

改革创新中的“赶考”

2016 是改革创新之年，年至过半，各行各业都在研判“半年考”的答卷，力争考好“下半场”。河南航投成绩单如何？全年“赶考”的预期怎样？

郑州—卢森堡“双枢纽”成效依然令人鼓舞。上半年卢森堡货航郑州机场累计执飞航班达 274 班，完成货邮吞吐量 4.16 万吨，同比实现翻番，占郑州机场全部货邮吞吐量的 21.6%，国际货运量的 36.8%。南航河南航空公司的成绩也不逊色。上半年客运量达到 232 万人次，占郑州机场客运量的 24.7%；开通了多条新航线，从郑州出发通向全国及世界的客运航空网络日益完善。卢森堡货航、南航河南航空比翼齐飞，为郑州早日成为国际航空枢纽蓄势蓄能。

新成立的航空产业基金公司，致力于以资本运作带动航空产业发展，即将组建完成的阿维亚融资租赁（中国）公司正在针对国内外飞机租赁项目全力对接。全面启动的金融板块将为实验区和公司实体业务发展提供强有力的金融保障。由航投置业建设的国贸中心项目已完成，其配套的万怡酒店也进入开业倒计时，港区没有国际高端酒店品牌的空白即将填补。位于郑东新区龙湖金融中心的航空经济服务中心也已开工，将为航空相关产业提供高端企业总部基地。还有，航投物流前不久被评为年度食品安全工作先进企业，在彰显国企责任担当的同时，市场影响力日渐扩大，“新鲜卢森堡，幸福河南人”的理想一步步变为现实。

这些可圈可点的成绩，无不来自河南航投改革创新的努力。“双枢纽”战略的谋划实施、航投金融新业态的诞生、物流“全渠道”的地毯式推进、航投置业“港区速度”的创造……点点滴滴，没有哪一项不是从思想革新中萌生落地，没有哪一步不是从工作创新中破茧而出。

虽然不断有新亮点、新起色、新变化，但是面对未来，航投人既有如履薄冰的风险意识，又有不进则退的忧患意识；既有项目的战略布局，又有方案的战术策略。航投人知道，所有的发展潜力都不会自动变成现实的效益增长，唯有改革创新才是出路，唯有拼搏实干才是正道。

顺势合时，改变发展理念、打造新型业态，升级工作机制……一切好的风景，都在改革创新的“赶考”路上。



P09 美国得克萨斯州政府及达拉斯机场代表团一行访问河南航投

卷首语 / Prologue

01/ 改革创新中的“赶考”

高层声音 / Leader Voice

- 05/ 习近平：不忘初心 继续前进
- 06/ 谢伏瞻：推动供给侧结构性改革落到实处
- 07/ 陈润儿：稳增长保态势 调结构抓转型 防风险促稳定

航投信息 / HNCA Information

- 08/ 赵建才会见得克萨斯州政府及达拉斯机场代表团 张明超一同参加
- 08/ 真学真用真干真促 河南航投扎实开展“两学一做”学习教育
- 09/ 美国得克萨斯州政府及 达拉斯机场代表团一行访问河南航投
- 10/ 河南航投与西华签署合作协议

- 11/ 河南航投开展精准扶贫“一对一”帮扶无缝对接
- 11/ 河南航投“营改增”工作全面完成
- 12/ 科学论证 稳步推进 河南航投召开飞机维修基地项目工作会议
- 12/ 波音公司访问河南航投 与项目部开展业务交流
- 13/ 意大利西北部工商联合会一行参观国际贸易中心项目
- 13/ 航投物流荣获年度食品安全工作先进企业称号
- 14/ 河南航投2016工作半年报（上）



- 17/ 河南航投走进大别山红色教育基地 开展“两学一做”学习教育

企业文化 / HNCA Culture

- 20/ 心齐人豪迈，一切只是从头再来
- 22/ 企业文化理念释义

专家视点 / Expert Viewpoint

23/ 抓住低空旅游的新机遇

天地时评 / World Review

26/ 民航提质增效重在破解结构性矛盾

行业动态 / Industry News

月度聚焦

27/ 回望预判——河南省经济半年看

月度盘点

30/ 2016范堡罗航展，我们要看什么？

经济金融

- 34/ 上半年河南外贸总额1798.9亿元
- 34/ 河南省“互联网+”产业发展基金落地
- 35/ 郑州航空港打造跨境电商创新示范先行区
- 36/ 河南省功能性口岸推进方案敲定

短波精粹

- 37/ 河南辖区上半年旅客吞吐量突破千万人次
- 37/ 上半年河南生鲜进口货运量超过 2300吨
- 37/ 二季度 49 家国内外航企获批 132 条国际航线
- 37/ 国务院：进一步放开民用机场领域准入
- 37/ 国务院国资委公告： 组建中国航空发动机集团有限公司



P10 河南航投与西华签署合作协议

航空运输

- 38/ 上半年民航业发展结构进一步优化
- 39/ 国务院央企重组意见指路 民航业整合货运先行
- 40/ 郑州至文莱直航航线正式开通
- 40/ 河南邮政与机场签协议 航空快件通关效率再提高
- 41/ 数据大PK：2016年上半年机场旅客吞吐量排名

通用航空

- 42/ 世界在研最大水陆两栖飞机在珠海下线
- 43/ 二季度中国内地42家通航企业引进75架新机
- 43/ 运12F飞机获民航生产许可证转批量生产

文化旅游

- 44/ 波兰的吸引力
- 46/ 上半年旅游投资同比增三成
- 46/ 郑州首条直通欧洲包机航线开通

项目建设

- 47/ 华中冷链港落户郑州机场 年货运量将达10万吨
- 47/ 中航通飞投资百亿 将在武汉打造通航聚集示范区

企业采风

- 48/ 海航航空拟收购瑞航技术80%股权
- 49/ 6航企申请扩大经营范围 中小航司加速国际化
- 49/ 春秋航空推出机票分期付款“首付游”



P17 河南航投走进大别山红色教育基地 开展“两学一做”学习教育

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
刘霞 杨玉军
卞士生 陈明华
袁书强 吴福林
寇社平 武 验

编辑部

文字: 秦 妞 王天宇
罗晓晨 邵海英
蒋舒展 赵世军
刘翠翠 杨微霖
龙飞天 张楠华
张 睿 姚自力
赵宗丹 王 斌
李顺治 孙启勇
文 醒 刘 肖
吉琳琳 郑 鹏
朱琳旭 张一凡
李 茂 杨文杰
高 翔 王杰婧
郭 翔 陈 真
孟 楠 闫维波
刘 我

