

融入新时代

这个时代，快节奏无处不在。

消费时拿出手机，扫码支付瞬间完成；下班后网上点餐，半小时后可口饭菜准时送达；飞机在万米高空呼啸而过，几个小时后，欧洲最新鲜的货品运抵中国，通过地面成熟的配套物流，迅速抵达消费者面前……人类社会发展至今，从未像现在这样紧密地相互联系、相互依存。商品、资本、信息、人员在全球范围高速流转。

这个时代，变革无处不在。

十九大报告指出，只有改革开放才能发展中国。进入 2018，国内新政策、新规定不断出台：资管产品增值税正式征收，新的一年里对于资产管理公司的监管和改革已逐渐步入深水区；《国内投资民用航空业规定》1 月 19 日起施行，民航投资准入进一步放宽，多个领域不再设限；河南自贸实验区相关法规调整，为河南民航产业发展带来利好消息……各个领域都在探索提高服务水平、激发效率的改革方案。市场主体更是丝毫不敢懈怠，没有变革思维，就会错失整个时代。

但是，快时代里更需沉下心来，厘清千头万绪，断明前进方向，做到蹄疾步稳，提质增效。

回首来路，我们不忘初心。过去的几年，河南航投从寂寂无闻的行业新军，到架起并成功运营郑卢“空中丝绸之路”，为郑州打造国际物流分拨中心贡献了 33.7 万吨的货运量，获得了习总书记的鼓励支持，也获得了河南省 2017 年度经济人物特殊贡献奖的荣誉……来路艰辛，我们以实干工作成绩展现着新国企能担当、敢作为的新风采。

面对当下，我们充满信心。2018 是中国改革开放 40 周年，也是中欧全面战略伙伴关系建立 15 周年，郑州—卢森堡“空中丝绸之路”作为横贯中欧的空中经济走廊，必然迎来全新的发展机遇。但如何才能将政策红利转化为企业发展的强劲动力？机遇只青睐有准备的人。在航空货运的基础上，河南航投全力推进豫卢双方人员交流、金融贸易、文化旅游等多领域的重点项目，责任到人、明确时限，做只争朝夕、脚踏实地的行动者。

我们也深知前进的道路不可能一帆风顺，越是取得成绩的时候，越要有如履薄冰的谨慎。我们既面临着国际政治经济因素等带来的市场风险，也面临着企业快速成长带来的内部问题。直面挑战，迎难而上，是预防风险和化解风险的前提条件，也是航投人一贯的精神姿态。

只要方向对，就不怕路远。新的历史方位带来新的机遇，时和势依然在我。2018，航投人正以永不懈怠的精神融入新时代，以一往无前的奋斗成就新光荣！



P12

河南航投荣获“河南经济年度人物”特别贡献奖

卷首语 /Prologue

01/融入新时代

高层声音 /Leader Voice

- 05/习近平：以时不我待只争朝夕的精神投入工作
开创新时代中国特色社会主义事业新局面
- 06/谢伏瞻：高举旗帜 牢记使命
携手共绘新时代河南社会主义现代化建设新篇章
- 07/陈润儿：贯彻落实十九大精神 推动经济社会高质量发展

航投信息 /HNCA Information

- 08/现场办公 专场服务
省政府外侨办主任付静新年第一站调研河南航投
- 09/王红调研河南航投时指出：
以项目为抓手 有力推进“空中丝路”建设
- 11/河南航投党委中心组集中学习《中国共产党章程》

- 12/河南航投荣获“河南经济年度人物”特别贡献奖
- 13/河南航投顺利完成2017年资产清查工作
- 13/航投物流电商业务获省级专项资金扶持
- 13/南航河南公司增加运力备春运



15/紧抓改革机遇 谱写青春之歌

企业文化 /HNCA Culture

- 16/恪尽职守的安全卫士
- 18/企业文化理念释义
- 19/“奋斗新征程”征文启示

专家视点 /Expert Viewpoint

20/回首2017年大事件 航空物流要把握四大趋势

天地时评 /World Review

23/发展支线航空应成为航企关注重点

行业动态 /Industry News

月度盘点

- 24/新征程 新精彩
——河南省两会亮点一览
- 26/五部门答记者问 开门见山谈发展

月度聚焦

- 28/新闻：民用航空投资准入进一步放宽
多个领域不再设限
- 29/政策：《国内投资民用航空业规定》
- 31/解读：进一步放宽投资准入促进民航健康快速发展
——解读《国内投资民用航空业规定》

经济金融

- 33/自贸试验区有关法规调整 河南航空产业迎重大利好
- 34/新规落地 增值税开征 资管行业步入全新时代
- 35/企业境外所得税负将减轻
- 36/河南外贸首次突破5000亿元
位居全国前十、中西部第一

短波精粹

37/去年国内引进424架飞机 机队总规模3261架



P08 省政府外侨办主任付静新年第一站调研河南航投

- 37/南航与美国航空开展代码共享合作
- 37/首架空客A330-300P2F货机交付客户
- 37/全球22家低成本航企运营167架宽体机

航空运输

- 38/我国民用航空国内运输市场价格行为规则出台
- 38/从“禁用”到“松绑”飞机上能玩手机了
- 40/新《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》1月29日施行
- 41/中国航协部署开展客运代理人备案工作
- 41/上海正式汇集国际货运
三大集成商专属货运中心

通用航空

- 42/无人机快递离真正商业化还有多远？
- 45/全球最大载荷货运无人机首次亮相新加坡航展
- 45/洛阳无人机产业化项目达成合作协议

文化旅游

- 46/你是软肋，亦是铠甲——拉脱维亚
- 48/中国游客赴欧旅游的特点、趋势及问题

项目建设

- 49/郑州交通枢纽三年计划发布
- 49/我国打造亚洲最大航空发动机维修基地



P09 王红：以项目为抓手 有力推进“空中丝路”建设

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
杨玉军 刘 霞
卞士生 陈明华
袁书强 吴福林
寇社平 武 验

编辑部

责任编辑：张楠华

美术编辑：张 睿

编辑咨询：张 睿

图 片：赵宗丹 姚自力

校 勘：赵俊鸽

联系方式

电 话：0371-87528016

网 址：www.hnhtyxgs.com

投稿邮箱：htxzxx@126.com



企业采风

50/我国三大航企完成公司制改制并更名

50/海航推出“客舱运输宠物”服务 系国内首家

产业政策/Industrial Policy

51/河南省电商物流转型发展工作方案

54/河南省冷链物流转型发展工作方案（下）

专题视窗/Features

55/发动机租赁公司正逐步放宽退租条件

案例研究/Case Study

57/美联航停飞西安航线中美市场枢纽作用凸显



环球航空/Global Aviation

60/波音2017年向中国交付202架飞机再创新高

60/空客将向中国提议A380产业合作以换取订单

61/巴航工业完成2017年交付计划

美文赏析/Essay Appreciation

62/学会感恩

学苑拾珠/Learning Corner

63/对产品需求有清晰的认识——市场定位

航空百科/Aviation Knowledge

64/飞机上的座位是如何分配的



习近平

以时不我待只争朝夕的精神投入工作 开创新时代中国特色社会主义事业新局面

1月5日，新进中央委员会的委员、候补委员和省部级主要领导干部学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神研讨班在中央党校开班。中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平在开班式上发表重要讲话。

习近平在讲话中强调，新时代中国特色社会主义思想是我们党领导人民进行伟大社会革命的成果，也是我们党领导人民进行伟大社会革命的继续，必须一以贯之进行下去。历史和现实都告诉我们，一场社会革命要取得最终胜利，往往需要一个漫长的历史过程。只有回看走过的路、比较别人的路、远眺前行的路，弄清楚我们从哪儿来、往哪儿去，很多问题才能看得深、把得准。

习近平强调，中国特色社会主义不是从天上掉下来的，而是在改革开放40年的伟大实践中得来的，是在中华人民共和国成立近70年的持续探索中得来的，是在我们党领导人民进行伟大社会革命97年的实践中得来的，是在近代以来中华民族由衰到盛170多年的历史进程中得来的，是对中华文明5000多年的传承发展中得来的，是党和人民历经千辛万苦、付出各种代价取得的宝贵成果。得到

这个成果极不容易。

习近平强调，不忘初心，牢记使命，就不要忘记我们是共产党人，我们是革命者，不要丧失了革命精神。昨天的成功并不代表着今后能够永远成功，过去的辉煌并不意味着未来可以永远辉煌。时代是出卷人，我们是答卷人，人民是阅卷人。要实现党和国家兴旺发达、长治久安，全党同志必须保持革命精神、革命斗志，勇于把我们党领导人民进行了97年的伟大社会革命继续推进下去，决不能因为胜利而骄傲，决不能因为成就而懈怠，决不能因为困难而退缩，努力使中国特色社会主义展现更加强大、更有说服力的真理力量。

习近平强调，必须看到，决胜全面建成小康社会的艰巨任务、实现中华民族伟大复兴的历史使命，对我们党提出了前所未有的新挑战新要求，影响党的先进性、弱化党的纯洁性的各种因素具有很强的危险性和破坏性。这决定了新时代党的建设新的伟大工程，既要培元固本，也要开拓创新，既要把握关键重点，也要形成整体态势，特别是要发挥彻底的自我革命精神。

习近平指出，领导干部要把践行“三严三实”贯穿于全部工作生活中，

养成一种习惯、化为一种境界。要加强道德修养，带头弘扬社会主义核心价值观，明辨是非善恶，追求健康情趣，不断向廉洁自律的高标准看齐，做到心有所戒、行有所止，守住底线、不碰高压线。每个领导干部都应该把洁身自好作为第一关，从小事小节上加强约束、规范自己，坚决反对特权思想、特权现象，习惯在受监督和约束的环境中工作生活，练就过硬的作风。

习近平强调，“备豫不虞，为国常道”。当前，我国正处于一个大有可为的历史机遇期，发展形势总是好的，但前进道路不可能一帆风顺，越是取得成绩的时候，越是要有如履薄冰的谨慎，越是要有居安思危的忧患，绝不能犯战略性、颠覆性错误。面对波谲云诡的国际形势、复杂敏感的周边环境、艰巨繁重的改革发展稳定任务，我们既要有防范风险的先手，也要有应对和化解风险挑战的高招；既要打好防范和抵御风险的有准备之战，也要打好化险为夷、转危为机的战略主动战。我们要继续进行具有许多新的历史特点的伟大斗争，准备战胜一切艰难险阻，朝着我们党确立的伟大目标奋勇前进。

源自新华社 2018-01-05
公瑞祥摘编



谢伏瞻

高举旗帜 牢记使命 携手共绘新时代河南社会主义现代化建设新篇章

1月31日上午，河南省第十三届人民代表大会第一次会议圆满完成大会各项议程后，在郑州胜利闭幕。大会执行主席、省人大常委会主任谢伏瞻主持会议。

谢伏瞻在闭幕大会上说，经过全体代表的共同努力，河南省第十三届人民代表大会第一次会议顺利完成了各项任务，是一次不忘初心、牢记使命、高举旗帜、团结奋进的大会。

谢伏瞻指出，当前和今后一个时期，摆在我们面前的首要政治任务，就是深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，按照十九大描绘的宏伟蓝图，汇聚全省人民智慧和力量，奋力决胜全面建成小康社会，开



启新时代河南现代化建设新征程。

新时代谱写新篇章，必须高举伟大旗帜，坚定维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，始终在政治立场、政治方向、政治原则、政治道路上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致，一步一个脚印地推动党的十九大各项决策部署，推动习近平总书记调研指导河南工作时提出的各项要求在中原大地落地生根、开花结果。

必须坚决贯彻新发展理念，有力有效推动经济高质量发展，发挥优势打好“四张牌”，构建协同发展的现代产业体系，提升“三区一群”建设水平，深化改革开放创新，努力开创河南省科学发展新局面。

必须着力抓重点补短板强弱项，坚决打赢决胜全面建成小康社会三大攻坚战，确保社会既充满活力又和谐稳定，确保全面建成小康社会不漏一户、不落一人，让人民群众乐享天蓝、地绿、水净的美好健康生活。

必须坚持以人民为中心的发展思想，汇聚起亿万人民的磅礴伟力，加强党的集中统一领导，牢牢掌握意识形态工作领导权，发挥党委总揽全局、协调各方作用，尽力而为、量力而行

解决人民群众最期盼、最紧迫、最急需的问题，画出最大同心圆，携手共谱新篇章。

必须以永远在路上的坚韧和执着，不断开创全面从严治党新局面，严格履行全面从严治党政治责任，落实新时代党的建设总要求，不断提高党的建设质量，形成风清气正的政治生态。

谢伏瞻强调，各级人大及其常委会要始终坚持正确政治方向，着力加强地方立法工作、发挥好在立法工作中的主导作用，着力增强监督工作实效、切实担负起宪法法律赋予的监督职责，着力行使好重大事项决定权和选举任免权、使党委的重大决策通过法定程序成为人民的共同意志和具体行动，着力加强制度机制建设、有效发挥地方国家权力机关作用。

谢伏瞻最后说，全省上下要更加紧密地团结在以习近平同志为核心的党中央周围，高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜，不忘初心、牢记使命，永不懈怠、一往无前，为谱写新时代河南社会主义现代化建设新篇章不懈奋斗。

源自人民网 2018-01-31
公瑞祥摘编



陈润儿

贯彻落实十九大精神 推动经济社会高质量发展

1月10日，省政府召开第八次全体会议，讨论《政府工作报告》，研究谋划未来发展。省长陈润儿出席并讲话，强调要贯彻落实党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，高举伟大旗帜、坚持统筹谋划、弘扬担当精神、破解发展难题，推动经济社会高质量发展。

与会同志就《政府工作报告》修改完善提出了意见建议。听取发言后，陈润儿指出，过去五年河南发展成绩和经验弥足珍贵，是全省人民在省委领导下，认真贯彻落实以习近平同志为核心的党中央决策部署，团结一心、开拓奋进的结果。未来五年是决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化新征程的关键时期，我们一定要按照党中央部署和省委要求，立足新起点、书写新篇章，开拓河南发展新境界。

就谋划今后发展、做好2018年工作，陈润儿提出四点要求。一要高举伟大旗帜，树立“四个意识”。党的十九大将习近平新时代中国特色社会主义思想确立为党长期坚持的指导思想，我们一定要高高擎起这面伟大旗帜，树牢“四个意识”，自觉维护以习近平同志为核心的党中央权威和

集中统一领导，在政治立场、政治方向、政治原则、政治道路上始终同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致。二要坚持统筹谋划，科学把握大局。主动适应新时代社会主要矛盾变化，统筹处理好稳与进、质与量、供与需、远与近的关系，把握大局，做好工作。三要抓住主要矛盾，破解发展难题。将推动高质量发展作为今后一个时期工作的重点扭住不放，切实组织好防范风险攻坚、精准脱贫攻坚、污染防治攻坚、国企改革攻坚、

转型发展攻坚。四要弘扬担当精神，狠抓工作落实。着力提高能力、改进方法、转变作风，以敢于负责的担当精神涉险滩、破坚冰、攻堡垒，脚踏实地把既定的行动纲领、战略目标、工作蓝图变为现实。

省委常委、常务副省长翁杰明主持会议，副省长徐济超、王铁、张维宁、舒庆、徐光、戴柏华出席会议，省人大常委会副主任赵建才、省政协副主席张广智应邀出席会议。

源自河南省人民政府网 2018-01-11
公瑞祥摘编



现场办公 专场服务 省政府外侨办主任付静新年第一站调研河南航投



付静对河南航投这几年取得的成绩表示由衷的敬佩。她指出，河南航投这些年紧紧围绕中央和省委省政府的重大战略部署，做了大量开拓性、创新性的工作，政治站位高，业务发展超前。河南航投架起的郑州—卢森堡“空中丝绸之路”上升为国家战略，同时在飞机租赁、卢森堡旅游签证（郑州）便捷服务等方面实现了河南“零”的突破，对河南省打造对外开放新高地作出了积极贡献。我们今天的调研，目的在于摸清情况、总结经验，查找不足、补足短板，最终要落实到抓工作、搞服务、促发展上。付静说，省政府外侨办今后将进一步统一思想、凝心聚力，将工作和重点统一到服务“一带一路”建设上，统一到“三个高地”建设上来，更加靠前靠近一线，第一时间为企业提供服务，我们将在政策法律允许的范围内，加快出国手续办理和项目推进，利用我办的外事侨务资源，全力支持郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的建设。

座谈过程中，省外侨办工作人员对航投提出的意见建议逐一回应，现场答复，提供专场服务。在听取了大家的座谈交流后，付静在现场就服务企业对外侨办工作人员提出了“三个转变”的要求：一是转变思想观念。要发挥好服务功能，更好地履职尽责，寓管理于服务之中，在出国审批、程序简化等方面，开通“绿色通道”，为像航投这样的外向型企业提供更多

本刊讯 新年伊始，履新不久的省政府外侨办党组书记、主任付静就开始了基层调研，第一站选择了“空中丝绸之路”的建设者——河南航投。

1月29日上午刚一上班，付静就带领省外侨办部分领导班子成员及机关主要业务处室负责人来到位于商务外环的河南航投总部，召开工作座谈会，听取有关方面情况介绍。然后冒着严寒赴河南航投卢森堡签证中心选址、航空服务中心等项目现场实地考察。河南航投党委书记、董事长张明超，总经理、党委副书记、副董事长刘建葆及公司领导班子其他成员全程

参与座谈调研。

座谈会上，张明超重点介绍了河南航投业务主要运营情况、工作思路，提出相关建议。张明超说，公司自成立以来，在省委省政府的坚强领导下，在省政府外侨办的大力支持下，全力打造郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，在国际客货运枢纽打造、航空金融、飞机租赁、跨境贸易等方面实现了重要突破，豫卢合作成果日益丰富，“空中丝绸之路”建设日益深化。尤其是卢森堡旅游签证（郑州）便捷服务即将落地实施，对河南建设内陆开放新高地进行历史性的探索。

的便捷服务。二是转变工作作风。要采取上门服务、资源共享等方式，深入企业一线，及时了解企业发展动态和工作需求，特别是重大项目进展等情况，及时提供相关服务，确保信息畅通、服务到位。三是转变工作方式。外事侨务工作要具体化、深入化，不能只停留在口头上、表面上，要结合实际需求，有针对性为外向型企业落实好“四个一”，即建立一个动态台账、一个工作机制、一个信息共享平台、一个安全预案，为企业“走出去”保驾护航。

张明超最后表示，河南航投成立以来的对外合作和重大项目落地，得到了省政府外侨办的悉心指导，帮助解决了很多问题难题。付主任新年伊始，带领办领导班子和有关同志调研的第一站就选择河南航投，并现场办公，沟通发展思路，听取一线声音，解决实际问题，进行“一站式”服务，这是对企业的极大鼓励和鞭策，公司上下备加感动、深受鼓舞。河南航投将不忘初心、牢记使命，今后继续按照省委省政府的决策部署，在省政府外侨办的支持帮助下，一步一个脚印，一件事接着一件事干，为河南全面融入“一带一路”建设作出新的更大的贡献。

（文／王继丽 图／赵宗丹）

王红调研河南航投时指出： 以项目为抓手 有力推进“空中丝路”建设



本刊讯 1月3日下午，省航空港实验区建设领导小组办公室（以下简称航港办）全体成员在省发展改革委党组成员、副主任、航港办常务副主任王红，航港办副主任关明华的带领下，对河南航投新鲜卢森堡跨境E贸易中心、卢森堡签证中心选址、航空服务中心等项目进行实地调研，并与公司领导及相关业务负责人进行座谈。王红一行围绕当天调研情况，结合航空港实验区建设，就河南航投业务发展与公司进行了交流。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、郭艳红参加座谈。

座谈会上，张明超向调研组重点介绍了公司业务的发展情况和未来规划，并提出相关想法和建议。张明超说，近年来，河南航投在省委省政府的正确领导下，在省发改委等部门的悉心指导下，业务实现了突破，取得了一定的成绩，目前已开辟洲际货运航线3条，每周航班最多加密至23班，

以郑州为中心、覆盖全球的航空货运网络初步形成，卢森堡货航在郑州的运力极大提升，2017年为郑州机场贡献货运量14.6万吨。合作以来，卢森堡货航业绩扭亏为盈并稳步增长。合资货航、维修基地项目同时推进，双方在经贸往来、金融合作、人文交流等方面的合作正在全面铺开。重组河南首家本土基地客运航空公司——南航河南航空。自2014年首飞至今，机队规模、年旅客运输量和腹舱货运量稳步增加，2017年为郑州机场贡献旅客运输量518万人次，货邮运输量4.6万吨。河南航投还组建了河南第一家本土飞机租赁公司，今年顺利交付8架飞机，目前正探索与立陶宛企业在飞行培训方面开展合作。此外，物流、置业、文化旅游、航空制造等

产业板块也都在积极推进。

王红对实地调研情况和河南航投近年来取得的成绩给予充分肯定。她指出，河南航投是河南省航空产业投资主体，近年来的发展成绩斐然，架起了郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，七大产业板块也取得了长足发展，很好地实现了省委省政府的战略意图。经过几年的发展，航空港实验区“3年打基础、5年成规模”的前期目标基本实现，未来将会从枢纽建设、产业建设、物流、飞机租赁等四个方面着手，实现实验区新的提升。河南航投对未来的谋划与实验区的发展思路不谋而合。郑—卢“空中丝绸之路”不仅是河南航投过去工作的一大亮点，也是河南省融入国家“一带一路”建设、发展航空产业要打好的至关重要的一张牌。省发改委、航港办

将全力以赴，不遗余力支持郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的建设，支持以飞机租赁产业为龙头的航空相关产业发展。针对今天调研情况和河南航投的建议，航港办将认真研究推进。希望河南航投与航港办共同努力，积极谋划，以项目为抓手，有力推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设，把省委省政府的战略意图落实到更广泛的工作中。

张明超表示，河南航投自成立以来，一直得到省发改委与航港办的大力支持和指导。新年伊始，王主任就带领航港办全体工作人员莅临河南航投指导工作，这充分体现了对河南航投工作的重视和支持，公司上下员工深受鼓舞。今后将继续按照省委省政府的战略部署，在省发改委和航港办的指导和支持下，勇担重任，不负使命。

(文/张楠华 图/赵宗丹)



河南航投党委中心组集中学习 《中国共产党章程》



本刊讯 1月17日下午，河南航投党委中心组组织集中学习，邀请中共河南省委党校赵璐教授，为党员干部讲解《中国共产党章程》，扎实推动党的十九大精神学习领会和贯彻落实。会议由公司党委书记、董事长张明超主持，总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，领导班子其他成员及公司中层以上管理人员参加了此次学习。

赵璐首先以《认真学习、严格遵守〈中国共产党章程〉》为题，从三个方面对《中国共产党章程》的精神实质做了详细的阐述。一是党章的内涵和历程。全面把握党章的四个内涵、

了解党章的五大历史进程以及党章的基本结构。二是十九大党章修正案的要害。从“六个新”，即新思想、新目标、新举措、新布局、新要求全面阐述了十九大党章的要害。三是增强尊崇党章的自觉性和坚定性。赵璐指出，遵守党章，始于学习，落于实践。维护党章，既要增强维护党章的自觉意识，又要强化组织引导和监督。

