

今朝风日好

生机盎然又一年，万象更新在今朝。

东风浩荡，全球的目光又聚焦在中国。全国两会向世界传递出中国深化改革、扩大开放、谋求共赢的重大信号，也为十九大的宏伟蓝图制定了开局之年的行动方案。毫无疑问，中国正在推进高质量发展，正在从重视数量转向提升质量，从规模扩张转向结构升级，处处展现着新时代中国发展的新气象、新作为、新前景。

风日好，无边光景处处歌。

五年前，郑州航空港经济综合实验区获批上升为国家战略，成为唯一由国务院批准设立的国家级航空经济先行区。五年来，河南的开放之路越走越宽，与实验区密切相关的国家战略和平台多达10余个，其在全省乃至全国发展大局中扮演的角色越来越重要。

五年来，伴随着实验区成长的河南航投，始终牢记省委省政府嘱托，抓住河南省融入国家“一带一路”建设和实验区大发展的难得机遇，携手卢森堡货航架起郑卢“空中丝绸之路”。看今朝，这条“空中丝路”成为豫卢间充满活力的“空中廊道”，持续释放发展新动能。

世界上没有坐享其成的好事，也没有值得永远夸耀的“功劳簿”。

河南航投不忘初心，深知“大道至简，实干为要”，凭借着与卢森堡货航合作积累的宝贵经验和敢闯敢试的担当，积极拓展“空中丝绸之路”。继去年5个月交付8架飞机之后，阿维亚租赁（中国）公司乘势而上，劲头更盛，今年一季度再次完成3架空客A320全新客机的交付。

省委、省政府认真贯彻落实习近平总书记的重要指示精神，将“空中丝绸之路”作为河南参与“一带一路”建设的重要支撑统筹规划。我们迎来了过去难以想象的机遇，但要不断丰富“空中丝路”内涵，把蓝图变为现实，我们也面临着许多前所未有的困难和挑战。这场“新长征”任重道远，容不得有半点懈怠。

今朝风日好，筑梦正当时！河南航投将持续从丝路精神中汲取养分，推动合资货航、维修基地、卢森堡中心等重大项目落地，努力把推进“空中丝绸之路”建设的愿景变成美好的现实。



封面文章/Cover Story

P12 一季度交付3架飞机 阿维亚(中国)公司谱写2018年业务新篇章

卷首语/Prologue

01/今朝风日好

高层声音/Leader Voice

- 05/陈润儿：增强历史使命感 着力打好“四张牌”
- 06/肖亚庆：让国企走在高质量发展前列
- 07/冯正霖：通用航空值得社会资本关注

航投信息/HNCA Information

- 08/省财政厅第二考核组对河南航投领导班子和领导成员2017年度工作进行综合考核
- 09/南南合作金融中心副主席吴忠到访河南航投
- 10/“空中丝绸之路”理论与实践研讨会在河南航投召开
- 11/河南航投举行学习习近平新时代中国特色社会主义思想专题报告会
- 11/国家开发银行吴志峰一行到访河南航投

- 13/河南航投举办迎“三八”健康知识讲座
- 13/航投物流与中国人保签署战略合作协议
- 14/南航河南公司夏秋季新开多条郑州始发航线
- 14/卢森堡货航首次将法国小矮马运抵郑州

专家视点/Expert Viewpoint

15/中欧旅游市场蓬勃发展 航企迎来更多发展机遇

行业动态/Industry News

月度聚焦



18/奋进新时代
——2018全国两会报道

- 19/习近平金句摘学
- 20/过去五年工作回顾
- 21/2018年政府工作总体部署
- 21/对2018年政府工作的建议

月度盘点

- 22/春之声
- 22/“中原彩练”当空舞
- 25/“我们在亲身参与大时代”
- 26/河南财政圈定三个工作重点支持“空中丝路”建设

经济金融

- 27/2017年航空港GDP增长14% 建设发展成效显著
- 27/今年前两个月河南省进出口总值达778.3亿元
- 28/河南省举办第十二届投洽会新闻发布会
“2018中卢‘空中丝绸之路’经贸合作峰会”是亮点
- 29/第二届全球跨境电子商务大会5月10日在郑举行
- 29/河南实施外国人才签证制度

短波精粹

- 30/国务院印发指导意见：发展低空旅游、航空运动
- 30/河南自贸试验区举办首届国际物流金融洽谈会
- 30/民航局颁发首张无人机航空运营（试点）许可证
- 30/波音向新加坡航空交付世界首架787-10



P08 省财政厅对河南航投2017年度工作进行综合考核

航空运输

- 31/2018年全球航空货运迎来“开门红”
- 32/海南航空开通长沙—伦敦直飞航线
- 32/顺丰去年营收逾700亿 今年重点布局航空物流

通用航空

- 34/通航公司盈利模式浅析
- 39/2018民用无人驾驶航空器发展国际论坛在京举行

文化旅游

- 40/浓情巧克力
- 42/国办印发《意见》指出：
发展全域旅游要落实好八个方面重点任务
- 43/WTTC最新研究报告显示：
中国旅游业增速领先世界各国

项目建设

- 44/武汉打造亚洲最大通用机场 可停靠波音737飞机
- 44/中俄联合研制重型直升机项目顺利推进

企业采风

- 45/东航新开定期国际全货机航线
- 45/厦航订购30架波音737 MAX飞机



P15 中欧旅游市场蓬勃发展 航企迎来更多机遇

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：htxzcz@126.com



产业政策/Industrial Policy

46/企业境外投资管理办法

案例研究/Case Study

52/航空货运枢纽带动物流产业集群

——关于顺丰选择鄂州机场的分析



专题视窗/Features

55/低成本航企的神队友：超低成本航空日益崛起

环球航空/Global Aviation

58/瑞安航空收购劳达 欧洲航空业整合风云再起

58/空客推出300座级以下航程最远宽体机

59/2017年亚太地区民用直升机达4086架

美文赏析/Essay Appreciation

60/杂诗

60/偶成

学苑拾珠/Learning Corner

61/利用合法途径争取自己的权益——反倾销

航空百科/Aviation Knowledge

62/飞行关键阶段为什么“关键”？



陈润儿

增强历史使命感 着力打好“四张牌”

在北京参加全国两会的河南省委副书记、省长陈润儿就如何牢记总书记殷切嘱托、让中原更加出彩，接受媒体记者专访。

陈润儿指出，着力打好“四张牌”，是习近平总书记对河南发展的明确定位、具体指导、殷切嘱托，为我们决胜全面小康、开启新的征程指明了方向、提供了遵循。我们深切体会到，打好“四张牌”准确把握了河南发展规律和阶段性特征，切中了河南发展的突出矛盾和重大关键问题，是树立“四个意识”的政治要求、破解发展矛盾的根本途径、推动高质量发展的具体抓手、决胜全面小康的重要支撑。省委、省政府牢记打好“四张牌”的要求，积极实践，扎实工作，河南发展取得了历史性成就，发生了历史性变化，实现了历史性跨越，2017年全省生产总值达到4.5万亿元，2014年以来年均增速8.3%，高于全国1.4个百分点。

陈润儿强调，要全面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，认真落实习近平总书记调研指导河南工作时的重要讲话精神，坚持新发展理念，坚

持高质量发展根本方向，坚持以供给侧结构性改革为主线，持续发挥优势，打好“四张牌”，着力建设现代化经济体系，加快形成结构优化、创新驱动、区域协调、城乡一体的发展新格局，促进经济社会持续健康发展。

一是持续打好产业结构升级牌。要继续以高端化、绿色化、智能化、融合化为方向，以先进制造业、高效种养业和现代服务业为重点，持续打好转型发展攻坚战，加快形成质量更高、效益更好、结构更优、优势充分释放的产业发展格局，加快建设实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的产业体系。加快制造业优化升级，着力培育一批高技术、高成长、高税利产业；促进种养业转型发展，以“四优四化”为重点推进农村一二三产业融合发展；推进服务业提质增效，以“互联网+”行动引领生产性服务业跨越式发展，促进生活性服务业提速发展。

二是持续打好创新驱动发展牌。要大力实施创新驱动发展战略，以郑洛新国家自主创新示范区建设为龙头，持续打好开放牌、念好人才经、下好改革棋、唱好协同戏，抓好“四

个一批”，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；促进“三个融合”，进一步推进科技与金融、军工与民用、“地方”与“国家”的深度融合，建设引领未来发展、支撑产业转型的创新体系。

三是持续打好基础能力建设牌。要突出重点、弥补短板、强化弱项，着力加强交通、信息、水利、能源、生态环境等支撑能力建设，积蓄发展后劲，培育竞争优势。特别是要抓好交通基础能力建设，加快推进米字形高铁网建设，着力建设现代立体综合交通体系，全面发挥好区位优势。

四是持续打好新型城镇化牌。要持续探索适度、生态、集约、高效的新型城镇化路子，继续实施百城建设提质工程，着力培育壮大主导产业，提高综合承载能力，改善公共服务水平，建设生态宜居环境，提升城市治理能力。加快中原城市群建设，在支持郑州建设国家中心城市的同时，把洛阳打造成为带动全省经济发展一个新的增长极。

源自河南省人民政府网 2018-03-17
公瑞祥摘编



肖亚庆

让国企走在高质量发展前列

3月10日下午，在十三届全国人大一次会议记者会上，国务院国资委主任肖亚庆、国资委新闻发言人彭华岗围绕国企改革相关问题回答了中外记者提问。

肖亚庆表示，今年要按照党的十九大要求，把国企改革“1+N”系列文件的落实往深里推，往实处做。

肖亚庆说，“十项改革试点”要在前期成效基础上拓展，目前在集团层面试点的要向各层次子企业延伸，目前二级、三级子企业试点的要提升到集团层面。同时，国资委今年将推出“双百行动”，将单项试点向承担多项改革任务的综合改革推进。

他说，在公司制改革基本完成的基础上，推进集团股权多元化和混改。“使得治理结构能够更加符合有效制衡的要求，使得经济实体具有灵活高效的运营机制。”

肖亚庆表示，目前，一家央企多个专业、一个专业多家央企的情况，不利于效率提升，要通过重组推动解决这个问题。对已重组的企业，要更

关注从“物理整合”到“化学反应”。政府工作报告提出，国有企业要通过改革创新，走在高质量发展前列。

肖亚庆表示，对于高质量发展的要求，央企还有很多工作要做：做强实业、推动制造业加快转型升级；更多投向战略性新兴产业，形成新增长点；持续“瘦身健体”，始终把质量第一、效益优先作为发展目标。

肖亚庆表示，国资委要通过强化分类管控、加强考核约束、多渠道补充权益资本以及盘活存量资产等措施严控各类风险。“今年的负债总额要进一步降低，负债率进一步下降，风险控制最低的水平。政府工作报告提出，深化国有资本投资、运营公司等改革试点，赋予更多自主权。今年会将发展规划、集团投资规划等部分出资人权利下放到“两类公司”，调整内部薪酬、工资总额报备等重大事项管理权，并推动“两类公司”集团逐步将部分权利下放给其子企业。

肖亚庆介绍，去年央企境外单位有9112户，资产总量达到了7万亿元，

投资和从事业务的国家和地区达到了185个，国际化进程迈出了比较坚实的一步。“和世界一流企业比，我们确实还有很大的差距。”肖亚庆说，在国际化的进程中将向先进的国际企业学习，切实加大开放合作的力度。他坦言，在当前国际经济形势下，央企国际化更难、风险更多，对监管也是新考验和重大课题。下一步将支持鼓励央企“走出去”，并完善央企国际化中的监管措施。

关于市场格外关注的国企混改，肖亚庆说，这个过程是开放的，乐于看到国外企业参与国企混改。他强调，国企混改保护各类投资者的权益，要在实践中使投资各方都能够按股权行使表决权、经营权和处理各项事务的权利。

肖亚庆说，混合所有制改革还处于试点过程中，还会遇到这样那样的问题，但方向是坚定不移的，开放也是坚定不移的。

本刊综合编辑
姚自力摘编



冯正霖

通用航空值得社会资本关注

3月12日，中国民航局局长冯正霖做客新华网，与网友在线交流。媒体记者提问：“今年《政府工作报告》提出，落实鼓励民间投资政策措施，在铁路、民航、油气、电信等领域推出一批有吸引力的项目，务必使民间资本进得来、能发展。中国民航怎么落实？”

冯正霖表示，通用航空值得社会资本关注，民营资本将有更多机会分享一个万亿级的大蛋糕。

民航是国家较早向民间资本开放的领域之一。改革开放以来，民航积极鼓励和支持民间资本参与民航事业的发展，在公共航空运输、通用航空、航空器维修、服务保障、客货运输销售代理等多个领域，涌现出一批具有一定规模、管理日益完善的民营企业，对于打破垄断经营、活跃航空市场、提高服务水平发挥了重要作用，成为促进民航发展的重要力量。以航空运输企业为例，截至目前，我国58家航空公司中，民营和民营控股公司达15家。

我国民航踏上了新时代建设民航强国的新征程，为此民航局党组谋划

了“一加快二实现”的战略进程安排。这是实现民航科学发展和历史性跨越的战略部署，需要充分利用一切社会力量共同参与。民间资本是民航事业发展的重要资金来源，进一步鼓励和引导民间资本投资民航业，对促进民航高质量发展，推动新时代民航强国建设具有重要意义。同时，新时代民航强国建设也为民间资本孕育了大量的投资机遇。比如，在基础设施建设领域，据测算，到2020年，全国运输机场数量将达260个，覆盖所有地级行政区；到2035年，运输机场数量将达到400个，覆盖所有县级行政区。民间资本参与民用机场建设和运营空间广阔。

此外，作为民航两翼之一的通用航空也值得社会资本关注，随着通用航空更加普及应用到国计民生领域，通用航空交通功能、公共服务和新消费功能将越来越得到重视。除了传统工农林作业外，航空医疗救援、短途运输等公共服务领域，低空旅游、飞行体验等消费性需求领域都蕴藏着大量投资机会，民营资本将有更多机会分享一个万亿级的大蛋糕。

民航强国建设需要民间资本深度参与，那么怎样保证民间资本进得来、能发展呢？今年1月19日，《国内投资民用航空业规定》正式实施，这是落实国家鼓励民间投资政策措施，保障民间资本参与民航发展的制度性、纲领性文件。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。民航局的最新投资规定进一步放开行业内各主体之间的投资限制。在机场方面，除了需要特别管理的公共航空运输企业、枢纽机场以及战略机场外，全面放开通用机场和行业其他主体之间的相互投资；可以说，修订后的《规定》大幅放宽投资准入，既打碎了针对民间资本的“玻璃门”，又拆除了“弹簧门”。

总之，民航发展的大门始终向民间资本敞开，民间资本投资民航业也正当其时。下一步，我们将研究推出一批有吸引力的项目，向社会公布，希望大家关注、投资。

源自民航资源网 2018-03-14
公瑞祥摘编

省财政厅第二考核组对河南航投领导班子和领导成员 2017 年度工作进行综合考核



本刊讯 根据省财政厅统一安排部署，3月16日，省纪委驻财政厅纪检组组长陈静带领第二考核组一行8人莅临河南航投，对公司领导班子和领导人员2017年度工作情况进行综合考核。

考核组首先召开了工作会议，河南航投党委书记、董事长张明超，总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，公司领导班子成员悦国勇、郑立亮、郭艳红及全体中层管理人员，部分职工代表参加了会议。陈静就综合考核作了讲话，张明超代表领导班子向考核组做2017年度工作总结，领导班子成员递交了书面述职述廉述学报告。会议由张明超主持。

陈静在讲话中对此次考核工作的内容、要求进行了强调。她指出，做好此次考核工作，要注意以下几点：第一，要统一思想认识。要站在全局高度，充分认识做好此次考核工作的重要意义。第二，要明确任务要求。这次年度综合考核，主要有四部分内容：一是领导班子和领导人员年度考核（民主测评）；二是2017年度经营业绩目标完成情况考核；三是党风廉政建设责任制考核；四是第三方民意调查。陈静强调，省管企业领导班子和领导人员年度综合考核是一项政治性、政策性很强的工作，大家要按照有关规定和要求，加强领导，以高度负责的态度，严肃对待这次考核工

作，切实搞好配合，确保考核工作顺利完成。

张明超表示，省财政厅第二考核组莅临河南航投进行综合考核，充分体现了省财政厅对河南航投工作的重视和支持。陈静组长对考核工作提出了要求，我们要认真领会、全面落实。在思想上要高度重视，态度上要客观公正，积极配合考核工作，确保此次考核工作取得实效。

随后，全体参会人员填写了优秀干部推荐表。会后，考核组还与班子成员、全体中层管理人员进行了个别谈话。

（文/戚佳锐 图/赵宗丹）

南南合作金融中心副主席吴忠到访河南航投



本刊讯 3月9日上午，南南合作金融中心副主席兼总干事吴忠一行到访河南航投。河南航投党委书记、董事长张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆会见了客人，并进行业务座谈，双方就各自发展及未来合作方向进行了深入交流。南南金融投资集团董事张晶、东富利通（天津）股权投资基金管理有限公司副总经理魏明及河南航投相关业务负责人参加座谈。

张明超向吴忠等人介绍了河南航投近年来的业务进展情况，重点介绍了郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的建设和规划。张明超表示，河南航投成立以来，始终围绕河南

省委省政府的战略谋划，推动航空运输、航空金融、航空制造、商务贸易等项目发展。以郑卢“空中丝绸之路”为代表，河南航投的很多项目和工作都涉及国际合作。南南合作金融中心在国际合作和交流方面有着丰富的经验和资源，希望双方能够建立长期有效的沟通机制，寻找广泛的合作契机。

吴忠表示，河南航投在郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设方面取得了令人印象深刻的成就，在航空产业领域布局目光长远。无论是航空物流还是金融、人员文化交流，航投都方向明确，规划全面，推进迅速。南南合作金融中心是在联合国可持续

发展议程框架下专门为南南合作提供经验、知识、技术、产能和资金支援的综合性平台，成立以来在对外产业项目支持和金融服务等方面有一些探索，希望未来双方能够加强交流，共享资源、共谋发展。

据悉，南南合作金融中心是2014年4月在香港注册成立的非盈利国际组织，旨在促进发展中国家政府、企业、包括国际发展组织和援助机构开展务实合作，以成功模式为指导，以产业项目为载体，以金融服务为手段，为南南合作项目提供整体解决方案。

（文/张楠华 图/赵宗丹）

“空中丝绸之路”理论与实践研讨会在河南航投召开



本刊讯 3月4日，由河南航投组织的“空中丝绸之路”理论与实践研讨会在郑州召开。中共中央党校国际战略研究院教授赵磊，中航证券首席经济学家许维鸿，北京大学国际关系学院教授、博士生导师翟崑，走出去智库联合创始人、总编辑李明瑜，走出去智库研究部主任研究员、合伙人闫志君等专家及河南省人民政府发展研究中心主任谷健全，河南省航港办副主任关明华，中原发展研究院院长耿明斋参加会议。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，副总经理悦国勇出席研讨会，省航港办、中原研究院及河南航投有关业务人员列席会议。

会上，关明华介绍了河南省“一带一路”发展建设情况，张明超重点介绍了河南航投在“空中丝绸之路”建设中的主要做法。赵磊在国家“一带一路”建设整体框架下，对郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的成功案例进行剖析，结合经贸往来及产业升级的联系，提出在共商共建共享的原则下，进一步充实产业基础，从“走出去”向“走进去、走上去”发展，以“双枢纽”战略向两国双园、产业双轮驱动战略升级。

许维鸿就“空中丝绸之路”与金融开放在资金融通中的作用进行发言，详细论述了人民币跨境结算便利化带来的商业银行互联互通、贸易融资和设备租赁带来的跨境结算机制创新、推进中欧大宗商品和期货交易

便捷化、通过资本市场打通中欧跨境IPO通道等议题。翟崑从人心相通的角度，论述了“空中丝绸之路”与人文交流的紧密联系。

针对以上精彩发言，河南省各学术专家提出了自己的见解并与大家进行深入讨论。

张明超最后表示，非常感谢专家组为“空中丝绸之路”建设献计献策。本次研讨会收获丰厚，进一步明确了“空中丝绸之路”建设方向，河南航投将在习近平总书记关于建设“空中丝绸之路”指示精神与河南省委省政府关于推动“空中丝绸之路”建设的工作部署下，紧紧依托专家和智库力量不断优化合作内容，找准发力点，推动“空中丝绸之路”建设迈上新台阶。（文/郭翔 图/姚自力）

河南航投举行学习习近平新时代中国特色社会主义思想专题报告会

本刊讯 3月31日下午，河南航投邀请中央党校博士生导师、北京市讲师团十九大精神宣讲团成员李宏伟教授，为党员干部讲解习近平新时代中国特色社会主义思想核心内容，扎实推动党的十九大精神学习领会和贯彻落实。会议按照公司党委书记、董事长张明超的要求认真部署，由总经理、党委副书记、副董事长刘建葆主持，班子成员悦国勇、郑立亮、郭艳红以及公司副科级以上党员干部参加了学习。

会上，李宏伟紧扣主题，从时代背景、历史方位、科学体系、理论特色、重大意义五个方面对习近平新时代中国

特色社会主义思想做了详细讲解，并从“八个明确”、“十四个坚持”阐述了习近平新时代中国特色社会主义思想的内容体系。李宏伟指出，习近平新时代中国特色社会主义思想是马克思主义中国化的最新成果，是中国特色社会主义理论体系的重要组成部分，是党和人民实践经验和集体智慧的结晶，是中华民族伟大复兴的行动指南。

专题讲课结束后，公司党委中心组成员表示要从三个方面学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想。一是要深刻领会习近平新时代中国特色社会主义思想的丰富内涵；二是要营造学习的

浓厚氛围；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，推动中心工作。近几年是河南航投发展的关键时期，习近平总书记亲自鼓励支持“郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’建设”，省委省政府将河南航投列为“郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’”建设的重要主体，为河南航投大发展创造了前所未有的机遇。学习习近平新时代中国特色社会主义思想，要密切联系自己的思想和工作实际，始终同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致，不忘初心、牢记使命、砥砺前行，为河南航投更快更好发展贡献自己的力量。

（戚佳锐）

国家开发银行吴志峰一行到访河南航投

本刊讯 3月28日，国家开发银行国际战略二处处长吴志峰一行到访河南航投。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆与客人进行会谈。双方就如何融入国家“一带一路”建设、加强相关项目融资的合作进行了深入探讨。河南航投相关业务人员参加会谈。

刘建葆对客人的到来表示欢迎，对长期以来国开行向河南航投提供的融资支持表示感谢，随后介绍了近年来河南航投加快建设郑州—卢森堡

“空中丝绸之路”的成果及产业布局、项目融资需求等情况。刘建葆说，国开行一直积极开展金融创新和金融合作，支持“一带一路”沿线国家重点项目建设，这与河南航投推动“空中丝绸之路”重大项目建设的战略目标高度一致。

