

在大风大浪中保持定力

发达的交通和信息技术让世界紧密联系在一起。一部汽车的部件可能来自四大洲 20 多个国家，一架客机 450 万个零部件可能需要 6 个国家 1500 个大公司和 1.5 万家中小企业分别完成，全球产业分工越来越细，生产分布越来越广，经济活动打破地域界限，互相渗透，高度依存。在这种背景下，贸易保护主义和逆全球化倾向的细微变化都有可能带来全球范围的影响。

中国始终坚信相通才会共进，正在用实际行动展示扩大开放的决心和力度。国务院决定较大范围下调日用消费品进口关税，进口租赁飞机也不再重复征收增值税……包括大幅度放宽市场准入、创造更有吸引力的投资环境、加强知识产权保护、主动扩大进口等在内的一系列重磅开放举措将持续为全球经济发展注入新动能，也展现着复杂多变国际环境中的大国定力。

民航产业尤其容易受到国际因素的影响。中美贸易摩擦对双方航权谈判带来消极影响，曾经被誉为全世界最赚钱跨洋航线的美中航线风光不再；而伴随着中欧旅游年的到来，中英、中法新航权协议的签署，中欧航空市场则利好不断。当然，新变化也必然会为航企带来不少新的挑战 and 困难。比如联营竞争、二线城市航线盈利压力、未来中欧航空市场如何演变？机遇和挑战是什么？哪些公司能够抓住机遇成为市场新宠？如何携手共同推动市场健康发展？这些都值得我们仔细钻研。

当此之时，作为市场主体的企业更应该稳得住，沉得下，用战略视野、专业思维、专业素养和专业方法，在风浪中稳持定海神针，以能力提升定力，以不变应万变。

河南航投已先后经历了郑州—卢森堡货运航线开通、国际货运量突飞猛进、卢森堡旅游签证（郑州）便捷服务平台揭牌、五个月交付 8 架飞机等“空中丝绸之路”建设的重大突破……正集聚着质变的能量，更需要企业内力的磨炼和能力的提升。或是业务知识的更新，或是工作流程的细化，或是管理机制的完善，看似繁琐重复，最是能提升一个团队的综合素质。只有做好这些量的积累，才能为下一步客运航线开通、合资货航建立等新的腾飞打下坚实的基础。

心劲不散、干劲不松、冲劲不减，航投人将牢记使命担当，用亲劲、韧劲、拼劲，肩负起国有企业的责任和担当，助推“空中丝绸之路”越飞越广，为河南经济高质量发展做出新的贡献。



P07 王国生：
努力学习弘扬焦裕禄同志的“三股劲”

卷首语 /Prologue

01/在大风大浪中保持定力

高层声音 /Leader Voice

- 05/习近平：学习马克思主义坚守共产党人的理想信念
- 07/王国生：努力学习弘扬焦裕禄同志的“三股劲”
- 10/ 李健：加大“放管服”改革力度 促进通航高质量发展

航投信息 /HNCA Information

11/王东伟调研河南航投时指出：
要加快推动郑卢“空中丝绸之路”建设

- 12/灵宝市委书记孙淑芳一行到访河南航投
- 12/省委政研室莅临河南航投调研“空中丝绸之路”建设工作
- 13/华远国旅与河南航投洽谈文化旅游合作
- 14/河南航投主体信用评级获得AA级
- 14/全员取得资格证书 航投物流货代部业务培训成效显著
- 15/4个月交付5架飞机
阿维亚（中国）公司半年度窄体客机租赁业务圆满完成
- 15/证监会私募部、中基协领导等到访民航基金

专家视点 /Expert Viewpoint

16/全球窄体机市场空前繁忙

天地时评 /World Review

20/小长假也能“两翼齐飞”

行业动态 /Industry News

月度聚焦

21/第二届全球跨境电商大会在郑州举行

月度盘点

23/中欧航空市场未来发展的五大热点

经济金融

- 25/国务院：较大范围下调日用消费品进口关税
- 25/进口租赁飞机双重征收增值税将成为历史
- 26/中国金融开放将推出一系列新举措

短波精粹

- 29/我国进口车关税下调
- 29/4月中国内地通航企业共引进24架新机
- 29/空客ACJ320neo系列公务机投产
- 29/中国首条外卖无人机航线获批



P11 王东伟调研河南航投时指出：
要加快推动郑卢“空中丝绸之路”建设

航空运输

- 30/民航局印发《国际航权资源配置与使用管理办法》
- 32/2017年民航行业发展统计公报
- 33/1~4月民航运送旅客1.97亿人次 国际航线高速增长
- 33/全国首条用窄体机运营洲际航线开通
- 34/洲际航线尝鲜基础经济舱 航空市场细分趋势加强

通用航空

- 36/通航产业的春天何时到来？
- 39/中国正成为世界无人机产业生力军

文化旅游

40/兵城，梦堡（上）

项目建设

- 42/信阳市明港机场启动飞行校验
- 42/北京新机场将于明年9月底满足通航条件

企业采风

- 43/国货航成为国内首家获批高原运行资质的货运航空
- 43/南航货运顺利运输近百吨温度敏感药品



P12 省委政研室莅临河南航投调研
“空中丝绸之路”建设工作

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



产业政策/Industrial Policy

44/民航局关于促进航空物流业发展的指导意见

案例研究/Case Study

48/汉莎是如何打造低成本航空的？

专题视窗/Features



51/娱乐物流供应链 想说爱你不容易

环球航空/Global Aviation

54/大型枢纽拥堵 欧支线机场欲分羹航空货运市场

55/空客直升机成为中国直升机领域最大的合作伙伴

55/国际航协：航空客运需求加速增长

货运需求前景依旧乐观

57/跨大西洋航线发生新变化

新文月读/New Thought

59/干部要是没几把刷子 难肩负新使命

学苑拾珠/Learning Corner

60/如何看待高额的外汇储备

航空百科/Aviation Knowledge

62/详解飞机租赁



习近平

学习马克思主义坚守共产党人的理想信念

纪念马克思诞辰200周年大会5月4日上午在北京人民大会堂隆重举行。中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平在会上发表重要讲话。他表示，马克思是全世界无产阶级和劳动人民的革命导师，是马克思主义的主要创始人，是马克思主义政党的缔造者和国际共产主义的开创者，是近代以来最伟大的思想家。马克思的一生，是胸怀崇高理想、为人类解放不懈奋斗的一生，是不畏艰难险阻、为追求真理而勇攀思想高峰的一生，是为推翻旧世界、建立新世界而不息战斗的一生。

习近平强调，马克思给我们留下的最有价值、最具影响力的精神财富，就是以他名字命名的科学理论——马克思主义。这一理论犹如壮丽的日出，照亮了人类探索历史规律和寻求自身解放的道路。马克思的思想理论源于那个时代又超越了那个时代，既是那个时代精神的精华又是整个人类精神的精华。马克思主义是科学的理论，创造性地揭示了人类社会的发展规律。马克思主义是人民的理论，第一次创立了人民实现自身解放的思想体系。马克思主义是实践的理论，指引着人民改造世界的行动。马克思主义是不

断发展的开放的理论，始终站在时代前沿。一部马克思主义发展史就是马克思、恩格斯以及他们的后继者们不断根据时代、实践、认识发展而发展的历史，是不断吸收人类历史上一切优秀思想文化成果丰富自己的历史。因此，马克思主义能够永葆其美妙之青春，不断探索时代发展提出的新课题、回应人类社会面临的新挑战。

习近平指出，《共产党宣言》发表170年来，马克思主义在世界上得到广泛传播。在人类思想史上，没有一种思想理论像马克思主义那样对人类产生了如此广泛而深刻的影响。马克思主义极大推进了人类文明进程，至今依然是具有重大国际影响的思想体系和话语体系，马克思至今依然被公认为“千年第一思想家”。

习近平强调，马克思主义不仅深刻改变了世界，也深刻改变了中国。实践证明，马克思主义的命运早已同中国共产党的命运、中国人民的命运、中华民族的命运紧紧连在一起，它的科学性和真理性在中国得到了充分检验，它的人民性和实践性在中国得到了充分贯彻，它的开放性和时代性在中国得到了充分彰显。实践证明，马克思主义为中国革命、建设、

改革提供了强大思想武器，使这个古老的东方大国创造了人类历史上前所未有的发展奇迹。历史和人民选择马克思主义是完全正确的，中国共产党把马克思主义写在自己的旗帜上是完全正确的，坚持马克思主义基本原理同中国具体实际相结合、不断推进马克思主义中国化时代化是完全正确的。可以告慰马克思的是，马克思主义指引中国成功走上了全面建设社会主义现代化强国的康庄大道，中国共产党人作为马克思主义的忠诚信奉者、坚定实践者，正在为坚持和发展马克思主义而执着努力。

习近平指出，学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于人类社会发展规律的思想，把共产主义远大理想同中国特色社会主义共同理想统一起来、同我们正在做的事情统一起来，坚定中国特色社会主义道路自信、理论自信、制度自信、文化自信，坚守共产党人的理想信念。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于坚守人民立场的思想，坚持全心全意为人民服务的根本宗旨，始终保持同人民群众的血肉联系，团结带领人民共同创造历史伟业。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于生产力和生

产关系的思想，勇于全面深化改革，自觉通过调整生产关系激发社会生产力发展活力，自觉通过完善上层建筑适应经济基础发展要求，让中国特色社会主义更加符合规律地向前发展。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于人民民主的思想，坚定不移走中国特色社会主义政治发展道路，充分调动人民的积极性、主动性、创造性，更加切实、更有成效地实施人民民主。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于文化建设的思想，巩固马克思主义在意识形态领域的指导地位，发展社会主义先进文化，加强社会主义精神文明建设，不断铸就中华文化新辉煌。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于社会建设的思想，坚持以人民为中心的发展思想，不断保障和改善民生，促进社会公平正义，让发展成果更多更公平惠及全体人民，朝着实现全体人民共同富裕不断迈进。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于人与自然关系的思想，坚持人与自然和谐共生，动员全社会力量

推进生态文明建设，共建美丽中国。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于世界历史的思想，坚持和平发展道路，坚持独立自主的和平外交政策，坚持互利共赢的开放战略，同各国人民一道努力构建人类命运共同体，把世界建设得更加美好。学习马克思，就要学习和实践马克思主义关于马克思主义政党建设的思想，增强政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识，持之以恒推进全面从严治党，坚决维护党中央权威和集中统一领导，永远保持共产党人政治本色。

习近平强调，中国共产党是用马克思主义武装起来的政党，马克思主义是中国共产党人理想信念的灵魂。回顾党的奋斗历程可以发现，中国共产党之所以能够历经艰难困苦而不断发展壮大，很重要的一个原因就是我们党始终重视思想建党、理论强党，使全党始终保持统一的思想、坚定的意志、协调的行动、强大的战斗力。当前，改革发展稳定任务之重、矛盾风险挑战之多、治国理政考验之大都

是前所未有的。我们要赢得优势、赢得主动、赢得未来，必须不断提高运用马克思主义分析和解决实际问题的能力，不断提高运用科学理论指导我们应对重大挑战、抵御重大风险、克服重大阻力、化解重大矛盾、解决重大问题的能力，以更宽广的视野、更长远的眼光来思考把握未来发展面临的一系列重大问题，不断坚定马克思主义信仰和共产主义理想。

习近平指出，全党同志特别是各级领导干部要更加自觉、更加刻苦地学习马克思列宁主义，学习毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观，学习新时代中国特色社会主义思想。要深入学、持久学、刻苦学，带着问题学、联系实际学，更好把科学思想理论转化为认识世界、改造世界的强大物质力量。共产党人要把读马克思主义经典、悟马克思主义原理当作一种生活习惯、当作一种精神追求，用经典涵养正气、淬炼思想、升华境界、指导实践。

习近平强调，对待科学的理论必须有科学的态度。理论的生命力在于不断创新，推动马克思主义不断发展是中国共产党人的神圣职责。我们要坚持用马克思主义观察时代、解读时代、引领时代，用鲜活丰富的当代中国实践来推动马克思主义发展，用宽广视野吸收人类创造的一切优秀文明成果，坚持在改革中守正出新、不断超越自己，在开放中博采众长、不断完善自己，不断深化对共产党执政规律、社会主义建设规律、人类社会发展规律的认识，不断开辟当代中国马克思主义、21世纪马克思主义新境界。

源自《河南日报》2018-05-05
姚自力摘编



王国生

努力学习弘扬焦裕禄同志的“三股劲”

今天是焦裕禄同志逝世 54 周年纪念日。我们缅怀他、敬仰他，最重要的是持续学习弘扬亲民爱民、艰苦奋斗、科学求实、迎难而上、无私奉献的焦裕禄精神，焦裕禄同志一直保持的“三股劲”，正是这种精神的高度凝练。

2014 年 8 月，习近平总书记在京听取兰考县和河南省党的群众路线教育实践活动情况汇报时，充分肯定我们学习弘扬焦裕禄同志对群众的那股亲劲、抓工作的那股韧劲、干事业的那股拼劲，使焦裕禄精神焕发了新的活力。习近平总书记对焦裕禄同志“三股劲”的概括，昭示了焦裕禄精神的深刻内涵，我们要用心领会、扎实践行，以此砥砺党员干部不忘初心、牢记使命。

亲劲、韧劲、拼劲，贯通着共产党人的人民立场、优良作风、坚定信念

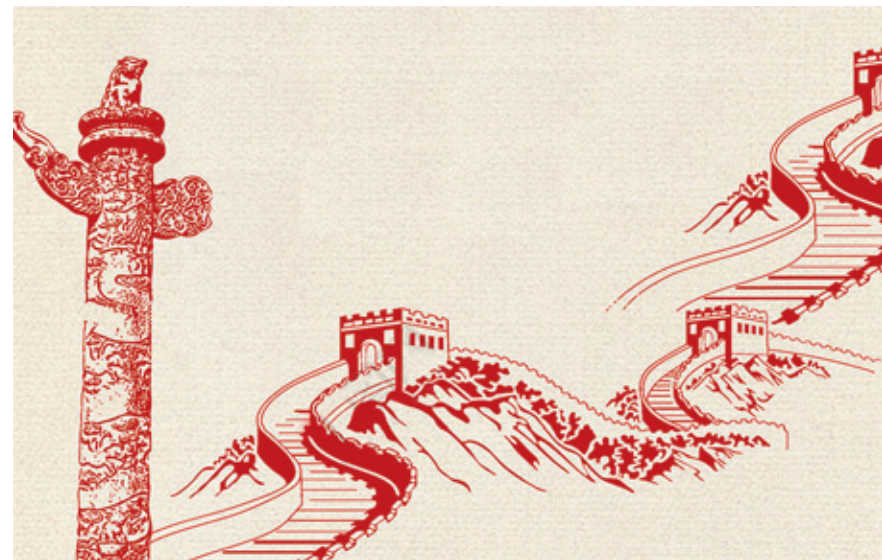
对群众的亲劲，彰显的是人民立场。立场问题是根本问题。正是因为焦裕禄同志立场站得稳，才能和群众心连心，他的名字才能深深刻在人民心底。焦裕禄同志在兰考的 475 天，一心想让老百姓过上好日子，“心中装着全体人民、唯独没有他自己”。

他不顾病魔缠身，与群众一起战风沙、斗洪涝、治穷根；大雪封门夜，他访贫问苦，一句“我是您的儿子”，让多少老百姓热泪盈眶。老百姓是天，老百姓是地。我们党来自人民，除了人民的利益没有自己的特殊利益；离开人民，党的一切斗争和理想不但都会落空，而且都将变得毫无意义。人民呼唤焦裕禄，就是在呼唤我们党同群众的鱼水深情。共产党员要终身获得为人民服务的资格书、通行证，就要像焦裕禄同志那样，始终把人民立场作为试金石，把群众的笑脸作为价值标尺，把与群众同甘苦作为自觉追求。

抓工作的韧劲，展现的是优良作风。作风问题关系人心向背。正是因为人民群众看到了焦裕禄同志的好作风，才把他看成党的好干部。面对“三害”肆虐，焦裕禄同志发出了“苦战三五年，改变兰考的面貌，不达目的，死不瞑目”的誓言。他坚信“吃别人嚼过的馍没味道”，靠着一辆自行车和一双铁脚板，对全县 149 个生产大队中的 120 多个进行走访、蹲点调研，对所有风口、沙丘和河渠逐个丈量、编号、绘图，闯出了治理“三害”的新天地。焦裕禄同志抓工作的那股韧

劲，不仅感动和教育了群众，也产生了强大的社会号召力，带动了广大人民群众坚定不移跟党走。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央驰而不息抓作风建设，既解决了许多过去认为不可能解决的问题，也在全党树立了反对“四风”、改进作风的典范。实践证明，只有干部身子沉下去，作风才能实起来。我们要解决前进道路上的矛盾和问题，就要像焦裕禄同志那样，练就过硬作风，力戒浮躁、摒弃功利，以钉钉子精神，一锤接着一锤敲，苦干实干、久久为功。

干事业的拼劲，诠释的是坚定信念。理想信念是共产党人的“总开关”，信念坚定必然对党忠诚，表现在行动上就是拼命工作。当上级决定派焦裕禄同志到条件十分艰苦的兰考工作时，他不仅没有半句怨言，而且心存感激。他说“我是个共产党员，只要党需要，我就要克服一切困难尽力完成”，并下决心拼上老命大干一场，改变兰考面貌。焦裕禄同志是这样说的，更是这样做的，他天天都在拼，终身都在拼，用一个个行动践行了入党誓言。“人之忠也，犹鱼之有渊。”忠于党、忠于人民、忠于职责，才能自觉把个人的命运同党和人民的事业



紧密联系起来，抛却自我、登高远眺、升华境界。中国革命、建设和改革开放的巨大成功，就是中国共产党人理想信念的胜利。长征路上“风雨浸衣骨更硬，野菜充饥志越坚”，背后的支撑是革命理想高于天。和平时时期，许许多多共产党员在平凡的岗位上作出非凡壮举，只为心中的主义和信仰。社会主义是干出来的，新时代也是干出来的。今天，我们夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利，就要像焦裕禄同志那样，坚定理想信念，坚守精神追求，“暮雪朝霜，毋改英雄意气”，为推进党和人民的事业拼尽全力。

培养感情、锻造定力、担当使命，是保持“三股劲”的正确途径

对群众的亲劲从哪里来？关键是要培养出和群众的真感情。在纪念红军长征胜利 80 周年大会上，习近平总书记讲述了“半条被子”的感人故事。长征途中，3 名女红军借宿徐解秀老人家中，看到老人家中没有御寒的棉被，临走时把仅有的一床被子剪下一半留给老人。老人说，什么是共产党？共产党就是自己有一条被子，也要剪下半条给老百姓的人。这个故事生动彰显了共产党人一心一意为人民谋幸福的初心。习近平总书记当年在梁家河下乡插队时，就打下了亲民爱民的感情基础，多少年来，不论在哪里，我们都能看到他 and 人民群众在一起的亲切身影。对人民群众的亲劲，不是凭空产生的，也不是可以装出来的。只有长期保持和人民群众的联系不中断，才能赢得人民群众对你的亲近。一旦感情淡漠了，老百姓就会疏远你。培养同群众的感情，是终身必

修课。要和群众面对面。我们常有这样的感觉，如果一段时间不到基层去，心里就空落落的，制定的文件指导性就差。如果经常下乡入户，与群众坐在一条板凳上，不仅会学到群众语言，掌握做群众工作的本领，还会找到标杆、找到动力、找到源头活水。要和群众心贴心。真正把群众当亲人，为群众发声、为群众代言、为群众解难，把党中央和习近平总书记对群众的感情传递下去，把群众对党的感情激发出来。要和群众实打实。群众最喜欢实诚人。和群众打交道，要掏心窝子，态度诚、说话真、办实事，真正让群众感到可信赖，就能产生凝聚力。

抓工作的韧劲从哪里来？关键是要锻造出共产党人的坚强定力。一个人入了党，只是万里长征的第一步，要经受住“爬雪山”“过草地”的考验，必须有坚强的定力来支撑。现在我们进行新长征也是这样。比如在抓脱贫攻坚上，习近平总书记每次考察工作都要访贫问苦，每逢重要场合都要讲脱贫攻坚，每遇难事难题都要亲自督办，这就是共产党人的坚强定力。想一想，如果我们都能保持抓常抓细抓长的韧劲，还有什么硬骨头啃不下，还有什么工作干不好呢？有一个故事始终让我难忘。我到海拔 3860 米的青海油田调研时，在石油工人中遇到一个刚大学毕业的女同志，我问她为什么到这里工作，她说她的姥姥姥爷、父亲母亲在油田干了一辈子，作为“油三代”的她，继续从事石油事业感到很幸福。心有定力，才能笃行致远。定力不是与生俱来的，而是来自于实践的历练和升华。要稳得住心神，面对各种诱惑和名利得失时，始终保持

平和心态，经常扫扫心灵上的灰尘，始终守住底线。要站得牢脚跟，认准了的事情，心无旁骛、一干到底，不达目的不罢休。要扑得下身子，真抓实干，踏实工作，从小事细节做起，抓紧每一天、干好每件事。

干事业的拼劲从哪里来？关键是要增强忠诚使命的自觉担当。我们党的使命，是为中华民族谋复兴，这是党不断前进的根本动力。为了实现这一伟大梦想，无论面对怎样的苦难、经历怎样的风雨，一代又一代共产党人始终矢志不渝、勇往直前，取得了一个又一个胜利。上世纪 60 年代，林县县委书记杨贵为了让老百姓喝上水，带领全县人民以“重新安排林县河山”的气概苦干十年，在太行山悬崖峭壁上修成了 1500 公里的“人工天河”红旗渠。艰难困苦，玉汝于成。对党和人民事业的坚定和执着，不是自发产生的。对党员干部来说，强化使命担当，要培植精神家园，从《共产党宣言》等马克思主义经典著作中汲取力量，用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，增强“四个意识”，坚定“四个自信”；要强化党的意识，时刻想着自己是党的人、党派出的代表，党叫干啥就干啥，党叫去哪儿就去哪儿，始终为党勤奋工作；要砥砺意志品质，敢于挑起重担，敢于克难制胜，敢于奋勇争先，在奋斗中锻造自己。

进一步激发“三股劲”，谱写新时代中原更加出彩新篇章

习近平总书记告诫全党，中华民族伟大复兴，绝不是轻轻松松、敲锣打鼓就能实现的。进行伟大斗争、建设伟大工程、推进伟大事业、实现

伟大梦想，是一项前无古人的大事，使命十分光荣，任务也十分繁重，必须准备付出更为艰巨、更为艰苦的努力。能不能做好这种准备，能不能跨过前进中的一个一个坎，离不开中国精神、中国力量的支撑。焦裕禄精神同红旗渠精神、愚公移山精神一样，是实现中华民族伟大复兴中国梦的强大力量。在实现中国梦的进程中让中原更加出彩，是习近平总书记交给河南的时代考卷。把这份考卷答好，离不开焦裕禄同志的“三股劲”，这是河南的宝贵财富，是我们的底气所在。兰考这个曾经的国家级贫困县，近年来持续弘扬焦裕禄同志的“三股劲”，以脱贫攻坚统揽经济社会发展全局，在全国率先脱贫摘帽，面貌发生了质的变化。兰考能做到的，其他地方也能做得到。学习弘扬焦裕禄同志的“三股劲”，关键是要同我们正在做的事情结合起来，同推进中原更加出彩的宏伟事业结合起来。要自觉践行以人

民为中心的发展思想。亲劲有了，就会始终把民生、民想、民怨放在心上，主动抓住群众最关心最直接最现实的利益问题、抓住最需要关心的群体。要把人民对美好生活的向往作为我们的奋斗目标，在幼有所育、学有所教、劳有所得、病有所医、老有所养、住有所居、弱有所扶上，一事情接着一件事情办、一年接着一年干，让群众经常看到变化、感受到幸福。要一步一个脚印地把工作向前推进。韧劲多一点，心浮气躁就会少一点，工作才会抓细抓实，就不会有“现场成秀场”的假调研，“不怕群众不满意、就怕领导不注意”的面子工程，“兵马未动、经验已出”的急躁心理。要围绕持续贯彻习近平总书记提出的“四个着力”、打好“四张牌”等重大要求，凝神聚力抓落实，既立足当前，全力打好“三大攻坚战”，确保如期全面建成小康社会；又着眼长远，以新发展理念引领经济高质量发展，

以党的建设高质量推动建设社会主义现代化新河南。要敢于担责担难担险。回顾近年来河南省的发展，“三区一群”等国家战略规划和平台获批实施，空中、陆上、网上“丝绸之路”加快建设，形成了不少亮点，创造了新的优势，这都是广大干部群众担当作为打拼出来的。幸福生活不会从天而降，需要去奋斗、去拼搏。要敢于担责，每一名党员干部都要问一问分内事做好了没有，想一想责任尽到了没有。要敢于担难，在改革发展主战场、服务群众最前沿建功立业。比如在精准脱贫上，如期兑现承诺，需要我们攻城拔寨，攻克贫中之贫、困中之困、难中之难、坚中之坚。要敢于担险，面对重大考验挺身而出，关键时刻豁得出来、顶得上去，不找借口、只找办法，哪里最危险最艰苦就争着去哪里，真正做到入党时宣誓的那样，为共产主义奋斗终身，随时准备为党和人民牺牲一切。

