地公司，而沈阳机场则有南航、海航、春秋三家航空公司作为基地，投放过夜飞机。“吉林们正在努力与意向航空公司洽谈，现在关于一些具体事宜也在抓紧磋商，力争尽快将其引进吉林省。”刘建新说，如果引进第二家基地航空公司，在机票价格、旅客服务上都有竞争，真正受惠的是旅客，届时也将结束吉林省机票价格偏高的局面。

吉林省要组建自己的航空公司

“随着各地机场建设、开通、运营，我们也在筹划组建吉林省自己的航空公司，已向省政府汇报。”刘建新说，《关于推进组建吉林航空公司有关情况的报告》经吉林省省长办公会审议，明确中国商飞为重点合作方。

刘建新说，如果组建了自已的航空公司，对内对外都将起到很大的经济拉动作用，可以把省内的支线机场串联起来，飞机型号不必太大，机票价格也相对较低。如果有了支线飞机，不到一个小时就能到达，这将极大带动地方经济的发展。

争取长春机场获批72小时过境免签

“以国务院出台《关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》为契机，抓住支持东北省份扩大与东北亚区域及发达国家开放合作的有利政策机遇，争取长春机场获批72小时过境免签和长白山、通化机场升级为国际口岸机场，扩大吉林省对外开放程度，促进国际间的经贸合作。”刘建新说，同时抓住国家将吉林省作为低空空域管理改革试点的有利时机，大力发展吉林省通用航空产业。积极尝试与我国优质航空集团合作，适时开展通用航空空中观光、短途包机等项目，丰富吉林省民用航空交通方式。 源自《新文化报》2015-02-10



在二级市场受到追捧的春秋航空正在进入新的业务领域。

2月6日下午，春秋航空与中国国家开发银行签署战略合作协议，获授信50亿元人民币。也是在同一天，春秋航空完成了其第一单租赁业务。

春秋航空曾于2012年与国开行签署过3亿美元的贷款协议，主要是为订机预付款、整机付款寻求融资。而根据介绍，未来国家开发银行将为春秋航空提供投、贷、债、租、证等多种产品以及中间业务。

春秋航空于2014年11月在上海自贸区成立了春秋融资租赁（上海）有限公司（下称“春秋租赁”），业务从航空、旅游扩大到了航空金融产业。6日签约当天，春秋航空就接收了第49架飞机，标志着春秋租赁的第一单租赁业务完成。

春秋租赁董事长王煜介绍，成立融资租赁公司的目的之一是降低成本，给航空公司更大的操作弹性。据其介绍，由于自贸区有针对航空器引进的税费减免，通过租赁公司购机将有利于降低购机的成本。

而在遇到接收的飞机暂时无法投运的时候，春秋将会把已交付的飞机租赁给其他航空公司，从而减少不必要的成本浪费。

此外，王煜表示租赁公司也将有利于将境内和境外两个融资渠道结合。春秋租赁注册资本5亿元，除了上市公司占股75%，在香港成立的全资子公司春秋国际（香港）控股公司占股25%。由于自贸区对中外合资企业也有政策支持，成立春秋租赁来运作也会对资金流动产生便利。

据王煜介绍，春秋租赁目前已经成立了5个项目子公司来运作飞机租赁的业务。不过春秋航空董事长王正华表示，春秋租赁将以服务春秋航空本身的飞机需求为主。

上述春秋租赁第一单的飞机，其实是春秋航空2013年与空客签署的30架A320之一。春秋租赁也在6日与空客等签署了意向性协议，将在飞机项目融资、融资结构设计等方面加强合作。

不过王煜表示，春秋航空与空客签的30架飞机不一定都通过春秋租赁引进。

截至2月6日，春秋航空已经有49架A320飞机，并将于下月达到50架飞机的机队规模。1月21日上市以来，春秋航空已经收获了10个涨停板，6日当天收盘报收62.96元/股，是其发行价的3倍以上。

源自《21世纪经济报道》2015-02-09

海航计划 6 月开通 北京直达美国硅谷航线

中国海南航空公司 2 月 17 日在美国加州圣荷西峰田国际机场宣布，计划于今年 6 月 15 日开通北京至圣荷西直航，从此结束硅谷中心区与中国地区无航线历史。

当天下午，圣荷西市长山姆·李卡多及 11 名议员、海南航空北美总裁乔·切斯德、圣荷西国际机场主任金姆·贝克尔等在机场举行新闻发布会。

以旧金山市为中心的旧金山湾区共有 3 个国际机场，分别位于旧金山、奥克兰和圣荷西，只有旧金山机场开通中国航班。3 个机场去年统计乘客分别有 4720 万、1003 万、940 万。

以圣荷西为中心区的硅谷地区大约有 22 万华裔居民，当地有 500 多家公司在中国设有分公司，目前只有直航日本和墨西哥两条航线。

在此之前，位于旧金山湾区的乘客欲往中国，只能从旧金山国际机场搭乘中国国际航空、联合航空、中国东方航空等航班。

今年 1 月，海南航空已向美国联邦管理机构提交申请，等候通过。

海南航空选择波音 787 梦幻客机执飞，每周一、三、五、六和日共 5 班。

编号为 7990 航班当地时间下午 13 时 10 分从圣荷西出发，北京时间次日下午 16 时 40 分抵达北京。返航航班编号为 7989，北京时间下午 14 时 30 分出发，当天圣荷西时间上午 11 时 10 分抵达。

圣荷西国际机场的下一步目标是直航韩国首尔、英国伦敦和德国法兰克福等地。

海南航空 1989 年由海南省人民政府与中国民航局共同出资 1000 万元人民币成立，也是中国首家进行股份制改造的航空公司，目前与中国国际航空公司、中国南方航空公司和中国东方航空公司共列 4 大航空公司。

海南航空今年 2 月 10 日曾表示，计划今年 6 月分别开通北京至圣何塞、上海至波士顿、上海至西雅图 3 条航线，硅谷中心区圣何西将成为海航在北美继西雅图、多伦多、芝加哥、波士顿之后的第 5 个直达航点。

源自中新网 2015-02-20

广西本土首家航企北部湾航空即将成立

据了解，北部湾航空由海航集团旗下天津航空与广西北部湾投资集团共同出资成立，总注册资金 30 亿元，其中天津航空现金出资 21 亿元，占注册资本 70%，广西北部湾投资集团出资 9 亿元，占注册资本 30%。北部湾航空运营初期机队规模为 5 架 E190 型客机，主要执飞国内航线，随着机队规模的逐渐扩充，计划在 2015 年底之前开通两条以上南宁至周边东盟国家的国际航线，而南宁机场将作为主运营基地。

首架全新喷涂有“GX”字样的北部湾航空 E190 飞机顺利抵达，意味着该公司已经进入开航前最后的准备阶段，距揭牌首航正式运营仅一步之遥。据透露，根据筹备计划，公司首期规划的十几条航线已基本确定，其中南宁—海口最有可能成为首航航线。为广西拼音首字母缩写，将中国书法与手写体英文相结合，同时融入升腾笔势与飞白手法，营造飘逸灵动之感，就像北部湾海上的浪花，流畅自然。

标识的颜色采用具有广西民族特色的朱槿红，代表着广西人的热情、乐观与祥和，整体看起来充满国际范，

也体现了浓浓的的地方特色。

自国家“一带一路”战略提出以来，沿线省份皆已提前布局，并进入实操阶段。广西积极参与“一带一路”建设，不断提升开放合作水平，致力于将自己打造成为“一带一路”有机衔接的重要门户，构建西南、中南地区开放发展的新的战略支点。北部湾航空的成立，对于完善广西现代立体交通体系、推动广西新一轮对外开放具有重要意义，同时也有利于深挖广西与东盟国家的合作潜力，促进共同发展。

据介绍，自 2014 年 9 月 25 日转场至新航站楼后，南宁吴圩国际机场已拥有年旅客吞吐量 1600 万人次的保障能力。北部湾航空作为首家以该机场作为主运营基地的航空公司，将有利于南宁机场增加航线、完善航线网络，改变目前该机场航线偏少的情况，对推动广西航空业发展也将有积极影响。对市民而言，本土航空公司的成立，意味着将有更多以南宁为始发地的航线，市民出行将更为便利。

源自《环球旅讯》2015-02-10

圆通航空战略伸向海外 将增加韩国包机航线

2 月 27 日消息，圆通速递将于 3 月 10 日开通上海浦东—韩国仁川—青岛—香港—上海浦东国际航线包机业务。

圆通表示，此举意在打通国内—东北亚（韩国）、香港—国内的快件通道，以实现规模更大、时效更快的国际快件流通平台。

据了解，此举令圆通成为国内民营快递中第一个实

现国际货运包机的快递公司，圆通的航空优先战略首次延伸到海外。

圆通官网介绍，近年来圆通加速拓展全球业务，已建立起融合跨境电商平台、信息服务、物流快递网络的“三位一体”架构体系，国际航线包机业务的开通将扩大其物流快递网络的覆盖。

源自民航资源网 2015-02-27



河南省人民政府关于建设 高成长服务业大省的若干意见（二）

为优化经济结构、加快转变经济发展方式，顺应产业演进规律加快服务业发展，2014年5月，河南省人民政府发布了《河南省人民政府关于建设高成长服务业大省的若干意见》，本刊分期连载，供读者查阅保存。

1. 现代物流。围绕郑州航空港经济综合实验区建设，依托综合交通枢纽和铁路、公路、航空网络优势，强化中心、提升节点、产业联动，形成大枢纽促大物流、大物流带大产业的发展格局。力争到2020年，全省物流业增加值达到4000亿元，郑州新郑国际机场货邮吞吐量达到150万吨。全面增强郑州国际物流中心功能，加快航空港、国际陆港和国际物流园区建设，增加、加密国际货运航线航班，支持航空公司和大型货运货代企业在郑州市设立航空物流基地和区域转运分拨中心，推进全国性高铁快运中心和卡车航班基地建设，构建高效衔接的多式联运体系。建成全省联网、与国家边贸口岸联接的电子口岸，拓展综合保税区功能，建设综合保税区进口商品展示平台和肉类、药品、汽车等进口特定口岸，开展跨境贸易电子商务服务试点，建设进出口快递分拣平台，推动郑欧国际货运班列规模化运营，打造郑州国际航空货运枢纽和丝绸之路经济带物流集散中心。构建与电子商务快速发展相适应的现代物流配送体系，建设中国智能骨干网郑州核心节点，建成京东运营中心、河南快递集散交换中心等重大项目，打造全国快递转运集散中心和国际网购物品集散分拨中心。完善区域物流节点体系，依托中心城市、交通枢纽、口岸和产业集聚区，规划建设和改造提升20个货运枢纽、商贸服务、生产服务、口岸服务、综合服务型物流园区，争取1-2家重点物流园区成为国家级物流园区，推进郑州市城市共同配送试点工作，在全省建设一批布局合理、