摄影: 王 璠 姚自力

责编: 张楠华 王 斌

美编: 张 睿 鲍妍妍

校勘: 赵俊鸽



产业政策/Industrial Policy

50/河南省人民政府办公厅
关于促进金融租赁行业健康发展的实施意见



案例研究/Case Study

53/全球机场的“开源节流经”
55/机场如何增加非航收入

专题视窗/Features

56/资本市场的力量——航空金融业创新的第一推动力

环球航空/Global Aviation

58/借力阿提哈德 意大利航空重回中国市场
58/亚航拟赴港二次上市 将在中国成立合资公司
59/空客减产A380以达盈亏平衡

美文赏析/Essay Appreciation

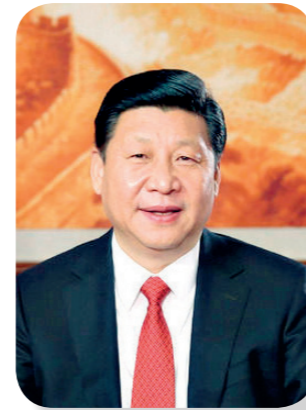
60/所有的动力都来自内心的沸腾
60/感言

学苑拾珠/Learning Corner

61/化繁为简——奥卡姆剃刀定律

航空百科/Aviation Knowledge

62/2016年最值得关注的民用航空技术(二)
63/飞机经营性租赁与合同维修



习近平

不忘初心 继续前进

7月1日,习近平总书记在庆祝中国共产党成立95周年大会上发表重要讲话。

习近平指出,面向未来,面对挑战,全党同志一定要不忘初心、继续前进,并就不忘初心、继续前进提出8个方面的要求。一是坚持不忘初心、继续前进,就要坚持马克思主义的指导地位,坚持把马克思主义基本原理同当代中国实际和时代特点紧密结合起来,推进理论创新、实践创新,不断把马克思主义中国化推向前进。二是坚持不忘初心、继续前进,就要牢记我们党从成立起就把为共产主义、社会主义而奋斗确定为自己的纲领,坚定共产主义远大理想和中国特色社会主义共同理想,不断把为崇高理想奋斗的伟大实践推向前进。三是坚持不忘初心、继续前进,就要坚持中国特色社会主义道路自信、理论自信、制度自信、文化自信,坚持党的基本路线不动摇,不断把中国特色社会主义伟大事业推向前进。四是坚持不忘初心、继续前进,就要统筹推进“五位一体”总体布局,协调推进“四个全面”战略布局,全力推进全面建成小康社会进程,不断把实现“两个一百年”奋斗目标推向前进。五是坚

持不忘初心、继续前进,就要坚定不移高举改革开放旗帜,勇于全面深化改革,进一步解放思想、解放和发展社会生产力、解放和增强社会活力,不断把改革开放推向前进。六是坚持不忘初心、继续前进,就要坚信党的根基在人民、党的力量在人民,坚持一切为了人民、一切依靠人民,充分发挥广大人民群众积极性、主动性、创造性,不断把为人民造福事业推向前进。七是坚持不忘初心、继续前进,就要始终不渝走和平发展道路,始终不渝奉行互利共赢的开放战略,加强同各国的友好往来,同各国人民一道,不断把人类和平与发展的崇高事业推向前进。八是坚持不忘初心、继续前进,就要保持党的先进性和纯洁性,着力提高执政能力和领导水平,着力增强抵御风险和拒腐防变能力,不断把党的建设新的伟大工程推向前进。

习近平强调,办好中国的事情,关键在党。中国特色社会主义最本质的特征是中国共产党领导,中国特色社会主义制度的最大优势是中国共产党领导。坚持和完善党的领导,是党和国家的根本所在、命脉所在,是全国各族人民的利益所在、幸福所在。

我们党作为一个有8800多万名党员、440多万个党组织的党,作为一个在有着13亿多人口的大国长期执政的党,党的建设关系重大、牵动全局。党和人民事业发展到什么阶段,党的建设就要推进到什么阶段。这是加强党的建设必须把握的基本规律。

习近平指出,先进性和纯洁性是马克思主义政党的本质属性,我们加强党的建设,就是要同一切弱化先进性、损害纯洁性的问题作斗争,祛病疗伤,激浊扬清。全党要以自我革命的政治勇气,着力解决党自身存在的突出问题,不断增强党自我净化、自我完善、自我革新、自我提高能力,经受“四大考验”、克服“四种危险”,确保党始终成为中国特色社会主义事业的坚强领导核心。

习近平强调,管党治党,必须严字当头,把严的要求贯彻全过程,做到真管真严、敢管敢严、长管长严。我们要加强和规范党内政治生活,严肃党的政治纪律和政治规矩,增强党内政治生活的政治性、时代性、原则性、战斗性,全面净化党内政治生态。

源自《河南日报》2016-07-02
本刊有删减



谢伏瞻

推动供给侧结构性改革落到实处

7月12日上午，河南省委中心组集体学习研讨（扩大）会第一次全体会议在省委党校举行，会议深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神。河南省委书记、省人大常委会主任谢伏瞻主持会议并讲话，中央财经领导小组办公室副主任舒国增应邀作题为《把握大逻辑发力供给侧》的专题报告。

谢伏瞻说，舒国增同志所作的专题报告，对十八大以来习近平总书记关于经济发展新观点、新论断、新思想进行了阐释，对我们深入理解习近平总书记系列重要讲话精神很有帮助。报告对供给侧结构性改革的总体思路、五大任务作了深刻阐述，就新形势下如何推进供给侧结构性改革提出了路径和措施，既有理论深度、思想深度，又有很强的针对性、现实性、指导性，为确定未来五年河南省发展思路和推进供给侧结构性改革重点方向提供了思想启迪和实践借鉴。

谢伏瞻强调，推进供给侧结构性改革，中央既有明确的理念，也有清晰的思路，还有具体的部署。当前，河南正处在加快推进发展方式转变、

经济结构调整的关键时期，出台改革措施之多前所未有、力度之大前所未有，改革的任务之重、压力之大也前所未有。各级党组织和广大党员干部要以此次学习为契机，结合河南省发展实际，加大力度、加快进度，进一步提高改革的执行力和行动力，推动供给侧结构性改革各项任务落到实处。

一要认真学习贯彻。深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，深刻理解习近平总书记关于用改革的办法推进结构调整、把依靠全面深化改革推进供给侧结构性改革摆上重要位置的要求，深化对新常态下发展规律的认识，深入研究推进供给侧结构性改革的政策目标、政策对象和政策手段，明确本地本部门推进供给侧结构性改革的重点任务、实施保障和工作方法，引导好发展预期，进一步坚定推进供给侧结构性改革的信心和定力。

二要抓好贯彻落实。深刻把握加快国有企业、财税金融、价格机制、农业农村、对外开放、社会保障、生态文明等领域基础性改革的部署，紧紧围绕供给侧结构性改革这条主线，从河南实际

出发，从现在亟待做、能够做的事情做起，从经济社会发展中面临的突出矛盾、主要制约因素改起，坚持“加减乘除”一起做，积极主动、有序推进，落实好“三去一降一补”五大任务，推动全省产业结构调整，矫正要素配置扭曲，扩大有效供给，更好满足广大人民群众的需要。当前，特别要把深化国有工业企业改革各项工作做好做实，全面化解落后产能，切实降低企业生产成本，真正帮助钢铁、煤炭等行业特别是骨干企业转型脱困。

三要把供给侧结构性改革体现到未来发展的思路中。推进供给侧结构性改革是促进长远发展的一项重要任务，中央正在研究制定供给侧结构性改革专项方案和配套政策，要积极对接，结合河南省实际研究制定具体工作方案。要结合学习贯彻习近平总书记在经济形势专家座谈会上的重要讲话精神，专题研究、专题部署，把推进供给侧结构性改革的最新要求融入今年下半年要召开的省十次党代会精神中，融入河南未来发展思路中，为河南省夺取全面建成小康社会决战的伟大胜利奠定坚实基础。

源自《河南日报》2016-07-13
本刊有删减



陈润儿

稳增长保态势 调结构抓转型 防风险促稳定

7月11日，河南省省长陈润儿在郑州主持召开上半年经济运行分析会，听取经济运行情况汇报，分析当前经济形势，研究下半年重点工作安排。他强调，上半年全省经济运行总体平稳，要正确认识形势，把握工作重点，着力稳增长保态势、调结构抓转型、防风险促稳定，确保全年经济社会发展预期目标实现。

在听取省有关部门的陆续发言后，陈润儿表示，世界经济持续低迷不振，国内经济下行压力加大的形势下，省委省政府认真贯彻党中央、国务院部署，始终把确保经济平稳增长作为工作重点，锲而不舍、扭住不放，全省呈现出经济运行总体平稳、动能转换步伐加快的良好态势。做好下半年重点工作，首先是要认清形势，坚定信心。当前全省经济形势总体是好的，体现在经济运行总体平稳、经济结构持续优化、经济质量呈现提升。同时，我们也确实面临着经济下行压力，经济增长动力不强、经济增长方式不优、经济增长效益不高等深层次问