源自《河南日报》2018-05-14
姚自力摘编





李 健

加大“放管服”改革力度 促进通航高质量发展

当前，进一步深化“放管服”改革是民航系统学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想、党的十九大和“两会”精神的一个重要任务。对通用航空领域来说，我们要始终坚持发展为了人民的理念，加大改革力度，坚决破除要素市场化配置障碍，不断优化营商环境，进一步激发市场主体活力，促进通用航空高质量发展。

一、提高政治站位，充分释放通用航空对国民经济和国防建设的巨大潜力

通用航空是我国经济发展新的增长点。党的十九大提出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。通用航空是我国改革开放以来极少数没有充分放开发展的产业，具有产业链条长、服务领域广、带动作用强等特点。

通用航空是维护国家安全的重要保障。党的十九大提出，要坚持总体国家安全观，实施军民融合发展战略。通用航空具有潜在的军事价值和准军事性质，是构建一体化的国家战略体系和能力的重要组成部分。

通用航空是民航强国建设的重要内容。实现民航强国是我国民航发展的战略目标。通用航空作为民航“两翼”之一，是民航强国建设不可或缺的重要内容。在民航强国八个基本特征中，“具有功能完善的通用航空体

系”是一项重要指标，也是民航重要工作任务。

二、加强制度建设，建立一套独立、完整、适用的通航法规标准体系

要遵循“分类管理”的原则。分类是精准监管的基础。通用航空具有服务领域更为广泛、运行类别更加多样、运行环境更加复杂的特点，必须下决心彻底把通用航空相关规定从现有规章体系中剥离出来。要把对“通用航空与运输航空、经营业务与自用业务、载客经营与非载客经营”实施分类管理的原则，贯穿到通航法规标准体系设计的全过程。要完善已经分开的法规标准。

要突出“以放为主”的导向。法规标准要求过严会制约甚至扼杀一个产业的兴起和发展，因此必须以放为主。简政放权要坚决革除不合时宜的陈规旧制，打破不合理的条条框框，砍掉束缚企业发展的繁文缛节，能放开的坚决放开，能取消的尽量取消，直接放给市场和企业。

要把握好“放管结合”的尺度。为政之善，莫过于公正。“放”是为了促进权力公平、机会公平、规则公平，增进人民福祉。但是“放”绝不是让通航放任自流，什么都放手不管。该管的一定要管好，不该管的绝不能管，乱作为的该问责就问责。

三、加大改革力度，形成一套科学、规范、高效的通航监管机制

要尽快厘清通航监管职责边界，重点解决监管范围问题。监管职责边界不清导致过度监管，是制约通航发展的重要阻碍。

要全面优化通航监管流程标准，重点解决监管程度问题。要按照通航监管新思路，尽可能地减少监管审批事项、简化程序、统一规范，实现“阳光审批”。

要着力提升通航监管效率，重点解决监管效能问题。监管效率是服务质量的重要标志。要通过完善工作机制、改进工作手段等方式，尽可能减少繁文缛节，压缩办理时间，进一步提高行政审批规范化、行政许可标准化水平，严格执行审批办理时限相关要求。

建设民航强国、实现通用航空高质量发展是新时代民航人肩负的光荣使命，我们要认真学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神，改革创新，求真务实，戮力前行，以“放管服”改革的新举措新成效，充分释放通用航空战略性新兴产业的巨大潜力，为通航发展创造良好环境，助力民航“两翼齐飞”，为更好地服务决胜全面建成小康社会、实现社会主义现代化强国作出民航新的更大贡献。

源自中国民航局 2018-05-03
公瑞祥摘编

王东伟调研河南航投时指出： 要加快推动郑卢“空中丝绸之路”建设



本刊讯 5月25日上午，省财政厅厅长王东伟带领各处室负责人莅临河南航投调研，对卢森堡旅游签证（郑州）便捷服务平台、卢森堡中心、航空服务中心等项目进行实地察询，并与公司领导及相关业务负责人进行座谈。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参与调研、座谈。

座谈会上，张明超首先介绍了企业基本情况、重点项目建设情况，并提出相关建议。张明超说，河南航投的发展得到省财政厅的大力支持和悉心指导，省财政厅切实帮助我们解决事关企业长远发展的问题和困难，为河南航投快速稳定发展创造了良好的条件和环境。目前，河南航投按照省委、省政府关于郑州—卢森堡“空中

丝绸之路”建设工作方案和专项规划，正在积极推进郑州客货运枢纽建设、成立合资货运航空公司、开通郑州至卢森堡客运航线等重点项目，并取得了关键性进展，努力将郑州—卢森堡“空中丝绸之路”打造成为引领中部、服务全国、联通欧亚、辐射世界的空中经济廊道。

王东伟对河南航投的工作给予充分肯定。他指出，河南航投近些年充分发挥省属重点骨干企业作用，定位明确、聚焦主业，围绕中央和省省委政府的战略部署，在重大项目落地、企业改革发展和经营管理上完成了大量卓有成效的工作，架起了郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，为推动郑州航空枢纽建设和河南打造对外开放新高地作出了积极贡献。目前，河南航投正在谋划的几个重点项目，都是打

基础、惠长远、利全局的大事，具有重大战略意义。省财政厅将履行好出资人职责，全力以赴，不遗余力支持项目落地实施，加快推动郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的建设。针对今天调研情况和河南航投的建议，省财政厅将认真研究推进，做好服务。希望河南航投与省财政厅共同努力，把省委省政府的战略意图落实到更广泛的工作中，为中原在实现中国梦的伟大进程中更出彩作出更大贡献。

张明超表示，当前，省委省政府和省财政厅给我们创造了一个良好的发展环境和条件，正是我们撸起袖子加油干，乘势而上的大好时机。我们一定不辜负省委省政府和财政厅的信任和期待，牢记企业的使命担当，在推动航空经济发展的同时，努力使河南航投成为有实力、有活力的创新型企业。

（文 / 王继丽 图 / 姚自力）

灵宝市委书记孙淑芳一行到访河南航投



路”相关重点项目，除此之外，包括通用航空、文化旅游在内的七大产业板块也在快速发展，这些与灵宝在通航产业等方面的规划有很多契合点，希望双方多多交流，寻找更多的合作机遇。

孙淑芳表示，灵宝区位优势明显，市境内铁路、公路、水路兼备，形成了四通八达、纵横交错的交通运输网络；也有函谷关古文化旅游区等丰富的文化旅游资源。下一步，灵宝市委、市政府将积极拓展通航服务。河南航投作为引领带动郑州航空港经济综合实验区发展的龙头企业，在通用航空、航空运输、文化旅游等方面具有诸多优势和先进经验。希望双方加强沟通，在通航、文化旅游等方面探索更多的合作契机。

（文 / 王天宇 图 / 赵宗丹）

本刊讯 5月24日上午，灵宝市委书记孙淑芳一行到访河南航投，双方就通航等业务的发展与合作进行了座谈。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，副总经理悦国勇参加座谈。

张明超表示，灵宝历史悠久，有着丰富的文化旅游资源，同时，灵宝被誉为“黄金之城”“苹果之乡”“道家之源”“旅游观光胜地”。河南航投紧紧围绕省委省政府的战略部署，积极推进郑州—卢森堡“空中丝绸之

省委政研室莅临河南航投 调研“空中丝绸之路”建设工作

本刊讯 5月30日下午，根据中央财经办公室来豫调研对外开放工作安排，省委政研室副主任吕五权、省商务厅副厅长孙敬林、省开放办常务副主任苏国宝、省商务厅外经处副处长张志立等调研组一行莅临河南航投调研郑州—卢森堡“空中丝绸之路”

建设工作情况。公司总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，纪委书记兼工会主席郑立亮及业务相关负责人员参加了座谈。

首先，刘建葆向调研组汇报了“空中丝绸之路”起始、发展，并根据习近平总书记关于“中方支持建设郑

州—卢森堡‘空中丝绸之路’”重要指示精神和省委省政府建设“空中丝绸之路”专项规划和工作方案，谋划推进合资货航组建、实现签证便利化等项目进展情况以及下步工作计划。同时就加强与“一带一路”沿线国家金融合作，开展飞机租赁业务等项目

作了进一步的介绍。

吕五权详细询问关于建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”的项目进展过程，对河南航投工作给予了充分的肯定和认可。希望河南航投在以后的工作中，认真按照中央和省委省政府的战略部署，抢抓对外开放战略机遇，积极发挥建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”主体单位作用，为河南打造内陆开放高地做出新的更大的贡献。

（文 / 秦 妞 图 / 姚自力）



华远国旅与河南航投洽谈文化旅游合作

本刊讯 5月10日下午，北京华远国际旅游有限公司总裁何勇一行访问河南航投，河南航投总经理、党委副书记、副董事长刘建葆会见了客人，双方重点就洲际客源航线开发、文化旅游资源整合等内容进行了探讨。

刘建葆向客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”的建设和项目设置。刘建葆说，河南航投成立以来，始终围绕省委省政府的战略规划，积极推动航空运输、金融、地产、文化旅游等项目发展。目前，正

致力于谋划开通郑州至卢森堡的客运航线，希望华远国旅积极参与航线的资源开发与市场推广。刘建葆指出，华远国旅依托携程网的旅游资源和中信产业基金规模效应，形成了独特的经营模式和营销网络，在出境游领域占有较大市场份额，取得了良好的经济收益与社会效益，希望双方加强合作，在河南国际旅游业发展中合作共赢。

何勇对近年来河南航投为推动郑州“空中丝绸之路”建设所取得的成绩表示祝贺，希望加强与河南航投文

化旅游公司的业务合作，推动开发郑州至卢森堡等国际客运航线。何勇指出，华远国旅目前正在探讨在郑州设立分公司，希望以此为契机，与河南航投开展在文化旅游资源整合、国际航线开发运营等领域的战略合作。

据悉，华远国旅是中国国家旅游局首批批准的特许经营中国公民出境旅游的国际旅行社，继2008年获北京市首批5A级旅行社称号后，2013年再获此殊荣。2015年获得全国百强旅行社和全国利税贡献三十强旅行社等荣誉称号。

（文 / 邱 瀚 图 / 姚自力）

河南航投主体信用评级获得 AA 级

本刊讯 5月31日，大公国际资信评估有限公司（以下简称大公国际）对河南航投2018年企业信用情况进行评级并出具企业主体信用评级报告。在报告中，大公国际的信用评估师对河南航投所处偿债环境、财富创造能力、偿债来源和偿债能力4个方面进行了分析，认为河南航投在郑州—卢森堡“空中丝绸之路”加快建设的背景下，将继续享受区位优势政策红利，市场需求较为强劲，未来将继续

在河南民航领域发挥突出作用。因此，大公国际最终评定河南航投信用等级为AA级，并对河南航投未来的信用评级展望预期为稳定。

据悉，大公国际是为国内所有发行债券的企业进行信用等级评估和风险分析研究的权威机构，于1994年经中国人民银行和国家经贸委批准成立。主体信用评级是以企业或经济主体为对象、基于“长期”基础上进行的信用评级。主体信用评级的等级从

高到低分为三等九级，即：AAA、AA、A、BBB、BB、B、CCC、CC、C。此次河南航投主体信用评级获得AA级，一方面表明公司偿还债务的能力很强，受不利经济环境的影响不大，违约风险很低；另一方面AA级信用有利于提升河南航投在资本市场的形象，提高债券发行的成功率，降低发行成本，为公司采用多种手段融资创造了有利条件。

（罗晓晨）

4个月交付5架飞机

阿维亚（中国）公司半年度窄体客机租赁业务圆满完成

本刊讯 当地时间4月27日，河南民航发展投资有限公司的子公司——阿维亚融资租赁（中国）有限公司，在德国汉堡空中客车公司交付中心接收2018年度第5架全新空客A320客机，并交付俄罗斯航空正式投入运营。此架客机的成功交付标志着阿维亚（中国）公司圆满完成半年度窄体客机租赁业务，至此，阿维亚（中国）公司机队规模增至13架，发展态势稳步提升。

（李涵文）

证监会私募部、中基协领导等到访民航基金

全员取得资格证书 航投物流货代部业务培训成效显著



本刊讯 5月3日，郑州新郑国际机场货站库区工作专业资格证书考试在国内货站楼举行，航投物流货代部8名业务人员经过长期自主学习和集中学习，顺利完成考试并全员取得资格证书。该证书的获得，可有效协助

货代部地面操作及报关报检业务人员深入货站现场，协助库区组板，确保货物按时清关放行。

据悉，为提高员工业务技能与职业素养，促进公司持续、稳定发展，增强企业核心竞争力，航投物流积极

开展业务培训工作，不断探索专业证书考试、举行内部测评、聘用外部讲师等多种业务培训形式。

此前，航投物流货代部门依据《国际航空货运代理实务》教材，建立航空货代基础知识题库，编制《航投物流货代部基础知识测试》A、B卷，组织货代部门全体员工参与考试，密封改卷完成后，经统计考试优秀率（90分以上）达82.6%，全部23人均到达良好（75分以上）水平。近期又向员工发放了《培训学习需求问卷》，在充分征求各业务人员意见的基础上，将根据需求请外部专业人员授课，重点做好航空危险品知识和货物运输保险知识等相关业务领域培训工作。

（文 / 朱琳旭 图 / 赵家伟）

本刊讯 近日，中基协党委副书记、纪委书记胡家夫，中国证监会私募部处长高天红一行莅临河南民航产业基金管理公司（以下简称民航基金）调研。河南航投副总会计师刘霞、民航基金总经理刘娟与来访者就中原丝路基金发展情况进行业务座谈。河南证监局副局长董文媛，河南证券期货基金业协会秘书长赵树亭，郑东新区智慧岛管委会主任李晗及民航基金相关业务负责人参加座谈。

刘娟重点介绍了中原丝路基金设立背景、发展前景等情况。刘霞说，中原丝路基金是在省委省政府、省财政厅的领导和支持下，由河南航投和中航信托共同发起设立的，旨在支持河南民航相关产业及郑州—卢森堡

“空中丝绸之路”项目建设，在资产端充分发掘飞机租赁、航空运输、航空制造等产业在省内外、国内外的巨大市场空间，探索将银行金融机构、非银行金融机构资金、企业、个人资金等汇聚形成合力，通过设立满足市场需求的产业基金、跨境基金产品，逐步形成产业和资本有机结合、互相促进的模式及良性循环。河南省产业基金发展的环境越来越好，期待证监会、协会给予更多的政策支持和指导。

刘娟介绍了民航基金的基本情况以及中原丝路基金相关落地项目。刘娟说，民航基金由河南航投发起成立，2016年在中国证券投资基金业协会登记为“股权类型基金管理人”，目前是中原丝路基金的管理人。围绕着加

快推进中原丝路基金项目落地，民航基金着力推进阿维亚（中国）公司飞机租赁等项目储备和开发，目前中原丝路·融资租赁私募投资基金（A期）已完成设立和登记备案。民航基金将继续密切关注资管行业新规及相关监管政策变化，发挥股东优势，依法依规加快促进业务发展壮大。

胡家夫表示，当前金融监管环境持续优化，市场发展迅速，民航基金在产业投资方向、产融结合等方面的思考和探索值得肯定。他指出，在国家“一带一路”倡议下，中原丝路基金的业务模式契合了全球经济开放化、国际化、市场化的需求，希望丝路基金在不断变化的环境中，继续创新，再接再厉取得更好的成绩。

（毛楠楠）

全球窄体机市场空前繁忙

美国航空周刊记者联合署名



如果用一个词来描述目前窄体机市场的状况，那就是“前所未有”。从来没有如此多的制造商的不同机型投入或即将投入运营，过去几年里，从来没有达到如此高的需求和生产水平，虽然这种产量激增伴随着严重的供应商问题。然而，尽管波音和空客的产品需求巨大，但这两个市场主导者的未来战略仍存在不确定性。

对于几乎所有涉及成员来说，今年是经典的空客 A320 系列和波音 737NG 大批量生产的最后一年，是转折期，从明年开始，A320neo 和 737MAX 将占主导地位。今年，庞巴迪 C 系列产品首次大规模投产，而且即将整合到空客的产品系统，预计年中将获得监管部门的批准。与此同时，巴航工业已经交付了第一架 E190-E2，希望它成为窄体低端市场的重要一员，更大型 E195-E2 计划于明年投入运营。新的竞争对手正在为商业运营准备，俄罗斯联合飞机制造公司（UAC）MS-21 和中国商飞 C919 也在进行飞行测试。

然而，这些事件并非凭空而来，

过去 8 年中，世界运输量几乎每年都有 7% 的增长（除了 20 世纪 60 年代，喷气飞机发展的头几年），爱德华·格林斯莱特（编者注：国际民航专家）在“航空公司监测”报告上写道，“生产商不仅看到了对产品的强劲需求，航空公司的行为也仿佛证明最近的运输数据是新常态。”格林斯莱特补充说，“实际上，需求双方的制造商和运营商都在假设近期的情况将无限期地继续下去。”他认为，这是错误的，因为需求下降的前景几乎是毫无疑问的，唯一的问题是发生在什么时候。

但现在，似乎没有人受到困扰。从运营商方面看，由于目前航空旅行需求的增长，运营商采购飞机的需求还在增长；制造商方面，今年和明年的交付量实际上低于行业需求，这种客观情况造成制造商的产量未来一段时间还会保持增长。

A320neo 面临交付、增产和改型压力

空客公司首席执行官汤姆·恩德斯表示，从商业的角度来看，空客

A320neo 系列飞机的产量可以达到每月 70 架或更多，制造商生产水平正处于从 2017 年底 40 架向 2019 年年中每月生产 60 架的过渡中。首席商务官埃里克·舒尔茨表示，下一步达到每月生产 63 架。他们一直在关注如何提高生产率，市场需求非常强劲，而且有很多机会。与此同时，还必须交付的是一架完整的飞机，因此，供应商必须能够支持这一增长。

这确切地描述了空客的问题。在 2018 年的前三个月，空客仅交付了 95 架单通道飞机，每月产量 30 多架，远低于制造商的目标。数十架空客 A320neo 和空客 A321neo 飞机在等待普惠 PW1100G 发动机装机，像滑翔机一样停放在图卢兹和汉堡机场。

2 月初，空客被迫暂停了装配普惠动力的飞机交付，原因是由于配套 PW1100G 发动机的 A320neo 飞机出现几次空中停车和中断起飞，交货尚未恢复。（空客 A320neo 系列共有两型发动机供选装，分别是普惠的 PW1100G 和 CFM 国际公司的 LEAP-1A）而且提供替代动力装置

的 CFM 国际公司也延误了发动机交付，这个问题使空客倍感压力。恩德斯明确预计 2018 年的交付量将比去年更“倒退”。该公司 2017 年交付了 718 架飞机，其中 100 多架于 12 月份交付。空客计划 2018 年交付约 800 架飞机，其中大多数是单通道喷气式飞机，增加的份额多是 neo 系列飞机。

尽管空客 A321neo 的市场份额在不断上升，但在 neo 系列交付中空客 A320neo 依然占主导。格林斯莱特认为，空客 A321neo “似乎比任何其他机型都更接近于未来 20 年单通道飞机定义的最佳机型。”空客 A319neo 目前仍处于飞行测试阶段，计划于 2019 年交付给其第一个运营商。更重要的是，明年空客 A321LR 也投入运营，它可以从欧洲到亚洲或北美到巴西进行长途航行。

与此同时，空客在考虑是否继续升级其空客 A320neo 系列飞机。舒尔茨表示他们无法同时解决所有问题，包括产品交付、产量增加和潜在的产品研发。但他们不会取消任何事

情，空客管理层已经决定先行交付之前承诺的订单。

空客公司一直在研究对空客 A320neo 和空客 A321neo 进行小规模 and 实质性的升级（被称为空客 A320neo+ 和空客 A321neo++）。这两项研究都需要对飞机进行加长，而空客 A32neo++ 型的改进难度更大一些，如采用复合材料机翼，业界对这些计划的反应毁誉参半。

空客 A320/321neo 升级项目的设计部分是为了回应波音公司提出的新中型客机（NMA），这型飞机尚未启动。空客管理层打算在 NMA 投入运营之前提供空客 A321neo 的升级型。虽然有人预计 NMA 今年启动，于 2025 年前后投入运营，但波音仍在制定商业计划，特别是飞机定价，并且有人猜测这架飞机可能会比预期晚。如果真是这样，空客公司将有时间解决目前机型的问题，然后再推出新机型，也能进一步考虑其产品策略。如果波音启动越早，空客为了强有力的回击将可能面临更大的压力。

波音 737 系列奋起直追

2011 年启动的波音 737MAX 项目由于比空客 A320neo 晚了 1 年，在订单和交付方面均落后于竞争对手。截至 2018 年 4 月底，波音 737MAX 共获得 4504 架订单，相比空客 A320neo 的 6084 架少了 1580 架，波音 737MAX 交付 120 架，还不到空客 A320neo 的 296 架的一半。

目前，波音在华盛顿州伦敦的工厂继续保持良好的平衡，正以前所未有的速度生产波音 737，在生产系统中引入了一种新的模式，并为明年的波音 737-10 研制做好准备。

波音公司清楚，随着 MAX 研制进入下一关键阶段，他们经不起任何失误，因为波音 737 对公司的资金流转越来越重要。在 2018 年第一季度交付的 184 架波音民用飞机中，大约 132 架为波音 737，包括第 10000 架——该系列较小的波音 737-8MAX，交付启动客户西南航空公司。

自从 2017 年 5 月首架波音 737-8 交付以来，MAX 的交付开始加速。截至去年 12 月底，已有 74 架飞机交付给运营商，到 2018 年 4 月底时又有 40 架交付，包括第一架波音 737-9，这架飞机于 2018 年 3 月交付给了狮航。

波音公司正在完成更大客容量衍生型波音 737-10 的详细设计，计划于 2019 年进行飞行测试，并于 2020 年交付。自 2017 巴黎航展上推出以来，共有 18 家运营商订购了 416 架波音 737-10 型飞机。虽然这是整个 737MAX 系列 4474 架确认订单中相对较小的一部分，但波音公司表示目前还有超过 1500 架订单尚未确定或未知。

由于波音 737-10 是波音公司应对广受欢迎的 A321neo 的主要竞争对手，该公司也迫切希望加强其市场营销和销售力度，期望在 2020 年后期维持 MAX 生产线。今年可能是一个至关重要的一年，航空公司一直在密切关注这一新型加长型别。

波音 737-10 在波音 737-9 飞机基础上加长 66 英寸，包括前段 40 英寸和后段 26 英寸，总长度达 143 英尺（43.6 米）。主起落架设计加高，结合起落架具有可伸缩功能的更短的支柱以及半摇臂式下部部件将飞机起



飞抬前轮点向后移动，仍然适合现有的起落架舱，但展开后可以将机身抬高9英寸。

尽管波音公司不愿提供其储备订单的详情，但并没有掩盖波音737-8的受欢迎程度。订单估计约为2330架，占MAX系列订单的绝大多数。然而，随着运输量和航程能力的增长，窄体运营商不断扩大规模并趋向座位容量更多的机型，未来的波音737-9订单以及它将在多大程度上被波音737-10所蚕食的问题依然存在。

波音737-9的储备订单数量相对适中，约为116架，但外界认为真正的数量超过了400架。然而，自从波音737-10推出之后，不可避免地对波音737-9的订单量产生一定的影响，特别是来自美国联合航空公司的订单数。在2012年，美联航成为当时最大型波音737-9的主要客户之一，与狮航一样订购了100架MAX9。2017年年中，当新机型波音737-10推出时，美国的几家运营商将波音737-9的订单转换为波音737-10。

美联航预计在4月底前接收前3

架波音737-9，将39架MAX9的订单转换为波音737-10，但在61家客户中，它仍然是波音737-9最大的客户。预计2018年联合航空将接收多达10架飞机，并在2018年6月投入运营第一架179座的飞机，开启自休斯敦、洛杉矶至阿拉斯加州安克雷奇、德州奥斯汀、佛罗里达州劳德代尔堡、檀香山、加利福尼亚州萨克拉门托市和圣地亚哥的航线。

虽然波音公司急需增加MAX系列高端产品订单来抗衡空客A321neo，但在低端市场上，情况可能更为严峻。因为该系列产品中最小的波音737-7于2018年3月份开始飞行测试，首架波音737-7的飞行测试正在进行，该架飞机侧重于高速的测试认证，预计第2架飞机不久将加入飞行测试计划。尽管根据启动客户西南航空公司和加拿大西捷航空公司的要求，2016年对波音737-7进行了设计更改，增加了航程和额外的12座乘客座位，经典的两舱布局可容纳138人，但市场反应仍然冷淡。波音公司计划今年大部分时间用于飞行测试和认证，如果试飞一切顺利，首架

波音737-7飞机将于2019年交付投入运营。波音也试图通过测试活动获得积极的结果来刺激订单，正式订单目前不到60架。该飞机的航程6180千米，是MAX系列中航程最长的，对于希望以与波音787相同的方式开通新的点对点航线的航空公司来说，它可能会成为一个有吸引力的合适机型。