衔接顺畅、高效便捷的城市公共配送中心，增强区域物流集散、分拨和城市配送功能。加快发展冷链、邮政快递、电子信息产品、医药、汽车及零部件、家居建材、农产品及农资等优势专业物流，建设一批具有区域影响力的物流集群。改造提升传统运输和仓储企业，培育发展一批具有较强竞争力的第三方、第四方物流服务商，全面提升物流业与制造业、商贸业联动发展水平。

2. 信息服务。以服务平台建设为基础、新兴业态培育为抓手，加快发展信息传输、计算机服务和软件业，大力发展电子商务，推动信息服务业跨越式发展。实施“宽带中原”战略，建设郑州国家级互联网骨干直联点，推动4G(第四代移动通信技术)网络规模商用，开展下一代互联网示范城市、智慧城市、物联网重大应用示范工程区域试点，加快中国联通中原数据基地、中国移动(郑州)数据中心建设，积极引进知名互联网、物联网、云计算企业设立总部或区域基地，建成全国重要的区域性数据枢纽。推进“三网”(广播电视网、电信网、互联网)融合，扩大移动支付、社交网络、手机游戏等新兴增值业务规模，实施信息惠民工程。加快通信、金融、旅游等领域呼叫中心、后援中心、灾备中心项目建设，建成中国移动(洛阳)呼叫中心、中国电信(信阳)呼叫中心。发展北斗卫星导航与地理信息产业。加快提升软件业支撑能力，高水平建设郑州软件园、郑州金水科教园、惠普(洛阳)国际软件人才及产业基地等园区。壮大电子商务市场主体，实施电

子商务示范、园区平台建设、网商培育、名品推广等工程，建设国家电子商务示范城市和示范基地，培育中华粮网、众品商城等综合性、行业性电子商务服务平台，完善物流配送、金融结算等配套体系，推动工业企业与电商企业联动融合，吸引境内外电子商务巨头和中小网商集聚集群发展。力争到2020年，应用电子商务开展内外贸易的企业达到85%以上，网络零售额相当于社会消费品零售总额15%以上。

3. 金融。加快郑东新区金融集聚核心功能区建设，吸引境内外金融机构区域总部入驻，建设金融后台与外包服务产业园区，打造郑州区域性金融中心。壮大金融机构，推动中原证券公司、万达期货公司等上市融资，支持中原信托公司增资扩股，完成省级银行组建，推动设立地方保险法人机构、资产管理公司、金融租赁公司、大型基金公司和区域性股权交易市场。鼓励民间资本入股和参与金融机构改造，发起设立民营银行、村镇银行、消费金融公司等金融机构。推动农村信用社改组为农村商业银行。培育发展多层次资本市场，支持郑州商品交易所丰富期货品种、争取开展境外投资者参与交易试点，在重点领域发起设立创业投资基金和产业投资基金。推动企业上市融资和在全国中小企业股份转让系统挂牌，引进保险资金，做好永续债券、债贷组合、中小企业私募债业务和资产证券化业务试点工作，大力发展信托、委托贷款和承销中期票据、短期融资券等业务。深化郑汴金融同城和农村金融改革，支持发展互联网金融业务，积极发展交通运输、施工、制造等大型设施设备融资租赁服务业，在郑州航空港经济综合实验区内具备条件的金融机构适时开展综合经营试点，支持实验区开展离岸金融业务，设立中原航空港产业投资基金。

4. 旅游。围绕建设世界知名旅游目的地，整合资源、培育品牌、创新服务，构建以观光旅游为基础、休闲度假为主导、新型业态为特色、精品线路为依托的旅游产业体系，打造一批著名景区和优秀旅游城市。争取到2020年，全省年接待海内外游客7.8亿人次，旅游总收入达到7800亿元。深度发展休闲度假旅游，整体策划、连片开发，着力打造南太行、伏牛山、桐柏—大别山等山水度假旅游集群和沿黄河、南水北调生态旅游带，重点开发建设和改造提升一批核心旅游景区，争创国家级旅游度假区、

生态旅游示范区、自然保护区和风景名胜等。积极发展文化体验旅游，规划建设中原历史文化旅游区，依托各地文化历史资源，重点推介一批具有较强影响力的古都、古城、根亲、功夫等精品文化旅游线路，叫响“老家河南”品牌形象。培育发展城市游憩旅游，在中心城市规划建设一批文化休闲街区和环城游憩带，完善服务功能，满足居民需求。大力发展乡村旅游，保护与开发朱仙镇、神垕镇、荆紫关镇等历史文化和特色景观名镇名村，加快培育休闲农庄，积极开辟山居游、民俗游、近郊游、生态游等乡村旅游精品线路，到2020年，建成30个旅游示范乡镇和400个特色旅游村。加快培育旅游新业态，支持健康养生游、工业观光游、户外运动游、自驾自助游等发展。推进旅游智能化、标准化建设，加快完善旅游交通集散体系和公共服务体系，深化中原经济区城市、高铁沿线城市旅游发展联盟合作。壮大产业主体，支持云台山旅游发展有限公司、清明上河园有限公司等企业上市，培育旅游收入超亿元的旅游企业集团20家。加强旅游宣传，创新营销方式，强化与国际组织合作，加快发展入境游，提升我省旅游国际知名度。

5. 文化产业。围绕推进华夏历史文明传承创新区和文化强省建设，发掘历史文化资源，发展创意文化，激活传统文化，提升文化产业核心竞争力。加快郑州区域性文化中心和省文化改革发展试验区、文化产业示范园区建设，实施文化产业“双十”(10个重点文化产业园区、10个重点文化企业)工程，推进华强文化科技产业基地、河南电台电视台制播基地等重点项目建设，建成一批文化创意、动漫游戏、演艺娱乐、影视制作、文化科技等产业园区，力争培育3-5家业务收入超百亿元的文化产业园区。强化文化传承创新，提升太极、少林等传统优秀文化产业化发展水平。大力发展数字出版、数字内容服务、移动多媒体、交互式网络电视等新兴业态，开发移动文化信息服务、数字娱乐产品等增值服务和产品。支持大型文化企业跨媒体、跨区域、跨行业发展，推动河南日报报业集团、河南有线电视网络集团、河南文化影视集团等企业上市融资，支持民营文化企业发展，争取培育3-5家年营业收入超过50亿元的企业集团。提升内容产业原创能力，实施文化精品培育工程，每年集中打造3-5部原创文化精品。推进文化科技创新工程，争取到2020年，创建3家国家

级文化和科技融合示范基地，力争把我省建设成为在全国有较大影响力的区域文化科技融合中心。积极培育外向型骨干文化企业，新建一批省级文化产品出口示范基地。

6. 科技和教育。大力发展科技研发服务业，以国家技术转移郑州中心、国家专利审查协作河南中心、河南省技术产权交易所为载体，建立完善技术转移网络，加快建设一批研发及技术创新、科技中介、科技金融对接、科技企业孵化等服务平台，培育壮大专业化第三方研发机构，推动科技服务重点项目攻关。加快综合性工业设计公共服务平台建设，重点在装备制造、服装服饰、现代家居、电子信息、汽车及零部件等领域，实施一批具有自主知识产权的工业设计创新项目，支持具备条件的企业和机构申报国家级工业设计中心。积极发展现代教育，鼓励社会力量办学，提高基础教育水平，优化发展高等教育，大力发展职业教育和开展技能培训，实施全民技能振兴、职教攻坚、技能人才回归工程，加快人力资源强省建设。强化与国内外高校、知名网络教育平台合作，鼓励企事业单位开展知识更新培训，加快中原人力资源服务产业园区、国家级高技能人才培训基地建设，打造一批实训基地和职业教育培训基地，培育一批连锁化、品牌化经营的大型教育培训机构。

7. 商务服务。加快中原广告产业园和服务外包示范园区建设发展，积极发展经营性租赁业务，引导会计、法

律、管理咨询、评估认证、经纪代理等商务服务机构向商务中心区集聚，着力培养具有行业竞争力和社会公信力的大型事务所和中介法人机构，打造一批高端商务服务集群。建立内外贸会展业管理促进体制，推进郑州区域性会展中心建设，吸引国家级、区域性品牌展会落户，培育一批知名会展品牌。

8. 健康服务。完善社会办医扶持政策，实施社会办医行动计划，支持国内外知名医疗集团连锁经营，积极发展专业性医院管理集团和第三方体检及健康管理咨询机构，大力发展专业化护理服务业，建设郑州区域性医疗中心和高端医疗集聚区，形成一批医疗、保健养生、健康护理、体育健身等服务基地和医疗器械、保健及体育用品等产业园区。

9. 养老及家庭服务。推动养老服务设施建设，完善“12349”养老服务信息系统，加快发展供养型、养护型、医护型养老服务机构，推进公办养老机构改革试点工作，支持社会力量举办一批大型连锁养老机构，创新养老服务模式，到2020年，符合标准的日间照料中心、老年人活动中心等服务设施覆盖所有城市社区，90%以上的乡镇和60%以上的农村社区建设包括居家养老服务在内的社会综合服务设施和站点。积极发展家政、病患陪护、家庭用品配送、家庭教育等家庭服务业，支持大型家庭服务企业在社区设立连锁便民服务网点。 **（未完待续）**



扩张不是航空安全借口： 探索海航式平衡之道

近日，德国航空事故数据评估中心（JACDEC）公布了2015年全球安全航空公司榜单，海南航空荣膺第八，这是海航第三次入围前十名。二十余年的“爆发式”成长，令海航成为世界规模扩张速度最快的航空公司之一，同时，海航也被评为中国最安全的航空公司。究竟成长与安全之间应如何平衡，网易航空就此对话海南航空公司，探讨在“爆发式”成长模式下，海航式安全之道。

海航没有“铁饭碗”