讲课结束后，刘建葆代表公司党委中心组表示要从三个方面巩固学习党章的效果。一是要深刻认识党的十九大修改党章的重要意义。二是要全面理解党的十九大修改党章的重点内容。三是

要用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，指导实践，推动工作。中国特色社会主义进入新时代，河南航投一定要有新气象新精神新作为。未来两年，是河南航投发展的关键时期，习近平总书记指出支持“郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’建设”，这为河南航投大发展创造了前所未有的机遇。学习《中国共产党章程》，要把习近平新时代中国特色社会主义思想与自己的思想和工作实际紧密联系起来，坚定跟着党中央令旗走，在各种风险和考验中不忘初心、牢记使命，干出无愧于新时代的优异成绩，书写河南航投新的辉煌。

(文/戚佳锐 图/赵宗丹)

河南航投荣获“河南经济年度人物”特别贡献奖



本刊讯 1月24日，第八届（2017）河南经济年度人物评选活动颁奖晚会在郑州隆重举行。河南航投荣获“特别贡献奖”，成为省内唯一获此殊荣的企业。同时，卢森堡货航成为获得“特别贡献奖”的第一家境外企业。河南航投董事长、党委书记张明超和卢森堡货航董事长保罗·海明格分别代表双方领奖。

张明超在颁奖现场表示，这一荣誉的获得，应归功于省委省政府战略上的谋划，归功于各单位的大力支持和社会各界的关心和爱护，归功于卢森堡货航和河南航投的通

力合作。我们表示真诚的感谢！

保罗·海明格在接受主持人采访时说，我们找到了河南航投这个非常敬业和值得信赖的合作伙伴。过去几年的合作，既证明了当初选择的正确性，更加坚定了今后我们在河南投资发展、实现合作共赢的信心。

“河南经济年度人物”是河南省经济领域的重要品牌活动，至今已成功连续举办了八届。其目的在于发现和表彰在实现“中原崛起、河南振兴”过程中涌现出来的杰出的企业家和科技英才，弘扬积极奋进、开拓创新、勇担责任、敢为人

先的时代精神。河南航投与卢森堡货航因架起并成功运营郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，荣获了本届特别贡献奖。据悉，2014年1月双方合作以来，佳绩连连，2017年卢森堡货航在郑航线货运量再创新高，郑卢“空中丝绸之路”货运指标全线飘红。2017年，三条洲际航线已累计执飞航班789班，较上年同期增加139班，贡献货运量14.7万吨，较同期增加3.96万吨，超额完成全年12万吨的目标，对郑州机场货运增长量贡献率达86%，为郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设奠定了坚实的基础。

（文／张楠华 图／赵宗丹）

河南航投顺利完成2017年资产清查工作

本刊讯 根据《企业国有资产监督管理暂行条例》要求，为了进一步加强对公司资产的管理力度，河南航投以2017年12月31日为时间结点，对所属各部门、项目部及子公司进行了全面的年度资产清查。

期间，清查人员走访各单位现场，全程参与并监督各项资产的清查盘点，对于不同的资产采用不同的清查方法，着重清查货币资金、存货、固定资产和往来款项，最终根据资产盘点结果，编制资产盘点表、资产统计明细表等相关材料。

2018年1月25日，河南航投顺利完成了资产清查工作并出具了资产清查报告，报告显示此次资产清查中各项资产的账账、账卡、账实均相符，同时建议资产的报废管理仍需进一步完善。（罗晓晨）

航投物流电商业务获省级专项资金扶持

本刊讯 2018年新年伊始，航投物流传来喜报，河南航投物流双向跨境E贸易保税展示交易中心项目荣获河南省跨境电子商务综合试验区2017年度省级专项资金扶持。据了解，该专项资金重点支持成长潜力大、行业领军企业以及电子商务支撑体系建设等。

河南航投物流双向跨境E贸易保

税展示交易中心项目自成立以来，依托稳健优质的产品渠道、专业的产品运营团队、国际先进的仓储管理、导购式客服团队以及强有力的社会化营销策略，始终坚持“提升中原人民生活品质”，提供极致的服务体验，让消费者获得满意、放心、便捷的购物体验，才能在同质化竞争中脱颖而出。

同时，航投物流作为河南省跨境电子商务示范园区，将在省级专项资金支持下，与行业同仁一起，维护健康生态行业圈，从渠道的打磨到服务的升级，从良性营销到跨境E贸易知识的普及，致力于推动跨境电商行业的升级迭代，真正让消费者享受到更加优质的专业服务。（朱琳旭）

南航河南公司增加运力备春运

本刊讯 2018年春运于2月1日开始，为期40天，于3月12日结束。春运期间，南航河南公司31架飞机预计执行航班近2200班次，承运旅客近60万人次。

根据国家发改委公布的数据，2018年春运期间民航预计承运6500万人次，同比增长10%，保持较快增长态势。2018年春节较晚，节前客流相

对平缓，节后客流叠加、高峰压力加大。为满足河南广大旅客春运期间的出行需求，缓解郑州至海南海口和三亚航线压力，南航河南公司在春运期间，将新开郑州—博鳌航线，时间从2月8日—3月10日，每周一、二、四、六、日各执行一班郑州—博鳌—郑州往返航班。航班时刻为17：15分从郑州起飞，20：15分到达海南博鳌，21：55

分再从博鳌返回，00：15分回到郑州。

春运期间，南航河南公司除了增加郑州至广州、海口、重庆等传统航线航班外，重点增加郑州至惠州和郑州至普吉航线密度。其中从2月3日—3月24日，除周五外每天增加一班郑州—惠州—郑州往返航班；从2月5日—2月22日，每周一、二、四、六各增加一班郑州—普吉—郑州往返航班。

（徐行）

董事长寄语：

争当改革实干家

《将改革进行到底》播出后反响热烈，深受欢迎。直接原因是这部片子好看，既有较强的思想性和理论深度，也有丰富生动的案例，深刻而不艰涩。片子好看还有个根本原因，那就是改革已深入人心。

十八大以来，以习近平同志为核心的党中央作出了全面深化改革的重大战略决策，出台实施了一系列重大改革方案，重要领域和关键环节改革举措取得重大突破，人民有了获得感，“改革”才会如此受热捧。

连续看完十集，我的感触很深。十八大以来的五年，河南航投从立身到腾飞，每一步都与这个伟大的时代脉搏同频。通过片子里展现出的改革全貌，就不难理解为什么改革是决定当代中国命运的关键一招，也会明白为什么中部大省河南会确立优先发展民航产业的战略，继而明确河南航投在此历史洪流中的方位和千斤重担。

一千个人眼中有一千个哈姆雷特。不同的人能从作品中得到不同的感悟。我们开展《将改革进行到底》征文活动，就是希望航投的每一位员工，都能通过学习这部片子，了解国家发展大势，明确公司和个人发展方向。

改革不看嘴上功夫，实际工作中“干一寸胜过说一尺”。我们国有企业是冲在社会经济改革一线的参与者、实践者，就要把国家和省里的改革措施高质量完成，做敢于担当的改革实干家。

要坚定信念，善学善思。航投的干部员工都有较高的专业素养，但现实情况是发展和变化的，新情况新问题层出不穷，任何专业知识都不可能指导所有实际工作。因此，不断学习和自我提高是做好本职工作的基本前提。一方面要“一心只读圣贤书”，把专业知识学精学透，牢牢抓住自己的立身之本；另一方面也要“两耳尽闻天下事”，任何一个行业都不能脱离社会机体而独立存在，了解国家社会经济大势，才能找准前进方向，不至歧路迷失。

要勇担重任，敢闯敢试。历史机遇总是隐藏在重重难题之后，要抓住机遇，就要有突破难题的能力、披荆斩棘的勇气和敢闯敢试的魄力。航投赶上了国家“一带一路”建设和河南省优先发展民航战略的历史机遇，在企业新起步、专业人员不足的情况下，不负省委省政府重托，携手卢货航架起了郑卢“空中丝绸之路”。来路艰辛，靠的就是敢闯敢试的精神。放眼未来，“空中丝绸之路”如何丰富拓展，航空金融、旅游等七大产业板块如何更好地发展等问题仍需我们不断探索。

历史不会等待犹豫者和观望者，也不会怜悯懈怠者和软弱者，希望航投的干部员工都能不断提升自我，有勇气、有能力做改革的实干家，把握时代机遇，乘势而上尽腾飞！

河南民航发展投资有限公司董事长、党委书记



将改革进行到底

征文选登（之三）

紧抓改革机遇 谱写青春之歌



宣传部 张楠华

纪录片《将改革进行到底》从不同角度展现了中国改革开放的历史画卷，描绘了中华民族伟大复兴的发展路径。丰富而鲜明的主题让我们看到了一个风云变幻的伟大时代。

经济新常态、供给侧结构性改革等词汇看似宏大且离我们每天“柴米油盐”的日常生活很远，但人作为社会性动物，必然时刻处于各种社会关系之中，也就必然需要与国家治理的各个要素产生密切互动。在充满变革和机遇的时代，我们要如何将自身的成长与社会发展结合起来？

乘大势，抓机遇。察势者智，驭势者赢。从记录片来看，十八大以来的全面深化改革涉及到我们生活的方方面面。只有了解改革发展的方向，才能搭上时代的列车飞速前进。紧扣中央和省委省政府政策精神，抓住机遇乘势而上，是我们企业健康稳定发展的制胜法宝。

作为一个外向型的新企业，航投坚信“改革是实干者的舞台”，用求抢借聚合的理念，挖人才找项目，克服重重困难，成功收购卢森堡货航35%股权，架起横贯中欧的“空中丝绸之路”。三年多来，从成功运营多条洲际货运航线，到国际贸易、文化旅游、合资货航等产业链延伸，郑卢“空中丝绸之路”已经成为河南对外开放极具活力的典范之一。

学楷模，添动力。世间美梦靠劳动实现，成功离不开辛勤的汗水。在公司成立五周年大会上，先进代表们的发言让人印象深刻、感触颇

深。那些曾经刷爆朋友圈、令我们格外骄傲的优异成绩背后，是业务一线同事们的默默付出。我们这才知道收购卢森堡货航股权期间，经历了卢方政府换届等意外难题的考验；才知道河南首单专业飞机租赁业务的达成，背后是来往5000多封中英文邮件和几个月每天至少15个小时的高强度工作；也才知道平时看似简单的报销工作，离不开财务部同事几年如一日，细心谨慎核实每一份凭证和单据……最让人震撼的，是完成这些骄人成绩的团队成员，很多都是我们的同龄人。

对标先进，自知差距。尽管具体工作有所不同，但在工作态度和担当奉献的精神上，应该向冲在一线的楷模学习，抓住改革创造的机遇，努力实现自身的成长。

学知识，强本领。大事业需要大担当，十八大以来全面深化改革和河南省通过航空经济加大对外开放力度，为河南航投的发展提供了历史机遇。而公司的迅速成长，也

为我们每一个员工提供了平等的成长机遇和平台，但机会只属于准备好的人，能否抓住机遇，在于个人努力程度的不同。

进入宣传部以来，我们的工作始终坚持“围绕中心、服务大局”来展开。虽然不像业务一线的同事那样叱咤风云，但却肩负着内聚合力、外塑形象的艰巨任务。只有具备十分发达的信息触角才能比较好地完成好相关工作，这就要求我们不断学习新行业知识。一方面要对公司业务相关的宏观经济政策十分敏感，才能迅速筛选出有价值的信息供内部学习；另一方面还要熟悉掌握公司业务发展情况，以便为媒体提供适度而必要的准确信息，从而达到借外媒之力宣传企业成就、树立公司形象的目的。

无论是哪一种工作，只有把岗位当事业，把事业当追求，才能更好地完成自己的本职工作，从而将自身成长与企业发展融合到一起，在工作中成长，通过工作实现自我价值。

习近平总书记曾指出，青年一代有理想、有担当，国家就有前途，民族就有希望。作为河南航投的青年员工，我们更应该秉持“用心做事，追求卓越”的价值观，不断提高自身本领，紧抓改革机遇，谱写青春之歌。将自身的成长融入社会发展之中，融入企业的改革发展之中，多年之后才不会因虚度年华而悔恨，不会因碌碌无为而羞耻。



短短数春秋，几多感人事。近年来，河南航投发展迅速，在此过程中，传颂着许多爱岗敬业、攻坚克难的故事。企业文化栏目的“航投故事”系列报道，用一件件感人的故事还原一个个鲜活的典型，让他们感召大家，使大家互学互促，共同前行。



恪尽职守的安全卫士

大数据时代，信息化平台的建设和维护对公司的经营发展极为重要，它不仅提高了办公效率，而且降低了运营成本，是企业现代化办公的重要途径。所以，信息化平台的安全成为办公高效、稳定的先决条件，河南航投就有这样一名恪尽职守的“安全卫士”。

公司的信息化系统涵盖了机房设备、全体员工的电脑系统、公司 OA 办公系统、财务报表系统、以及与上

级管理部门搭建的数据专线服务器等设备。为了确保公司信息化系统的正常运行，信息化项目管理部安排每个工作日，都有一名工作人员轮值，实时监控公司机房设备安全并及时解决公司电脑出现的故障。

有一天，信息化项目管理部的李牧恒正好在总部值班，临近下班时有位同事反映公司 OA 办公系统无法正常连接，他马上进行核实操作，确实显示失败！立即赶往机房，打开系统

服务器，迅速登录服务器后台，排查问题。牧恒像一根上紧弦的发条，开始一系列“抢修”。凭借他以往的经验重新激活 OA 办公系统，但访问仍然失败！这种情况他从未遇见过，心情不免紧张起来。但他不气馁，迅速打开系统指令符控制台，输入深度检测错误的命令符，检测结果显示 OA 数据库的监听系统存在异常。“数据库保存着公司的重要信息，如果处理错误会导致数据库的数据丢失，给公

司造成重大损失呀！”他意识到了严重性，立刻将问题反馈给部门的工作 QQ 群中，让大伙儿纷纷给提建议，出主意。

经过商议，大家一致认为是服务器受损造成的。接着，李牧恒又与机房数据库维护系统的公司核实原因，由于已经下班了，对方表示明天再详细沟通。履职尽责一向是李牧恒的工作态度，料想到明天解决将会影响公司信息平台的正常运转，他就诚恳拜托系统维护公司一定帮忙解决问题。功夫不负有心人，根据对方的建议重新搭建了一条新的监听系统。李牧恒结合日常的工作经验认真思考，反复尝试连接，终于成功登陆了公司 OA 办公系统，随着问题的解决，他紧皱的眉头也舒展开了。

一天的忙碌终于结束了。秋冬

之际的小雨漫洒下来，李牧恒漫步在回家的路上，湿漉漉的寒风让他的思路更加清晰，他边走边梳理今天数据库故障的原因。虽然眼前的问题暂时解决了，但如何有效预防服务器再次发生同样的问题是值得研究的。回到家后，他并没有马上休息，立刻投入到研究数据库系统的课题中去，全面查询了机房构建和服务器维护方面的相关资料，细致分析数据库系统故障的各种情况。有志者，事竟成，经过锲而不舍的深入学习，终于找到服务器监听系统损坏的原因，原来是硬件设备的老化及错误操作造成的。李牧恒认为公司机房设备虽然已经运行多年，但大面积更新这些设备需要耗费很多的物力财力，对于现阶段来说是不现实的，只有定期的专业维护才是最佳方案。

溯本求源，防微杜渐。李牧恒和部门其他伙伴进行商议，最终，大家一致认为找一家专业的系统维护公司是必要的，能够对公司的信息化平台和机房服务器进行日常维护。言必信、行必果。李牧恒起草了一份关于公司机房日常维护的方案，并在部门的共同努力下使方案得到完善；对于较为复杂的问题，他们通过联系专业的系统维护公司，针对公司信息化平台制定行之有效的维护方案，并签订了数据库系统维护服务协议，通过远程操作及时处理问题。双管齐下的解决方案有效排除系统故障，提高了办公效率，为公司信息化平台的正常运转上了“双保险”。

在日常工作中，李牧恒就是这样一直严格要求自己，以精益求精的精神，认真负责的态度对待每一件事情。



李牧恒在伏案工作。



短评

他勤于思考、善于钻研，不仅一次次地解决工作中的各种困难，提升了业务能力，同时也感染着身边的同事。信息化项目管理部时刻把“责任”二字放在心上，他们制定岗位轮值表，每天都有专人负责解决电脑故障及OA办公系统出现的问题，随叫随到的贴心服务、精湛的业务水平赢得了大家的广泛好评。这是一支专业化、高素质的队伍，为公司的信息化平台的安全保驾护航，被誉为恪尽职守的“安全卫士”。

信息化项目管理部是一支由6人组成的精益求精的小团队，他们各司其职，一个个都是业务能手，为公司信息化平台的正常运转贡献自己的力量。臧丹负责企业邮箱的日常管理，严格执行开户、密码设置、分组管理等工作；彭琛哲对接物流公司信息化系统，负责“航投臻品”门店系统、微商城系统等信息化系统的日常维护；王洋负责公司总部机房运行环境、硬件设备的日常维护工

作；高玺担任公司各信息化系统的合同维护；姚拯统筹安排各项工作业务顺利开展。

信息化项目管理部通力合作，为企业打造方便高效的信息化服务平台，维护公司办公系统的安全与快捷，使员工的沟通更顺畅、资源共享更便捷。另外，高效的企业邮箱方便了公司快速与海外客户及合作伙伴“鸿雁传书”，加快了现代化商业的沟通模式。
(张睿)

企业文化理念释义

管理理念——

规范严谨 协作高效

“规范严谨，协作高效”表明了河南航投将理性思维与创业激情相结合，用科学系统、简约可行、集约高效的管理制度体系和管理方法，做到责任明确，程序简洁，结果清晰，配合密切，执行高效。

要通过制度和流程的科学化、规范化、程序化来保障公司管理的节奏和质量，要确保各项制度与战略方向、组织结构和工作流程等的统一性。明确各类部门 and 人员的工作范围、隶属关系、职责和职权等。

全体员工要不折不扣的执行公司战略、制度和业务计划，确保完成预定目标。执行前要明确工作目的、工作标准、完成时间、工作方法和可用资源；执行中要严谨、细致、高效；执行后要有结果、有反馈、有总结，有优化、有改进、有提升。通过部门划分、角色分配、流程设计、资源规划、工作计划和日程安排来实现各类工作任务的协同。力求推动部门之间、流程之间衔接紧密，沟通顺畅。

“奋斗新征程” 征文启示

为进一步助推公司良好快速发展，增强企业凝聚力、以踏实务实的工作作风和崭新的精神面貌推进2018年各项工作的开展，努力实现河南航投“1551”未来发展目标，公司将举办主题为“奋斗新征程”的征文活动。通过学习《善待你所在的单位》《新的一年，致奋斗路上的你！》两篇文章，树正气、强信心、务实效。旨在结合自身工作实际，抒发珍惜岗位、奉献敬业的爱企爱岗情怀；提倡艰苦奋斗、攻坚克难的创业精神；鼓励勤学践悟、学用结合的笃行作风；营造个人与企业同步发展的良好局面。



一、征文范围

公司全体员工。

二、活动内容

活动分三个阶段：

1. 学习感悟。自通知下发之日起，各部门、子公司、项目部根据自身实际，选择自学或集中学习等方式，学习两篇文章，交流心得体会，凝聚干事创业力量。
2. 征文交稿。各单位信息员于3月30日前将稿件收集汇总发送至宣传部。
3. 评奖刊登。活动由宣传部组织，经各级领导、专家筛选评比，评选出一二三等奖、组织奖、优秀奖等奖项，并择优在《航投资讯》、公司网站、企业文化展板进行展示。

三、征文要求

1. 主题：突出“奋斗新征程”的鲜明主题，倡导“不负时代、珍惜岗位、务实拓耕、奋斗出彩”的主旋律。
2. 内容：立足自身工作，着眼于当下，落笔于实践，谈体会，说打算，话行动，将个人工作、学习落实到细节，凝心聚力，传播正能量。
3. 题材：叙事议论相结合，题目自拟，内容真实，切忌大话、空话、假话，严禁抄稿、宕稿，如发现弄虚作假通报批评。
4. 字数：1200字以上。

回首 2017 年大事件 航空物流要把握四大趋势

作者 / 祁枫

帆美航空科技（北京）有限公司 CEO



回首 2017 年，物流行业发生了很多事情：年初韵达、顺丰相继上市；4 月，原本隐藏在背后的京东物流浮出水面，并宣布对外开放；6 月，菜鸟、顺丰争夺物流大数据吸引了众多关注；2017 年的“双 11”订单量高达 13.8 亿件，分拣机器人、配送无人机在“双 11”争相亮相，夺人眼球；11 月，货运平台货车帮、运满满宣布合并；11 月，北京针对“11·18”火灾开展安全隐患大排查、大清理、大整治，让北京物流企业如履薄冰；12 月 5 日，德邦 IPO 审核通过，即将上市；12 月 20 日，顺丰在湖北鄂州的枢纽机场开工建设。“乌镇饭局”的大合影，腾讯与京东联合入股唯品会，让年底硝烟四起。

2017 年，物流行业发生了太多变化，企业事件、行业政策、资本动态；2017 年，又有共享经济、新零售、无人店等众多模式创新建立；2017 年，大数据、云计算、新能源、人工智能等众多技术在物流行业开始了更深一步的布局。每天都有新的事物、概念出现，每一家企业前进的步伐都未曾

停歇。

盘点国内现有物流公司的航空业务，截至目前，国内有 3 家自有航空的快递公司。EMS 作为“国家队”，目前自有共计 33 架全货机，其中 22 架波音 737、11 架波音 757，总运能达 638 吨。北京、江苏南京的双枢纽布局已经成为标杆式的快递航空模板，在快递界和航空界都没有人质疑 EMS 的快递航空战略。顺丰作为国内航空快递领域的先进代表，拥有 40 架自有货机，其中 5 架波音 767、18 架波音 757、17 架波音 737，总运能达 1029 吨，目前以广东深圳、浙江杭州作为双枢纽，2020 年其湖北鄂州机场将投入使用。圆通现有 6 架波音 737 全货机，总运能达 84 吨，以浙江杭州为运营基地。

根据波音的预测，未来 20 年中国将需要 180 架原产新货机和 440 架改装飞机。使用航空运力是快递企业发展到一定规模的必然要求，组建自有货运航空公司也是快递企业持续提升竞争力的主流选择。对于快递公司而言，航空运输的成本最终取决于机队规模和飞机的利用率。当机队规模扩大到 10 架～15 架时，成本就会有平台性的降低；如果不能达到一定的数量规模，自营航空的成本将远远大于客货航一体的运力成本。

除此以外，其他物流企业对于买飞机还是比较谨慎的。总结有关京东的新闻，一方面是京东在自有电商业务端的向下延伸，另一方面是京东对生鲜和冷运的情有独钟，然而，均看不出其有买飞机、建机场的打算，无

人机机场倒是写在日程表上。在快递“通达系”中比较有代表性的是中通，近 3 年来其盈利能力强于“通达系”其他企业。在后期投入中，中通仍坚持深度挖掘陆运潜力，大量使用大容量的甩挂车，积极推进新能源车的使用。