这种能力的关键在于MAX机翼的空气动力学和重新设计的尾锥，以及CMF LEAP 1B发动机推力的提升。通过这些技术，波音737 MAX 7相比前一代产品737-700航程增加1600千米，可以携带更多的乘客，并且单座燃油成本降低了18%。波音公司认为这提供了MAX 7相比竞争对手空客A319neo的优势。据称，即使与竞争对手空客A319neo相比，也能多携带12名乘客，单座燃油成本降低7%。在130座级布局中，其他强有力的竞争对手还包括庞巴迪的CS300和巴西航空工业公司的E195-E2。

庞巴迪C系列飞机

在2016年投放市场后，C系列飞机项目将进入变革阶段，空客公司即将获得监管部门的批准，取得该项目的多数控制权，对于这一切如何改变C系列飞机的前景以及空客的营销措施是否足以扭转其命运，人们持有不同的看法。一些人认为不会有什么改变，因为空客的销售代表更愿意销售更大的窄体机。另一个不同的观点是，空客将大力推动C系列，因为在没有与巴西航空工业公司达成合并协议的情况下，波音公司几乎无力应对。然而，空客公司降低C系列产品和供

应商成本的驱动力是显而易见的，在交易获得批准后，他们很可能会看到这些影响。

巴航工业E2系列

巴西航空工业公司E2系列也是窄体干线市场中新加入的一员，其前一代产品仍然主要限于支线运营。巴西航空工业公司E2的商业模式取决于更高产量的假设，因此飞机需要新的细分市场中取得成功。捷蓝航空正在考虑如何更换其现有E1机队。巴西航空工业公司航空总裁兼首席执行官约翰·斯莱特里表示，如果捷蓝航空继续选择巴西制造商的飞机，该项目将得到重大推动，并向市场发出“强烈信号”。

中国商飞C919

备受全球瞩目的中国C919大型客机正在“闯出”更广阔的蓝色天空。2017年12月17日，C919第2架试飞机成功首飞以来，中国商飞已有2架C919原型机加入飞行测试，第3架飞机将于2018年底之前加入飞行测试计划。中国民用航空局表示，C919项目正在努力实现2020年完成适航审定的目标。

该机构重申了中国商飞之前宣布的2021年首架交付目标。据介绍，2017年5月5日第1架飞机在上海首飞（目前已经转场阎良），2017年底第2架在上海首飞，截至今年3月初，两架飞机共飞行了23个架次。第3架飞机预计在2018年年底前首飞。根据目前的计划，总共有6架飞机用于飞行测试。

目前，第2架飞机还在上海进行测试改装，4月份转移到山东东营进

行试飞。此后这两架飞机还要进行一系列系统试验，在最寒冷、最热、大侧风等严酷的条件下试飞。

俄罗斯MS-21

关于俄罗斯新型窄体飞机伊尔库特MS-21最近一次的试飞报道在去年11月初。从那以后，伊尔库特公司和UAC都没有透露任何关于测试的事情，虽然伊尔库特表示MS-21-300窄体客机的认证试验仍在继续，但没有提供进一步的细节。

目前的飞行测试仅有一架原型机。该架飞机于2016年6月推出，于2017年5月首飞，在伊尔库茨克完成了测试计划的20次飞行后，于10月份飞往莫斯科附近的茹科夫斯基机场的格罗莫夫飞行研究院进行认证试验。

第2架MS-21原型机于3月25日从伊尔库茨克的伊尔库特工厂推出。制造商报告说，第2架原型机是在参考第1架飞机试验结果的基础上组装的。伊尔库特没有透露第2架原型机何时会飞，但俄罗斯媒体援引伊尔库特代表的话，表示首飞可能在今年5月。预计第2架飞机将加速试验。俄罗斯工业与贸易部部长丹尼斯·曼图罗夫称，第2架试飞飞机的加入有助于伊尔库特完成三个主要目标：及时获得MS-21型号合格证；启动批生产；向客户交付首批客机。此外，第3架飞机已处于组装的最后阶段。伊尔库特表示他们已经开始制造第4架试飞机。

该公司计划MS-21在2019年中期获得俄罗斯型号合格证，并在一年后取得欧洲航空安全局（EASA）的型号合格证。MS-21-300基准型航

程6000千米，搭载163~211名乘客。它先由两台PW1400G-JM发动机提供动力。俄罗斯国产PD-14发动机将于2018年底之前完成认证，并交付伊尔库特公司，第4架原型机将于2019年二季度完成PD-14发动机的配装，于2021年获得型号合格证。

目前，MS-21储备订单有175架，主要来自俄罗斯国内租赁公司。该国最大的航空公司俄航预计将成为这种机型的主要运营商。于2月份通过俄罗斯技术集团租赁公司Avia Capital Services签定了50架飞机订单，将于2020年初首次交付。

交付价值预测

商用飞机交付价值预测显示，从2018—2026年，支线飞机年交付价值将稳定在80亿美元左右；单通道窄体客机交付将呈现先增加后减小的趋势，在2020年达到交付价值顶点，近700亿美元，且2018—2025年间窄体飞机的交付价值将超过宽体飞机；宽体飞机交付将呈现缓慢增长，在500—600亿美元区间波动。

窄体飞机交付价值按机型分解显示，从2018—2024年，空客A320ceo/neo和波音737NG/MAX将占据窄体飞机市场的95%以上；2024年后，随着C系列、C919、MS-21等机型的逐渐成熟，将分享10%以上的市场；空客A320ceo将于2020年停产，波音737NG仍将长期保持小批量生产。此外，空客A322neo应该指的是空客为应对波音的NMA对空客A320neo系列进一步的改进型。

源自《中国航空报》2018-05-29
戚佳锐摘编

小长假也能“两翼齐飞”

在端午小长假来临之际，为给旅客提供更多出行选择，东航近日在其网站、APP 推出了以上海为中心、飞行距离3小时左右的“3小时轻旅行券”航旅产品，目的地包括三亚、香港、普吉岛、冲绳等，旅客还可享受“航班+酒店”的休闲度假服务体验。航企针对小长假推出特色产品，已不算少见。

小长假对旅游经济的刺激带动作用在不断提升。元旦、清明节、劳动节、端午节、中秋节等小长假，让人们可以在不同的季节放松身心，策划一次较为轻松的短期旅行。中国国家文化和旅游部发布的2018年清明假日旅游市场信息显示，清明假日期间，全国共接待国内旅游总人数1.01亿人次，同比增长8.3%。

一般来说，在小长假期间，许多游客受时间限制倾向于选择距离较近的地点旅行，交通方式以公路、铁路为主。而随着旅游经济的不断发展，以及人们生活水平的不断提高，越来越多的旅客开始考虑方便快捷、服务优质的航空出行。中国旅游研究院发布的《中国城乡居民出游意愿调查》显示，今年“五一”期间，在有出游意愿的居民中，选择出境游的比例为27.62%，新加坡、泰国、马来西亚等旅游目的地持续火爆。因此，小长假对于民航来说有诸多值得挖掘的市场价值。航空公司另辟蹊径，推出“轻旅游+航空”的特色产品，加强宣传

和提供配套服务，能在小长假的竞争中分得一块蛋糕。

对于航空公司而言，小长假期间国内热门旅游航线、国际东南亚航线都会迎来一波“升温”。航空公司加大运力投放，加密相关航线航班，推出特惠和联程特价机票，从而吸引更多旅客选择航空出行。今年“五一”小长假期间，南航新疆分公司加密了南北疆热点航线班次，航程短、票价经济的疆内旅游航线得到了旅客的青睐。此外，航企可根据小长假特色，提供更有针对性的节日服务。端午节、中秋节等节日期间，不少航空公司开展送粽子、吃月饼等机上特色活动，展现了民航在服务方面特有的优势。

同时，小长假对旅游新业态产品的开发，也给通用航空提供了更多的市场空间。小长假推动了各地旅游形态的发展，许多旅游景点近年来开

始大力开发“海陆空”旅游新业态、新产品。今年清明节期间，湖北武当山推出太极武当低空旅游航线，游客可乘直升机在空中俯瞰金顶、琼台、太子坡等景点。云南普洱太阳河国家森林公园打造原始森林休闲体验项目“飞越丛林”，与传统的徒步旅游相比更具体验感，吸引了众多游客参与。挖掘和满足小长假低空旅游的旺盛需求，提供形式丰富、选择多样的假日旅游产品，能够让通航更好地服务于社会需求。

小长假也能“两翼齐飞”。无论是运输航空的特色产品、贴心服务，还是通用航空的形态创新、独特体验，更加满足旅客需求的民航服务，是民航在激烈竞争的小长假旅游经济中占据一席之地的核心竞争力。

源自《中国民航报》2018-05-28
李莎莎摘编



第二届全球跨境电商大会在郑州举行



近年来，跨境电商作为一种新型的国际贸易方式，发展势头迅猛，正在成为推动国际贸易发展的新引擎、培育经济增长的新动力。5月10日，第二届全球跨境电商大会在郑州举行。来自海内外的嘉宾、客商聚集一堂，聚焦跨境电商产业链，为构建跨境电商高效协同生态圈、助力河南企业提高国际市场竞争力献计献策。大会倡议发起成立跨境电子商务标准与规则创新促进联盟，并发布了联盟倡议书草案；同时，中国检验检疫集团总裁、EWTO研究院学术委员会副主任李忠榜在现场发布了《跨境电商零售发展蓝皮书》。

该蓝皮书全面梳理了近年来河南

电子商务的发展历程，并给出未来发展建议。

蓝皮书显示，2018年全国跨境贸易总额预计将达9万亿元，占全球交易总额的40%以上。河南创新“1210模式”，推动产业从无到有。2013年至2017年产业规模219.51亿元，拉动投资500亿元。2017年，河南跨境电商电子商务业务单量达到9128.7万单，交易金额达113.90亿元。

2013年7月15日，郑州开先河，正式以“1210模式”开展业务。2014年5月10日，习近平总书记视察河南保税物流中心时鼓励河南朝着“买全球、卖全球”的目标迈进，河南跨境电商电子商务开始规模化发展。在对郑

州跨境电子商务快速发展原因的分析中，蓝皮书指出，跟沿海相关城市比较，郑州的进口跨境电子商务成本和时效具有明显优势。每一单成本中的物流成本比沿海城市要低5至6个百分点，并比平均时效缩短两天时间，从而相应降低了3至5元成本，也就是说进口郑州的成本每单要便宜8至11元。

蓝皮书在未来趋势部分指出，新技术应用将成为跨境电子商务创新发展的第一要务，比如区块链技术、物联网技术、追溯技术的应用等。应在跨境电子商务大服务平台的基础上，逐步向全球拓展第三方综合服务体系。

中国国际电子商务中心研究院院长李鸣涛：

种种迹象表明，中国的跨境电商市场正处于从‘蓝海’到‘红海’的转变过程。市场的变化意味着，未来考验大家更多的是整个供应链能力，包括选择品牌的能力、研发设计的能力、精准营销的能力以及最重要的物流服务的能力等。再好的概念，再好的模式，也要由服务去支撑。就跨境电商而言，近年来发生了一些新变化，比如无论是国内还是国际市场，或是政府监管层面，发展规范性越来越高；再比如跨境电商越来越聚焦细分领域，这就需要企业更多去把握产品需求和用户需求，打造供应链核心能力。

对外经济贸易大学现代服务业研究中心主任陈进：

跨境电商产业正不断升级改造着传统的商业形态，而对跨境电商产业来说，也需要注重自身的商业形态创新，才能可持续发展。

促进跨境电商产业可持续发展有六大策略：进行国际化布局，立足全球进行资源配置；找准比较优势，培育壮大优势产业和龙头企业，扩大市场占有率；找准行业“痛点”，注重商业形态创新；做好定位，进行战略规划；配合产业发展，优化发展环境；从各个要素着手，完善产业体系建设。他表示，商业形态的创新是不断发展的，而且是永无止境的。河南的跨境电商企业要注重开拓蓝海领域，从产业链角度去不断调整自己的商业形态，形成特色和优势，才能提升竞争力，在未来取得更好的发展。

美中商业协会跨境电商委员会秘书长林智勇：

跨境电商正进入一个新的阶段，即品牌电商时代。以前的消费互联网时代，做跨境电商可能就是卖货、营销；但在产业互联网时代，我们更应该做的是将传统实体经济和跨境电商结合起来，让愿意做品牌、愿意做跨境电商的实体企业站出来，国内的传统品牌也要走向国际化、要积极开展跨境电商业务。



广州大学城市发展战略与产业园区规划设计研究院院长李芷巍：

河南要充分发挥自贸试验区与跨境电商综试区制度创新叠加优势，拓展延伸跨境电商产业链，推动河南出口优势产业品牌化发展，利用跨境电商布局海外市场；完善产业链支撑服务体系，培育一批竞争力强的外贸综合服务企业，提供通关、物流、仓储、融资等全面配套服务；提高产业链国际竞争力，支持跨境电商企业走出去，设立境外贸易机构、分销中心、展示中心、海外仓等境外营销网络，拓展海外市场，参与全球化竞争。

中国国际电子商务中心副主任付诚：

我们现在谈国际贸易下的跨境电商，但很可能10年后“跨境电商”这个概念就不存在了，因为所有的国际贸易都互联网化了。跨境电商的发展是全球化的，它让经济全球化发展到了一个新阶段，伴随着技术进步，跨境电商给我们的生产生活带来全新的理念。在这样的形势下，我们正在利用互联网和大数据、云计算等新技术，把国际贸易整个产业链AI化，这也是未来跨境电商的发展方向。

跨境物流生态联盟发起人、跨境物流百晓生创始人王永强：

随着跨境电商的发展，我们进入了一个效率比拼的时代。电商卖家面临的一个问题是，如何减少库存和提升资金周转率，这可以转换成如何提高物流时效以及回款速度，由此可见物流在整个链条中扮演的重要角色。

上海威盛国际物流公司董事长毛嘉元：

跨境物流已经不再是一个边界非常清晰的行业，它的从业者可能要懂国际贸易、跨境电商，还要懂品牌和产品，可以说未来跨境电商的服务门槛越来越高了。跨境物流服务有巨大的提升空间，空间就意味着机会，未来物流发展应该具备三个特点，即可视化、一体化、专业化。当交易达成后，在两个交易主体之间建立一个服务体系，这应是整个供应链优化的方向。

本刊综合编辑

中欧航空市场未来发展的五大热点



近期，相比中美贸易摩擦不断，国际航权谈判陷入僵局的局面，中欧航空市场的发展则是利好不断。先是2016年10月中英签署新的航权协议，将客运航班运力由每周40班大幅增加至每周100班，并取消了两国货运班次的限制；紧接着，2017年4月中法两国也达成新的协议，客运航班配额将由每周50班逐步增加至126班，运营中法航线的航空公司也由目前的4家放宽至8家，同时还允许中国航企能够运营除巴黎以外法国其他城市的航班。2018年，中欧旅游年拉开帷幕。“美国不亮、欧盟亮”，未来一年，中欧航空市场或将成为中国洲际航空市场的主要增长极。有以下五个热点方面值得关注。

1 2018年中欧航线发展能否再提速？中方份额能否再扩大？

过去十年，中欧航空市场取得快速增长，月均航班量由1300班增长到了2600班，中欧航线数量也由30条增长到76条。伴随着中欧旅游年的到来，中英、中法新航权协议的签署，2018年中欧航空市场发展能否再提速？

同时，过去几年中欧航空市场的

高速增长，主要是来自中方航空公司的运力投入。过去4年，外国航空公司航线数量由32条增加至37条，而中方运营航线则由32条增加至59条。其中，仅海航及其下属公司，便开通了11条中欧航线。中方航空公司一路高歌猛进，底气来源于中国旅客数

量的大幅增长，也可以说是来自于中国老百姓“对美好生活的向往”和“日益富足的钱包”。近10年来，我们在中欧市场的份额已由40%扩大到了58%。从目前航线计划来看，未来中方公司还将扮演市场的“主要动力源”，地位还将进一步提升。

2 中转市场增长更快，能否抵御中东“土豪”侵袭？

当前，中转仍然是旅客往返中欧的主要出行方式，而且越来越受到旅客的青睐。2007年~2016年，中欧航空市场的中转旅客由157万人次大幅增长至314万人次，中转旅客占比由52%提升至57%。整个中转市场在增长，格局也发生了不小的变化。

从份额来看，欧洲枢纽的中转占比由42%大幅下降至29%，中国枢纽中转占比由5%提升至14%。同时我们还应注意到，中东中转旅客占比也由3%提升至10%。换句话说，中欧总客运量增长了84%，中转旅客数量增长了100%，而中东中转旅客数量

却增长了542%！尽管有基数低的原因，但中东航企在中欧航空市场上“攻城拔寨”的势头却可见一斑。特别是迪拜机场，已成为中欧市场第四大枢纽。今年1月，阿联酋航空再次订购36架空客A380飞机，成功为空客这一全球最大客机项目“续命”。未来，阿联酋航空将拥有142架空客A380飞机，占当前这一“巨无霸”全球订单总数的42%，其雄心壮志不可小觑。中国航企的中转份额能否继续扩大，未来我们应如何抵御中东四家“土豪”航企的激烈竞争？

3 从单打到团战，航线联营如何改变市场格局？

2017年4月，国航与汉莎航空开展中欧航线联营，双方在除北欧和俄罗斯外的所有中欧航线上实现收益共享。这意味着在中欧整体市场（含第三方中转）占据份额第一（国航，18%）与第二（汉莎，9%）的航企已

携手开展联合运营。联营后，双方合计占据27%的市场份额，并拥有北京和法兰克福两大中欧枢纽，毫无疑问地成为市场寡头。

同时，份额排名第五至第七的法航、荷航、南航也在部分中欧航线

上开展联营，预计占据的市场份额达20%。星空联盟和天合联盟的各自携手，也宣告了中欧航线进入联营竞争时代，市场集中度进一步提升，航空公司的联营市场收益更值得期待。而其他单打独斗的航空公司，又将如何适应新形势？

4 国内二线城市多点开花，谁会是枢纽“第四城”？

过去一年，各大航企相继开辟了22条中欧航线。其中，由三大枢纽始发的只有6条，由二线城市始发的却有16条。其中成都、昆明、长沙、西安、深圳、沈阳、南京、重庆、天津、青岛等二线城市均开通新航线，中欧市场的二线枢纽竞争日益激烈。

三大航认为，中型航空公司开辟二线洲际航线本无可厚非，但利用政府补贴、超低价抢占市场，有扰乱市场竞争的嫌疑。中型航空公司则认为，过去“一条欧美航线一个承运人”的政策严重制约中型航空公司发展，从枢纽区位来看，北上广均非理想的中

欧国际枢纽，又由于垄断造成票价较高，未来一定会出现区位优势更好、运行效率更高、航线成本更有优势的中欧枢纽“第四城”。那么，“第四城”是区位优势极佳的乌鲁木齐？是经济给力的“西部第一”成都？是西北重镇西安，还是昆明、重庆？让我们拭目以待。

5 国际航权分配新规的影响几何？

近日，民航局发布了《国际航权资源配置与使用管理办法》，标志着中国国际航权分配将由主观选择进入客观打分时代。主要有三个变化：一是“一条欧美航线一个承运人”的政策将发生变化，在一定条件下允许新航空公司进入；二是航权分配向主基地公司倾斜，打分占据较大优势；三

是航权分配向三大枢纽倾斜。新的航权分配办法一旦正式实施，会给中欧航空市场带来怎样的影响？中型航空公司高歌猛进的势头是否会减缓？三大枢纽地位能否更加巩固？

综上所述，中欧航空市场宏观条件好，前景光明，市场发展也比较迅速，但也面临不少新的挑战 and 困难。

比如联营竞争，比如二线城市航线盈利压力，比如面对中东对手的竞争等。未来中欧航空市场如何演变，机遇和挑战是什么，哪些公司能够抓住机遇成为市场王者，如何携手共同推动市场健康发展，值得我们仔细研究。

源自《中国民航报》2018-05-24
张楠华摘编

国务院：较大范围下调日用消费品进口关税

国务院总理李克强5月30日主持召开国务院常务会议，确定进一步积极有效利用外资的措施，推动扩大开放促进经济升级，决定较大范围下调日用消费品进口关税，更好满足群众多样化消费需求；部署建立残疾儿童康复救助制度，给他们更多帮扶和关爱。

会议指出，要按照党中央、国务院部署，营造更加公平、透明、便利的外商投资环境，推动形成全面开放新格局，努力保持我国作为全球外商投资主要目的地地位。会议确定：一是放宽市场准入。落实已明确的取消或放宽汽车、船舶、飞机等制造业领域外资准入限制的承诺。完善合格境外投资者制度，积极引入境外交易者参与原油、铁矿石等期货交易，支持外资金融机构更多参与地方政府债券

承销。二是对标国际提升投资便利化水平。今年7月1日前要完成修订出台外商投资准入负面清单工作。将清单内投资总额10亿美元以下的外资企业设立及变更，下放至省级政府审批和管理。简化外国人才来华工作许可程序，在中国境内注册企业选聘符合条件的外国人才可在2个工作日内获发签证。三是保护外资合法权益。严打侵权假冒、侵犯商业秘密、商标恶意抢注等行为，大幅提高知识产权侵权法定赔偿上限。四是强化国家级开发区利用外资重要作用，示范带动提高利用外资水平。五要完善和用好信贷、用地、社保等支持政策，降低企业经营成本。引导外资更多投向中西部地区和现代农业、生态建设、先进制造业、现代服务业。

会议指出，进一步降低日用消费品进口关税，有利于扩大开放、满足群众需求，倒逼产品提质、产业升级。会议决定，从今年7月1日起，将服装鞋帽、厨房和体育健身用品等进口关税平均税率由15.9%降至7.1%；将洗衣机、冰箱等家用电器进口关税平均税率由20.5%降至8%；将养殖类、捕捞类水产品和矿泉水等加工食品进口关税平均税率从15.2%降至6.9%；将洗涤用品和护肤、美发等化妆品及部分医药健康类产品进口关税平均税率由8.4%降至2.9%。有关部门要落实降税措施，防止中间环节加价获利，让广大消费者受惠，促进国内产业竞争力提升。

源自中国政府网 2018-05-30
龙飞天摘编

进口租赁飞机双重征收增值税将成为历史

根据国家税务总局和海关总署近日联合印发的《关于进口租赁飞机有关增值税问题的公告》，自2018年6月1日起，对于符合条件的进口租赁飞机，海关将停止代征进口环节增值税，由税务机关按照现行增值税政策实施征收管理。这标志着民航涉税政策再获重大突破，长期以来进口租赁飞机双重征税问题将得到彻底解决。

2012年1月，国家启动“营改增”改革，民航业是试点行业之一；2013年8月起，民航业全面纳入“营改增”实施范围；2016年5月，“营改增”在全国范围内推广。“营改增”后，民航企业税负明显减轻，但部分领域的重复征税问题依然存在。按照规定，飞机购买或租赁进口需向海关缴纳进口环节增值税；与此同时，在租赁进

口形式下国内航空公司还需就国外出租方获取的租金收入向税务部门按有形动产租赁代扣代缴增值税。因此，国内航空公司进口租赁飞机实质上需要缴纳两道增值税，给企业带来较大资金压力。

目前国内航空公司运营飞机超过60%采用租赁进口形式，数量超过3000架。

源自中国民用航空局网站 2018-05-23
赵世军摘编

中国金融开放将推出一系列新举措



在最近召开的博鳌亚洲论坛年会上，习近平主席宣布，中国将确保已宣布的重大金融开放举措尽快落地，努力让开放成果及早惠及世界各国企业和人民。

4月27日，中国银行保险监督管理委员会表示：将推出一系列实质性开放举措，包括进一步放宽外资银行市场准入、放开外资保险经纪公司经营范围等。

银保监会：即将推出一系列实质性开放举措

中国银行保险监督管理委员会表示，将积极贯彻党中央、国务院的决策部署，尽早推动以下各项开放措施落地：

推动外资投资便利化，包括取消对合资银行和金融资产管理公司的外资持股比例限制，实施内外一致的股权投资比例规则；对商业银行新发起设立的金融资产管理公司和理财公司，外资持股比例不设置限制；鼓励信托、金融租赁、汽车金融、货币经纪、消费金融等各类银行业金融机构引进境外专业投资者；将外资人身险公司外方股比放宽至51%，3年后不再设限。

放宽外资设立机构条件，包括允许外国银行在中国境内同时设有子行和分行，以及在全国范围内取消外资保险机构设立前需开设两年代表处的要求。

扩大外资机构业务范围，包括全面取消外资银行申请人民币业务需满

足开业一年的等待期要求，允许外国银行分行从事“代理发行、代理兑付、承销政府债券”业务，降低外国银行分行吸收单笔人民币定期零售存款的门槛至50万元，允许符合条件的境外投资者来华经营保险代理业务和保险公估业务。