20年来，海南航空的发展速度有目共睹。从1993年成立至今，海航先后建立了北京、西安、太原、乌鲁木齐、广州、兰州、大连等多个航空营运基地；2014年，海航在短短一年内接收7架波音787客机，海航集团机队规模突破500架；与此同时，在地方航空公司审批开闸后，海航一口气成立乌鲁木齐航空、福州航空、北部湾航空等多家地方航空公司。

在短短的二十余年里，海航迅速发展成中国四大航空公司之一。然而，海航与其他“三大航”之间却有着“质”的区别——海航并非国有控股的航空公司（而是由政府合作注资的民营航空公司）。海南航空股份有限公司总裁谢皓明在采访中表示：“海航没有‘铁饭碗’，一旦出事儿，对公司就是毁灭性的打击。正因如此，海航只能将安全视为一条‘高压线’。”

海航自成立之初仅有来往海口—北京的一条航线，发展至今，已开通国内外航线近500条。谢皓明向网易航空表示，在每条新航线的背后，安全都是首要因素。以2013年新开北京—芝加哥航线为例，海航先后召开了两次风险评估专题会议，梳理出大大小小49项危险源，并逐一进行了风险评估。“通过评估发现，芝加哥机场的塔台英语语音难辨，我们下载了当地塔台录音对飞行员反复培训，熟悉口音，从而避免了沟通问题。”

海南航空股份有限公司安全监察部总经理何志强认为，机械的东西早晚失效，人为失误也无法杜绝。因此，

安全管理的目标除了尽最大可能避免这两者之外，最重要的就是构建“坚韧”的系统，从容化解错误。

构建强力安全体系 前置化风险

为了构建强有力的系统安全，2005年，海航成为国内最早试点SMS安全管理系统的航空公司。

“安全是把风险控制可在可接受的范围，”何志强表示。现代安全管理强调将危险识别与风险管理前置化，居安思危，不打无准备之仗。既然在事故发生前，潜在的不安全因子就已经存在，海航顺势化被动为主动，打破传统的事后安全管理模式，将威胁扼杀在摇篮之中。

自愿报告系统是SMS体系建设中最核心的部分之一。它鼓励员工主动报告身边的不安全事件，安监部门随后根据这些报告进行调查。其根本目的并非惩罚，而是找到故障发生的根本原因并加以防范。据谢皓明介绍，主动报告制度推行后，有飞行员报告某机场跑道与滑行道容易混淆的隐患。海航第一时间发出提示，避免了多个航空公司在这个问题上曾犯的失误。

为了能够客观地反映航空公司的安全水平，发现安全运营的潜在风险，海南航空在国内率先引进了IOSA审计。IOSA是国际航空运输协会（IATA）制定的一项航空安全标准，用于评估航空公司的运行管理和控制系统，每两年审核一次。

海航安全质量管理主管郑栋表示，IOSA几乎涵盖了航空公司基本运行体系，包括飞行、签派、组织、保卫、客舱、地服、维修在内的八大部分。其内容分为建议措施和强制措施，航空公司必须符合所有强制措施，并由第三方审核机构对航空公司进行审核。

2015年，海航将全面推行EIOSA，并计划在7月进行审核。E代表Enhance，可称为加强版IOSA。除了更加细化的标准，郑栋表示EIOSA增加了航空公司对自身的内审环节。公司先组成内审团队，预先发现问题后再与第三方审核机构进行沟通解决。“这就在一定程度上

避免为通过检查而掩盖问题，并非旨在真正解决问题。”

推行 HORCS(海航运行风险管控)系统

2012年海航自主研发的HORCS(海航运行风险管理系统)上线。据郑栋介绍，HORCS系统源起于一次去长荣航空的参观学习。“他们人工推送天气、机场状况等信息，在航班起飞前预判风险等级，作为放行决策的依据。”海航抓住了这个概念的精髓，将“简单粗暴”人工搬运行为系统化、自动化，形成现在的HORCS系统。

HORCS系统的核心是事前预警和辅助决策。系统后台将航路天气、机组资质、机场限制等与运行相关的100多个因素收集起来，通过建模分析，量化每个航班的运行风险，最终产生一个可供参考的数值。在每一个航班起飞前，系统都会自动弹出预警，以供参考。

郑栋表示，每位签派员在放行系统里都会有一个对话框，HORCS系统会针对每个航班总结出相应的‘风险值’。风险数值由1到10，根据数值大小分成红、黄、绿三个不同状态。其中，8以上是红色告警，意味着签派员需对此航班密切关注，不能马上放行。

HORCS系统的二期计划将于2015年7月31日试运行上线。在马航MH370客机失联事件发生后，民航局特别提出，国内航班必须保证从起始到终止都在监控范围内。因此，相较于一期系统，HORCS二期将加入全流程监控，侧重关注动态、实时变化的风险，在飞行过程中不间断地提供告警。

另外，HORCS系统还可以提供后续的风险趋势分析，根据分析结果，为航公司在安全政策上的修订提供参考。实现从准备-放行-预警-监控-后续分析-持续改进的闭环管理。

郑栋向网易航空透露，HORCS系统在过去的几年中备受关注，民航局或将在全民航推广使用这个系统。

飞行员是维护安全的关键

飞行安全是航空安全的中中之重，飞行员对于飞行安全的重要性更是不言而喻。随着航空公司规模扩大，飞行员数量也相应增加，但海南航空始终专注于飞行员飞行技术的培训，且标准严格。

何志强称，严格要求首先具体体现在飞行员的日常训练上。在平时模拟机进行飞行训练中，全程安装摄像

头，飞行员训练的每一个动作都将被全程录像存档。“海航每年都要对机长进行严格的资质排查，对于技术上不过关的，直接取消其机长资格”。

“重奖重罚”也始终贯穿在整个管理体系中。2014年，海航曾发生3起航前酒精测试超标事件，当事人都受到严肃处理。“我们对飞行人员飞行前饮酒控制很严格：首先，飞行人员在飞行前12小时内不允许饮酒；其次，我们有固化的酒精测试流程。即每个人都需要做完酒精测试之后，才可以去做航前准备。”何志强表示。

海航对信息技术的应用以及国际经验的吸取同样体现在飞行员的训练与管理上。首先，海航建立的飞行管理系统中有每个飞行员完整的电子档案。航空公司可以跟踪飞行员的成长经历和现阶段状态，确保对每个飞行员的情况了如指掌，并在机组排班、训练以及安全事件分析等方面提供支持。其次，海航运用IATA的CBT/EBT理念，以教员作为关键点，从训练内容、形式以及检查标准等方面提升飞行训练的质量；辅以系统安全理念，降低可能因飞行员而引起的事故概率。

安全只有起点 没有终点

海航自1993年成立以来至今，整整22个年头，从未发生过飞行事故。根据海航提供的数据，2014年海航安全运送旅客超过2950万人次，安全飞行49.7万小时。在2014年较2013年飞行小时数增长9万小时的情况下，海航运输航空事故症候万时率(每一万飞行小时发生频率)为0.02，该项指标优于中国民航业平均水平。

海航安全管理体系发展二十余年，重点从技术因素到人为因素再到组织因素，每一步都稳扎稳打。“安全只有起点，没有终点。”谢皓明如是说。

无论航空公司扩张速度多快，规模多壮大，其对航空安全的重视程度以及安全管理方式才是成败的关键。海航首先明确自身定位，将航空安全放在一切之上，抱着“所有问题都可以为安全让路”的决心快步发展。其次，海航舍得在航空安全上“花大钱”，对接国际领先的安全管理理念和技术，吸收融合成为自己的独门妙招——前置化的风险管理、扎实的飞行员训练手段……因此，当有效的安全管理体系形成之后，协调好“说”与“做”，安全便不再是航空公司发展之路上的难题。

源自《网易航空》2015-02-10

经济新常态下民航业发展的趋势分析

中国经济进入转型关键期，改革与创新将成为其发展的主要动力。经济新常态下的各个产业都将发生重大变革，而对于有着经济“晴雨表”之称的民航业而言，必然也会出现新的发展趋势。

趋势一：市场结构将日趋平衡

过去，人们对民航市场结构的传统认识是“东高西低”、“国际远弱于国内”、“干支明显不平衡”。但在经济新常态下，这些不平衡将会以更快的速度被打破。首先是东西发展不平衡格局的打破，从2012年起，这种变化就开始显现。国民经济发展放缓，虽然影响到民航业总体发展速度，但在各区域的影响却不尽相同。传统的较为发达的东部市场，增长急剧放缓；但中西部地区市场，却呈现快速崛起的迹象。以2012年的航空货运为例，过去发展薄弱的西部与中部地区的增长速度明显高于东部地区。

重要的是，这一变化，在2014年上半年表现得更为明显。1-8月，北京首都机场、广州白云机场、上海浦东机场、上海虹桥机场、福建厦门机场等的增长速度都未能达到两位数，首都机场与白云机场的增长速度甚至低于5%。而同期，中西部地区的成都机场、重庆机场、西安机场、长沙机场与郑州机场等，增长速度都高于10%，郑州甚至达到了23.4%。

其次是国内市场与国际市场结构比例将出现明显的转变，国际航线在总体市场结构中的比例将快速上升。虽然总体经济增长速度放缓，但经过30多年的改革开放，居民收入水平出现了明显的变化，居民消费能力得到了较大的提高，国际旅游市场正呈现快速增长的态势。近两年，我国公民出境旅游基本保持20%左右的速度增长，2014年出境游总量超过1亿人次已成定局。与此同时，国内航线则在整个国民经济集约化发展的背景下，出现市场增量与收益率双双下滑的态势。因此，以四大航空集团为主导的大型航空公司，以及一些具备一定规模的

地区性航空公司，都纷纷加大了国际市场开发与航线开辟的步伐。这一点，完全可以从航空公司机队结构调整趋势看出(如表)。自2012年开始，航空公司引进大型飞机的步伐明显加快。其中，国航可谓是急先锋，仅两年时间，就有20架B777-300ER加入，宽体机规模达到80架，已占机队总体规模的1/4；就连坚守“西南三角”的四川航空，也不甘落后，加入了国际市场开发的阵营，先后租赁了6架B330-200、300的机型；而厦门航空则直接通过购买B787-8加入国际化阵营。