吴志峰表示，河南航投在郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设方面的成果令人印象深刻，郑卢“双枢纽”战略以卢森堡货航的航线为纽带，带

动了双方在跨境贸易、航空物流、航空金融、文化旅游等领域的全面合作。国开行在以开发性金融支持重大基础设施建设、推进国际合作方面积累了丰富经验，希望今后能够更好地服务河南航投“空中丝绸之路”项目。

通过会谈，双方就加快项目融资合作达成共识，将不断挖掘合作点、拓展合作领域，实现贸易、金融、文化旅游、航空产业等全面深入战略合作，共享“一带一路”发展机遇。

（罗晓晨）

一季度交付 3 架飞机 阿维亚（中国）公司谱写 2018 年业务新篇章



本刊讯 当地时间 3 月 23 日，由河南民航发展投资有限公司与阿维亚租赁集团合资成立的阿维亚融资租赁（中国）有限公司，在法国图卢兹空中客车公司交付中心收付 2018 年度第一批 3 架全新空客 A320 客机，并全部交付俄罗斯航空正式投入运营。此次 3 架客机的成功交付使阿维亚融资租赁（中国）有限公司的自身机队规模已增加至 11 架，发展态势稳步提升。

此次交付的 3 架客机由阿维亚（中国）公司为俄航量身定制：配有 8 个商务舱座位和 150 个经济舱座位，喷绘俄航涂装，并载有俄罗斯国旗标志。俄航将以 12 年经营性租赁的形式承租此 3 架飞机。

在“一带一路”倡议稳步推进过程中，在双方股东的大力支持和帮助下，2018 年阿维亚（中国）公司将深耕飞机租赁业务，加强自身能力，开拓更广泛的市场。截至目前，阿维亚（中国）公司已累计成功交付 8 架全新 A320 和 3 架全新 A321 客机至俄航。

阿维亚（中国）公司总经理托马斯·施得劳斯卡斯表示：“去年我们仅用 7 个月的时间就完成了第一单重大的交付任务——成功交付俄航 8 架全新空客客机。这不得不感谢中国‘一带一路’倡议对中国与欧亚大陆国家商业往来的促进作用。今年我们与‘一带一路’沿线国家的合作仍将继续，我们计划在不久的将来为俄航输送更多的飞机；同时也将多方位、多元化地开发不同航空公司的业务，持续提升阿维亚（中国）公司的市场地位。”

（文图 / 李涵文）

河南航投举办迎“三八”健康知识讲座



本刊讯 3 月 6 日，河南航投工会借“国际三八妇女节”来临之际，邀请河南省直三院专家，组织了一场全员性的《春季养生》及《办公室人员的运动良方》健康知识讲座。

本次讲座共有两部分内容，一是中医养生专家杨丹丹大夫以《春季养生》为主题，向大家详细讲解了春季气候特点、养生原则、起居事项、饮食调养、运动锻炼、情志调节等内容。

同时配合讲解内容，三院工作人员现场煮制了养生茶供大家品尝。二是运动康复专家孙岩大夫以《办公室人员的运动良方》为主题，认真分析了办公室人群久坐的危害以及对体态的不良影响，讲授了如何选择正确的坐姿，并带领大家一起练习办公室保健操，对缓解疲劳效果显著，得到大家的一致好评。

讲座期间穿插抢答送礼品环节，极大地提高了员工参与活动的积极性，活跃了现场气氛。讲座后，干部职工纷纷表示受益匪浅，回去后会坚持用医生教授的动作加强锻炼，以更健康的体魄为航投发展做出自己的贡献。

（文 / 于梦歌 图 / 赵宗丹）

航投物流与中国人保签署战略合作协议

本刊讯 3 月 16 日，河南航投物流有限公司与中国人民财产保险股份有限公司郑州市分公司（以下简称“中国人保郑州分公司”）战略合作签约仪式在保大厦举行。仪式上，航投物流副总经理武增凡与中国人保郑州分公司总经理冯伟分别代表双方签

约，航投物流董事长朱新强、中国人保郑州分公司业务负责人李法治等见证。

中国人保是亚洲最大的财产保险公司，在承保、理赔、再保险和风险管理等核心领域处于行业领先水平。此次航投物流与中国人保郑州分公司

签署战略合作协议，就业务保险服务及投融资等领域展开深度合作，将实现优势互补，共同加大国际国内市场开拓力度，为“一带一路”建设及“空中丝绸之路”项目发展搭建坚实的平台。

（朱琳旭）

南航河南公司夏秋季新开多条郑州始发航线

本刊讯 3月25日,南航河南公司正式实施2018年夏秋航季航班计划。根据新的航班计划,南航河南公司3月25日开通郑州—重庆—丽江往返航线,航班号为CZ3475/3476,每日一班。每天06:55从郑州机场起飞,08:50到达重庆,10:05自重

庆起飞,11:50到达丽江。回程时刻12:50丽江起飞,14:40到达重庆,15:40自重庆起飞,17:30到达郑州。3月25日起开通郑州—库尔勒—伊宁航线,每周一、三、五、日执行,航班号CZ6856,郑州始发17:35,22:10到达库尔勒,23:00库尔勒起飞,

00:15到达伊宁。

3月27日起开通郑州—克拉玛依航线,每周二、四、六执行,航班号CZ8533/8534,去程郑州始发10:25,到达15:15;回程起飞16:05,20:10到达郑州。(徐行)

卢森堡货航首次将法国小矮马运抵郑州

本刊讯 3月2日上午9时许,11匹法国小矮马经过16小时的空中“旅行”,从卢森堡运抵郑州机场。此为通过郑州空港口岸首次进境法国小矮马,也是该口岸2018年进口的第一批活动物。河南航投2014年收购卢森堡货航35%股权,当年即开通了郑州—卢森堡货运航线,架起了横贯中欧的“空中丝绸之路”,为郑州打造国际货运枢纽和物流分拨中心做出重要贡献,小矮马的到来也为郑州—卢森堡“空中丝绸之路”货运家族再添“新成员”。

此次进口的马匹为法国PONY马,品种主要为纯种小马、法国赛尔小马、杂交小马、舍特兰迷你小马。河南检验检疫局机场办在实施现场检疫查验后,这批小矮马将被运送至湖北省某隔离场,实施为期30天的隔离

检疫,隔离结束后,所有健康合格的马匹将进入相关马术俱乐部,供学员马术培训使用。小矮马的新东家——武汉某体育文化公司负责人李芸告诉记者,早在去年9月份就想购进这批小矮马,但是因为武汉还没有开通相关国际航线,所以一度搁置。后来发现郑州—卢森堡航线的货运班机很便利,于是就这样将这群萌宠买回国。

据了解,目前郑州航空口岸有进口水果、冰鲜水产品、食用水生动物、肉类、澳洲活牛5类指定口岸,为国内进口指定口岸数量最多、种类最全的内陆空港口岸。近两年共检验检疫进境生鲜类产品1933批,15237.5吨,货值10208.6万美元,其中大型活动物22批,近1万只(头),货值4000多万美元。主要有长颈鹿、斑马、

羊驼、种猪、种羊、海豚等16个品种,分别来自南非、智利、加拿大、法国、澳大利亚、日本等9个国家。2017年郑州空港口岸实现货邮吞吐量50.3万吨,同比增长10.1%,其中国际货邮33.7万吨,同比增长22.4%;开通航线228条,通航城市161个。郑卢“空中丝绸之路”已初步形成横跨欧亚、覆盖全球经济体的枢纽网络,朝着打造服务全国、辐射世界的空中经济廊道目标迈出了有力步伐。

PONY马是一种泛称,是对符合特定条件马的一种称呼,PONY包含了很多种马。但都有很多共同的特征,比如较厚的鬃毛、较矮的腿、粗脖子、小脑袋、宽额头等。PONY马聪明友善,性情温顺,深受青少年青睐。目前广泛应用在少儿马术及赛马的培训和比赛中。

本刊综合编辑
张楠华摘编

中欧旅游市场蓬勃发展 航企迎来更多发展机遇

作者 / 陈嘉佳

《中国民航报》记者

2018年是中国—欧盟旅游年。从以往中国与其他国家和地区举办旅游年活动的经验来看,旅游年对双边旅游增长有明显的促进作用。中国与欧盟国家双边旅游市场向好,势必为航空业带来更多的发展机遇。

在中欧航空运输市场上,中国航空公司已经成为市场的主要驱动者。中国航空公司不论是在航班数量上还是在座位投放数量上,均占据了中欧航空运输市场60%的份额。然而,国内航空公司并没有受到旅客的特别青睐。中欧旅游年为航空公司提供了一个契机,国内航空公司可以借此机会与各方开展深入合作,为旅客提供有针对性的服务,帮助双边旅客便利旅行,进而赢得更多中欧旅客欢心。

来往旅客快速增多 市场规模不断扩大

在今年春节期间,中国人赴欧盟国家旅游市场强势增长,法国、德国、瑞士、意大利、卢森堡、克罗地亚、塞尔维亚等国家吸引了大批中国游客,而绝大多数游客都选择了搭乘航班前往目的地国家。

从地理位置上来看,欧洲距离中国较远。德国法兰克福机场是欧洲最



大的枢纽机场,北京—德国法兰克福的飞行时间在9个小时以上。法国巴黎是中国旅客最喜欢的欧洲旅游目的地,然而北京—法国巴黎的飞行时间超过10个小时,上海浦东—巴黎的飞行时间超过11个小时。目前,北京—芬兰赫尔辛基航线是公认的中国航空枢纽至欧盟国家航空枢纽之间最近的航线,飞行时间也需要近7个小时。中欧之间的飞行时间都如此长,更不用提车、船这样的交通方式了。也正因为如此,飞机成为中欧双方旅行最佳的交通方式。

在前不久召开的中欧旅游年欧洲议会日暨中欧旅游及文化合作论坛上,中国欧洲经济技术合作协会副会长潘峰就表示,欧洲是中国人洲际旅行第二大目的地,同时也是中国入境

游重要客源,每年访问中国的欧洲游客约在588万人次。“2017年,中国游客赴欧洲旅游人数同比增幅为13.3%,是所有洲际市场中增长最快的。过去3年内,中欧双边游客互访已经形成良性互动,中国赴欧洲旅游的平均增幅达到9.7%,欧洲访问中国的游客平均增幅达到9.5%。”国家旅游局数据中心统计师唐晓云告诉有关记者。

随着中欧旅游年各项活动的开展,2018年,中欧双边旅客数量还将继续增长、再创新高。这将为航空公司带来更充足的客源。

旅客年轻化趋势明显 服务出现新需求

中国赴欧旅游市场年轻化趋势逐

渐明显，年龄在20岁~30岁的游客增幅超过40%，30岁以下旅客已占近1/3，35岁以下大约占60%。“80后”“90后”已经成为欧洲游的核心潜力客源，并将是未来5年内重要的力量，唐晓云谈到。

赴欧人群的变化，也让中欧航空运输市场呈现出一些新特点。据去哪儿网公布的2015年~2017年赴欧出行大数据，除了传统热门的国家之外，越来越多欧洲“冷门”目的地国家也渐渐走进中国旅客的视线。2017年，中国飞往塞尔维亚、马其顿、黑山、葡萄牙、保加利亚、克罗地亚、卢森堡、捷克、匈牙利、芬兰、奥地利的旅客增幅均达到50%以上。

此外，去欧洲旅行的女性游客人数远超男性，是赴欧消费的主力军。2017年，去欧洲旅行的男女比例达到1:1.35。由于赴欧飞行时间较长，主动购买值机选座等乘机周边服务的人群比短途旅行要多。61.99%的付费值机选座的用户为女性，年龄则主要集中在27岁以上。

这些“80后”“90后”尽管对

旅行的品质要求更高，但同样也不愿意多花“冤枉钱”，而是精明的消费者。其中，不少人愿意通过中转航班来节省机票钱。2017年，选择中转至第三方国家/城市到欧洲目的地的旅客占到55%。像已经被人们熟知的法国、德国、瑞士等国家，中转前往的旅客竟然比直飞的多。

加强各方合作 提供更加丰富产品

针对中欧航空运输市场呈现的新特点，中国航空公司要更好地“领跑”中欧航空运输市场，还需要加强与欧洲航空公司、旅行社等各方的合作。

尽管目前中国航空公司开辟的直飞欧洲航线约为60条，但中国航空公司的直飞航线并没有完全覆盖欧洲“冷门”目的地国家。需要中转时，旅客会优先选择联程航班。因此，中国航空公司需要加强与欧洲航空公司的合作，充分考虑到航班时刻衔接、行李直挂等问题，尽可能为旅客提供更多可选的中转联程航班，以满足旅客需求。针对女性旅客较多的特点，

中国航空公司还可以在中欧航线上推出符合女性心意的特色服务，包括为女性提供特别餐食等。

在赴欧旅游市场上，中国旅客的自由行占比增速极快，2017年上半年，自由行市场规模扩大了26%。针对自由行旅客的个性化需求突出的特点，中国航空公司可以加强与旅行社的合作。这既能满足旅客的个性化需求，又能吸引亚太地区国家的旅客经过中国转机赴欧。中国航空公司在为自由游客提供机票的同时，旅行社则为旅客提供不同等级的酒店预订、租车、景点门票等配套服务。目前，中国在欧洲的地接社规模已经日益壮大，其目标客户也拓展至东南亚地区。与旅行社合作，国内航空公司在中欧航空运输市场上，目标客户也可能随时扩展，不限于中国人或者是欧洲人，而是放眼整个亚太地区。不论是日韩旅客、还是东南亚国家的旅客，选择北京、上海或广州这样的大型枢纽机场中转，整个飞行时间都并不比直飞耗时更多。

源自《中国民航报》2018-03-14
李莎莎摘编

其在欧洲航空市场的布局明显加快。

对于欧洲来说，则是又多了一条中国游客赴欧旅游的渠道。出席首航仪式的中国驻比利时大使曲星表示，此直航的开通是中国与比利时在“一带一路”框架下推动人文交流的切实举措，相信将加强两国互联互通，吸引更多中国游客赴比利时旅游。

除海南航空三条直飞航线，早前香港国泰航空也宣布于3月25日正式开通布鲁塞尔直飞香港航线，拟定航班班期为每周四班，这意味着布鲁塞尔直飞中国内地与香港的航线将很快增至4条。

和海南航空同一日有动作的还有凯撒国旅。以中欧旅游年之机，凯撒国旅发布了全线升级的“2018欧洲游产品”，侧重内容创新和形式升级的旅游产品在新概念、新玩法上做功课，游学亲子、健康疗养、私人定制等系列产品意在通过满足多远需求揽中国游客赴欧。人民网报道，凯撒国旅介绍，今年的欧洲游主打四个维度：全面覆盖欧洲43个国家/地区；从观光旅游到主题文化旅游；从各国首都深入大城小镇；从团队游到个性化定制游。

具体到其欧洲游的产品则表现在更丰富的内容创新和更新颖的形式升级。从一次出行涵盖海陆两种度假方式，到入住全球顶级度假村或私人别墅，从整合欧铁、租车等单资源优势扩大游客自由行版图，到为孩子“看世界”定制的“游学亲子”系列，不难看出，凯撒国旅欲借中欧旅游“迈入新时代”的布局。

政策护航：签证便利快步走 移动支付入欧洲

中新社报道，中欧正积极推进人员往来便利化。根据双方共识，欧盟在15个没有成员国使领馆的中国城市开设签证中心，方便中国游客申请签证。双方业已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。

欧洲议会主席塔亚尼在发给2018年“中国—欧盟旅游年”开幕式的致辞中就表示，“2018年将是我们加深彼此了解的一个绝好机会。为了增加中国游客前来，我们或许有必要增加签证中心数量，同时考虑降低签证费用、简化手续、有些情况下甚至可以免签，我们应该在欧盟委员会和欧洲议会对这些问题进行讨论。”

欧盟委员会近日公布的申根签证改革方案对计划赴欧的中国游客无疑又是一利好消息。此次改革方案拟简化签证申请手续，统一多次入境签证有效期，目前方案已交审议只待获批。新规通过后，对计划赴欧的中国游客来说，离赴欧“抬脚就走”又进一步。

为了吸引中国游客，欧洲各国也各出奇招。

波兰今年1月在中国新增10个签证中心。波兰共和国驻华使领馆公布了新签证中心所在地：长沙、济南、沈阳、西安、杭州、南京、福州、深圳、重庆和昆明。加上此前的北京、上海、广州和成都的签证中心，波兰在华共计14个签证中心。

除了签证更加便利，迎合中国人购物、消费习惯的服务在欧洲越来越普及。在中国迈向移动支付的当下，“扫一扫”也开始在欧洲落地。

环球网援引西班牙《欧华报》报

道，腾讯公司和环球蓝联(GlobalBlue)已达成战略协议，马德里巴拉哈斯机场和德国慕尼黑机场将成为欧洲境内首批支持微信实时退税的机场。环球蓝联介绍，中国游客人平均购物消费以2800欧元位居西班牙之首，几乎是英国游客的三倍。70%的中国游客都会在退税时选择现金，这项服务开启后，无疑会为消费者带来更便捷的购物体验。而对于马德里来说，也意味着迎来了手机扫码实时退税的时代。

在法国巴黎奥斯曼大街最大的两个商场——春天百货和老佛爷百货的商铺柜台上，支付宝和微信支付的标识已经随处可见。据蚂蚁金服介绍，其在欧洲近20个国家接入商户，包括英国、法国、德国、意大利和俄罗斯等。

源自欧洲时报网2018-03-21
张楠华摘编



联读：

中欧旅游年激发市场火热反应

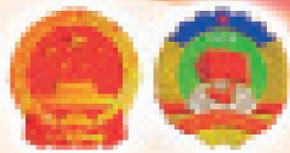
今年1月，“2018中欧旅游年”在意大利威尼斯拉开序幕，中欧各界对其促进旅游业持续发展、刺激经济发展和吸引更多投资等方面充满期待。随着更多主题推介活动在中欧各地的展开，更多政策利好、文化交流，以及市场活动迎来蓬勃活跃的一年。

市场火热：航空公司开直航 旅游公司揽客忙

中新社报道，海南航空3月20日开通欧盟“首都”布鲁塞尔直飞深圳航线，这是继北京、上海之后海南航空开通的第三条布鲁塞尔直飞中国内地航线。布鲁塞尔至深圳航线由波

音787机型执飞，目前班期是每周二和周四自深圳直飞布鲁塞尔。

对海航来说，从2006年开通布鲁塞尔直飞北京航线，到去年10月开通直飞上海航线，及至如今开通至深圳直航，从十余年开通一条直飞航线到半年内开通一条直飞航线，显示



奋进新时代

——2018 全国两会报道



3月3日至3月20日，2018年全国两会在北京成功召开，受到国内外各界的高度关注，本刊摘取两会期间相关信息，供读者参阅。

信息速览

●3月3日，中国人民政治协商会议第十三届全国委员会第一次会议在北京人民大会堂开幕。

●3月5日，十三届全国人民代表大会第一次会议在人民大会堂开幕。开幕会有四项议程：听取政府工作报告、审查计划报告、审查预算报告、听取关于宪法修正案草案的说明。

●3月11日，十三届全国人大一次会议下午在人民大会堂举行第三次全体会议，表决通过了《中华人民共和国宪法修正案》，听取了张德江委

员长受十二届全国人大常委会委托作的全国人大常委会工作报告。

●3月15日，中国人民政治协商会议第十三届全国委员会第一次会议在北京闭幕。

●3月17日，十三届全国人大一次会议在北京人民大会堂举行第五次全体会议。习近平当选中华人民共和国主席、中华人民共和国中央军事委员会主席。会议表决通过了十三届全国人大一次会议关于国务院机构改革方案的决定，批准了这个方案。

●3月18日，十三届全国人大一次会议在北京人民大会堂举行第六次全体会议。根据国家主席习近平的提名，经过投票表决，决定李克强为中华人民共和国国务院总理。

●3月20日，十三届全国人民代表大会第一次会议在圆满完成各项议程，产生新一届国家机构组成人员后在北京人民大会堂闭幕。中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平发表重要讲话。

本刊综合编辑

金句摘学

两会期间，习近平总书记在下团组期间围绕相关主题，发表富有指导意义的讲话，本刊综合人民网相关报道，摘取相关金句，供读者学习。

3月5日 参加内蒙古代表团审议

现在，我国经济结构出现重大变化，居民消费加快升级，创新进入活跃期，如果思维方式还停留在过去的老套路上，不仅难有出路，还会坐失良机。

要认真开展扶贫领域腐败和作风问题专项治理，加强扶贫资金管理，对挪用、贪污扶贫款项的行为严惩不贷。

3月7日 参加广东代表团审议

发展是第一要务，人才是第一资源，创新是第一动力。中国如果不走创新驱动发展道路，新旧动能不能顺利转换，就不能真正强大起来。

在现代化进程中，我们要引导人们注重修养品德、保持良知、增强爱心，给所有需要帮助的人提供关爱和帮助。共产党就是为人民谋幸福的，人民群众什么方面感觉不幸福、不快乐、不满意，我们就在哪方面下功夫，千方百计为群众排忧解难。

要以壮士断腕的勇气，果断淘汰那些高污染、高排放的产业和企业，为新兴产业发展腾出空间。

3月8日 参加山东代表团审议

功成不必在我并不是消极、怠政、不作为，而是要牢固树立正确政绩观，既要做让老百姓看得见、摸得着、得实惠的实事，也要做为后人作铺垫、打基础、利长远的好事，既要做显功，也要做潜功，不计较个人功名，追求人民群众的好口碑、历史沉淀之后真正的评价。

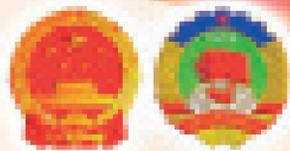
中华民族从站起来、富起来到强起来，经历了多少坎坷，创造了多少奇迹，要让后代牢记，我们要不忘初心，永远不可迷失了方向和道路。

3月10日 参加重庆代表团审议

中国特色社会主义大厦需要四梁八柱来支撑，党是贯穿其中的总的骨架，党中央是顶梁柱。同时，基础非常重要，基础不牢、地动山摇。在基层就是党支部，上面千条线、下面一根针，必须夯实基层。要有千千万万优秀基层骨干，结合实际情况落实好各项工作。