优化外资机构监管规则，对外国银行境内分行实施合并考核，调整外国银行分行营运资金管理要求。

即日起放开外资保险经纪公司经营范围

4月27日晚，中国银行保险监督管理委员会发布通知，为进一步扩大保险业对外开放，促进我国保险经纪行业发展，经国务院保险监督管理机构批准取得经营保险经纪业务许可证的外资保险经纪机构，可在中华人民共和国境内经营下列保险经纪业务：

- （一）为投保人拟定投保方案、选择保险人、办理投保手续；
- （二）协助被保险人或者受益人进行索赔；
- （三）再保险经纪业务；
- （四）为委托人提供防灾、防损或风险评估、风险管理咨询服务；
- （五）中国银行保险监督管理委员会批准的其他业务。

进一步放宽外资银行市场准入

中国银行保险监督管理委员会近日还发布了进一步放宽外资银行市场

准入有关事项的通知，通知指出，为进一步扩大银行业对外开放，提升外资银行营商便利度，现就外资银行市场准入有关事项通知如下：

一、外国银行分行可以依法开展代理发行、代理兑付、承销政府债券业务，无需获得国务院银行业监督管理机构的行政许可，应在开展业务后5个工作日内向监管机构报告。

外商独资银行、中外合资银行可以依法开展代理发行、代理兑付、承销政府债券业务，无需获得国务院银行业监督管理机构的行政许可，应在开展业务后5个工作日内向监管机构报告。

外资银行开展前款业务，依法应获得其他管理部门许可的，依照相关规定办理。前款规定的承销政府债券，包括承销外国政府在中国境内发行的债券。

二、外国银行在中国境内设立多家分行的，如管理行已获准经营人民币业务，该管理行可以履行管理职责，在评估并确保中国境内其他拟经营人民币业务的分行满足条件的前提下，授权其开办人民币业务。

三、外国银行在中国境内设立多家分行的，如管理行已获准开办衍生产品交易业务，该管理行可以履行管理职责，在评估并确保中国境内其他拟开办衍生产品交易业务的分行满足条件的前提下，授权其开办衍生产品交易业务。

经管理行授权经营人民币业务的分行应依照法规规定完成人民币业务筹备工作，向国务院银行业监督管理机构属地派出机构报告后，方可经营人民币业务。

经管理行授权开办衍生产品交易业务的分行应满足银行业金融机构开

办衍生产品交易业务的相关规定，向国务院银行业监督管理机构属地派出机构报告，提供管理行出具的授权书以及开办衍生产品交易业务所需的材料后方可开办衍生产品交易业务。

四、外国银行向中国境内分行拨付的营运资金合并计算。增设分行时，如合并计算的营运资金满足最低限额及监管指标要求，该外国银行可以授权中国境内分行按法规规定向增设分行拨付营运资金。

五、外商独资银行、中外合资银行、外国银行分行开展上述经营管理活动应加强制度建设、系统建设、合规管理和风险控制，提升综合金融服务水平。外国银行在中国境内的管理行应加强对该外国银行在中国境内其他分行的管理。如遇重大事项应及时向监管机构报告。

源自搜狐网 2018-05-15
罗晓晨摘编

观察

金融业开放带来发展新机遇

5月2日，中国人民银行收到了世界第一公司(WORLD FIRST)支付业务许可的申请，标志着我国支付市场对外打开大门。同一天，人民银行收到美国三大征信公司之一的益博睿公司(Experian)在中国开展业务的申请，我国征信市场将迎来首家外资公司。

在今年4月份举行的博鳌亚洲论坛上，我国宣布大幅放宽包括金

融业在内的市场准入，并公布了新一轮金融业开放的具体措施和时间表。银行、保险、证券等多领域一系列对外开放的措施将在年内陆续落地。

改革开放以来，我国金融业取得长足发展，这得益于引入境外战略投资者等一系列对外开放举措。2003年开始，国有大型银行纷纷引入战略投资者，如交通银行引入汇

丰银行，建设银行引入美国银行和淡马锡公司，中国银行引入苏格兰皇家银行等。外资机构的进入，既是“引资”——国有银行的财务状况得到了根本性的好转，也是“引智”——帮助国有银行建立起了现代公司治理制度。

正如中国人民银行前行长周小川所说，回头来看，国内商业银行从竞争中学到了很多内容，为我国

金融业带来了产品演变、市场建设、业务模式、管理经验等一系列变化。外资银行的进入也对国内政策带来改革压力。

我国金融业开放从未止步。近年来，从放开境外机构投资银行间债券市场，到“沪港通”“深港通”“债券通”的“通车”，再到原油期货上市等，我国金融业对外开放的广度与深度不断拓展，国际影响力明显提升。目前，多层次、多元化的金融市场已经初具规模。中资金融机构不断发展壮大，国际化经营水平稳步提升。人民币国际化也取得了积极进展，人民币已经加入IMF特别提款权(SDR)货币篮子，国际储备货币地位获得确认。

我国金融业的开放带来的是双赢乃至多赢格局。进入中国市场的外资金融机构网络不断扩张，业务规模发展迅速。银保监会数据显示，2017年底，我国已有外资银行法人机构39家，外资银行在我国境内营

业性机构总数达到1013家，较2002年增长近5倍，年均增长13%；总资产从2002年年末的3000多亿元增加到2017年年末的3.24万亿元，年均增长超过15%；2017年累计实现净利润相当于2002年的10倍。

改革开放40年的经验告诉我们，越是开放充分、竞争激烈的行业，进步就越快，金融业也不例外。尤其是当前，随着各国经济社会发展日益相互联系、相互影响，中国也越来越多地融入世界经济中去。推进市场互联互通、进一步扩大对外开放是必然选择。正如习近平总书记所说，“宜早不宜迟，宜快不宜慢”。

随着我国经济发展进入高质量发展新阶段，进一步扩大金融业对外开放将为我国和世界带来更多发展新机遇。

当前，我国金融业实力已经今非昔比，我国银行业资产规模占金融资产总量的80%以上，已构建起世界上相对强大、稳健的金融体系。

如今，我国已有5家金融机构跻身全球系统重要性金融机构，成为资本金充足、经营稳健的市场化经营主体。截至2017年底，我国银行业金融机构总资产突破250万亿元，资产规模位居世界首位。

外资机构也将共享金融业开放带来的红利。来自英、法、德、日等多个国家与地区的金融机构纷纷表达了在我国新设机构或增持股权的意向。全球最大的共同基金公司领航投资(Vanguard)亚太区首席经济学家王黔认为，中国扩大对外开放有助于推动自主创新，提高资本配置效率，最终有助于中国打造更加可持续的经济和更加灵活的金融体系。

金融业开放更将提升金融服务实体经济的能力，为实体经济转型升级提供更有效率的金融服务。交通银行金融研究中心高级研究员武雯表示，扩大金融开放有利于丰富我国银行金融机构的种类，增强市场的活力，提升整体的资源配置效率，进而提升我国银行业综合竞争力，推动金融业长期健康发展。

清华大学国家金融研究院院长、国际货币基金组织原副总裁朱民说，我国正在经历经济结构转型，出现了人均收入上升、服务业比重上升、制造业比重下降等变化，金融业需要寻找服务经济转型和未来经济结构的新路径。“金融业扩大开放有助于推动现代监管体制的建立，形成健康有效稳健的现代金融体系，进而提高金融为实体经济服务的效率。”朱民表示。

源自中国政府网 2018-05-31
罗晓晨摘编

我国进口车关税下调

5月22日，国务院关税税则委员会发布了《关于降低汽车整车及零部件进口关税的公告》，《公告》表示，自2018年7月1日起，降低汽车整车及零部件进口关税。其中，汽车整车税率为25%的135个税号和税率为20%的4个税号的税率将降至15%，汽车零部件税率为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号的税率将降至6%。

(网易汽车 朱琳旭摘编)

4月中国内地通航企业共引进24架新机

根据通航资源网数据库统计，2018年4月，中国内地13家通航企业共引进24架新机。包括18架固定翼(含5架公务机)、1架直升机、3架旋翼机、2具热气球。

其中，宇翔盛泰通航引进6架飞机，居首位；郑州三和通航引进3架飞机，排名第二；天骄通航(苏州)、山东琦泉通航、甘肃航空运动学校、北大荒通航分别引进2架飞机，并列第三。4月份引进的飞机涵盖了11家制造商，其中，西锐占比最高，为25%；赛斯纳、河南三和分别占比13%；空中拖拉机、湾流、中航工业特飞所、襄阳宏伟航空器分别占比8%；其他制造商共占比17%。

(民航资源网 公瑞祥摘编)

空客ACJ320neo系列公务机投产

空客公务机公司(ACJ)的第一架ACJ320neo公务机的制造已经开始，最后的组装将于6月进行，预计将在今年第四季度完成向英国卫城航空公司的首架交付任务，并同时开始第二架ACJ320neo的生产。第一架空客ACJ319neo将于2019年第二季度交付给K5航空公司。目前，空客ACJ320系列的订单共9架，包括3架ACJ319neo和6架ACJ320neo。

ACJ320neo公务机系列也包括ACJ319neo，拥有比其他商业飞机更宽、更高的内部空间，可提供更好的舒适度、空间和自由度。ACJ319neo空客可以搭载8名乘客飞行12500千米或15小时，而ACJ320neo可以运送25名乘客飞行11100千米或13小时。

(《中国航空报》 刘肖摘编)

中国首条外卖无人机航线获批

饿了么5月29日宣布获准开辟中国第一批无人机即时配送航线，送餐无人机正式投入商业运营。据悉，无人机试运营期间，用户从下单开始，平均仅需20分钟即可收到外卖。本次获准飞行的无人机航线共17条，均位于上海金山工业园区内，合计覆盖面积58平方公里，服务外卖商家100多家。配送过程中，无人机主要承担集散点A到B的干线运输，两名骑手则分别负责将外卖餐点装运上飞机和将餐点最后送达消费者手中。

饿了么表示，除了送得快，无人机送餐成本相对纯陆路运输也大幅下降。配送过程中，无人机飞行距离约占配送全程70%，这意味着每名骑手的行驶路程将只有原来的15%，节省路途超过50公里，骑手收入约能提升5倍之多。

(中国民航网 刘肖摘编)



民航局印发 《国际航权资源配置与使用管理办法》

近日，民航局正式印发新修订的《国际航权资源配置与使用管理办法》（以下简称《办法》），对国际航权资源进行分类配置管理，渐进打破“一条远程国际航线一家承运人”的规则，建立航权资源配置遵循的原则及量化指标体系，严格航权使用管理。依据《办法》，民航局同时制定《北京“一市两场”国际航权资源配置政策》（以下简称《政策》），以更好推进北京首都国际机场和北京新机场两个大型国际枢纽建设。《办法》及《政策》均自2018年10月1日起施行。

《办法》共六章55条。《办法》明确，国际航线分为一类国际航线和二类国际航线。《办法》鼓励空运企业根据航空运输协定及有关协议开辟

新的国际航线。对于服务国家战略和行业发展战略的枢纽机场发展、航线网络拓展，民航局将通过调整国际航权资源配置指标体系给予政策扶持。

《办法》对不同类别的航线采取分类管理。一类国际航线不限定指定承运人数量、航线表、运营班次及运力安排。二类远程客运国际航线逐步引入竞争。对已有空运企业运营的二类远程客运国际航线，若满足《办法》规定的新增承运人准入标准，可以新增一家承运人，鼓励航空公司参与国际竞争。

《办法》要求，空运企业必须严格按照批准的航线、班次、机型、执行日期运营，不得擅自更改、取消。具备国际航线经营许可的空运企业，应充分使用既得的航权，否则民航局

将依法予以注销，或收回未充分使用的航权并进行重新配置。民航局将通过建立和完善国际航线航班运行监测系统和信息分析通报制度、进行监督检查等方式，严格航权使用管理。

北京新机场将在2019年建成投入运营，《政策》明确，北京新机场的主基地航空公司为东航、南航；在北京新机场运营的航空公司，其在首都机场运营的国际航线航班于新机场投入运营后4年内全部平移至新机场，并继续持有已获批的国际航权；北京“一市两场”国际航权资源配置遵循“同一市场”原则，首都机场与北京新机场视为一个航点。《政策》还明确了涉及北京新机场的国际航权使用管理的相关规定。

解 读

2018年5月2日，民航局印发《国际航权资源配置与使用管理办法》。《办法》对我国国际航空运输发展有何影响?民航局运输司相关负责人进行了解读。

现行《国际航权分配与使用管理暂行办法》制定于2009年，考虑到当时国际航空运输发展实际，对国际航线侧重于市场准入管理，特别是对远程国际航线实行“一条航线一个承运人”的政策，且航线准入原则不完善，缺乏量化的评价标准，事后监管比较薄弱。随着我国国际航空运输发

展环境变化，调整和完善国际航权管理政策势在必行。

适应我国国际航空运输发展进入新阶段的需要。当前，我国国际航空运输发展已经进入新阶段，主要表现为国际航空运输市场不断开放，航空公司开辟国际航线的积极性高涨，国际航空枢纽初具规模，竞争力增强。

目前，我国与东盟10国、澳大利亚等国家和地区市场，航权安排已不再限制承运人数量、航线及班次。其他航权受限的市场，开放度也呈扩大趋势。近3年来，国内航空公司新开国际航线658条，其中远程国际航线151条。一些热点国际航线的航权资源被航空公司关注。此外，新加坡、

日本、韩国等国家枢纽机场对我国客源的分流作用逐渐弱化，国内航空公司的国际竞争力逐步增强，国际航空运输市场的变化，要求有序扩大市场准入，进一步引入竞争。

《办法》国际航线分类管理的主要涉及内容

《办法》将国际航线分为一类国际航线和二类国际航线。一类国际航线为我国至航权开放国家的航线或航权部分开放国家的协议航线，不限定指定承运人数量、航线表、运营班次等。二类国际航线分为二类非远程国际航线和二类远程国际航线。二类非远程国际航线航权资源的供给相对宽松，能够基本满足航空公司的发展需求，因而在此类航线上鼓励适度竞争，在符合航权安排的情况下不限制承运人数量。二类远程国际航线航权资源稀缺，供给与需求的矛盾较突出，为优化资源配置、维持良好的竞争环境，《办法》对此类航线承运人数量采取“渐进、有序”的准入思路。

《办法》中制定的分类管理模式，体现了管理精细化的趋势，能够更好地发挥政策导向，鼓励航空公司充分使用航权资源，积累国际航空运输运营经验，形成适度竞争、差异化发展的经营环境，提升我国国际航空运输竞争力。

《办法》渐进打破“一条远程国际航线一家承运人”的规则

长期以来，为降低航空公司开拓远程国际航线的风险，民航局对远程国际航线实行“一条远程国际航线一家承运人”的政策。随着我国国际航空运输发展进入新阶段，人民群众对

更加通畅便捷、差异化的国际航空运输服务的需求日益强烈，航空公司对构建枢纽日益重视，为鼓励适度竞争，实现公共利益最大化，有效发挥北京新机场大型国际枢纽的作用，打破“一条远程国际航线一家承运人”的规则势在必行。

民航局研究了美国1990年~2015年远程国际航线承运人数量变化及其与运营班次的关系，总结独家和多家承运远程国际航线的市场特征和发展规律，结合对英国、澳大利亚、日本等国的实证分析与对我国的实证研究，表明以激进方式放开远程国际航线准入，容易造成恶性竞争，宜采取渐进方式。《办法》从市场竞争状况和市场空间两方面评估航线发展环境，确定二类远程国际航线新增承运人准入标准，不会造成国内航空公司之间的恶性竞争，有利于提升我国航空公司在远程国际航线上的竞争优势，同时还能有力支持北京新机场国际航线网络的发展。

《办法》国际航权资源配置量化指标体系的管理导向和主要内容

国际航权资源配置指标体系，是《办法》修订中的一项重大创新内容，实现了由定性管理向定量管理的重大转变，是世界范围内的管理创新。指标体系包含消费者利益、枢纽发展、资源使用效率和企业运行品质四大类共16项指标。

消费者利益指标主要考察航空公司在始发地和目的地的网络衔接能力以及针对目的国的市场、营销、产品发展能力，可以充分体现对航空公司利用稀缺航权资源扩大服务范围、打

造更便捷和更具竞争力服务产品的管理导向。此类指标从始发地航点数、始发地航班量、目的地航点数、目的地航班量、目的国航点数、目的国航班量六个方面进行评估。

枢纽发展指标的目的在于引导完善我国国际航空枢纽布局、支持航空公司积极投身枢纽建设。此类指标从基地航空公司、中转比重、枢纽地位和涉及国家及行业战略等政策扶持机场四个方面进行评估。

资源使用效率指标体现促进航空公司提升紧缺资源使用效率、充分发挥航权资源价值的管理导向。此类指标从二类国际航线航权使用率、二类国际航线平均每班座位数、二类国际航线平均每班运输量三个方面进行评估。

企业运行品质指标主要用于推动航空公司加强内部管理，提升服务水平。此类指标从公司原因事故征候万时率、公司原因航班不正常率、旅客投诉万分率三个方面进行评估。

民航局今后在严格航权使用管理方面的具体举措

《办法》特别用一个章节对国际航权使用与管理进行了明确，强化了航权资源使用充分性和规范性要求，促进提升航权使用效率。在航权使用的规范性方面，明确了航空公司不得擅自暂停或终止国际航线运营，确保国际航线经营的稳定性。在航权使用的充分性方面，重点监测国际航线开航情况，严肃处理不按期开航、航权使用效率低下等行为，确保航权高效利用。

源自中国民用航空网 2018-05-14
周雅雯摘编

2017 年民航行业发展统计公报

5月21日，民航局发布《2017年民航行业发展统计公报》（以下简称《统计公报》）。《统计公报》从运输航空、通用航空、运输效率与经济效益、航空安全与服务质量等9个方面系统全面地反映2017年民航行业发展状况和发展趋势。

《统计公报》显示，2017年，民航全行业完成运输总周转量1083.08亿吨公里，旅客周转量9513.04亿人公里，货邮周转量243.55亿吨公里，分别比上年增长12.6%、13.5%、9.8%。

客运市场方面，全行业完成旅客运输量55156万人次，比上年增长13.0%；货运市场方面，全行业完成货邮运输量705.9万吨，比上年增长5.6%，民航对经济社会发展的贡献进一步彰显。机场业务方面，全国民航

运输机场完成旅客吞吐量11.48亿人次，货邮吞吐量1617.73万吨，起降架次1024.9万架次，分别比上年增长12.9%、7.1%、10.9%。

截至去年底，我国共有航空公司58家、定期航班航线4418条、颁证运输机场229座、运输飞机3296架。通航领域发展同样蒸蒸日上，2017年，365家通用航空企业、2297架通用航空器，完成通用航空生产飞行83.75万小时。

日益增加的航班量，不断提升的运输效率，带动了民航运输产业经济效益的增长。根据《统计公报》，2017年，全行业在册运输飞机平均日利用率为9.49小时，正班客座率平均83.2%，正班载运率平均为73.5%。据初步统计，2017年，全行业累计实

现营业收入7460.6亿元，比上年增长15.3%，利润总额652.3亿元，比上年增长71.7亿元。

2017年，我国民航安全形势平稳，全行业未发生运输航空事故，运输航空百万小时重大事故率十年滚动值为0.015（世界平均水平为0.175）。自2010年8月25日至2017年底，运输航空连续安全飞行88个月，累计安全飞行5682万小时，安全形势平稳有序。

2017年，全国客运航空公司共执行航班403.9万班次，其中正常航班289.5万班次，平均航班正常率为71.67%，客运航班平均延误时间24分钟，服务质量稳步推进。

固定资产投资方面，2017年，民航固定资产投资总额1806.9亿元，其中民航基本建设和技术改造投资869.4亿元，比上年增长11.1%。

高质量的民航发展更离不开科教创新能力的提升和节能减排的稳步推进。2017年，民航直属院校在校生数达到70291人，民航验收科技成果20项，评选民航协会科学技术奖28项，认定14个民航重点实验室和民航工程技术研究中心。与此同时，中国民航吨公里油耗为0.293公斤，较2005年（行业节能减排目标基年）下降13.82%；机场每客能耗较“十二五”末（2013—2015年）均值下降约22%。

源自民航资源网 2018-05-22
杨琦摘编

1~4 月民航运送旅客 1.97 亿人次 国际航线高速增长

5月15日，民航局举行5月新闻发布会。航安办、发展计划司、运输司、运行监控中心等部门主要负责人就2018年5月航空运输市场发展、民航安全运行、行业重大事件等情况进行新闻发布。

今年4月，国内航空运输市场保持快速增长态势，全行业共完成运输总周转量为100.4亿吨公里，同比增长15.5%，增速较去年同期提升3.5个百分点。其中，国内、国际航线同比分别增长14.6%、17.2%。1~4月，全行业共完成运输总周转量385.8亿吨公里，同比增长13.4%。旅客周转量、货邮周转量分别完成3463.2亿

人公里、81.0亿吨公里，同比分别增长14.3%、11.1%。

航空客运市场涨势良好，国际市场增速加快。4月，全行业共完成旅客运输量5074.2万人，同比增长15.3%，增速较去年同期提升4.6个百分点。其中，国内、国际航线同比分别增长14.2%、25.1%，国际航线连续两月保持20%以上的高速增长，增速明显超过国内航线。1~4月，全行业共运送旅客1.97亿人次，同比增长12.5%。

航空货运市场总体平稳，月度增速有所放缓。4月，全行业共完成货邮运输量60.5万吨，同比增长4.6%。

其中，国内、国际航线同比分别增长1.3%、11.6%。1~4月，全行业共完成货邮运输量231.5万吨，同比增长7.3%。截至4月底，民航全行业机队规模达到5722架。其中，运输飞机为3350架，通用航空器为2372架。

4月份全行业共保障各类飞行457733班，日均15258班，同比增长11.8%。4月，全国航班正常率达到78.61%，同比提升6.71个百分点。4月份影响航班正常的首要原因是天气，占延误航班37.94%；其次是空域用户活动，占延误航班的34.08%。“五一”小长假期间，全国实际飞行44696班，平均航班正常率85.7%。

源自民航资源网 2018-05-15
周雅雯摘编

全国首条用窄体机运营洲际航线开通

5月30日，东海航空用新一代波音737-800型客机正式开通深圳—达尔文航线，由此成为国内首家用窄体机运营洲际航线的航空公司。东海航空这条深圳—达尔文航线每周两班，飞行时间约5小时40分钟，比原来从国内飞往新加坡中转缩短了至少9个小时。

“东海航空开通的这条航线开辟

了中国洲际航线运营的新篇章，这是中国航空公司运营的首条单通道飞机执飞的洲际航班。东海航空由此成为目前中国首家用波音737-800单通道飞机连接中国至澳大利亚的航空公司，为乘客提供了省时、便捷、经济的航线选择。”波音民机集团中国市场销售副总裁辜晓岭在首航仪式上表示。

辜晓岭透露，深圳—达尔文这一航线未来也会用波音737 MAX8执飞。MAX将进一步发挥新一代波音737的航程优势，能在更大业载的同时飞得更远。此外，波音天空内饰成为波音737 MAX的标配。

源自《中国民航报》2018-05-30
李梦摘编



洲际航线尝鲜基础经济舱 航空市场细分趋势加强

据德国媒体 The Local 报道，汉莎集团计划今年夏季在跨大西洋航线上推出新的“精简经济舱”机票（Economy Light），以提供部分更为廉价的机票。

“精简经济舱”类似于基础经济舱（Basic Economy），是全服务航空公司为了吸引乘客在经济舱上开发的细分产品，一般而言，它们的价格低于一般的经济舱，但附带的福利会更少，乘客可能无法享用餐食，也可能无法托运行李。

事实上，基础经济舱在外航已经不是新鲜事，尤其是美国国内、欧洲洲内都是很主流的配置。不过，在洲际航线上，基础经济舱还不太常见。

今年情况则发生了一些变化。早些时候，美国航空宣布，将在去欧洲的特定航班上增加基础经济舱选项，而达美航空则已经在跨大西洋航线上开始向部分旅客加收行李托运费。种种迹象表明，基础经济舱正试图切入远程洲际航线。

基础经济舱蔚然成风

5月22日，汉莎集团宣布，从今年夏季开始，汉莎航空及其子公司瑞士国际航空、布鲁塞尔航空和奥地利航空运营的航班将提供“精简经济舱”这一新的廉价机票产品。

据了解，“精简经济舱”将包含手提行李和机上餐食，但不包含免费托运行李或优先选座，其票价将会低

于此前的经济舱票价。

无独有偶，从2018年4月份起，美国航空（含英国航空、伊比利亚航空、以及芬兰航空）也在跨大西洋航线上启用“基础经济舱”。

据悉，“基础经济舱”乘客在购票后无法升舱、不能改签当日其他航班，且只能携带一件随身行李，超出部分会被收取托运费。

事实上，全服务航司推出基础经济舱已不是新闻。达美航空最早推出基础经济舱，美国联合航空、美国航空分别在2016年、2017年加入。欧洲大陆上，英国航空、法国航空，包括汉莎航空也有类似的服务。