最始料未及的是中国铁路的快速发展，高铁线路的开通使得 800 公里以内中短距离航空运输的竞争力逐渐下降，截至 2017 年，中国铁路营业里程达 12.7 万公里，其中高速铁路 2.5 万公里，占世界高铁总量的 66.3%。具有中国特色的高铁快递和货运班列会对中东部地区的物流方式产生深远影响。而结合货量及地面运输条件的综合考量，在那些高铁不会快速发展又用不上全货机的地区，支线货运航空将成为不可或缺的发展力量。

在互联网时代，任何行业都会有“野蛮人”敲门。既然整个竞争格局如此多变，那么对于未来，也许进攻才是最好的防守。

航空货运变革 从运输产品到高端服务

2017 年 12 月 27 日，海航现代物流在天津落地，天津货运航空挂牌，天津货航以打造“中国 UPS”为目标，计划到 2022 年拥有全货机 200 架。航空货运属于高端服务，目前全球贸易总量中只有 1% 的货运量为航空货运，但从货值来看，航空货运的货值占到了全球贸易总货值的 1/3 以上。对于传统的航空货运公司而言，这块“大蛋糕”是绝对不可忽视的。单从业务结构来看，在进军现代物流行业的诸路企业中，具备快递、空运

等快运业务背景的综合企业拥有巨大潜力，成为一家顶级的国际化物流快递公司是每家航空货运公司应有的目标。

多样化组合 合理进行货运网络布局

运输网络有两种典型结构——点对点的网络和轴辐式网络。前者是指任意两个城市之间开辟直达通路；后者是指以某一个或几个城市为枢纽，枢纽城市之间构建直达运输网络，相邻的城市通过枢纽进行中转衔接。合理布局网络可以减少中间环节、降低空载率，从而降低运输成本。

业务网络的选择和业务定位与业务量有关，是权衡时效性和成本之后作出的。物流行业在经历了粗放式的“野蛮生长”后，精打细算将成为下一阶段的主流。轴辐式网络的分拣成本低且节点运量较小，但是往往存在时效性差的问题；当节点间的货运周转流量足够支撑点对点的网络布局时，可进行节点间直达运送。支线货运航空的发展能够有效提高中小城市的通达性，是构建轴辐式加点对点网络的重要一步，既发挥了点对点网络较低运输成本的优势，又充分利用轴辐式网络降低了分拣成本，实现了两种典型网络的最佳匹配。

商流与物流相结合利用优势相辅相成

在过去的 5 年中，电商与物流相互成就，电商贡献了快递公司 60% 以上的订单量。但随着整个电商行业增速放缓、行业集中度提高，有规模优势、成本优势的企业获得了更多的市场份额，小企业逐渐退出。而今阿里

掌管电商商流，有分配物流订单的权力；菜鸟可以有效派发订单，提高行业整体效率；而京东自建电商平台及物流体系，后端物流服务能力较强，优势在于地面供应链服务。

从仓储来看，高效的高端智慧仓已经逐步替代了旧有的低端仓，仓配一体化也已逐渐成为主流目标。2015 年国内优质物流设施需求为 4340 万平方米，但供应量只有 1950 万平方米，占中国物流设施总建筑面积的 1.5%，仅能满足一、二线城市的半数需求。由于优质物流设施的供不应求，租赁价格随之持续提高，究竟是让货在仓库里等着还是让货在天上多“飞”一会儿，这都是亟待实践去解决的问题。

智慧物流无人机挑起支线货运的大梁

传统物流行业增长模式面临的现实阻碍就是人口红利消失，中国劳动人口比例持续下降，老龄化程度提高，劳动力成本不断提高。长期以来，中国经济的发展腾飞得益于“人海战术”。如今人口红利逐渐消失，原本推动经济发展的方式发生变化，依赖要素投入促进经济增长的模式已经不可能继续采用，而通过技术进步、生产力和劳动者素质提高加速转型才是科学的解决办法。

在我国，支线货运航空的发展尚处于起步阶段，支线飞机较少，支线航空鲜少作为货运方式被物流行业采用。而其他国际快递物流公司均早已运营干支线航班。在机场总量超过 20000 个的美国，快递企业不只通过大型货机在枢纽机场之间投送货物。FedEx 总数超过 600 架的机队中有

1/3 都是赛斯纳 208B 这样的小型货运飞机。正是这些主干线之外的支线航空网络，扩大了业务覆盖的范围。国内由于飞行员少、飞行员人工成本高，无人机成为突围重点，各大厂商都认为未来干线、支线、末端上的无人机会连成一片，无人机运输的时代会很快到来。而这也将成为中国通用航空发展新动力，以科技的革新开辟新的物流通道，全新定义时效产品。

FedEx 当年赶上了美国政府解除对航空运输业的限制，迎来了美国高科技及互联网时代，高附加值的制造业如电子、医药、生物技术和汽车等释放了巨大的高时效性的快递需求，业务得以突飞猛进，创立短短 7 年后就在纽约证券交易所正式挂牌上市。而在目前的中国，“9.9 元的淘宝件”正在减少，大量高端时效件涌现。以生鲜为例，从山东的樱桃、海南的荔

枝、浙江的杨梅、云南的鲜花再到年底的大闸蟹，几乎一整年都有高端时效产品的需求，冷链物流需求在增加，跨境电商亟待释放，而这更多取决于航空的力量。

我们看到更快的物流与更高价值的需求相互促进，而面对未来的最好方式就是边思考边实践，快速迭代。

源自中国民航网 2018-01-10
朱琳旭摘编

联 读

航空货运业务发展向上的趋势仍将持续

在 2010 年全球经济危机复苏后，2017 年是全球航空货运量增长最为迅猛的一年。2017 年货运量增长源自于企业需要快速补充库存来满足预期外的旺盛需求，推动了货运量增速达到全球贸易增速 4.3% 的两倍。

2018 年，全球航空货运业务将继续受益于货运量的强势周期性反弹，收益也将有所增加。2018 年，全球航空货运量预计将增长 4.5%，低于 2017 年 9.3% 的增幅。2018 年，货运收益预计将增长 4.0%，低于 2017 年 5.0% 的水平。

虽然补货周期通常较短，但电子商务的发展预计将推动货运业务持续增长，其增速超过 2018 年世界贸易的增速。货运总收入将在 2018 年继续保持增长，达到 592 亿美元，与 2017 年 545 亿美

元的水平相比增长 8.6%。

“8 年来，货运业就像一出戏，面临着运力过剩和来自海运的激烈竞争。航空货运从去年开始复苏，市场需求增长 9%，这一现象在全球航空业已经多年未见。航空货运业是个高度敏感和重要行业，对于航空公司来说，最重要的问题是保证盈利。”国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克表示。

2018 年，国际航协预计航空货运将承运全球价值 6.2 万亿吨货物，这相当于全球贸易的 1/3。值得注意的是，现在货运量分布也更加平衡。“举例来说，欧洲正在获益。以往，从亚洲飞到欧洲，飞机上都是满载；而从欧洲返回亚洲，飞机上却是空空如也。这种情况正在发生改变。”国际航协首席经济学家布拉思·皮尔斯指出。

亚洲仍然是全球制造中心，对

于货运业务来说至关重要。亚太航企承运的货运量占全球总货运量的将近 40%。但值得注意的是，航空货运业务绝大部分份额还是通过客机腹舱承运，如空客 A350 飞机和波音 777 飞机。“这是个好现象，因为这样可以提升飞机利用率。”皮尔斯表示。

业内人士指出，随着全球航企所服务的城市对日益增多，航空货运增长空间也在不断加大。2017 年，各大航空公司服务的城市对增至 2 万个，与 2016 年相比增加了 1351 个。

必须看到，航空货运业务增速已经到达顶峰。“问题是接下来航空货运业务的增速是否会温和放缓？我们永远无法预测下一个打击会是什么”。皮尔斯表示，无论如何，按照目前经济周期的正循环，航空货运业务发展向上的趋势仍将持续。

源自《中国民航报》2018-01-08
周雅雯摘编

发展支线航空应成为航企关注重点

支线航空具有较强的公益性，其社会效益远远高于其经济效益，对促进地区经济发展、社会稳定、民族团结和国防建设具有十分重要的意义。2017 年，中国民航业通过结构调整，调控东部繁忙地区航班量，适当放宽西北、东北、内蒙古和新疆地区增量，落实中小机场和支线航空补贴 26 亿元，支线机场年旅客吞吐量增速快于全国平均增速 11.4 个百分点。虽取得了一定成绩，但是我国支线航空发展滞后于干线航空的局面未得到根本性改变，110 座以下的支线飞机在运输机队中的比例有待提高，年旅客吞吐量在 200 万人次以下的机场之间的航线占国内航线的比例很低，支线机场航班频率低等仍然在一定程度上制约了支线航空发展。

发展支线航空既是调整民航业结构、扩大民航服务范围的重要内容，也是民航服务民生、打好精准脱贫攻坚战的具体举措。在党的十九大报告中多次谈到“永远把人民对美好生活的向往作为奋斗目标”；刚刚召开的 2018 年全国民航工作会议也提出，要加快改善支线航空发展环境、加快提高支线机场保障能力和加快推进基本航空服务计划，以“着眼改善民生，全力推动支线航空发展”。由此可见，发展支线航空，也应该成为航空公司发力的重点领域之一。

航空公司在支线航空领域发力还

是大有可为的。在政策支持方面，民航局正在修订支线航空补贴和中小机场补贴管理办法，鼓励航空公司加大支线运力投放力度、加密支线航班。不仅如此，“十三五”期间，我国民航将完善六大区域机场群，新建机场超过 50 座，同时越来越多的机场也开始以省为单位进行一体化管理，将有利于干线机场与支线机场实现良性互动，这些举措无疑为航空公司发展支线航空提供了有利条件。

在面临诸多支线航空发展机遇下，作为航空运输主体，航空公司应该抓住发展机遇，改变点对点航线结构，构建干支衔接的航线网络，想方设法搭建枢纽辐射式航线网络。因为点对点的航线结构很难培养当地航空市场需求，一旦市场需求过少，反过来又将影响航班频率。另外，很多航空公司都期望开通至北京、上海、广州以及其他繁忙机场的航线航班。事实上，目前这些机场的资源保障能力已经饱和或者接近饱

和。可行的办法是，通过省内干支机场的良性互动，使支线机场与大型枢纽机场连接，提高支线通达性。

航空公司还应该优化机队结构方面做文章。目前，我国大部分支线航线由干线飞机执飞，单班运力过剩。如今，我国运输飞机数量已超过了 3000 架。其中，波音、空客两大飞机制造商占据了国内航空器 90% 以上的市场，而 ERJ、CRJ 和国产新舟 60、ARJ21 等支线飞机机型数量太少。国内航空公司在运营支线航线时，应合理配置机队，根据航线距离、区域特点等，补充配置更经济适用的支线飞机，以降低成本，实现干支航线协调发展。

可以预见的是，随着我国旅游、探亲等消费者需求的不断增加和一系列利好政策的出台，我国支线航空客运量未来将呈快速增长的发展态势，支线航空发展将迎来春天。

源自《中国民航报》2018-01-17
刘肖摘编





新征程 新精彩 ——河南省两会亮点一览

1月24日至31日，河南省第十三届人民代表大会第一次会议在省人民大会堂隆重召开。会议审议讨论并通过了政府工作报告及其他报告，确定了今后五年的发展规划和奋斗目标。本刊摘选了两会期间相关信息，供读者参阅。



报告摘要：

一、深化供给侧结构性改革 提高发展质量效益

推动质量提升

- 深入推进质量强省建设。
- 继续实施增品种、提品质、创品牌专项行动。
- 弘扬工匠精神，以标准提升引领和倒逼质量变革。

调整优化结构

- 全面完成国家下达的煤炭等行业化解过剩产能任务，淘汰落后煤电机组100万千瓦。
- 建立淘汰落后产能“清零行动”长效机制，确保应退尽退。
- 深入推进种养业、制造业、服务业供给侧结构性改革专项行动，加

快发展高效种养业、先进制造业、现代服务业。

- 实施“万家企业上云”，争创“中国制造2025”国家级示范区，推动结构调整、产业升级。
- 加快国家大数据综合试验区建设，抓好数据资源集中整合、开放共享，大力发展数字经济。

化转型攻坚

- 持续打好转型发展攻坚战，深入实施12个重点产业转型发展专项方案，重点实施600个5亿元以上制造业项目和1000个服务业重大项目。
- 培育具有竞争力的产业集群，加快提质发展。

二、积极扩大有效需求促进经济健康发展

扩大有效投资

- 聚焦基础设施、乡村振兴、百城提质、工业转型、生态环保等关键领域和薄弱环节，滚动实施“5818”扩大有效投资行动，力争完成投资1.8万亿元。
- 开展万家工业企业技术改造，推进制造业绿色化、智能化、技术化“三大改造”。
- 启动郑州机场三期工程，完成郑万、郑阜高铁河南段铺轨工程，加快郑州南站和太焦、商合杭高铁及蒙华铁路河南段建设，争取郑济高铁濮阳至济南段开工建设；推进周口至南阳等高速公路、国省干线公路及沙颍河等内河航运建设，支持发展临港经济；加快出山店、前坪水库建设，推

进宿鸭湖水库清淤扩容；推动实施“青电入豫”工程；实现所有自然村4G和所有贫困自然村光纤接入全覆盖。

培育消费热点

- 充分挖掘健康、养老、教育、体育、文化、旅游等消费领域潜力，加快健身休闲产业发展，鼓励引导绿色产品消费，大力发展共享经济。

壮大实体经济

- 弘扬企业家精神，营造尊重、鼓励、保护企业家干事创业的社会氛围。
- 构建亲清新型政商关系，开展营商环境示范创建，降低企业制度性交易成本和生产经营成本。
- 盘活做优国资国企，大力支持民营企业发展，积极引进外资企业，全面实行准入前国民待遇制度。
- 持续实施“百千万助力企业成长计划”，着力破解企业发展中遇到的资金、用工等制约。

防范风险隐患

- 打好防范化解重大风险攻坚战。稳妥化解企业风险，积极防控政府债务风险，防范化解金融风险。持续打击非法集资、金融犯罪、网络传销。

三、持续深化改革开放增强发展动力活力

深化重点领域改革

- 持续打好国企改革攻坚战，全面完成1055家“僵尸企业”处置工作。
- 深化“放管服”改革，全面推进行政权力事项在线办理，打造“一

次办妥”政务服务品牌；完善信用监管体系，推进信用信息记录归集共享。

- 继续深化行政执法、医药卫生、供销社、投融资、财税、教育、文化等体制改革。

提升对外开放水平

- 推进河南自贸试验区建设，全面落实160项改革试点任务，优化海关特殊监管区域布局，积极申报自由贸易港。
- 深度融入“一带一路”建设，推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设；推进“陆上丝绸之路”建设，提升中欧班列（郑州）运营水平；推进“网上丝绸之路”建设，加快建设跨境电商综合试验区，规划建设电子世界贸易组织核心功能集聚区。
- 推进郑州航空港经济综合实验区建设，拓展口岸功能，完善国际贸易“单一窗口”机制，引进大型物流集成商，推动飞机租赁等新业态发展，提升国际航空货运枢纽和物流中心功能。
- 深化制造业对外开放，扩大服务业领域有序开放合作；推进境外经贸合作区建设，促进国际产能合作；办好第十二届中国（河南）国际投资贸易洽谈会、外交部河南全球推介等活动。

四、提升科技创新能力夯实发展战略支撑

抓好“四个一批”

- 深化自创区管理体制和人事薪酬改革，抓好辐射区建设，构建“3+N”空间发展格局。

- 突出发展一批创新引领型企业、培育一批创新引领型人才、建设一批创新引领型平台、引进一批创新引领型机构，加快生物育种、通信技术、超级电容、工业CT等创新引领型项目产业化，在大数据及网络安全、轨道交通装备、新能源汽车及动力电池等领域，实施一批产业集群专项和重大科技专项。
- 完善吸引、留住、激活人才的政策措施，创新柔性招才引智机制，深入实施“中原千人计划”“名校英才入豫计划”“海外引智计划”等重大人才工程。

促进“三个融合”

- 协同推进科技、制度、业态和工艺创新，促进科技与金融、军工与民用、“地方”与“国家”融合。
- 深化科技金融产品和服务创新，扩大“科技贷”规模，设立自创区创新创业发展基金，发挥科技成果转化引导基金和重点产业知识产权运营基金作用，重点支持重大科技成果转化、新型研发机构和科技型企业创新发展。
- 加快实施可见光通信、北斗综合服务云平台等军民融合重大示范项目，推动洛阳等地创建国家军民融合创新示范区。

- 支持中央驻豫各类科研院所深化体制改革、加快成果就地转化，积极对接中科院、“双一流”高校、央企研究机构等大院名校，鼓励其在豫设立分支机构或共建新型高端研发平台，加快郑洛新·中关村双创基地和自创区硅谷创新中心建设。

本刊综合编辑



五部门答记者问 开门见山谈发展

1月25日，省十三届人大一次会议记者会在省人民会堂举行。省发改委、省财政厅、省商务厅、省交通运输厅、省扶贫办等5个部门负责人面对记者提问，围绕河南经济社会发展和人民群众关切的热点难点问题，开门见山，坦诚作答。

省发改委：打好转型发展攻坚战

省委、省政府高度重视转型发展攻坚，2018年，主要在5个方面持续发力：一是抓重点产业转型突破，全力推动省定12个重点产业转型发展专项方案实施，重点推进实施600个5亿元以上制造业和1000个服务业重大项目。二是抓“一去三改”提升水平，开展绿色制造试点示范工作，推

进250家企业实施智能化改造，完成5500家规模以上企业技术改造，力争技改投资增长40%以上。三是抓“四个一批”引领创新，力争新增高新技术企业500家，新增40个高层次创新团队和100名左右产业领军人才、8至10家国家级创新平台、10家以上高端新型研发机构。四是抓企业培育壮大群体，实现4

万户个体工商户发展为企业、2000家小微企业发展为规模以上企业、30家以上企业上市或挂牌、500家以上省（境）外市场经营主体在河南省设立独立法人机构。五是抓产业集群提升优势，推进产品技术工艺创新、落后产能“腾笼换鸟”，盘活闲置土地、厂房等要素资源。

推动郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设

2017年6月14日，国家主席习近平会见卢森堡首相贝泰尔时明确指出，“要深化双方在‘一带一路’建设框架内金融和产能等合作，中方支持建设郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’”。这是习近平主席首次提出“空中丝绸之路”的概念，是对河南郑州—卢森堡“双枢纽”建设模式的肯定。推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设，得到了国

家发改委、商务部、中国民航局等有关部委的大力支持。省委、省政府抓住并用好这一难得机遇，努力把郑州—卢森堡“空中丝绸之路”打造成“一带一路”建设的亮丽名片。2018年具体抓好三项工作：一是加强与国家对口部委的衔接，争取在航线开辟、航权开放、合资公司批筹、签证便利化等领域给予更大支持。二是抓好“空中丝绸之

路”专项规划落实，加快推进郑州机场三期开工、客货运洲际航线开辟、签证便利业务常态化、冷链物流基地建设等一批重点工作任务取得重大突破。三是拓展合作领域，借助卢森堡全球重要金融中心和地处欧洲中心的区位优势，积极推进金融合作和人文交流，争取取得更多合作成果。

省商务厅：河南自贸试验区建设运行良好

截至2017年年底，河南自贸试验区160项改革任务中，“投资项目承诺制”等53项任务已完成，“事中事后监管”等102项任务正积极推进。新入驻企业23623家，注册资本3175.4亿元，其中外资企业139家，入区的国内外500强企业达137家。

全面推行“三十五证合一”和“一址多照”“一照多址”等新模式，证照分离改革试点加快推进。全面执行2017版外商投资负面清单，率先协调商务部向各片区放开

外商投资备案端口，外资企业设立和变更手续办理时间缩短到平均3个工作日内。积极推进政务服务“一次办妥”，政府审批服务时限缩短90%。落实海关特殊监管区内自行运输、工单式核销等新模式，实施原产地签证无纸化等新举措。推广“智慧通关”监管服务模式，开展“跨境电商+智慧物流”等新业务，探索农产品、水产品快速通关检模式，成立中国贸促会（河南）自由贸易试验区服务中心。

郑州和国外重要枢纽城市协同

联动的国外“双枢纽”城市数量不断增加，形成了横跨欧美亚三大经济区、覆盖全球主要经济体的枢纽航线网络布局。跨国公司外汇资金集中运营管理准入门槛，由上年度涉外收支1亿美元降低为5000万美元。跨境电商可采用人民币结算。自挂牌以来，入驻河南自贸试验区的金融及类金融企业216家。郑州商品交易所白糖期权、棉纱期货、苹果期货上市交易，红枣期货立项获批。

省交通运输厅：打造多式联运的“河南方案”

省委、省政府将多式联运作为自贸试验区五大服务体系之一。2017年，河南出台了专项方案。加快推进试点示范，“河南省郑欧国际货运班列‘一干三支’铁海公多式联运示范工程”“空中丝绸之路陆联运示范工程”和“服务自贸区战略构建中原米字形高铁物流网络铁公空多式联运示范工程”等3个项目入选国家多式联运示范工程，入选数量位居全国第一。密集出台支持政策，在全国率先推广危险品

罐式集装箱运输，实行集装箱运输车辆通行费优惠政策。突破装备瓶颈制约，正在研制航空集装箱整板运输专用货车，彻底解决高板航空集装箱不拆板运输问题。加快信息平台建设，努力实现境内公路、铁路、海港等运输方式与国际航空、境外陆运等运输链的信息共享。

下一步，河南将加快全省物流园区集疏运道路建设，让汽车直接进入机场、进火车站，实现无缝衔接；加快推行统一电子运单和标准化运

载单元，推动多式联运大数据运营服务平台建设，为客户提供全程“一次委托、一单到底”的“一单制”联运服务。力争经过3-5年的努力，基本建成网络联通内外、运转顺畅高效、标准衔接协同、支撑保障有力的现代立体交通体系和现代物流体系，把河南打造成全国货物流通最快最好的多式联运国际性物流中心。

源自《河南日报》2018-01-26
姚自力摘编

新闻

民用航空投资准入进一步放宽多个领域不再设限



自 2017 年 7 月起公开征求意见后，经修订的《国内投资民用航空业规定》终于揭开面纱。这份业界翘首以盼的事关放宽民营资本投资民用航空的新规计划于 2018 年 1 月 19 日起正式实施。有关记者注意到，准入放宽、鼓励投资、促进民用航空发展是新规的三大关键词。

由交通部印发颁布的《国内投资民用航空业规定》是在 2005 年《国内投资民用航空业规定（试行）》（民航总局令第 148 号）基础上修订而成的，旨在鼓励、支持和引导国有和非国有主体投资民航业、规范民航企业之间的投资行为，共分为总则、投资准入、法律责任、附则四章，共二十四条。有关记者发现，新规在准入放宽方面涉及航空公司、机场、航空燃油、航站楼等多个民用航空核心

领域，其中国内三大航、枢纽机场等方面的准入放宽具有重要意义。

在航空公司方面，新规放宽了国航、东航、南航的国有控股要求，允许国有资本相对控股。不过，新规同时要求国有资本所占比例应相对大于其他任何一投资主体并且通过股东协议、公司章程、董事会决议或者其他协议安排能够对企业实际支配。回查 2005 年的试行版规定，则明确要求三大航应保持国有或国有控股。