政治生态同自然生态一样，稍不注意就容易受到污染，一旦出现问题再想恢复就要付出很大代价。

领导干部要讲政德。政德是整个社会道德建设的风向标。立政德，就要明大德、守公德、严私德。



报告精读

过去五年工作回顾

五年来我国改革开放和社会主义现代化建设全面开创新局面

经济实力跃上新台阶

国内生产总值从54万亿元增加到82.7万亿元，年均增长7.1%

占世界经济比重从11.4%提高到15%左右
对世界经济增长贡献率超过30%

财政收入从11.7万亿元增加到17.3万亿元

居民消费价格年均上涨1.9%

城镇新增就业6600万人以上

创新驱动发展成果丰硕

全社会研发投入年均增长11%，规模跃居世界第二位

科技进步贡献率由52.2%提高到57.5%

经济结构出现重大变革

消费贡献率由54.9%提高到58.8%

服务业比重从45.3%上升到51.6%

高技术制造业年均增长11.7%

粮食生产能力达到1.2万亿斤

城镇化率从52.6%提高到58.5%

改革开放迈出重大步伐

改革全面发力、多点突破、纵深推进，重要领

域和关键环节改革取得突破性进展
“一带一路”建设成效显著，对外贸易和利用
外资结构优化、规模稳居世界前列

人民生活持续改善

贫困人口减少6800多万

贫困发生率由10.2%下降到3.1%

居民收入年均增长7.4%

出境旅游人次由8300万增加到1亿3千多万

社会养老保险覆盖9亿多人

基本医疗保险覆盖13.5亿多人

人均预期寿命达76.7岁

棚户区住房改造2600多万套

农村危房改造1700多万户

生态环境状况逐步好转

制定实施大气、水、土壤污染防治三个“十条”
并取得扎实成效

单位国内生产总值能耗、水耗均下降20%以上

主要污染物排放量持续下降

重点城市重污染天数减少一半

森林面积增加1.63亿亩

沙化土地面积年均缩减近2000平方公里

五年来政府主要做的工作

1. 坚持稳中求进工作总基调，着力创新和完善
宏观调控，经济运行保持在合理区间，实现稳中向好

2. 坚持以供给侧结构性改革为主线，着力培育
壮大新动能，经济结构加快优化升级

3. 坚持创新引领发展，着力激发社会创造力，
整体创新能力和效率显著提高

4. 坚持全面深化改革，着力破除体制机制弊端，
发展动力不断增强

5. 坚持对外开放的基本国策，着力实现合作共

赢，开放型经济水平显著提升

6. 坚持实施区域协调发展和新型城镇化战略，
着力推动平衡发展，新的增长极增长带加快成长

7. 坚持以人民为中心的发展思想，着力保障和
改善民生，人民群众获得感不断增强

8. 坚持人与自然和谐发展，着力治理环境污染，
生态文明建设取得明显成效

9. 坚持依法全面履行政府职能，着力加强和创
新社会治理，社会保持和谐稳定

2018年政府工作总体部署

今年发展主要预期目标

国内生产总值增长6.5%左右

居民消费价格涨幅3%左右

城镇新增就业1100万人以上

城镇调查失业率5.5%以内

城镇登记失业率4.5%以内

居民收入增长和经济增长基本同步

进出口稳中向好，国际收支基本平衡

单位国内生产总值能耗下降3%以上

主要污染排放量继续下降

供给侧结构性改革取得实质性进展，宏观杠杆率保
持基本稳定，各类风险有序有效防控

财政和货币政策

积极财政政策取向不变，要聚力增效

赤字率拟按2.6%安排，比去年预算低0.4个百分点

财政赤字2.38万亿元

全国财政支出21万亿元

稳健的货币政策保持中性，要松紧适度

管好货币供给总闸门，保持广义货币M2、信贷和社会融
资规模合理增长

做好今年工作，要坚持稳中求进工作总基调

大力推动高质量发展

加大改革开放力度

抓好决胜全面建成小康社会三大攻坚战

对2018年政府工作的建议

深入推进供给侧结构性改革

发展壮大新动能

加快制造强国建设

继续破除无效供给

深化“放管服”改革

进一步减轻企业税负

大幅降低企业非税负担

加快建设创新型国家

加强国家创新体系建设

落实完善创新激励政策

促进大众创业、万众创新上水平

深化基础性关键领域改革

推进国资国企改革

支持民营企业发展

完善产权制度和要素市场化配置机制

深化财税体制改革

加快金融体制改革

推进社会体制改革

健全生态文明体制

坚决打好三大攻坚战

推动重大风险防范化解取得明显进展

加大精准扶贫力度

推进污染防治取得更大成效

大力实施乡村振兴战略

推进农业供给侧结构性改革

全面深化农村改革

推动农村各项事业全面发展

扎实推进区域协调发展战略

塑造区域发展新格局

提高新型城镇化质量

积极扩大消费和促进有效投资

增强消费对经济发展的基础性作用

发挥投资对优化供给结构的关键
性作用

推动形成全面开放新格局

推进“一带一路”国际合作

促进外商投资稳定增长

巩固外贸稳中向好势头

促进贸易和投资自由化便利化

提高保障和改善民生水平

着力促进就业创业

稳步提高居民收入水平

发展公平而有质量的教育

实施健康中国战略

更好解决群众住房问题

强化民生兜底保障

打造共建共治共享社会治理格局

为人民过上美好生活提供丰富精
神食粮

春之声

五年前的3月，郑州航空港经济综合实验区获批上升为国家战略，成为我国唯一由国务院批准设立的国家级航空经济先行区；四年前的3月，习近平总书记调研河南，留下殷殷嘱托……今天，河南省对外开放和经济转型升级新动能十足，活力满满。本刊摘取3月份河南省内相关新闻，奏响令人振奋的春之声。

大事业的篇章

“中原彩练”当空舞

比大地更辽阔的是海洋，比海洋更辽阔的是蓝天。

冲上云霄意味着新的开放与突破。不沿边、不靠海、不临江，处于中原腹地的河南，把目光投向“天空”，敏锐地抓住了“靠蓝天开放”的机遇之窗。

5年前，郑州航空港经济综合实验区成为我国唯一以航空港经济为引领的实验区，获得国家战略平台优势，中原大地插上了“奋飞”的翅膀。如今，郑州上空日益繁忙，来往穿梭、频繁起降的飞机架起一条“空中丝绸之路”，编织出绚丽的“中原彩练”，让河南与世界紧紧相连。

飞架的天路

当国内顾客在ZARA品牌商店挑选服装、鞋帽时，他们或许想不到，这背后其实有着一架航线的功劳。郑州机场西货站，每周都会有来自西班牙Inditex集团的服装包机沿着“郑州—卢森堡”航线飞来。这些时尚服

饰在郑州完成清关后，很快被分拨至全国各大城市、进入商场。

一条航线，在地图上看似仅仅是一根线，但这根线却有着无比神奇魔力——让天涯海角近在咫尺。

在习近平总书记提出共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的重要合作倡议后不久，河南民航发展投资有限公司与卢森堡国际货运航空公司就开始“联姻”，致力于打造一条横贯亚欧的“空中桥梁”。

2014年1月14日，一则重磅消息引爆全球航空业：河南航投出资2.1625亿美元收购了卢森堡货航35%的股权。一个中国内陆省份的“年轻”企业与国际资深货航“大佬”正式“牵手”。

同年6月27日，卢森堡货航波音747-8F全货机“郑州号”平稳降落在郑州机场，卸载欧洲商品、装载中国货物，停留近6个小时后，直飞卢森堡芬德尔机场。这标志着“郑州—卢森堡”国际货运航线开通运营，卢

森堡货航也成为入驻郑州机场的首个国际货运航空基地公司。

志合者，不以山海为远。“郑州与卢森堡的区位优势有异曲同工之处，构建一条空中亚欧大陆桥，覆盖亚洲和中美、欧美和非洲市场，可以实现共赢。”卢森堡可持续发展与基础设施大臣弗朗索瓦·鲍什曾表示，因为看中了“郑州航空港经济综合实验区”这个国家战略平台，卢森堡政府将橄榄枝抛向了河南。

时光流转，随着河南航投与卢森堡货航不断深化合作、完善通航点布局，这条“飞”架的“天路”已逐步构建起以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心、覆盖全球的“双枢纽”航空货运网络。

飞来的机遇

2018年新年伊始，河南“空中丝绸之路”建设捷报频传，“空中丝路”熠熠闪光，河南落实习近平总书记嘱托不断交出新的“答卷”。



那是一个意义非凡的重要时刻。2017年6月14日，国家主席习近平在人民大会堂会见卢森堡首相贝泰尔。此前一天，贝泰尔率领的政府代表团刚刚结束首次“河南行”。在会见中，习近平明确表示，要深化双方“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”。

在国家“一带一路”建设从陆地、海上深入推进的关键时期，总书记首提“空中丝绸之路”概念，是对我国“一带一路”建设内涵的丰富拓展，为河南实施对外开放战略指明了努力方向、提供了重大历史机遇。

机遇不容错过！建设“空中丝绸之路”，是河南发挥优势推动中部地区崛起、打造内陆开放新高地的具体举措。3个月后，河南省出台了《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划（2017—2025年）》《推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案》。

目前，河南省以深化郑州—卢森堡“双枢纽”合作为基础，着力拓展枢纽航线网络、合作领域、服务功能，构建连接世界重要航空枢纽和主要经济体多点支撑的航线网络格局，打造引领中部、服务全国、连通欧亚、辐射全球的空中经济廊道。

既有顶层设计，也有生动实践，建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，河南蹄疾步稳：去年以来，河南与卢森堡相继签署成立合资货运航空公司、开展签证便利业务谅解备忘录及专属货站战略合作框架等一系列合作协议；中原丝路基金成立，对飞机租赁、飞机维修基地、合资货航等项目建设开展重点支持……

通过“空中丝绸之路”的不断提速建设，河南拨快了融入世界的时针，航空港实验区已登上了内陆开放的新“T台”。

飞出的效应

密集的航线不断升腾发展的希

望。

郑州机场上空，每隔两三分钟就会有一架航班起降。河南航空货运发展有限公司国际业务部经理许宏宴对此已习以为常，“5年前，在郑州机场的停机坪上每天只能看到一架国际货运的全货机起飞。现在，每天都有多达110架次的全货机从这里飞向世界各地。”

时下，航空经济已进入了一个高速发展的新时期，郑州航空港经济综合实验区打造国际航空物流中心和国际航空货运枢纽的愿景也在一步步照进现实。

随着郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的建设，卢货航航班由开航时的每周2班已加密至每周18班，旺季每周最多加密至23班，平均每天3班，通航点由当初卢森堡1个增加到现在的14个，洲际航线由1条拓展至3条，辐射欧洲、亚洲、北美洲、拉丁美洲等4大洲近200个城市，集疏货物达十余类200多个品种，真正实现了“一点连三洲、一线串美欧”的国际货运版图。

数据显示，卢货航货运量去年完成14.7万吨，占郑州机场货邮吞吐总量的29%，对郑州机场货运增量贡献率达86%，累计国际货运量、国际货运航线数、国际航班数量、国际通航点等主要指标均居郑州机场首位。郑州已超过上海、北京，成为卢货航亚太地区最重要基地和全球业务增长最快的站点，郑州机场已经真正成为卢货航在亚洲的分拨中心和集散

实践者的心声

“我们在亲身参与大时代”

基地。

飞得更高、飞得更远、飞得更好。以郑州为节点形成的“空中通道”不断延伸、辐射，国际国内客货运航线不断增加。目前，在郑州机场运营的客运航空公司44家、货运航空公司21家，开通客运航线187条、全货机航线34条，在全球前20位货运枢纽机场中，已开通15个航点，基本形成了东联西进、贯通全球的航线网络。

数据显示，去年，郑州机场客货运规模首次在中部机场位居“双第一”，跻身全球机场50强，国际地区货邮吞吐量占比超过60%，其中“一带一路”沿线国家货邮量占六成以上，郑州“一带一路”沿线国家航空枢纽地位初步确立。5年来，郑州机场货邮吞吐量年均增速30%以上，是国内

行业平均增速的6倍。

不断强化枢纽优势，航空港实验区正释放强大的“溢出效应”。如今，“空中丝绸之路”正把“新鲜全球”带到中原百姓的身边，澳洲活牛、美国波士顿龙虾、智利车厘子以及欧洲的乳制品、有机食品、奢侈品等高品质产品纷纷涌入中原市场；与此同时，河南的特色产品、高端制造和高附加值农副产品也由此打入世界市场，进而推动口岸经济在航空港区蓬勃发展，风生水起。

不久之后，中原百姓将不用奔赴北京、上海等地，在家门口就能轻松办理赴卢森堡的申根签证，并舒心畅游26个申根国家。新航线的开辟，新合作的拓展，让河南与世界“直联”，不再“拐弯抹角”。

依托航空运输体系的完善，借力“空中丝绸之路”，航空港实验区乃至河南的临空产业也在顺势全方位升级，智能终端、精密机械、生物医药、电子商务、航空物流、航空制造维修、电子信息、现代服务等八大航空偏好型产业不断培育壮大，加速河南融入全球产业链，为经济高质量发展注入源源动力。

“空中丝绸之路”宛如一条纽带，连接起河南与世界。

在习近平新时代中国特色社会主义思想指引下，航空港实验区正在深度融入“一带一路”建设的广阔天空，展翅奋飞，昂首前行。

“中原彩练”装点万米高空，也绘织出河南与世界互联互通、交流交融的瑰丽图景。

源自《河南日报》2018-03-07
龙飞天摘编



“过去四年最大的体会？忙。单位和个人都经历了巨大的变化，现在回过头来看，我们其实是在亲身参与一个大时代”。3月14日，同样的问题，郑州海关驻经开区办事处的刘阳和河南航投卢森堡项目部的郭翔回答得几乎一模一样。

一个从广州海关回到郑州海关，一个从TNT上海分部回到河南，两个年轻的河南小伙子连工作轨迹都很相似。从广州海关回到郑州海关的刘阳亲眼见证了郑州的跨境电商起步、成长到取得今天的业绩；郭翔则经历了河南航投从初创到今天成长为行业大树的全过程。

刘阳说：“当年总书记勉励我们‘买全球、卖全球’，几年过去，河南跨境电商一举成为‘网上丝绸之路’的领头羊。”郭翔说：“去年6月，总书记提出支持建设郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’，河南航投由开航时的每周2班加密至目前的每周18班，旺季每天平均3班。”

“2014年，我们到外面谈业务，对方一般是来一个部门普通职员和我们谈，但是现在人家一看是河南航投的，至少会来一个部门主管，甚至是副总理和我们接洽业务。”郭翔用一个例子说明河南航投几年间在业内的影响力变化。

2014年1月14日，一则重磅消息引爆全球航空业：河南航投出资2.1625亿美元收购了卢森堡货航35%的股权——一个中国内陆省份的“年

轻”企业与国际资深货航“大佬”正式“牵手”。之后，随着“郑州—卢森堡”国际货运航线开通运营，卢货航也成为入驻郑州机场规模最大的货运航空基地公司。

2017年6月，总书记首提“空中丝绸之路”概念，不仅丰富扩展了我国“一带一路”建设的内涵，也为河南实施对外开放战略指明了努力方向、提供了重大历史机遇。

据郭翔介绍，卢货航的通航点由当初的1个增加到现在的14个，洲际航线由1条拓展至3条，辐射欧洲、亚洲、北美洲、拉丁美洲等4大洲近200个城市，集疏货物达十余类200多个品种，真正实现了“一点连三洲、一线串美欧”的国际货运版图。

与之相对应，郑州机场2017年的货运量超过了50万吨，成为中部地区第一，其中国际货运量的30多万吨，卢货航就贡献了14.7万吨。“卢货航第一年的货运量是1.4万吨，四年间，年货运量增长了十倍多。”郭翔说。

“我为有这样的创业机遇而兴奋。我们还是一家年轻的公司，但现在我们出去谈合作对象，已经是瑞士空港、德铁信可这样全球领先的公司，相信随着‘空中丝绸之路’的建设，我们架起的这座连接河南与世界的空中桥梁，会更加快捷和顺畅。”郭翔告诉本报记者。

站在郑州海关驻经开区办事处大楼里往南望，目光所及之处都是河南

保税物流中心的仓库。

“2013年跨境业务刚开始时，只有和我们一路之隔的这片仓库。”刘阳告诉本报记者，“现在的仓库面积是当年的35倍还多，而且除了看得到的河南保税物流中心的仓库，我们周边的公司和企业也大都是做跨境电商的仓储、物流等业务的”。

刘阳告诉本报记者，刚从广州海关回郑州时，工作很清闲。河南保税物流中心刚刚开展业务，即使当时聚美优品、小红书、唯品会等大电商都已入驻，这儿大大小小的有上百家跨境电商公司，每天也不过十几单业务。随着郑州首创的监管模式1210模式为更多人所熟知，跨境网购的人越来越多，这种清闲的状态很快被打破，河南保税物流中心进出口单量也在当年全国所有试点城市中排名第一。

2014年，习近平总书记视察保税中心时，勉励河南保税物流中心实现“买全球、卖全球”。此后，在“网上丝绸之路”上，河南跨境电商取得的成绩令人瞩目——从2014年到2017年年底，在全国所有的跨境电商试点城市中，经郑州海关监管的出货单量一直稳居全国第一，累计验放跨境电子商务进出口零售商品清单2亿单，商品总值突破200亿元，连续四年增长率保持在60%以上。

随着“网上丝绸之路”的延展，政府服务模式也在改进和完善：在河南保税物流中心，有关记者看到，现在的出货——监管线早就不能用“条”

来形容了，整个监管系统如立交桥式运作，即使货物再多，监管也不是问题。同时，随着入境货物种类增多，现场还安装了核检测设备、智能卡口，实现了检测线的现代化。尤其是，郑州海关创新推出 O2O 的监管模式，实现了跨境电商现场下单、现场提货的新模式，极大方便了周边人群跨境购

买进口商品。

政务服务能力的提高又助推了跨境电商业务的增长，目前，从河南保税物流中心分拨的货物已近 26 万种，出单量平均每天达二三十万，遇到企业大促如“双十一”等日子，每天出单量超过 100 万。河南保税物流中心已吸引入驻备案企业 1300 多家，累

计纳税约 20 亿元，提供就业岗位 5 万个，拉动投资近 200 亿元，进出口商品辐射全球 185 个国家和地区，一个全球网购商品的集疏分拨中心正在加速形成。

源自《河南日报》2018-03-17
赵宗丹摘编

政府部门的鼓点

河南财政圈定三个工作重点支持“空中丝路”建设

在全国两会现场，河南省财政厅厅长王东伟谈到了河南财政系统如何支持“空中丝路”建设。

郑州—卢森堡“空中丝路”，郑州这一头是活跃的东亚经济圈，卢森堡那一头是发达的欧洲经济圈。郑州位于中国中心位置，卢森堡位于欧洲中心。“空中丝路”的建成，必将成为引领中部、服务全国、联通欧亚、辐射全球的空中经济廊道。

据介绍，支持“空中丝路”建设，河南财政系统圈定了三个工作重点：

一是河南财政要坚决落实好中央和省委省政府的决策部署，在郑州航空港经济综合实验区加速发展过程中，充分发挥好财政支持作用。

二是发挥好财政政策引导作用，支持河南航投发起设立规模 200 亿元的中原丝路基金，着力支持飞机租赁、

飞机维修基地、合资货航等项目建设。

三是发挥好财政资金整体使用效率，综合运用财政补助、贷款贴息等多种方式，大力支持口岸建设、自贸区平台建设、跨境电商示范园区和培训孵化基地建设。

王东伟说，希望一系列的配套政策能为“空中丝路”催生越来越大的商机，能让它在河南经济发展中发挥越来越大的作用。

源自大河报—河南财立方 2018-03-15
姚自力摘编



2017 年航空港 GDP 增长 14% 建设发展成效显著

3 月 7 日，媒体记者从郑州航空港经济综合实验区 2018 年度工作会议上获悉，2017 年，该区经济社会持续保持快速发展，初步统计，地区生产总值完成 700.1 亿元，增长 14%。在复旦大学国际空港城市研究中心发布的报告中，郑州航空港临空产业单项排名全国第一，综合竞争力排名第六，航空港实验区建设发展成效显著。

2017 年，航空港枢纽建设成效突出，郑州机场客货运量跃居中部地区“双第一”，累计完成旅客吞吐量 2430 万人次，增长 17.03%，在全国

前 15 位机场中增速排名第一，吞吐量首次超过长沙、武汉，全国排名提升至第 13 位；货邮吞吐量成功跨越 50 万吨大关，增长 10.1%，居全国机场第 7 位，首次跻身全球机场前 50 强。郑州机场正从一个区域性机场转变成为一个辐射全球的立体综合交通枢纽。

国际航空物流中心建设快速推进，大连京猫、河南龙库已开通“郑州—台北”“郑州—拉脱维亚”2 个跨境电商货运包机专线，拉动航空物流迅猛增长。德国戴姆勒、宝马公司

郑州高端汽车零部件分拨中心开工建设。郑州机场多式联运数据交易服务平台已与十多家中外企业实现数据互联互通。

在开放平台建设方面，河南联合签证中心正加快推进，已与尼泊尔、保加利亚、贝宁等多国达成合作意向。河南进口肉类口岸业务种类和规模领跑全国同类口岸。水果、冰鲜水产品、食用水生动物、鲜活水产品、邮政等口岸业务渐成规模，去年完成水果进口增长 20%，进口鲜活海产品增长 7.7%，承运邮件增长 154%。

源自《河南日报》2018-03-08
杨琦摘编

今年前两个月河南省进出口总值达 778.3 亿元

3 月 23 日，有关记者从郑州海关获悉，今年前两个月河南省进出口总值达 778.3 亿元，其中一般贸易进出口保持较高增速，农产品、铝材、汽车、服装等出口强劲增长。

据介绍，前两个月，河南省一般贸易进出口值达 268.6 亿元，同比增长 27%，占同期河南省外贸总值的 34.5%，增速明显；河南省民营企业进出口值达 200.9 亿元，同比增长 29.3%，占同期河南省外贸总值的

25.8%。

此外，河南省对美国、欧盟、东盟等三大贸易伙伴进出口均保持正增长。数据显示，前两个月河南省对美国进出口 166 亿元，增长 12.7%；对欧盟进出口 111.2 亿元，增长 5.5%；对东盟进出口 82.7 亿元，增长 63.5%。上述三者合计进出口值占同期河南省进出口总值的 46.2%。

出口方面，农产品、铝材、服装和汽车出口均保持快速增长。前两

个月，全省农产品出口 23.1 亿元，增长 65.2%；铝材出口 13.4 亿元，增长 29.3%；服装出口 8.8 亿元，增长 43.2%，汽车出口 6.9 亿元，增长 51.2%。

进口方面，集成电路、铜矿砂及其精矿、农产品、金属加工机床分列进口值前 4 位。其中金属加工机床进口 6.5 亿元，激增 21 倍；铜矿砂及其精矿进口 22.8 亿元，增长 1.4 倍。

源自《河南日报》2018-03-25
罗晓晨摘编

河南省举办第十二届投洽会新闻发布会

“2018 中卢‘空中丝绸之路’经贸合作高峰会”是亮点



3月2日，媒体记者从河南省政府新闻办举行的新闻发布会上获悉，第十二届中国（河南）国际投资贸易洽谈会（以下简称“投洽会”）共安排了6场重点活动、9场专题活动，还有主宾国系列活动。其中，“2018中卢（郑州—卢森堡）‘空中丝绸之路’经贸合作高峰会”是亮点之一。