基础经济舱的核心理念是保证乘客在飞机上的座位。《中国民航报》特约撰稿人聂立曾发文总结，它只为旅客保留最基本或最核心的产品要素，即舱内产品服务，预订过程中提供的、机场内的以及售后的部分产品服务基本都被取消或削弱。

座位方面，基础经济舱的旅客一般不能提前选座，只能去机场办理值机手续，并获得系统自动安排的座位，而且不允许升舱，不允许退改签；在行李的限制方面，基础经济舱一般不允许免费托运行李，如托运需要付费。

另外，在机上服务方面，目前一般不会限制基本经济舱的旅客，他们能和其他经济舱旅客一样享受机上餐饮和娱乐设施，当然也有个别例外。

需要指出的是，航司在提供低

价选择之后，往往也会提升普通经济舱的价格。以美联航为例，基础经济舱推出后，普通经济舱票价上涨约15–25美元。

不过，此前基础经济舱只出现在国内及洲内的航线上，现在全服务航空公司则慢慢将其目光放在了远程洲际航线中。

2017年10月开始，汉莎便从从斯堪的纳维亚半岛飞北美地区航班上进行廉价机票试验，达美航空也在去年部分跨大西洋航班收取托运行李费，其首席执行官艾德·巴斯蒂安还表示，将在2018年将基础经济舱扩展到国际航班。

今年年初，美国航空也表示，搭乘特定航班去欧洲的旅客将迎来“基础经济舱”选项。不过，跨大西洋基础经济舱的限制，与美航境内的短途航班略有不同，例如对行李架的使用更为宽松。

细分趋势加强

根据德媒的报道，汉莎推出廉价机票之举，是其对威兹航空、挪威航空等同样运营跨大西洋航线的低成本航司同类产品的回应。对于全服务航司推出的基础经济舱服务，民航业内人士林智杰对21世纪经济报道记者表示，主要是为了与低成本航司竞争，后者的票价相对便宜，分流了很多全服务航司的乘客，传统航司的应对措施一方面成立低成本航司的子

公司，另一方面就是丰富自身的产品。

近年来，低成本航司在欧洲大陆发展迅速，从欧洲始发的所有航线上，市场占有率都有提升，其中，欧洲至亚太航线为1%，欧洲至非洲为1.7%，欧洲至拉丁美洲为3.4%，而在北大西洋航线上，低成本航司的市占率已经达到8%。

从客座率角度衡量，推出基础经济舱也有利于抓住价格敏感的乘客，把剩余座位尽量填满。林智杰表示，对于航空公司而言，单个座位的边际成本很低，即便票价低几十美元，卖出去了在财务上都是有收益的。

目前为止，各大航空公司对基础经济舱的效益都很满意。汉莎在推出试点航线后表示，“这一决定受到了高度欢迎。”美联航方面则表示，大约30%的消费者会买基础经济舱的票，设置基础经济舱及定价改变将在3年内给它带来10亿美金的增量收入。

同样需要指出，基础经济舱不仅自身能够为航司带来额外收益，其导

致的普通经济舱票价变化更是增量收入的重要部分。聂立在文章中指出，要应对低成本航空公司的挑战，仅仅依赖基础经济舱难以取得持续性成功，它更多是提升普通经济舱销售能力和增加收入的营销策略。

民航资深研究学者李晓津则认为，还应该从行业发展的角度理解这种现象。“航空运输是一项公众事业，也越来越成熟，成熟产业的表现之一便是产品细分化，既有高端需求，也有基本需求，所以全服务航司推出了这种类似于廉航的服务。”

在这种趋势下，全服务航空与低成本航空某种程度上越走越近。事实上，低成本航司的服务内容也有所扩展，尤其是在一些高品质的热门航线上，低成本航司也会推出类似于高端商务舱的增值服务。

在中国国内运行的全服务航空公司，尽管未推出“基本款服务”，但是也已经经济舱尝试满足更多细分市场的需求，例如南方航空将经济舱

分为普通经济舱，以及服务更为全面的“明珠经济舱”。

另外，在部分两小时以内的航班上，航司也有尝试简化服务标准，例如不提供餐饮，不提供退改签服务等。与欧美等成熟市场的全服务航司相比，国内航司的产品类型还不甚丰富，但差异化的服务正在成为共识。

李晓津认为，这与航空市场的发展成熟度有关，从长期来看，机票产品的细分、多元是趋势。数据显示，2017年我国人均乘机次数仅为0.4次，而美国则达到2.9次，在机票价格方面，我国的全服务航司能打到3折，而美国最低能打到1折。

事实上，欧美的全服务航司在提供经济舱“基本款”的同时，也在将它们的商务舱进行升级。从这个角度而言，航空业的整体趋势一致，都是把单一的经济舱产品细分，使它能够覆盖高端、终端、基础等需求不同的乘客。

源自民航资源网 2018-05-25
刘心铭摘编



通航产业的春天何时到来？



策划 / 通航项目组 文字 / 薛原

通用航空产业在我国起步较早，几乎和共和国同步。上世纪七十年代是我国通航发展的黄金时期，从业飞行人员大约占民航飞行人员总数的70%，专业飞行项目已经涉及到国家建设的多个领域，除西藏地区外，通航飞行在大陆每个省市均有专业任务。

本世纪初，随着我国经济的不断繁荣，发展通航产业再次上升到推动国民经济发展的层面。十年过去了，通航产业远没有房地产和汽车产业那样火爆，尽管国家重点扶植，每年投入几十亿的通航补贴，各地新生成的通航产业大多数仍然处于奄奄一息的状态，究其原因，应该在发展方向和产业结构上进行探索。

通航产业的春天在哪里，何时迎来春天，值得政府和企业人士认真思

考。有人提出通航春天已经到来，也有人提出远未到来，依据是什么？这些都站在各自角度上来观察通航产业，未能全面客观地分析通航的过去、现在和将来。其实，要迎来通航产业发展的春天，目前必须解决好以下几个方面的问题：

一、政府应加大对通航产业的扶持力度，定位扶持方向

发展通航产业的关键是市场导向，各地政府应在开放专业市场上做文章，政府的扶持不是用补贴来维持通航产业的生存，而是要让通航产业有活干。开放各领域市场的决定权在政府，现在的农林业市场飞行基本上局限于救灾。如何利用通航产业提高劳动效率，减轻劳动强度，实现增产增收，这方面的市场应远远大于救灾

市场。实际上政府帮助通航产业找活干才是最大的扶持。

最近国务院和民航局出台了一系列行之有效的政策和规定措施，很大程度上减轻了通航产业在筹建和运行中的压力，简化了繁杂无序的筹建程序，实现了政策松绑。但是，所谓的低空开放仍然像紧箍咒扣在通航产业的头上。早在上世纪九十年代前，专业飞行飞遍全国没有受到任何影响，低空飞行没人提出限制。那时的空军部队比现在多好几倍，专业飞行只要及时通报，基本上都能做到按规定放行接收。现在的空军部队少了，反而通航飞不出去。要真正实现低空开放，首先必须全面开展整顿，逐步理顺通航航管工作程序，为通航发展扫清障碍。



二、改革飞行员培训模式，培养高素质通航人才

人类社会的进步，在近代最突出的就是超越地面，实现空中飞行，人类的地面活动由此逐步转入空中。从事空中活动和保障飞行安全的主要是飞行员。培养高素质飞行员，既能确保航空器的安全，又能高质量地开展多项空中活动。通用航空是人类开展空中活动范围最广，项目最多的载体。发展通航产业，主要的因素就是扩大飞行队伍，没有飞行员何谈航空产业。目前，我国通航飞行人员主要来自空军和省属体校委。尽管他们大多数经过航校的严格训练，但缺乏低空飞行经验和民用航空知识，很大一部分人不能按照操作规程实施专业项目飞行。

如何培养高素质的通航飞行员是发展通航产业的头等大事。现在各地办的飞行学校和培训机构，不应只着眼于飞行员会飞，更应注重结合专业飞行实际，使飞行员懂得如何飞好专业飞行。起飞落地一般性飞行，拿个私照只需要半年，复杂的专业项目飞行没有三年五载，是不能单独执行任务的。过去的专业飞行员，航校三四年，毕业到专业飞行大队五到六年，悟性好的也只能放一些简单项目

的单飞，而且专业飞行大队每年花费上百万经费，分批次地进行平坦和复杂地区的超低空训练和生产带飞，培训一名合格的全能项目机长，一般在1000小时以上。现在的速成飞行员，既无理论知识，也无生产实践，如何担当起复杂地区的超低空飞行任务，这样势必给飞行安全和作业质量造成很大威胁。

现在的飞行学校和培训机构，商业性质太强，没有把教育质量放在第一位，办学的宗旨以赚钱为目的的居多数，没有严格的考核制度。许多学员蒙混过关，既无理论，又无实践。建议培训学校和机构结合专业飞行办学，让拿到商照的学员继续留校，在生产中进行带飞，使飞行学员熟悉专业飞行各类项目的操作方法和生产基地的工作流程。他们既是飞行学员，又是副驾驶。专业飞行学习阶段，可以不交学费，可以领取部分工资和副驾驶小时费，这样的学员毕业后能及时找到工作，既解决了通航企业专业飞行员不足的难题，也满足了通航产业发展的需要。

三、整顿人才市场，提高企业的生存空间

最近几年，全国各地筹办通用航空公司跟风似地掀起了一股浪潮，懂的和不懂的，有条件的和无条件的都急于上马。这种突发式的筹办企业，势必造成通航人才匮乏，尤其是飞行员和机务维护人员奇缺。因而，继运输航空企业之后，通航对技术人员的招聘也开始恶性高价竞争。部分无职业道德的飞行人员自我抬高身价，

什么转会费、安家费、保底小时费，五花八门，巧立名目的待遇使新组建的通航企业苦不堪言。由于专业市场没有全面开放，市场价格因恶性竞争逐年降低，通航公司在专业生产中的大部分收益，基本上被高薪聘请的飞行员和机务维护人员瓜分，通航公司所剩无几。实际上国外通航飞行员年收入一般在20万元人民币左右，而我国个别地区通航飞行员年收入达到百万以上，这种收入状况已经超过了国有运输航空飞行员的收入，但他们之间创造的生产价值不在同一水平线上，运输机飞行员每小时创造的价值几乎是专业飞行员的6倍。

尽管运输和专业飞行员的价值悬殊，但收入差距不大，更为离奇的是专业飞行员随意跳槽，有的飞行员甚至利用通航管理上的不完整性，与多家企业签订劳务合同，领取多份高额薪酬。目前这一现象，使通航公司无法应对，造成了通航公司管理上的混乱。针对这一现状，民航监管部门应采取相应措施，加强对飞行员的执照管理和考核，建立飞行员应聘跟踪服务。建议加快飞行员培训速度，大量引进外籍飞行员，同时放宽海归飞行员换证和择业政策。

四、建立健全和完善通航条令规章，形成统一的通航管理机构 and 系统

中国民航经过几十年的建设发展，各类条令条例和规章制度基本健全和完善，关于通航（专业）飞行的规定措施和各类专业手册也制定了很多。这些行之有效的条令条例和规章

中国正成为世界无人机产业生力军

制度是民航几十年来用血的教训总结出来的，也确保了民航几十年来的安全生产。但遗憾的是，民航 1992 年撤消了十几个专业飞行大队和民航局专业司以后，这些在实际生产中发挥了巨大作用的规定措施和手册，已经渐渐被遗忘，无人问津。目前，通航产业的飞行队伍尽管没有过去专业大队的飞行队伍强大，但通航总体规模已经超过了过去的专业大队。在新的形势下，要想确保飞行安全 and 生产质量，就必须建立健全和完善一整套通航的条令规章和措施规定，也可以将过去的条令条例进行修补。比如说《超低空飞行细则》《低空飞行航管手册》《低空飞行区域划分》《低空飞行高度层配备》《通用航空指挥手册》《通航融合区域飞行规定》《通航临时机场建设及起降标准》《作业区飞行活动须知》《飞行员专业飞行项目单飞标准》《通航事故、事故征候、差错的认定标准》《通航飞行空中避让措施》《通航使用药物喷洒规定》《低空飞



行动态信息传递》等等。这一系列的条令规章应尽快组织人员编制，印制成蓝皮本、绿皮本或红皮本的小册子，统一下发或由各通航企业购买，组织学习或由相关部门开办培训班。分期分批地对企业管理人员及相关执业人员进行教育和考核，以求通航产业有章可循、有据可依，促进通航产业逐步迈入正规化管理和程序化生产。

通航产业应尽快脱离民航一体化管理，建立自成体系的通航管理部门，设立低空飞行航管机构，统一实行低空航行管制和签派。国家授予相对的权利和政策，确保通航企业利益不受侵害，为通航产业的发展铺平道路。

以上几个方面急待解决的问题，只能是为迎接通航春天的到来改善环境，不能简单的说，通航产业的春天即将来临，还有诸多因素阻碍通航产业红火起来。

总结以上，梳理目前制约通航产业大发展的三大因素有：1、国民生活普遍尚没有达到高水准，平民百姓大

多数只解决了温饱问题，买房买车是普通百姓的头等大事，空中生活离他们较远。2、我国的工业基础仍然薄弱，尤其是制造业和高端技术产业，自主开发能力较差，大多数制造业靠引进西方生产线。3、政策措施不力，管理跟不上，目前全国通航产业群龙无首。无序竞争、盲目发展使目前通航产业处于十分尴尬的局面。中国目前从事通航产业的企业主使用的是过去他们在房地产等行业上的发财老套路，有的不懂得通航产业的长远利益规划，有的把通航当作作坊，今天投入十元，明天收益二十元，缺乏战略思维；有的不懂得通航技术人才的重要性，认为只要能飞就是人才，只要在民航或空军待过的就是人才，许多通航企业在招聘使用后才知道上当，管理人员换了一批又一批，几百万上千万打水漂，企业半死不活；更有甚者，本意并不是搞通航，打着通航的名义向政府要土地，靠土地升值，圈着土地好几年也没有动静，在圈子外挂个牌子，在圈内挖几个坑，盖两间简易的破房子，大功告成，坐等其利。

通航产业是高科技行业，不是吹大牛、弄虚作假、变相欺骗政府能发展起来的。无论是国家或政府层面还是企业，要有大规划、大战略意识，有步骤、有计划实施引导，采取必要的措施，充分利用航空业内的人才和挖掘过去通航事业中业已退出、仍然可用的技术人才，重整旗鼓，我们相信通航的春天不久就会到来。

5 月 18 日，一场被称为“空中 F1”的世界智能无人机竞速赛在天津上演。一声令下，小巧的竞速无人机像离弦的箭，“嗖”的一声冲了出去。人们甚至来不及追寻它们的踪迹，只能凭借逐渐清晰的声音，将它们重新定位。

这项赛事是正在天津举办的第二届世界智能大会的无人机系列活动之一。作为今年新增的一大板块，智能无人机系列活动成为一大亮点，包括智能无人机展览、竞速赛、产业发展论坛和嘉年华 4 场主题活动。

此次无人机竞速赛吸引了来自世界 9 个国家的 40 名顶级飞手参与，他们来自美国、英国、新加坡等地，在 2000 平方米的比赛空间内，上演空中版的“速度与激情”。

在智能无人机展览现场，业内最具代表性的 40 家名企悉数亮相，他们携带最先进的无人机机型、无人机相关技术及产品参展，参展机型涵盖固定翼、多旋翼、直升机等。一批军用无人机成为关注焦点，例如中国航天科技集团的“彩虹 3”型无人机、北京航空航天大学的天鹰无人机等。

近年来，中国无人机制造业快速发展，无人机在军事侦察、地质测绘、气象减灾、电力巡查、个人消费等领域得到广泛应用。2017 年，中国民用无人机产量达到 290 万架，同比增长 67%。

5 月 17 日举办的智能无人机产业

发展论坛，吸引了国际飞行力学专家、国内航空航天高校学者和无人机生产企业代表等 300 余位业内人士参会。与会专家认为，当前中国正成为世界无人机产业的生力军。

无人机正成为“中国制造”的一张新名片。在国际市场上，中国民用无人机保持竞争优势，产品出口贸易额实现快速增长。中国海关的数据显示，2017 年前三季度，中国出口无人机 80.5 亿元，比 2016 年同期增长 96.4%，其中对美国出口 27.1 亿元，增长 72.1%；对欧盟出口 10.6 亿元，增长 66%。“我们公司生产的彩虹系列无人机已经出口至 20 多个国家，产品包括彩虹 3、彩虹 4、彩虹 5 等，范围涉及中东、欧盟、加拿大等地。”航天神舟飞行器有限公司董事长黄国江介绍。亮相本次展览的“彩虹 3”无人机，突破了系统总体设计与优化、高精度超低空地形跟随飞行控制等多项核心关键技术。

有关记者从本次世界智能大会了解到，中国无人机产业正在从设计、研发、制造等技术领域拓展到无人机租赁、保险等领域，一条完整的产业链正在形成。

无人机监管和行业标准的不断完善，正助推中国无人机产业步入安全、健康的良性发展轨道。

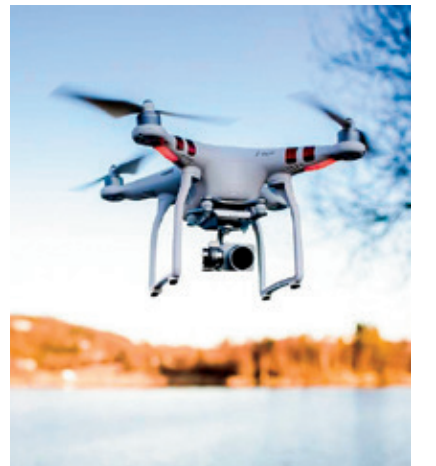
去年 5 月，民航局下发《民用无人驾驶航空器实名登记管理规定》，要求自 6 月 1 日起，民用无人机的拥

有者必须进行实名登记。此后，各地方省市陆续推出无人机管理条例或意见草案。近期，中国出台首部国家级无人机飞行管理专项法规征求意见稿《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例（征求意见稿）》。

工信部去年 12 月发布的《关于促进和规范民用无人机制造业发展的指导意见》提出，到 2020 年，民用无人机产业持续快速发展，年产值达到 600 亿元，年均增速达 40% 以上，消费类无人机技术保持国际领先，行业应用类无人机技术达到国际先进水平，并培育一批行业应用类无人机国际知名企业。

中国工程院院士、飞行器导航控制专家冯培德表示，随着相关政策的加速落地，以及市场机制日益完善、市场需求持续提升，中国无人机产业将迎来新一轮增长。

源自中国航空新闻网 2018-05-28
王铮摘编



兵城，梦堡 (上)

作者 / 李莎莎

系列报道
—欧洲之风—

城堡的发展

提到城堡，人们脑海里浮现的是攀满城墙的藤本蔷薇、极尽奢华的雕梁画栋、深居简出的忧郁伯爵和饱经沧桑的年迈侍女。然而最初的城堡是作为抵御外来侵略的防御工事，登上欧洲的历史舞台的。

早期的城堡被称为“土堆与版筑”，顾名思义，即在泥土砌筑而成的土堆上立起高大的木制箭塔，并用坚固的木板将土堆围成一座小型“孤岛”。这座“孤岛”被注满水的壕沟环绕，仅以一道狭窄的临时桥梁与外界相通。

公元十一世纪，泥土与木板逐渐被更为坚硬的巨石取代，壕沟和桥梁也随之改良，成为更深更宽的护城河和设置有机关的吊桥闸门——这种城

云翳在月光下踌躇，你追我藏。刺鸟的襟羽浸着血色，恁然振翅间洒落一池绝唱、半沼离殇。织着寒意的星浥像倏忽收紧的罥网，打捞树的婆娑，山的魁峨。子夜如墨。古老的城堡被岁月磨平了棱角，晦暗不清的巨大剪影像蓄着余温的烫金邮戳，印在由古至今、或简或繁的每一封欧洲信笺上，成为无可替代的文化符号。

堡被称为“空壳要塞”。著名的伦敦塔就是一座要塞型城堡，经过历代国王层层加固扩建，在炮火连天的混战年代，久驻于不败之地。

十字军东征后，城堡的规模围绕中心点形成一个向外辐射的同心圆，并配备了更为精良的武器。此外，低矮倾斜的城墙逐步代替了高危险陡的城墙，以应对攻城火炮。

城堡自诞生以来，便如星火般迅速燎原，雄踞于各国属地中心，成为

名副其实的军事集权地。国小贫弱的中世纪君主为何不惜耗费巨大人力物力来大举兴建城堡呢？其原因在于城堡低廉的维护成本和“一夫当关，万夫莫开”的易守属性。尽管造价高昂，城堡一经落成，维护费用却相当低廉，相较于大规模驻军无底洞般的物资消耗，城堡无疑是小国之君的不二之选。随着修建技术的不断完善，这些固若金汤的城堡仅需极少的驻军便可抵挡来势汹汹的千军万马，“坚墙之后逞



孤独的梦——新天鹅堡

勇易”，城堡不仅是一个进可攻、退可守的大兵营，一座物资齐备的避难所，更是拖缓敌人行军进度的巨大分流石。

除了军事意义，城堡同样具有其政治意义。中世纪时期，欧洲弹丸小国星罗密布，领地狭小，建在山崖上的高峻城堡足以俯瞰整片国土，使君主对当地居民的行动了若指掌，而居民却很难探查城堡的内部虚实，一定程度上维护了君主的统治。

十一世纪后，王权不断扩张，为了避免贵族利用城堡发动叛乱，城堡的所有权逐步被收归王室所有，其军事作用遭到了废弃，成为王室的起居府邸、度假庄园，以城堡为背景的众多文学巨作、奇闻轶事，便是由此广为流传。

城堡的发展兴衰，是传奇将军的戎马一生。由初出茅庐、冲锋陷阵，到运筹帷幄，指点江山，有辉煌也有不甘，终是归隐于山水之间也。追权逐利，以为生存的意义在于统治与野心，却在洗尽铅华后蓦然回首，一樽还酹江月。

“从此王子和公主，在他们爱的城堡里，永远幸福美满地在一起。”每每看到这里，才终于长舒一口气，无论女巫如何狡黠、恶龙如何凶残、重逢的道路如何曲折不堪，只要结局是饱含热泪的大团圆，哪怕公主踩着带刺的荆棘，翻过了九十九重高山，我都可以心安。然而当现实照进梦境，偌大的会客厅一尘不染，主人公兀自大笑着、附和着，自导自演着人声鼎沸的独角戏——这便是路易维西二世的人生“舞台剧”。他屡遭背叛，终其一生追逐艺术与友情，倾尽财力与艺术造诣，修建了新天鹅堡，为自

己创造了一场梦境。在他的梦里，长长的餐桌两旁坐满了忠诚的挚友——他坐在餐桌一端，两侧的墙壁上嵌满镶金的明镜，倒映出无数张一模一样的脸；在他的梦里，新天鹅堡的客房间间住满——在他有生之年，从未有人来参观过他的城堡。这个巴伐利亚的孤独国王，在绿意苍莽的阿尔卑斯山麓，终其一生做着孤独的梦。但以他的新天鹅堡为原型建造的迪士尼城堡，却迎来了无数客人，他们仿佛跨越了时空的界限，与他侃侃笑谈。他终于实现了他的梦。（未完待续）



信阳明港机场启动飞行校验

5月12日12时05分，一架从北京飞来的中国民航飞行校验中心的C-560（航班号：校飞035）校飞飞机稳稳降落在信阳明港机场，这标志着信阳明港机场正式开展机场校飞工作。

据悉，校飞是新建机场通航准备的关键环节，也是后期试飞、行业验收及通航的前提条件。此次明港机场校飞使用机型为塞斯纳C-560机型，载客量8人，机组人员共6人，主要检查、校对与评估各种导航、通信、

助航灯光等设施设备，验证飞行程序，并对甚高频通讯、全向信标/测距台、仪表着陆系统、跑道灯光、飞行程序5大类进行校验。

2016年9月，龙浩集团与信阳市政府签署《信阳明港机场航空物流区域中心及空港经济区建设合作框架协议》，根据协议，双方共同规划建设信阳空港经济区，打造中国航空物流区域中心。同时，龙浩航空集团与信阳明港机场投资有限公司合资成立信阳机场运营发展有限公司，负责明港

机场建成投产后的运营及空港经济区的开发。

信阳明港机场按照4C级支线机场标准建设，预计到2020年，年旅客吞吐量可达50万人次、货邮吞吐量2500吨。此次校飞持续2~3天时间，校飞成功则意味着明港机场又完成了一个通航前的重要节点任务，为后期通航奠定了坚实基础。

源自民航资源网 2018-05-15
王铮摘编

国货航成为国内首家获批高高原运行资质的货运航空

5月14日，中国国际货运航空公司（以下简称“国货航”）获得局方批复，成为国内首家拥有高高原运行资质的货运航空公司。

高高原机场运行条件相对复杂，对航空公司的综合运行保障能力要求很高。作为国内唯一载旗飞行的货运航空公司，国货航充分发挥先发优势，结合国航股份高高原运行经验，在民航华北地区管理局的指导下，与航科

院、Ameco等兄弟单位积极配合，推进审定工作取得成果。准备工作前后持续近两年，先后完成投运机型B757-200SF重大加改装工作，建立健全《高原运行管理规定》及配套支持文件体系，在技术专家指导下编订RNP AR等运行程序，严格落实对飞行机组、签派放行、机务维修等岗位人员的培训要求。