题依然存在。我们既要正视困难，又要坚定信心，要看到，经济运行总体平稳的态势没有改变，在全国经济格局中的地位没有改变，支撑经济持续增长的条件没有改变。一些同志之所以存在对形势估计不足、心理准备不足和应对能力不足的问题，关键是对经济新常态缺乏正确认识和全面理解，要转变以往周期性的惯性思维，认识、适应、引领经济发展新常态，稳定经济发展预期，科学把握经济发展全局。

对下半年全省经济工作，陈润儿提出，要突出重点，统筹推进。一是着力稳增长，保态势。要稳定经济增长，扩大有效投资，降低企业成本，强化要素保障特别是资金保障，确保经济平稳运行。二是着力调结构，抓转型。要始终把供给侧结构性改革作为经济工作的主线，坚持在调中去产能，在调中优结构，在调中上质量，同时注意结构性改革与体制性改革、制度性改革、政策性改革的有机结合，做到综合施策、共同发力。三是着力防风险，

促稳定。要注意防范金融风险，坚持依法管控、依法调解、依法打击非法集资；要注意防范经营风险，防止个别企业在经营过程中因资金链断裂引发的风险传染；要注意防范灾害风险，当前主要是切实做好防汛防洪工作，确保安全度汛。四是着力惠民生，补短板。要大力推进脱贫攻坚，坚持不懈扩大就业、增加居民收入、抓好环境改善、推进社会事业发展。

陈润儿强调，要转变作风，狠抓落实。目前全年工作已经时间过半，要紧盯目标，抓好责任落实，加大对懒政怠政为官不为的问责力度，督促各级领导干部将精力集中到经济建设上来；要结合实际，抓好政策落实，对已经出台的政策举措做好检查督导；要讲求实效，抓好工作落实，在落实中增加发展合力，在落实中保持战略定力，在落实中提高领导能力，用适应、引领新常态的创新思维与举措，促进全省经济社会持续健康发展。

源自《河南日报》2016-07-13

赵建才会见得克萨斯州政府及达拉斯机场代表团 张明超一同参加

本刊讯 7月26日，河南省副省长赵建才在郑州会见了美国得克萨斯州政府及达拉斯机场代表团一行。河南航投董事长、党委书记张明超一同参加。

赵建才对美国客人来访表示欢迎，他说，河南与得克萨斯州有很多相似之处，郑州依托区位和交通优势，建设航空港经济综合实验区，架起空

中丝绸之路，目前开通了34条国际货运航线，与铁路、高速公路一起形成了立体交通运输网络。达拉斯机场是全球的货运中心之一，希望和达拉斯机场共同努力，推动经贸合作，带动航空物流发展。

达拉斯机场集团执行副总裁约翰·阿克曼说，达拉斯机场是全球第三大繁忙机场，目前着重构建接入亚

洲、拉丁美洲的航线，郑州—达拉斯直航航线对双方都是战略性的，希望与河南建立良好合作关系，共同发展。

据介绍，代表团此行主要考察郑州航空港经济综合实验区及郑州机场，并与河南航投、河南省机场集团有限公司就开通郑州至达拉斯货运航线，开展航空货运及物流业务合作事宜进行洽谈。 本刊综合编辑

美国得克萨斯州政府及 达拉斯机场代表团一行访问河南航投



真学真用真干真促 河南航投扎实开展“两学一做”学习教育

收购卢森堡国际货运航空公司35%股权、成立南航河南航空有限公司、启动“新鲜卢森堡”双向跨境E贸易项目……挂牌4年来，河南民航发展投资有限公司积极参与航空港实验区建设，发展日新月异，在全国航空业界声名鹊起。

在企业不断发展壮大的过程中，公司党委清醒地认识到，公司成立时间短、发展快、党建经验不足；员工普遍年轻，文化多元、思想活跃、党性锻炼不够，如果不强化党性教育就会使企业的发展受阻，甚至停滞不前、失去发展的原动力。

对于一个新企业，如何持续挖掘发展潜力、保持强劲的发展动力？“公司党委决心通过‘两学一做’学习教育强化对全体党员尤其是年轻党员的教育，全面提升党性修养。”公司董事长、党委书记张明超说。

结合“真学真用真干真促”的党建工作方针，以解决问题为牵引，“两学一做”学习教育开展以来，公司各项业务也取得了令人振奋的成绩：卢森堡货航在中欧两大枢纽间的累计货运量已于近日突破了10万吨，在中国的运输量翻了一倍；注册成立河南民航产业基金管理有限公司；与立陶

宛 AviaAM 租赁集团合资设立融资租赁公司，为实验区航空产业重点项目提供金融服务；与周口市人民政府及西华县人民政府签署战略合作协议，布局全省通航机场和通航产业园区建设……

“当前及今后的一个时期，我们会继续强化学习教育，加快航空运输、物流、金融、通航等重点项目的推进，引导广大党员尤其是年轻党员在干事创业中勇于担当，为航空港实验区建设和河南省对外开放再做新贡献。”张明超说。

源自《河南日报》2016-07-18

本刊讯 7月26日上午，美国得克萨斯州政府及达拉斯机场代表团到访河南航投，公司董事长、党委书记张明超与来访客人进行了会谈，副总经理悦国勇及公司相关负责人一同参加。双方就未来业务合作进行了深入交流。美国北得州河南同乡会荣誉会长张耀昕、美中联合总商会会长丁声尧陪同访问。

张明超首先对代表团的来访表示热烈欢迎，向来宾介绍了河南民航业和公司业务目前的发展状况。他指出，郑州航空港经济综合实验区是中国第一个国家战略层面的航空经济发展先

行区。河南航投是河南省为促进航空经济发展而成立的大型投融资平台，承担着引领郑州航空港经济综合实验区建设的责任与使命。自与卢森堡货航展开股权合作以来，不断深化落实“双枢纽”发展战略，为郑州机场枢纽建设和航空港区发展做出了显著贡献。河南航投希望与得州、达拉斯机场集团从开放共赢的角度，深入接触，加强合作。

得州州长办公室总监约瑟·罗曼、达拉斯机场集团执行副总裁约翰·阿克曼分别表示，郑州与达拉斯地理位置相似，区位优势明显，达拉斯—

沃尔斯堡国际机场是世界上最繁忙的机场之一，得州也是目前美国国内经济最活跃、吸引外来投资最多的地方。代表团表达了与河南航投合作的强烈意向。

随后，双方邀请卢森堡货航副总裁维格·卡特莱珀就未来潜在合作事宜共同进行了探讨。三方详细介绍了各自业务开展情况，分别对未来开通达拉斯—郑州客货运航线、双向跨境贸易、物流地产开发、开辟卢森堡货航在美洲的市场等事宜进行了深入交流。

(文/郭翔图/王璨)

河南航投与西华签署合作协议



本刊讯 7月21日上午，河南航投与西华县政府正式签署合作协议。这标志着双方继5月31日签署合作框架协议后，推进工作进入实质性阶段。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆，副总经理悦国勇与西华县委书记林鸿嘉、县长田庆杰等领导出席签约仪式。

签约仪式上，刘建葆代表河南航投致辞。他表示，西华经济发展迅速，劳动力资源丰富，文化底蕴深厚，交通区位优势明显。周口临空经济实验

区的规划站位高远，具有高度的战略前瞻性和广阔的空间拓展性。在通用航空产业领域，西华县与河南航投有高度的契合点和良好的发展前景。此次签约，是双方深化合作、共谋发展的重要成果，标志着双方的全方位合作已经正式启动。

林鸿嘉表示，当前西华县是一片投资沃土，县委县政府将把握通用航空产业发展的重要机遇，拓展新的领域，营造良好的投资环境，为项目实施做好服务，实现双方共同发展、互利共赢。