最后，则是干支线发展的日趋平衡。由于整体经济增速放缓，行业结构调整加速，航空公司运力过剩的局面开始显现。无论是大型航空公司，还是中小型航空公司，都纷纷将市场发展的目光放在了一些具有增长潜力的支线机场。尤其是在政府重点关注航空运输与地区经济及社会发展的互动关系之后，地方政府的政策开始积极向支线机场倾斜，更是加快了航空公司对支线的关注与运力的投放。这一点，可以从简单的从市场速度看出。2013年，有123个机场旅客吞吐量的增长速度超过了行业平均增长速度(11%)。其中，支线机场的数量达到103个，占总数的83.7%。而且，在我国经济

	2012	2013	2014	新增	合计
海南航空	1	7	3	11	22
四川航空	1	2	1	4	6
中国东方航空	6	8	7	21	48
中国国际航空	13	12	8	33	80
中国南方航空	5	12	9	26	52

结构调整加速、以及国内旅游业发展改革加速和城镇化建设加快的大背景下，这种支线加快发展的趋势，将会更加明显。

趋势二：集约化将成为发展的基本要求

民航业的发展目标，是服务于国家经济与社会的发展，安全、高效、绿色是整个行业发展的战略主题。尤其是在重视民生，淡化速度，提升服务业经济升级的大环境下，以往粗放式的发展模式，已经受到了极大的挑战，集约化正在成为整个社会、各个行业发展的基本要求。这种集约化的发展，首先是从宏观调控的角度，要求整个行业的发展必须寻求安全、效率与资源配置之间的平衡。即在保证行业运行持续安全的前提下，合理配置各种资源，提高全行业运行的效率与效益。仅以航班延误管理工作为例，从国家经济与社会发展的角度看，无疑要求的是服务的正常性，与消费者权益的保护；但从行业管理的角度看，则需要解决的是在有限的资源配置下，力求达到运行的高效，从而保证较高的航班正常率。因此，精细化的管理手段、集约化的资源配置将是未来行业管理的基本方针。

其次，是从行业服务的主体——航空公司的发展模式看，低成本运行无疑将会成为其战略转型的主要方向。自2008年全球金融危机以来，欧美等航空运输发达国家的大型航空公司，在并购重组与智能技术应用的引领下，纷纷模仿廉价航空公司的发展模式，实施低成本运行转型，大行“去修饰服务”与“菜单式收费”的变革之道。与此同时，国内航空运输市场，在经济新常态下也出现了价格下行、经济敏感型消费占主体的态势，对航空公司的发展，明显提出了低成本运行的要求。尤其是在民航局促进低成本航空发展指导意见的推动下，新兴航空公司或管理机制相对灵活的中小型航空公司纷纷实施向低成本航空公司转型的战略，而大型航空公司也开始在差旅服务管理与个性化服务方面实施创新，以探索低成本运行的道路。

第三是作为民航运输的节点，机场也由过去重点关注三大传统业务量增长，转而关注劳动生产率与服务成本的控制。这是因为，首先从国内综合交通运输体系发

展趋势来看，高速铁路在整个交通运输体系中的比重日益加大，尤其是在与民航重合市场上，市场增量几乎都分流到了高速铁路；其次是从机场本身的辐射能力与市场容量来看，由于经济增长与人口增长等诸多因素的影响，一些早期发展较好的机场，开始出现了业务量滞胀的现象；最后则是空域资源与时刻资源的制约，造成市场溢出而制约机场业务量的增长。因此，无论是上述哪种情况，机场都需要改变过去一味做大的发展模式，转而寻求做强的集约化发展模式。

最后，则是在航空物流服务方面。一直以来，我国的航空物流服务基本处于混战局面，没有形成服务链条化与规模化、能够与国外全程服务商直面竞争的服务主体。由此，在国务院印发的《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》中，明确提出：“支持快递业整合资源，与民航、铁路、公路等运输行业联动发展，加快形成一批具有国际竞争力的大型快递企业，构建覆盖城乡的快递物流服务体系”；“支持航空货运企业兼并重组、做强做大，提高物流综合服务能力”。这就意味着，不管是采取“国进民退”，还是“民进国退”的并购重组模式，在我国航空快递业市场全面开放的背景下，航空物流服务领域以“资源整合”、“减少内部竞争”为目标的大规模、集约化的整合将很快会到来。

趋势三：专业化发展将重新成为主流

产业化或多元化曾一度成民航业发展的主流，航空公司纷纷以汉莎航空集团为标杆，在机务、信息、传媒、货运等方向寻找多元化的发展道路。然而，纵观汉莎航空等集团化与多元化发展的历史，其战略的形成，是建立在航空产业链上各产业专业化发展不足的背景下。

今天的民航业，无论是在航空运输发达的欧美国家或地区，还是在处于发展中的亚洲、非洲或南美洲地区，航空产业链的专业化程度已达到较高的水平，且市场分割也基本完成。一味地沿着产业分工实施多元化发展的战略，非但难以从那些专业化的公司手中抢夺更多的市场，而且还有可能损害主业自身的发展能力。

因此，结合现行的外部环境，立足企业价值链管



理与集约化战略的要求，回归专业化发展将是民航业发展的必然趋势。

也就是说，经济新常态下的民航业，将有可能在供应链管理、物流服务、客户关系管理、信息服务等方面，为了适应电子商务发展、追求外部协同效应、实现敏捷服务与提升客户服务体验的需要，实施完全外包服务或基于“契约化”的内部市场化等集约化战略措施，将资源配置与发展重点集中到企业核心能力的构建与巩固方面，从而实现专业化发展，以提高自身的竞争力。而从外部环境变化情况看，在国务院先后颁布的《中国关于加快发展生产性服务业促进产业结构调整升级的指导意见》、《关于促进旅游业改革发展的若干意见》和《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》等一系列政策中，也明确提出了反对“大而全”的发展模式，要求各产业选择以适合社会分工需要的专业化发展战略。

不过，在大数据与互联网思维成行的今天，专业化发展，同样也需要强化构建产业链或服务链的竞争优势。也就是说，未来的专业化，是强调企业自身的做强与产业链上的强强联合，即战略联盟。例如，在航空客运服务领域，以常旅客计划为纽带的全程服务链的整合，或

是以差旅管理为平台的全服务产品的提供，都将是航空公司竞争的重要手段。

趋势四：国际竞争将演变成航空产业链的竞争

在全球经济一体化与信息化的时代，国家间竞争、企业间的竞争，从来都不是某个产业或某个企业的竞争，而是产业链条的竞争，民航业也不能例外。况且，在国际旅游、服务贸易与货物贸易中，民航业对于国家经济与社会的发展，对于提升国家在国际竞争中的地位还有着不可替代的作用。因此，无论是欧美航空运输发达国家，还是“中东三杰”等能源国家，为了寻求产业结构调整与国家竞争力的提升，基本上采取了促进民航业发展的战略措施，要么是构建完整的航空产业链如欧盟与美国；要么是营造全方位的支持政策，提升其本土航空服务链的运营成本优势，如中东地区的阿联酋、卡塔尔、土耳其等国家。

根据一项由麦肯锡咨询公司与国际航空运输协会（IATA）共同调查与研究的结果，航空价值链的上游——航空器制造商、航空分销商（CRS）、燃油供应商等——明显居于“垄断”地位，市场议价能力难以挑战；同时，

航空客、货代理等服务商，由于其服务的宽度与深度，以及灵活性远远高于航空公司，同样具有较强的市场管控能力，在整个航空价值链中的投资收益明显高于其它服务提供商；而处于产业链中间环节的航空公司与机场，前者由于市场竞争激烈，后者则由于属性定位等原因，投资回报率明显处于整个价值链的“洼地”。

正因为如此，欧美等航空运输发达国家虽然在运输服务市场中力争构建一个基于市场经济的、自由开放的竞争环境，但其在航空器制造领域注入的政府补贴与支持却是全方位的、空前的。

也就是说，这些老牌的经济与航空运输发达国家，在民航业的国际竞争中，依靠的并非只是航空公司的作用，而是整个产业链的作用。

在中国，经过 30 多年的快速发展，已发展为全球第二大航空运输市场，但航空产业链仍处于“跛脚”的状态，尤其是对整个产业链竞争起着决定性作用的民用航空器制造业，与欧美强国相比，基本属于“新生儿”的概念。然而，随着 2014 年，国产 C919 大型客机首架机体对接工作的开始，“中国式”的航空产业链也开始形成，并有希望在未来 5 年内加入国际竞争。

从目前的资料来看，C919 大型客机的机体结构制造任务几乎全部由中航工业集团旗下的成飞、洪都、西飞、沈飞、哈飞公司等承担。这就意味着，一直在航空价值链中缺位的中国航空器制造业集群基本形成，随之而来的，自然会对行业标准制定、适航审定技术与水平等“软实力”建设提出更高的要求。

趋势五：通用航空将可能发生“蝶变”

所谓蝶变，也称蜕变，是指像毛毛虫等变态发育的昆虫在茧中经过一个不食不动的阶段而变形为成虫的过程，其含义一般是指在蛰伏中向更好或更完美的方面极大蜕变。

自 2010 年 8 月，国务院、中央军委印发《关于深化低空空域管理体制改革的意见》以来，关于推动低空开放与通用航空发展的相关政策先后出台，并在近两年得以集中释放：2012 年 4 月，财政部发布了《民航发展基金征收使用管理暂行办法》，把通用航空作为基金支持的重点领域；2012 年 5 月，民航局颁布了《通用



机场建设规范》，为通用航空机场建设提供了有别于运输机场的行业标准，这对正在掀起的通用航空机场建设热潮可谓一场及时雨；2012 年 7 月，《国务院关于促进民航业发展的若干意见》明确了民航业是我国经济社会发展的重要战略产业，并把通用航空列为发展重点，提出要大力发展私人飞行、公务飞行等新兴通用航空服务；2013 年 11 月，由中国人民解放军总参谋部与中国民用航空局共同发布的《通用航空飞行任务审批与管理规定》，在规范通用航空飞行任务审批与管理的基础上，进一步简化了相关审批手续，促进了通用航空业的发展。

与此同时，以地方政府为主导的、围绕通用航空器制造与服务领域展开的产业规划与建设，则早在 2009 年就已开始。如西安阎良国家航空高新技术产业基地、哈尔滨民用航空产业国家高技术产业基地等。到 2012 年，这种通航产业园区的规划与建设数量达到上百家，二十多个省、市、自治区陆续出台了通航产业发展规划，如