今年4月，国货航于拉萨贡嘎机

场进行B757-200SF机型验证飞行，顺利完成相关补充运行合格审定工作。通过资质审定及相关能力建设，国货航该领域运行安全裕度进一步提升，为国内高高原机场大型货机运行积累了实战经验，也为公司后续完成各类包机任务、实现高高原商业运行奠定下坚实基础。

源自中国民用航空网 2018-05-16
刘肖摘编

北京新机场将于明年9月底满足通航条件

5月16日，有关记者从北京市住建委举办的建筑施工起重机械观摩培训活动中获悉，北京新机场将确保按要求实现2018年底主体工程基本完工，2019年9月底满足通航条件。

建筑施工起重机械观摩培训活动当日在北京新机场南航基地二标段施工现场拉开帷幕，来自新机场各参建单位的150位建筑施工起重机械的使用、管理人员参加了培训。

北京市住建委相关负责人介绍，目前，北京新机场工程建设总体进度在计划范围之内，航站楼工程已完成封顶封围，正在进行内部精装修及机电设备安装；市政配套工程完成90%，出场高架桥结构已全线贯通；口岸工程完成18%，空管西塔台工程完成35%，供油工程完成30%，东航基地完成30%，南航基地完成30%，飞行区工程土方施工已完成92%，信

息中心大楼建设工程正在稳步推进，各信息系统建设已全面展开。

据介绍，北京新机场启用后，旅客从中心区到最远登机口约600米，步行不超过8分钟。行李系统采用创新式设计，出港行李到近机位的平均距离约230米；进港行李平均运送距离为550米，首件进港行李可在13分钟内到达。

源自《中国航空报》 2018-05-22
任金璐摘编

南航货运顺利运输近百吨温度敏感药品

近日，南航波音77F货机执飞的CZ466航班，将74.4吨药品从法兰克福顺利运抵广州；南航CZ456航班将22吨法国人体疫苗从阿姆斯特丹运抵广州。近年来，南航货运着力打造温控产品，针对此类温度敏感的药品类货物特点，为客户提供专业运输解决方案。

在两次运输中，客户要求运输全程保持温度不超过25摄氏度，在包装箱内外各放1个温度记录仪，并存

放在专用仓库防止污染。南航按照客户需求量身订制运输保障方案，明确每个环节的操作和时间，顺利完成药品和疫苗安全运输任务。

近年来，南航货运着力打造温控产品，以专业服务发力高端的药品类运输市场。南航货运实行Specialized Pharma产品标准，通过舱位优先保障、最短机坪操作时间、最短进出港操作时间、冷库存放等保障措施，建立针对药品的服务质量管控体系和产

品保障流程，为温度敏感的药品类货物提供专业运输解决方案。

2017年，南航货运共运送约2000吨温控药品，并通过货机整机运输开始大规模运输药品。同年，南航货运加入了PGA协会。未来，南航货运将继续优化服务流程，完善服务设施，对标协会标准，与同行合力打造“高质量、透明化、创新性、高效率 and 无缝衔接”的温控药品服务链，为客户提供更专业的服务。

源自《民航资源网》 2018-05-11
吴若蒙摘编

民航局关于促进航空物流业发展的指导意见



民航各地区管理局，各运输（通用）航空公司，各服务保障公司，各机场公司，民航局直属各单位，中国航空运输协会，民航机场协会：

民航业和物流业是支撑我国经济社会发展的战略产业。航空物流业是以民航航空货运为核心，实现物品“门到门”实体流动以及延伸服务的战略性新兴产业体系，具有服务范围广、附加值高、快捷高效等特点。发展航空物流业，对深度参与国际分工与合作、服务国家重大战略实施、实现经济结构转型升级、加快推进民航强国建设和实现国家经济高质量发展具有重要意义。近年来，我国航空物流业取得了长足发展，但发展不平衡不充分的问题仍很突出，服务能力不强、运行效率不高、信息化和标准化建设相对滞后，与经济社会发展和人民消费需求仍有较大差距。随着电商、快递、冷链等现代物流市场的高速发展，航

空货源结构性变化凸显，对航空物流服务升级的要求不断提升。为贯彻落实党中央、国务院关于深入推进供给侧结构性改革的决策部署，促进行业发展理念、组织方式、商业模式和政府治理手段创新，推动民航高质量发展，现提出以下意见。

一、总体要求

（一）指导思想

全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持新发展理念，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以客户为本的价值取向，聚焦影响航空物流发展的突出矛盾和瓶颈问题，扭住提质增效的“牛鼻子”，以创新体制机制为动力，着力提高行业服务质量和竞争力，促进航空物流信息化、专业化、网络化、社会化发展，

构建高效、绿色、安全、可靠的航空物流服务体系，更好发挥航空物流推动临空经济发展的引擎作用，更好地适应和不断满足国家战略和人民美好生活对现代物流的需要。

（二）基本原则

问题导向、重点突破。聚焦影响运行效率和服务质量的突出问题，找准薄弱环节，率先取得突破，促进航空物流提质增效发展，实现存量资源高效利用和优质增量高效供给。

市场主导、创新驱动。发挥市场配置资源的决定性作用，创新和完善宏观调控，激发企业创新的内生动力，鼓励先进技术装备应用，推动理念创新、体制创新、管理创新、服务创新。

标准先行，绿色发展。科学制定相关标准，以标准建设为抓手，打破企业间、交通运输方式间的衔接壁垒，推进信息标准、运行标准、设备标准建设，促进资源共享共用，减少重复

浪费，实现行业集约发展。

统筹协调、融合发展。统筹协调各有关部门，促进航空物流资源整合及一体化运作。推动航空物流与制造、贸易、交通、金融等行业深度融合，提升综合服务能力和产业整体竞争力。

（三）总体目标

到“十三五”末，航空物流产业转型升级取得明显成效，发展环境明显改善，服务质量和运行效率显著提升。中性电子运单全面普及，航空物流公共信息服务平台完成建设并投入运行，标准化建设取得突破，安检和通关效率明显提升，功能完善、布局合理、衔接顺畅的航空物流基础设施体系初步形成。到2050年，机场地面服务质量和效率达到国际先进水平，全货机服务覆盖范围和腹舱运力利用率大幅提高，形成若干具有较强国际竞争力的航空物流企业，航空多式联运畅顺运行，现代航空物流服务体系基本建立，有效满足市场需求，为消费升级和经济贸易发展提供有力支撑。

二、主要任务

（四）不断深化对航空物流发展规律的研究把握

深入研究发展趋势、准确把握发展规律，是推动高质量发展的重要前提。伴随民航行业发展规模和基础设施布局不断扩大完善，航空物流具备了相应的要素和产业基础。特别是快递业高速发展以及大数据、云计算、人工智能的不断成熟应用，航空物流正迎来一个发展新阶段，集中表现在多元市场需求持续提升演化，多种交

通方式的竞争与合作不断深化，需求与供给相互诱发并不断调整，挑战与机遇并存。高效率、高质量是航空运输最大的比较优势，是航空物流业的生命线，是当前和今后一段时期航空物流业发展面临矛盾的主要方面。航空物流要努力化解环节多、主体多、流程复杂等影响效率的问题，以更短的时间、更高的效率、更少的搬运次数提供高品质的“门到门”服务。行业发展要始终坚持市场导向，扭转“重客轻货”思想，秉承开放、合作、融合、卓越的理念，充分整合各种资源，打造信息资源交互化共享、市场主体多元化培育、发展模式多样化创新的航空物流链，提供满足市场需要的组合产品，推动生产方式由行业化向社会化转变，实现航空货运由传统运输方式向现代物流服务体系跃升。

（五）着力优化航空资源配置

完善航班时刻管理。根据机场发展定位，坚持客货并举，放开机场高峰时段对货运航班的时刻限制，统一协调分配货运航班时刻，支持航空公司构建货运航班波，支持航空货运枢纽建设。

优化货运基础设施建设。盘活既有机场存量资源，加强货运设施改造，优化机场货运设施布局和货物流线。实施集疏运系统改造工程，统筹优化完善场内与场外道路设施，确保内外集疏衔接顺畅、运行便捷高效。明确发展方向和业务模式，通过机场改扩建完善冷链、快件分拣等设施建设。新建机场要在可研阶段加强货运区规划布局研究，统筹规划、建设、运营和管理，强化资源供给品质。推进鄂州等货运功能为主的机场建设，及时

总结经验并综合全国航空货运基础设施使用状况，适时启动货运功能为主的机场布局规划和运行机制研究。

促进航空物流企业转型发展。以市场为导向，鼓励航空货运企业与其他物流企业通过运营合作、联合重组、发展混合所有制等方式实现规模化、网络化、专业化发展，打造完整的物流产业链，创新航空货运产品体系和业务模式，提升市场竞争力。

（六）全面提高航空物流信息化水平

实施中性电子运单工程。参考国际标准，建立由货运航空公司、机场货站、货运代理企业等主要航空物流参与者共同制定的中性电子运单标准，制定推广时间表，加快提高中性电子运单覆盖率，研究开发我国航空货运财务结算系统，不断夯实行业高效运行和管理的基础条件。

建立公共信息服务平台。大力支持企业主导的市场化运营，广泛应用统一条码管理、射频识别等物联网技术，加强航空物流链主体单位信息化建设，建立开放的客户导向的航空物流公共信息服务平台，为航空公司、机场货站、货运代理企业、货主以及海关、检验检疫部门等提供销售、订舱、结算、收发、跟踪查询、报关报检等全过程一体化信息服务。

（七）切实提高地面服务质量和效率

大力促进机场地面服务准入。制定和完善机场地面服务准入规定，推动机场地面服务建立市场竞争机制。鼓励通过混合所有制改革等方式，激发企业活力。

进一步优化机场货运流程。优化

调整现有货运区布局，推行集中式货运区，简化流程环节，探索建立多部门协同运作模式，借助航空物流公共信息平台实现并行作业。结合航空快件、冷链货物、鲜活水产品等运输特点，建设常态化、规范化的绿色通道机制，在保证航空安全的前提下实现快速通关。

加大航空物流新技术新装备供给。鼓励以机场、航空公司、物流企业等为主体，加大对物联网、人工智能、机器人等现代智慧物流新技术研发应用，不断优化经营管理和运行保障体系，从劳动密集型向技术密集型转变，在机场物流设施和运行环节不断降低成本、提高效率、增大柔性。

（八）持续完善货运安保链条管理

建设货运安保信息化平台。以中性电子运单和物联网货物跟踪等技术手段为支撑，实现对航空货物“来源、代理、内容、位置、状态、去向”等信息的采集、共享和风险评估，建立信息集成、资源整合的货运安保信息管理平台。加强危险品航空运输管理，推进危险品航空运输安全管理体系(SMS-DG)建设,提升信息化管理。

优化简化机场货运安检流程。研究基于安保和反恐风险的航空货运差异化安检方式，科学匹配安检设施设备，科学制定配套的标准和政策，规范建立实用、高效、标准统一的货运安检信息管理系统，完善货运安检质量控制体系。新建机场按照同一安检主体、同一信息系统、同一管理平台、同一安检模式、同一安检标准建设。已建成的机场推进不同安检主体之间系统互联、平台对接，实现模式统一、

标准一致、质量互认。

进一步发挥行业协会的作用。加强对航空货运代理安保条件前置审查，完善代理协议安保条件和安保要求，完善货运代理企业资质认证管理，加大对持证代理企业的持续安全监管，强化安全宣传教育和专业技能培训，强化落实收运环节对违规行为和风险物品的发现及处理。

营造合规守信的运营环境。积极落实《民航行业信用管理办法（试行）》，综合运用背景调查、积分管理、定期通报等手段，构建航空货运“合法规范、诚实守信”的安全氛围。推动民航行政机关、邮政管理部门、行业协会、机场公安机关等单位建立联合监管、统筹协调的工作机制，形成“一处违法、处处有惩”、“一处失信、处处受限”的综合治理环境，积极稳妥建立基于信用管理为基础的管制代理人、已知托运人等制度试点。

（九）大力推进标准化建设和绿色发展

加快推进标准化建设。加快民航与公路、铁路等物流标准对接，推动航空物流操作标准、信息标准、运行标准和设备标准的建设工作。制定收发货人、货品等物流信息基础数据元标准和交换标准，制定统一的条码管理、射频识别等技术应用标准。鼓励研发与公路、铁路等交通运输方式共用的标准化托盘、集装箱等设施设

备。推动建立由第三方运营的全国标准化运载单元共用共享体系，并在规模以上机场推广实施，实现航空物流标准化运作及与各种交通方式的顺畅衔接。

推动航空物流绿色发展。优化运

输结构，提高腹舱资源利用率，以提质增效为抓手，满足现代物流小批量、多频次运输需求。推动航空公司航空集装器共享共用。推动航空公司之间货运资源共享，通过“代码共享”等协议方式实现联合运输。推进航空器节油改造，提升货机燃油效率。鼓励包装物重复使用和回收再利用，构建低环境负荷的循环物流系统。

（十）创新推进融合发展

创新航空物流产品体系。鼓励货运航空公司、航空物流企业主动对接军事需求，开展军事物流业务，提高军队后勤保障能力和效率，促进军民物流融合发展。

鼓励传统方式与新业态融合发展。支持物流企业利用通用航空器、无人机等提供航空物流解决方案，加快制定和完善有关运行规章制度和标准体系，规范市场秩序，制定货运无人机设计要求，创新开展无人机适航审定工作，推动新兴商业模式健康发展。

完善临空经济产业体系。强化临空经济区战略规划的顶层设计，正确处理规模与效率的关系，推进航空港与临空经济区规划建设的高水平联动。充分发挥航空物流业的引擎作用，加快形成航空物流与临空经济区之间相互促进、相互提升的共生发展态势，推动民航业与区域经济深度融合发展。

大力推进多式联运。积极开展卡车航班等陆空联运，不断探索建立空铁联运规则，努力加强各种运输方式标准对接，着力培育多式联运市场主体。形成高效、协同的多式联运物流体系。

（十一）加快完善统计评价管理体系

以推动高质量发展为导向，改革完善航空物流业统计制度，科学设定统计指标体系，加快建立运行监测和统计调查机制，及时准确反映行业发展规模和质量。建立航空物流服务质量评价指标体系，推动机场、航空公司等服务水平提升。研究发布航空物流年度发展报告，定期发布航空物流运价指数，积极探索利用大数据、第三方机构开展航空物流发展绩效和服务质量定期测评，将评估结果与资源配置和政策执行挂钩，建立并不断完善对行业企业效率提升的倒逼机制。

（十二）扎实开展综合工程示范在郑州、深圳等机场开展物流信息化、物流标准化、管制代理人、空铁联运等综合试点工程。试点机场要做好牵头工作，会同相关单位认真研究制定综合试点方案，经民航局批准后实施。支持物流企业在空域条件良好、地面交通欠发达地区开展无人机物流配送试点。探索在自贸试验区、

服务贸易试点地区试点开展促进航空物流发展措施。要及时评估试点工程效果，做好经验总结、标准制定和行业推广应用。

三、保障措施

（十三）加强组织领导

把促进航空物流发展作为民航深化改革的突破口和民航强国建设的重要着力点，在民航局深化民航改革领导小组统一领导下，强化顶层设计，加强职能整合，形成工作合力。制定年度工作计划，明确任务分工，建立年度评估制度，跟踪重点工作落实情况，做好督促检查。对政策实施效果、安全影响、推广前景以及实施过程中出现的新情况、新问题进行评估，及时通报评估结果，认真总结经验，完善有关措施。各有关部门要建立健全工作机制，抓紧实施各项任务。中国航空运输协会、中国民用机场协会等要加强能力建设，充分发挥社团组织的管理、服务和协调作用。

（十四）强化人才保障

加大人才培养力度，鼓励科研机构建立航空物流研究方向和航空物流领域行业智库建设，推动完善工作机制，充分发挥好智库在航空物流发展中的政策咨询和技术支持作用。支持高校开设航空物流相关专业和课程。相关企业和专业机构要加强航空物流人才培养，创新人才激励机制，加强国际化的人才流动与管理，加快构建种类齐全、梯队衔接、讲政治、懂技术、善经营、会管理的航空物流人才体系。

（十五）加大政策支持

加强政府引导作用，研究对航空物流发展的支持政策。加强与海关等行业主管部门的沟通协调，建立协调推进工作机制，在发展战略、政策引导、试点支持等方面深化合作，切实提升航空物流发展外部环境，实现跨关区、跨机场通关互认，积极推行空中报关、电子报关、预约通关等便利化通关措施。

中国民用航空局

2018年5月11日

罗晓晨摘编



汉莎是如何打造低成本航空的？



和新航一样，汉莎打造低成本航空也经历了从犹豫、徘徊、曲折，再到奋起的历程。汉莎打造低成本航空的战略一直在不断调整，细心梳理，从德国之翼到欧洲之翼，可以发现汉莎的战略一直在调整，或被动或主动，长路漫漫，中间的壮志雄心，苦辣酸甜恐怕只有汉莎人才能体会到。

一、德国之翼的革新与难题

2013 年，汉莎将非法兰克福和慕尼黑的中短程航线交给德国之翼。2013 年 7 月 1 日起，德国之翼以全新的品牌形象进行商业化运营。按照当时的汉莎集团 CEO Christoph Franz 对德国之翼的定位是欧洲最具性价比的低成本航空公司，而且称德国之翼将重新革新欧洲的低成本航空业。从“最具性价比”可以看出两点：一、新德国之翼的产品服务肯定会 LCC 化，但是产品定位肯定要高于瑞安等极端低成本航企，可能更接近易捷等混合型 LCC；二、新德国之翼的产品

定价肯定难以达到瑞安等水平，价格会相对较高。从后来新德国之翼呈现的产品服务策略和成本竞争力基本兑现以上两点猜测。

（一）新德国之翼的产品策略

新德国之翼将旗下产品划分为三个等级，分别是基本型、明智型和最优型。每种类型产品对应不同等级服务，不同等级包括子产品服务是否付费、是否供应等选项。基本型产品与欧洲绝大多数的低成本航企几乎一致，智选型产品除了提供行李、选座以及小食以外，与基本型产品差异不大；最优型产品很接近易捷等混合型航企的“灵活型”产品，价格比全服务航空低，比瑞安、威兹等极端低成本航企高，产品服务也较为全面。从其“最具性价比”的定位看，最优型产品是新德国之翼的中意之作，新德国之翼希望凭借汉莎集团的常旅客积分、欧洲主流机场服务以及几乎全服务模式的产品服务为旅客心智注入高性价比形象。不过问题是，对于一家

低成本定位的航空公司而言，尤其是与其它低成本航企共飞的航线，主流消费产品仍然是基本型，最优型产品难以构成主流，也就难以支撑新德国之翼的“最具性价比”定位。

（二）新德国之翼的成本难题

新德国之翼的单位成本虽然比汉莎低约 8%，但是相对于欧洲大部分低成本航企，新德国之翼的成本仍然很高。

新德国之翼的成本难题：

对于 2~3 小时的航线而言，新德国之翼的单位成本虽然相比汉莎有一定进步，但是其成本水平仍然居高不下，尤其是距离欧洲主流低成本航企仍然有较大差距。这是新德国之翼最大的弱点。不够低的成本无法支撑起足够低的票价去吸引价格敏感型消费群体，即使它的产品端定位相对偏高，座公里收入相对更高，但是这不足以弥补它过高的座公里成本。新德国之翼成立后两年的经营成绩也凸显了高成本的窘境。2013 年~2014 年新

德国之翼经营的中短程航线并没有脱离亏损泥潭，其中 2013 年亏损超过 1.5 亿欧元，2014 年亏损约 0.7 亿欧元。虽然亏损额逐年缩小，但是汉莎集团明显不能接受，于是 2015 年开始了新一轮战略调整。

二、欧洲之翼的革新与难题

如今在新德国之翼难以扭亏的情况下（2015 年 3 月德国之翼发生了一起因飞行员刻意导致的空难可能也是部分原因），汉莎再次下决心重振低成本战略。基本内容是将新德国之翼注入到欧洲之翼旗下，并提出新的战略目标：新欧洲之翼未来要成为欧洲第三大低成本航空公司，仅次于瑞安和易捷。首先摆在欧洲之翼面前的是如何重组两家航企的机队、枢纽与航线。

（一）德国 / 欧洲之翼的前世今生

欧洲之翼早年是纽伦堡航空和工业旅游航空于 1993 年合并成立的一

家航企。2001 年，汉莎首次购入欧洲之翼约 25% 的股份，2004 年进一步增持至 49%，2005 年与欧洲之翼大股东达成托管协议，汉莎成为欧洲之翼的实际经营者。此后，汉莎基本是雪藏了这个品牌。欧洲之翼当时将大部分机队、机组湿租给汉莎，飞机涂上汉莎涂装，市场上几乎难以感知到欧洲之翼这个品牌的存在。德国之翼在 1997 年做为欧洲之翼的全资子公司以“欧洲之翼飞行有限公司”的名义成立，并在 2002 年改为现名。2008 年，欧洲之翼决定将其持有德国之翼的全部股权售予汉莎航空，至此德国之翼成为汉莎旗下的子公司。在成为汉莎全资子公司后，德国之翼的飞行员体系纳入到汉莎飞行员工会中，而作为被托管方的欧洲之翼，它的飞行员体系不受汉莎飞行员工会控制。这也是汉莎为什么将德国之翼资产注入到欧洲之翼的原因，一方面进一步降低成本，另一方面可以摆脱汉莎飞行员工会强大的势力，在体系外培养新的平台，提高与汉莎飞行员工会的谈判资本。

（二）新欧洲之翼的重组策略

两家航企重组的 2015 年，新德国之翼当时有 62 架全空客飞机，其中 43 架 319，19 架 320，共执飞 129 条中短程航线，总部位于科隆；欧洲之翼当时有 22 架飞机，其中 16 架 CRJ，6 架 320，共运营 61 条航线，其中 57 条短线，4 条长航线，总部位于杜塞尔多夫，并拥有一个境外枢纽维也纳。从管理架构上，新成立了一家名为“欧洲之翼商业及服务”的公司，整合两家公司的运营、营销和服务；从机队策略看，重组后新的欧洲

之翼拥有 84 架飞机，按照计划，欧洲之翼准备逐步缩减 CRJ 机队，组建全空客机队；航线规划上，欧洲之翼的短程航线与德国之翼重叠度较高，可以统一运营。更为重要的步骤是，欧洲之翼将扩大旗下的 332 机队，从原有的 2 架提高到 7 架，并且充分利用杜塞尔多夫、科隆和维也纳作为开通长程低成本航线的枢纽，可以充分整合两家航企的短线，加强中转客源对长航线的支持。

（三）成本高仍然是一大难题

相对德国之翼，重组后的欧洲之翼有两大优势条件：一是在欧洲更广的航线网络布局，更多的枢纽能够增强欧洲之翼与机场、地面服务商的谈判资本，降低采购成本；二是欧洲之翼有着更灵活的飞行员体系，飞行员不受制于汉莎飞行员工会，能有效降低成本，带来更高的生产效率。2013 年新德国之翼的座公里成本是 1.08 欧元，2015 年重组后的新欧洲之翼的座公里成本是 1 欧元，只比新德国之翼低约 7%，也就是说即使重组后，新欧洲之翼的座公里成本仍然居高不下，与欧洲主流低成本航企差距很大，如易捷、挪威、伏林等的座公里成本维持在 0.6 欧元左右，瑞安和威兹等极端低成本航企的座公里成本则低至约 0.4 欧元。汉莎如何降低旗下低成本航企的单位成本仍然是它面临的严峻难题。新欧洲之翼计划排除燃油后的座公里成本能从 2015 年的 0.8 欧元降至 2020 年的 0.58 欧元，基本维持易捷当前的水平。主要的措施是进一步降低机组成本、进行机队改造以及开通更多的长航线。汉莎仍然坚信，新欧洲之翼凭借相对高端的产品、主

流的机场以及汉莎的常旅客计划，能够吸引到更多价格较为敏感的公商务旅客，提升座公里收入，弥补单位成本过高的缺陷。从 2015 年重组后的经营业绩看，当年新欧洲之翼一扫新德国之翼久久不能扭亏的形象，历史性地盈利 3800 万欧元。可是好景不长，2016 年又陷入亏损，主要是因为维也纳枢纽建设以及拓展长航线的固定“项目成本”，因此它对 2017 年经营仍然持乐观态度。

三、欧洲之翼有望进一步扩大

汉莎为新欧洲之翼定的战略目标是成为欧洲第三大低成本航空公司，不过仅凭重组后的运力水平仅排在第七名，第一至第六名分别是瑞安航、易捷航、挪威航、飞马航、伏林航和威兹航。汉莎的做法是将旗下的布鲁塞尔航空整合进欧洲之翼。2009 年汉莎收购了布鲁塞尔航空 45% 的股份，2016 年收购了剩余的 55%，实现全资控股。布鲁塞尔航空也是星空联盟成员，2009 年汉莎布下棋子，一方面看重它在布鲁塞尔的主航企地位，另一方面也看重它在非洲地区较强的航线网络布局。然而斗转星移，2014 年瑞安进入布鲁塞尔，截至 2016 年，低成本航企在布鲁塞尔机场的份额达到 41%，虽然 2014-2015 两年，布鲁塞尔航空客运量连续迎来两位数增长，但是 2016 年布鲁塞尔的恐怖袭击打断了涨势。