国内主要机场的国有股比要求也得到进一步放宽。新规在 2005 年试行版要求各省、自治区、直辖市政府所在地运输机场及深圳等 9 个重要城市运输机场应当保持国有或者国有控股的基础上，允许上述机场出现国有相对控股的情况（即所占比例可不大于 50%，但具备实际支配权）。

需要指出的是，上述新规定仅针对国内各省、自治区、直辖市政府所在地民用运输机场以及深圳、厦门、大连等八个城市的民用机场和新疆、西藏两个自治区内的战略机场。换言之，国内支线机场和其他民用机场在投资准入方面没有限制。

新规显示，公共航空运输企业及其关联企业投资纳入国家规划的国际枢纽和区域枢纽的民用运输机场或其共用航站楼，投资比例可达到 25%，但不得相对控股。民用运输机场投资本机场范围内的航空燃油销售、储运、加注企业及其设施，投资比例亦可达到 25%，但同样不得相对控股。

此外，行业内各主体之间的投资限制也被放开。据了解，新规全面放开了通用机场和行业其他主体之间的相互投资；一定程度放开运输机场及

保障企业对公共航空运输企业的投资限制，将投资比例控制在 5%。同时，新规放开了运输机场及保障企业投资全货运航空公司的限制，删除投资比例不超 25% 的股比限制，但保留了此前不得相对控股的要求。

值得一提的是，新规采用负面清

单模式，其第五条规定：“国有投资主体和非国有投资主体可以单独或者联合投资民用航空业。但本规定有明确限制的，应当符合其要求。”由此可见，除新规明确规定的投资公共航空运输、民用运输机场、空中交通管制系统、航空燃油销售储运加注方面

的限制外，国内各类主体投资通用航空、通用机场、飞机维修、货运仓储、地面服务、航空食品生产销售、停车场、客货销售代理、计算机订座系统服务、航空结算及民航其他相关项目，均无投资准入限制。

源自民航资源网 2018-01-14
李茂摘编

政策

《国内投资民用航空业规定》 （全文）

第一章 总则

第一条 为了规范国内投资主体投资民用航空业，根据《中华人民共和国民用航空法》和国家其他法律、行政法规，制定本规定。

第二条 鼓励、支持国内投资主体投资民用航空业，促进民用航空业快速健康发展。

国内投资主体投资民用航空业，应当有利于巩固和发展公有制经济，有利于鼓励、支持和引导非公有制经济发展，有利于坚持和完善公有制为主体、多种所有制经济共同发展的基本经济制度。

国内投资主体投资民用航空业，应当符合国家和民航产业发展政策，有利于促进公平、有序竞争。

第三条 国内投资主体投资民用航空业适用本规定。

本规定所称国内投资主体包括国有投资主体和非国有投资主体。

国有投资主体是指各级政府及其授权的国有资产投资机构、国有独资或者国有控股企业、其他国有经济组

织。

非国有投资主体是指集体企业、私营企业、其他非国有经济组织和个人。

本规定所称民用航空业包括以下领域：

- （一）公共航空运输；
- （二）通用航空；
- （三）民用机场，包括民用运输机场和通用航空机场；
- （四）空中交通管理系统；
- （五）民用航空活动相关项目，包括航空燃油销售储运加注、飞机维修、货运仓储、地面服务、航空食品生产销售、停车场经营、客货销售代理、计算机订座系统服务、航空结算及其他相关项目。

第四条 中国民用航空局（以下简称民航局）及民用航空地区管理局（以下简称地区管理局）对国内投资主体投资民用航空业实施监督管理。

民用航空业在放宽投资准入的同时，对各类民用航空企业的管理政策实行同等待遇。

第二章 投资准入

第五条 国有投资主体和非国有投资主体可以单独或者联合投资民用航空业。但本规定有明确限制的，应当符合其要求。

第六条 对国内投资需要特别管理的公共航空运输企业应当保持国有控股或者国有相对控股。其中，国有相对控股应当由单一国有投资主体及其控股企业相对控股。

第七条 民用运输机场是公共基础设施，鼓励各国内投资主体多元投资。但是纳入民用航空发展规划的国际枢纽和区域枢纽（以下简称枢纽机场）以及具有战略意义的民用运输机场（以下简称战略机场）应当保持国有独资、国有控股或者国有相对控股。其中，国有相对控股应当由单一国有投资主体及其控股企业相对控股。

第八条 采用政府和社会资本合作等方式投资建设或者运营民用运输机场的，应当同时符合国家有关政府和社会资本合作等的规定。

第九条 一家民用运输机场、航

空燃油销售储运加注企业、计算机订座系统服务企业，及其关联企业，投资全货运航空公司以外的公共航空运输企业的，投资比例不得超过 5%。

前款所述企业及其关联企业投资全货运航空公司，不得控股或者相对控股。

前两款所述关联企业不包括公共航空运输企业。

第十条 一家公共航空运输企业及其关联企业投资枢纽机场或者其共用航站楼，投资比例不得超过 25%，并且不得相对控股。

公共航空运输企业在有共用航站楼和停机坪的机场可以在符合机场总体规划的前提下投资建设、运营、拥有或者租用专用航站楼和停机坪。

第十一条 一家枢纽机场及其关联企业投资本机场范围内的航空燃油销售储运加注企业及其设施，投资比例不得超过 25%，并且不得相对控股。

枢纽机场中，一个机场只有一家航空燃油销售储运加注企业时，一家公共航空运输企业及其关联企业投资该航空燃油销售储运加注企业及其设施，投资比例不得超过 25%，并且不得相对控股。一个机场已有一家航空燃油销售储运加注企业时，公共航空运输企业及其关联企业投资建立或者参股另外的航空燃油销售储运加注企业不受投资比例限制。

前两款所述机场航空燃油储运加注设施，是指航空燃油专用卸油站、场外场内航空燃油专用储油库、场外航空燃油专用输油管线、机坪航空燃油管线、航空燃油运输车、加注车、机坪加油系统及航空加油站等。

第十二条 空中交通管理系统主

要由中央政府投资。空中交通管理部门不得投资空中交通管理系统之外的其他民用航空业领域。

第十三条 公共航空运输企业的董事、高级管理人员不得在民用运输机场兼任高级管理人员。民用运输机场的董事、高级管理人员不得在公共航空运输企业兼任高级管理人员。

第三章 法律责任

第十四条 公共航空运输企业、民用运输机场违反本规定第六条、第七条，未按规定保持国有股比要求的，由民航局或者地区管理局责令其限期改正，给予警告，并处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，处二万元以上三万元以下的罚款。

第十五条 违反本规定，有下列情形之一的，由民航局或者地区管理局责令其限期改正，给予警告，并处一万元以上二万元以下的罚款；情节严重的，处二万元以上三万元以下的罚款：

（一）民用运输机场、航空燃油销售储运加注企业、计算机订座系统服务企业，及其关联企业，违反本规定第九条，违法投资公共航空运输企业的；

（二）公共航空运输企业及其关联企业违反本规定第十条，违法投资枢纽机场或者其共用航站楼的；

（三）枢纽机场、公共航空运输企业，及其关联企业，违反本规定第十一条，违法投资航空燃油销售储运加注企业及其设施的。

第十六条 空中交通管理部门违反本规定第十二条，违法投资空中交通管理系统之外的其他民用航空业领

域的，由民航局或者地区管理局责令其限期改正；逾期不改正的，对责任人依法给予行政处分。

第四章 附则

第十七条 国内投资主体投资民用航空业，法律、法规要求取得许可的，应当按照规定向相关主管部门申请取得相应的许可。

第十八条 本规定所称控股是指在企业的全部资本中所占比例大于 50%。

本规定所称相对控股是指在企业的全部资本中所占比例不大于 50%，但相对大于其他任何一投资主体，并且通过股东协议、公司章程、董事会决议或者其他协议安排能够对企业实际支配。

第十九条 本规定所称关联企业是指企业与另一公司、企业和其他经济组织（以下简称另一企业）有下列关系之一的：

（一）相互间直接及间接持有其中一方的股份总和达到 25% 以上的；

（二）直接或者间接同为第三者所拥有或者控制股份达到 25% 以上的；

（三）企业与另一企业之间借贷资金占企业自有资金 50% 以上，或者企业借贷资金总额的 10% 以上是由另一企业担保的；

（四）企业的董事或者高级管理人员一半以上或者有 1 名以上常务董事是由另一企业所委派的；

（五）企业的生产经营活动必须由另一企业提供特许权利（包括工业产权、专有技术等）才能正常进行的；

（六）企业生产经营购进的原材料

料、零部件等（包括价格及交易条件等）是由另一企业所控制的；

（七）企业生产的产品或者商品的销售（包括价格及交易条件等）是由另一企业所控制的；

（八）对企业生产经营、交易具有实际控制、或者在利益上具有关联的其它关系，包括家族、亲属关系等。

第二十条 本规定中“以上”含

本数，“以下”不含本数。

第二十一条 对国内投资主体的行政处罚、行政强制等处理措施及其执行情况记入守法信用信息记录，并按照有关规定进行公示。

第二十二条 投资军民合用机场民用部分，按照国家有关规定执行。

第二十三条 本规定中对国内投资需要特别管理的公共航空运输企业、

枢纽机场、战略机场范围由民航局根据实际情况另行规定并对外公布。

第二十四条 本规定自 2018 年 1 月 19 日起施行。民航总局于 2005 年 7 月 15 日公布的《国内投资民用航空业规定(试行)》(民航总局令第 148 号)同时废止。

源自民航资源网 2018-01-17
刘心铭摘编

解读

进一步放宽投资准入 促进民航健康快速发展 ——解读《国内投资民用航空业规定》

1 月 19 日，最新修订的《国内投资民用航空业规定》（简称《规定》）将正式实施。《规定》是在 2005 年颁布的《国内投资民用航空业规定(试行)》（民航总局令第 148 号）（以下简称“148 号令”）基础上修订而成的，旨在鼓励、支持和引导国有和非国有主体投资民航业、规范民航企业之间的投资行为。《规定》与 148 号令有何区别？将对行业发展有什么促进作用？对此，有关记者专访了民航局政策法规司相关负责人。

问：为什么要对 148 号令进行修订并形成《规定》？

答：148 号令颁布于 2005 年，是民航为放宽民营资本准入制定的规章。自颁布以来，对于鼓励、支持和引导国有和非国有主体投资民航业、规范民航企业之间的投资行为起到了积极促进作用。

近年来，国家政策、民航行业发展战略、市场环境以及市场主体需求等已发生巨大变化。十八届三中全会提出要全面深化国企改革，发展混合所有制，国务院也相继发布《中共中央、国务院关于深化国有企业改革的指导意见》《国务院办公厅关于进一步做好民间投资有关工作的通知》等

系列国企改革和鼓励民间投资的政策文件。《国务院办公厅关于推动中央企业结构调整与重组的指导意见》要求“各有关部门要明确国有资本分行业、分区域布局的基本要求”，“配套出台相关产业管理政策”。为贯彻落实国家有关精神和要求，民航局对 148 号令进行了修订。

问：相比 148 号令，《规定》主要有哪些修订内容？

答：规章分为总则、投资准入、法律责任、附则四章，共二十四条。修订主要包括三个部分。

一是放宽了三大航国有或国有控

股要求，允许国有相对控股。148 号令规定了中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司应当保持国有或者国有控股。本次修改为“对国内投资需要特别管理的公共航空运输企业应当保持国有控股或者国有相对控股。其中，国有相对控股应由单一国有投资主体及其控股企业相对控股”。同时，在相对控股概念中增加“实际支配”的要求。

二是放宽主要机场的国有股比要求。148 号令规定各省、自治区、直辖市政府所在地运输机场及深圳等 9 个重要城市运输机场应当保持国有或者国有控股。本次修改为“纳入民航发展规划的国际枢纽和区域枢纽（以下简称‘枢纽机场’），以及具有战略意义的民用运输机场（以下简称‘战

略机场’）应保持国有独资、国有控股或国有相对控股。其中，国有相对控股应由单一国有投资主体及其控股企业相对控股。”

三是进一步放开行业内各主体之间的投资限制，全面放开通用机场和行业其他主体之间的相互投资；一定程度放开运输机场及保障企业对公共航空运输企业的投资限制，将投资比例控制在 5%；一定程度放开运输机场及保障企业投资全货运航空公司的限制，保留不得相对控股要求，删除投资比例不超 25% 的股比限制；缩减对与其他民航企业相互投资有限的运输机场的数量，仅纳入民航发展规划中的枢纽机场。

问：《规定》明确了投资民航业部分准入限制条件，对没有明确限制的如何投资？

答：《规定》采用的是负面清单模式。除了规章明确规定的投资公共航空运输、民用运输机场、空中交通管制系统、航空燃油销售储运加注方面的限制外，国内各类主体投资通用航空、通用机场、飞机维修、货运仓储、地面服务、航空食品生产销售、停车场、客货销售代理、计算机订座系统服务、航空结算及民航其他相关项目，均无投资准入限制。

问：2016 年，民航局发布《关于鼓励社会资本投资建设运营民用机场的意见》。《规定》中是否有具体落实？

答：本次规章修订落实了《意见》中鼓励社会资本投资运营民用机场的有关政策，包括进一步放宽主要机场的国有或国有控股要求，允许国有相对控股，对其他民用机场在投资准入方面没有限制，以更多引入社会资本投资建设民用机场；全面放开通用机场建设，对投资主体不做限制；允许社会资本通过政府与社会资本合作等方式参与民用机场的建设和运营等。

问：如何确保《规定》顺利实施？

答：为保障规章有效实施，《规定》加大了违法行为的处罚力度，除通过“民航企业及机场联合、重组和改制许可”“公共航空运输企业经营许可”等许可项目实现对企业投资行为的事前管控外，本次修订还对有关投资违法行为新增了处罚条款，并通过将处罚记入守法信用信息记录，增加企业的违法成本。

源自《中国民航报》2018-01-15
罗晓晨摘编

自贸试验区有关法规调整 河南航空产业迎重大利好



近日，国务院印发《关于在自由贸易试验区暂时调整有关行政法规、国务院文件和经国务院批准的部门规章规定的决定》（以下简称《决定》），《决定》对包括《外商投资民用航空业规定》《娱乐场所管理条例》和《营业性演出管理条例》等做出了修改和调整，对外商在相关行业的投资限制进行了较大幅度“松绑”。这些法规的调整对河南自贸试验区而言，将有利于河南发展航空物流和航空经济的相关产业，有利于打造高水平的文艺演出基地和发展高水平的娱乐产业。

国家对河南自贸试验区的定位主要是建设“两体系、一枢纽”，服务“一

带一路”建设。

《中国（河南）自由贸易试验区郑州片区实施方案》中明确，郑州航空港经济综合实验区作为自贸试验区协同实践区域，承担着畅通国际交通物流通道、完善国内陆空集疏网络、开展多式联运先行示范、扩大航空服务对外开放、推进内陆口岸经济创新发展等相关任务。该方案提出，要支持新郑国际机场做大做强，引入基地航空公司、内外资物流集成商和国际货代服务企业，支持郑州航空港经济综合实验区发展临空经济，重点支持航空器及零部件研发、制造、维修企业在郑州片区集聚等。河南省还提出

要打造国际航空物流中心和以航空经济为引领的现代产业基地。

《决定》明确允许外商以独资形式投资设立航空运输销售代理企业和航空货运仓储、地面服务、航空食品、停车场项目；放宽外商投资通用飞机维修由中方控股的限制；取消外商投资飞机维修承揽国际维修市场业务的义务要求。这一系列措施对河南省拓展航线网络、发展航空物流和航空经济无疑是重大利好，将为河南省建设“两体系、一枢纽”提供有力支撑。

源自《河南日报》2018-01-16
赵世军摘编



新规落地 增值税开征 资管行业步入全新时代



2018年1月1日起，银监会此前发布的《金融资产管理公司资本管理办法（试行）》（下称《办法》）开始正式实施；与此同时，据财政部90号文，资管产品增值税也于同日起正式征收。显然，新的一年里对于资产管理公司的监管和改革已逐渐步入深水区。

资管行业监管再强化 资本充足率要求被细化

据了解，《办法》重点强调了五个方面的内容。一是结合资产公司业务经营特点，设定适当的资本充足性监管标准，明确第二支柱监管要求和信息披露监管要求，强化监管部门的监督管理和市场约束作用。二是通过设定差异化的资产风险权重，引导资产公司聚焦不良资产主业。三是对资产公司集团内未受监管但具有投融资功能、杠杆率较高的非金融类子公司提出审慎监管要求。四是将杠杆率监

管指标及要求纳入新规，形成统一的资本监管框架。五是要求集团母公司及相关子公司将信用风险、市场风险和操作风险纳入资本计量范围。

值得一提的是，本次《办法》在明确不同资本分类的基础上，细化了相应的资本充足率要求，其中，要求集团母公司核心一级资本充足率不得低于9%，一级资本充足率不得低于10%，资本充足率不得低于12.5%。这比商业银行相关的资本充足率要求还要略高。

有关记者注意到，早在2011年银监会就发布了《金融资产公司并表监管指引》，首次提出对资产公司的资本监管要求。2014年，银监会又联合多部委发布了《金融资产管理公司监管办法》，进一步完善了监管的规则和要求。

对于这次《办法》的出台，银监会相关负责人表示，是对此前监管的再强化。“已有的监管规定较为分散，

有必要制定专门针对资产公司的资本管理办法。引导资产公司进一步聚焦不良资产主业，服务实体经济和供给侧结构性改革。”

资管产品收益或趋降 公募基金拥有税收优势

至于资管增值税的开征，再叠加之前打破刚性兑付的新规，海通证券分析师姜超认为将意味着资管行业野蛮生长时代的趋于终结。

“资管新规后资管产品将打破刚兑，转型为净值型产品，而增值税的开征将提高资管产品运营成本，收益率趋降，整体而言，资管产品对于公众的吸引力将有所下降。”姜超进一步指出，税负的转嫁程度取决于双方的税收弹性和议价能力。“站在投资者角度，缴纳增值税要看产品是否保本。如果是保本型资管产品，投资人取得的利息收入需要缴纳增值税，若在到期前转让产品，还需要按买卖差

价缴纳增值税，税率均为3%。如果是非保本型产品，持有至到期投资人免增值税，由产品的管理人根据底层资产缴纳；但如果是在到期前转让产品，则买卖价差还是需要缴纳3%增值税。”

据了解，56号文中对资管产品的界定为：资管产品管理人，包括银行、信托公司、公募基金管理公司及其子公司、证券公司及其子公司、期货公司及其子公司、私募基金管理人、保险资产管理公司、专业保险资产管理机构、养老保险公司。资管产品包括

银行理财产品、资金信托（包括集合资金信托、单一资金信托）、财产权信托、公开募集证券投资基金、特定客户资产管理计划、集合资产管理计划、定向资产管理计划、私募投资基金、债权投资计划、股权投资计划、股债结合型投资计划、资产支持计划、组合类保险资产管理产品、养老保障管理产品。

“公募基金有税收优势。”姜超指出，由于银行、券商、保险自营机构是根据底层资产缴纳6%的增值税（可抵扣进项税），而公募基金和其他

资管产品是按照3%的税率征收（进项税不可抵扣），金融产品的进项税抵扣很少，从可抵扣的6%变为简易计税办法下的3%，相比起来无疑是降低了税率；此外，56号文还给予了公募基金特殊的优惠，即买卖债券和股票时的差价可以免征增值税，而其他资管类机构利息收入和买卖价差都需要缴纳增值税。“因此在现有增值税规定下，公募基金有明显的税收优势，未来可能会有更多的资金走定制基金的途径来避免征税。”

源自中金在线 2018-01-05
罗晓晨摘编

企业境外所得税负将减轻

近日，财政部、国家税务总局联合印发《关于完善企业境外所得税收抵免政策问题的通知》（以下简称《通知》），财政部税政司、国家税务总局所得税司相关负责人就《通知》有关问题进行了解读。

据两部门相关负责人介绍，现行政策允许企业境外所得缴纳的所得税在一定限额内抵减其应纳税额，具体采取分国抵免法，并对我国企业在境外缴纳的所得税的抵免层级规定不能超过三层。随着国家“一带一路”倡议的实施以及我国企业境外投资日益增加，现行分国抵免法已经难以完全适应新的发展形势需要，一是对于同时在多个国家（地区）投资的企业可能存在抵免不足问题；二是抵免层级

较少，与当前“走出去”企业实际情况存在一定差距，也使得一部分税款无法抵免。

为此，《通知》赋予纳税人选择权，对境外投资所得可自行选择综合抵免法或分国抵免法，但一经选择，5年内不得改变。两部门相关负责人表示，实行综合抵免法，对同时在多个国家投资的企业可以统一计算抵免限额，有利于平衡境外不同国家（地区）间的税负，增加企业可抵免税额，有效降低企业境外所得总体税收负担。同时，综合抵免依然遵守限额抵免原则，不会侵蚀所得税税基。

近年来，随着我国企业越来越多地“走出去”参与国际竞争，很多企业在境外投资中需要专门架设中间层

企业，现行抵免不超过三层的限制难以完全适应企业“走出去”的实际情况。为更好地鼓励中国企业“走出去”获取境外资源、市场、技术等关键要素，《通知》将抵免层级由三层扩大至五层。

据介绍，2017年8月份，国务院印发《关于促进外资增长若干措施的通知》，明确提出制定三项税收支持政策的要求，此项政策是其中一项。另外两项政策，一是技术先进型服务企业所得税优惠政策推广至全国实施；二是境外投资者以分配利润直接投资暂不征收预提所得税政策。两部门相关负责人说，考虑这三项税收政策执行时间的一致性，《通知》规定，此项政策也自2018年1月1日起执行。

源自《经济日报》 2018-01-11
罗晓晨摘编

河南外贸首次突破 5000 亿元 位居全国前十、中西部第一

5232.8 亿元！河南成为我国中西部地区首个外贸进出口总值突破 5000 亿元的省份。

1 月 16 日，郑州海关召开新闻发布会通报，2017 年河南省外贸进出口总值 5232.8 亿元，同比增长 10.9%，首破 5000 亿元大关，居全国第十位、中西部第一位。其中，出口 3171.8 亿元、进口 2061 亿元，12 月当月进出口值为 811.8 亿元，创单月进出口值历史新高。

2017 年河南外贸交出了一份耀眼的成绩单，郑州海关相关负责人用几组数据对这一成绩进行了阐述和说明。

进出口企业增加推动外贸进出口增长。近年来，随着河南省贸易便利化水平持续提高，河南进出口企业持续增加，去年全省有进出口实绩企业达到 6751 家，增幅超过 10%。

2017 年，郑州航空口岸国际货邮量达 43.5 万吨，同比增长 66.2%，增速创 2014 年以来新高，郑州航空港正逐步成为中部地区进出口货物的集散地、转运枢纽。其中“郑州—卢森堡”航线货邮量达 14.7 万吨，同比增长 37%，占国际货邮量的三成以上。