“中卢高峰会将邀请卢森堡及欧洲国家政要、专家学者、知名商协会及客货航、物流、金融等企业高层代表参会。会上，中卢专家将就郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’经贸合作发展规划展开研讨，重点围绕建设临空生物医药产业园、建立‘欧洲进口药品集散中心’、建立海外‘跨境电商

产品展示中心’、‘海外仓’等重点合作领域进行专题对接。”投洽会组委会副秘书长万旭说。

省商务厅党组书记张延明介绍，今年的展览展示时间定为4月17日至21日，时长较往年有所延长；展览场地拟使用郑州国际会展中心一层、二层展馆共12个展厅，总布展面积为66000平方米，较往年有所增加。展览展示设投资合作、商品贸易、服务业三大板块，包括综合展区、主宾国展区、出口商品展区、进口商品展区、服务贸易展区、商品展销区共6个展区。

“今年的展览展示首次设置了进出口商品展，突出展示智能及高端装

备、工业制品、农机装备、无人机、农产品等河南拳头出口商品和国（境）外知名品牌商品。这是河南投洽会历史上的一次转型升级，更是河南办展历史上的一次创新。”张延明说。

媒体记者从发布会上得知，本届投洽会在客商邀请上更加突出国际性，不但邀请了已在河南投资的世界500强企业、知名企业高管，也邀请了对河南有投资意向的境外知名企业参会，如日本贸易振兴机构、大韩贸易振兴公社等。

据介绍，目前组委会办公室已征集招商项目3842个，其中服务业项目1883个，制造业项目1591个，农业项目368个。

源自《河南日报》2018-03-08
周雅雯摘编

第二届全球跨境电子商务大会5月10日在郑举行

3月20日，有关记者从省商务厅获悉，以“跨境电商助力世界贸易创新发展”为主题的第二届全球跨境电子商务大会，于5月10日在郑州举行。

本届大会由商务部国际贸易经济合作研究院、中国国际电子商务中心、省商务厅和郑州市政府共同主办，邀请世界海关组织、万国邮联体系等国际组织负责人，G20及“一带一路”沿线国家重点城市代表，主要贸易国相关领域政府官员及监管部门代表，国家有关部委负责人，杭州、重庆、宁波等12个跨境电商综试区城市代表，上海、广东、天津等10个自贸

试验区代表，福州、平潭等跨境电商保税进口试点城市代表，国内外知名跨境电商平台、供应链、物流、金融服务、外贸综合服务等企业高管和代表参会。

根据安排，5月10日上午在郑州国际会展中心举行大会开幕式暨跨境电子商务高峰论坛，其间，国内外多个城市代表将发表演讲，全球跨境电子商务大会终身主席、EWTO研究院名誉理事长龙永图将发布研究院最新研究成果。10日下午举办跨境电子商务产业链优化发展等分论坛活动。同时，大会还拟在EWTO核心功能集聚区

举办全球跨境电子商务成果展，主要展示全国跨境电商综试区成果、G20国家郑州友好城市精品、中国良品等。

据省商务厅相关负责人介绍，本届大会将进一步巩固深化首届世界海关跨境电商大会的成果，探索符合跨境电子商务发展的标准、规则和管理体系，加强政府部门、国际组织和商界的交流合作。对河南来说，有利于加快外贸转型升级，培育经济增长新动能，着力推动河南空、陆、海、网“丝绸之路”建设，助推跨境电子商务连接世界、普惠全球，朝着“买全球、卖全球”的目标持续迈进。

源自河南省人民政府门户网站
2018-03-22 朱琳旭摘编

河南实施外国人才签证制度

3月1日，随着省外国专家局向日籍专家内藤贤司等人签发首批13份《外国高端人才确认函》，外国人才签证制度在河南正式实施。

按照国家外国专家局、外交部、公安部统一部署，河南从即日起全面实施外国人才签证制度。此前，北京等9个省市作为第一批试点地区，已于今年1月1日开始实施这一制度。

根据有关规定，人才签证的发放对象为我国经济社会发展需要的外国高层次人才和急需紧缺人才。凡符合《外国人来华工作分类标准（试行）》中外国高端人才标准条件的，符合“高

精尖缺”和市场需求导向的科学家、科技领军人才、国际企业家、专门人才和高技能人才等，都可申请人才签证。

外国人才签证制度将使外国人才享受到更多便捷。如全程网上办理《外国高端人才确认函》且签发时限压缩至5个工作日内；对经省级外专部门确认、符合要求的外国高端人才在2个工作日内办理外国人才签证等。

据介绍，在豫工作的外国专家可凭借《外国高端人才确认函》，向驻外使馆、领馆或者外交部委托的其他驻外机构申请有效期为5至10年、

多次入境、每次停留180天的人才签证，其配偶和未成年子女也将获得相同有效期、多次入境的签证。

省外国专家局有关负责人表示，河南通过实施国际人才合作项目资助计划等，广泛吸引海外人才来河南创新创业，为推动河南经济社会发展作出了积极贡献。省外国专家局将与外事、公安部门协作配合，为外国专家提供更加优质高效的服务，共同营造尊才爱才、鼓励创业创新的社会氛围。

源自《河南日报》2018-03-02
罗晓晨摘编

国务院印发指导意见：发展低空旅游、航空运动

日前，国务院办公厅印发《关于促进全域旅游发展的指导意见》（以下简称《意见》），就加快推动旅游业转型升级、提质增效，全面优化旅游发展环境，走全域旅游发展的新路子作出部署，并提出发展全域旅游要落实好八个方面重点任务。

意见要求，推动旅游与科技、教育、文化、卫生、体育融合发展。大力发展冰雪运动、山地户外运动、水上运动、汽车摩托车运动、航空运动、健身气功养生等体育旅游，将城市大型商场、有条件景区、开发区闲置空间、体育场馆、运动休闲特色小镇、连片美丽乡村打造成体育旅游综合体。

（民航资源网 王铮摘编）

河南自贸试验区举办首届国际物流金融洽谈会

3月23日，河南自贸试验区举办首届国际物流金融洽谈会。“一带一路”沿线国家和地区的政府机构代表，国际知名贸易、供应链、物流、金融服务机构的高管，以及全国11个自由贸易试验区的相关负责人和国内外相关企业代表共200多人参会。贝宝中国区商户业务部总监陈兰说，数据显示，中国已经超过美国和英国，成为全球最受海淘购物者欢迎的海淘目的地，势头正劲的河南跨境电商将迎来更广阔的发展空间。

（《河南日报》姚自力摘编）

民航局颁发首张无人机航空运营（试点）许可证

3月27日，民航华东地区管理局向顺丰旗下江西丰羽顺途科技有限公司颁发国内首张无人机航空运营（试点）许可证，允许该公司在试点范围内进行商业化运营。这标志着中国正式迈入无人机商业货运的阶段。

江西省赣州市南康区无人机物流配送试点项目（即顺丰无人机物流配送试点）是经民航局批复的全国首个无人机物流配送试点项目，也是民航局对口支援南康的重要举措之一。顺丰集团相关负责人表示，顺丰在试点范围内将持续建设物流无人机覆盖网络，扩大配送范围，提升服务时效，创新运营模式，为建立成熟完善的无人机航空运营规则和体系打下坚实基础。

（《中国民航报》刘肖摘编）

波音向新加坡航空交付世界首架787-10

波音公司与新加坡航空公司3月26日庆祝了首架787-10梦想飞机的交付。787-10是梦想飞机家族中最大和最新的型号，将设立新的燃油效率全球标准。

约3000人在制造这款最新787机型的波音南卡工厂参加了此次里程碑庆祝活动。

与其他787机型相同，787-10具有高强度轻质复合材料、先进飞机系统和舒适客舱等特征。不同的是，787-10拥有更长的机身，载客量增加40人，在标准两舱构型下可设置330个座位。

凭借更大的载客量，787-10可以为航空公司提供当今现役宽体飞机中最低的每座运营成本。

（民航资源网 公瑞祥摘编）

2018年全球航空货运迎来“开门红”

国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）最新发布的全全球航空货运定期数据显示，2018年1月份，全球航空货运需求（按照货运吨公里计算）同比增长8.0%，与2017年12月份增长率（5.8%）相比有所提高。

2018年1月份，货运运力（按照可用货运吨公里计算）同比增长4.2%。

货运需求持续保持积极增长，并延续至2018年，表明推动航空货运需求增长的动力因素持续发挥作用。全球制造业出口需求强劲，为满足出口需求，供应链交货期也将相应延长。企业努力缩短交货期以弥补生产时间的延长，因此对航空货运的需求也相应增加。

国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生（Alexandre de Juniac）表示：“2018年伊始，航空货运增长稳健，1月份航空货运量增长8%；去年是非常特殊的一年，货运需求增长9%。2018年航空货运需求增长将回归常态，预计将增长4.5%，但可能会遇到阻力。如果真如特朗普总统所言，对进口铝材和钢材征收关税，贸易战将会带来很大风险。当保护主义措施升级，没有谁是真正的赢家”。

2018年1月份，所有地区航空公司货运需求均实现增长。

亚太航空公司2018年1月份货运需求同比增长7.7%，运力增长

2.2%。该地区主要出口国——中国和日本货运需求受欧洲经济复苏推动，货运需求持续表现强劲。但受季节性调整的影响，增长趋势暂缓。

北美航空公司2018年1月份货运量同比增长7.5%，运力增长4.2%。近年来，美国经济及美元走强提振了进口货运市场，尽管货运需求可能会受近期美元疲软的影响，但新近达成的美国税改法案或将有助于提振未来一段时间的货运量。货运量受季节性调整影响而出现大幅波动。

欧洲航空公司2018年1月份货运量同比增长10.5%，运力增长5.3%。该地区制造商对新出口订单需求稳健。1月份，受季节性调整后，货运量环比增长3%——是自2017年3月份以来的最高环比增幅。

中东航空公司2018年1月份货

运量同比增长4.4%，增速最慢。运力增长6.3%。受季节性调整影响，货运量在今年第一个月持续保持增长，但该地区运营商依然面临中东地区政治环境的挑战。

拉美航空公司1月份货运需求增长8.0%，运力增长5.4%。该地区最大经济体巴西经济复苏推动需求增长。经季节性调整后的国际货运量现已回至2014年底水平。

非洲航空公司2018年1月份货运需求同比增长12.9%。得益于亚非贸易的强劲增长，2017年亚非货运需求增长59%，随着外国投资涌入非洲大陆，亚非大陆间直飞航班数量有所增加。

今年航空货运迎来了“开门红”，世界货运研讨会也会于3月13日至15日在美国德克萨斯州达拉斯召开。

源自民航资源网 2018-03-14
周雅雯摘编



海南航空开通长沙 - 伦敦直飞航线

3月23日，海南航空正式开通长沙 - 伦敦直飞航线。

该航线由波音787宽体客机执飞，每周3班，从长沙黄花国际机场至伦敦希思罗机场飞行时长约13个小时。这是继2016年6月开通北京至曼彻斯特航线后，海南航空开通的第二条直飞英国航线。

英国是中国在“一带一路”建设

中的合作伙伴，伦敦是重要的国际航空枢纽。在国家“一带一路”倡议推动下，海南航空积极拓展国际航线，完善航线网络布局，为中国与英国的经济、文化交流提供了更多可能。长沙 - 伦敦航线的开通，架起了中国中部城市直达英国最快捷的空中桥梁，开辟了中英经济文化交流的新通道，使湖南与英国在经贸、文化、旅游等

方面的交流越来越紧密，合作空间越来越广阔。

自2016年开通长沙直飞美国洛杉矶、澳大利亚悉尼和墨尔本航线之后，加上本次长沙直飞伦敦航线开通，海南航空在长沙出港的国际航线已经覆盖欧洲、美洲、大洋洲三大洲。

源自《中国民航报》2018-03-28 杨琦摘编

顺丰去年营收逾700亿 今年重点布局航空物流

3月13日，顺丰控股(002352)公布了2017年年报。2017年，顺丰控股实现快递件量30.52亿票，同比增长18.29%；实现营收710.94亿元，同比增长23.68%；净利润为47.71亿元，同比增长14.12%；扣非净利润为37.03亿元，同比增长逾40%。公司拟向全体股东每10股派发现金红利2.20元(含税)。

对于顺丰控股而言，2017年是个重大的转折年份。这一年作为国内快递行业的标杆企业，顺丰控股通过借壳方式登陆A股，并成为首家采用直营模式的快递公司。

年报显示，直营模式对顺丰起到了至关重要的作用。目前顺丰已形成了全货机 + 散航 + 无人机组成的空运“天网”、全国数万个营业网点、中转分拨网点、陆路运输网络、仓储网点、客服呼叫网点、最后一公里网络等组成的“地网”，以及由智能设备、智慧服务、智慧决策、智慧包装、机器图像识别、车联网等组成的“信息网”，形成了快递行业控制力最强、稳定性最高、最独特稀缺的“天网 + 地网 + 信息网”三网合一网络资源和科技实力，有效保障了客户服务的时效和质量。

速运物流业务是顺丰控股的主营业务，其2017年的营收占公司总营收的99.32%，2017年速运物流的营收达到706.09亿元，比上年增长23.57%，行业整体收入增长趋势基本一致。毛利率比上年增长0.42%，达到19.97%。

2017年，快递行业掀起一股涨价风，多家上市公司纷纷上调了快递价格。而顺丰的快递价格一直高于同行业，但产品的质量得以稳定和有保障。据披露，顺丰控股2014年~2017年的票均收入分别为23.61元、23.83元、22.15元和23.14元，远高于行业12

元~14元的平均水平。高质量的票均收入及稳定的收入增长，共同保证了公司持续健康的利润水平。

2018年，顺丰控股将在传统业务保障稳定增长的同时，深入开拓重货 + 冷运 + 医药 + 国际 + 同城 + 仓储新业务板块，提供综合解决方案。

值得一提的是，顺丰在航空物流方面今年预计有大动作。据年报中称，全资子公司顺丰泰森与湖北省人民政府签订《关于湖北国际物流核心枢纽项目合作协议》，顺丰泰森与湖北省交通投资集团有限公司、深圳市农银空港投资有限公司签署《湖北国际物流机场有限公司合资合同》，顺丰泰森以自有资金出资23亿元参与设立湖北国际物流机场有限公司，持股比例为46%。该项目是顺丰航空运输体系布局建设的核心。在不久前，由顺丰参与筹建的湖北鄂州民用机场正式获批。顺丰由此也成为首个拥有自有机场的快递公司。未来，顺丰将以该

枢纽为中心，全面打造覆盖全国的航空物流运输体系。

股东方面，陆股通对顺丰控股不断加仓。截至2017年年末，陆股通持有1142.26万股，比2017年三季报披露的746.81万股增加了逾390万股。陆股通自2017年一季度成为

十大流通股东以后不断加仓。此外，博时第三产业成长混合型证券投资基金也不断加仓，至2017年12月31日持有239.99万股，占总股本的0.0544%。

源自《证券时报》2018-03-14 朱琳旭摘编



数据联读

截至2017年12月31日，顺丰共运营飞机57架，其中自有全货机41架(平均机龄22.56年)、租赁16架全货机。航线57条，覆盖39个国内主要城市及香港、台北、大阪。除全货机以外，顺丰还通过自营(与航空公司直接合作)、代理(货运代理)或三方合作(顺丰、航空公司、代理)等模式，向国内外99家航空公司获取稳定的客机腹舱资源，航线1719条，通达国内外。顺丰全货机加散航总计航空线路1776条，2017年航班总数124.4万次，日均约3400班次，可覆盖中国大陆、香港、台湾以及海外等34个国家和地区。航空发货量总计约111万吨，日均发货3000余吨，占全国航空货运总量22.98%。其中，2017年度航空运输快递件量为7.6亿票，占公司2017年度总快递业务完成量约25%。目前顺丰航空共有飞行员396人，其中机长151人、副驾驶214人、其他飞行学员等31人。

源自民航资源网2018-03-13 朱琳旭摘编



通航公司盈利模式浅析



策划 / 通航项目组 文字 / 李泉彬

近年来，随着国家政策的逐步开放，通用航空产业进入了大发展时期，通航公司数量也如雨后春笋一般迅速增加。现阶段，虽然国内有很多通航公司盈利情况非常好，但伴随着通航公司数量暴增、竞争增加、业务需求增加缓慢等原因，通用航空产业还处于整体行业亏损的状态。下面，我们以这些盈利的通航公司为例，简单分析一下怎样使通航公司做到赚钱。

一、哪些通航公司在赚钱？

要找出大概有哪些赚钱的通航公司，一个最简单的办法就是直接查过去3年通用航空专项资金（补贴）预

算执行情况，基本上排在补贴榜前20名的都属于盈利公司。

他们都有什么特点？

1. 这20家企业，国企和民企差不多5:5，老牌和新兴企业差不多6:4；2. 他们的飞行量都很大，因为补贴额与飞行小时直接挂钩；3. 他们的业务主要聚焦在传统工农业作业。

这些特点至少会给我们如下启发：

1. 做通航，国企有机会，民企也有空间，公关很重要，但是能力更重要。2. 不要以为赚钱的机会都被垄断，新兴势力不可小瞧，后来者也可以居上。3. 飞行量是通航企业的硬指标，

能不能盈利，飞行量是关键：飞行量不仅跟收入有关，还跟成本与核心竞争力有关。假设你经营一家刚成立的通航企业，给你一个200小时/价格300万的业务，但是你做下来可能会亏3-5万块钱。简单逻辑告诉你，亏钱的事情不能做，这样的单子不能接。如果你真这么想，说明你对飞行量还没理解透。飞行员和机务除了工资，更重要的是小时补贴，你不接单子，他们没活干，就拿不到小时补贴，更无法累积飞行小时和维修经历，他们就会集体想跳槽，你的团队就不稳。飞行员每年都得训练飞行，那么是用你自己的钱训练飞行员划算，还是用

客户的钱训练划算呢？还有，你不接这个活，200小时的民航局补贴会给你吗？你接了这个活，表面上看是亏了3-5万，但结果是你的飞行员和机务开心了，你还省了200小时的飞行员训练成本，而且多了200小时的公司作业经验累积，甚至因为这个活，进入了一个作业领域，最后因为拿了民航局的补贴，算下来还赚到钱了。所以，只要不超出你的运行规范，能飞的业务，哪怕是盈亏持平甚至微亏，不管是500块，还是500万，都拼命去做，有飞行量，才有一切。4. 工农业作业依然是目前通航作业中最赚钱的业务：请不要因为低端而鄙视它们；请不要因为要陪标2-3次就灰心丧气；请不要抱着空手套白狼的心态去谈这些业务。工农业作业大多是国家项目，金额巨大，业务长期稳定，但因为项目肥，所以竞争者多，门槛也高。比如海上石油服务，飞行员得3500小时起，电力巡线得1500小时起，农林喷洒得数百小时实战经验。这样的项目，想进入客户的供应商名单之列，没陪标个几次，能进去吗？公关还是要搞的，但现在都公开招标了，最后拼的还是企业的市场能力和作业实力。注意工农业作业项目中，飞行只是非常小的一个环节，你要想拿下这些项目，不要单枪匹马，而要留心供应链的环节，进行跨界合作。举个例子：山东农林喷洒是全国最发达的农林作业市场，那些在山东赚得盆满钵满的通航公司，最聪明的就是跟在大

药商的后面，甚至直接跟药商签合同。包括电力巡线、航空物探、航拍等，都是由供应商中的关键环节分流出来的业务。所以，不要老想着整合别人，而要想着如何更容易被别人整合。

二、如何摆脱对低空的依赖？

工农作业都有比较高的门槛，不能强迫所有企业都去做这些业务。再则工农作业多是国家项目，有国家单位支持，空域审批一般比较顺利。而工农作业之外的业务，不但极度依赖低空，而且客户多为民企或个人，所有的报批压力都要通航公司自己承担。不巧的是，中国的低空是管制的，而且年年说开放，年年还是开放不了。美国为什么低空开放？因为他们的军事基地遍布全球，不需要在本土飞行训练，国内空域可以大量给通航用，而中国情况正好相反。作者个人预测，低空放开管制至少要2020年以后。

低空管制不放开，怎么办？那就想办法减少对低空的依赖，甚至不需要空域也能开展业务。

比如，飞行培训、飞行体验等一般只需要使用驻地机场的固定空域进行本场训练即可，飞行俱乐部也是这样；还有空中游览，一般都是从A点到A点的固定航线飞行，与飞行培训一样，都是一次审批，长期使用。类似这样的业务，低空管制放不放，其实关系不大。

还有，比如航空器静态展示、飞行主题婚纱摄影或个人写真、模拟飞

行体验、青少年航空教育基地、航空理论培训、航空管理培训等，这些业务连空域都不需要。

三、如何做好市场定位？

想做一个赚钱的通航公司，必须有清晰的产品定位和市场定位。怎么定位？

主营业务一定是能赚钱的项目，副营业务可以不赚钱，但必须代表未来的发展方向。比如，首航直升机每年把主要精力投放到电力巡线、管道巡线、航拍航测；留小部分精力投入到飞行培训、俱乐部和空中游览。这种业务结构的好处在于，主营业务清晰，定位准确，不仅赚钱多，而且飞行量大，用客户的钱训练飞行员，锻炼作业团队，为公司储备优秀人才的同时支撑具有未来前景的新兴业务；副营业务不仅对低空资源依赖小，而且前景广阔，一旦主营业务市场将来进入红海，不再有利可图了，至少这些副营业务已经撑到可以赚钱的时候，马上可以变成主营业务继续发展。

通航公司要赚钱，还要做好给大产业当配套的准备，例如通航运营商给测绘公司当配套，再加上排它操作，就能活得很好，已经有人拿这个进行融资操作并且成功了；还比如空中游览，在大旅游发达的片区，不是去抢当地的客源，而是成为其生态链的一环，让整个生态因此有亮点，这样也会活得好。还有，进行差异化定位，比如亚联公务机有今天的行业地位，



就是当年抓住了内地公务机不愿意交纳高额关税与增值税而纷纷在境外注册的契机，利用其香港公司代管大陆机主在境外注册的公务机，而在行业内一炮打响。

四、如何让资本爱上通航？

通航一定要有资本进入，否则单靠一个或几个投资人在烧钱肯定是顶不住的。可问题是业内既没有专业的风投机构，也没有发展出相应的退出机制。通航目前投资大、回报低、周期长，资本是狼，吃不到肉，它闻都不闻。只有“轻资产、大数据、海量用户”，资本才会喜欢。