汉莎将布鲁塞尔航空纳入低成本阵营，源自以下几个有利条件。首先，机型与欧洲之翼重叠度较高。布鲁塞尔航空主要是空客机队。2016 年，布鲁塞尔有 48 架飞机，其中 29 架 320，9 架 330 以及 10 架支线飞机。

其次，成本相对较低，有潜力。布鲁塞尔航空的座公里成本不仅低于欧洲主流全服务航企，而且也比欧洲之翼略低，有潜力成为低成本航企；最后，规模相对汉莎旗下其他航企更小，整合难度较低。布鲁塞尔航空 2015 年的客运量 750 万，瑞士航空 1750 万，奥地利航空 1080 万。

当然，整合布鲁塞尔航空的难点也不少。一方面，布鲁塞尔航空是全服务网络型航空公司，如何将其融入到低成本商业模式，无论是企业文化、航线网络还是产品服务都是难点；另一方面，布鲁塞尔航空的单位成本在欧洲主流全服务航企里有竞争力，但是其绝对值仍然偏高。

另一个契机是，柏林航空宣布破产后，汉莎与柏林航空签署了一份 2.1 亿欧元的收购协议。汉莎将获得柏林航空的资产补充到欧洲之翼中，届时欧洲之翼在德国的市场份额将会进一步提高。

四、汉莎打造低成本航空道阻且长

汉莎一直希望树立起三大盈利板块，分别是汉莎枢纽型航空业务、欧洲之翼低成本航空业务以及包含机务维修业务、航空餐饮、航空科技等航空服务业务。现在最难的是低成本航空业务仍然在艰难行进中，无论是汉莎的主动战略还是被动应对，当下欧洲低成本航空业的新变化已经不允许汉莎再次迟疑甚至停滞，起码要解决以下拦路虎才行。

1. 高昂的成本仍然是最大难题。从将非枢纽中短程航线剥离注入到德国之翼，再将德国之翼注入到欧洲之翼，再将布鲁塞尔航注入到欧洲之翼，

汉莎近几年做了很多尝试，而且决心越来越大。然而，低成本航空公司最核心的能力过去是、现在是、将来仍然是具备市场竞争力的低成本结构。产品端、价格端的低成本航空业务特征最多只是学到了 LCC 的表象，没有足够低的成本结构支撑，就不具备持续盈利的基础。显然，欧洲之翼当下的成本结构离欧洲主流低成本航企还有很大的差距。

2. 如何整合是欧洲之翼的组织难题。德国之翼注入到欧洲之翼目前仍然只是在“欧洲之翼商务服务公司”的组织架构下运营，两者目前还没有一体化运营，起码汉莎还没有像新航那样宣布未来保留酷航，剔除虎航品牌，两家未来将完全成为一家公司，而且如何整合布鲁塞尔航这样的全服务网络型航空公司也是难题，是采用湿租的模式，还是股权合作，或者走中间道路，将共有的市场营销、航线网络和服务等功能集中化成立中央委员会，各品牌保持较大自由度的独立运营？

3. 是否能完全隔离全服务与低成本两种模式？确定瑞安进入法兰克福之时，汉莎恐怕心凉半截。因为瑞安冲击的不仅仅是核心枢纽的中短程航线，关键是给汉莎出了难题。一是汉莎是否仍然坚持核心枢纽的中短程航线按全服务模式运营，它会将这些航线交给欧洲之翼吗？如果由欧洲之翼运营，那么汉莎的枢纽型长航线的中转客源将由低成本模式运营，全服务模式和低成本模式将不再隔离，汉莎是否乐意？

源自民航资源网 2018-05-21
刘心铭摘编

娱乐物流供应链 想说爱你不容易



当影迷、观众、音乐迷们坐下来享受现场表演的时候，他们不太可能会考虑到这背后物流和供应链所需要完成的大量工作。必须看到，无数专业人士在世界各地运输设备，以满足电影院和音乐会的各种需要。

然而，只有那些熟悉娱乐行业服务挑战的专业物流公司才能分得这个市场中的一杯羹。比如曾经荣获无数次白“金唱片”、“金唱片”，抱走多座格莱美奖，并拿下超过 60 项国际重大奖项的美国电台女艺人——凯莉·克莱森（Kelly Clarkson），她的第一张唱片售出了 400 万份。第二张销量飙升至 1200 万份；第三张销量为 200 万份。当她准备发行第四张专辑时，前 4 首歌已经广而告之了，因为一位黑客“闯入”了她合作者的

网络地址并下载了相应的歌曲。

可以理解的是，音乐、电影制作等娱乐行业有自身的敏感性和经常需要保密的性质，因为谁也不希望首映日之前就已经“真相大白”。针对此领域的业务必须很小心参与，运送电影胶片和音乐会设备需要 24 小时的不间断服务，以及灵活迅速应对各种意外状况。

必须在正确的地方和正确的时间交付

国际货运代理公司嘉里物流负责欧洲业务的董事总经理托马斯·布兰克表示：“货物必须在正确的地方和正确的时间交付。当整个制作团队准备开始工作时，设备必须进场准备好了。为了确保这一点，我们必须灵活、快捷地做出反应，为客户提供全天不

间断的服务。”

位于伦敦希斯罗机场的 Rock-it 货运公司提供现场各类展会的货运代理和物流服务，公司总部就位于洛杉矶，并在世界各地设有办事机构。公司网站上是这样描述其服务的：道具、摄像机、照明、电源、甚至起重机，无论你需要什么，我们的电视电影团队可以准时准点将设备送到你的场地，确保一切顺利。

这家货运代理公司大量参与音乐会设备的运输业务，帮助许多业界大腕在世界各地运输乐器与设备，包括迈克尔·杰克逊、麦当娜、Lady Gaga、U2、布赖恩·亚当斯、保罗·麦卡特尼和罗杰·沃特斯等，特别值得一提的是，这些都是大制作的现场表演。比如麦当娜 2015 年～2016 年“叛

逆的心”世界巡回演唱会上，Rock-it 公司运输了多达 1800 件的设备，包括舞台设施、照明灯、视频、道具和衣柜，共计 290 吨。这些设备从加拿大蒙特利尔通过空运和海运的方式运到整个北美地区，然后再运输到欧洲和亚洲，最后一场音乐会是在澳大利亚悉尼举办的。

对于这类业务，大多数物流公司面临的两个主要挑战分别是：要求越来越高的航空安保问题，以及应对歌唱家、音乐家日益紧张的巡演时间表的挑战。

客户不一定提出很难达到或特别的要求，但旅行日程日益压缩，当设备在航空运输过程中，代理人是不赚钱的，航空公司则是喜笑颜开。按照 Rock-it 货运公司的看法，音乐演出市场已经活跃了相当长的一段时间了，北美和欧洲是主要市场，南美市场也在发展。

增强核心竞争力

在电影物流方面，嘉里物流公司所服务的主要航线是洛杉矶、纽约和开普敦。更多“不寻常目的地”包括尼泊尔、密克罗尼西亚和塞舌尔。2017 年早些时候，嘉里物流通过收购德国货运代理 Multi 物流公司，进一步增强其在电影和电视物流行业的核心竞争力。后者是总部位于慕尼黑的公司，在柏林、法兰克福和汉堡等地也设有办事处，过去 30 年一直提供电影娱乐及媒体行业的物流服务。为电影业提供的物流服务组合包括门到门服务和其他所有支持性服务，包括安保运输、影片拷贝的存储、处理出租设备，以及海关和临时进出口文件

的准备和处理等。

嘉里物流和 Rock-it 公司都会基于长期的合作和灵活性精心挑选航空公司的航班，比如和某些特定航空公司合作某些特定的航线，建立长期稳定良好的合作关系，特别是娱乐行业的需求经常变化，这时候如果航空公司提供额外稳定的服务，那么代理公司就会喜上眉梢，毕竟这时候稳定顺畅的运输才是关键。另外，代理人也必须了解合作伙伴的竞争优势，知道航空公司在哪些航线上具有强大的实力，为实施不同的项目做出相应的选择。

实现全流程的零偏差

土耳其航空公司是最近华纳兄弟电影公司《蝙蝠侠大战超人：正义黎明》的航空公司合作伙伴。2016 年 4 月，该航空公司承运了标志性的蝙蝠车到土耳其伊斯坦布尔。在那里它穿越博斯普鲁斯海峡，进行了公开的展示活动。当时，该航空公司主席曾这样说：横跨博斯普鲁斯大桥是蝙蝠车作为流行文化偶像象征性地表现如何团结全世界，以及伊斯坦布尔是如何连接两大洲的城市，土耳其航空公司是如何架起飞往全球 113 个国家超过 287 个目的地的桥梁的。

土耳其航空公司除了把蝙蝠车运往世界各地，还在机上飞行娱乐系统播放该片，发放限量版的《蝙蝠侠大战超人》的机上纪念品套件，并将一架波音 777 飞机外表喷漆涂装影片形象。

为了确保完成运输任务，土航货运公司在美国的团队专门实施了蝙蝠车承运之前的装载测试，目的是确保一切尽在掌握之中。运输飞行之前的

三个星期，该公司已经准备了专门的集装箱承运车辆，事先设计好这批货的装载规划，从纽约肯尼迪机场经伦敦希斯罗机场运输到伊斯坦布尔，实现出发和到达全流程的零误差。按照该公司的说法，由于在运输两端的团队快速、准确地完成必要的准备和协调，没有出任何差错，并获得电影工作室和汽车制造商的一致认可。

蝙蝠侠重达 6.8 吨，高 2 米，长 6.4 米，宽 3.3 米首选的交通模式是采用航空运输。电影史上，土耳其航空货运公司不是操作这种大型标志性货物的唯一承运人。

早在 2004 年，德国汉莎货运公司接到了一项艰巨的任务——在电影《特洛伊》欧洲首映式后将巨大的特洛伊木马运输至日本东京。这匹马是用玻璃纤维制作的，里面有巨型木板和钢梁，重达 12 吨，长度和高度分别是 12 米 × 11 米。德国汉莎货运公司回忆说，马的尺寸肯定是“与众不同”的。对于航空公司而言，需要定制化运输，它不得不被拆卸成部件，并通过卡车运输到法兰克福。公司一共使用了三架货机把全部部件运输到东京。

每一次娱乐行业的发布会都竭尽全力想取得成功。对于物流供应链管理而言，不管最终的结果是什么，它们所付出的精力都是一样的，但是最后的结果可能是竹篮打水一场空。运输方式、时间压力、安保问题和成本等都是挑战供应链管理的问题。因为娱乐行业供应链的特点就是：多变。这两字对物流服务提供商而言，就需要绞尽脑汁设计出符合行业特点的供应链。

延伸

高价值物品运输：科技提供“慧眼”

如果是承运精密仪器、高档产品、奢侈品、艺术品等物品，对于航空承运人或是第三方物流提供商而言，货物运输安全和库存管理都是第一要务，毕竟价值高，有些甚至都是无价之宝，不容半点差池。

虽然传统的跟踪设备如无线电频率识别（RFID）条码，仍然是这个领域主要相关的技术，但近些年随着互联移动和卫星技术的快速发展和创新，当然还有最为关键的价格下跌，这些创新技术几乎实时覆盖。选择货件追踪技术的公司不用再担心跟踪覆盖范围了，唯一考虑的就是平衡预算。

对于托运人而言，在交货前如果包已被打开，跟踪监控设备中的传感器会报告，比如托运人很快就会收到电子邮件通知，使他们能够迅速采取行动。美国 FedEx 下属企业——SenseAware（专门操作基于传感器的物流项目）就认为：当供应链遇到麻烦时，托运人需要立即做出反应，这个速度对于国际货件特别重要。

一般而言，传感器通过两种类型来增强安全：基于路线的和基于时间的。如果运输不符合这次旅行的特定时间或运输打破地理围墙参数，可以表明出现了盗窃或运输发生问题，托运人通过电子邮件就会收到实时警报。通过设备上的传感器检测光和温

度，以及通过蜂窝网络或卫星沟通获得实时位置数据，所有这一切都可以让企业高枕无忧。

基于传感器的技术相对较新潮。SenseAware 公司于 2009 年成立，现已在许多个国家推出服务，包括美国、加拿大以及很多欧洲和亚洲地区的国家。SenseAware 所推出的服务是基于物联网理念，希望未来有一天，所有的对象都能通过网络追踪与对方进行沟通。

德国汉莎货运公司在运送宝贵的艺术作品领域也非常有经验。它与德国美术物流专家公司 Hasenkamp 密切合作，运输无价艺术品到世界各地展览。

Hasenkamp 按照自己定制的板

条箱包装艺术品，这些专业包装是在科隆的工作坊完成，因为艺术品的价值本身意味着它们在运输过程中必须被熟练地固定，不能丝毫碰撞和移动。汉莎货运公司在 2016 年承运了德国文艺复兴时期画家老卢卡斯·克拉纳赫一共 23 幅作品，从德国运输到莫斯科普希金国家美术博物馆展览。这些作品被存储在法兰克福机场一个安全区域，在密封的集装箱中通过 MD-11 全货机运输。按照该公司的说法，全程都是“戴着天鹅绒手套的专家”来操作，通过其 Safe/td 产品服务，提供高价值物品的安全运输。除了使用密封的集装箱外，该公司还派出由受过专门训练的人员以电子方式加强监控。

源自《中国民航报》2018-05-14
朱琳旭摘编



摄影 / 姚自力

大型枢纽拥堵 欧支线机场欲分羹航空货运市场

据 AirCargoNews 报道，欧洲支线机场希望能够利用大型机场拥堵的机会，从那些想要避免出现延误的货运商那里赢得更多的货运量。

布达佩斯机场货运总经理德勒斯 (Rene Droese) 称，承运商在供应链中扮演着越来越积极的角色，而由于欧洲一些主要的货运枢纽面临拥堵和延误的情况，承运商们要求其货运代理考虑选择其他机场。

德勒斯说：“我们和承运商进行了沟通，问他们的偏好是什么，如今怎么供应货物。在过去，他们每两年走一次采购流程，然后让货运代理做其余的工作。但现在，他们开始在意其他事项了。

“承运商们希望货物能准时运到，我们得到了他们对于一些机场拥堵的反馈，你不能指责他们，因为他们也希望提高货运量。但在我们二线机场，我们拥有可用的容量和空间，能提供高效的服务。

“现在有更多的货机直飞我们机场带来更多货运量，尤其是来自中国市场。我们有大量的电子商务货运业务，总的货运量每年以两位数的速度增长。

“承运商们给我们的回馈还是希望使用不拥堵的机场。”

2017 年，布达佩斯机场的货运量同比增长 13.4% 达到 12.71 万吨；而在 2018 年的前 4 个月里，货运需求同比增长了 13.9%。

杜塞多夫机场货运总经理霍斯曼 (Gerton Hulsmann) 也表示，货运商对杜塞多夫机场的兴趣增加了。霍斯曼认为，虽然承运商很重要，货运代理也不容忽视。他说：“在预定前往到某些目的地的货机运力上，货运代理的作用非常重要。

“让我一直感到迷惑的是，许多货运代理希望提升其环境记录，但他们在使用枢纽机场时需要用卡车行驶数千英里穿越欧洲运货，而不去使用支线机场。”

2017 年，杜塞多夫机场处理了 12.2 万吨货物。目前该机场的货物运力是 13 万吨，但在不久的将来，通过规

划和调整，该机场的货物运力将扩张到 20 万吨。

汉堡机场货运总经理穆勒 (Alexander Mueller) 表示，汉堡机场也可能从当前趋势中受益，不同于拥堵的大型枢纽机场，汉堡机场拥有大量的空闲运力。

穆勒称，汉堡机场在 2014 年开始运营一个年运力达 15 万吨的新货运中心，而其在 2017 年的货运流量为 7.5 万吨（包括货航运输和陆路连接运输），同比增长 14.3%，但仅为总运力的一半。

不过，他认为阻碍发展的一个因素是德国和中国已经达到了航权的上限，由于不能开辟新的航线，现有服务需要以德国其他机场作为转运连接点。

穆勒说：“我们肯定，如果能增加德国和中国之间的航权，汉堡机场一定可以直接联接中国市场。我们正在让机场做好准备，这样权限扩大后我们一切都是就绪的。”

穆勒称，德国最近任命了一位新运输部长，希望新部长能够增加中德两国间的商业航班数量。

三位高管都表示，和中国的贸易是未来服务增长中一个潜力极大的区域。

以上三家机场都在 AviAlliance 旗下，而且正在建立合作伙伴关系以增加货运量。此外，三家机场还希望在内部“打包”货运业务。

源自民航资源网 2018-05-23
刘肖摘编



空客直升机 成为中国直升机领域最大的合作伙伴

空中客车中国公司首席执行官徐岗 7 日在西安阎良举办的“2018 中国大中型军民机发展高峰论坛”上表示，空中客车直升机已成为中国直升机领域最大的合作伙伴，在中国民用直升机市场拥有 40% 的市场份额，有超过 280 架空客直升机翱翔于中国蓝天。

徐岗披露，2017 年 5 月 27 日，空客在华首个直升机项目——H135 总装线在山东省青岛市即墨省级高新技术开发区奠基，该总装线不仅是空中客车直升机，也是西方直升机工业在中国的第一条总装线。预计整体工程 2018 年年底竣工。该总装线投产后，将成为空客直升机在华轻型直升机系列的唯一工业基地。

据透露，首架由青岛总装线完成的直升机将于 2019 年下线。该总装线初期年产预计为 18 架 H135 直升机。根据 2016 年 6 月签订的框架协议，100 架 H135 直升机将在未来 10 年内完成总装。

2017 年是空客直升机在华发展 50 周年。徐岗称，

随着中国国民经济的不断发展，中国直升机市场日益壮大。面对这一巨大的市场发展前景，中国无疑成为空中客车直升机最为重要的战略市场之一。截至 2016 年底，按年度订单量计算，中国一跃成为空客直升机全球最大的民用直升机市场。

徐岗在此间强调，空中客车将继续深化和扩大与中国合作，空中客车不仅看重中国蓬勃发展的航空市场，更重要的是认可中国创新、人才、金融和工业等方面的日益增强的能力。不断加强与中国的战略合作伙伴关系，更多地融入中国的发展中去，实现共赢。

1994 年，空中客车在中国设立了第一个办事处，空中客车在中国的飞机数量 and 市场份额分别为 20 架和 6%。随着空客在中国的发展，目前，中国内地运营的空客飞机约占现役 100 座级以上飞机总数的 50%。

源自中新网财经频道 2018-05-08
王铮摘编

国际航协：航空客运需求加速增长 货运需求前景依旧乐观

国际航协最新发布的全球航空定期运输数据显示，2018 年 3 月份全球航空客运需求同比增长 9.5%，为过去 12 个月以来最快增速。同期，按照可用座公里计算的全球航空运力增长 6.4%，载客率提升 2.3 个百分点，达到 82.4% 的历史纪录。

国际航协理事长兼首席执行官德·朱尼亚克表示，得益于良好的经济增长和强健的商业信心，航空旅行需求持续强劲。但是，成本投入增加，尤其是燃油价格的上涨，低票价提振需求增长的趋势在第二季度日渐式微。

国际航协的数据显示，2018 年 3 月份，全球各地区航空客运均呈现强劲增长态势。其中，亚太地区航空公司受到该地区经济稳健发展与客运航线扩增的提振，客运量同比增长 11.6%，载客率提升 2.5 个百分点，达到 80.9%。欧洲航空公司客运量同比增长 9.8%，与 2 月份 6.9% 的年增长率相比有所提升，载客率上升 2.6 个百分点，达到 84.6%，领先于其他各地区。中东航空公司 3 月份客运量增长 10.7%，与 2 月份 4.1% 的同比增长率相比大幅提升，载客率上升 4.4 个百分点，达到 76.7%。北美航空

公司3月份客运量同比增长9.5%，远超5年平均增长率（3.6%），运力增长4.9%，载客率上升3.5个百分点，达到83.5%，位列各地区第二位。拉美航空公司3月份客运量增长11.8%，运力同比增长10.0%，载客率上升1.3个百分点，达到81.8%。非洲航空公司3月份客运需求增长强劲，客运需求同比增长11.2%，超过5年平均增长率（4.8%）两倍。

国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）最新发布的全球航空货运定期数据显示，2018年3月份，全球航空货运需求（按照货运吨公里计算）同比增长1.7%，环比下降5个百分点，增速放缓至22个月以来的最低水平。

货运运力（按照可用货运吨公里计算）同比增长4.4%，与2月份水平（6.3%）相比有所下降。年运力增长超过需求增长，也是过去20个月以来首次出现。

货运需求增长大幅放缓主要归因于库存补充周期的结束，企业快速补充库存以满足预期外的需求增长。显而易见，全球贸易疲软亦是原因之一。

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：“随着库存补充周期结束，货运需求增长出现了放缓。航空货运需求前景依旧乐观，预计今年航空货运需求将增长4~5%，但仍面临一些阻力。油价大幅上涨，经济增长参差不齐。而最大的不利因素来自于政治方面，贸易保护主义措施

的实施，令所有参与者受困其中，尤其是美国和中国。”
各区域表现：

2018年3月份，除拉丁美洲外，所有地区货运需求均出现同比下滑，非洲呈现负增长。

非洲航空公司货运需求在3月份下降3.4%，但这是与去年同期异常强劲的需求增长相比的结果。事实上，在过去18个月里，有17个月非洲航空货运需求增长均领跑其他各地区，以此判定该地区开始出现负增长还为时尚早。

亚太航空公司货运需求在3月份仅同比增长0.7%。近几个月来，日本与韩国的出口订单有所减少，该地区仍深受保护主义措施的影响。

欧洲航空公司货运需求在3月份同比增长1.0%。需求增长受到欧元走强和德国出口订单疲软的影响，近几个月来，经季节性调整后的货运需求增长有所放缓。

拉美航空公司3月份货运需求同比增长15.5%，该地区是唯一实现需求环比增长的地区。过去18个月该地区货运量出现回暖，部分得益于巴西经济的复苏。

中东航空公司3月份货运需求同比增长0.8%，与近几个月业绩普遍疲弱息息相关，也反映了去年同期货运需求增长尤为强劲。

北美航空公司3月份货运量同比增长3.9%。美国库销比在2018年有所提升，表明通过补充库存推动货运增长的周期已结束。

本刊综合编辑



摄影 / 姚自力

跨大西洋航线发生新变化

跨大西洋航线一直是全球最繁忙、利润最高的航线之一，各航空公司在该市场上的竞争相当激烈，其中三大联盟占绝大部分市场份额。2017年低成本航空的座位投放近520万，仅占5.2%的市场份额，但同比增长明显。随着低成本航空在该市场的扩张，远程低成本飞行被更广泛地接受，传统航空与低成本航空在大西洋上各航线的竞争将愈演愈烈。

2017年，北美和欧洲传统航空依然是跨大西洋航线市场的主要承运人，其中达美航空座位投放最多，高达1100万。而低成本航空中挪威航空是主要竞争者，挪威航空在跨大西洋低成本航线中占近一半的市场份额，其次是WOW航空、西捷航空和欧洲之翼，分别占据1.6%、0.6%、0.3%的市场份额。新进入市场的西甲航空（PrimeraAir）在今年夏季开始跨大西洋定期航班的运行，预计占据0.4%的市场份额。FrenchBee、JET2也将在今年陆续开始跨大西洋航线的运营。

挪威航空2017年座位投放310万，在进入跨大西洋航线市场不到5年的时间里，挪威航空在经营跨大西洋航线的航企中位列第九，凭借其成本优势以及急速扩张模式在市场占据一席之地，对作为航线上主要承运人的达美、英航和美联航来说是较大的威胁。排名第15的冰岛航空以及第19的WOW航空以雷克雅未克为基地连接了北美和欧洲，2017年的旅客运输量也有不同程度的增长。

从航线上来看，2017年运力排名前十的航线中有两条航线有低成本航空参与竞争，分别是挪威航空的纽约肯尼迪至巴黎戴高乐航线、越洋航空的巴黎戴高乐至蒙特利尔航线；有8条航线涉及希斯罗机场，其中航空公司在纽约肯尼迪至伦敦希斯罗航线上投放了最多的运力，足以说明希斯罗旅客需求强劲，是欧洲至美国、加拿大航线中最大的客源地。

预计2018年跨大西洋航线上座位投放增至1072万，其中低成本航空的座位投放增至830万，同比增长

59.9%，增速远高于传统航空以及整个航线市场的增速。

跨大西洋联营体的市场份额逐渐减少

为获得反垄断豁免权，减小因市场波动对航空公司产生的负面影响，三大联盟形成各自在跨大西洋航线上的联营。但欧美之间天空开放协议促进了挪威航空这类低成本航空的发展，跨大西洋航线上联营体因此受到负面影响，虽然不断增加运力投入但市场份额正在缩水。