中欧班列（郑州）全年开行 470 班（海关监管数据），货运量 22.7 万吨、货值 140.5 亿元，同比分别增长了 95.8%、98.7%、102.4%。特种



箱如今成为中欧班列（郑州）的“金字招牌”，2017 年，山东的大蒜、浙江的香菇和南阳的玫瑰苗等农产品通过班列上的恒温箱运往欧洲各地。

新郑综合保税区全年进出口值 3374.5 亿元，占全省进出口总值的 64.5%，“龙头”地位稳固。手机制造业是新郑综合保税区的“拳头产业”，也带动了河南省手机产业的发展。目前，区内手机生产线已达上百条，郑州航空港经济综合实验区智能手机产业园内手机企业达 180 余家。2017 年，河南省出口手机首次突破 1 亿台。

跨境电商全年进出口清单达 9128.7 万票，同比增长近六成。其中，进口清单 7366.9 万票，同比增长 32.7%；出口清单 1761.8 万票，同比

增长 8.5 倍，呈爆发式增长，“买全球、卖全球”格局逐步形成。由于出口清单量快速增长，去年 8 月份，河南省跨境电商开始运行出口包机业务，“郑州—台北”和“郑州—拉脱维亚”两条电商包机航线开通，每周两班常态化飞行，带动河南产品通过“网上丝绸之路”走向全球。

去年河南省进出境邮件达 3452.8 万件，同比增长 114.8%，成为推动河南省对外开放的“新动力”。郑州海关共监管国际邮件货运包机 82 架次，邮袋 15 万件。目前，郑州邮政口岸已开通郑州至亚、欧、美、澳等地 32 个国际城市的直航航线，郑州成为中国邮政全国 8 个二级节点口岸之一，借助郑州国际航班资源，90% 的省内国际快件已通过郑州直航出口发运。

源自《河南日报》2018-01-17
杨琦摘编

去年国内引进 424 架飞机 机队总规模 3261 架

据相关数据统计，2017 年中国国内民航运输机队规模增长迅速，全年引进飞机 424 架，含货机 17 架。至 2017 年底，在运营机队总规模达到 3261 架，其中客机 3118 架、货机 143 架，运营宽体机的航空公司数量达到了 13 家（以上数据未包含港、澳、台地区航空公司）。截至 2017 年底，国内在运营机队规模 100 架以上的航空公司有 8 家，其中南航 545 架、东航 487 架、国航 387 架。波音 737 系列飞机以及空客 A320 系列窄体飞机在机队中所占比例达到了 81.51%。2017 年货运航空发展迅猛，龙浩航空和中航货运航空先后投入运营。国内运营的全货机达到了 143 架，其中波音 737 货机 51 架，占比 35.66%，波音 757 货机 30 架，占比 20.98%。

（《中国航空报》任金璐摘编）

南航与美国航空开展代码共享合作

1 月 18 日起，南航与美国航空正式开展代码共享合作，此举进一步完善了双方在中美市场的航线网络布局，为旅客提供了更加丰富便捷的出行选择。

南航旅客可通过南航官网或第三方授权渠道购买美航承运的航班，由洛杉矶飞往休斯顿、芝加哥、费城、夏洛特、凤凰城，或由旧金山前往达拉斯和凤凰城等。美航旅客亦可乘坐南航航班从北京飞往广州、沈阳、长沙、大连、深圳、哈尔滨、长春、重庆及南宁。南航目前共运营 4 条中美航线。2017 年 3 月，南航与美航建立战略合作伙伴关系，南航国际化进程进一步提速，更好地拓展国际业务，借助美航的航线网络将服务延伸至美国全境甚至北美其它地区。

（《中国民航报》梁警天摘编）

首架空客 A330-300P2F 货机交付客户

近日，DHL 快运成为首家接收空客 A330-300 客改货（P2F）改装飞机的航空公司。该飞机 2017 年 10 月成功完成所有测试飞行，并于 11 月获得欧洲航空安全局（EASA）颁发的补充型号认证。DHL 快运目前共有 8 架空客 A330-300P2F 货机的确认订单，并可选择额外增购 10 架。空客 A330P2F 货机共有两个型号：空客 A330-200P2F 和更大的空客 A330-300P2F。后者是服务于国际快运 B2B 和电子商务货运市场的理想机型，货物通常数量较多而密度较低。该机型可装载 62 吨货物飞行 3650 海里。与相似航程的其他货机机型相比，空客 A330-300P2F 货舱容量大 20%，每吨货物运营成本更低。

（《中国民航报》周雅雯摘编）

全球 22 家低成本航企运营 167 架宽体机

亚太航空中心（CAPA）数据显示，截至 1 月 9 日，全球共有 22 家低成本航空公司运营了 167 架宽体机。而这一数字在 2016 年底为 136 架，在 2015 年底为 115 架。其中，东南亚地区低成本航企的宽体机规模最大，达 62 架，随后是西欧（33 架）和北美（28 架）。研究发现，在低成本航企运营的 167 架宽体机中，空客 A330 是最受欢迎的机型，有 83 架；其次是波音 787，有 47 架。值得注意的是，这 167 架宽体机只占全球现役低成本机队的 3%。但是，在运营宽体机的 22 家低成本航企中，宽体机数量占其全部机队的 16%。相比之下，宽体机在全球商用飞机中也只占有 18% 的份额。

（《中国民航报》郭尔妮摘编）

我国民用航空国内运输市场价格行为规则出台

近日，民航局会同国家发展改革委印发《关于印发民用航空国内运输市场价格行为规则的通知》（以下简称《规则通知》）和《关于进一步推进民航国内航空运输价格改革有关问题的通知》（以下简称《改革通知》）。《规则通知》和《改革通知》自印发之日起执行。

《规则通知》明确了国内运价管理方式，即根据客货类型、舱位类型的不同实行政府指导价与市场调节价相结合的方式；规定了实行市场调节价的国内运价的调整范围、频次和幅度，以及实行政府指导价运价基准价的定价规则、浮动范围和调整机制，

以进一步完善运价形成机制。

《改革通知》则是两部门继 2013 年、2014 年、2016 年后第 4 次放开运价改革，扩大市场调价航线，明确 5 家以上（含 5 家）航空运输企业参与运营的国内航线，国内旅客运价将实行市场调节价，市场调节价航线旅客运输量占比将达到 70% 以上。《改革通知》还进一步明确了市场调节价航线运价调整规则，确保价格调整有序、规范，以保持航空运输市场的平稳运行。

民航局计划司相关负责人表示，两个《通知》的出台有利于进一步加强民航国内运输价格管理，深化民航

国内运价市场化改革，更好地满足人民群众出行需求。

与此同时，民航局和国家发展改革委还要求，航空运输企业要严格执行向政府部门报备、向社会公布以及明码标价等规定，严格遵守《价格法》《民用航空法》等相关法律法规规定，严格执行国家价格政策规定，严格落实明码标价规定，自觉规范价格行为；民用航空主管部门、各级价格主管部门要依法开展监督检查，加强对民航国内运输价格的监测、监管，并鼓励社会公众进行监督。

源自《中国民航报》2018-01-08
刘肖摘编

从“禁用”到“松绑”飞机上能玩手机了

“不能在飞机上开手机”正在成为历史。1 月 18 日起，东航部分航班的旅客可以在飞机上使用手机，甚至可以连接飞机上的无线局域网。海航、春秋等多家航空公司也宣布了在飞机上给手机“松绑”的新规定。这样的改变是如何实现的？将给旅客和产业带来怎样的影响？

飞机上“松绑”手机，网速比想象的快

“2018 年 1 月 18 日起，欢迎大家，率先开机！”东方航空公司宣布

18 日零时起，部分客机的旅客可在飞机上使用“飞行模式”的手机、平板电脑 (Pad)、笔记本电脑、电子阅读器等便携式电子设备 (PED) 了，但需关闭蜂窝移动通信功能。

海南航空公司更是抢先一步，于 17 日晚起飞的 HU7781 海口至北京的航班上开放便携式电子设备使用。春秋航空也宣布，将为手机“松绑”，旅客可以在飞行中使用开启“飞行模式”的手机。

“网速比想象的快”“上网效

果不错”，首批尝试空中“上网”的旅客纷纷在微博上抒发自己的使用体验。东航和海航更是分别在官方社交媒体上“晒出”乘客与家人视频通话、空姐在飞机上网购的短视频和图片。

边飞边玩受到旅客的热捧。旅客左先生表示：“以前在飞机上就是睡觉，无聊的时候看看杂志，其他就没有什么事情了，以后我可以发发朋友圈，打发无聊，挺好的。”

过去，中国民航的飞机上禁用手机，违反者还将面临处罚，如今为何

要解开禁令？

中国民航局 15 日发布的《机上便携式电子设备 (PED) 使用评估指南》提到，“近年来，中国民用航空局为了满足广大旅客需求，根据中国国情，经过技术测试、规章修订等一系列工作，认为开放机上 PED 使用的条件已基本成熟”。据悉，根据指南完成评估工作的各家航空公司，才能开放便携式电子设备在飞机上使用。

中国民航管理干部学院教授邹建军说：“这意味着民航局把是否开放使用便携式电子设备的权力下放给航空公司，但航空公司必须要在符合标准的前提下逐步开放。出于安全和国防的考虑，飞机上曾禁用手机，但随着技术的发展以及旅客对乘机体验提出了更高的要求，才对手机禁令进行了调整。”

航空业必须“飞”进互联网时代

在飞机上使用手机上网，并不只是广大旅客的梦想。早在 2012 年，东航集团总经理马须伦就曾畅想过空中无线局域网的广阔前景。他说：“旅客对上网的要求是‘随时随地’，航空业也必须‘飞’进互联网时代，这是信息时代对航空业发展提出的新要求。”

美国联邦通信委员会 (FCC) 曾提出，空中使用手机会对地面网络造成干扰。美国联邦航空管理局 (FAA) 从 1993 年起明确禁止在飞机上使用手机。随后，全球各国纷纷效仿，禁止在飞机上使用手机。

2013 年 10 月，美国联邦航空管理局 (FAA) 认可绝大多数商业航班可以承受来自便携电子设备的电波干

扰，宣布“解禁”便携电子设备。近年来，美联航、汉莎航空、全日空等国外航空公司早已推出空中上网服务。

这也使得国内航空公司长期以来在飞机上禁用手机的规定备受争议。有受访航空公司表示，国内航空公司相比于国外在开通“空地互联”方面晚了六七年，还有多方面因素，包括互联网技术水平、航空公司改装飞机的成本等。

业内人士表示，当旅客需求与投入成本能够实现一定的平衡时，航空公司就有意愿提供空中上网服务。

目前，东航已在 74 架飞机执飞的全部国际远程航线及 166 条国内重点商务航线上提供无线局域网。海航的波音 787-9 机队中 17 架客机已实现空中接入互联网。

改装一架“联网”飞机花 200 万元 “空地互联”需寻找商机

国外航空公司早已启动“空地互联”的服务，有不少需要支付一定的费用，中国航空公司的空中上网服务

将来会收费吗？

受访航空公司表示，暂时没有收费的计划，国内航空公司在“空地互联”的运营模式上与国外航空公司不同，国内市场很难实现收费，未来国内航空公司会摸索新的商业模式，比如与电商合作等。

以东航为例，目前东航提供的空中上网服务是免费的，暂时没有制定收费计划。

为满足上网要求，飞机改造、硬件安装等这些为“空地互联”投入的成本不小。有航空公司透露，改装一架具有空中互联功能的飞机大约需要花费人民币 200 万元。可见，要实现商业成功还面临较大挑战。

邹建军认为，有关部门会对市场进行监督，航空公司并不能因为提供上网服务而随意收费，在如今我国的互联网应用环境下，共享概念会被引入飞机的上网服务，航空公司也需要进行更多的探索，在其中找到新的商机。

源自新华网 2018-01-19
李梦摘编



新《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》1月29日施行

民航局日前公布了最新修订的《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-129部，以下简称《规则》），进一步规范外国航空公司在我国的运行管理。《规则》计划于1月29日起正式施行。施行之前已经取得运行规范的外国公共航空运输承运人，应当于2018年7月29日之前符合《规则》的相应要求。

《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-129部）（民航总局令第127号）是外国航空公司在我国境内运行安全管理方面的重要民用航空规章。自2005年1月1日施行以来，对于在我国境内运行的外国航空公司管理起到了十分积极和重要的作用。随着我国国民经济的迅速发展，外国航空公司在我国运行量稳步增加，外国航空公司运行所覆盖的航点也逐步延伸，运行环境日益复杂。根据规章施行以来的实际情况以及日常监督检查中发现的问题，民航局在深入调研的基础上，启动了《规则》的修订工作。

根据外国航空公司在我国境内运行的特点，修订后的《规则》增加了监听应急频率的要求，以及地形警告系统和机载防撞系统的配置和运行要求。这些要求在与国际民航组织的要求以及国际通行惯例保持一致的前提下，能够更好地保证外国航空公司在我国的安全运行。《规则》还增加了湿租航空器的限制，以及携带航空承

运人所在国颁发的运行规范副本的要求，并强调了航空公司在制定飞行计划时所使用的机场和飞机必须已在运行规范中经过批准的要求。

近年来，我国民航运行管理不断规范，规章体系不断完善，出现了我国运行要求更加细化、而国外民航当局批准文件无法体现此方面能力的情况。因此，《规则》增加了我国针对外国航空承运人在我国进行特殊运行的评估要求，例如增加对高高原运行的评估要求，以更好地实现运行风险管控。

此外，《规则》的法律责任部分增加了对运行规范申请人提供虚假申请材料后不接受其申请的明确要求等，同时删除了原规章中附录A运行规范申请书的内容，并在监察员手册对申请书内容加以明确。

有关记者了解到，目前，对外国公共航空运输承运人的运行合格审定工作已全部在国际互联网上使用飞行标准监督管理系统（FSOP）进行，目前共有177家外国航空公司获得运行合格审定。

此前，民航局飞行标准司颁布的《外国公共航空运输承运人运行评估管理程序》，以系列的运行评估标准为基础，建立起对外国公共航空运输承运人安全运行评价机制，对规范外国航空公司在我国境内安全运行起到积极作用。民航局飞标司相关负责人表示，下一步，民航局将结合《规则》的贯彻落实，全面深化、细化对外国航空公司在我国境内运行时的监督检查，满足公众乘坐飞机安全出行的需要。

源自《中国民航报》2018-01-19
龙飞天摘编



摄影 / 姚自力

中国航协部署开展客运代理人备案工作

为严格落实《航班正常管理规定》（交通运输部令2016年第56号）有关备案要求，民航局运输司制定发布了《〈航班正常管理规定〉备案事项实施办法》（以下简称“备案办法”），已于2017年12月11日施行。根据备案办法的要求，中国航协已部署各地区代表处在全国范围内开展客运销售代理企业投诉受理人员及相关信息备案工作。

根据要求，客运代理人需在2018年1月23日前将《备案表》及《投诉受理机构（人员）及相关信息表》提交至中国航协各地区代表处，届时由地区代表处将备案材料移交给民航地区管理局，未在限定时间内提交备案材料的代理企业，届时将被通报至民航各地区管理局。民航地区管理局依据《航班正常管理规定》第七章对客运销售代理人予以处理，协会也将

依据《航空运输销售代理资质认可办法》对违反民航局规章的客运销售代理人予以严肃处理。

据悉，为做好此项代理企业备案工作，中国航协销售代理分会已于第一时间召开会议部署了此项工作，客运代理人可以登录中国航协官网查阅相关通知并按要求提交相关备案资料。

源自民航资源网 2018-01-17
公瑞祥摘编

上海正式汇集国际货运三大集成商专属货运中心

位于上海浦东国际机场的联邦快递上海国际快件和货运中心1月8日正式启用。该项目投运，意味着国际货运三大集成商美国联邦快递、德国邮政敦豪和美国联合包裹运送服务公司均已在上海设立了专属的国际货运中心。

上海是全球三大货运枢纽之一和中国最大的航空货运枢纽。上海浦东国际机场2017年的货邮吞吐量达到383.56万吨，连续10年位居世界前三位。根据《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》，上海要在2020年基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

“目前国际货运三大集成商均已在浦东机场设立了专属的国际货运中心，浦东机场的货运枢纽建设已步入新的阶段。上海正在全力推进自贸港建设，相信未来通过自贸港的政策叠加，将进一步提升上海的枢纽能力和核心竞争力。”上海机场集团总裁冯昕说。

联邦快递总裁兼首席执行官简力行说：“全新的上海国际快件和货运中心计划帮助华东地区客户更快地连接联邦快递的全球网络，从而更紧密地与全球贸易市场相连，特别是美国及欧洲市场。我们看好上海成为全球首屈一指的国际航运中心。”

据悉，联邦快递上海国际快件和货运中心每周将有66个航班进出，中心内全自动分拣系统每小时最高可分拣3.6万个包裹和文件。该中心内将专设海关和出入境检验检疫办公专区，简化操作程序，极大提速清关流程。

上海海关副关长乔进明说：“国际货运三大集成商相继在浦东国际机场布局，将进一步提升机场的货运吞吐能力，为上海的现代化航空运输业注入新的活力，有利于推动上海国际航运中心建设。”

源自新华网 2018-01-09
朱琳旭摘编



无人机快递离真正商业化还有多远？



策划 / 通航项目组 文字 / 薛原

按照现在每年 50% 的增速，7 年后每天将产生 10 亿包裹，目前主流快递公司的快递员都在 10 万人以上，人力资源昂贵、密集劳动力管理粗放等问题出现，地面运输和人力已经无法满足快递企业的需求。

从技术上来说，无人机使用已经非常成熟，亚马逊用无人机送货的场景唤起了快递大佬们“快递上天”的幻想。

随着顺丰大型无人机曝光，众多媒体称顺丰无人机将“全面商用”，京东 2017 年以来也在制定包括干线、支线、末端配送的三级通航无人机物流网络布局，但这条路究竟还有多远？

远？

飞到农村去的京东无人机

八月的江苏宿迁已经进入雨季，雷雨交加使每天十点的无人机飞行计划搁浅。

在京东位于宿迁的电商产业园区内、京东亚洲一号仓旁边，有一栋占地数十亩的二层小楼房，这里是京东的无人机调度中心。一楼大厅中展示了京东的无人机机型，从第一代旋翼机到现在的主力机型“Y3”。二楼有数十台无人机模拟器供学员进行模拟飞行，当阴雨天不能进行飞行时，四名教员就在这里进行教学。

2017 年 6 月 18 日京东宣布在宿迁和西安开始无人机“常态化运营”。目前宿迁已开通四条线路，每天飞行 2-8 个架次，最远到 2.5 公里之外的村庄，飞行往返时间 20 分钟。自 5 月开始运营以来，每周运输货物 30 公斤左右、18 单左右。每架次的订单量在 1-3 个左右。

为什么量这么少？为什么不选择需求更大的村庄？原因是多旋翼机无人机有诸多限制。

无人机抗风抗雨能力有限，受恶劣天气影响大。此外，小型无人机的飞行高度只有 100 米，根据相关规定，不能在城市主干道、居民区和高楼区

上空飞行。诸多限制缩小了可配送的范围，所以无人机运力并不能取代地面运力。

与一些报道中无人机直接配送给买家不同，考虑到安全和降落要求等多种因素，目前京东无人机配送的还不是“最后一公里”——无人机的降落点是村委会等公共场所，需由村民自取。

成本方面，目前宿迁配备 4 架无人机，一套标配的无人机系统大概需要 15 万元；每架自带电池 4 组，此外备用电池 10 组，每组电池 3 万元左右，使用寿命 5-6 年；每飞行一次电池损耗费用约 20 元。总共算下来，成本不菲。

此前，印有顺丰 logo 的大型固定翼无人机在水上起飞的视频也曾引起热议。相较于小型无人机来说，固定翼无人机载重量更大、飞行距离更远、飞行限制更小。固定翼的飞行高度可达到数千米，属于低空空域。

顺丰设想通过无人机实现航空物流网络的干支对接，完成对三线及以下城市的空网覆盖。无人机与现有货车系统相结合，由货车从分拣中心取货，原因是无人机机场不可能建设在民航机场。

行业里没有成熟的用于物流的工业级无人机，未来的设计一定是越野型的：结构简单、结实耐用、能适用于恶劣天气环境。顺丰曾经甚至考虑过直升机，但由于直升机结构复杂、效率低下而放弃。

有人机与无人机有何不同？有人机配备生命系统，仪表盘、供氧系统、

通讯、空调等，无人机只需配备自动驾驶系统和通讯系统，结构简单、制造成本低。另外，由于精简了飞机上的设备，使得重量降低，核载率更高，运营成本更低。

京东几乎是同时转向大中型固定翼无人机的研发，在宿迁调度中心的旁边，80 亩地将被建设为一个无人机机场，包括一条 250 米用于大中型固定翼无人机的跑道和三个多旋翼机停机坪。

目前，京东正在研发载重 500 公斤-50 吨的中大型无人机，形成干线大型无人机+支线中型无人机+末端小型无人机的三级无人机物流体系，与京东的七大中心、260 多个 FDC（转运中心）仓、8000 多个配送站点相衔接。计划数内在陕西省内实现三级物流网络的全覆盖、2 小时通达的生态圈，实现村村通、县县通。

值得注意的是，载重 50 吨、总重 200 吨的飞机，相当于全货机波音 767、空客 A300，这样的庞然大物在低空飞行将带来噪音、安全性、空气阻力等等一系列问题，根据民航规定，起飞重量超过 5700KG 就不属于通用航空，无论是适航认证还是运营要求都大大超过通航管制的范畴。

目前，京东的大型无人机正在论证总体设计方案，离真正实际运营还很远。

遥远的商业运营

在宿迁，京东的无人机执飞要对徐州空军进行三次报备——飞行前一天报备、当天飞行前半小时确认飞行

线路与架次、配送结束进行第三次报备。

早在去年珠海航展上，顺丰便展出了固定翼无人机的 1:5 模型：载荷 1 吨，起飞总重 4 吨。这款机型计划于 2017 年年底进行试飞，但离正式运营至少需要两年的时间。

根据民航局的规定，飞机起飞重量大于 116 公斤以上需进行适航认证，目前无人机的适航认证还没有相关标准，“时间极不确定。”

这反映了无人机的尴尬现状。根据民航局的划分，无人机属于通航范畴，不得不重视通航的大背景。顺丰与四川政府合作、京东与陕西政府合作，无人机运营的困难比技术的困难更多，各个方面都需要与政府合作。

一方面，无人机目前没有统一的标准规范，国家各部委和民航局都处于征集草案、试行阶段。目前京东正在联合民航局起草工业级无人机相关标准：“国家现有政策导向鼓励这种新运力。”

另一方面，还有空域、空管等监管上的困难。两家公司选择四川和陕





西试点，原因是人口密度小、偏远地区空域限制较少。

一直以来，中国空域未分类划设，空域使用多头审批环节复杂，难以满足通航机动性和时效性的要求；空域使用和管理法规标准不完善，还没有形成全国统一的空域划分、使用和管理法规标准体系，各个地区对低空空域划设标准尺度掌握不尽相同。

空域的申请必须由政府申请，不是企业，对于顺丰获得赣州市空域审批的意义，相关负责人表示“只要符合条件、有正当理由、不违反规定，一般都会批准，是批几条线而不是让你随便飞，顺丰目前批的还是飞 100 米的多旋翼机，低空还没批，固定翼无人机还不能飞。”