河南航投总经理助理范勇与西华县委常委、常务副县长王献超分别代表双方签约。

根据合作协议，双方将共同成立合资公司，联合开发周口临空经济实验区。目标是以航空经济为引领，以通航机场建设为切入点，通过航空产业集聚，形成完整的航空产业链。同时，走以产兴城、以城带产、产城融合、城乡一体的发展道路，打造“产、城、人”协调发展的新型航空都市。

(文/王杰婧 图/王 璿)

河南航投开展精准扶贫 “一对一”帮扶无缝对接



本刊讯 7月21日，受河南航投党委委托，公司纪委书记、工会主席郑立亮，各党支部及基层党委帮扶责任人等一行9人，深入安阳市汤阴县菜园镇后皇甫村10个贫困户家中，开展精准扶贫“一对一”

帮扶无缝对接活动。

郑立亮一行走进“一对一”帮扶贫困户家中，看望帮扶对象，宣讲党的帮扶政策，详细了解贫困户家庭近期生产经营情况、经济收入情况、房屋和基础设施建设等情况。

郑立亮向各帮扶责任人提出具体工作要求。他表示，脱贫攻坚是一场硬仗，群众期望高、政策性强，对干部的能力水平和工作作风都是严峻的考验。一是要注重因户施策，选准脱贫路径；二是要整合多方资源，细化帮扶措施；三是争取重点项目，抓好基础设施提升改造；四是加强思想引领，增强群众脱贫致富信心。各帮扶责任人均表示要制定切实脱贫措施，尽早帮助帮扶家庭摘掉贫困帽子。

按照河南省驻村办要求，河南航投制定了《开展基层党组织与第一书记派驻村贫困户结对帮扶工作实施方案》，落实10个党支部及基层党委帮扶责任人，拟对贫困户采取培训技能、种植养殖等多种措施、进行帮扶，做到精准扶贫，为实现后皇甫村“摘穷帽”奠定坚实基础。

(文图/陈 真)

河南航投“营改增”工作全面完成

本刊讯 自2016年5月1日以来，全国范围内推开了“营改增”税制改革，将建筑业、房地产业、金融业和生活服务业纳入试点范围，根据财政部、国家税务总局相关文件规定，河南航投属于营业税改征增值税纳税人。

实际上从今年3月份起，河南航投在高度关注国家财税政策改革的同时就开始做准备，密切配合全面营改增工作的推进，公司依次展开并完成了地税税费自查及申报、营业税改征增值税纳税人调查确认、增值税一般纳税人资格登记、税控设备发行、增

值税申报等一系列营改增相关涉税事项。同时，财务管理部相关人员参加了郑东新区国税局针对营改增工作组织开展的各项业务培训，确保公司营改增工作顺利进行。目前，河南航投已全面完成营改增工作。

(孟 楠)

科学论证 稳步推进 河南航投召开飞机维修基地项目工作会议



本刊讯 7月20日上午，合资飞机维修基地项目工作会议在河南航投总部召开。卢森堡货航机务维修副总裁翁诺·皮特斯马、机务维修经理史蒂芬，河南航投相关业务人员与河南省机场集团代表参加会议。

本次会议主要讨论飞机维修基地项目商业计划书初稿，并明确下一阶段工作重点和项目落实时间节点。史蒂芬从航线维修和机库维修两个方面详细介绍了商业计划书的市场预测、财务测算及初步结论等。与会各方对计划书进行了认真讨论和充分沟通，并提出修改完善建议，确保商业计划书的内容更完善，数据更准确，结论更科学。商业计划书定稿后，项目将进入内部审批筹建环节。

(文 / 闫维波 图 / 姚自力)

波音公司访问河南航投 与项目部开展业务交流

本刊讯 7月21日，应河南航投卢森堡项目管理部邀请，波音公司市场部总监 Tarun Hazari 一行访问河南航投，双方开展业务交流，促进相互学习。

在各自进行概况介绍之后，波音公司代表重点向我方介绍了 B747-8F、B737BCF 及 B787 系列主流机型市场定位和性能参数，并分享了波音

公司未来 20 年中国货运市场预测数据及飞机需求预测等最新资讯。项目部人员就关心的问题向波音代表积极提问，双方进一步互动交流。

今年以来，卢森堡项目部在积极推进各重点项目的同时，狠抓业务能力提高，提出“重交流、抓学习、促业务”的九字诀。有计划组织系列内部培训与讲座，鼓励员工“走出去”

参加专业研讨会、民航论坛，同时积极与国内外一流航企及知名机构对接，开展业务交流，为员工创造多种学习机会。通过多种渠道、灵活丰富、贴近市场的业务培训，拓宽了员工视野，迅速提升了员工专业能力，使员工在增长真才实学的同时，提高了实践和操作能力，有力促进项目的快速推进。

(闫维波)

意大利西北部工商联合会一行 参观国际贸易中心项目



本刊讯 7月24日，意大利西北部工商联合会主席 Gelli Carmine 以及联合会各行业代表一行人参观了位于航空港区的国际贸易服务中心项目，在对项目表示肯定之余，透露了初步的合作意向。

在航投置业工作人员的带领下，意大利一行人在国际贸易服务中心进行了参观。参观过程中，工作人员向

国际友人介绍了国家战略规划中的航空港区和综保区的自然条件、交通区位、产业建设、城市发展等优势以及整体规划和布局情况，并对国际贸易服务中心项目的发展规划、开发理念、产品组成等进行了详细介绍。

听完介绍，意大利工商联合会一行对项目产生了浓厚的兴趣，并饶有兴趣地与案场工作人员交谈，对国家

战略下的航空港综合保税区未来的发展规划表示肯定。

据了解，这次行程是意大利联合商会和郑州航空港经济综合实验区跨境电商示范园的一次跨国贸易交流，也是意大利联合商会进入中国达成深入战略合作的第一站。国际贸易服务中心项目作为航空港区首屈一指的商务办公综合体，是意大利联合商会的重点考察对象，在参观结束后，双方就项目合作事宜进行了深入交流和探讨。

意大利西北部工商联合会属于意大利工商企业企业家联合会，其创立宗旨在于扶持意大利中小企业的成长和发展，主要功能是为意大利企业跨区域及跨国现代贸易、特许经营、公司加盟以及本国品牌零售网络建设服务。该协会在意大利本国商务活动以及跨国商务合作中有着重要的地位和实力。

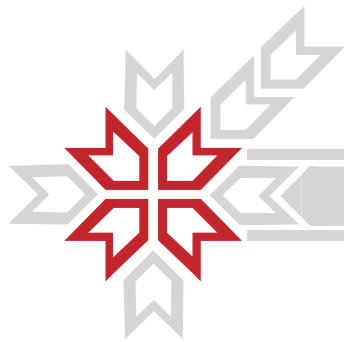
(文图 / 张一凡)

航投物流荣获 年度食品安全工作先进企业称号

本刊讯 经过一年时间的评选及考察，航投物流近日被郑州航空港经济综合实验区管理委员会（以下简称管委会）评为“2015 年度食品安全工作先进企业”，并进行通报表彰。

依照 2015 年管委会关于食品安全建设的总体部署，航投物流积极行动，深入贯彻实施。通过落实食品安全工作，强化商品自采源头把控，严格规范商品报关报检与检验检疫，精

准审核供应商品牌授权资格及五证审查，坚持商品 100% 出入库全检，切实履行了食品安全责任，健全了质量管理体系，坚守了诚实信用原则，赢得了社会各界的一致好评。（朱琳旭）



回顾展望 精准发力

河南航投2016工作半年报(上)

／ 年至过半，河南航投主要领导要求各单位认真梳理总结上半年工作，积极有效落实下半年任务，确保今年工作目标的完成。7月12日至19日，各子公司、项目部陆续召开本单位会议，按照公司总部部署，进一步厘清工作思路，加速推动多项业务进展。／