法库通用航空产业园、滨州大高通用航空城等。由此可见，整个通用航空产业的发展可谓是“万事具备，只欠东风”。

值得欣喜的是，随着我国国防建设与安全力量的加强，以及经济社会发展需求的日益增长，空域的使用与管理也将迎来新的篇章。处于征求意见稿时期的《低空空域管理使用规定》，无疑会成为通用航空业发展的“东风”。而 2014 年 10 月 8 日，国务院总理李克强在国务院常务会议上宣布“决定向地方政府全部或部分下放通用机场、非跨境跨省电网等 23 类项目核准权限”的消息，则会将这股“东风”推向高潮，通用航空业将可能在未来三到五年内迎来高速发展期。

趋势六：航空经济发展将更加理性务实

从产业经济理论与流量经济理论来看，航空经济应该包括三个层次的内容，即：航空价值链活动，主要表现为航空运输价值链的产业组成，以及各产业的经济表现；航空价值链的关联影响，主要表现为航空运输产业

链对区域经济发展的贡献；航空价值链的聚集效应，主要表现为对城市流量经济的贡献，如围绕航空枢纽或大型机场而形成产业聚集区。然而，从我国航空经济研究与发展的现状来看，各级地方政府，包括行业政府等，虽然都认识到了航空运输服务对地区经济发展的促进作用，但在战略上，却只是将目标放在了由大型机场或枢纽机场而形成的产业聚集效应上，即空港经济区（普遍称其为临空经济）的规划、建设与发展方面。

根据北京国际城市发展研究院公布的《中国临空经济发展报告》，临空经济区的建设，在一些大城市，已经在经济与社会发展方面起到了积极的作用，如实现了产业转移与产业升级的同步、推动了现代服务业与科技创新的融合发展、实现了空港区与城市功能区的协同发展等。但是，报告中也明确指出，除以少数大型机场或枢纽机场规划或建设的临空经济区外，其它临空经济区基本都存在产业结构不合理、现代服务业发展滞后等问题。

事实上，从相关研究机构调查与总结的情况看，截止到 2014 年 9 月，已经规划或建设中的临空经济区已超过了 70 个，其中半数以上都缺乏流量的支撑（机场规模比较小），且规划或建设的产业基本相同，集中在物流、高新技术、商务会展、生物制药等方面；这些临空经济区，无论是在产业分工与布局，还是机场定位与分工方面，都呈现出各自为政、无序发展的状态。尤其是在临空经济发展所需要的贸易政策方面，更是参差不齐，缺乏明显的政策支撑。

然而，随着房地产业的整体疲软，甚至是下滑，地方政府建设临空经济区的冲动思想也必然会“冷却”，人们对航空经济的发展也必然会更加理性与务实，航空经济发展的根本才有可能被人们认识。换句话说，对于航空经济的未来发展，人们会重新把目光放到航空价值链本身的竞争力与发展能力方面。

当然，外部环境的变化与发展，始终是我们难以有效预测的。未来三到五年，如果《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》在民航领域能够得到有效落实，简政放权的期望能够得到全面的实现，那么，欧美等航空运输领域放松管制之后的繁荣图景，在我国民航业也必然会实现。

本刊综合编辑

亚洲航企发展迅速 亟需合格飞行员

据美联社报道，2月4日台湾复兴航空航班 ATR-72 飞机不幸坠落基隆河，该事件再次让全世界的目光聚焦于亚洲航企。如何在快速发展的同时应对好安全挑战，无疑是亚洲各航空公司无法回避的一个问题。

事实上，崛起的亚洲中产阶级为该地区航空公司创造了良好的发展契机，于是各航企纷纷购入飞机、增设航线、加开航班，试图抢夺更多的市场份额。例如，复兴航空就在其 2011 年上市后增加了数十条航线，并计划在未来 5 年内将机队规模扩大一倍。有数据显示，2014 年，空客、波音、庞巴迪、巴西航空工业等飞机制造商便交付了 1543 架新飞机，其中大部分销往了亚洲地区。

然而，航空公司的快速发展对飞行员、机务人员、调度员、空乘人员的质量和数量都提出了更高的要求。Safety Operating Systems 咨询公司的 CEO 约翰·M·考克斯 (John M.Cox) 表示，目前亚洲各航空公司尚能应对这些问题，不过这仍然是一个不容忽视的挑战。如今，亚洲各航空公司已争相开始培养飞行员，以期解决飞行员日益短缺的问题。对此考克斯表示，目前飞行员几乎是供不应求。

前美国国家运输安全委员会 (NTSB) 调查人员基思·麦奎尔 (Keith McGuire) 也表示，航空公司的快速发展确实需要与之相匹配的飞行员培训能力和维修能力，

不过对拥有良好安全和培训体系的公司来说并不是件难事。人们通常认为新成立的或发展过快的航空公司不安全，这其实是思维误区。FlightAware 数据就显示，每天亚洲地区航班数量达 25000 架次，其中超过 99.9% 的航班安全着陆。

尽管如此，一些专家仍对亚洲航企的快速发展表示

担忧。

亚太航空中心 (CAPA) 分析师布兰登·索比 (Brendan Sobie) 指出，目前东南亚地区有 1600 架飞机服役。亚洲是全球唯一一个飞机订单量达到现役飞机数量的地区，显然亚洲航企的机队规模的扩张仍会继续。

航空业专家透露，每架新飞机至少需配有 10 到 12 名飞行员，甚至更多。这个数字之所以这么高，是因为飞机可以每周 7 天、每天 24 小时工作，飞行员却需要睡眠和休息。根据波音公司预测，未来 20 年亚太地区将需要招入 216000 名新飞行员，占全球飞行员需求的 40%。

前达美航空高层大卫·格林伯格 (David Greenberg) 指出，与美国成熟的飞行员训练体制不同，亚洲地区的航空公司 (如亚洲航空、印度尼西亚狮航和印度捷特航空) 根本没有完善的训练体系，无法培养出足够的飞行员。结果就是，中东和亚洲地区的航空公司不得不聘请外籍飞行员完成航班任务。

此外，中东地区航空公司开出的优渥条件，也使东南亚地区的飞行员、工程师和技术人员不断流失。成熟员工的短缺，意味着少数人要做大量的工作，这无疑会增大安全风险。

源自民航资源网 2015-02-06



土耳其航空扩张机队规模 或将租赁马航 A380

土耳其航空公司称将在 10 年内将机队规模翻番，并考虑引进空客及波音最大型的飞机，以推动建设伊斯坦布尔成为全球枢纽并与海湾航企竞争。

土耳其航空董事长哈姆迪 (Hamdi Topcu) 表示，目前土耳其航空拥有 263 架飞机，至今年底将达到约 300 架，预计到 2023 年该公司将拥有 450 架飞机。土耳其航空也在考虑波音 747-8 洲际客机和空中客车 A380 巨无霸客机。该公司以每月近 3 架飞机的速度扩大其机队规模。土耳其航空从空客订购了 117 架飞机，从波音订购了 95 架。

在土耳其航空的考虑的选项中，包括从马来西亚航空公司租赁 A380 飞机。在经过去年两起空难后马航客源不足一直努力希望填满其 A380 飞机。运营 A380 飞机将为土耳其航空与海湾三巨头的竞争增加影响力。阿联酋航空公司、卡塔尔航空公司及阿提哈德航空都拥有 A380 客机。

2014 年土耳其航空净收入增至 3 倍，达到 7.3 亿美元。今年该公司客运量计划增长 16%，至 6320 万人次。

源自民航资源网 2015-02-27

澳公布首款 3D 打印飞机发动机 有望垄断市场

据路透社报道，澳大利亚研究者于 2 月 26 日公布了世界首款 3D 打印飞机发动机，这可谓是制造业的一大突破，很可能将带来更价廉、更轻便和更节油的飞机。

澳大利亚莫纳什大学的工程师和其商业部门正在为波音公司、空中客车、雷神公司 (Raytheon) 和赛峰公司 (Safran) 制造飞机发动机原型，目前还处于保密阶段，不过这一项目很可能挽救澳大利亚垂死挣扎的制造业。

莫纳什大学成立了一家私营公司——Amaero 工程公司——来经营此产品，其 CEO 西蒙·马里奥特 (Simon Marriott) 说：“3D 打印的方式比传统方式生产发动机原型快了 3 到 4 倍，这可以使航空航天公司缩短开发周期。我们计划在未来的 12 个月内将 3D 打印的发动机部件用于飞行测试，并在接下来的 2 到 3 年内取得商业用途认证。”

3D 打印技术通过将材料分层来制造出三维物体，汽车制造和航空航天公司将其用于生产原型和制造专业工具、模型和一些终端部件。

3D 打印技术可以将产品部件的生产时间从 3 个月缩短至 6 天。

莫纳什大学的副教务长伊恩·史密斯 (Ian Smith) 称，此项技术跟过去的熔化、成型和雕刻完全不同。他说：“通过这种方法，我们可以很快得到最终产品。”

这项技术的优势在于：第一，可以快速制造原型并迅速进行大量生产；第二，可以制造传统工程技术没办法制造的定制部件。”

澳大利亚有望垄断 3D 打印飞机发动机的市场。

澳大利亚不仅拥有用于生产 3D 打印飞机发动机所必需的大幅面 3D 金属打印机 (世界上仅有的三台大幅面 3D 金属打印机，法国和德国各有一台)，同时也是世界上制造此类材料的唯一生产地。此外，关于将 3D 打印技术用于制造业的知识产权上，澳大利亚也处于世界领先水平。

源自民航资源网 2015-02-26

亚航 X：削运力降成本 推迟新机交付

据路透社报道，亚航 X 首席执行官本雅明·伊斯梅尔 (Benyamin Ismail) 于 2 月 25 日表示将削减亏损航线的航班数量、重新组织员工以及推迟新飞机交付以扭转目前的亏损局面。

由于东南亚地区航空业竞争异常激烈，亚航 X 已经连续 5 年亏损。该低成本航企最近刚刚发布了其上一财年四季度财报。受林吉特 (马来西亚货币) 疲软和燃油合同费用冲击，亚航 X 净亏损扩大。伊斯梅尔在接受电话采访时表示，亚航 X 今年的两大发展战略就是削减运力和降低成本。