轻资产

为什么金鹿要把自有的公务机逐步卖掉，加大代管的业务步伐？原因很简单，代管的飞机无需自己交保险，无需承担折旧成本，无需占用大量的购机资金，用这样的飞机去作业，成本至少降低30%—50%，这就是轻资产的魔力。为什么有些培训机构敢把标准私照课程的费用降到市场均价的70—80%？因为他们的有些飞机是客户买的。

轻资产不单是飞机这个环节，人也是重要环节。人太多的话，增加的不仅是薪酬成本，还有很多隐性成本。俗话说，有人的地方就有江湖。人多了就得斗，斗狠了，就没心思做业务。不难发现，那些赚钱的民营通航公司，一般人都不多。

轻资产还必须在航空器的使用权

和所有权上来个革命性的颠覆。这方面Uber的启发很大，其厉害之处在于让本来以为无法分享的东西可以进行彻底分享，对产权进行逐步消解，使得产权越来越不重要，而分享变得越来越重要。产权和使用权可以分开，甚至产权可以多元化，比如众筹买飞机就是一个很好的思路。

大数据和海量用户

除了上述说的对产权进行分割，通过众筹的思路把原来很贵的东西变得便宜，或者把众筹和俱乐部模式结合起来，也是很好的思路；其次，要明白通航的三大属性，即交通属性、工具属性和消费属性。

目前，通航被开发最成熟也是最赚钱的就是工具属性，而因为低空管

制，交通属性和消费属性还处于萌芽状态。低空管制不开放，交通属性都是胡扯。但是，消费属性的空间大有可为。现在低空游览的票价已经降到580元/人了，未来很快会有更低的价格，而今后会有更多价格更亲民的飞行主题产品被开发出来，接上移动互联网后，就等着通航领域的Uber出来革命了。

五、降低成本有什么大招？

首先，机型相对单一化，包括品牌单一化和型号单一化。

这样本来5架飞机5种机型要配10个机务，10套工具，现在5架飞机1种机型，只需要1套工具，3—5个机务，成本降低一半以上。



其次，先定市场，再买飞机。

不同的作业对飞机型号和配套设备要求不同，所以明确了市场再买飞机（买不到可以租），才知道配什么人，买什么设备。

第三，商业模式创新降低成本。

比如，代管业务本来是客户跟公司签代管协议，客户支付机身价格10%左右的年费给代管公司，代管公司给客户配一套人马执行任务。但是，根据CCAR-91部K章规定，代管的航空器不能作为商业用途。这样客户成本很高，比如1个亿的飞机，代管年费就要1000万，这么高的成本，生意就没法做了。后来，有人反过来做，即客户把飞机干租给航空公司，但不收租金，航空公司也不收代管年费。因为是干租，法规运行航空公司使用客户的飞机进行取酬作业，并与客户进行收益分成。客户要用飞机时，优先保证即可。这样，客户节省成本，运营商不用花钱还多了架可以赚钱的飞机，真是一举两得。

第四，把闲置的资源盘活，包括人和物都可以。

(1) 比如特种维修工具，有些公司有，但是因为飞机少，大部分时间用不上；有些公司业务多，维修量大，需要特种工具却没有，自己买又觉得浪费，这完全可以由几家机型相同的通航公司联合起来搞一个维修工具共享联盟，甚至在这个基础上还可以扩大共享的范围，包括部分航材。

(2) 除了工具，其实最浪费的就是很多初创企业的飞机在机库里趴着，而那些业务多的成熟企业却无机可用，只能干着急；这两类企业完全可以通过一个中介机构搭建一个平台，把闲置的飞机资源利用起来。另外，人被闲置的情况也很严重，行业3000多名通航飞行员，坐冷板凳的可能有1600多名。浪费这么严重，那怎么办？美国空中游览项目的操作办法很有启发，他们广招一些年轻的、经验尚浅的飞行员来执行空中游览飞行任务，这些飞行员为了累积飞行小时，可以只领取最低小时补贴而不要基本工资，这就是为什么美国空中游览价格亲民了。业务少的时候，年轻飞行员没事做，公司还得照样给他们发工资，不如免费借给一些业务多的企业去使用，借用企业承担飞行员的基本工资、小时补贴和食宿。这样对于借出的单位来说，不仅节省了飞行员开支，且半年或一年以后，回来的这些飞行员个个都累积了数百甚至近千小时的飞行经验，成公司顶梁柱了，真可谓一举三得。

其实，类似的劳务输出已经有单位在做。上海正阳机场公司就可以提供各种技术人员的短期或长期劳务输出，比如管制人员，可以短期或长期出租给通航公司作为航务签派人员使用。相对于飞行员和机务等需要通过复杂的单位关系转换，其他技术人员的劳务输出目前是非常可行的。如果，

国内有一家劳务公司能够把闲置的飞行员统一签到其名下，并跟局方和各通航公司沟通好，可以自由根据市场需求派出飞行员到任何单位执行飞行任务，那么就完美解决了飞行员紧缺、飞行员想跳槽而不得影响飞行安全等一系列的问题，不仅通航公司大大降低成本，劳务公司本身也是一次成功的创业。

第五，自己买机不如租机。

大家习惯于自己买飞机经营，容易搞成重资产，占用资金，融资成本高，故前期盈利难。国外很多通航企业或FBO，除了4—5人是自己的，其他什么都是租来的，却不妨碍他们每年经营着十几二十架飞机，几千万美元的业务规模。

国内最典型的例子就是中瑞通航，第一年连人带直升机从国外租，参与直升机电力巡线作业，到年底居然还小有盈利，这对于做航空公司必须先亏个几年的常识来说绝对是个颠覆。现在国内有些企业慢慢开始领悟了，他们都是一些业务好又缺直升机的公司，都选择了干租，因为干租不仅费用比较合理，而且比起购买新机，时间成本要低很多。除了干租，其实很多业务如果对舒适性要求不高的话，完全可以去购买二手飞机，成本还可以大大降低。

六、没有市场一切都是假的

现在还有很多通航企业连市场部



都没有，一些销售人员也是寄放在其他部门；即便有市场（销售）部，这些销售人员和营销推广人员在整个公司的地位也非常低，可以调配的资源也非常有限；还有很多企业，由于前期筹建的时候已经烧了很多钱，所以公司成立后，都舍不得花钱做市场推广，又急着想把钱赚回来，往往给市场（销售）部制定非常荒唐的销售指标，比如第一年就制定1个亿的销售目标，相当于让一个光着膀子、饿着肚子的小伙子去爬喜马拉雅山。

没有市场，一切都是假的。所以，一个赚钱的通航公司，总经理一定是首席销售员，然后市场（销售）部一定是这个公司的第一重要部门，整个公司所有的一切配置，包括人、财、物，都是围绕市场（销售）部来运作的。有些做得比较出色的，是把市场推广和销售的基因植入到每个员工，通过利益共同体的绑定，让整个公司所有人都是为了销售和服务好客户这一个目标，共同奋斗。

七、不管有没有互联网，做好客户体验是生存之道

夕阳产业要多元化，朝阳产业要专业化。

通航是朝阳产业，就要做专。如果什么都做，就什么也做不好，更别谈赚钱了。雷布斯总结小米的成功之道：单点突破，做好体验，建立生态

链。你可以有几种不同的业务，但是要赚钱，一定是专注于一个类型业务，并挑其中的一种，把它做到极致，而且客户体验一定要好。是不是只有互联网企业才讲客户体验？不，就是工农业作业，也是要讲客户体验的。如果客户体验不好，那你公司的销售人员卖的就是假冒伪劣产品，那么不仅公司品牌受损，销售员个人品牌也毁于一旦。

同诚通航在国内做农喷业务近年来火箭式上升，业内大多数人看到的是其如何摔飞机，但鲜有人知道



其在客户中的口碑是难以想象的好。现在整个通航业客户体验普遍很差，投资人和经营者也不太愿意在设施和人力上做投入，最明显的就是，很多CCAR-61部培训机构，都舍不得配一个专职的客服。

所以，一个通航企业要赚钱，先要挨过筹建期和亏损期，不怕股东多，也不怕搞内讧，关键是创始人要赋予这个企业一种精气神，而且这个精气神是多数人都认同，并发自肺腑能接受的。

2018 民用无人驾驶航空器发展国际论坛在京举行

3月22日~23日，以“开创民航新时代 共享安全和谐天空”为主题的2018民用无人驾驶航空器发展国际论坛在北京举行。论坛围绕无人驾驶航空器技术发展新趋势、空域安全新挑战、行业监管新规范等问题，集中展示中国民用无人驾驶航空器相关法规政策、空中交通管理创新发展和应用方面的成果、规划和发展路线，交流国际先进经验，以促进无人驾驶航空器与传统航空业协同安全发展。

论坛由中国民用航空局主办。国际民航组织（ICAO）、欧洲航空安全局（EASA）等国际组织，国家相关部委和地方政府，制造企业、运营企业等300多名代表出席了论坛。

民航局副局长李健在主旨发言中指出，当前无人驾驶航空器在农业、电力、测绘、安防等领域的应用日益成熟，并成为推动航空领域创新和全面提升的新的动力源，开启了民航新时代。但是，作为现代航空系统的重要组成部分，无人驾驶航空器的飞行活动势必对国家空防安全、航空运输安全和社会公共安全产生深远的影响。将民用无人驾驶航空器飞行活动从隔离空域拓展到非隔离空域，并最终融入国家空域系统是一个长期的过程。他强调，融合是无人驾驶航空器发展的必由之路，要加强以运行为核心的法规标准体系、以空域准入为原

则的交通管理体系、以试验运行为基础的关键技术研发体系建设，主动作为，着力推动无人驾驶航空器持续、安全、健康发展。

李健表示，民航局将与各方携手共创无人驾驶的美好明天。一是与军方携手，积极深化军民融合发展，共同推动技术转化和空域等资源的高效利用；二是与地方携手，在国家相关法律法规的基础上，积极探索适应地方经济、社会发展的无人驾驶航空器监管模式；三是与世界民航携手，分享成功经验，共建全球无人驾驶航空器融合运行新秩序。

此次论坛设置了无人驾驶航空器运行管理概念及规划、关键技术支撑及互操作性、法规规章标准体系构架等五大议题。论坛期间，代表就民用无人驾驶航空器长远发展发表精彩演讲，就无人驾驶航空器热点话题进行广泛交流，并讨论通过了《北京倡议》。该倡议从加快推进以安全运行为核心的法规标准体系；加快构建基于风险的运行管理与服务体系；产学研深度合作共同推进科技创新；携手共建支撑全球范围的无人驾驶航空器安全、有序和协调运行的生态系统，构建民用航空“命运共同体”等四方面表达了与会各方的共同关切。与会各方一致认为，应进一步携手合作，加强无人驾驶航空器安全运行管理，促进全



球范围内民用无人驾驶航空器健康发展。

近年来，我国无人驾驶航空器市场规模不断扩大。截至3月23日，无人驾驶航空器实名登记数已增至18万架以上。与此同时，无人驾驶航空器大有在通用航空和货运航空等诸多领域逐步替代有人驾驶航空器的趋势。预计到2022年，农业生产和娱乐航拍领域或将率先实现初步的行业普及。为实现无人驾驶航空器融入国家空域系统，保障国家空防安全、航空运输安全和社会公共安全，下一步，民航局将继续抓好飞行安全管理工作，推进民用无人驾驶航空器立法工作，建立高效的管理机构和顺畅的运行管理机制，推动无人驾驶航空器运行管理平台建设。

源自《中国民航报》2018-03-26
王铮摘编

浓情 巧克力

作者 / 李莎莎

“人生就像一盒巧克力，你永远不知道下一块是什么滋味。”正如《阿甘正传》中这句风靡全球的台词一般，巧克力以其多变的口感成为名副其实的大众美食。它可能藏在淑女的口袋，也可能敛在少年的手心；可能是工匠挥汗如雨时的饱腹食粮，也可能是好友谈笑风生时的精致茶点。它与欧洲有着千丝万缕的密切关联，是欧洲文化长卷里不可磨灭的璀璨篇章。

巧克力的发展

巧克力最早起源于中北美洲，距今已有三千多年历史。当时的人们将可可豆的甜美果肉酿制成为一种富含酒精的提神饮料，聊以慰藉不堪重负的辘辘饥肠。此外，由于其圆润黝黑的饱满外形，15世纪中叶，可可豆曾被作为货币广为使用，一百颗可可豆就可以买到一只色彩斑斓的圣诞火鸡。

巧克力起源于美洲，却在欧洲得以发扬光大。航海大发现时期，哥伦布将可可豆作为奇珍异宝带回欧洲，并献给了当时的西班牙国王。酷爱甜食的国王只品尝了一口就将味道苦涩的可可豆抛之脑后，此后的数十年，关于巧克力的历史都是一片空白，这种境况一直持续到16世纪初。1528年，一位西班牙探险家将可可豆的制作工艺和器具传回欧洲，并突发奇想地在里面添加了蔗糖以迎合欧洲人的口味，一时间，“喝”巧克力成为流

行于欧洲上层阶级的时尚风潮——甜品师用精雕细琢的研磨器将可可豆的果实碾碎，加水加热，后来又逐步加入了肉桂、香草等香料，斟入平滑光洁的优美骨瓷之中，作为一种皇室贵族特饮，款款呈上。

此时的巧克力，还是平民无权享用的“王谢堂前燕”，而它真正“飞入寻常百姓家”，是在18世纪末的蒸汽时代。英国一家糖果公司“吉百利”成功生产出了固态巧克力，使巧克力省去了繁冗的享用过程，成为一种与众不同的即食“糖果”；而家喻户晓的“雀巢”公司尝试在巧克力中添加牛奶的创举，更是赋予了巧克力妙不可言的丝滑口感，并奠定了瑞士在巧克力近现代史上无可取代的特殊地位。

系列报道 欧洲之风

编者按：

此前，我们用文图带大家领略了不同国家的特色风情。从本期起，欧洲之风栏目将以特定文化或商品为切入点，跨越国别，换个角度，深度体验不一样的欧洲。

巧克力的种类

巧克力因可可豆种类的不同而呈现出各异的风味。Criollo 拥有毋庸置疑的贵族血统，尽管产量稀少却备受追捧，它口感柔密莹润，娇小的果实中盈满绵长的果香、芬芳的花香和馥郁的坚果香，只一口便仿佛远渡重洋，来到了阳光充沛的赤道线上；Forastero 相较于 Criollo 则显得更为亲民，它产量极丰，是名副其实的大众巧克力原料，细嗅下宛如初出茅庐的吉普赛舞女，辛辣却青涩，经过剧烈的焙炒工艺，呈现出别具一格的焦香气味；Trinitario 是可可豆中的“混血儿”，兼具了 Criollo 层次分明的细腻口感和 Forastero 的傲人产量，被称为仅次于 Criollo 的可可中的珍品。

经历了漫长的发展过程和制作工艺的变迁，巧克力分化出众多分支。微苦的黑巧克力是一名不苟言笑的英伦绅士，沉敛的眉眼下是无可探知的半世飘摇；甜蜜的白巧克力是回眸灿笑的雀跃少女，饱含仲春的浓郁味道；清香的牛奶巧克力则是莫奈笔下撑洋伞的女人，纵然难辨容貌，却只让人深觉恬静美好。除此以外，还有对原料的选择至臻严苛的单源巧克力，风格多样的夹心巧克



力等。其中，从出现就备受青睐的松露巧克力，外表包裹着一层松软微苦的纯可可粉，如同从蓬松沙土中初露头角的新鲜法国蕈类——松露，它也正是因此得名。松露巧克力拥有 23 度的超低熔点，甚至接触体温便会奇妙溶化，它那入口即化的绝佳口感，也丝滑得令人惊艳。

巧克力自诞生以来，便成为热恋中的少男少女互诉衷肠的爱情信使。它富含苯基胺，能引起人体荷尔蒙的微妙变化，让人心跳加速，仿佛坠入爱河。爱情中的酸甜苦辣，都包藏在一颗朴实无华的巧克力中，在唇齿间悄然迸发，又无悔啖下，人生亦是如此。这一世，你既邀我，我定欣然赴约，欢喜也好，悲恸也罢，纵然荆棘成河，我在意的，唯有眼前的繁朵。



国办印发《意见》指出： 发展全域旅游要落实好八个方面重点任务



李金早表示，中国旅游发展经过了约40年的历程，从无到有，从小到大。但是，随着旅游消费不断升级，传统的景点旅游模式已不能满足现代大旅游发展的需要。人民日益增长的美好生活需要和旅游业综合管理滞后、产品有效供给不足等问题，要求相关部门创新发展理念，深入推进旅游综合改革，全面优化旅游发展环境，促进旅游业从单一景点景区建设管理向综合目的地服务转变。

李金早说，指导意见的发布，标志着全域旅游正式上升为国家战略，是大众旅游时代我国旅游业发展战略的一次新提升。以全域旅游为载体，推动旅游体制机制创新、旅游产业融合发展、旅游公共服务优化、发展成果共建共享，有利于提升区域旅游业的整体实力和综合竞争力，是旅游业更好地服务国家经济社会发展大局的必然要求。

李金早指出，指导意见有四大亮点：

一是提出创新产品供给。以“旅游+”，推动旅游与其他行业、产业的融合发展。如旅游行政管理部门要与住建部门联合探索名胜名城名镇名村“四名一体”的全域旅游模式，与农业部门联合打造一二三产业融合发展的美丽休闲乡村等。

二是强调加强公共服务。扎实推进“厕所革命”，完善综合交通运输体系，改善公路通达条件，推进旅游

日前，国务院办公厅印发《关于促进全域旅游发展的指导意见》（以下简称《意见》），就加快推动旅游业转型升级、提质增效等方面作出部署。

《意见》指出，发展全域旅游要落实好八个方面重点任务。一是推进融合发展，创新产品供给。做好“旅游+”，推动旅游与城镇化、工业化以及商贸业、农业、林业、水利等融合发展。二是加强旅游服务，提升满意指数。以标准化提升服务品质，以品牌化提升满意度，推进服务智能化。三是加强基础配套，提升公共服务。扎实推进“厕所革命”，构建畅达便捷交通网络。四是加强环境保护，推进共建共享。推进全域环境整治，大力推进旅游扶贫和旅游富民。五是实

施系统营销，塑造品牌形象。把营销工作纳入全域旅游发展大局，坚持以需求为导向，实施品牌战略。六是加强规划工作，实施科学发展。将旅游发展作为重要内容纳入经济社会发展规划和城乡建设等相关规划中，完善旅游规划体系。七是创新体制机制，完善治理体系。推进旅游管理体制改革，加强旅游综合执法，创新旅游协调参与机制。八是强化政策支持，认真组织实施。进一步加强财政金融、用海用地、人才保障和专业支持，优化全域旅游发展政策环境。

文化和旅游部党组副书记、副部长李金早表示，文化和旅游部党组高度重视指导意见的宣传、贯彻，雒树刚部长明确表示要认真贯彻实施指导意见，进一步推动全域旅游健康发展。

休闲设施建设，构建畅达便捷交通网络。积极完善集散咨询服务体系，规范完善旅游引导标识系统。

三是提出实施系统营销。把营销工作纳入全域旅游发展大局，做好营销规划，立足于游客需求，实现产品开发与市场开发的无缝对接。

四是强调创新体制机制。围绕适应综合产业发展和综合执法两个综合需求，推进旅游管理体制改革，加强旅游业发展统筹协调和部门联动，加强旅游投诉举报处理。加强旅游综合

执法，建立健全旅游部门与相关部门的联合执法机制。积极创新旅游协调参与机制，建立健全旅游联席会议、旅游投融资、旅游标准化等协调机制。

此外，指导意见在财政金融、用地用海、人才保障、专业支持四个方面提出对全域旅游发展的支持政策。

一是加大财政金融支持力度。通过现有资金渠道，并鼓励地方统筹相关资金，加大基础设施和公共服务设施建设投入力度。二是强化旅游用地用海保障。适度扩大领域产业用地供

给，优先保障旅游重点项目和乡村旅游扶贫项目用地，鼓励旅游项目利用增加挂钩的城乡建设用地和工矿废弃地复垦利用试点，农村集体组织可依法使用建设用地开办旅游企业，城乡居民可利用自由住宅从事旅游经营。三是加强旅游人才保障。四是加强旅游专业支持。重点推进旅游基础理论、应用研究和学科体系建设，推动旅游科研单位、旅游规划单位与相关规划机构全力服务全域旅游建设。

源自新华社 2018-03-22
李莎莎摘编

WTTC 最新研究报告显示： 中国旅游业增速领先世界各国

根据世界旅行与旅游理事会（WTTC）与英国牛津大学3月22日最新发布的2017年度全球旅游经济影响研究显示：2017年，全球旅游业增速为4.6%，其增速超过制造业（4.2%）、零售业和批发业（3.4%）、农业、林业和渔业（2.6%）和金融服务业（2.5%），旅游业已连续第7年超过全球经济增速，成为全球增长最快的行业经济体。

研究报告表明：由于欧洲经济的强劲增长，欧洲旅游业的表现超预期，据国际航空运输协会（IATA）在2017年的数据，欧洲航空公司的客运量增速首次达到8.1%，超过10亿人，旅游经济增速4.8%；北非地区在2017年增长了22.6%，显示出

强劲的反弹。来自埃及（72.9%）的出色表现和突尼斯的稳定增长（7.6%）激发了游客对该地区旅游业的信心。亚洲国家继续推动全球旅游增长，东亚地区增长7.4%，东南亚增长6.7%。

研究报告公布了2017年度全球旅游业增长最快的十个国家依次为：中国、美国、英国、土耳其、埃及、印度、西班牙、日本、意大利、德国。其中，中国以9.8%的增速领先世界各国。

相对于亚洲、非洲和欧洲的地区和国家，2017年，拉丁美洲的旅游业GDP反而下降了1.4%，主要原因是由于拉丁美洲最大的经济体巴西的国际消费萎缩，与2016年相比下降了

18.1%。

世界旅行与旅游理事会（WTTC）总裁兼首席执行官Gloria Guevara表示，在过去的几年里，世界各国政府都在意识到旅游业的巨大好处，不断创造新的就业机会，推动经济增长，消费者的信心也因此增强。

据WTTC预测，未来10年，预计全球旅游业平均增长为3.8%，直接或者间接贡献约25%的就业机会。而中国和印度将创造超过三分之一的绝对GDP增长和近一半的就业增长。到2028年，全球范围内支持4亿多万个就业岗位，相当于世界上9个工作岗位中就有1个来自旅游业。

源自中国经济网 2018-03-26
李莎莎摘编

武汉打造亚洲最大通用机场 可停靠波音 737 飞机

3月12日，武汉汉南通航机场传出消息，该机场跑道将在现有基础上拓展800米，并新建一条与现行跑道并行、长2400米的跑道。

2017年8月建成并投入运营的武汉汉南通航机场，占地919亩，采用国内通航机场最高标准建设，分为飞行区、航站区、巡场道路、武汉国际航空工程中心等，其中，跑道长1600