卢森堡项目部积极推进重点项目

本刊讯 2016年上半年，在河南航投领导的正确带领及各部门的密切配合下，项目部紧抓与卢森堡货航的合作机遇，推进豫卢“双枢纽”战略落地实施，促成了郑州合资飞机维修基地、合资货航两大项目的可研评审会议及筹建启动会议的召开，力求科学规划、合理布局，为把郑州建设成国际航空枢纽大平台添砖加瓦。上半年，项目部积极推进与瑞士空港关于郑州机场地面业务合作计划；与卢森堡政府和卢航集团多次举行会谈，就

客运航线开辟和股权合作计划进行商议，取得了较好的成效。此外，项目部协助河南航投顺利参加上海物流双年展，并邀请多家外媒记者来郑考察参观，既宣传了郑州航空枢纽建设的发展状况，又提高了河南航投的知名度。

会议要求项目部人员下半年在推进各重点项目发展的同时，进一步注重提升业务能力、提升求实创新解决问题的能力、提升队伍向心力，在工作中重视团队协作，把握问题的本质

和规律，提出问题解决的思路 and 对策，并有所创新、有所发展。项目部鼓励自主开展业务交流，鼓励大家在各类大型展会和学习交流活动中拓宽视野、广交人脉、推进业务。会议希望，2016年下半年项目部人员能更好地完成党建工作，加强党员思想建设，认真开展“两学一做”学习教育，积极吸纳新党员；能更好地完成内部制度建设建设工作，完善管理制度及工作流程，使各项工作基本做到有规可依、有章可循。（刘 我）

航投物流奋力扩大贸易规模

本刊讯 今年以来，航投物流认真落实河南航投2016年工作会议暨首届二次职代会会议部署要求，“新鲜卢森堡”双向跨境E贸易项目、“线上+线下+直营店”渠道建设、货运代理、平行车进口、保税仓运营等平台建设项目都有不同程度进展。本次会议对各项业务开展情况进行了全面总结，并从内部业务、外部环境、管理体制三方面科学分析了存在的问

题。

下半年，航投物流将按照“解放思想，抢抓机遇，振奋精神，改革创新”的工作方针，加快市场化运营体制机制的建设，奋力扩大贸易规模，重点做好以下四方面工作：一是继续推进“新鲜卢森堡”项目建设，严格按照“做高端不做低端、做批发不做零售”的发展规划，在原有的基础上，持续改进，做好品牌拓展工作；二是

发挥国有企业品牌优势和资质优势，集中人力物力财力，寻找突破点，发展大贸易；三是加快物流园建设进程，以现有港区物流用地为立足点，积极落实河南航投总体战略部署，在新乡、周口等地规划物流园区，扩大幅射面；四是深化内部改革，制定改革中长期方案，坚持分块搞活，实行分级负责，稳步分段实施。

（朱琳旭）

航投置业深入推进航空地产发展

本刊讯 在航投置业年中工作会议上，各部门分别汇报了上半年工作情况，分析了存在的主要问题，提出了应对措施，并对下半年重点工作做出了具体安排。会议对下半年工作提出三点要求，一是加强学习，认真落实总部“两学一做”学习教育工作会议精神。积极宣传贯彻，严细部署，公司各部门管理人员要以身作则，率先垂范，当好表率，形成上行下效、整体联动的总体效应，确保学习教育

取得好的效果。二是抓好项目建设，确保年度目标顺利完成。2016下半年，航投置业将深入推进航空地产业，主动参与龙湖中央商务区与港区建设，积极发展高附加值临空工业地产和商业地产。着力抓好国际贸易服务中心、航空经济服务中心两个项目的建设，积极推进平原新区项目的前期调研工作，加快服务新型城市化进程。三是强化合作，增强大局意识。各部门要围绕公司

发展大局，积极对接协调，确保各项工作有序开展，顺利完成年度目标，使公司发展迈上新的台阶。

会议最后强调，下半年国贸中心项目要达到投入使用条件，航空经济服务中心项目确保完成地上两层施工。公司员工要以良好的工作作风保证各项任务顺利完成，为河南航投实现又好又快发展做出新的贡献。

（高 翔）

航投金融板块工作取得阶段性成效

本刊讯 在航投金融板块年中工作会议上，航投担保、基金公司、融资租赁三个业务板块负责人分别结合当前面临的经济形势，全面总结了2016上半年度的工作开展情况，针对目前存在的问题进行了分析，并对下半年工作做出详细计划和安排。

会议指出，今年是河南航投金融板块寻找突破口、实现新发展的关键一年，也是践行河南航投提出的“应

时合势、精准发力、抢抓机遇”的重要阶段。上半年，三个业务板块以合作洽谈、搭建平台、开拓业务为工作重点，各项工作取得了阶段性成效。其中航投担保和基金公司联合与河南航投西华通航项目对接，并及时制定完成融资方案；阿维亚融资租赁（中国）在与外方谈判和公司设立方面取得重大突破，飞机租赁项目也在提前筹备中。下一阶

段，各业务板块要继续鼓劲加压、再接再厉，按照年初制定的年度计划，倒排时间表，真抓实干，确保顺利完成年度各项工作目标。

此次工作会议的召开不仅鼓舞了全体员工的士气、增强了干事创业的信心，也为新常态下把握新机遇、展现新作为，圆满完成金融板块2016年工作任务奠定了良好基础。

（杨文杰）



传承精神 奋发作为

党委书记寄语

“两学一做”学习教育，基础在学，关键在做。但是应该怎样学，怎样做，才能学得到位，做得合格？这是一个十分重要的问题。

首先我们要弄明白学习教育的目的。通过学习教育，我们的最终目标是要坚定理想信念，勇于担当奉献，使每一个共产党员都起到先锋模范作用。这个就要求我们在“两学一做”中紧紧抓住“学”这个牛鼻子，通过学习使心灵震撼，思想震动，行为振奋。

所以，在加强理论学习的同时，公司党委决定让全体员工分两批赴大别山学院进行党性教育，让处于和平年代的年轻航投人在读原著、悟原理的基础上，走出去体实情，抚摸历史感受痛楚，回顾血路勿忘初心。

我们走进大别山学习，是为了更加坚定理想信念。一寸山河一寸血，一抔热土一抔魂。大别山地区是中国革命的摇篮之一，大别山精神是中国革命精神的一部分。航投是一个年轻的团队，平均年龄 32 岁，党性教育时间不长，革命教育深度不够。我们走进大别山，让大家重走红军路，重温党的光荣历史，就是让大家深刻体会到“我们从哪里来”，让每一个航投人更加深刻地体会到：没有中国共产党的坚强领导，就没有强大的祖国，没有强大的祖国，个人什么都不是。所以，跟党走，初心不改，信仰不变，是我们的正道。

我们走进大别山学习，是为了更加弘扬奉献精神。航投员工中独生子女多，从学校走出来的学生多，海归人员多，生在红旗下，长在春风里，没挨过饿，没受过寒，更没经过战乱的烽火和流离的动荡。顺境易丧忧患意识，安逸易滋唯利思想。走进大别山，就是让大家明白烈士抛头颅洒鲜血为的是什么，就是让大家明白奉献精神是一个不败民族的红色基因。没有无数共产党人的牺牲，就没有今天和平安乐的生活。当下，为了公司的健康长久发展，我们要大力弘扬奉献精神，让这种精神融入我们航投人的血液。

我们走进大别山学习，是为了更加强化责任担当。正像员工感言中所讲的：“前有革命烈士的激励，后有模范榜样的引导，这些宝贵的精神动力，鼓舞着我们不断进步”。这种精神动力就是责任与担当。江山代有才人出，各领风骚数百年。历史的接力棒交到了我们手里，航空港实验区需要我们去建设。学以致用，我们要发扬大别山精神，敢作为，善作为，不负初心，继续前进，为祖国富强贡献我们的血和热。