伊斯梅尔表示，由于去年东南亚地区接连发生 3 次空难，该地区的航空旅行需求受到抑制。随着亚航 X 推出新的促销和票价优惠政策来吸引乘客，他预计今年需求将有所提升。他表示，亚航 X 在 2015 年的重点是恢复盈利，但是他并没有透露具体的数字目标。

伊斯梅尔说：“作为低成本航企，只要我们提供有竞争力的票价，乘客就会选择我们。今年 1 月我们的反

应确实差强人意，因为我们没有在市场营销和广告推广中强调对 QZ8501 空难遇难者家属的尊重。”

亚航 X 执行总裁卡玛鲁丁 (Datuk Kamarudin Meranun) 表示，在今年 1 月宣布筹集 1.1 亿运营资本后，目前没有其他融资计划。他说：“前 6 个月至关重要。对此我比较乐观。基于早期的数据，对第一季度的运营前景比较看好。”卡玛鲁丁希望亚航 X 的巴厘 - 墨尔本直飞航线可以在 3 月中旬之前获得澳大利亚的审批。由于未能及时获得当局审批，该航线的运营不得不推迟。

伊斯梅尔表示，亚航 X 可能将研究推迟新飞机的交付。他说：“如果有买家对这些飞机感兴趣，我们可能会出售这些飞机的生产档期。”

亚航 X 将基于未来 5 年内的飞机订单和交付情况对运力需求进行评估。伊斯梅尔称，这将包括重新考虑空客 A350 和 A330neo 的订单。去年亚航 X 共订购了 10 架 A350 和 50 架 A330neo。虽然并没有公布具体细节，亚航 X 将会在运营中重点关注 A330neo 的使用。

源自民航资源网 2015-02-26



韩国 1 月航空旅客创新高 韩中航线增速迅猛

今年韩国 1 月的航空旅客多达 742 万名，比去年同期增加 15.7%，刷新了历年 1 月份的最高业绩。

2 月 25 日韩国国土交通部消息称，今年 1 月国际和国内旅客分别比去年同期 (642 万名) 增加 15.8% 和 15.3%，航空货物比去年同期 (29 万吨) 增加 4.0%。

今年 1 月航空旅客人数为 742 万名，航空货物为 31 万吨。特别值得注意的是，韩元升值带动韩国国民出国旅游人数增加、中国和东南亚等地游客的访韩增加带动国际航线乘客比去年同期 (465 万名) 增加了 15.8%，创造了历年 1 月份的最高业绩。

日本航线出现恢复趋势，欧洲、东南亚航线也在持续增加，大部分航线都表现出了增加势头，特别是，随着中国人赴韩旅游热度增加、自由行旅客增加、低价航

空公司与中国航空公司扩大韩中航线等影响，中国旅客比去年同期增加 25.3%，继续保持着增加趋势。

大幅增设中国航线航班的务安机场 (105.1%)、济洲机场 (71.9%) 和清州机场 (59.1%) 业绩均出现大幅度增加，整体来看，大部分机场都出现了大幅增长。扩大航线的大邱机场 (76.7%)、光州机场 (35.5%)、济洲机场 (23.0%) 业绩增加明显，金浦机场也比去年同期增加了 7.5%。

另一方面，油价下滑带来的费用下降和旅客增加带来的行李增加，航空货物比去年同期增加 4.0%，达到了 31 万吨。受油价下滑、手机相关产品出口增加和半导体制造装备进口增加等影响，国际货物也比去年同期增加了 3.7%。

源自韩国中央日报中文网 2015-02-26

葡萄牙公司推出全新无人机 可用意识操控

据国外媒体报道，位于葡萄牙里斯本的无人机公司 Tekever 推出了一种依靠脑电波操控的无人飞机。

Tekever 公司表示，这项技术短期内可以被用来让无法运动的人控制无人飞机。长期来看，该公司表示，货机一类的大型飞机也可以用这种方式进行控制，而不需要机上驾驶员。然而，航空专家认为该行业不太可能采用这种技术，因为潜在的不安全因素太多。

Tekever 公司利用现有的脑电图 (EEG) 技术向无人驾驶飞机的控制软件发出指令。脑电图技术的工作原

理是在大脑中的特定部分检测脑波活性。“飞行员”都需要经过几个月的培训，所谓培训就利用他们的大脑控制电脑屏幕上的一个小圆圈向上或向下移动，这些小圆圈的移动可以看成是控制无人驾驶飞机向左或向右飞行。

未来这方面的技术，可以用于控制更大的飞机。但 Tekever 公司承认目前的监管障碍和公众的信心都是相当大的挑战。但该技术可以被纳入交通工具安全防护措施之中，比如在驾驶员癫痫发作时进行有效驾驶。

源自网易科技频道 2015-02-26

《雷军的谜》摘录



▶ 世界上有无数人，从事着无数不同类型的工作。相同的是他们大部分都日复一日、年复一年做着相同的事，但有些人每天都积极向上，充满干劲，而有些人觉得工作一成不变，枯燥无味。为什么会有这样的区别？答案只有两个字——激情。

黑格尔说过“我们可以肯定的说，世界上的伟大事物都是靠激情来成就的。”人的核心是精神，精神的核心则是激情。一个人只有对自己所做的事情充满热爱和激情，才有可能取得事业的成功，生活的美满。

激情能够决定一个人的投入程度。对于成功者来说，如果能够保持激情的状态，那就会有不竭的动力，不需要任何人监督，也不需要任何人催促。即便在最艰难的环境下，也能保持最大的效率，改善一切。

有了想做的事情，就有了激情，而如何保持这种激情，那就是去做事去实践。小米的工程师们为了做出一款让用户尖叫的产品，充满激情，沉浸在设计与创造的世界中，所以有了每天工作超过 12 个小时都热情。

▶ 在人生旅途中，会遇到很多诱惑，名利、金钱、地位，但一个人的精力是有限的，想要抓住所有的一切，需要付出很大的代价。甚至有的时候，如果你不做一些取舍，会疲于奔命，即便达到了目标，也没有享受成功的余力。

取舍之道，最重要的是控制欲望，如果不能节制自己的欲望，任其滋生蔓延，到最后一定会犯下致命的错误。

学会删减，舍弃的越多往往能够留下真正的精华，取舍也是一个修炼的过程。

▶ 目标对一个人能够起到引导的作用，你选择了目的地，才能选择路线，才能沿着路线一步步前进。在大海

上失去方向的船只，几乎很难幸存，因为大海无边无际，每个方向看起来都没有区别，在这样一个没有目的地的环境中，人非常容易绝望。但是只要发现了一个灯塔，就能找到正确的指引，朝着大陆前进。

感言：

激情是一个人做事的动力源泉，也是成功与否的必要条件。有激情的人不仅能使自己永远精力充沛，更能深深地感染周围的人。没有了激情，再优越的外在环境也只能让你觉得日子一天天重复着枯燥乏味，不管做什么都毫无起色和结果。

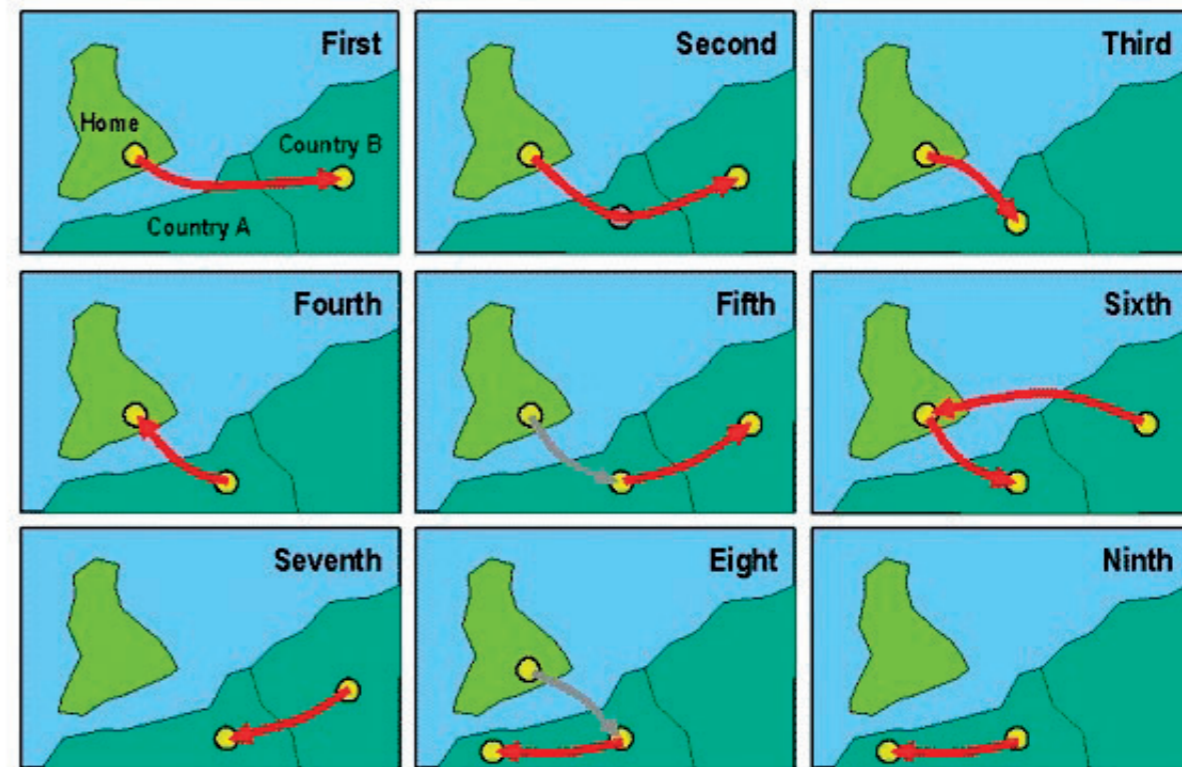
我们每个人正如文章中所提到的那样，从事着不同的工作，日复一日。有的人在平凡的岗位上，一步一个脚印，最终获得了令人惊讶的成功；也有人原本处在高起点却只是原地踏步，眼看曾经的同伴把自己甩开老远，而决定这所有结果的关键就是做事的态度。

用你最大的热情去对待你每天都要面对的工作，收获到的将是远超你付出的成就感和快乐，这也是永葆青春的秘诀。

懂得取舍，选准方向，用饱满的激情去迎接每一个明天吧。

(龙飞天)

细说九种“航权”