米、宽30米，是全省最大通航机场，全国首批航空飞行营地示范工程。

2017年11月，首届国际航联世界飞行者大会在该机场成功举办。2019年10月，第七届世界军人运动会飞行表演项目也将在该机场举行。

依托汉南通航机场，去年以来，一大批通航产业项目纷纷签约落户武汉开发区通航产业园，包括通航制造、

组装、维修、培训、运营服务和卫星技术应用等，机场周边还规划建设有通航小镇、航空飞行营地等。

为满足更高水平通航产业发展需要，武汉汉南通航机场决定，将现有跑道拓展至2400米，并新建一条与现行跑道并行、长2400米跑道，未来可停靠波音737系列机型，成为亚洲规模最大通用机场。

源自《湖北日报》2018-03-13
赵世军摘编

东航新开定期国际全货机航线

东航物流旗下中国货运航空的上海浦东—德国法兰克福往返定期国际货运航线于3月21日顺利开通。这是东航物流去年完成混改后，新开的首条定期国际全货机航线。

此次开通的上海浦东—德国法兰克福航线由中国货运航空的波音777F大型宽体全货机运营，每周三、周日执飞。上海浦东机场是我国内地最大、全球排名第3的航空货运枢纽，2017

年货运吞吐量超过380万吨，上海两场的货运总吞吐量更首度突破400万吨大关；法兰克福机场是欧洲大陆最大的机场，法兰克福也是德国乃至整个欧洲重要的交通中心。该航线开通为“一带一路”沿线国家和地区的航空物流发展，为进一步推动中欧经济交流再添助力。

2017年6月19日，东航物流混合所有制改革方案正式签约实施，东

航集团领跑、东航物流首家签约，是全国范围内第一批推进的电力、石油、天然气、铁路、民航、通信、军工七大领域央企混合所有制改革试点，在民航领域成功落地，开了行业之先河。随着企业体制机制进一步理顺，东航物流也在新业务拓展上持续发力，此次新开航线就是其中一项内容。

源自《中国民航报》2018-03-26
周雅雯摘编

中俄联合研制重型直升机项目顺利推进

3月11日，在航空工业两会代表委员媒体见面会上，全国政协委员、航空工业直升机总设计师吴希明透露，中俄联合研制的重型直升机项目进展顺利，双方将会在总体设计等方面开展合作。

中俄联合研制重型直升机是两国战略合作大项目。2015年5月8日，在国家主席习近平和俄罗斯总统普京共同见证下，航空工业与俄罗斯直升机公司联合签署先进重型直升机

项目合作框架协议。在当年的中国天津第三届国际直升机博览会上，中俄联合研制的重型直升机构型首次公开亮相。该型号定位于优先满足中国需求，预计将为38吨级，可以胜任海拔3000米以上高原山区等复杂环境作业任务。

重型直升机一般是指最大起飞重量在20吨以上的直升机，是关系到我国国民经济和社会发展的通用战略性装备。研制重型直升机，将进一步完

善我国直升机谱系，填补我国在重型直升机领域的空白，使我国成为继俄美之后第三个拥有研制重型直升机能力的国家，并跻身于世界少数直升机谱完整的直升机强国之列，对加快民族直升机产业振兴、促进我国早日成为直升机工业强国具有促进作用。同时，重型直升机还将解决世界直升机产品在我国高原能力不足的限制，满足我国在抢险救灾、地震救援、高原运输等方面对重型直升机的需求。

源自《中国航空报》2018-03-15
刘肖摘编

厦航订购30架波音737 MAX飞机

波音与厦门航空宣布，双方已完成一份10架737MAX10和20架737MAX8飞机的订单。按照当前目录价格计算，这批飞机的价值约为36亿美元。

波音与厦门航空曾在2017年巴黎航展期间签署了针对这批飞机的备忘录，厦门航空由此成为737MAX家族最新成员737MAX10的启动用户之一。

厦门航空已经订购过一批737MAX飞机，并计划与其子公司共同使用这些新飞机，包括河北航空和江西航空。

波音民用飞机集团东北亚销售副总裁安瑞生(Rick Anderson)表示：“我们非常欢迎厦门航空作为重要成员加入波音737MAX10的启动客户群。凭借领先市场的效率和可靠性，737MAX家族将使厦门航空及其子公司继续拓展国内和地区航线网络。我们相信，737MAX将在未来很多年中进一步完善厦门航空的世界级全波音机队。”

厦门航空目前运营着一支由160多架飞机组成的全波音机队，包括10架787梦想飞机、149架新一代737和4架757。他们计划在2020年之前

将机队规模扩展到280架飞机，并希望通过新的737MAX家族飞机拓展地区航线。厦门航空是中国南方航空公司的子公司。

737 MAX10将成为盈利能力最强的单通道飞机，提供迄今最低的每座成本。整个737MAX家族的设计目标是向客户提供杰出的性能、灵活性和效率，以及更低的每座成本和更远的航程，从而支持开辟单通道市场中新的目的地。在MAX8和9之后，较小的远程型MAX 7将在2019年投入使用。MAX10预计将在2020年投入使用。

源自民航资源网2018-03-22
李梦摘编

企业境外投资管理办法



第一章 总则

第一条 为加强境外投资宏观指导，优化境外投资综合服务，完善境外投资全程监管，促进境外投资持续健康发展，维护我国国家利益和国家安全，根据《中华人民共和国行政许可法》《国务院关于投资体制改革的决定》《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》等法律法规，制定本办法。

第二条 本办法所称境外投资，是指中华人民共和国境内企业（以下称“投资主体”）直接或通过其控制的境外企业，以投入资产、权益或提供融资、担保等方式，获得境外所有权、控制权、经营管理权及其他相关权益的投资活动。

前款所称投资活动，主要包括但不限于下列情形：

（一）获得境外土地所有权、使用权等权益；

（二）获得境外自然资源勘探、开发特许权等权益；

（三）获得境外基础设施所有权、经营管理权等权益；

（四）获得境外企业或资产所有权、经营管理权等权益；

（五）新建或改扩建境外固定资产；

（六）新建境外企业或向既有境外企业增加投资；

（七）新设或参股境外股权投资基金；

（八）通过协议、信托等方式控制境外企业或资产。

本办法所称企业，包括各种类型的非金融企业和金融企业。

本办法所称控制，是指直接或间接拥有企业半数以上表决权，或虽不拥有半数以上表决权，但能够支配企业的经营、财务、人事、技术等重要事项。

第三条 投资主体依法享有境外投资自主权，自主决策、自担风险。

第四条 投资主体开展境外投资，应当履行境外投资项目（以下称“项目”）核准、备案等手续，报告有关信息，配合监督检查。

第五条 投资主体开展境外投资，不得违反我国法律法规，不得威胁或损害我国国家利益和国家安全。

第六条 国家发展和改革委员会（以下称“国家发展改革委”）在国务院规定的职责范围内，履行境外投资主管部门职责，根据维护我国国家利益和国家的需要，对境外投资进行宏观指导、综合服务和全程监管。

第七条 国家发展改革委建立境外投资管理和网络系统（以下称“网络系统”）。投资主体可以通过网络系统履行核准和备案手续、报告有关信息；涉及国家秘密或不适宜使用网络系统的事项，投资主体可以另

行使用纸质材料提交。网络系统操作指南由国家发展改革委发布。

第二章 境外投资指导和服务

第八条 投资主体可以就境外投资向国家发展改革委咨询政策和信息、反映情况和问题、提出意见和建议。

第九条 国家发展改革委在国务院规定的职责范围内，会同有关部门根据国民经济和社会发展需要制定完善相关领域专项规划及产业政策，为投资主体开展境外投资提供宏观指导。

第十条 国家发展改革委在国务院规定的职责范围内，会同有关部门加强国际投资形势分析，发布境外投资有关数据、情况等信息，为投资主体提供信息服务。

第十一条 国家发展改革委在国务院规定的职责范围内，会同有关部门参与国际投资规则制定，建立健全投资合作机制，加强政策交流和协调，推动有关国家和地区为我国企业开展投资提供公平环境。

第十二条 国家发展改革委在国务院规定的职责范围内，推动海外利益安全保护体系和能力建设，指导投资主体防范和应对重大风险，维护我国企业合法权益。

第三章 境外投资项目核准和备案

第一节 核准、备案的范围

第十三条 实行核准管理的范围是投资主体直接或通过其控制的境外企业开展的敏感类项目。核准机关是国家发展改革委。

本办法所称敏感类项目包括：

（一）涉及敏感国家和地区的项目；

（二）涉及敏感行业的项目。

本办法所称敏感国家和地区包括：

（一）与我国未建交的国家地区；

（二）发生战争、内乱的国家地区；

（三）根据我国缔结或参加的国际条约、协定等，需要限制企业对其投资的国家和地区；

（四）其他敏感国家和地区。

本办法所称敏感行业包括：

（一）武器装备的研制生产维修；

（二）跨境水资源开发利用；

（三）新闻传媒；

（四）根据我国法律法规和有关调控政策，需要限制企业境外投资的行业。

敏感行业目录由国家发展改革委发布。

第十四条 实行备案管理的范围是投资主体直接开展的非敏感类项目，也即涉及投资主体直接投入资产、权益或提供融资、担保的非敏感类项目。

实行备案管理的项目中，投资主体是中央管理企业（含中央管理金融企业、国务院或国务院所属机构直接管理的企业，下同）的，备案机关是国家发展改革委；投资主体是地方企业，且中方投资额3亿美元及以上的，备案机关是国家发展改革委；投资主体是地方企业，且中方投资额3亿美元以下的，备案机关是投资主体注册地的省级政府发展改革部门。本办法所称非敏感类项目，是指不涉及敏感国家和地区且不涉及敏感行业的项

目。本办法所称中方投资额，是指投资主体直接以及通过其控制的境外企业为项目投入的货币、证券、实物、技术、知识产权、股权、债权等资产、权益以及提供融资、担保的总额。

本办法所称省级政府发展改革部门，包括各省、自治区、直辖市及计划单列市人民政府发展改革部门和新疆生产建设兵团发展改革部门。

第十五条 投资主体可以向核准、备案机关咨询拟开展的项目是否属于核准、备案范围，核准、备案机关应当及时予以告知。

第十六条 两个以上投资主体共同开展的项目，应当由投资额较大一方在征求其他投资方书面同意后提出核准、备案申请。如各方投资额相等，应当协商一致后由其中一方提出核准、备案申请。

第十七条 对项目所需前期费用（包括履约保证金、保函手续费、中介服务费、资源勘探费等）规模较大的，投资主体可以参照本办法第十三条、第十四条规定对项目前期费用提出核准、备案申请。经核准或备案的项目前期费用计入项目中方投资额。

第二节 核准的程序和时限

第十八条 实行核准管理的项目，投资主体应当通过网络系统向核准机关提交项目申请报告并附具有关文件。其中，投资主体是中央管理企业的，由其集团公司或总公司向核准机关提交；投资主体是地方企业的，由其直接向核准机关提交。

第十九条 项目申请报告应当包括以下内容：

（一）投资主体情况；

（二）项目情况，包括项目名称、

投资目的地、主要内容和规模、中方投资额等；

(三) 项目对我国国家利益和国家安全的影响分析；

(四) 投资主体关于项目真实性的声明。

项目申请报告的通用文本以及应当附具的文件(以下称“附件”)清单由国家发展改革委发布。

第二十条 项目申请报告可以由投资主体自行编写,也可以由投资主体自主委托具有相关经验和能力的中介服务机构编写。

第二十一条 项目申请报告和附件齐全、符合法定形式的,核准机关应当予以受理。

项目申请报告或附件不齐全、不符合法定形式的,核准机关应当在收到项目申请报告之日起5个工作日内一次性告知投资主体需要补正的内容。逾期不告知的,自收到项目申请报告之日起即为受理。核准机关受理或不予受理项目申请报告,都应当通

过网络系统告知投资主体。投资主体需要受理或不予受理凭证的,可以通过网络系统自行打印或要求核准机关出具。

第二十二条 项目涉及有关部门职责的,核准机关应当商请有关部门在7个工作日内出具书面审查意见。有关部门逾期没有反馈书面审查意见的,视为同意。

第二十三条 核准机关在受理项目申请报告后,如确有必要,应当在4个工作日内委托咨询机构进行评估。除项目情况复杂的,评估时限不得超过30个工作日。项目情况复杂的,经核准机关同意,可以延长评估时限,但延长的时限不得超过60个工作日。

核准机关应当将咨询机构进行评估所需的时间告知投资主体。接受委托的咨询机构应当在规定时限内提出评估报告,并对评估结论承担责任。评估费用由核准机关承担,咨询机构及其工作人员不得收取投资主体任何

费用。

第二十四条 核准机关可以结合有关单位意见、评估意见等,建议投资主体对项目申请报告有关内容进行调整,或要求投资主体对有关情况或材料作进一步澄清、补充。

第二十五条 核准机关应当在受理项目申请报告后20个工作日内作出是否予以核准的决定。项目情况复杂或需要征求有关单位意见的,经核准机关负责人批准,可以延长核准时限,但延长的核准时限不得超过10个工作日,并应当将延长时限的理由告知投资主体。

前款规定的核准时限,包括征求有关单位意见的时间,不包括咨询机构评估的时间。

第二十六条 核准机关对项目予以核准的条件为:

- (一) 不违反我国法律法规;
- (二) 不违反我国有关发展规划、宏观调控政策、产业政策和对外开放政策;
- (三) 不违反我国缔结或参加的国际条约、协定;
- (四) 不威胁、不损害我国国家利益和国家安全。

第二十七条 对符合核准条件的项目,核准机关应当予以核准,并向投资主体出具书面核准文件。

对不符合核准条件的项目,核准机关应当出具不予核准书面通知,并说明不予核准的理由。

第二十八条 项目违反有关法律法规、违反有关规划或政策、违反有关国际条约或协定、威胁或损害我国国家利益和国家安全的,核准机关可以不经过征求意见、委托评估等程序,

直接作出不予核准的决定。

第三节 备案的程序和时限

第二十九条 实行备案管理的项目,投资主体应当通过网络系统向备案机关提交项目备案表并附具有关文件。其中,投资主体是中央管理企业的,由其集团公司或总公司向备案机关提交;投资主体是地方企业的,由其直接向备案机关提交。

项目备案表格式文本及附件清单由国家发展改革委发布。

第三十条 项目备案表和附件齐全、符合法定形式的,备案机关应当予以受理。

项目备案表或附件不齐全、项目备案表或附件不符合法定形式、项目不属于备案管理范围、项目不属于备案机关管理权限的,备案机关应当在收到项目备案表之日起5个工作日内一次性告知投资主体。逾期不告知的,自收到项目备案表之日起即为受理。备案机关受理或不予受理项目备案表,都应当通过网络系统告知投资主体。投资主体需要受理或不予受理凭证的,可以通过网络系统自行打印或要求备案机关出具。

第三十一条 备案机关在受理项目备案表之日起7个工作日内向投资主体出具备案通知书。

备案机关发现项目违反有关法律法规、违反有关规划或政策、违反有关国际条约或协定、威胁或损害我国国家利益和国家安全的,应当在受理项目备案表之日起7个工作日内向投资主体出具不予备案书面通知,并说明不予备案的理由。

第四节 核准、备案的效力、变更和延期

第三十二条 属于核准、备案管理范围的项目,投资主体应当在项目实施前取得项目核准文件或备案通知书。

本办法所称项目实施前,是指投资主体或其控制的境外企业为项目投入资产、权益(已按照本办法第十七条办理核准、备案的项目前期费用除外)或提供融资、担保之前。

第三十三条 属于核准、备案管理范围的项目,投资主体未取得有效核准文件或备案通知书的,外汇管理、海关等有关部门依法不予办理相关手续,金融企业依法不予办理相关资金结算和融资业务。

第三十四条 已核准、备案的项目,发生下列情形之一的,投资主体应当在有关情形发生前向出具该项目核准文件或备案通知书的机关提出变更申请:

- (一) 投资主体增加或减少;
- (二) 投资地点发生重大变化;
- (三) 主要内容和规模发生重大变化;
- (四) 中方投资额变化幅度达到或超过原核准、备案金额的20%,或中方投资额变化1亿美元及以上;
- (五) 需要对项目核准文件或备案通知书有关内容进行重大调整的其他情形。

核准机关应当在受理变更申请之日起20个工作日内作出是否同意变更核准的书面决定。备案机关应当在受理变更申请之日起7个工作日内作出是否同意变更备案的书面决定。

第三十五条 核准文件、备案通知书有效期2年。确需延长有效期的,投资主体应当在有效期届满的30个

工作日前向出具该项目核准文件或备案通知书的机关提出延长有效期的申请。

核准机关应当在受理延期申请之日起20个工作日内作出是否同意延长核准文件有效期的书面决定。备案机关应当在受理延期申请之日起7个工作日内作出是否同意延长备案通知书有效期的书面决定。

第三十六条 核准、备案机关应当依法履行职责,严格按照规定权限、程序、时限等要求实施核准、备案行为,提高行政效能,提供优质服务。

第三十七条 对核准、备案机关实施的核准、备案行为,相关利害关系人有权依法申请行政复议或提起行政诉讼。

第三十八条 对不符合本办法规定条件的项目予以核准、备案,或违反本办法规定权限和程序予以核准、备案的,应当依法予以撤销。

第三十九条 核准、备案机关应当按照《政府信息公开条例》规定将核准、备案有关信息予以公开。

第四章 境外投资监管

第四十条 国家发展改革委和省、自治区、直辖市发展改革部门根据境外投资有关法律法规和政策,按照本办法第十三条、第十四条规定的分工,联合同级政府有关部门建立协同监管机制,通过在线监测、约谈函询、抽查核实等方式对境外投资进行监督检查,对违法违规行为予以处理。

第四十一条 倡导投资主体创新境外投资方式,坚持诚信经营原则,避免不正当竞争行为,保障员工合法权益,尊重当地公序良俗、履行必要社



会责任、注重生态环境保护、树立中国投资者良好形象。

第四十二条 投资主体通过其控制的境外企业开展大额非敏感类项目的，投资主体应当在项目实施前通过网络系统提交大额非敏感类项目情况报告表，将有关信息告知国家发展改革委。

投资主体提交的大额非敏感类项目情况报告表内容不完整的，国家发展改革委应当在收到之日起5个工作日内一次性告知投资主体需要补正的内容。逾期不告知的，视作内容完整。大额非敏感类项目情况报告表格式文本由国家发展改革委发布。本办法所称大额非敏感类项目，是指中方投资额3亿美元及以上的非敏感类项目。

第四十三条 境外投资过程中发生外派人员重大伤亡、境外资产重大损失、损害我国与有关国家外交关系等重大不利情况的，投资主体应当在有关情况发生之日起5个工作日内通过网络系统提交重大不利情况报告表。重大不利情况报告表格式文本由国家发展改革委发布。

第四十四条 属于核准、备案管理范围的项目，投资主体应当在项目完成之日起20个工作日内通过网络系统提交项目完成情况报告表。项目完成情况报告表格式文本由国家发展改革委发布。

前款所称项目完成，是指项目所属的建设工程竣工、投资标的股权或资产交割、中方投资额支出完毕等情形。

第四十五条 国家发展改革委、省级政府发展改革部门可就境外投

资过程中的重大事项向投资主体发出重大事项问询函。投资主体应当按照重大事项问询函载明的问询事项和时限要求提交书面报告。

国家发展改革委、省级政府发展改革部门认为确有必要的，可以公示重大事项问询函及投资主体提交的书面报告。

第四十六条 投资主体按照本办法第四十二条、第四十三条、第四十四条、第四十五条规定提交有关报告表或书面报告后，需要凭证的，可以通过网络系统自行打印提交完成凭证。

第四十七条 国家发展改革委、省级政府发展改革部门可以根据其掌握的国际国内经济社会运行情况和风险状况，向投资主体或利益相关方发出风险提示，供投资主体或利益相关方参考。

第四十八条 投资主体应当对自身通过网络系统和线下提交的各类材料的真实性、合法性、完整性负责，不得有虚假、误导性陈述和重大遗漏。

第四十九条 有关部门和单位、驻外使领馆等发现企业违反本办法规定的，可以告知核准、备案机关。公民、法人或其他组织发现企业违反本办法规定的，可以据实向核准、备案机关举报。

国家发展改革委建立境外投资违法违规行为记录，公布并更新企业违反本办法规定的行为及相应的处罚措施，将有关信息纳入全国信用信息共享平台、国家企业信用信息公示系统、“信用中国”网站等进行公示，会同有关部门和单位实施联合惩戒。

第五章 法律责任

第五十条 国家发展改革委工作人员有下列行为之一的，责令其限期改正，并依法追究有关责任人的行政责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任：

(一) 滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊、索贿受贿的；

(二) 违反本办法规定程序和条件办理项目核准、备案的；

(三) 其他违反本办法规定的行为。

第五十一条 投资主体通过恶意分拆项目、隐瞒有关情况或提供虚假材料等手段申请核准、备案的，核准、备案机关不予受理或不予核准、备案，对投资主体及主要责任人处以警告。

第五十二条 投资主体通过欺骗、贿赂等不正当手段取得项目核准文件或备案通知书的，核准、备案机关应当撤销该核准文件或备案通知书，对投资主体及主要责任人处以警告；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第五十三条 属于核准、备案管理范围的项目，投资主体有下列行为之一的，由核准、备案机关责令投资主体中止或停止实施该项目并限期改正，对投资主体及有关责任人处以警告；构成犯罪的，依法追究刑事责任：

(一) 未取得核准文件或备案通知书而擅自实施的；

(二) 应当履行核准、备案变更手续，但未经核准、备案机关同意而擅自实施变更的。

第五十四条 投资主体有下列行为之一的，由国家发展改革委或投资主体注册地的省级政府发展改革部门

责令投资主体限期改正；情节严重或逾期不改正的，对投资主体及有关责任人处以警告：

(一) 未按本办法第四十二条、第四十三条、第四十四条、第四十五条规定报告有关信息的；

(二) 违反本办法第四十八条规定的。

第五十五条 投资主体在境外投资过程中实施不正当竞争行为、扰乱境外投资市场秩序的，由国家发展改革委或投资主体注册地的省级政府发展改革部门责令投资主体中止或停止开展该项目并限期改正，对投资主体及主要责任人处以警告。

第五十六条 境外投资威胁我国国家利益和国家安全的，由国家发展改革委或投资主体注册地的省级政府发展改革部门责令投资主体中止实施项目并限期改正。

境外投资损害我国国家利益和国

家安全的，由国家发展改革委或投资主体注册地的省级政府发展改革部门责令投资主体停止实施项目、限期改正并采取补救措施，对投资主体及有关责任人处以警告；构成犯罪的，依法追究刑事责任。投资主体按照本办法第四十三条规定及时提交重大不利情况报告表并主动改正的，可以减轻或免除本条规定的行政处罚。