希望每一名航投员工，在这里抒写你的所感、所悟、所思，畅言你的理想、抱负、壮志，互相交流，互相激励，共同鞭策，共同奋进，争做优秀员工、合格党员。

河南民航发展投资有限公司党委书记、董事长

活动报道

河南航投走进大别山红色教育基地 开展“两学一做”学习教育



本刊讯 “走红军路”、“唱红色歌谣”、“重温入党誓词”、参与“穿红军服”体验式教学活动……由河南航投党委组织的“两学一做”党性教育培训班日前在大别山红色教育基地圆满结束。

6月20日和7月4日，河南航投党委分两期组织党员员工赴大别山干部学院参加“两学一做”党性教育培训班，公司领导班子成员以及全体中层干部、党员及普通员工共计200人参加了此次培训。

培训期间，公司全体学员全身心投入学习，满怀激情、主动融入。此次培训班的教学活动内容丰富、形式

多样，既有深入浅出的理论教学，又有身临其境的现场教学。原信阳地方史志办公室主任李吉光对大别山革命历史的讲解，吴铁壁老先生对其父开国中将吴先恩将军生平事迹的讲述，让学员们深切了解和感受到“坚定信念、胸怀全局、团结奋斗、勇当先锋”的大别山革命精神的内涵；中共中央鄂豫皖分局旧址、红四方面军总部旧址、鄂豫皖苏区首府革命博物馆、鄂豫皖苏区将帅馆、鄂豫皖苏区首府烈士纪念馆、许世友故居、箭厂河乡第一党支部、列宁小学旧址、“红田”惨案遗址等现场教学，让学员们更为深入地了解了大别山革命斗争的历史，

感受到中国革命的艰辛，对大别山精神的形成和实质有了更加系统的认识。

通过此次培训，学员们感受到了大别山 28 年红旗不倒的坚定信念，更感受到了革命先烈在艰苦卓绝的斗争年代，不怕艰险、不畏强敌，勇于奋斗的拼搏精神。通过学习教育，学员们纷纷表示，在今后的工作学习中，要继承这种信念与精神，把大别山的精神弘扬下去，更加严格地要求自己，坚定理想信念、增强看齐意识，把革命精神内化于心、外化于行，敢于担当、勇挑重担，不断凝聚起干事创业的强大动力，为公司的发展建设做出积极的贡献。

(文/陈真图/王璆)

|| 学员感言

学 思

震撼心灵，振奋精神。革命前辈坚定信念不动摇的精神、顾全大局的担当精神、鞠躬尽瘁的奉献精神深深震撼着我。在日常工作中，我身边也常常涌现出一批无私奉献的身影。他们能够为了公司的发展，或加班加点，或常年驻扎国外，甚至是拖着病体坚持工作……这些都是爱岗敬业、无私奉献的真实写照。前有革命烈士的激励，后有模范榜样的引导，这些宝贵的精神动力，鼓舞着我不断进步。

（宣传部 张睿）

扪心自问，备受激励。当听到烈士们的悲惨遭遇时，我不禁要扪心自问：我也是共产党员，但是我能做到他们那样视死如归吗？如果党需要我贡献时间、金钱，甚至亲情时，我真的能做得得到吗？这次学习真正让我感受到，什么是对党忠诚，什么是永远跟党走。我以后一定要时刻以先烈的事迹鞭策自己，奋发进取，从最不起眼的小事做起，争做一名合格的共产党员。

（文化旅游项目管理部 王睿）

拷问自己，身后将留下什么？为期5天的学习结束了，我又从历史回到了现实，看到现实中的自己，察觉自己的差距，有所感有所悟。的确，在和平年代，我们不需要像

革命先烈们一样面对生与死的抉择，只需把大别山精神落实到工作和生活中去，时时拷问自己：入党，为了什么？工作，干了什么？身后，又能留下些什么？

（规划投资部 蒋舒展）

暗下决心，踏着先烈足迹前进。穿上红军服，重走“志仁路”。用手机拍下参天大树和淙淙溪流，想象当年红军游击战的场景：一定不会有平坦的小道，一定不会有充足的食粮，一定不会有崭新的军装，一定是东躲西藏……心中不禁暗暗下定决心，一定要坚持将这条路走完。这决心是因为惊叹于红军的毅力，厌恶于战乱的残忍，更是因为珍惜来之不易的今天。

（人力资源部 邵海英）

把握精神内涵，坚定理想信念。看到鄂豫皖苏区将帅馆内那一座座雕像时我心潮澎湃；听到烈士们宁死不屈的故事我潸然泪下，这都让我深深感受到信念的力量。通过学习，我更深刻地理解了“两学一做”的真正内涵，同时也更加明白：一个大写的人，一个共产党员，必须有坚定的信仰和信念！

（法律事务部 徐行）

牢记党史，做小螺丝钉。即将离开大别山干部学院时，我的心情格外激动，深感现在美好的生活都是革命先烈用热血浇筑的，我们更应该珍惜当前的一切，热爱祖国，

热爱我们的党。虽然我们处在幸福时代，没有战乱，不会挨饿，但是我们应该将大别山的革命精神牢记心中。愿做一颗小小的螺丝钉，随时为了祖国的事业贡献自己的力量。

（航投担保 李宇）

居安思危，报效祖国。重新了解大别山这段革命峥嵘岁月，可以让我们更好地面对现实。身处和平年代的中国，我们不必面对纷飞的炮火、铁与血的悲歌，却绝不能将眼前的和平与安定当作理所当然，沉溺于安逸享乐，必须居安思危，牢记唯有繁荣与富强的祖国，才是个人幸福生活的坚强后盾。

（纪检监察审计部 孙启勇）

笃 行

要特别能吃苦，特别能奉献。这几天的培训，让我们真真切切地体会到了“和平来之不易、幸福来之不易、亲情来之不易、平安来之不易”的真正内涵。我们将会以实际行动践行自己的诺言，不忘初心、继续前进，将此次所学、所思融入到工作之中，争做一名“四讲四有”合格共产党员，努力将航投的队伍打造成一支“好干事、干好事、事干好、不出事”的团队，一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的团队。

（综合管理部 王继丽）

有理想，有担当。作为一名在企业战线上的普通员工，大别山的红色革命精神使我感受颇深。今后，我要把大别山精神和工作有机地结合起来，增强事业心和责任感。有理想、有情怀、有价值、有担当，做一个合格的航投人。在工作中结合实际，为河南省航空事业添砖加瓦，助力航空港建设，在实现中原崛起中贡献自己微不足道的力量。

（卢森堡项目管理部 刘我）

做信仰忠实的践行者。通过这次大别山之行，作为党员发展对象的我，对党的向往越发迫切，信念更加坚定。作为航投的一名员工，我会坚守共产党员的精神家园，永葆忠于党、忠于国家、忠于人民的政治本色，争做共产主义远大理想和中国特色社会主义共同理想的坚定信仰者和忠实践行者。

（财务管理部 张楠）

忠于党，忠于职责。对党忠诚、威武不屈、坚忍不拔，是大别山精神的核心所在。信念，也是我们对共产主义事业的坚定信仰，大别山10万英雄儿女驰骋疆场，以自己舍身忘死、前赴后继的行动体现了对党的忠诚。作为航投人，作为国企员工，我们同样需要坚守信念，忠诚于党，忠诚履责，为实现国企的经济价值和社会价值贡献自己的力量。

（工会 文醒）

让青春在奋斗中焕发光彩。比照先烈，我们深感不足。虽然我们不用像他们一样在血与火的岁月里，抛头颅、洒热血，但是我们可以立足岗位，展现新时期党员的风采，接过革命先烈的“接力棒”，不忘初心，继续前进，传承对党的忠诚信念。围绕企业发展大局、敢于担当、积极进取，让青春在为加快企业发展、促进实验区建设，全面推动河南融入“一带一路”战略格局的奋斗历程中焕发绚丽的光彩。