航权是世界航空业通过国际民航组织制定的一种国家性质的航空运输权利，因为航空运输只要超出自己的国界就涉及到其他国家的主权，国际航空运输就需要一个在全球行业范围内有一个统一的规定，航权就属于这个规定其中的一部分。

在不同的两个国家交换与协商这些权利时，一般采

取对等原则，有时候某一国会提出较高的交换条件或收取补偿费以适当保护该国航空企业的权益。

航权来源于 1944 年在芝加哥签署的“芝加哥协定”，该协定草拟有关两国间协商航空运输条款蓝本，有关条款一直沿用至今。具体分为九种。

航 权	内 容	示 例
第一航权·领空飞越权	在不着陆的情况下，本国飞机可以在协议国领空上飞过，前往其他国家目的地。	中国航空公司的飞机，来往北京和旧金山，中途飞越日本领空，就要与日本签订领空飞越权，获取第一航权，否则只能绕道飞行，增加燃料消耗和飞行时间，成本高。
第二航权·技术经停权	飞往外国途中，因技术需要（如添加燃料、飞机故障或气象原因备降）在协议国降落、经停，但不得作任何业务性工作，如上下客、货、邮。	中国航空公司飞机从北京飞纽约，如果由于机型原因，不能直接飞抵，中间需要在日本降落并加油，但不允许上下旅客和货物。此时就要和日本签订技术经停权。

第三航权·目的地下客权	飞机可以在协议国境内卸下乘客、邮件或货物（本国装载客货飞协议国）。	中国航空公司飞机从北京飞东京，如获得第三航权，中国飞机承运的旅客、货物可在东京进港，但只能空机返回。
第四航权·目的地上客权	飞机可以在协议国境内载运乘客，邮件或货物返回（协议国装载客货飞本国）。	中国航空公司飞机北京飞东京，如获得第四航权，飞机能从东京载运旅客、邮件或货物搭乘原机返回北京。
第五航权·中间点权或延远权	承运人从本国运输客货到另一国时可以将第三国（也就是始发地国家和目的地国家以外的其他国家）作为中点站上下客货，再到达目的地国。或者，承运人将自己国家始发的客货运到协议国家，上客货后，可以运到第三国。该航班的出发地必须为该外国航空公司的所属国家。第五航权是针对两个国家的双边协定而言的，在两国的协定中允许对方行使有关第三国运输的权利。但是在没有第三国同意的情况下，这个权力等于没有。	例如：新加坡——厦门——芝加哥，新加坡航空获得第五航权，可以在新加坡——芝加哥航线上在厦门经停，上下客货。第五航权的开放意味着外航不仅要分享对飞国之间的市场，同时还要分享中国到第三国的市场资源。
第六航权·桥梁权	某国或地区的航空公司在境外两国或地区间载运客货，但途中必须经过登记国（此为第三及第四自由的结合）的权利。	国航不能直飞汉城及伦敦，但可由北京飞伦敦，上客和货，在北京停留再飞往汉城。
第七航权·完全第三国运输权	在境外两国或地区间载运客货而不用返回本国。	伦敦——巴黎，由汉莎航空公司承运。
第八航权·境内运输（连续的国内运输）	某国或地区的航空公司在协议国或地区领域内的两个或两个以上机场间载运客货的权利，须以本国为起点或终点。	北京——成都，日本航空如果获得中国赋予的第八航权，就可以将北京的乘客、货物运到成都后下机，然后再飞往东京。
第九航权·完全境内运输权（独立的国内运输）	在协议国内的两个或以上机场间的航线，无须涉及本国。	如果甲国某航空公司获得乙国的第九航权，就可以在乙国经营国内航线。

分说第五航权：

第五航权在各种航权中属于比较复杂，也是内容最丰富的航权。

第五种权利（第三国运输权）：承运人前往获得准许的国家，并将从第三国载运的客货卸到该国，或者从该国载运客货前往第三国。

1、承运人本国（第一国始发地）——中途经停第三国——目的地国（第二国）

承运人从本国运输客货到另一国家时中途径过第三

国（也就是始发地国家和目的地国家以外的其他国家），并被允许将途经第三国拉的客货卸到目的地国。这种权利是第五航权的一种。比如中国和新加坡的双边协定允许中国承运人在东南亚选择一点作为中途经停点，并将当地的客货拉到新加坡。这样对中国承运人的新马泰旅游运输就非常有利，一个航班上既可以有中国－新加坡的旅客、也可以有泰国新加坡的旅客，同时因为中国－泰国本来有第三四航权所以同时还有中国－泰国的旅客。旅行社在组织新马泰游的时候就可以选择同一家公司承担所有的航程，非常有竞争力，并且方便旅客。如果没

有第五航权新马泰游至少要找两家公司承运。但是要注意，能否顺利的行使第五航权，还要有中途经停国家政府的同意。

2、承运人本国（第一国始发地）——目的地国（第二国）——以远点第三国

第五航权的第二种是以远点国家的运输，承运人将自己国家始发的客货运到目的地国家，同时又被允许从目的地国家上客货，并被允许运到另一国家。还是举新马泰的例子，中国和泰国的双边协定同意中国承运人将泰国的客货运往东南亚的另一个国家，并同意将东南亚另一个国家的客货运到泰国。这样，中国承运人选择了新加坡，就组成了中国－泰国－新加坡航线。

可以看出只有在同时具有这两种第五航权时，承运人就可以完整的使用这些权利了，否则，即便获得了其中之一，也很难进行操作。

第五航权是针对两个国家的双边协定而言的，在两国的协定中允许对方行使有关第三国运输的权利。但是在没有第三国同意的情况下，这个权力等于没有。因此航空公司在用这个权力的时候，必然同时要考虑中国与这个“第三国”有没有相应的权利。

第五航权之所以复杂，就是因为，它涉及到多个双边协定，并且在不同的协定中意味着不同种类的航权。

业内网友：

为什么国内机场比较欢迎对外开放第五航权，航空公司反对向外航开放第五航权？

对于基地航空公司来说，机场第五航权放开，等于是把基地航空公司天然占有的市场资源让给了外国航空公司；本来基地航空公司可以通过第三、四航权实现的市场资源被外国航空公司运用第五航权抢走了。

对于机场来说，如果基地航空公司不够积极、强大的话，与其让巨大的市场需求因为基地航空公司的供给不足而闲置，不如开放第五航权让外国航空公司来飞。对于机场来说，不论谁来飞，只要能增加机场运量、起降架次即可。因为机场航空主业的收入与这些是有直接关系的。

航空法专家：“航权”概念的起源

“航权”，（航空“业务权”）是国际航空运输中

的一个十分重要的问题，涉及市场准入权。航空公司经营国际航空运输业务，如果得不到航权，是不可能进入市场的；即使获得了一定的航权，但得到的权利不充分，那也是很难经营国际航空运输业务的。因此，不论作为主管民航事业的政府部门，还是航空运输企业，都对此高度重视。

为什么要开放航权呢？因为在历史上，创设“航权”概念是国家保护本国航空资源的“工具”；而在经济全球化大趋势下的今天，不开放“航权”则成了束缚航空运输发展的障碍。

“航权”是国际航空运输中的概念，最早出现于1944年芝加哥国际民航会议，是历史的产物。

1919年10月13日，32个国家签署了巴黎《空中航行管理公约》。这是第一部国际航空法条约，航空法学界将其视为航空法的“出生证”，具有极其重要的历史意义。该条约由巴黎和会航空委员会及其技术、法律和财务小组委员会起草，巴黎和会最高理事会批准，对空中航行明确了法律规范，其核心是确定了领空主权原则。该公约除在第15条中提到飞越、建立国际空中航路、开辟和经营定期国际航线等问题之外，并没有涉及航空运输的商务问题。

1928年2月20日，美洲16国签订了哈瓦那泛美商业航空公约。

该公约第21条规定：“从事国际商业航空的一缔约国的任何航空器，可以在抵达另一缔约国的一个机场卸下旅客和其一部分货物，继续飞往该国另一个或另几个机场，以便卸下剩余的旅客和货物，并可以同样方式装上前往一个或几个外国的旅客和货物，但航空器必须遵守其飞经国的法律要求，这些法律要求对从事国际航行的本国航空器和外国航空器应当是一样的，并应通过适当途径通知各缔约国和泛美联盟。”

从上述规定可以清楚看出，这应该是向国际商务航空运输自由化迈进的重要一步。但当时的拉丁美洲成员国采取保护主义政策，使这一条款并未产生作用。

第二次世界大战极大地刺激了航空技术的发展，特别是给美国创造了极大的航空运输能力，为战后将航空用于民用提供了物质条件。

1944年11月1日至12月7日，由美国邀请，共

52个国家派代表出席，在芝加哥举行了国际民用航空会议。据统计，在1944年底，美国经营了当时已开通的国际航线的80%以上。因此，美国主张“空中自由”，为其在战争中膨胀起来的航空实力开航世界扫清道路。罗斯福总统在开幕式致辞中说得十分清楚。罗斯福宣称：为争夺公海的归宿而斗争，结果是导致战争。只有自由的海洋，才为全世界带来和平和经济利益。为了建造永久的和平，在承认每个国家的主权和平等的同时，他祈求国际贸易的完全空中自由。

以英国为首，针对美国的贸易自由论，提出了经济管制论。经过激烈争论，最后签订的《国际民用航空公约》，除第6条关于国际定期航班、第5条关于不定期飞行、第7条关于国内载运权作了原则规定外，并没能就国际航空运输的运营权利问题达成协议。正如美国出席芝加哥会议代表团成员、首任国际民用航空组织理事会主席爱德华·瓦尔内所说的：芝加哥会议未完成的主要问题，是进行贸易的权利。