第五十七条 金融企业为属于核准、备案管理范围但未取得核准文件或备案通知书的项目提供融资、担保的，由国家发展改革委通报该违规行为并商请有关金融监管部门依法依规处罚该金融企业及有关责任人。

第六章 附则

第五十八条 各省级政府发展改革部门要加强对本地企业境外投资的指导、服务和监管，可以按照本办法的规定制定具体实施办法。

第五十九条 国家发展改革委对省级政府发展改革部门的境外投资管理工作进行指导和监督，对发现的问题及时予以纠正。

第六十条 核准、备案机关及其工作人员，以及被核准机关征求意见、受核准机关委托进行评估的单位及其工作人员，依法对投资主体根据本办法提交的材料负有保守商业秘密的义务。

第六十一条 事业单位、社会团体等非企业组织对境外开展投资参照本办法执行。

第六十二条 投资主体直接或通过其控制的企业对香港、澳门、台湾地区开展投资的，参照本办法执行。

投资主体通过其控制的香港、澳门、台湾地区企业对境外开展投资的，参照本办法执行。

第六十三条 境内自然人通过其控制的境外企业或香港、澳门、台湾地区企业对境外开展投资的，参照本办法执行。

境内自然人直接对境外开展投资不适用本办法。境内自然人直接对香港、澳门、台湾地区开展投资不适用本办法。

第六十四条 法律、行政法规对境外投资管理有专门规定的，从其规定。

第六十五条 本办法由国家发展改革委负责解释。

第六十六条 本办法自2018年3月1日起施行。《境外投资项目核准和备案管理办法》（国家发展和改革委员会令9号）同时废止。

罗晓晨摘编





航空货运枢纽带动物流产业集群 ——关于顺丰选择鄂州机场的分析

2月25日，中国政府网发布消息，国务院、中央军委正式批复同意新建湖北鄂州民用机场。许多城市把未来发展机遇聚焦在以大空港带动临空经济的发展目标上。国内传统航空枢纽当仁不让地进入到打造临空经济的行列，北上广自不必说，郑州、成都、西安更是高调跟进，掀起了一轮打造航空大都市的热潮。但为何名不见经传的鄂州偏偏得到顺丰的青睐？鄂州能否如愿成为中国的孟菲斯？该项目将对物流格局产生哪些影响？

一、物流快递企业参与建设堪称首例

2017年12月13日，顺丰控股和湖北省政府同时发布公告，顺丰控股股份有限公司的全资子公司深圳顺丰泰森控股（集团）有限公司与湖北省人民政府签订《关于湖北国际物流核心枢纽项目合作协议》，将共同建设

湖北国际物流核心枢纽项目。

该项目由枢纽机场及相关项目和配套设施等构成，其中鄂州枢纽机场是为顺丰定制的大型机场，枢纽机场的建设由省方、顺丰、第三方国有股东按照49:46:5的比例出资成立合资公司，作为枢纽机场的项目法人，负责枢纽机场的规划、设计、投资、建设和经营。合资公司注册地为湖北省鄂州市，注册资本为人民币50亿元。

鄂州机场项目是这些年物流业热议的话题，该项目拥有多个中国第一乃至世界第一。首先，项目为中国首个货运为主的机场，要建成全球第四、亚洲第一的货运为主机场；其次，该项目是“无中生有”的新货运机场项目，不同于我国机场建设中的以扩建、迁建和军转民建设为主发展航空货运的项目；再次，是全世界第一个由物流企业参与投资的货运机场，不论是美国的孟菲斯、路易斯维尔，还是德

国的莱比锡，超级航空货运机场鲜有物流快递企业参与投资的，堪称世界首例。

二、为何需要航空货运枢纽

全球贸易依托的物流通道，从海运干线为主导的成本变量最优模式，进化到铁路、公路、航空为主干线的时变变量最优模式。全球货运中10%的高值货物，以航空货运为首选。

我国航空货运发展不平衡，50%以上的航空货邮量集中于北京首都机场、上海浦东机场和广州白云机场。中西部地区航空货邮量迅猛增长，但体量依旧很小。90%以上的航空货运是依赖于客机腹舱，客货混装模式，“点对点”的直航模式，导致货运依赖于客运为主的运输机场，因此我国全货机数量极少。

截至2016年12月，中国航空公司现役货机机队157架（包括顺丰航

空、扬子江快运、中国邮政航空、国货航、南航、中货航、友和道通、长龙航空、圆通航空、奥凯航空、龙浩航空），同期，国际快递巨头UPS拥有全货机680架，FedEx拥有全货机713架，两家美国快递业巨头拥有的全货机运力是我国的9倍。国际上大型的航空货运枢纽均有大型的国际快递巨头一二级枢纽的落地。

我国的快递主要依赖公路运输，不仅加重了公路的负担，也对快递的时效性造成了一定的影响。因此，我们亟待大型的全货机以增加航空货运的能力，与之配套的货运枢纽机场呼之欲出。

货运枢纽机场是为全货机服务的，是航线归集的产物。以顺丰集团为例，目前国内散航航线3794条，顺丰使用航线条数1797条，全国日均航班个数10095个，其中顺丰日均使用航班个数2888个，顺丰已经开通散航进出港业务的货运站点有125个，服务于客机腹舱和全货机运输。顺丰开通的全货机站点32个，每日执行129个航班，全货机运量占全网航空总发货量的42.9%。

“点对点”的飞行，已经越来越不能满足顺丰全货机的发展要求，急需一个全国性的航空货运枢纽，将“点对点”的航线归集为“轮辐式”航线，形成“枢纽飞”模式，以增加运输资源的利用率。按照国际同行的测算，“枢纽飞”将降低30%的运输成本。目前顺丰杭州萧山机场正在承担着全国最大的转运枢纽的角色，每日有30余架全货机进出杭州枢纽。

综上分析，我国航空货运还停留在传统的“腹舱带货”和“点对点”

运输模式，全货机和“枢纽飞”是未来的主流模式。FedEx的孟菲斯，DHL的莱比锡，UPS的路易斯维尔，都是以货运枢纽为主、客运为辅的航空物流中心。孟菲斯和其他几个货运枢纽都拥有以下三个特征：一是货运与客运分流在不同的航空中心；二是满足每日上百架飞机进出港的需求；三是避免了航空噪音的扰民，避免与客机争抢空域和跑道资源。这就是我国需要航空货运枢纽机场的理由。

货运枢纽能为企业带来四个主要益处：一是可控的时效，每段的飞行距离缩短，加之大工业化的转运分拨系统，严密的标准作业流程和风险控制能力，运输时效得到保障。二是规模效应，枢纽型的运输策略，减少了直达运输中“满一空一满一空”的恶性循环，在货运流向失衡的条件下，也可以大大提高满载率，并且在“轻泡货”和“重质货”的配载上，让物流作业者有了极大的技术发挥空间，最大限度地使用运载工具的容积和载重。三是高度联结，枢纽将同一运输方式不同航线高效联结，也将不同运输方式高效联结。四是高频次，稳定和高密度的运输航线，保障货物随到随发，减少了货主的货物积压，对于生产商和贸易商，就意味着降低了流动资产的占用，加速了流动资金的周转，从而实现精益的供应链体系。

三、选择鄂州的理由

航空货运枢纽机场主要服务于全货机，通常选择在航线集结的几何中心地带，与货物的始发地和目的地并无直接关联。枢纽的选择不是本地货源，而是能否形成快速转运。当飞行

航线等距离最短、机场建设条件成熟、转运基地面积较大（通常在2000亩以上）、转运效率很高、空域资源丰富时，航空货运枢纽可能被选择。

如同FedEx将全球超级转运中心落户孟菲斯一样，鄂州有太多与孟菲斯相近的资源禀赋。鄂州是湖北的根脉，也是武昌的源头，古有“龙蟠凤集”之说。鄂州市位于湖北省东部，滨于长江中游南岸，西邻武汉，东接黄石，北望黄冈。鄂州居中独厚，北距首都北京、东距上海、西距重庆、南距广州均在1000公里左右。从鄂州起飞，两个小时的航程能够覆盖占全国至少80%GDP的地区。

鄂州是一座具有历史文化底蕴的城市。东汉以前为鄂邑、鄂郡、鄂县。三国时吴王孙权在此建都，改称武昌。此后，鄂州始终是长江中游的政治、经济、军事重镇。鄂州是长江中游南岸的一座新兴工业城市，是鄂东“冶金走廊”、“服装走廊”、“建材走廊”的重要支撑，形成了以冶金、服装、建材、医药、化工、机械、电子、轻工为主体的门类齐全的工业体系，是湖北省重要的工业基地和鄂东的商品集散中心。鄂州市位于武汉城市圈的核心层，紧邻武汉东湖保税区，是武汉城市圈推进“两型”社会建设的示范区、城乡一体化先行区和湖北改革创新“特区”，2015年人均GDP已突破1万美元，全省排名仅次于武汉，与武汉同城化程度最高，国家级葛店开发区与东湖高新区协同共建。

鄂州四条高速（沪蓉高速、京珠高速、大广高速、汉鄂高速）“井”字型分布；有11条通道与武汉对接，与武汉融为一体；武九铁路穿境而过，

沟通京广和京九；武鄂黄和武鄂冈两条轻轨并经全城。公路交通网络密度居湖北省第一。鄂州在长江流域处于“得中”地位，东去上海，西上重庆，水路距离都在 1100km 左右。万里长江依市而过，境内江岸线长江航道鄂州段全长 80.1km，有大小港口 5 座，江海直达，常年可泊 5000 吨级轮船，丰水期水深 50—65M，可通万吨级船舶。106 国道纵贯市区南北，武（昌）九（江）铁路、316 国道和宜（昌）黄（石）一级公路三线并行，横穿鄂州东西。这种“江湖海直通、水铁公联运”的优势，使鄂州得以成为鄂东南地区的水陆交通枢纽。正在兴建的武汉—鄂州—黄石城际铁路，也进一步大大缩短了鄂州与武汉间的时间距离。交通的便利将进一步为鄂州的经济发展增添新的活力。宁（南京）汉（武汉）渝（重庆）光缆数控通信工程的开通，又使鄂州成为鄂东南地区的通讯枢纽。鄂州基础设施完备，通讯、供电、供水条件也同样完备。

一样的几何中心，一样的自然气候条件，一样四通八达的地面交通，一样的资源型经济的转型窗口期，一样的劳动力供给条件，一样的产业政策的开明时期，为何入选的不是仅有 60 公里之遥的武汉呢？事实上，全球的货运枢纽正在从中心城市分离出来，物流的去经济中心化是趋势，客货逐步分流。物流不再与人口密集的中心城市争土地、争空域、争路权，大规模的转运、分拨、仓储等物流活动，在几个城市群中间洼地效应明显的地区完成，通过多式联运系统的构建，形成“轮辐”或“轴辐”式的运输网络，形成主枢纽和次节点的联通，

改变一直以来经济中心与物流中心高度重叠的发展模式。物流网络格局的变迁，给鄂州这个古老的城市一次重生的机遇，鄂州成为亚洲最大的航空货运中心的优选。

最后就是鄂州叫作燕矶的小镇，滨临长江干流大弯处，飞机一经起飞就在空旷的长江上，可谓机场得天独厚的位置。

四、航空货运枢纽如何成为物流产业集群

物流产业集群有先天和后天两种能力形成，先天能力是城市发展历程中累积的资源，后天能力是政府依据产业链发展的内在逻辑，通过顶层设计形成的。

美国的孟菲斯是全球物流产业集群典范。孟菲斯成为美国多式联运枢纽，众多的货仓，进出的货物，供应到周边 8 小时的辐射区，物流产业成为孟菲斯的支柱产业，集群效应的基础，才有 FedEx 的进驻，这一进驻使孟菲斯成为全球知名的航空物流之都。

孟菲斯独特的物流资源禀赋，带动了临空经济的发展。孟菲斯国际机场以航空物流业为核心，围绕空港核心作业区以 FedEx 为重点，包括 UPS、西北航空在内的多家物流企业开展航空物流活动。依赖孟菲斯国际机场航空快递的优势，美国最大的隔夜药品检测中心——先进毒理监测中心、世界最大的眼角膜银行——国家眼科银行中心等生物科学类企业和全球最大的 DVD 分拨中心——Technicolor Video、世界最大的便携电脑维修点——Solcctron 公司纷纷在孟菲斯机场周边布局。孟菲斯如今已

成为全美最大的医疗器械制造中心，还是美国中南部最大的医疗中心。

航空产业、物流产业是集聚产业集群的基础。在此基础上，如同筑巢引凤，物流加工产业首先聚拢，随之一些对物流时效敏感，订单随机性较大的高端制造业也会入驻，进而带动商贸业和相关生产性服务业聚集。看孟菲斯模式，全世界越来越多的城市认识到，机场不再是一个单纯的交通枢纽，而是有可能形成一个以机场为中心的空港产业群，这个群里又链接了大量的产业链，带动一个区域的经济发展。

如果把航空货运机场比作同心圆的内核，带动的相关产业集群可以自内向外地分为四个同心圆，第一层是通用航空产业，围绕空港的相关配套服务，维修、训练等。第二层是物流产业集聚，以多式联运系统带动的空铁联运系统、空陆联运系统，以供应链中心为主的物流业生态圈。第三层是高端制造业和快速周转的商贸交流。第四层是相关的服务业，金融结算、人力资源、会展等。其中第二层是必要且充分的产业要素。

笔者理解的物流产业集群，它不是物流园区的简单集合，而是多式联运运载中心叠加了供应链服务中心全产业链要素的集合，是物流服务中既有同质化竞争又可共享资源、分享知识的竞合环境。物流产业集群尚无确定定义，但有一点可以肯定，物流业是该地区的经济支柱，物流活动强度高高于本地生产和生活的物流需求，该地区的物流活动服务于大辐射区域的中转、分拨、配送和流通加工的市场。

源自中远海运 E 刊 2018-03-02

朱琳旭摘编

低成本航企的神队友：超低成本航空日益崛起

低成本航空发展几十年之后，与传统航空公司之间的界限越来越模糊，实质性区别越来越少。无论是在短途航线还是国际长航线市场上，低成本航空和传统航空都分别占有较大市场份额，但无论是产品还是服务，传统航空公司、低成本航空呈现出整体同质化趋势。例如，传统航空公司纷纷松绑产品限制，将选择权让给顾客，尝试有偿提供餐食，增加辅助收入等，而易捷航空等低成本航空公司会在高价值航线上向旅客提供免费餐食等服务，还会使用干线枢纽机场。

总体来看，低成本航空、特别是超低成本航空近年来发展迅速，在全球民航市场扮演着不可忽视的重要角色。

超低成本航空发展势头迅猛

过去 10 年，两个主要发展趋势主导了北美民用航空运输市场：传统全服务航空公司的并购融合，以及超低成本航空的出现。超低成本航空的出现有助于考验传统航空公司的竞争力，甚至改变美国主要航空公司产品服务的进化路径。美国航空、达美航空、西南航空公司和联合航空四家航空公司合计占据了高达 80% ~ 85% 美国国内市场份额，但目前市场份额增长最快的是超低成本航空公司。在可预见的未来，超低成本航空可能会持续增长。

目前，低成本航空（LCC）是一

个含义宽泛的术语，包括低成本航空（low-cost carrier, LCC）和超低成本航空（ultra low-cost carrier, ULCC）。例如，美国的精神航空，以及欧洲的瑞安航空、威兹航空和飞马航空均自称为超低成本航空公司。

“事实上，我们现在拥有经过市场验证的商业模式，共飞竞争的全国航线网络，并与其他类型的交通工具争夺每一位旅客。”美国航空公司首席经济学家约翰·海利在 1 月份发表的一份分析报告指出。“而超低成本航空满足了美国公众日益增长的低成本出行需求，客流量增长速度比以往任何时候都要快。超低成本航空甚至进入了洲际航空市场，甚至有望在未来几年重塑市场的竞争格局。”

根据经济咨询公司 Compass Lexecon 去年发布的研究报告，总部位于佛罗里达州劳德代尔堡的精神航空公司，是美国第一家采用超低票价、通过增值服务盈利运营模式的航空公司。过去 7 年，精神航空的洛杉矶往返芝加哥航线上，每日增加 4000 个座位。目前，美国国内已经有 4 家航空公司采用了超低成本航空模式，分别是精神航空、拉斯维加斯的忠实航空、丹佛的边疆航空和明尼阿波利斯的太阳城航空公司。总体而言，超低成本航空在北美市场上呈现较快的增长趋势。

超低成本航空进军国际航线

美国超低成本航空公司不仅在国



内航线的运营上取得了成功，以精神航空为代表的超低成本航空公司已经开始进军国际市场，将运营范围扩大到加拿大、加勒比海地区和墨西哥的国际航线上。而且精神航空已经运营从美国国内城市飞往加拿大边境城市的航线，吸引了从美国飞往加拿大的国际客源。

“美国超低成本航空公司已经探索出了一条无须飞往加拿大境内城市就能够服务美国往返加拿大国际旅客的运营模式，我认为这是一个非常酷的经营模式。”美国西捷航空分管企业和机场事务的副总裁麦克·南希最近在华盛顿举行的机场理事会北美区国际会议上如此阐述。由于精神航空抢占了一部分加拿大往返美国的国际客源，总部位于卡尔加里的西捷航空今年6月将推出自己独立运营的超低成本航空子品牌 Swoop。

当然，通过成立超低成本子公司来争夺价格敏感客源的运营模式并不限于北美地区。

总部位于英国的国际航空公司集团（IAG）表示，其低成本长航线子公司 Level 从去年开始运营，从目前来看已经可以判断 Level 的运营取得了成功。今年7月份，Level 公司将开始启用空客 A330-200 机型执飞从巴黎奥利机场往返蒙特利尔、纽约纽瓦克、瓜德罗普岛和马提尼克岛的国际长航线。此外，巴黎奥利将成为 Level 公司继巴塞罗那之后的第二个国外基地。“Level 公司从2017年6月开始运营巴塞罗那的基地市场取得了不可思议的成功。”国际航空集团首席执行官威利·沃尔什说，预计将在国际航空集团发布的2017年财报

中披露 Level 公司的经营情况。

北美市场或许证明了实行低成本、低票价的超低成本航空能够获得成功。但即使是美国航空等通过合并成为航空巨头并且占据绝大部分市场份额的传统全服务航空公司，也依然被迫在共飞航线上参与价格竞争，使机票价格停滞不前甚至同比下降。超低成本航空挖掘了一部分潜在的乘客资源，这部分旅客以前并不出行或旅行时乘坐汽车或公共汽车旅行。但现在这些对价格敏感的乘客都愿意乘坐更为狭窄的座位和或放弃餐食等配套服务，只需要低成本航空公司能够将他们承运到想去的地方。

威利指出，在2000年仅有65%的美国国内乘客乘坐城市间直飞的低成本航空航班，但这一数字到2016年已经达到88%。一个例子是爱达荷州博伊西往返拉斯维加斯航线，2007年总部位于达拉斯的西南航空占据了该航线超过80%的市场份额，而2016年西南航空在该航线的市场份额已跌至62%，忠实航空已经占领了20%的市场。

争夺加拿大南下的国际客源

随着西捷航空从最初的低成本航空逐渐演变成为一个更传统的网络型航空公司，并且将在2019年接收波音787梦想客机。西捷航空公司的高管认为，西捷航空正在逐渐失去对部分价格敏感乘客的吸引力，特别是加拿大部分对价格敏感的乘客会驾车越过加拿大和美国的边境，然后在美国搭乘超低成本航班抵达目的地。

“在过去的几年里，越来越多的加拿大人通过陆地交通方式进入美国境内，再从美国的机场乘坐超低成本

航空的航班到达美国的其他城市”。西捷航空副总裁卡明斯表示，这也解释了他们为何当初决定要创立 Swoop 低成本子公司的原因。

Swoop 公司将完全是经营点对点航线模式的航空公司，它将不会与西捷航空的干线网络发生任何关联。Swoop 将是一个完全独立的公司，目的是吸引价格敏感的旅客群体。Swoop 公司副总裁麦克·南希说：“当你登录 Swoop 网站的时候，你就不会看到任何关于西捷航空的信息。但或许由于股权持有的原因仍不可避免有部分人对两个品牌产生混淆。但我们会竭尽所能地避免这种情况，以保持 Swoop 品牌和经营的独立性。

卡明斯指出：“我们非常有条理、非常小心地探索 Swoop 的经营模式，避免采用西捷航空的经营模式。”Swoop 公司将在2月开始销售机票（仅限于通过直接销售），起初将运营10架配置有189个座位的波音737-800客机。卡明斯表示，Swoop 将对航班上的所有服务进行非常彻底的拆分，除了最基本的运输服务外，航空公司将对其他一切服务收取一定的费用，包括瓶装饮用水等。

Swoop 公司的主要目标旅客群体将是以休闲旅客为主。“人们南下过冬（或）夏季探亲访友，这部分旅客群体将是超低成本航空公司的目标客户。”卡明斯指出预计可支配收入有限的年轻家庭将成为关键的顾客群体。此外，Swoop 公司还将以“价值潮一代”为目标群体，那些具有一定收入基础但依然选择乘坐超低成本航空出行的长者旅客，因为他们不习惯大手笔花钱，而喜欢讨价还价。

联 读：

Swoop：超低成本航空的“生意经”

为了确定 Swoop 公司的商业模式，西捷航空的高管剖析了美国所有低成本航空公司的运营模式。经过仔细研究超低成本航空——忠实航空、边疆航空和精神航空之后，西捷航空高管得出的结论是：要在低成本市场中取得竞争力，确实需要一个非常不同的商业模式，以保持较低的运营成本，并且运营航线与国内主要大型航空公司有很大的不同。

西捷航空高管经过分析发现，“即使是与传统的低成本航空相比，超低成本航空公司在运营成本方面还是低40%左右”。Swoop 公司的目标是，剔除了航油成本，公司的座英里运营成本达到4.8美分。根据西捷航空的详细分析，精神航空经过调整后，剔除航油成本的座英里成本比低成本航空西南航空低39%，比纽约捷蓝航空低53%。边疆航空的成本结构也与精神航空类似，非航油成本项比西南航空低38%，比纽约捷蓝航空低51%。忠实航空的成本比西南航空公司低26%，比纽约捷蓝航空低39%。

可见，超低成本航空能够成功的原因在于确实在成本管控方面做到了极致。Swoop 公司的运营成本将比西捷航空低30%到40%，后者在2017第三季度剔除了航油成本后的座英里

成本是0.93美分。

西捷航空计划将 Swoop 公司打造成为美国超低成本航空的直接竞争者。例如，西捷航空预估一名越过美加边境从华盛顿州的贝灵汉乘坐忠实航空的航班飞到拉斯维加斯的旅客目前所需支付的所有票价（包括一个限重的行李袋）为330加元。Swoop 公司试图减少旅客通过陆运进入美国境内以及在机场的等待时间，并提供从加拿大阿伯茨福德直接飞往拉斯维加斯的航班服务，所有机票费用为320美元（包括一个限重行李袋的费用）。