除了空中系统的建设，机场等地面设施也是布局的一大方向。目前，顺丰和京东都宣布要在四川建无人机机场和机场运营公司。

机场并不是任意修建的，机场要与空中航路相衔接，需报民航总局审批，进行航路认证或新开航路。建设机场的前提是航路规划达到要求，是整个空管体系的一部分。

另外，目前无人机机场的标准、管理办法没有出台，虽然无人机机场构造简单，但建立全国的基础设施仍是一个企业无法负担的成本。目前的固定翼无人机机场大多是军用。

机场只有政府的支持才能建起

来，目前很多通航机场利用率低下，京东将把现有的通航机场用起来，或者与政府机场规划部门、通航机场管理公司合作建设，未来向行业开放。

无人机进展面临上述挑战，可以用京东的大数据和货运需求，来激活通航产业：“有人做，就会伴随带来适应性的新政策。”

新的运输模式来了

庞大的货运需求可能推动无人机的发展、打开通航的局面。

根据中国民用航空局飞行标准司发布的《2016 年通用和小型运输运行

概况》显示，截至 2016 年 12 月 31 日，中国有 224 家实际在运行的通用及小型运输航空公司，从业飞行人员 2524 名。中国飞行员少、贵、效率低，将配送员变成飞行员是绝对接受不了的成本，培养飞行员需要一定飞行时间。

目前中国大小型无人机的设计制造技术已经成熟，但能真正商业化运输运营的几乎没有成功的案例。

最重要的不是飞机，而是系统，运输工具改变带来的是新的运输模型，包括新的空管系统。京东和顺丰按照传统干支结合的方式来构建无人机运输系统，是最好的运输模型吗？



全球最大载荷货运无人机首次亮相新加坡航展

中国民营航空企业朗星无人机系统有限公司携全球最大载荷量货运无人机首次登上世界著名航展舞台。

AT200 无人机自诞生起就备受瞩目，这款由朗星无人机公司和中国科学院工程热物理研究所作为总体单位，联合北汽通航，航空工业 618 所、中电 54 所、航天 773 所、西工大等单位研发的大型货运无人机标志着全球首款吨位级货运无人机的诞生。

2017 年 10 月 26 日，AT200 无人机在陕西蒲城内府机场成功“首飞”，整个飞行过程持续 26 分钟。飞机在预定高度盘旋两周，全程状态稳定，航迹跟踪精确，完全达到设计

要求。中央电视台等多家新闻媒体都对试飞过程进行了跟踪报道，航空专业媒体更是盛赞此次试飞成功标志着我国民用无人机技术发展到世界领先水平。

该机全长 11.84 米、翼展 12.80 米、高 4.04 米、最大起飞重量 3.4 吨，货仓容积 10 立方米，有效载荷达 1.5 吨。其巡航速度为 313 公里/时，续航时间长达 8 小时、航程 2183 公里，实用升限可达 6098 米，即使在陆运交通不发达及多山的西部、高海拔地区，也可高效完成点对点的货运支线运输；此外，该型无人机在同级别的飞机中具有极高的起降能力，满载货

物时 200 米内即可完成起飞和着陆，能够在未铺筑的简易跑道甚至是土坡、草地上起降运行，解决了高海拔、山区等难以抵达地区的起降问题。

此次航展协同 AT200 参展的还有朗星公司另一明星产品“星影特种无人机”，该机型充分体现军民融合理念，体制改革以后国家鼓励民间技术和资本参与军工产品的研发制造，星影特种无人机正是在这种大环境的支持下应运而生的，在 2016 年珠海航展上该机的概念样机一经亮相就受到了海内外行家的高度关注，这次将与 AT200 一起协同走出国门，向世界展示出我国的科学技术实力。

源自民航资源网 2018-01-31
张楠华摘编

洛阳无人机产业化项目达成合作协议

1 月 16 日，深圳联合飞机科技有限公司、河南投资集团有限公司、中信重工机械股份有限公司、上海朴弘投资有限公司在郑州签订合作协议，共同启动洛阳无人机产业化项目。省委常委、常务副省长翁杰明出席签约活动并讲话。

根据合作协议，四方将在河南省成立合资公司，首期以载重 300 公斤民用无人直升机为主要产品，面向电

力巡线、海关、公安、消防等市场，同时还将开展更大吨位无人机产品研发、生产线建设，形成较全门类的无人机生产基地。

翁杰明指出，河南省委、省政府高度重视航空产业和装备制造业的发展，洛阳市装备制造业基础雄厚，深圳联合在产业技术、人才等方面具有的优势，加上中信重工在高端产品制造产业化方面的优势和上海朴弘资本

专业团队的资深价值发掘经验，四方合作具有广阔的发展前景。希望合作各方要抢抓发展机遇，精准对接市场，加强统筹协调，加快推进项目落地，共同推动洛阳市航空产业园建设，从生产环节入手，逐步形成集研发、生产整机+零部件、维修销售租赁于一体的产业链和生态圈。

源自《河南日报》2018-01-18
王铮摘编

你是软肋，亦是铠甲——拉脱维亚

系列报道 欧洲之风

湖泊如云影般漂泊散落的拉脱维亚，无疑是一个柔软的国家。漫野的澄蓝湖道像丰润肌理下纵横交错的表浅静脉，淌着让人心安的初汗温度。无论是跳蚤市场上高高挂起的亚麻帷帐，还是玛格丽特菊满怀少女心事的羞涩暗香，那一丝一缕的脉脉柔情，随生命起伏的心跳怦然作响。

琥珀

过早黯淡的苍旻，海浪裹挟着熹微晨光。随年岁老去的那轮昔日盛阳，在深邃的涛声中噙一曲泣歌轻声和唱。它的眼泪带着嗔、带着笑，在拉脱维亚的土壤里销了形迹，又饱经日月沧桑，凝结成颗颗晶莹琥珀重见天日。

盛阳的眼泪，并非无可指摘的流线形水滴、成色深浅得当、不含一丝粗陋杂质的完美模样，它布满气泡和羸糙的纹路、呈现出带有棱角的不规则形状，却溢满沙沙作响的沁人松香。当你触摸琥珀时，仿佛触摸到了这个民族的心，柔软、而又温热的，是阳光，也是眼泪。

松涛

只有拉脱维亚的海，能听到两种涛声，这是海浪和松涛的二重奏。广袤的森林覆盖了平原和丘陵，苍莽的绿意绵延了拉脱维亚近半国土。夏末，坠落的球果惊扰了睡意正浓的松鼠；初冬，蓬软的松针里安眠了玲珑姣好的夜莺。虬

干深处渗漏的松脂，讲述着一个又一个或喜或悲的微观故事。

盛产松树的拉脱维亚，也诞生了世界上第一棵圣诞树。1510年，那群围坐在落满积雪的松树前、用糖果和姜饼人小心装点的孩子们，一定想不到，彼时即兴装点的松树，在百年后的今天，装点了无数人的圣诞绮梦。

拉脱维亚曾人文荟萃、商贾云集，首都里加更是被格雷厄姆称为“北方的巴黎”。然而，不同于法国的浪漫气息，拉脱维亚的民族气质里，带有一丝神秘和忧郁。波罗的海是寡淡的，含盐度只有全球海水平均值的四分之一，它的湿润季风，给拉脱维亚吹来了昼夜不歇的绵绵阴雨，街上行色匆匆的光鲜少女，也仿佛被雨水打湿的七色香堇，笼着若有似无的纤纤愁云。

而正是在如此的忧郁面纱下，透过双眸得以窥见的，是这个国家坚不可摧的心。在民族语中，拉脱维亚意为“铠甲”。曾几何

时，拉脱维亚饱受战火摧残，几度受他国统治，却仍如铠甲般，捍卫着民族的文化和尊严，终于在1991年争取到了真正的独立。也许战争可以摧毁一座城市，甚至一个国家，但它毁不掉的是拉脱维亚人民坚强的意志和对自由的无限渴望。屹立于里加城中心的自由纪念碑上写道——“为了祖国和自由”，这是拉脱维亚人民的毕生圭臬，也是拉脱维亚国史的最佳诠释。这于黑夜之中绽放的花朵，终于迎来了久违的黎明。

玻璃晴朗，橘子辉煌。温煦的轻风送来了明媚的春光。街角24小时营业的花店人影绰绰，中央车站旁物美价廉的本土市集熙熙攘攘，硝烟散尽的拉脱维亚一派祥和景象。它因其特殊的地理位置沦为东欧的软肋，亦凭借其不屈的意志成为坚强的铠甲。

自由的拉脱维亚，你是软肋，亦是铠甲。
(李莎莎)



中国游客赴欧旅游的特点、趋势及问题

2018 年 1 月 19 日，“中国—欧盟旅游年”的开幕活动选择在古丝绸之路上的重镇——意大利水城威尼斯举行。

作为中国人熟知的马可·波罗的故乡，威尼斯与中国有着悠久的历史渊源。参加旅游年开幕活动的人们，体会着“中欧两大古老文明之间跨越时空的交流”。而有关记者也总结了当下中国游客赴欧旅游的一些特点、趋势和问题。

首先，冷门旅游目的地受青睐。据了解，中欧旅游年的一大重点是向中国游客推介非知名的欧洲旅游景点。“这将给我们带来黄金机遇！”比利时瓦隆大区旅游局海外市场经理安德烈女士难掩兴奋之情。

法国是旅游热点国家，但游客通常只去巴黎以及法国南部地区旅游。“为了提高竞争力，我们将与卢森堡大公国和法国东北部的香槟地区联袂进行旅游推广，推出主题旅游。”安德烈说。此外，瓦隆旅游局还打算与法国科西嘉岛和意大利共同策划“拿破仑主题游”，位于瓦隆大区的滑铁卢是这一路线的重要一站。

业内人士观察到，越来越多中国赴欧游客更倾向于自由行，而非传统的跟团游，喜欢“淡季出行、探访较不知名的景点、与当地文化互动、通

过在线旅行社订票”，而且“出手大方”。

其次，大数据和人工智能助推旅游热潮。总部位于布鲁塞尔的中欧数字协会主席甘巴尔代拉表示，现在越来越多游客通过在线旅行网站来订酒店、机票、景区门票等，而网站通过对游客的喜好进行大数据分析，可以向其推荐新的旅游目的地，这将产生最有针对性的旅游营销。

在人工智能方面，甘巴尔代拉以保险公司举例说，假设有游客在海外开车时遭遇车祸，他只需要拍张车辆受损情况的照片发给保险公司的人工智能设备，“10 秒钟，设备就能算出车辆定损等情况，免去游客的很多麻烦，节约宝贵时间”。

“中国在人工智能和大数据方面已经走在前列。中国的科技公司可以与欧洲的旅游企业进行这样的合作。这是双赢的合作。”甘巴尔代拉说。

第三，签证政策仍是瓶颈。目前，中国公民持旅游签证进入申根区，最多能停留 3 个月，再次入境需要重新申请签证。设在德国汉堡的中国出境游研究所主任阿尔特教授说，欧盟对华申根签证政策已显得落伍，成为推进赴欧旅游的最大瓶颈。

据介绍，旅游业是欧盟第三大产业，占欧盟国家国内生产总值比重达

10%，创造近 2500 万个就业岗位。过去 10 年，中国游客赴欧旅游人数迅猛增长，对欧洲旅游市场极为关键。目前，中国每年出境游人次过亿，但赴欧旅游人次只有数百万，仍有巨大潜力可以挖掘。

中国驻欧盟使团团长张明透露，目前中欧双方已开始就更大范围便利人员往来协定进行商谈，旨在为普通护照持有者提供签证便利化安排，“对于希望领略对方秀丽风景和灿烂文明的中欧游客来说，这无疑是一个好消息”。

此外，中国游客形象大大改善。据欧洲旅游委员会执行董事爱德华多·桑坦德观察，中国游客曾经备受诟病的不文明举止，如大声喧哗、乱扔垃圾等，已经大为改善。“可能会有个别中国游客表现不佳，但这是例外，我们知道也有一些西方游客在中国表现不当。”他说。

2018 年伊始，中欧交流的两大盛事都不约而同地指向了文化，这反映出中欧双方对加强“民心相亲”具有高度共识。在桑坦德看来，如今每位中国游客都是中国的“大使”，也是“民心相亲”的实践者。

源自新华网 2018-01-21
李莎莎摘编

郑州交通枢纽三年计划发布

1 月 10 日，河南省发改委发布《郑州综合交通枢纽示范工程建设三年行动计划》（以下简称《行动计划》，全文附后），加快建设郑州国际性综合交通枢纽。

《行动计划》提出，构建“四港四枢多站”的空间格局。四港，即承担货物转运分拨的航空港、铁路港、公路港、出海港。四枢，即依托铁路、民航干线运输通道，完善提升既有郑州机场、郑州东站、郑州站客运枢纽功能，加快建设郑州南站高铁客运枢纽，形成综合客运“四枢”布局。多站，即合理布局建设城际铁路站、市域（郊）铁路站、地铁站、通用机场、公路客运站、物流配送中心等多层次枢纽站场。

经过三年的努力，初步建成郑州国际性综合交通枢纽，郑州—卢森堡

“空中丝绸之路”建设取得阶段性成果，国际航空货运枢纽、国家大型铁路枢纽和公路区域分拨中心地位进一步提升。枢纽功能显著增强，一批综合枢纽项目建成投用，主要枢纽间实现以轨道交通或专用物流通道连接，初步形成“四港四枢”站场布局。通道网络更加完善，国际航线网络持续拓展，米字形高速铁路网基本建成，高速公路、普通干线公路通达能力和服务水平整体提升，城市对外出入口更加顺畅。

2018 年，航空枢纽方面，开工建设郑州机场北货运区工程、客货运枢纽配套设施工程，加快第三跑道及绕滑系统工程、空铁联运航空物流配套项目、南飞行区升级改造工程前期工作。铁路枢纽方面，开展郑州南站—大关庄—郑州站铁路联络线前期工

作，建成郑州东动车运用所、圃田（占杨）一级物流基地、薛店二级物流基地，加快建设郑州南站，基本完成郑州南站高铁物流基地前期工作。研究布局国际陆港第二节点。公路枢纽方面，建成河南保税物流园区、河南鲜易郑州温控供应链产业基地一期等项目，依托高速公路服务区、公路港，合理布局建设一批城市物流分拨和配送中心。

国际航空通道方面，新开通郑州至伦敦、莫斯科等洲际客运航线，至阿布扎比、迪拜等货运航线，推动河南航投与卢货航合资货航公司投入运营，西部航空设立郑州分公司，深圳航空恢复郑州分公司，祥鹏航空持续加大运力投放。

源自投实 2018-01-11
杨琦摘编

我国打造亚洲最大航空发动机维修基地

1 月 15 日，中国（四川）自贸试验区首台保税维修飞机发动机交付仪式在成都双流综合保税区举行。首台境内飞机发动机入区维修和首台境外飞机发动机交付使用，标志四川自贸试验区开展境内外航空发动机业务流程全部走通。

2017 年 12 月 28 日，商务部正式批复同意四川国际航空发动机维修有限公司在双流综合保税区内开展境内

外飞机发动机保税维修业务。此次首台境外飞机发动机交付使用标志着境外飞机发动机保税维修业务全流程顺利完成，彻底打破了长期以来维修境外飞机发动机时发动机必须往返境外的尴尬局面，为航空公司大大降低了成本，节约了时间。

据悉，四川国际航空发动机保税维修基地主要用于维修空客和波音系列飞机的 CFM56 发动机，该项目总

投资 9 亿元，分三期实施。随着一期项目投产，二期和三期还将涉及新一代发动机 Leap1C 维修业务的开发，并且计划修建新的发动机试车台。预计维修基地完全投运后，年维修能力将达 600 台，将成为亚洲最大、具有全球竞争力的航空发动机维修基地。

源自《中国航空报》2018-01-18
李梦摘编

我国三大航企完成公司制改制并更名

继 2017 年 11 月南航完成公司制改制后，2018 年 1 月 2 日，东航、国航相继发布公告称，公司由全民所有制企业改制为国有独资企业，并完成相应更名。至此，我国三大航企全部完成公司制改制。这也标志着三大航企按照国有企业改革部署，在全面深化改革方面取得新突破。

公司制是现代企业制度的有效组织形式，是建立中国特色现代国有企业制度的必要条件。党的十九大指出，要完善各类国有资产管理体制，改革国有资本授权经营体制，加快国有经济布局优化、结构调整、战略性重组，促进国有资产保值增值，推动国有资本做强做优做大，有效防止国有资产

流失。国务院办公厅于 2017 年出台的《中央企业公司制改制工作实施方案》，要求中央企业按照党中央、国务院有关部署要求，于 2017 年底前基本完成国有企业公司制改制工作，以此推动国有企业政企分开，完善公司法人治理结构，提高企业经营管理水平。

在国资委的部署、指导、推动下，为规范建立现代企业制度，优化国有资本布局结构，完善企业体制机制，三大航空集团及时研究制订了集团层面的公司制改制方案并积极推进。根据公告显示，中国航空集团公司由全民所有制企业改制为有限责任公司（国有独资），改制后名称为中国航空集团有限公司，由国务院国资委代表国务院

履行出资人职责，改制后中国航空集团有限公司注册资本为人民币 155 亿元；中国东方航空集团公司由全民所有制企业改制为国有独资公司，改制后名称为中国东方航空集团有限公司，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责，改制后中国东方航空集团有限公司注册资本为人民币 168 亿元；中国南方航空集团公司由全民所有制企业改制为国有独资公司，改制后名称为中国南方航空集团有限公司，由国务院国资委代表国务院履行出资人职责，改制后中国南方航空集团有限公司注册资本为人民币 117 亿元。

源自《中国民航报》2018-01-08
卞鑫志摘编

海航推出“客舱运输宠物”服务 系国内首家

日前，海航推出“客舱运输宠物”服务，这意味着旅客和宠物可以在客舱共同乘机。海航相关负责人表示，该项服务目前仍处于试运行阶段。

据了解，海航是国内首家允许宠物进入客舱的航企。由于处于试运行阶段，该项服务限制条件相对较多。

据海航相关负责人介绍，能进入客舱运输的宠物必须满足以下限制条件：需提前 24 小时到海航直属售票处提出申请；准备包括动物卫生监督所出具的《动物检疫合格证明》、小

动物疫苗注射证明等文件，其中“运载工具消毒情况”一栏必须填写且单据上需盖有动物卫生监督所检疫专用章；每个航班最多带入 2 只宠物，每名旅客最多可将 1 只宠物带入客舱，宠物需独立包装，合计重量（含宠物和宠物箱）不得超过 5KG（含），宠物箱需放置在座椅前排下方，长 × 宽 × 高尺寸不得超过 35 × 28 × 24 厘米；宠物品种限定与海航宠物运输限定品种相同，6 个月以上大小，健康，未怀孕，未在 48 小时内分娩。

该项服务现阶段的实施范围为海航自广州、青岛、长沙、喀什、厦门、海口、济南、深圳、合肥 9 个城市出港的国内直达航班。在收费标准上，统一收取 800 元人民币 / 航段 / 每只宠物。

旅客需自行承担宠物在运输全程中的看管责任，并遵守当地机场安全检查的规定，航企及其代理人将提供必要的协助。此外，旅客需为宠物佩戴口套防止其吠叫、穿戴纸尿裤防止其大小便，上述物资由旅客自备。

源自《中国民航报》2018-01-24
任金璐摘编

河南省电商物流转型发展工作方案

为贯彻落实《中共河南省委河南省人民政府印发〈关于打好转型发展攻坚战实施方案〉的通知》（豫发〔2017〕18 号）精神，推动电商物流转型升级、加快发展，制定本方案，实施期限为 2018—2020 年。



一、总体要求

（一）基本思路。认真贯彻落实党的十九大精神，以中国（河南）自由贸易试验区、中国（郑州）跨境电子商务综合试验区等国家战略实施为契机，立足做大做强物流产业，着力优化空间布局，促进线上线下融合，建设改造一批高水平的电商物流产业园区，培育壮大一批电商物流骨干企业，进一步提升电商物流服务能力，使电商物流成为全省经济社会发展的新动力。

（二）工作目标。按照市场主导、政府推动、企业运作、重点突破的原则和培育一批、成熟一批、提升一批的要求，分步实施，科学布局，加快建设电商物流产业园区、功能性设施和末端配送网点。到 2020 年，培育建设 10 个有国际影响力的电商物流综合服务平台、30 个大型电商物流产业园区、100 个电商物流分拨中心、1000 个校园快递综合服务站、15000 个农村电商物流综合服务站、20000 个社区电商物流综合服务站，基本形成“布局合理、功能优化、运作科学、服务

优良”的电商物流体系。电商物流竞争优势显著提升，建成全球网购商品集疏分拨中心，“买全球、卖全球”能力和水平全国领先，全省电子商务交易额达到 2.6 万亿元。

二、工作任务

（一）加快电商物流网络布局。结合我省产业布局，科学规划，整合物流、运输、仓储、配送、信息等资源，探索“电商产业园 + 物流园”融合发展新模式。各省辖市、县（市、区）要结合实际研究制定本地电商物流发展具体规划，在全省范围内形成层次清晰、衔接有序、高效便捷的电商物流网络体系。

支持建设重点电商物流产业园和电商物流分拨中心。按照“一中心、多节点、全覆盖”的空间发展思路，选择发展基础好、示范效应强的地方，建设改造一批大型电商物流产业园和仓配一体化分拨中心。

围绕郑州建设现代国际物流中心的战略定位，深化与知名电商企业战略合作。加快菜鸟智能骨干网核心节点、菜鸟网络华中区天猫商超分拨中

心、京东电商中原运营中心（一级电商运营中心）、京东郑州“亚洲一号”智能物流仓、苏宁郑州物流基地、顺丰电商产业园等重点项目建设。支持国美集团在郑州设立全国总仓。拓展郑州国际物流园区电商物流业务，支持河南保税物流中心等企业建设跨境贸易产业园，郑州国际陆港公司建设中欧物流贸易示范园。推动其他省辖市建设区域电商物流节点城市，实现与郑州国际物流中心功能互补、错位发展。支持信阳金牛物流产业集聚区、漯河电子商务产业园、驻马店电子商务产业园、河南国能黄河物流园区、洛阳国龙物流园、商丘豫东综合物流产业集聚区、周口港口物流产业集聚区、安阳国际物流港、汤阴万庄国际物流园、鹤壁宏昌物流园、焦作德众跨境电商产业园等园区建设，强化区域中转、集散分拨、辐射周边功能。鼓励其他省辖市依托骨干电商或物流企业，加快发展各具特色的电商物流产业，升级改造一批专业配送中心，强化对电商企业的采购、集货、分拣、储存、分拨、信息处理等一体化服务

功能。支持有条件的地方建设保税物流仓储中心。

支持各类园区电商物流公共服务设施建设,推进自动分拣设备、自动导引车辆、自动化立体仓库、自动化装卸系统等先进物流装备应用,利用物联网、大数据全面提高运营水平。支持在中心城区周边、快速通道接口等地建设综合性物流分拨中心,加强干线运输与城市配送衔接。2018 年培育建设 12 个大型电商物流产业园、50 个电商物流分拨中心,2019 年分别达到 22 个、80 个,2020 年分别达到 30 个、100 个。(省发展改革委、商务厅、交通运输厅、国土资源厅、邮政管理局按职责分工负责)

建设电商物流末端配送网点。支持电商物流企业、快递企业、连锁超市和物业公司、社区服务组织合作,在中心商业区、办公区、高校、社区、医院等建设一批末端配送网点,推行网订店取、店内寄件。加强末端配送服务设施和场所建设,推广应用公用型智能快件箱,支持企业开发应用送货无人机、智能物流车、分拣机器人等先进物流装备,提高末端配送效率。