为了弥补这个缺陷，这次会议在《芝加哥公约》之外，签订了《国际航班过境协定》（通称“两大自由协定”）和《国际航空运输协定》（统称五大自由协定）。协定规定：

“每一缔约国给予其他缔约国以下列定期国际航班的空中自由：

（一）不降停而飞越其领土的权利；

（二）非商业性降停的权利；

（三）卸下来自航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利；

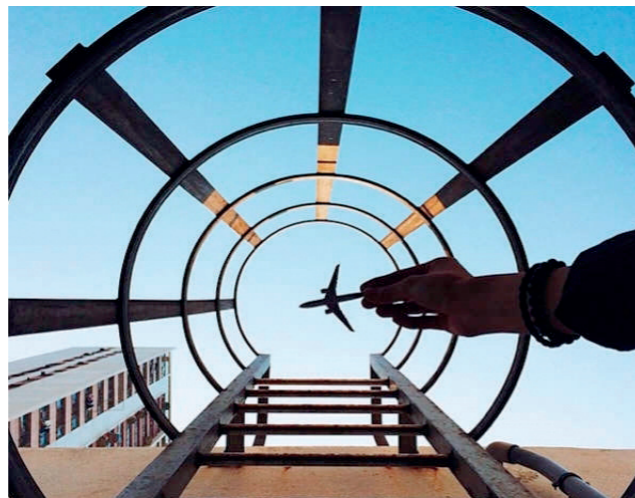
（四）装载前往航空器国籍国领土的旅客、货物、邮件的权利；

（五）装卸前往或来自任何其他缔约国领土的旅客、货物、邮件的权利。”

这就是“航权”概念的起源。不过，当时称为“空中自由”（Freedoms of the Air）或称“特权”（Privileges）。之后，在实践中，发展成“Traffic Rights”的概念，除上述“五大空中自由”外，还发展成“第六、七、八种自由”，甚至还有“第九种自由”。中国民用航空局国际司一直将“Traffic Rights”译成“业务权”，即承运旅客、行李、货物，邮件业务的权利，而台湾民航同行定名为“航权”。随着两岸民航界交流日益频繁，

“航权”的称谓也就在祖国大陆叫开了。1962年，著名航空法专家郑斌教授发表了他的名著《国际航空运输法》，对什么是“Traffic Rights”（“业务权”或“航权”），作了清晰的论述。WTO《服务贸易总协定》的“航空运输附件”也有“Traffic Rights”一词，按其定义规定，它包含航线权、业务权（或航权）、经营权、运力权、运价权5种权利，因此汉语中就不能再称之为“业务权”或“航权”，而把它定名为“运营权”。

上述“第一种自由”至“第五种自由”，系国际条约所规定，因此有统一的法律根据；而第六至第九种至今没有统一的定义。所谓“第六种自由”，根据国际民用航空组织文献称，“是指双边航空协定一缔约国的指定空运企业，承运权利给予国（缔约另一方）领土与第三国领土间的业务，而在该空运企业所属国领土上降停的情形”；而郑斌教授定义为，“第六种自由”是指“飞入授权国领土并在那里卸下或装上表面上来自或前往承运人旗国的客货，而这种客货由该承运人用一个不同航班，从一个第三国运往旗国，或用一个不同航班从旗国运往第三国的权利”。所谓第七种自由，是指一国的承运人完全在其母国领土以外经营、在航空器登记国之外的两个外国之间运送旅客、货物、邮件的权利；所谓第八种自由，是指一国的承运人在外国领土内的两点之间运送旅客、货物、邮件的权利（即“国内载运权”）。如果将上述第八种自由又分为“连续的国内载运权”和“非连续的国内载运权”两种形态。那么，前者是“第八种自由”，后者便成了“第九种自由”。



冬季乘机注意事项

关注天气变化 最好预订早班机

飞机在起飞、降落和空中飞行的各个阶段都会受到气象条件的影响，而冬季对航空安全影响最大的天气就是冻雨和雪，包括冰粒、雪霰以及雨夹雪。

雨雪天气时，空气中含有大量的冷凝水。飞机从机场起飞时，这些冷凝水会附着在飞机表面。当飞机爬升至高空时，由于高空大气温度远远低于零摄氏度，冷凝水就变成了冰，而这些冰会吸附大气中的水分再凝结，因此冰层就会越来越厚。当飞机机翼结冰后，会发生一定的形变，有可能导致飞机操控失效。

有时地面出现雨雪天气时，不代表高空同样有雨雪。高空的温度极低，可能存在冰粒或冰块。当飞行速度很快的飞机与冰粒或冰块相遇时，机身可能出现裂纹。尤其是发动机，一旦吸入这些硬质冰块，可能导致熄火，影响飞行安全。为了保证旅客和航空器的安全，在起飞前，机务一定会进行除冰防冰的维护。与此同时，航空公司和空管部门也会根据天气变化，对航班的起降进行调整和控制，这样就不可避免地造成进出港航班的延误及旅客滞留。

为了最大限度减少天气对行程的影响，旅客在购买机票之前最好了解一下近期起飞和目的地机场的天气情况。如果是参加商务会议或洽谈业务等重要行程，最好提前“打出富余量”，预订较早的航班。因为，通常较早的航班不会延误，而即使该航班真的延误或被取消，旅客也可以有充裕时间选择其他的航班。如果旅客预订的是当天最晚的航班，一旦延误或取消，就只能滞留在当地。另外，旅客在出行前最好先拨打所乘坐航空公司的客服电话，及时了解航班的最新动态和起飞、到达时间，这样便于安排自己的行程。

“候鸟老人”南飞 健康乘机须注意

由于海口、三亚两地空气新鲜、阳光充足、气候温暖，

近几年，北方老人到海南岛避寒过冬已经成为一种热潮，飞往三亚、海口的航班上60岁以上老人的数量不断增加。但是由于老年人年老体弱，已成为旅客中的高风险人群，因此在冬季乘机出行时要格外注意。

在购买机票时，老年人要尽量购买由宽体客机执飞的航班。因为宽体客机为双通道飞机，机舱内宽敞、座椅舒适、飞行平稳。对于老年人来说，增加了旅程的舒适度，减少了旅途劳累与不适，因而也就减少了疾病突发的诱因。

对于高龄或者身体状况不佳的老人，出行更需要慎重，乘坐飞机要视其健康状况而定，乘机前有必要进行全面的身体检查，并向医生询问是否可以乘机旅行。如果老人单独出行，还可在购票时或在机场值机柜台向航空公司申请老人协助服务。

飞机在起降阶段发动机轰鸣声较大，也有可能遇到气流颠簸，容易使老年人缺氧、晕机。由于老年人多患有慢性疾病，这些都可能成为疾病发作的诱因，因此老年人乘机最好有熟知其病情的亲属陪同，一旦出现意外可及时通知机组联系医务人员进行处理。老年人在出行前，最好将自己常用的药品随身携带，以备不时之需。

另外，老年人行动迟缓，并常伴有骨质疏松，因此老年人乘机出行应尽量穿上防滑鞋，减少随身行李，并在登机和下机时小心谨慎，防止因不慎摔倒而导致骨折等严重损伤。

飞机的飞行时长一般都在一个多小时以上，老年人长时间在座位上久坐不动，下肢静脉血液回流不畅，容易形成下肢血栓。因此在飞行途中，老年人应至少1小时离开座位一次，在机舱过道内适当走动，或者在座位上伸展手臂、活动腿脚，也可站立片刻，以便于血液流通。

冬季疾病高发 做足准备好出行

近期，在冷气团的控制下，人们感受到了冬天的威力。室外的温度在下降，而室内的温度随着暖气空调的使用



而上升，室内外温差明显加大，正是呼吸道和心脑血管等疾病高发的时候；而南方地区阴冷潮湿，也是部分疾病的高发季节。候机楼和机舱内外温差较大，环境嘈杂，人员相对拥挤，相对干燥的机舱环境，以及高空低气压、飞机起降时的重力变化都会对人体产生影响。因此，旅客需要了解冬季常见病和乘机健康常识，这样才能愉快地乘机旅行。

感冒是冬季常见疾病之一，老年人、体弱者、吸烟者、婴幼儿最容易被感染。老年人和伴有慢性呼吸道疾病或心脏病患者易并发肺炎甚至危及生命。到北方旅行的旅客应注意携带较厚的衣物，并注意及时添加衣物。

有感冒症状的旅客应注意佩戴口罩，并且确认鼻塞症状完全消失才可乘机，因为鼻塞时咽鼓管闭塞，导致鼻窦和耳内封闭，在乘飞机时容易导致鼓膜和鼻窦气压伤。

冬季气候寒冷，是哮喘的高发季节。患有哮喘的旅客在乘机时需要特别注意，当哮喘反复发作时，伴有严重的肺部感染、心脏病、贫血等疾病，或其他严重疾病，生命体征不稳定时，是不宜选择乘飞机旅行的。

如果需要乘机出行，必须乘机前进行一段时间的脱敏治疗，将身体调整到良好的健康状态。另外，乘机时要随身携带一些可及时有效控制哮喘急性发作的药物，还可备用一些抗生素、激素等哮喘的辅助治疗药物。在飞机起飞和降落时，应该端正坐好，保持深呼吸，使肺

部供氧充分。如果乘机时感觉身体不适，出现鼻痒、打喷嚏、流涕、流泪、干咳胸闷、咽痒等急性发作前症状时，应及时使用控制药物，控制好呼吸，并向机组申请吸氧和其他帮助。

九类人群不适宜乘坐飞机

1. 精神病患者。飞机飞行颠簸容易引起紧张，狭小的空间也较易引发急性疾病发作。所以癫痫等各类精神病患者是不适宜乘坐飞机的。

2. 脑血管病人。飞机起降的轰鸣声、震动、缺氧、气压的变化等容易加重脑栓塞、脑出血、脑肿瘤这类病人的病情，所以也是不宜乘机的。

3. 心血管病患者。在高空飞行中由于轻度缺氧，可能导致心血管病人不适，尤其是心功能不全、心肌缺氧、心肌梗塞及患有严重高血压的病人也被归类为不适宜乘机人群。

4. 传染性疾病患者。为了自身与他人的健康，在国家规定的隔离期内，有传染性肝炎、活动期肺结核、伤寒等传染病患者是不能乘机的。

5. 做过胃肠手术的病人。一般胃肠手术的病人在 10 天内不允许乘坐飞机。消化道出血的病人更是要在止血 3 周后才能乘机。

6. 严重贫血的病人。血红蛋白含量在 50 克 / 升以下者，不适合乘坐飞机。

7. 耳鼻疾病患者。近期做过中耳手术的病人以及耳鼻有急性渗出性炎症的病人，不宜乘机出行。

8. 临近产期的孕妇。由于高空气压的变化，临近产期的孕妇乘机可能会使胎儿提前分娩，特别是妊娠 35 周以后的孕妇，更不适合乘机。

9. 呼吸系统疾病患者。飞机在飞行途中可能因压力的变化导致气体膨胀，使肺气肿、肺心病等患者加重病情，因此，呼吸系统疾病患者也不宜乘机。