西捷航空表示，Swoop 公司不会在布法罗往返纽约-劳德代尔堡航线将与精神航空展开直接竞争。精神航空在这条航线上价格约为280美元，但 Swoop 公司运营的从汉密尔顿直接飞安大略省的堡垒劳德代尔航线总票价约为330美元的服务。对于50

美元的差异，西捷航空认为旅客可以节省2小时20分钟的陆地交通和机场等待时间，因而是值得的。

西捷航空高管沙维斯基2017年在博文中解释了成立 Swoop 公司背后的原因，自从1996年西捷航空成立以来，航空业的竞争模式已经发生了显著的变化。“当西捷航空于1996年2月29日凭借着3架飞机和200名员工开始运营，为加拿大西部的5个城市提供航班服务的时候，低成本航空公司的概念仍然是相对新的。时间切换到今天，我们发现全世界各地有超过100多家低成本航空公司在运营，并且产生一个相对较新的类别——超低成本航空，航空公司提供更低的票价与提供完全独立的产品，并且不断增加座椅密度。这使出行的旅客可以非常自由地选择他们想要的服务，从而保证整体旅行的成本更低。”

源自《中国民航报》2018-03-26
杨琦摘编



瑞安航空收购劳达 欧洲航空业整合风云再起

欧洲低成本航空巨头瑞安航空近日宣布，同意从奥地利商人兼方程式赛车手 Niki Lauda 手中，收购奥地利航空公司 Niki。

瑞安航空总部位于爱尔兰，这是该公司成立 30 多年来的第二次收购。瑞安航空曾在 2003 年收购了荷兰皇家航空 (KLM) 旗下的英国低成本航空公司 Buzz，但第二年 Buzz 就停止运营。

瑞安航空同意以少于 5000 万欧元 (6170 万美元) 的价格收购 Niki Lauda 旗下的劳达 (LaudaMotion) 的控股权，而劳达在今年 1 月份从宣布破产的柏林航空手中购得 Niki 航空，由此瑞安航空将间接实现对 Niki 航空的控股。

瑞安航空将首期收购劳达 25% 的股份，并计划随后将增持到 75%。实现控股仍需得到欧盟监管当局的批准。

Niki 航空曾是柏林航空的子公司。今年 1 月，英国航空的母公司国际航空集团 (IAG) 曾想以 2000 万欧元的价

格收购 Niki 航空，但未能实现。瑞安航空去年也有意收购已宣布破产的柏林航空，但后者随后被汉莎航空收购。

多家欧洲航企都在加码投资奥地利作为其欧洲航空枢纽，IAG 目前计划将维也纳打造成其旗下西班牙低成本航空公司 Vueling Airlines SA 的战略枢纽，而瑞安航空的另一个竞争对手 Wizz Air 也打算增加对维也纳的投资。

瑞安航空表示，Lauda 将成为劳达航空的董事长，并见证 Niki 的重建工作。瑞安航空将为 Niki 航空的重建提供 5000 万欧元的资金支持，另外还将提供管理方面的支持，以及新增 6 架客机。

瑞安航空表示，Niki 航空的客机将增加到 30 架以上，预计将在接管的第 3 年实现盈利。

此次收购有助于瑞安航空增强在德国、奥地利的市场影响力与份额。未来若能将拥有 Niki 航空 75% 的股份，瑞安航空与劳达航空合作将进一步深化，实现资源 (如机组资源) 共享，有助于瑞安航空实现持续扩张。

源自《中国民航报》2018-03-26
任金璐摘编

空客推出 300 座级以下航程最远宽体机

近日，空客在图卢兹推出了 251 吨版本的 A330neo。这一新的重量版本提升了 A330-800 和 A330-900 的航程，使得 A330-800 成为 250-300 座市场中航程最远的飞机。

空客还更新了目前正在飞行测试当中的 A330neo 项目的进展情况。A330neo 项目的核心就是，于 20 世纪 80 年代末设计的发动机变成了更新后的波音 787Trent 1000 发动机。A330neo 另外一个重要变化就是，采用了新的翼梢小翼 (同样基于 A350 技术) 的机翼，再加上相适应的机翼扭转。第一个缝翼与机翼的集成更加平滑，而平板式整流罩的形状改成了一种衍生自 A350 的形状。A330neo 的客舱也是衍生自 A350，它基于 Airspace 客舱项目。通过

将飞行员休息区移到机组公共休息区，同时引入面积更小的盥洗室，在同样的座位和舒适标准下，A330neo 运载量可以比 A330ceo 多 10 名乘客。

据悉第一个 A330neo Airspace 客舱装备在了 A330neo 启动客户葡萄牙航空的 A330-900 飞机上。A330-900 目前正处于飞行测试项目中，A330-800 很快也将进行飞行测试。已经完成的测试包括热测试和冷测试。将 A330-800 推向市场的部分原因是要争取预期的 A330-200 更换市场。这一机型是在 A330-300 机型之后 5 年上市的。A330 的销量强劲，全球共有 107 家客运航空公司运营着这一机型。

源自《中国航空报》2018-03-31
吴若蒙摘编

2017 年亚太地区民用直升机达 4086 架



截至 2017 年年底，亚太地区民用直升机总数为 4086 架，同比增长 3.9%。亚太地区的大部分机队仍然集中分布在澳大利亚、日本、中国内地和新西兰四大市场，占地区机队总数的 62%。在过去 3 年里，中国内地是亚太地区直升机市场增长的主要驱动力。在 2017 年，中国内地新增 86 架直升机，同比增长 17.4%。

在亚太地区，直升机的用途非常广泛，其中过半数用于多用途作业，其余的直升机则平均分布在企业飞行、海上作业、执法、搜救和紧急医疗市场。就重置成本而言，多用途市场所占份额降至 40% 以下，而海上作业市场份额显著增加，占机队总体重置成本的 21%。尽管紧急医疗服务目前所占市场份额最小 (占机队数量的 6%，重置成本的 8%)，但预计将成为增长最快的市场，而油气市场企稳回升使海上作业市场开始复苏。

2017 年，澳大利亚的机队数量在 2017 年增长 3.0%；印度的涡轮直升机机队数量增长 1.7%；印度尼西亚的机队增长 2.5%，空客在印度尼西亚市场占主导地位，有 38% 的市场份额，相比 2016 年增长 5%；日本 2017 年与 2016 年基本持平；马来西亚的机队数量增长 1.9%；新西兰的直升机机队增长达 3.5%；韩国的机队在 2017 年增长 2.3%。

2017 年，中国内地新交付直升机共 80 架，位居亚太

地区榜首，日本新交付直升机 14 架，澳大利亚 12 架，分列第二、三位。其他地区的新交付情况包括：泰国新交付直升机 9 架，印度、印度尼西亚、韩国和马来西亚则各为 5 架。大中华地区包括中国内地、香港、澳门和台湾，是亚太地区增长最快的市场，拥有 14.7% 的机队年增长率，与 2016 年相比略有下降。尽管如此，中国内地机队数量在政府对通航事业的大力支持下，呈现出 17.4% 的增长，涨势同样得益于海外制造商对中国内地市场表现出的浓厚兴趣。总体上看，大中华地区共有 84 架新交付直升机，全部是从制造商直接采购，此外还有 13 架二手直升机和 17 架停止在该地区运营的直升机。

截至 2017 年年底，亚太地区新交付直升机 147 架，新增二手直升机 116 架，减少直升机 109 架。与 2016 年相比，新交付直升机数量减少 46 架，而新增二手直升机数量则增加 23 架。

2017 年，空客凭借 53 架新交付直升机成为新交付直升机数量最多的制造商，市场份额达 36%；贝尔、莱昂纳多分别以 35 架新交付直升机并列第 2。排名前 5 位的新交付直升机机型 (按数量) 分别是空客 H125、莱昂纳多 AW119、贝尔 429 和莱昂纳多 AW139。过半数新交付直升机用于多用途作业，另有 25% 的新交付直升机用于紧急医疗市场。

源自《中国航空报》2018-03-20
王铮摘编



偶成

◎ 朱熹

少年易老学难成，
一寸光阴不可轻。
未觉池塘春草梦，
阶前梧叶已秋声。

【注释】

- ①学：学问，学业、事业。
②一寸光阴：日影移动一寸的时间，形容时间短暂。
③轻：轻视，轻松放过。
④未觉：没有感觉、觉醒。
⑤池塘春草梦：东晋诗人谢灵运《登池上楼》中有“池塘生春草，园柳变鸣禽”，是歌咏南国早春的句子。
⑥阶：台阶。梧：梧桐，落叶乔木。

赏析

最是一年春光好，草木萌发，繁花似锦。最是韶华惹人怜，转瞬花谢花飞，春去秋来。所以才有古人的“伤春悲秋”之叹，毕竟韶华易逝，盛年难重。

但何为“盛年”？怕不只是少年意气，二八芳华。只要目标明确，内心笃定，任何时候都是干事创业的最佳时间。新时代新征程，我们在世界风云变幻中迎来改革开放的难得机遇，也面临事业拓展的诸多挑战。但“世上从来没有坐享其成的美事，要幸福就要奋斗”。我们除了要正确认识和摒弃陶渊明式“得欢作乐、斗酒比邻”的时代特殊情趣之外，重要的是记取“一寸光阴不可轻”，更应该“及时勉励”，用拓荒牛的劲头、下山虎的气势、千里马的恒心，抓住难得机遇，奋勇当先，把事业扎扎实实做好，把“空中丝绸之路”建设得更加丰富。

（张楠华）

杂诗

◎ 陶渊明

人生无根蒂，飘如陌上尘。
分散逐风转，此已非常身。
落地为兄弟，何必骨肉亲！
得欢当作乐，斗酒聚比邻。
盛年不重来，一日难再晨。
及时当勉励，岁月不待人。

【注释】

陌：东西的路，这里泛指路。这两句是说人生在世没有根蒂，飘泊如路上的尘土。

逐：追，随着。

此已非常身：此，指此身。非常身，不是经久不变的身，即不再是盛年壮年之身。这句和上句是说生命随风飘转，此身历尽了艰难，已经不是原来的样子了。

落地：刚生下来。这句和下句是说，何必亲生的同胞弟兄才能相亲呢？意思是世人都应当视同兄弟。

斗酒聚比邻：斗，饮酒的器具。比邻，近邻。这句和上句是说遇到高兴的事就应当作乐，有酒就要邀请近邻共饮。

盛年：壮年。

及时：趁盛年之时。这句和下句是说应当趁年富力强之时勉励自己，光阴流逝，并不等待人。

再：第二次。



利用合法途径争取自己的权益

——反倾销

全球金融危机爆发之后，由于国际市场需求快速萎缩，各国企业都面临着争夺国际、国内市场的双重压力。许多国家为扶持和保护本国产业，防范国际市场萎缩导致的贸易转移，纷纷出台各种贸易保护措施。

反倾销是针对倾销而言的。所谓倾销，1994年关贸总协定《反倾销协议》第2条第1款规定：“如果一项产品在正常贸易过程中，从一国出口到另一国的出口价格低于在出口国用于国内消费的同类产品的可比价格，即以低于正常价值的办法进入另一国商业，则该产品将被认定为倾销。”反倾销（Anti-Dumping），是指对外国商品在本国市场上的倾销所采取的抵制措施。一般是对倾销的外国商品除征收一般进口税外，再增收附加税，使其不能廉价出售，此种附加税称为“反倾销税”。如美国政府规定：外国商品刚到岸价低于出厂价格时被认为商品倾销，应立即采取反倾销措施。作为贸易救济的手段之一，反倾销则是指对外国商品在本国市场上的倾销所采取的抵制措施，一般表现为征收反倾销税。反倾销本不是贬义词，但许多国家在贸易战中的滥用，使其染上了浓厚的贸易保护主义色彩。从商品角度来看，各国对我国发起的反倾销调查比较集中的商品有钢材、纺织品、汽车零件、轻工产品等。

反倾销在什么样的情况下才能做出呢？

世界贸易组织的《反倾销协议》规定，一成员要实施反倾销措施，必须遵守三个条件：第一，确定存在倾销的事实；第二，确定对国内产业造成了实质损害或实质损害的威胁，或对建立国内相关产业造成实质阻碍；第三，确定倾销和损害之间存在因果关系。

虽然在《关税及贸易总协定》中也对反倾销问题做了明确规定，但实际上各国各行其是，仍把反倾销作为贸易战的主要手段之一。对倾销的认定是反倾销的关键环节。按照倾销的定义，若产品的出口价格低于正常价格，就会被认为存在倾销。出口价格低于正常价格的差额被称为倾销幅度。对于我国来说，应对贸易保护主

义是一场持久战。面对如此密集甚至会更加汹涌的反倾销浪潮，我们应当如何看待，采取什么策略应对呢？

首先，升级产业结构和经济结构。金融危机和贸易保护主义对中国是严峻的挑战，反映了我国经济增长过于依赖外需的弊端，同时也是一次机遇。我国应借此机会加速产业结构升级和经济结构调整，并扩大内需，减少我国经济过高的对外贸易依存度，降低世界经济形势波动对我国经济的不利影响，促进我国经济平稳较快发展。

其次，优化出口结构。就商品结构而言，我国的出口产品多为轻工、纺织等劳动密集型产品及机电、电子等低附加值的产品。从倾销的概念来看，与高附加值产品相比，劳动密集型等低附加值产品自然更容易受到反倾销的指控。我国应该努力改变自己在国际分工和全球产业链上处于中低端的不利格局，通过产业结构升级、自主创新等方法来获取上游地位。企业应努力进行技术升级，调整产品结构，提高产品附加值，变“以廉取胜”为“以质取胜”，完成从“中国制造”向“中国智造”的转变。就出口市场结构而言，我国出口仍然以欧盟、美国和香港为主要目标市场，而经香港转口的出口中又有很大一部分到达欧美市场，出口市场过于集中，导致出口产品在进口国更易成为反倾销的对象，也降低了产品抵御反倾销风险的能力。我国企业应在巩固原有市场的同时，大力开拓新市场，改变我国出口贸易主要集中于欧盟、美国、日本的局面，加大对亚非拉发展中国家市场的开拓，逐步实现出口市场多元化。

最后，政府强化保障，企业积极应诉。结构的调整并非一朝一夕可以完成，在如今频遭反倾销袭击的现实下，我国政府和企业应该充分运用世贸规则和进口国规定来维护自身利益。

（张楠华摘编）

飞行关键阶段为什么“关键”？

飞行关键阶段是指滑行、起飞、着陆和除巡航飞行外在 3000 米（10000 英尺）以下的飞行阶段。虽然这个阶段在总飞行时间中只占约 10%，但集中了大多数飞行安全风险。为什么要用“关键”这个词？笔者认为，这是基于风险的可能性、危险性两个维度来综合考虑的。这个阶段包含航空器最容易发生重大事故的“黑色 11 分钟”，即起飞爬升 3 分钟和进近着陆 8 分钟。



飞行关键阶段面临的风险

在飞行关键阶段面临的风险主要有以下几个方面：
滑行阶段。有的飞行员以为飞机只在道面上做简单的二维运动，不会出大的问题。然而，“大意失荆州”式的人为差错经常发生：一是滑错路线或者观察不周，导致飞机与障碍物相刮碰。国际航空运输协会粗略统计显示，机坪发生包括刮碰在内的不安全事件导致的直接和间接经济损失，每年约为 50 亿美元。二是对滑行道的宽窄评估不准，在转弯时使内侧主轮偏出道面，陷入草地、泥土之中不能自拔。三是跑道侵入，导致与其他飞机相撞。尽管层层设防和把关，这类相撞事故发生的概率不高，但危险程度实在太高了。

起飞阶段。这个阶段虽然时间很短，但最容易发生机械重大故障。起飞爬升，飞机要尽快获得高度、速

度，迅速离开机场。发动机在起飞过程中处于大转速、大高温、大功率状态，发动机一个叶片除了接受高温、高压的考验之外，承受的力量相当于在上面挂了 10 多辆大卡车。当然，发动机再完美，也可能出现失效的情况。飞机在起飞时往往加注了很多燃油，尤其是远程航班，在起飞时都是大载重，滑跑距离长，爬升速度比较缓慢，飞机高度低、速度慢、飞机全重大。而此时，机组要收起落架、收襟翼，要改变飞机的状态，对操纵准确性要求高，工作负荷较大。在起飞和初始爬升阶段，除了完成正常的起飞动作之外，机组还要时刻提防发动机突然失效或者失火，尤其是执行 RNP 单发返场程序的高高原机场。另外，可能遭遇风切变、鸟击或无人机撞击，还可能需要绕飞避让雷暴。

爬升阶段。一是繁忙机场选错、飞错离港程序；二是误听或者错误执行管制指令；三是绕飞雷暴，误入或

者不得不钻入飞行限制区、危险区甚至禁区。

下降、进近阶段。此阶段容易面临主观的、输出型的“人的因素”风险，即违规违章。一是选错、飞错进港程序。二是忘调、错调高度基准，尤其是飞场压高度基准的军民合用机场。三是低于安全高度，导致可控飞行撞地。随着新技术的推广使用，程序适用的宽度明显变窄，就像悬崖边上的羊肠小道，一脚踏空，就会有风险。

着陆阶段。这是见证飞行技术水平高低的重要时刻。若处理不好，容易出现以下问题：一是进近不稳定，导致飞机偏出、冲出跑道或者掉到跑道外。二是违规突破最低下降高度（MDA）、决断高度（DA），导致飞机发生可控飞行撞地事故。三是飞行技术水平不高，导致飞机发生重着陆或者擦尾、擦翼尖、擦发动机。

提高应对机械故障的处理能力

与其他飞行阶段相比，处于起飞、爬升阶段的飞行特殊情况（以机械故障居多）主要呈现出以下特征：

一是突然性。正常飞行是例行的熟练技能活动，而飞行特殊情况是串联在正常飞行中突然出现的异常情况，具有很强的突然性。

二是意外性。正常飞行是在有充分思想和技术准备的条件下进行的，而特殊情况是在正常飞行中发生的危及飞行安全的意外情况，往往是在思想和技术准备不足的情况下发生的，出乎机组的意料。

三是复杂性。当遇到特殊情况时，机组既要按最安全的要求控制飞机正常飞行，又要判定和处置应急情况，而且其对这些非常规的处置动作往往不熟练，做起来并非得心应手。

四是紧迫性。许多特殊情况可供处置的时间非常

短。例如，对于起飞决断速度（V1）前的中断起飞，从发现、决断到行动仅有 1 秒多钟时间；若超过 V1 才开始执行中断动作，飞机冲出跑道的风险非常大。

飞行员如何提高自己应对机械故障方面特殊情况的处置能力？以下建议仅供参考：一是对运行设备要弄清、练熟、用好。弄清飞机、发动机和驾驶舱内各设备的使用方法、注意事项、相互关联性，这是对飞行员的最起码要求。在此基础上，为防止使用设备时出现“错、忘、漏”动作，导致飞机系统不能正常工作或人为制造险情，要做好“想、看、动、查”（使用前要“想”好，使用时要“看”好，使用中要“动”好，使用后要“查”好）。

二是最大限度地利用好机组资源管理。当发生特殊情况或进入复杂状态时，只要飞机能在自动飞行方式下可靠运行，就应实施自动飞行（当然要有人适时监控）。

三是处置程序要具体、熟练。除个别特殊情况需要凭记忆快速处置之外，大部分特殊情况都有较为充裕的处置时间，可对照检查单条款项目进行处置。要深入了解飞机及其系统的机理、功能、结构，弄得越熟，越能果断作决断；要精心研究检查单上的所有处置条款，机组分工、动作操纵和运行数据等基础性内容越具体越好，研究越透彻，按检查单处置的准确性就越高；要充分利用全动模拟机再现各类特殊情况，熟练掌握处置要领。

四是有备而飞。在进行预先和直接准备时，要结合具体内容（天气、起降机场、飞机情况、机组水平）对可能遇到的特殊情况进行预测、准备。这既是一种技术准备，又是一种心理准备。这种准备在一定程度上能减少特殊情况出现时对心理产生的负面影响，使飞行员的精神处于适度紧张状态。

树立严谨的飞行作风

对于下降、进近和着陆来说，问题最容易出在对天气、着陆条件的决断和处置上。如果把握不好，带来的第一大恶果是可控飞行撞地，这是全球民航的“第一杀手”；第二大恶果是冲出、偏出跑道或掉到跑道外。如何解决这个问题？就是要严格遵守标准程序，创造稳定进近，把握决断条件和随时准备复飞。最重要的是严格遵守进近着陆标准，条件不具备，绝对不能向下突破 DA/DH 和 MDA/MDH。

正因为如此，民航局今年上半年重点抓工作作风建设，抓偏离管制指令的“五防”。而飞行关键阶段涉及“五防”的内容最多。除了飞错航路航线之外，飞错高度、飞错进离港程序、无线电通信失去联系、滑错路线等，最容易在飞行关键阶段发生。而这些都与飞行作风不严谨的关联性很高。为此，民航局要求，全行业尤其是飞行单位要坚持教育养成与职业素养贯通、严格约束与关心关爱并重、传统手段与现代手段结合、组织管理与自我管理同步，扎扎实实开展专业技术队伍工作作风建设。

笔者发现，历次修订的《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》版本均对飞行关键阶段的运行提出了具体要求：

在飞行的关键阶段，合格证持有人不得要求飞

行机组成员完成飞机安全运行所必需的工作之外的任何其他工作，飞行机组任何成员也不得承担这些工作。预定厨房供应品，确认旅客的衔接航班，对旅客进行合格证持有人的广告宣传，介绍风景名胜的广播，填写与运行无关的公司报告表、记录表等工作都不是飞机安全运行所必需的工作。

在飞行的关键阶段，飞行机组成员不得从事可能分散飞行机组其他成员工作精力，或者可能干扰其他成员正确完成这些工作的活动，机长也不得允许其从事此种活动。这些活动包括进餐、在驾驶舱无关紧要的交谈、在驾驶舱和客舱乘务员无关紧要的通话、阅读与正常飞行无关的刊物等。

在飞行期间，合格证持有人制定的服务程序不得影响客舱乘务员履行安全职责。

在飞行的关键阶段，合格证持有人不得要求客舱机组完成安全所必需的工作之外的任何其他工作，客舱机组任何成员也不得接受这些工作。

保证飞行安全，是从事公共运输飞行员的天职。飞行关键阶段的每一句口令、每一步程序、每一个动作，都与飞行安全息息相关。《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》从法规的高度，确保飞行机组、客舱机组有精力、有底气、有能力保证飞行安全。作为保证飞行安全的第一责任人，飞行机组尤其是机长在飞行关键阶段更要不忘初心，抓住关键，谨慎飞行。

姚自力摘编