开展电商进社区示范创建工作,推进校园电商物流服务站建设。2018 年建设 400 个校园快递综合服务站、10000 个社区电商物流综合服务站点,2019 年分别达到 800 个、15000 个,2020 年分别达到 1000 个、20000 个。(省商务厅、发展改革委、交通运输厅、住房城乡建设厅、教育厅、邮政管理局按职责分工负责)

(二)加快电商物流标准化建设。支持物流产业园区发挥重要物流节点作用,加快“铁、公、机、水”一体化运输基础设施和运输装备标准化建设,推广甩挂运输、集装技术和托盘

化单元装载技术,加快仓储、转运设施、运输工具的标准化改造。(省质监局、商务厅、交通运输厅按职责分工负责,持续推进)

开展电商物流标准化试点。选择基础好、潜力大、物流聚集度高的省辖市开展试点,以推广标准化托盘及其循环共用为突破口,支持建设托盘共用体系和电商物流标准化信息平台,逐步提高标准托盘普及率,提升标准化水平。2018 年在 3 个省辖市开展试点,2019 年试点达到 6 个,2020 年试点达到 10 个,逐步建立区域性托盘循环共用系统。(省商务厅、交通运输厅、质监局按职责分工负责)

推广电商物流国家标准、行业标准。在快消品、农副产品、药品流通等领域,积极推广应用托盘、商品包装、物品编码、装备、作业流程、服务规范等标准,形成以托盘标准为核心,与货架、周转箱、托盘笼、自提货柜等仓储配送设施,以及公路、铁路、航空等交通运输载具标准相互衔接贯通的电商物流标准体系。探索制定电商物流地方标准和经营行为规范,支持重点企业、协会、科研院所参与标准化工作,建立电商物流服务网点甄选标准和服务评价体系,实施红黑榜公告制度。(省商务厅、交通运输厅、质监局按职责分工负责,持续推进)

(三)加快电商物流信息化建设。支持建设电商物流综合服务平台。加快中国(河南)国际贸易“单一窗口”建设,支持、培育世界工厂网、企汇网、鲜易网、中钢网、云书网、中华粮网、买卖全球网、郑欧商城等一批本土电商物流信息平台。推动建立深度感知的仓储管理信息系统、高效便捷的末端配送网络系统、科学有序的物流分拨调配系统,拓展撮合、交易、融资、

保险、支付、诚信、全程监控、技术支持等服务功能,提高辐射能力,形成若干具有整合国内国际物流资源能力的电商物流平台。2018 年培育、建设、引进 10 个在全国有影响的电商物流综合服务骨干平台,2020 年力争形成一批在垂直细分领域全国领先的骨干平台,建成 10 个有国际影响力的电商物流综合服务平台。(省商务厅、发展改革委、交通运输厅、邮政管理局、工商局按职责分工负责)

推进电商物流数据共享、互联互通。大力推行高速公路联网电子不停车收费系统(ETC),推动实现财政全额拨款单位公务车辆 ETC 全覆盖,全面提升车辆通行效率。通过搭载物流末端网点备案登记电子地图系统、物流末端网点收投终端系统、数据信息采集交换系统、快递车辆 GPS 系统、收寄验视信息监管系统及远程视频监控系统等,衔接用户、电商、物流等各环节,实现多方信息汇总共享。(省交通运输厅、商务厅、公安厅、邮政管理局、工商局按职责分工负责)

(四)构建电商物流发展载体。围绕中国(河南)自由贸易试验区建设,大力发展多式联运。推进郑州现代物流创新发展试点城市建设,整合多方资源,组建现代物流企业联盟。积极构建多式联运、物流全球、一单关检的监管服务体系,加快推进“公、铁、机、水”多式联运一体化建设,探索创新报关、检验检疫、退税等监管方式,通过“严进快办”“严进快转”“严进快出”,实现“一单到底、物流全球”。支持中欧班列(郑州)开展邮件快递运输业务,探索实现电商快递等邮政包裹搭乘中欧班列(郑州)抵达欧洲。到 2020 年,电商物流运输效率明显提升,成本显著降低,基本建成国际现代物

流枢纽和多式联运国际物流中心。(省交通运输厅、商务厅、发展改革委、民航办、邮政管理局、郑州海关、河南出入境检验检疫局、郑州国际陆港公司、省机场集团、郑州铁路局按职责分工负责)

围绕中国(郑州)跨境电子商务综合试验区建设,大力发展跨境电商物流。探索建设服务跨境电商的一站式物流服务平台和智能物流体系,建立引领全国的跨境电商规则体系,创新跨境通关监管和收结汇模式,实现与电商物流平台联网。探索建立覆盖“一带一路”沿线国家的跨境电商物流枢纽,提供贸易、仓储、配送和售后等系统化服务。支持跨境电商企业在境外重点市场建立产品展示中心、分拨中心、销售网点、海外仓等营销配送网络,提升跨境电商本土化服务水平,大力拓展跨境电商 B2B、B2B2C 进出口业务。吸引跨国公司在郑州设立国际采购平台,打造全球网购商品集散分拨中心。力争到 2018 年年底设立 100 个省级公共海外仓,到 2020 年省级公共海外仓基本覆盖主要出口市场。(省商务厅、郑州海关、河南出入境检验检疫局、省外汇管理局按职责分工负责)

围绕提升郑州航空港经济综合实验区功能,大力发展航空物流。深化与卢森堡货航合作,加快成立卢森堡货航合资货航公司,构建郑州—卢森堡双枢纽、多节点、密网络、广覆盖发展格局,推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设,打造国际航空物流中心。加强与国内外航空公司合作,引进大型物流集成商,吸引更多航空公司开通货运航线,加大境外货航密度,提升运营水平,打造航空货运亚太区分拨转运中心。加快推进郑州航

空邮件处理中心、郑州机场北货运区及相关配套工程、空铁联运航空物流项目等建设,积极发展与航空货运无缝对接的卡车航班运输,提升航空货运和中转集疏能力。力争到 2020 年,在郑州新郑国际机场运营的货运航空公司超过 25 家,开通全货机航线 40 条。(省发展改革委、交通运输厅、民航办、河南航投集团、省机场集团、郑州铁路局、郑州国际陆港公司按职责分工负责)

推进口岸建设。进一步提升郑州铁路口岸、航空口岸和国际邮件经转口岸、汽车整车进口口岸服务功能,拓展进口肉类、水果、食用水生动物、冰鲜水产品、活牛指定口岸业务规模和品类,加快推进进口粮食、植物种苗指定口岸建设。优化全省口岸区域布局,推动洛阳航空口岸扩大开放和南阳航空口岸临时开放,支持符合条件的省辖市申建功能性口岸,健全功能性口岸体系。探索创新“大通关”协作机制,为电商物流创造良好发展环境,推动口岸优势向物流优势转化。(省政府口岸办、省民航办、商务厅、邮政管理局、郑州海关、河南出入境检验检疫局、郑州铁路局按职责分工负责)

(五)加快农村电商物流发展。深入实施电商进农村综合示范和农村电商惠农工程。进一步扩大国家级、省级示范县(市)覆盖面,提升改造一批农村电商物流综合服务网点,畅通工业品下乡和农产品进城双向流通渠道。2018 年国家级、省级示范县(市)覆盖全省 2/3 的县(市),建设 10000 个农村电商物流综合服务站点,2019 年达到 13000 个,2020 年达到 15000 个。采取市场化投入机制,鼓励全省供销社系统发展县级电商运营服务中心,

升级改造基层网点,建设仓储物流配送体系。(省商务厅、供销社按职责分工负责)

支持电商物流企业向农村延伸业务。鼓励菜鸟、京东、苏宁、河南邮政速递、“四通一达”(申通、圆通、中通、汇通、韵达)等建设农村电商物流配送及综合服务网络,合理布局农村物流基础设施,构建适应农村电商发展需要的物流配送体系。培育改造新型农村电商物流主体。利用“万村千乡”市场工程、供销、邮政等现有物流渠道,支持供销社、客(货)运站、农家店、村邮站、邮政便民服务网点等平台开展电商物流服务,构建“布局合理、双向高效、种类丰富、服务便利”的农村电商物流服务体系。(省邮政管理局、商务厅、交通运输厅、农业厅、供销社按职责分工负责)

(六)加强电商物流人才培养。依托高校资源,建立以政府为主导、企业为主体、院校为支撑的电商物流人才培养体系。支持郑州大学、河南工业大学、河南财经政法大学、河南牧业经济学院、河南物流职业学院等建设集教学、实习、就业、创业于一体的实训平台,拓展电商物流实用人才培养。大力引进、培育中、高级电商物流人才,打造多层次人才队伍。(省教育厅、商务厅按职责分工负责)

三、保障措施

(一)强化组织协调。省商务厅、发展改革委、邮政管理局要会同省交通运输厅、郑州海关、河南出入境检验检疫局等部门,形成职责明晰、密切配合、协同推进的工作机制。各省辖市、省直管县(市)要根据本地实际制定具体方案,认真组织落实。

(二)优化发展环境。进一步转变

政府职能，简化电商物流企业行政审批和营业网点审批（备案）手续，降低行业准入门槛，放宽注册登记条件。按照税务总局统一部署，完善电子发票制度，做好电子发票与电子商务税务管理衔接工作。鼓励政府相关部门、各类信息服务平台互联互通、资源共享。推广洛阳市国家电子商务与物流快递协同发展试点经验，带动各省辖市构建网络完善、技术先进、便捷高效的物流快递协同发展体系。（省商务厅、交通运输厅、邮政管理局、工商局、国税局、地税局按职责分工负责）

（三）加强政策支持。统筹整合省

服务业发展引导资金、商务促进等财政专项资金，充分利用高成长服务业发展引导基金、现代服务业产业投资基金、互联网+物流产业发展基金、中小企业发展基金，加大对电商物流转型发展的支持力度。（省财政厅、商务厅按职责分工负责）

（四）完善信用体系。探索电商物流企业等级评定和信用分级管理，支持建立以消费者评价为基础、以专业化第三方评估为主体的市场化电商物流信用评级机制，并适时向社会公布。（省商务厅、工商局、发展改革委、人行郑州中心支行按职责分工负责）

（五）加强督查指导。强化各地电商物流转型发展工作责任，实行任务清单管理，及时进行检查、总结、督办，推进督导常态化，强化工作执行力。适时引入第三方机构对任务完成情况进行评估。（省商务厅牵头负责）

（六）健全统计监测制度。在国家现行电子商务相关调查制度基础上，研究建立电商物流统计监测制度，逐步完善指标体系、创新调查方法，准确反映电商物流行业发展情况，为政府管理和企业经营提供依据。（省统计局、商务厅、工商局按职责分工负责）

罗晓晨摘编

河南省冷链物流转型发展工作方案（下）

三、保障措施

（一）强化组织协调。建立冷链物流业重大事项会商协调机制，下设省物流业发展办公室，统筹实施全省冷链物流业相关规划、重大政策和推进企业发展，加强对冷链物流园区和重大项目建设的指导协调，强化监督检查和跟踪评估。（省商务厅牵头负责，持续推进）

（二）完善政策措施。统筹整合省服务业发展引导资金、商务促进等财政专项资金，充分利用高成长服务业发展引导基金、现代服务业产业投资基金、互联网+物流产业发展基金、中小企业发展基金，加大对冷链物流转型发展的支持力度。（省商务厅、财政厅等按职能分工负责，持续推进）

（三）发挥行业协会作用。积极发挥行业协会在行业运行监测、标准制定和宣传推广、职业培训、行业自律、诚信体系建设、国际合作等方面的作用，引导支持企业加快技术创新和服务创新，加强内部管理，提升服务水平，共同推动物流行业健康有序发展。（省商务厅、相关行业协会负责，持续推进）

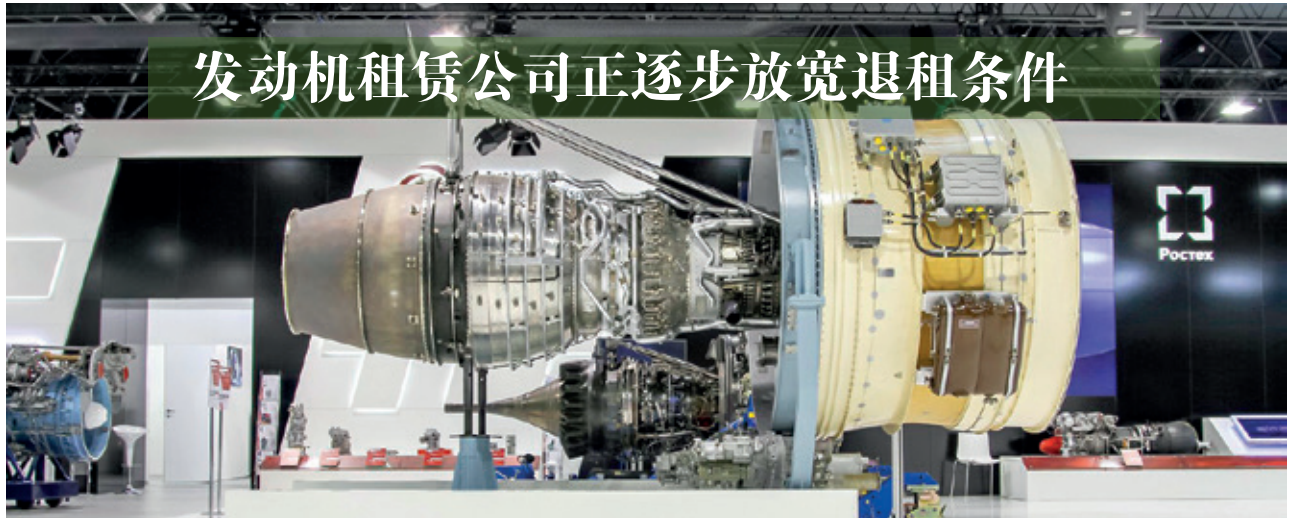
（四）加强督导考核。建立完善考核评价机制，分解细化任务，建立工作台账，定期总结各项工作进展情况，进行专项督查，适时开展政策实施效果第三方评估工作。建立冷链全程监控平台，形成部门监督、公众监督、舆论监督齐抓共促的管控态势。（省商务厅、交通运输厅、工业和信

息化委、农业厅等按职能分工负责，持续推进）

（五）强化统计监测分析。充分发挥行业协会、第三方冷链物流信息平台作用，在统计部门指导下建立冷链物流行业统计制度，研究制定冷链物流行业统计分类标准和指标体系，加强行业数据收集、分析、发布等基础工作。开展冷链物流统计监测，研究发布冷链物流行情指数，及时通报重点产品运营状况，为科学判断行业状况、预测发展态势、指导企业经营决策和政府部门制定行业政策提供依据。（省统计局、商务厅、发展改革委、行业协会等按职能分工负责，持续推进）（完）

张楠华摘编

发动机租赁公司正逐步放宽退租条件



当航空公司承租备用发动机以解决计划内、外的发动机进厂维修问题时，这些租用发动机的返还条件通常都较为苛刻，租赁商会要求承租人返还的发动机需与租借时的发动机运行条件保持一致。但随着新一代数字型发动机的投入运营以及发动机租赁市场竞争变得日趋激烈，严苛的发动机退租条件就变得有些不现实了。

汉莎技术公司认为，发动机退租条件的变化，主要取决于发动机的剩余寿命周期和发动机类型。例如，出租 CFM56-5B/-7B 等新型发动机的租赁商通常会要求承租商履行合同中的条款，包括“通过返厂维修使发动机性能恢复至一半寿命——高于 OEM 厂商规定的标准”“无 PMA（零部件制造批准）件/DER（委任工程代表）”等，以确保发动机的市场价值。

而针对老型发动机，则是通过权衡其残值与大修成本。通常这类发动机的退租条件是由飞机运营商与发动机租赁商进行谈判达成的，如以预留维护储备基金等经济补偿方式为条件。但当残值不再是主导因素时，其退租条件也就不再苛刻了。因为这些老型发动机最终只会按照其剩余寿命

循环（Green Time）或者拆解部件单元估值。目前，这类发动机主要是 CF6 系列发动机和 CFM56-5A/-5C 发动机。

维修取决于技术状态，而非合同原因

汉莎技术也注意到，越来越多的飞机租赁商开始采用售后服务市场常规性的发动机租赁利率来避免发动机退租时开展维修，进而产生额外的大修成本。与此同时，飞机租赁商与 MRO 厂商合作，签订发动机修理基础合同，从而将与前一家承租商的协议顺利转至后一家承租商。这样便可使退租时减少不必要的返厂维修，即实现“执行不执行返厂维修”完全取决于发动机的技术状态，而非出于退租合同的原因。

英国租赁商 AJW 集团（AJW Group）也表示，在过去 5 年里，发动机租赁行业的确发生了饶有趣味的变革。

首先，在过去租赁商对承租商提出的发动机退租合同条件非常严苛，要么要求退租发动机满足合同状态，要么承租商需支付高额的罚款。但现

在，对于新一代发动机来说，发动机的租赁模式更加灵活、可操作性更强，承租商只需确保返还的发动机具备正常运行能力即可。也就是说，返还的发动机在转租给下一家承租商前无需进行额外的维修。

AJW 集团认为，这种协议主要是考虑了部件的剩余寿命循环，它要求承租商返还的发动机性能与承租时保持一致，但正常的磨损和损耗除外。这种协议也被称为“Green Time 协议”。尤其是自 2012 年以来，受燃油成本大幅降低和新飞机大量延期交付这两大主要趋势影响，这种“Green Time”发动机退租理念进一步有所发展。同时，许多航空公司发现老旧飞机的飞行时长还可以进一步延长，这就使得原定的退租计划也随之被延长了，但具体延长多久航空公司无法确定。基于这些因素，许多航空公司开始变得不愿签订长期租赁协议或者不愿履行严苛的发动机退租条件了。

为此，AJW 集团对发动机租赁市场的变化情况做出了积极的回应。目前，AJW 集团提供的发动机平均租期短则 3 月，长则 3 年，非常灵活。

Green Time 协议也变得越来越常见了，不仅在短期协议中有，在长期协议中也被广泛采用。

避免浪费发动机的剩余寿命

德国 MTU 发动机维修租赁服务公司 (MTU Maintenance Lease Services) 指出，由于租赁市场秉承了这种“Green Time 协议”的理念，所以 MRO 厂商避免了对租赁发动机在“退租”和“再次出租”时进行的重复性维修。

MTU 发动机维修租赁服务公司表示，在过去发动机租赁合同终止条款通常会要求“承租商返还的发动机性能需达到其租赁时的状态”。这就要求发动机承租商为履行发动机返还要求，需要花费高昂的费用更换那些仍有剩余寿命但却低于合同要求的时寿件等零件。但就适航本身而言，此类换件多少显得有些多余，是对发动机剩余寿命的一种浪费。

但现在，发动机租赁市场正在发生变化。据位于爱尔兰的通用电气金融航空服务公司 (GECAS) 的调查显示，预计到 2035 年全球商业航空机队总量 (含退役飞机) 将达到 35000 架，其中空客和波音飞机的数量占飞机总量的 85%。届时，大多数飞机将会是双发配置，其中约 78% 会是窄体飞机发动机。

GECAS 认为，在飞机总量增加的基础上，仍将会新增约 7000 台备用发动机，即相当于现役发动机机队总量的 10%。而现代飞机配装的发动机距离其发动机计划拆除时间还有 5 ~ 8 年，这就意味着备用发动机的交付量将会平稳增长，但会比飞机交

付时间曲线有所滞后。因为每款发动机在服役 10 ~ 15 年后才会迎来备用发动机的交付高峰期。

同时，GECAS 认为随着大量的新一代数字发动机涌入市场，对于租赁发动机的性能检验和预期寿命等要求便可采用“分析学”的方法进行更好的监测。这种监测既可使租赁商和承租商从中受益，也有可能对飞机、发动机租赁协议条款的修订产生积极的影响。

因为全数字发动机能够记录、保存发动机运行过程中产生的振动和排气温度等参数。当承租商将其返还给租赁商后，租赁商可通过下载发动机运行数据确定发动机的维修历史以及未来可能的维修需求，包括未来何时需要维修、维修的内容是什么。另外，租赁商还可利用下载的数据确定返还发动机的所有部件性能是否符合该发再次出租所要求的标准，并为下一位承租商评估发动机质量提供了更多的工具。当然，数字发动机生成的大数据对承租商返还发动机也是大有裨益的。因为数字发动机较强的数据收集和分析能力使得发动机租赁商能够更好地理解发动机的运行原理。因此，GE 航空认为，未来的发动机退租条件将会更加宽松。

更加关注发动机的价值

汉莎技术表示，掌握数字化变革将是未来保证发动机价值和开展发动机租赁业务的关键。例如，在发动机租赁期间，航空公司或 MRO 厂商必须有工具对发动机进行数字监控和故障排除，而这将成为承租商退租发动机的先决条件。

因此我们可以看到，OEM 厂商正努力通过发动机状态监测软件系统、限制必要数据的访问、甚至限制发动机所有者的访问等多种方式以期主导发动机租赁市场。对此，汉莎技术正在自主研发发动机状态监控和数据分析工具，未来该工具将变得尤为重要。

MTU 发动机维修租赁服务公司也表示，“未来大数据对售后市场的影响最有可能体现在——它将使维修管理和状态分析进入预测阈。”也就是说大数据可发挥两大作用：一是能够及时发现非正常现象，并及时予以矫正；二是 MRO 厂商将能够对更多类型的潜在故障进行分析，更好地预测外场和返厂维修、零部件供应和机队管理，而且对租赁发动机的运行情况进行更好的预测，甚至可能会彻底改变发动机退租条件。

总的来说，从转租的角度来看，现在的发动机租赁市场正进入“变革阶段”。这种变化源自于租赁市场各方更加强烈地意识到转租所面临的挑战，而且也在更加积极地参与其中。

例如，发动机租赁商希望能够在维修方面和维修相关的决策中变得更加主动，以确保发动机的残值最大化、风险最小化。这意味着相比过去，发动机租赁商会参与更多的转租活动，并对资产的技术管理更感兴趣。

在转租期间，发动机承租商也希望使自身风险和成本最小化。因此，理想的状态是，双方要比之前更早地规划发动机的退租事宜，以免出现延期退租。

源自航空维修与工程订阅号
2018-01-12 郭尔妮摘编

美联航停飞西安航线中美市场枢纽作用凸显

作为中美航空市场上最大的承运人，美国联合航空公司近日宣布将于 2018 年取消美国旧金山—陕西西安航线。这是美联航继 2017 年 7 月宣布取消旧金山—浙江杭州航线后，计划取消的第二条直飞中国二线城市的航线。届时，美联航在中国市场上的运力将集中在北京、上海，仅保留旧金山—四川成都一条二线城市航线。

2016 年上半年，美联航宣布开通旧金山至杭州和西安航线，前者为定期航线，后者为季节性航线，均为每周 3 班。一方面，美联航想在中美市场不断拓展的背景下进一步试水二线城市航线；另一方面，其拓展二线城市市场也是在多种客观条件制约下的权宜之计。