由于运力增长远小于整体市场的运力增速，预计2018年三大联盟联营体的市场份额将从69.2%减少至67.8%。其中寰宇一家中英航、伊比利亚、美国航空和芬兰航空的联营体虽然运力投放增速最快，但市场份额预计从2017年的20.9%减少至20.5%；而汉莎、美联航和加拿大航空在星空联盟的框架下形成的联营体将从27.9%减少至27.2%；天合联盟旗下法荷航、达美、意大利航空形成的联营体市场份额也将从20.4%减少至20%。

得益于低成本航空的运力增长，跨大西洋航线上非联营体市场份额呈增长趋势。为保持增长态势，跨大西洋航线上的低成本航空也在考虑通过代码共享协议，扩大航线网络布局。欧洲之翼分别在科隆至迈阿密航线、杜塞尔多夫至纽约航线上与汉莎、美联航实现代码共享。

传统航空与低成本航空的界限逐渐模糊

面对来自低成本航空的竞争压力，欧美主要传统航空公司正在转型。美国的航企在前往欧洲的航线上制定多等级的定价策略，提供多种经济舱产品，与低成本航空展开竞争。达美航空推出国际最低票价加收行李托运费的方式增强其竞争力。绝多数经营跨大西洋航线的低成本航空都有包括行李和餐食等其他额外收费。若采取相似的定价策略，相较于传统航空公司更丰富的航线网络，低成本航空将失去其在票价方面的竞争力。

欧洲的航企则采取更综合的方式以维持其在跨大西洋航线上的市场份额。以IAG为例，通过成立低成本子

品牌 Level，在跨大西洋航线上为旅客提供有超级经济舱和经济舱两种等级的票价。目前 Level 以巴塞罗那为基地，使用宽体机 A330 执行飞往波士顿、布宜诺斯艾利斯、洛杉矶和奥克兰的航班。而旗下英航保留伦敦至拉斯维加斯的航班，并在今年 3 月份开通伦敦至多伦多的航班，扩大了其在盖特维克机场经营的跨大西洋航线的市场份额，与同一航线上的西捷、挪威航空竞争。

近期 IAG 对挪威航空的收购，再次激发了传统航空与低成本航空在此市场上的竞争关系。

航线选择方面，低成本航空通过提供飞往二线城市的航班进入市场，既可以扩展航线网络，又能降低机场成本。同时，选择在未通航的美国城市开通欧洲航线，避免了与其他拥有丰富航线网络的航空公司形成正面竞争。2017 年挪威航空开通巴塞罗那至纽约纽瓦克、卑尔根至普罗维登斯、伦敦盖特维克至丹佛的航线。但英航 2018 年开通了伦敦希斯罗至纳什维尔的航线，说明传统航空也有向二级市场延伸的趋势。

未来空客 321neo 和波音 737MAX 将成跨大西洋航线窄体机主力军

跨大西洋航线上低成本航空使用的主要机型为宽体机波音 787 以及窄体机 A321neo、波音 737MAX。目前窄体机运力增速快于宽体机，低成本航空在远程长航线的运营上表现出对新型窄体机强烈的需求。

2017 年挪威航空在其跨大西洋航线上引进 737MAX8，并计划在 2019 年起陆续引进 30 架 A321neoLR。新进入市场的西甲航空也将使用窄体机执飞跨大西洋航线。为满足当前的旅客需求，西甲航空使用其租赁的波音 757 执行斯坦斯特德至波士顿、纽瓦克的航班；737MAX-8 用于执行贝尔法斯特、都柏林、爱丁堡、香农至普罗维登斯格林机场和斯图尔特国际机场的航班。预计在 2018 年西甲航空还将有 12 架 A31neo 陆续实现交付。

此外，WOW 航空、西捷航空、捷蓝航空都将使用 737MAX-8 和 A321neo 系列机型执行跨大西洋航线。基于这两种机型提高燃油效率、延长飞行距离的优势，2018 年将成为低成本航空跨大西洋航线市场的主力军。

2011 至 2013 年期间，跨大西洋航线上传统航空公司窄体机运力持续下降，尽管 2015 年有温和增长，但总体呈下降趋势。其主要窄体机机型为波音 757，仅占 4.6% 的市场份额。随着低成本航空新机型的引进，传统航空公司也在考虑改变其机队构成。加拿大航空和冰岛航空计划使用 737MAX-8 执行欧洲至北美的航班；亚速尔国际航空（SATA International）则将使用 A321neo 执行亚速尔群岛至波士顿、多伦多的航线。此外，葡萄牙航空和爱尔兰航空都分别预定了数量不等的 A321neoLR 进军跨大西洋航线市场。

源自民航资源网 2018-05-01
李莎莎摘编



开栏的话：

新时代有新要求，强化社会主义核心价值观，倡导正确的舆论导向，对于弘扬企业文化、营造干事创业的奋进风气具有重要意义。为此，本刊新开设“新文月读”栏目，精编权威媒体的时论文章，以增进共识、凝心聚力，为企业高质量发展贡献“正能量”。

干部要是没几把刷子 难肩负新使命

使命重在担当，担当需要本领。如果说，有没有“宽肩膀”，展现的是干还是不干的态度，那么有没有“真本领”，则是能否把事情干成干好的问题。

一部波澜壮阔的中国当代发展史，其实也是一部中国共产党人不辍学习的奋斗史。“我们队伍里边有一种恐慌，不是经济恐慌，也不是政治恐慌，而是本领恐慌。”从很早开始，我们党就清醒地认识到队伍素质和个人能力的重要性。长征途中，红军战士把字贴在背上，让后面的人学；解放旧上海，指战员们先抢着拿《城市常识》小册子；改革开放之初，副总理带团，用“从牙缝里省下”的外汇出国调研。回首党的十八大以来砥砺奋进的 5 年多里，中共中央政治局进行了近 50 次集体学习，内容涉及党治治国治军、改革发展稳定、内政外交国防等方方面面。对此，党的十九大报告一语中的：“我们党既要政治过硬，也要本领高强”。

没有金刚钻，揽不了瓷器活。今天的干部要是没有“几把刷子”，只是泛泛知道一些概念和要求，而不注重构建与之相适应的知识体系，难以肩负新时代的新使命。尤其是在发展领域不断拓宽、分工日趋复杂、形态更加高级、国际国内联动更加紧密的当下，要着力解决好发展不平衡不充分问题，啃下深化改革的众多“硬骨头”，更需要有专业思维、专业素养、专业方法做基础。

干部的担当是需要以足够的专业能力为底气的。现实中，少数干部依然习惯戴“老眼镜”看新情况，别人的问题不关己，自己的经验不总结；个别部门安于当“二传手”，遇到专业性强的工作，想当然推给其他部门；还有些干部看似爱学习，但只是坐在办公室里看文件，很少深入基层，向群众学习鲜活、宝贵的治理经验。这样一来，“新办法不会用，老办法不管用，硬办法不敢用，软办法不顶用”，“不会为”的问题就成为履职尽责的重要障碍。

正因如此，中办日前印发的《关于进一步激励广大干部新时代新担当新作为的意见》，专门提出着力增

强干部的本领能力，适应新时代发展要求。《意见》明确提出，要加强专业知识、专业能力培训，促使广大干部全面提高学习本领、政治领导本领、改革创新本领、科学发展本领、依法执政本领、群众工作本领、狠抓落实本领、驾驭风险本领。只有注重培养专业作风、专业精神，才可能干一行爱一行、钻一行精一行、管一行像懂一行。

解决好“不会为”，避免陷入少知而迷、不知而盲、无知而乱的困境，最根本的还是要优化干部的成长路径。《意见》强调“注重在基层一线和困难艰苦地区培养锻炼”干部，其用意也正在于此。能力的提升没有捷径，无论多高强的本领，都要通过不断地学习和实践来获得。突出培训的精准化和实效性，切实防止“应景式”“镀金式”锻炼等消极现象，在实践中砥砺品质、强健精神、增长才干，真正使干部的知识弱项、能力短板、经验盲区得到弥补，契合一个部门实际情况、一个地方发展需要，广大干部才有可能像习近平总书记所要求的那样，克服本领不足、本领恐慌、本领落后的问题。

有地方干部回忆，为了引进发展急需的半导体企业，当地请专家过来反复授课，负责人员边学边抠，用了近一年时间，自己设计了一张半导体产业框架图。这让不少企业、专家感到了当地真正把发展半导体产业当事业来做的热情和诚意，也化解了“外行领导内行”的担忧。领导干部的专业化水平，是党领导发展能力和水平的重要支撑。真正关爱干部，就要帮助他们“保持对知识的饥饿感”。越是形势向好，越要拿出时不我待、只争朝夕的劲头，全面提高适应新时代、实现新目标、落实新部署的能力，以勇于担当、善于作为的底气和勇气，赢得主动、赢得优势、赢得未来。

源自人民日报客户端 2018-05-30
张睿摘编



如何看待高额的外汇储备

1998 年 8 月的中国香港，“山雨欲来风满楼”。国际金融“大鳄”调动巨额资金冲击港币，一时间香港联系汇率制度风雨飘摇。8 月 14 日到 8 月 28 日，香港特别行政区政府先后调动 1180 亿港元的外汇储备投入市场，与国际炒家展开了激烈的“白刃战”。国际金融“大鳄”遭到迎头痛击，最终铩羽而归，香港特别行政区政府成功捍卫了香港联系汇率制度。在这场金融阻击战中，外汇储备的作用不可小觑。

外汇储备又称为外汇存底，指一国政府所持有的国际储备资产中的外汇部分，即一国政府保有的以外币表示的债权。是一个国家货币当局持有并可以随时兑换外国货币的资产。狭义而言，外汇储备是一个国家经济实力的重要组成部分，是一国用于平衡国际收支，稳定汇率，偿还对外债务的外汇积累。

广义而言，外汇储备是指以外汇计价的资产，包括现钞、国外银行存款、国外有价证券等。外汇储备是一个国家国际清偿力的重要组成部分，同时

对于平衡国际收支、稳定汇率有重要的影响。

外汇储备的具体形式是：政府在外国的短期存款或其他可以在国外兑现的支付手段，如外国有价证券，外国银行的支票、期票、外币汇票等。主要用于清偿国际收支逆差，以及干预外汇市场以维持本国货币的汇率。

截至 2009 年底，中国大陆外汇储备达到 2.3 万亿美元，排名世界经济体第一。如此巨额的外汇储备是怎么来的呢？

外汇储备的增加主要来源于国际收支顺差。中国改革开放以来，中国经济发展是突飞猛进的，这段时期里，中国经济发展最突出特点之一就是对外贸易增长快于国民经济增长，对外贸易依存度持续上升到国际最高水平，中国多年的出口导向战略为中国创造了世界第一的外汇储备，国际组织认为中国的外贸神话是全球化时代最大的成功故事。正是连年的贸易顺差才积累起如此庞大的外汇储备。

很多人认为外汇储备越多越能代表国家经济强盛，事实上，持有外汇储备的多少不一定能代表国家经济发展的好坏。

外汇储备作为一个国家经济金融实力的标志，它是弥补本国国际收支逆差，抵御金融风暴，稳定本国汇率以及维持本国国际信誉的物质基础。对于发展中国家来说，往往要持有高于常规水平的外汇储备。但是，外汇储备并非多多益善，近年来中国外汇储备规模的急剧扩大对经济发展产生了许多负面影响。

(1) 损害经济增长的潜力。一定规模的外汇储备流入代表着相应规模的实物资源的流出，这种状况不利于一国经济的增长。如果中国的外汇储备超常增长持续下去，将损害经济增长的潜力。

(2) 带来利差损失。据保守估计，以投资利润率和外汇储备收益率的差额的 2% 来看，若拥有 6000 亿美元的外汇储备，年损失高达 100 多亿美元。如果考虑到汇率变动的风险，这一潜在损失更大。另外，很多国家外汇储备构成中绝大部分是美元资产，若美元贬值，则该国的储备资产将严重缩水。

(3) 存在着高额的机会成本损失。中国每年引进大约 500 亿美元的外商投资，为此国家要提供大量的税收优惠；同时，中国又持有大约一万多亿美元的外汇储备，闲置不用。这样，一方面是国家财政收入减少，另一方面老百姓省吃俭用借钱给外国人花，其潜在的机会成本不可忽视。

(4) 削弱了宏观调控的效果。在现行外汇管理体制下，央行负有无限度对外汇资金回购的责任，因此随着外汇储备的增长，外汇占款投放量不断加大。外汇占款的快速增长不仅从总量上制约了 2004 年以来宏观调控的效力，还从结构上削弱宏观调控的效果，并进一步加大人民币升值的压力，使央行调控货币政策的空间越来越小。

(5) 影响对国际优惠贷款的运用。外汇储备过多

会使中国失去国际货币基金组织（IMF）的优惠贷款。按照 IMF 的规定，外汇储备充足的国家不但不能享受该组织的优惠低息贷款，还必须在必要时对国际收支发生困难的其他成员国提供帮助。这对中国来讲，不能不说是一种浪费。

(6) 加速热钱流入，引发或加速本国的通货膨胀。

那么，如何才能有效管理外汇储备呢？各国政府管理和经营外汇储备，一般都遵循安全性、流动性和盈利性三个原则。

安全性是指外汇储备应存放在政治稳定、经济实力强的国家和信誉高的银行，并时刻注意这些国家和银行的政治和经营动向；要选择风险小、币值相对稳定的币种，并密切注视这些货币发行国的国际收支和经济状况，预测汇率的走势，及时调整币种结构，减少汇率和利率风险；还要投资于比较安全的信用工具，如信誉高的国家债券，或由国家担保的机构债券等。

流动性是指保证外汇储备能随时兑现和用于支付，并做到以最低成本实现兑付。各国在安排外汇资产时，应根据本国对一定时间内外汇收支状况的预测，并考虑应付突发事件，合理安排投资的期限组合。现金和国库券流动性较强，其次是中期国库券、长期公债。

盈利性是指在保证安全和流动的前提下，通过对市场走势的分析预测，确定科学的投资组合，抓住市场机会，进行资产投资和交易，使储备资产增值。

但是，安全性、流动性和盈利性三者不可能完全兼得。一般高风险才能有高收益，盈利大的资产必然安全性差，而安全性、流动性强的资产必然盈利低。所以，各国在经营外汇储备时，往往各有侧重。比如富国多重视流动性，以随时干预外汇市场或用于对外支付，小国和资源贫乏国家多看重价值增值和财富积累。一般来说，应尽可能兼顾这三项原则，采用投资组合的策略，“不把所有的鸡蛋放在一个篮子里”，实行外汇储备的多元化经营，降低风险，实现增值。

张楠华摘编

详解飞机租赁

航空业属于资金密集、技术密集、风险密集的产业，航空业本身的特点决定了航空公司运营资金需求量巨大，负债率居高不下，而飞机租赁是航空企业拓展融资渠道、优化资本结构的重要手段。

选择租飞机而非买飞机的原因

- 1、航空公司要有银行那么有钱，就自己开租赁公司了，所以愿意租飞机首先就是航空公司没钱，一架飞机就几亿，想要短时间增加机队规模，租飞机就再合适不过了。在一定时间内降低航企部分成本以及缓解航企现金流的压力，即便表面上看起来一直租飞机总成本上比买飞机贵。
 - 2、租赁带来的更好的机队灵活性和风险规避能力（光景不好的年份可以直接把飞机退掉）；
 - 3、获得更合适的飞机交付机位，国家发改委允许租赁公司自行采购飞机（制造商的热门机型订单是排到几年以后的，而很多交付机位捏在租赁公司手里）；
 - 4、更好的资本市场融资渠道（资本市场往往青睐租赁公司而不是航空公司，所以出租人的融资渠道和成本更低）；
 - 5、避免直接订购所需的预付款（高昂的预付款沉淀几年，代价不小）；
 - 6、飞机残值风险规避（残值风险丢给租赁公司去操心）；
 - 7、解放出来的流动性可以用来支持业务扩张。省下钱去扩展其他服务。只要能保持一定的收入，相较买飞机，航企的扩展速度显然会更快，这对加强航企在市场中的竞争力也有莫大的好处。
- 换种角度来看，租飞机其实就是航空公司变向融资，在成本和竞争的压力下，必然得到航空公司的青睐。飞



摄影 / 姚自力

机租赁的蓬勃发展也一定程度上推动了航空产业的发展，我们的 C919 很多订单就来自租赁公司。

租赁方式分类

租赁类型多种多样，常见的有：按其性质不同可分为经营租赁、融资租赁；按出租人资产来源不同可分为直接租赁、转租赁、售后回租等等，本文将主要讨论飞机经营租赁和飞机融资租赁两种航空公司在引进飞机时使用最为广泛的两种方式。

先来看两组数据：

租赁飞机现在已经成为国内航空公司主要的引进飞机方式，2013 年，我国民航 2145 架运输飞机中，采用经营租赁方式引进的约 750 架，采用融资租赁方式引进的约 645 架，合计 1395 架，占民航机队规模的 65%。

而随着时间的推移，经营租赁优势在我国航空租赁领域中逐渐显现，并于 2016 年在应用占比中超过了融资租赁成为我国航空租赁中最常使用的租赁模式。在两种模式相互转换中，我国航空租赁机队规模也在 2017 年底来到了 3325 架的规模，实现了快速的增长。

南方航空财务部总经理杨斌在 2017 年 12 月 15 日，中国航空公司飞机租赁论坛上公开数据——作为中国运输飞机最多、航线网络最多、年客运量最大的航空公司，拥有 754 架飞机，其中 29% 为融资租赁飞机、35% 为经营租赁飞机，租赁比例达 64%，融资租赁已成为扩充机队的重要渠道。

这两则数据都显示，现在融资租赁和经营租赁是主要的租赁方式，那什么是融资租赁？什么是经营租赁？二者有何区别呢？

融资租赁

融资租赁是指出租人根据承租人对租赁物和供货人的选择或认可，将其从供货人出处取得的租赁物按融资租赁公司合同约定出租给承租人占有、使用，向承租人收取租金的交易活动。这个定义来自《中华人民共和国融资租赁法》，飞机融资租赁合同不可撤销。

其实这个定义不难理解，就是租期内承租人只有使用权没有所有权，租期内承租人定期交纳租金，并承担飞机所有权以外的所有经营责任包括飞机交易过程的纳税、使用期间的维修、保养以及保险等，租期末，承租人可续租也可以利用优先购买权廉价购买飞机，或者按规定条件把飞机偿还给出租人。。融资租赁有多种做法，较多采用的有投资减税杠杆租赁、利用英、美出口信贷支持的及利用一般商业贷款的融资租赁。

如果采用了融资租赁方式，租来的飞机就要算是公司的固定资产了，由于没有支付飞机本身的价格只支付了租金，所以对公司账面上的负债率会有影响，飞机的折旧以及利息费用将计入损益表，进而影响利润表。

飞机融资租赁对航空公司的资本结构产生的影响：

一是增加企业现金流量，与经营租赁相同，提高流动比率。

二是融资租赁增加了航空公司固定资产，在收入不变的情况下，与经营租赁相比，降低了航空公司营运能力的财务评价指标固定资产周转率和总资产周转率；在利润不变的情况下，与经营性租赁相比，由于航空公司总资产增加，飞机的融资租赁也降低了航空公司盈利能力的财务评价指标总资产报酬率。

三是融资租赁会产生长期负债，与经营租赁方式相比，航空公司资本结构中的负债比率上升，使公司的资产收益率、利润、净资产收益率也更低。

经营租赁

经营性租赁是租赁及融资租赁的一种衍生安排，出租人将飞机出租给承租人，在租赁期出租人拥有飞机的所有权，而承租人获得飞机的使用权，在租赁期出租人不能完全回收飞机的购买成本，出租人依靠飞机的再次租赁或进行残值处理才能回收投资和获得利润，很多时候，残值处理会决定盈不盈利。

倘若航空公司采用飞机经营租赁的形式引进飞机，从对报表项目的影响来看，根据《企业会计制度》的相关规定，航空公司在经营租赁租入飞机时不进行会计处理，只是在支付租金时将所支付的租金直接计入当期损益，因此，对航空公司的资产负债表不会产生影响，只是影响利润表中的费用项目。在支付租金时减少企业的现金和在期末时影响资产负债表中的未分配利润及盈余公积项目。

但是 2016 年 1 月，国际会计准则委员会（IASB）终于颁布了新的租赁会计准则 IFRS16，该准则将于 2019 年 1 月 1 日开始生效，届时将替换现行 的 IAS 17 租赁准则。对于承租人来说，所有租赁业务（除了 12 个月以内的短期租赁和低于 5000 美元的小额租赁外）都将参照现行的融资租赁业务纳入资产负债表内。按照新的准则，航空公司的负债率将会大幅攀升，普华永道称预计大约 50% 的航空公司的债务会增加 25% 以上。希望新的准则在中国能延后执行，如果真实行了这个新的准则，对于现在高速发展的中国租赁公司来说，将会迎来一场生存风暴！

到底该选哪种方式？

从上述比较可以看出，采用经营租赁和融资租赁引进飞机对航空公司而言各有利弊。从目前现行的《企业会计制度》来说，既希望增加航空公司运力扩大机队规模，

又想把公司账面做的好看一点，可选择经营租赁。如果航空公司需要扩大资产规模同时缓解资金运营压力则可选择融资租赁飞机更合适。总而言之，航空公司可根据自身的资产以及经营发展情况对飞机的引进方式进行合理选择，从而保障自身的稳定持久发展。同时公司也应该提早为将要执行的 IFRS16 做准备。

经营租赁一架飞机的具体流程

第一步 选飞机

有的航空公司全空客，比如长龙和首都航空，有的航空公司全波音，比如厦航系和奥凯，有的则大杂烩，什么机型都有。飞机的选型是机队规划的重要组成部分，是航空公司最重要的战略决策之一。航空公司在飞机选型时主要考虑的是国际国内政策环境、公司财务状况、市场分析、飞机性能要求和飞机运营经济效益，而构型的一致性往往是最后才考虑的，这就造成了很多公司的构型管理人员疲于不断更新各种新增加的构型。

运营像 A320 或 B737 家族的机队不论在经济性上还是在机队组织上具有很大优势。同一家族的机队可以通过减少航材备件种类数量，共享航材；还可以在飞行员和维修人员培训上节约成本。

选完飞机，还要选发动机，发动机选型的成本非常大，不同推力级别的发动机选型成本也是天壤之别，故选择合适推力的发动机对于航空公司来说非常重要。航空公司一定要综合考虑自己的业载、运行机场等情况选择推力级别。既不要为了节约构型成本而导致飞机只能减载运行，也不要为了增加使用裕度而导致构型费用大大增加。

第二步 飞机租赁招标

想好了要增加什么飞机，配备什么发动机后，就要寻找合适的卖家了，要是自购的话就直接找厂家买了，今天我们谈租赁，就谈谈从租赁公司怎么租。

市场上的飞机租赁公司并不多，所以飞机租赁招标也不会像别的行业一样发一个招标书，一般而言，航空公司的人和各租赁公司平时各种场合都有接触，消息灵通的很。自己有需求就会有意识的去找一些租赁公司的人谈一些重要的内容，比如型号选择啦、交付期限啦、

租期等。把有可能合作的租赁公司的信息搜集完后，找出几个意向合作伙伴，再谈具体的商务条件。哪个的条件更符合公司的胃口，就选择哪个了。也就是说这里面有很大程度的不透明性，和可操作性。

第三步 商务方案评价

这里就是租赁公司与航空公司的博弈了，市场占哪边哪边就有话语权，因为飞机租赁市场是一个循环周期性市场，在周期内不同的时间点，各方的优势有区别，周期处于顶部时，来自航空公司的运力需求大，飞机来源缺乏；处于周期底部时则反之。另外，在租赁方案中利益方面双方是对立的，租赁公司想多赚钱就意味着航空公司要掏更多的钱，只有双方的利益达到一个平衡点，双方都满意才行。一般而言，从航空公司角度考虑，以下几点比较重要：

租金、租金保证金、维修储备金、保险还有起租日、租期、监造权、律师费、税费、转租条件、违约条款、维修要求、退租条款、维修补偿金等内容。

第四步 合同谈判

经过商务方案评价后，其实租赁合同的主要利害关系已经确定了，双方拟定合同草本后，就可以进入合同谈判环节了。合同谈判中航空公司承租人需要审核和确认的主要合同条款包括付款条件、保险条款、担保和法律意见的格式与责任保证部分。

第五步 签订合同

经过合同谈判后，一份有血有肉的合同就拟好了，航空公司需要向公司内部通报。还要提前与各部门协调以后运营的飞机的相关内容，以及办理相关手续，国籍登记证、电台执照、适航证等。

第六步 履约

经营租赁的飞机在使用过程中，要严格履行飞机的租赁合同，包括按时支付租金和维修储备金；定期提供飞机的使用报告；严格按经营租赁合同的条件维护和使用飞机，通报出租方飞机计划中的大修时间；飞机出现的损伤；承租人出现的重大财务问题等等。

第七步 交还飞机

经营租赁中，最后租期结束，退租（一个系统性的过程）。