（航投物流 郑鹏）

吃苦在前，享受在后。徐海东大将全家69人为革命而牺牲，他却仍义无反顾地回到战场，南征北战，勇往直前。作为新时代的年轻人，我们在工作中更要发扬这种勇当先锋的进取精神，吃苦在前、享受在后，在困难面前，用模范共产党员的先进事迹激励自己。面对工作中的挫折和难题，要积极应对，努力战胜和解决。

（信息化项目管理部 高玺）

从点滴做起，尽最大努力。“坚守信念、牢记宗旨、顾全大局、勇于担当”的大别山精神在过去的战争岁月发挥了不可估量的作用。在如今的和平年代，它仍不过时，经过时间的洗礼而愈显其弥足珍贵。作为一名国企的员工，我要将这种精神融入到今后的工

作中去，在工作中培养大局意识与担当精神。千里之行，始于足下，我会从工作生活中的点滴做起，为公司的发展尽到自己最大的努力。

（党群工作部 陈真）

自省自励，坚持拼搏。这次培训，不仅是一次党性教育，更是一次心灵的洗礼，短短的5天时间，却使我感慨良多。无数革命先烈用自己的身躯和信念支撑起了当时破碎的中国，换来了现如今充满生机又和谐美好的生活，这些事迹带给我的不仅仅是感动，更是激励。回归日常的工作和生活，我会以锲而不舍的精神和坚忍不拔的毅力去对待，去实现自我价值，用满满的斗志和激情投入工作，自省自励，做一个有信仰、能坚持、敢拼搏的航投人！

（航投置业 李雯晗）

踏实工作，贴近群众。此次学习培训，让我重温了革命历史，感悟了先辈的革命精神，也进一步加强了我的党性修养，坚定了我的理想信念。今后我要继续弘扬革命时期对党忠诚的优良传统，传承大别山精神的薪火，按照“两学一做”学习教育要求，踏踏实实、脚踏实地地干好本职工作，争做信念坚定、对党忠诚、贴近群众的党员。

（运营管理部 刘翠翠）



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



(之四)

心齐人豪迈，一切只是从头再来

在龙湖 CBD 副中心，有一块占地 18 亩的土地。这里鸟语花香、河水弯弯、绿草如茵，是郑东新区城市规划的点睛之笔。这块土地紧邻运河，环境宜人、交通便利，既是城市生态区，也是高端商务区。

未来，将有一座宏伟的大厦屹立在这里，它就是河南航投建设的航空经济服务中心。该项目总投资约 6.2 亿元，为中部地区航空经济发展提供国际化办公场所和相关产业配套设

施，对于融入“一带一路”战略目标，振兴河南航空产业，具有十分积极的意义。

作为河南航投子公司，航投置业责无旁贷地承担了这项任务。在拿到土地的使用权后，公司领导高度重视，立即成立航空经济服务中心项目组。这是一支经验丰富、战斗力强、勇于担当的团队。对于张涛、杨红杰、宋静等成员来说既是锻炼，又是挑战！他们在接到任务后，积极投入到工作

中，沉下心来，踏踏实实研究项目，制定出可行性计划，有条不紊地推进项目进程。从规划方案设计、办理土地手续，到清运地表垃圾、建造施工围挡，事无巨细地完成每一个细节。随着工程施工和手续办理顺利开展，大家信心满满、斗志昂扬地期待设计方案早日通过审核验收。

设计方案是项目工程工作的重要环节，关系着建筑的功能、定位及整体风格。小组与设计院多次商讨方案

细节，力求完美。经过数十次调整，在二十余版方案中精挑细选，最终确定。随后，项目组立即上报给上级规划局，耐心等待修改意见，终于在一周以后，项目方案通过了专家评审会。此时，大家总算松了一口气，通过专家评审就意味着前期设计方案进展到一半，可谁知事情并没有想象的那么简单，项目组遇到了难题。

在方案通过专家评审后的第二周，郑东新区相关部门出台了新规定，要求运河两岸所有建筑项目统一规划设计，目的是龙湖周边的整体规划风格保持一致。而航空经济服务中心项目恰好坐落在运河西岸，随之而来的问题是前期方案设计需要重新调整，那么多天的心血将付之东流。更棘手的是，土地买卖合同条款明确规定，取得土地使用权后一年内未开工，政府有权收回土地。一年光阴转瞬即逝，面对突如其来的打击，项目组感到了前所未有的压力。

看到同事们迷茫的神情，张涛鼓励大家：“只要我们心齐人豪迈，一切只是从头再来。”随后，小组成员立即展开讨论，大家一致认为，首要任务是要树立信心，总结经验，协作高效，措施有力。其次细化分工，落实到任人，倒排工期，确保每个环节步调一致、精准到位。

高效在于行动。负责联系规划局、设计院的张涛第一时间和设计院进行沟通，了解项目方案设计调整的具体内容和行业政策。按照规划局的要求，与南京设计院对接，在方案设计，技术指标等方面进行调整。规划局、设计院、公司这三点一线的工作状态成了习惯，加班加点也成了常态。张涛



毫无怨言，每调整一处细节，及时与设计院沟通；每修改一次方案，立刻报给规划局审阅。负责手续办理的杨红杰，为了能成功申请国土部门延期施工，每天驻守在东区规划局、国土局、建设局等办公场所，那里的工作人员都误以为杨红杰在这里上班，见了面甚至开始打起了招呼。还有负责项目手续签批流程的宋静，驻扎在河南航投总部，她顾不上家里一岁多的孩子，始终坚守在岗位，时刻将项目放在第一位……

小组的每一位成员，拿出破釜沉舟的勇气和背水一战的决心，劲往一处使，心往一处想，齐心协力，奋力投入这场没有硝烟的战斗。这不仅是对个人能力的挑战，更是对团队凝聚力、协作力、执行力的考验。历时 8 个月，航空经济服务中心项目终于在 2016 年 4 月底通过了规划局的方案批复。

在得知方案通过审议的那一刻，

项目组的每个成员心里都生出强烈的自豪感，方案从制定到修改、到审核再到通过，整个过程就像孕育孩子一样充满艰辛，激动之情溢于言表，团队的信心和凝聚力空前高涨。大家明白，取得这一成绩，离不开公司领导的大力支持和项目组成员的通力合作。只有规范严谨的工作态度才能提高工作质量，只有加强团队协作，才能推进项目顺利实施。在后续工作中，项目组仍然秉持着齐心协力，通力合作的精神，高效完成了一项又一项工作，终于在 2016 年 6 月 18 日，也是河南航投挂牌成立 4 周年之日，服务中心顺利开工，并成为运河两侧第一个开工的项目。

航空经济服务中心，是河南航投重要的地产项目，意味着公司在郑州 CBD 商务区拥有了国际化的办公平台。未来，将有一座现代化建筑拔地而起，预示着一个新画卷的徐徐展开。（文图 / 张一凡）

短评

2012年6月18日，河南民航发展投资有限公司挂牌成立；2016年6月18日，航空经济服务中心项目顺利开工。时隔4年，公司发展势如破竹。作为“七大板块”之一的航投置业，承载着建设航空经济服务中心的重要使命，不仅为公司打造了国际化的办公设施，也为河南乃至中部航空产业的发展提供更便捷、更高效的服务平台。

航空经济服务中心坐落于郑州龙湖CBD副中心，为了

制定规范严谨的设计方案，航投置业集中精锐力量筹建项目组，积极与设计院、规划局等专业人士沟通商议，认真推敲每一处细节，大到楼体布局、街道规划，小到瓷砖挑选、灯光设置。他们以锲而不舍的精神，实事求是的态度，最终通过规划局的严格审核。

项目组在评审后又遇到新的挑战，为了与周边整体规划相统一，必须在规定期限内完成方案修订工作。人心齐，泰山移。困难并没有吓倒他们，小组成员临

危不惧，根据任务轻重缓急划分职责，确保各项工作同步进行。他们一直认为，克服困难就要依靠团队的凝聚力、协作力、执行力，只有齐心协力、通力合作，才能更好地沟通协作，加快项目落地。