从美联航在中国市场上的布局来看，其几年前就申请加密旧金山—上海浦东航线至每日 2 班，但因浦东机场时刻紧张，一直未获批准。杭州作为离上海仅 1 个小时高铁车程的热门城市，自然成为美联航的最佳备选方案。然而，就在美联航宣布开通杭州航线后不久，其加密浦东航线的申请即获批准。由于杭州和上海在地理位置上极为接近，浦东机场强大的虹吸效应既可以满足高端商务旅客对高航班频次的需求，又可以满足价格敏感型旅客的低票价需求，这在很大程度上加大了杭州航线的运营难度。美国交通部数据显示，经过一年的运营，美联航杭州航线的平均客座率仅为



65%，被取消也在预料之中。

美国交通部数据还显示，旧金山—西安航线作为一条季节性航线，2016 年夏秋季的平均客座率为 76%。虽然稍高于旧金山—杭州航线，但从最终被美联航取消的结果来看，较少的商务旅客和不够旺盛的旅行需求是其无法实现预期商业目标的核心原因之一。

与杭州和西安航线被停飞不同，美联航 2014 年开通的旧金山—成都航线的平均客座率达到了 80%。作为我国首条二线城市直飞美国的航线，美联航经过 3 年的耕耘，已经取得了不错的成绩。这不仅得益于成都作为西南地区第一大枢纽带来的聚集效应，还得益于星空联盟在成都提供的强有力网络支持。

近年来，随着我国出境游的快速

发展和美国签证政策放宽，我国赴美旅客数量快速增加，各家航企纷纷将北美市场作为发展重点。经过几年的井喷式发展，中美市场已经进入战略调整期。根据 Sabre 今年 1 月 ~ 7 月的数据，我国赴美旅客数量一改此前的高速增长态势，增速从两位数大幅减缓至约 1%。究其原因，主要是在中美市场上，我国航企的北上广航权已触及上限，在短期内只能通过增加飞机座级来增加运力；虽然美方航权仍有富裕，但受制于机场时刻和美国航企的运力控制策略，新增运力有限。此外，中美二线城市市场拓展仍处于初级阶段，但鉴于今年下半年新开了部分航线，全年增速会有所加快。

美国和欧洲是我国主要的两大远程市场，二者的区别可以反映在很多方面，旅客目的地的集中度就是其中

之一。根据 Sabre 的中美市场旅客目的地统计数据，2017 年中国赴美国前十大目的地的旅客数量占中国赴美旅客总量的 74%，而这一比例在欧洲仅为 55%，同时中欧市场的体量是中美市场的 1.5 倍。

可见，我国赴美旅客数量不仅少于赴欧旅客数量，而且市场集中度更高。对航企来说，在美国主要城市的市场竞争很激烈，而多数二线城市由于需求疲软，难以有效支撑中美直飞航线运营。因此，构建高效的枢纽网络是在中美市场上增强核心竞争力的关键。以美联航为例，其以美国旧金山、纽约纽瓦克和芝加哥为枢纽构建了辐射全美的网络；而同为星空联盟成员的国航，在着力打造北京枢纽的同时，在洛杉矶、华盛顿等核心城市与美联航优势互补，进一步增强了对市场的控制力。

随着我国航企在枢纽机场的运营效率不断提高，越来越多东北亚、东南亚的旅客开始经我国中转至美国。根据 Sabre 今年 1 月～7 月的统计数据，泰国、菲律宾、日本、越南、印度和韩国是经我国中转至美国的前六大客源国。即便在今年中美市场需求增速放缓的背景下，以上六国经我国中转赴美的旅客数量依然保持高速增长，过去 5 年的年均复合增长率超过 35%。显然，中转旅客的数量和质量在很大程度上取决于航企的枢纽战略及运营效率。

总之，航企的竞争是网络和体系的竞争，构建符合自身特点的高效枢纽网络是在中美市场乃至整个市场上立于不败之地的关键。

源自民航资源网 2018-01-04
戚佳锐摘编

Tips

季节性运营洲际航线的策略值得思考

随着更多二线城市点对点洲际航线的开通，航空公司如何运营值得我们关注。以西安为代表的二线城市除了需要本地客流支撑外，更需要中转客流的支持，航空公司如何结合政府的补贴（如果有）、自身及合作伙伴网络的连接带来更多中转客流最终实现盈利。季节性运营洲际航线的策略值得思考。以西安市场为例，海航季节性运营西安－悉尼航线，芬兰航空季节性运营西安－赫尔辛基航线，美联航季节性运营西安－旧金山航线。显然季节性运营更针对淡旺季明显的旅游市场客流，而非商务客

流。季节性运营对航空公司而言运营压力更小，更加务实。但对机场及当地航空市场中长期发展是否有利值得讨论。

近年来随着我国航空公司大量引进宽体机，目前在运营宽体机的航空公司数量达到 12 家，未来可能进一步增至 17 家左右。与此同时，越来越多的二线城市尝试开通远程航线。展望未来，仅 787-9 机型，2018 年我国航空公司将接收超过 30 架。考虑目前远程航线发展形势（时刻、航权、补贴等因素），很可能意味着二线城市将继续开通远程航线。

本刊综合编辑



运力过剩仍是中美航线最大挑战

虽然中国市场的需求仍然在不断增长，但是美联航大中华及韩国地区销售董事总经理戴亚斯坦承，运力过剩仍然是运营中美航线最大的挑战。

随着美国放松对华签证和中国公民出境游持续火热，中美航线已成为最赚钱的“黄金航线”之一。中美两国各家航空公司纷纷在此航线上，不断加大运力投入，升级新机型，提升软硬件服务设施，深化与合作伙伴的合作，不遗余力地都希望在此利润丰厚的中美航空市场“多分一杯羹”。

由于北京、上海、广州这些一线城市机场航班时刻日益饱和和中国各省市地方政府国际发展的需要，中外航空公司纷纷将目光投向中国的二、三线城市。对此，美联航也不例外。2016 年 5 月 10 日，美联航开通西安至旧金山直飞（季节性）航线，由此我国西北地区拥有了首条跨太平洋的直飞航线；7 月 15 日，美联航正式开通杭州直飞旧金山的定期航线。但仅运营不到两年，2017 年 10 月，美联航停飞了每周 3 班的旧金山－杭州航



线；2017 年 12 月，美联航宣布取消旧金山－西安夏季季节性航班服务，直航服务将不再持续的原因是客流增长没有达到公司预期。目前美联航在中国内地的航点只剩下北京、上海和成都。

“我们要单独看待不同的市场。我们取消西安的航班也是非常不幸的。西安当时是一个季节性航线，我们想吸引更多美国人来到中国，这样能让两边的客流量更加平衡。但后来我们发现，在这些二线城市航线开航的时候，北京、上海、广州航线也有更多运力。虽然这些运力没有直接投入在重庆、武汉或者西安这些市场，但是北京航线的运力是会影响整个中国的市场的。因为有

些航空公司在这个过程中为了吸引更多的消费者，会提供比如重庆飞北京的免费机票，然后再从北京中转把他们运输到美国的城市。”戴亚斯解释道。

这种运力过剩，直接造成的结果就是客座率降低。“市场需求增长率是一个线型，我们在增加运力时没办法按照这样的规律去增加。一般而言，需要等一两年的时间，供求平衡才能开始。当航空公司能增加运力的时候，运力已经远远高于需求，因而当我们在等待供求平衡的时候，票价会下降。”他解释道。而当航企陷入“价格战”，低票价必然导致低收益。

本刊综合编辑

波音 2017 年向中国交付 202 架飞机再创新高

2018 年 1 月 24 日，波音中国公司总裁庄博润在媒体见面会上表示，2017 年波音公司向中国各航空公司交付 202 架新飞机，再创新纪录。

至此，波音公司交付中国的飞机数量已连续 6 年每年超过 140 架，反映了中国航空市场对波音飞机的持续强劲需求。

2017 年波音飞机全球交付量为 763 架，其中交付中国的数量占 26%。值得一提的是，波音在 737 项目上已实现每月 47 架的产能，并开始交付最新的 737MAX。其中，每三架波音制造的 737 就有一架交付给了中国。

2017 年中国四大航空集团共接收了超过 20 架波音 737MAX8。预计到 2018 年年底，波音将向中国各航空公司交付近 100 架 737MAX8，继续支持中国民航业的有力增长。

波音与中国商飞合作建立的舟山 737 完工和交付中心已于 2017 年 5 月破土动工。该项目目前进展顺利，预计将于今年年底为交付 737MAX 做好准备。

庄博润表示：“创纪录的交付和不断加强的全方位合作，是波音根植于中国，支持中国航空产业在安全、容量和效率的基础上可持续发展的例证。”

在订单方面，2017 年 11 月美国总统特朗普访华期间，波音与中国宣布了 300 架飞机的批量采购协议，反映了中国航空市场的飞速发展，以及中国客户对于波音产品和服务的信任与青睐。也是在中国多家航空公司客户的支持下，波音在 2017 年的巴黎航展上得以成功启动 737MAX10 机型。

源自中国民航网 2018-01-24
张一凡摘编

巴航工业完成 2017 年交付计划

据巴西航空工业公司（以下简称巴航工业）的消息，巴航工业 2017 年共交付 210 架飞机，其中商用飞机 101 架，公务机 109 架（包括 72 架轻型公务机及 37 架大型公务机）。巴航工业 2017 年最终交付量符合年初 97 至 102 架商用飞机，70 至 80 架轻型公务机及 35 至 45 架

大型公务机的交付量预期。2017 年第四季度，巴航工业共向市场交付了 23 架商用飞机和 50 架公务机（32 架轻型公务机及 18 架大型公务机）。截至 2017 年 12 月 31 日，巴航工业确认订单储备价值达 183 亿美元。

2017 年第四季度，巴航工业交付了生产的第 1400 架 E 喷气系列飞机，再创新的里程碑。该架飞机交付给了美国航空。本季度，美国航空与巴航工业签署了一份新增 10 架 E175 喷气飞机的确认定单。此外，巴航工业与一不公开身份客户签署 15 架 E175 喷气飞机确认定单，还与白俄罗斯航空签署了一架 E195 喷气飞机确认定单。公务航空领域，巴航工业在拉斯维加斯举办的美国公务航空展期间推出了飞鸿 300E 新型公务机。这款巴航工业畅销的公务机机型升级版采用新的内饰材质和娱乐系统，以及新的客舱管理系统。此外，巴航工业还展示了莱格赛 450 和莱格赛 500 两款机型的技术革新，包括将采用未来空中导航系统（FANS）、新的空中互联技术和座椅材质



选择方案等。

巴航工业防务与安保公司宣布：KC-390 新型军用运输和加油机向巴西空军（FAB）展示了初始运营能力，在该机型推向市场的过程中达到了新的里程碑。作为 KC-390 认证的一部分，

该机型在美国展开了一系列试飞活动。期间巴航工业签署了 18 架 A-29 “超级巨嘴鸟” 轻型攻击机销售协议，其中 6 架将销售给美国空军（用于阿富汗境内的 A-29 项目），6 架销售给菲律宾空军，其余 6 架销售给一家未公开客户。

在客户服务支持与服务方面，巴航工业分别与俄罗斯萨拉托夫航空公司及阿根廷奥斯拉尔航空公司延长了航材共享项目协议，继续为这两家航空公司的 E 喷气系列飞机机队提供零部件维修服务。同时，巴航工业还宣布：在南非约翰内斯堡建立一个训练中心。该训练中心是首家位于非洲的此类培训中心，可向飞行员、维修技师及客舱机组人员提供培训服务。去年 12 月，巴航工业推出了 TechCare 平台，可提供一系列创新和具有竞争力的解决方案，提升飞机运营效率，延长飞机寿命并最大化机队运营潜力。

源自《中国航空报》2018-01-20
赵宗丹摘编

空客将向中国提议 A380 产业合作以换取订单

据《金融时报》报道，如果中国航企订购 A380 飞机，空客将向中国提议就这款全球最大的客机进行产业合作。

本周，空客首席运营官 Fabrice Brégier 将作为贸易代表团一员陪同法国总统马克龙对中国进行首次国事访问。届时，Brégier 将会就上述议题与中方进行早期探讨。

此外，空客还将提议增加天津总装线的产量。目前，空客天津总装线每月生产 4 架 A320 单通道系列飞机。有知情人士透露，这一产量可能会提升至每月 5 架。

有报道称，上述谈判正值空客希望在此次马克龙访华期间与中国飞机租赁公司达成 100 架左右飞机订单协议之际。该订单很可能包含单通道和双通道飞机，不过预计中国这次尚不会订购 A380 飞机。天津总装线增产消

息也可能在此次宣布。

空客此举是其加强在中国市场存在战略的一部分，未来十年，中国的飞机需求预计将会远远超过西方。为了吸引订单，波音和空客都在加强它们在中国市场的存在。

国际航空运输协会（IATA）预测，到 2024 年，中国将会超过美国成为全球最大航空市场。目前，中国已经是全球第二大航空市场。

空客预计未来 20 年，中国航空客流量将会每年增长 6.9%，远高于全球平均水平。空客预测，到 2036 年，中国将需要大约 6500 架新客机和货机。中国已经占到空客飞机交付总量的 24% 左右。

源自民航资源网 2018-01-08
刘肖摘编

学会感恩 ◎肖复兴

西方有一个感恩节。那一天，要吃火鸡、南瓜馅饼和红莓果酱。那一天，无论天南地北，再远的孩子，也要赶回家。总有一种遗憾，我们国家的节日很多，惟独缺少一个感恩节。我们可以东施效颦吃火鸡、南瓜馅饼和红莓果酱，我们也可以千里万里赶回家，但那一切并不是为了感恩，团聚的热闹总是多于感恩。

没有阳光，就没有日子的温暖；没有雨露，就没有五谷的丰登；没有水源，就没有生命；没有父母，就没有我们自己；没有亲情友情和爱情，世界就会是一片孤独和黑暗。这些都是浅显的道理，没有人会不懂，但是，我们常常缺少一种感恩的思想和心理。

“谁言寸草心，报得三春晖”；“谁知盘中餐，粒粒皆辛苦”，我们小时候背诵的诗句，讲的就是要感恩。滴水之恩，涌泉相报；衔环结草，以报恩德，中国绵延多少年的古老成语，告诉我们的也是要感恩。但是，这样的古训并没有渗进我们的血液，有时候，我们常常忘记了，无论生活还是生命，都需要感恩。

没错，感恩的敌人，是忘恩负义。但是，真正忘恩负义的人毕竟是少数，大多数的人们常常对别人给予自己的帮助和情谊、恩惠和德泽，以为是理所当然，便容易忽略或忘记，有意无意地站在了感恩的对立面。难道不是吗？我们父母给予我们的爱，常常是细水长流却无微不至，不仅常常被我们觉得就应该是这样，而且还觉得他们人老话多，树老根多，嫌烦呢。而我们自己呢，哪怕是同学或是情人的生日，都不会错过他们的PARTY，偏偏记不清父母的生日，就并不是什么奇怪的事情了。

懂得感恩的人，往往是有谦虚之德的人，是有敬畏之心的人。对待比自己弱小的人，知道要躬身弯腰，便是属于前者；感受上苍懂得要抬头仰视，便是属于后者。因此，哪怕是比自己再弱小的人给予自己的哪怕是一点一滴的帮助，这样的人也是不敢轻视，不能忘记的。跪拜在教堂里的那些人，仰望着从教堂彩色的玻璃窗中洒进的阳光，是怀着感恩之情的，纵使我不相信上帝的存在，但我总是被那种神情所感动。

恨多于爱的人，一般容易缺乏感恩之情。心里被怨恨涨满的人，便容易像是被雨水淹没的田园，很难再吸收进新的水分，便很难再长出感恩的花朵或禾苗。

不懂得忏悔的人，一般也容易缺乏感恩之情。道理很简单，这样的人，往往惟我独尊，一切都是他对，他从来都没有错，对于别人给予他的帮助，特别是指出他的错误弥补他闪失的帮助，他怎么会在意呢？不仅不会在意，而且还可能会觉得这样的帮助是多余是当面让他下不来台呢。这样的人，心如冰硬板结的水泥地板，水是打不湿的，便也就难以再松软得能够钻出惊蛰的小虫来，鸣叫出哪怕再微弱的感恩之声来。

赏析

感恩是一种积极态度，乐于把得到好处的感激呈现出来且回馈他人。生活中最常见的不感恩，并非是“忘恩负义”，而是“熟视无睹”。习惯于自己所享有的生活，认为一切“理所应当”，也就不存在“得到的好处”，更遑论“回馈他人”。久而久之，容易生出一种怨天尤人和一味索取的消极态度。所以我们不妨换个角度：我们能够健康、平安的成长，得益于父母家人悉心的照料；我们能够融入社会、实现个人价值，得益于工作的平台和同事的协助……

当然，感恩也不应只停留于内心的触动，更是由此生发出的责任与担当。在家庭中替父母亲分担家务，也给予陪伴和照顾。在工作中，尽职尽责做好自己的工作，不逃避、不糊弄，这既是对工作的尊重，也是对个人成长负责。每个人在工作中都做到常怀感恩和敬畏之心，积极交流、互相协作，才能实现共同成长和进步，才能凝聚企业健康发展的强劲动力。（张楠华）



对产品需求有清晰的认识 ——市场定位

市场定位是指企业通过自己的探索和调研后，对市场的未来消费群体进行准确的分析，然后开发适合于该群体的新产品并大胆采用各种营销手段将其推向市场。市场定位的关键是企业要设法在自己的产品上找出比竞争者更具优势的特性。市场定位并不是你对一件产品本身做些什么，而是你在潜在消费者的心目中做些什么。市场定位的实质是使本企业与其他企业严格区分开来，使顾客明显感觉和认识到这种差别，从而在顾客心目中占有特殊的位置。

市场定位可以分为对现有产品的再定位和对潜在产品的预定位。

竞争优势一般有两种基本类型：一是价格竞争优势，就是在同样的条件下比竞争者定出更低的价格。这就要求企业最初要做好一切努力来降低单位成本。二是偏好竞争优势，即能提供确定的特色来满足顾客的特定偏好。这就要求在产品特色上下功夫。因此，市场定位可以通过以下步骤来实现。

首先，分析市场现状，确认自身的潜在竞争优势。要搞清楚竞争对手产品定位以及目标市场上顾客欲望的满足程度，然后针对竞争者的市场定位和潜在客户真正需要的利益要求，确定自己能做的事。通过这些分析，企业就能从中把握和确定自己的潜在竞争优势在何处。

其次，选择正确的竞争优势，对目标市场初步定位。竞争优势是企业市场竞争中能够胜过对手的能力，选择竞争优势实际上就是与竞争者各方面实力相比较的过程。通常的方法是分析、比较自身

与竞争者在经营管理、生产营销、财务等方面究竟哪些是强项，哪些是弱项。借此选出最适合自身的优势项目，初步确定自身在目标市场上的位置。

最后，找到自身的独特优势后，可以通过一定的宣传手段，将自身的竞争优势传递给潜在顾客。获得顾客的认同后，再推出产品或者服务的时候，就能轻松占有市场。

市场定位并非一成不变，即使最初的定位已经确定了，但当竞争对手推出的新产品侵占部分市场，或者消费者的需求和偏好发生变化时，我们还应考虑重新定位。

如某日化厂生产婴儿洗发剂，以强调该洗发剂不刺激眼睛来吸引有婴儿的家庭。但随着出生率的下降，销售量减少。为了增加销售，该企业将产品重新定位，强调使用该洗发剂能使头发松软有光泽，以吸引更多、更广泛的购买者。重新定位可能导致产品的名称、价格、包装和品牌的更改，也可能导致产品用途和功能上的变动，企业必须考虑定位转移的成本和新定位的收益问题。

企业要想成功，就应当从自身拥有资本、技术、人才等方面的优势出发，努力去发现新的市场。通过市场定位，企业能够发现竞争者现有产品在市场上所处的位置，从而可以针对顾客对该类产品的重视程度，为自身的产品塑造与众不同的鲜明形象，进而使产品在市场上占据适当的位置。有了准确的市场定位，企业就能为自己生存和发展开辟出新的道路。

张楠华摘编

飞机上的座位是如何分配的

摄影 / 姚自力

机场自助值机、网上值机、手机值机、短信值机、微信值机、微博值机……科学技术的快速发展、信息平台的创新完善催生了方便快捷的新型值机方式，同时也使许多旅客摆脱了机场值机柜台前拥挤不堪、排队等待之苦。但在采取新型值机方式时，有些旅客会发现，在机场自助值机的屏幕上，很多座位都被锁定了，可选择的座位很少；而通过微博选座位时，有些座位明明显示出已被选定，但进入客舱后会发现，其中一些座位实际上并没有旅客乘坐。这是为什么呢？

选定座位、通过安检、顺利登机后，本可以安心享受一个愉悦舒适的旅程，可对于孕妇、老人、儿童等特殊旅客来说，如果选择的座位不合适，整个旅途可能就不那么一帆风顺了。那么，这些特殊人群在选择座位时有哪些是需要注意的，才能既方便自己，又不打扰其他旅客的休息呢？

座位安排影响飞机平衡

针对上述第一种现象，航空公司给出的解释是，任何物体都有重心，飞机也一样。飞机的重心控制在安全范围内才可以进行起飞和降落。如何控制飞机的重心呢？这就需要航空公司的航班配载员对飞机客舱的座位安排进行合理控制，即根据各类飞机的平衡特性，对座位进行合理地锁放。当飞机重心靠前的时候，锁住飞机前排的座位，放开飞机后排的座位；当飞机重心靠后的时候，锁住飞机后排的座位，放开飞机前排的座位；当旅客人数非常少的时候，就要对座位进行精确地控制，对座位进行大面积地锁放。因为飞机重心会随着旅客座位的安

排而变动，所以航班配载员要时刻对飞机座位的选取情况进行监控，对飞机前后排的座位进行不停的锁放。

因此，在乘坐飞机时，旅客应坐在指定的座位上，不要随意更换座位，特别是大面积更换座位会改变飞机的配载平衡，使飞机重心的位置发生变化，严重影响飞行安全。2010年，在刚果坠毁的一架空客 A330 飞机，就是因为客舱内突然出现一只鳄鱼，吓得乱作一团的旅客同时涌向驾驶室，结果导致飞机失去平衡而坠毁。

根据自身情况合理选座

据了解，旅客在办理乘机手续时，值机员发放座位的原则是按照机型座位布局 and 平衡的要求逐级进行的。因此，在常规情况下，座位会随机自动按空缺合理分配。但建议孕妇、带孩子的旅客以及行动不便的旅客尽早值机，尽量选择头等舱、公务舱或高端经济舱，以便上下机或起身入座时活动空间较大。

由于儿童活泼好动，建议带孩子的旅客提早办理值机手续，为孩子选择靠窗的座位。一方面，窗外的风景能吸引孩子的注意力，降低孩子在旅途中的不适感；另一方面，可以防止孩子突然解开安全带自行离开座位后摔伤等突发情况发生。一般来说，飞机前、中、后3个舱位在乘坐舒适度上的确有一些差异。英国的一份飞机座位报告中指出，客机中普遍存在前舱颠簸感较小、后舱噪音较小、中舱安全指数稍高等特征。正可谓，不同舱位，各有千秋。但旅客无需为此而纠结，只要根据自己和同伴自身的需求酌情选择即可。

姚自力摘编