航空经济服务中心的顺利开工，是一个新画卷的展开。未来，一座现代化的高端商务楼将屹立在郑州龙湖CBD副中心，她是河南航投对外的窗口，也是连接世界的平台。

(张睿)

企业文化理念释义

管理理念

规范严谨 协作高效

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

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

全体员工要不折不扣地执行公司战略，制度和业务计划，确保完成预定目标。执行前要明确工作目的、工作标准、完成时间、工作方法和可用资源；执行中要严谨、细致、高效；执行后要有结果、有反馈、有总结、有优化、有改进、有提升。

通过部门划分、角色分配、流程设计、资源规划、工作计划和日程安排来实现各类工作任务的协同。力求推动部门之间、流程之间衔接紧密，沟通顺畅。

抓住低空旅游的新机遇



作者

贺安华

中国民航管理干部学院通用航空系教师

随着国家鼓励通航发展和低空旅游的政策频繁发布，行业内外对低空旅游的热情不断高涨。然而，低空旅游的特点是什么，实际的发展趋势如何，又该如何做好每个项目，如何抓住低空旅游的新机遇？

多重利好的政策新风

近期，国家鼓励低空旅游的政策频繁出台。2016年3月24日，交通运输部通过了《通用航空经营许可管理规定》（以下简称《规定》）；4月27日，24部委又联合印发了《关于促进消费带动转型升级的行动方案》（以下简称《方案》）；5月17日，国务院办公厅发布《关于促进通用航

空业发展的指导意见》（以下简称《意见》）；5月18日，首届世界旅游发展大会在京举办，李克强总理参加开幕式并致辞。这些政策的出台和利好的释放，将为低空旅游的发展带来诸多机遇。

《意见》和《方案》中多处提到促进低空旅游的发展，在适宜地区开展空中游览活动，培育通用航空消费的新兴市场。同时，《意见》明确提出，到2020年，建成500座以上通用机场，在世界自然文化遗产、国家级风景名胜、重要体育产业基地等地区建设通用机场，“覆盖50%以上的5A级旅游景区”，并提供土地和专项建设资金，为低空旅游的发展提供基础保

障。通用机场规划重点考虑旅游业发展，将有力促进通用航空与旅游业结合。

在新的《规定》中，取消了原来周期较长的筹建环节，降低了筹建期市场变化的风险；调低了企业自有航空器的门槛，调整为两架航空器购买或租赁方式皆可；同时，允许通用航空企业在成立时，可以使用与其航空器相适应的“起降场地”作为基地机场。这些简政放权措施，将大大缩短通航企业成立的时间，有利于迅速启动低空旅游项目；而降低运营成本，有利于企业因地制宜开展低空旅游等类似业务。

李克强总理在世界旅游发展大会

上提出，“将发展旅游业作为推进结构性改革，尤其是‘供给侧结构性’改革、促进经济发展的重要方面来抓”。旅游业正从传统模式向全域旅游转变，深入开展全域旅游和“旅游+”行动，与“互联网+”相结合，需要不断加大旅游业与其他产业的融合发展力度。推动旅游产品的升级，需要低空元素来构建立体的旅游体系。低空旅游作为通用航空和旅游业相融合的高端新兴体验模式，通过丰富产品内容，可以提高旅游需求要素的供给质量。

“营销性”低空旅游现状

早在2014年8月，《国务院关于促进旅游业改革发展的若干意见》就提出，积极发展邮轮游艇旅游、低空飞行旅游。此后的一段时间内，从海南到大西北，各地厉兵秣马都在策划类似项目。到2015年底，在全国281家通航企业中，在149家企业的经营范围内含有空中游览业务，各地

在运营的低空旅游线路超过100条。

然而，近几年，低空旅游兴起有多方面原因，除了鼓励政策出台、社会需求增加外，更多地反映了通航业内部去产能所作的努力，是行业发展的破局之需。

从2011年~2015年我国通航飞机增量的构成来看，集中在一些轻型机型上，如R44和DA40D分别增加了141架、86架，但业务领域并未得到大的拓展，还集中在传统的飞行培训、农林作业等方面，市场竞争激烈。航空器的利用率逐年下降，日平均飞行小时由2011年的1.19小时缩短到2013年的0.81小时，随后逐步回升到2015年的0.95小时。因此，产业内部一直存在拓展新兴市场的压力。空中游览等业务作为一个进入门槛相对较低的行业，与地方经济发展结合得较为密切，还能积累飞行小时数，很容易成为首先开展的业务，加速了低空旅游的发展。

从总体来看，近两年，低空旅游

仍在摸索中发展，规模扩大，市场初现曙光，海南、北京、四川等地已经初具规模。但真正实现盈利的项目比重偏低，实现常态化运营的项目少；同时，行业“内热外冷”，通航企业热情高，但消费者反应平平；有些景区出于安全等问题考虑，对低空旅游项目的推进还持观望态度。

同时，低空旅游的飞行，每一次都是事件营销，吸引了媒体和大众的眼球。相对于通航的其他业务，空中游览更贴近消费端和为大众感知，既能扩大社会影响，也能提升大众对通航飞机机型的体验，还能带动飞行培训等相关业务的发展。在诸多因素的叠加下，低空旅游的发展得以不断推动。

抓住低空旅游的新机遇

实际上，“低空旅游”一词为民间创造，从未出现在国家正式文件中。与此相关的活动有民航规章CCAR-91部的飞行体验、本场半径40公里起降的空中游览，以及CCAR-135部的A点~B点的非定期载客运输飞行、包机；除此之外，与航空器有关的静态体验、娱乐、运动等地面组合产品也可属于低空旅游。目前，国内的低空旅游主要指飞行体验和空中游览两类。

低空旅游产品最大的特点是“定点消费”，就像去餐厅用餐一样，顾客需要到固定的地方消费，这种性质对项目选址提出了很高的要求。

第一是交通便利性。由于低空旅游的保障机场或起降点难以选在人群集中的地点，即使城市空中游览，起降点一般也在城市周边。因此，通达



性非常重要，好的选址是空中游览项目成功的保障。在国外，很多空中游览项目都与街边的报亭合作售票，再用班车接送游客去体验空中游览。

第二是客户体验。对于一般游客来说，一次花600元甚至更高的价格去体验低空旅游，期望值绝对是“吃大餐”。他们希望有高端舒适的体验环境，无需太长时间的等待，飞行时有视觉震撼、有刺激、有尖叫。但从通航企业的角度来说，高成本加上高风险，利润微薄甚至亏本，在开展低空旅游业务时并没有多大动力和心思改进产品。同时，很多机场地处偏远、基础设施配套不完善，再加上服务意识不强，难以达到游客预期。因此，多从游客角度思考，因地制宜设计好使游客满意的产品，是低空旅游项目能持续运营并作出口碑的前提。

第三是客户遴选。客户的消费能力和稳定性是常态化低空旅游项目的必备条件，目前国内在景区运营空中

游览项目上的成功案例并不多。在某些项目前期可行性论证时，是通过简单的游客数量的百分比来推算潜在的消费人次的。然而，如果一个游客在一个景区的总共预算只有300元，是没办法成为低空旅游消费者的。景区的景色秀美不一定代表游客的消费能力强，人数多并不等于客源有保障，要有针对性地对消费者的特性、年龄和结构进行分析，从而确定这个地区是否适宜开展低空旅游。

因此，在启动低空旅游项目时，要从当地的实际情况和满足市场需求出发，确定是开展空中游览，还是飞行体验，或者其他项目。空中游览对景色以及天气条件的要求比较高，如果周边并无适合空中俯瞰的知名景点或地形地貌，则可以考虑飞行体验，这二者适宜的机型不同，进而会使得公司的运营模式不同。同时，要对周边的消费能力、游客构成、宾馆价格、交通状况、竞争者等各方面进行量化

分析，再确定项目方向，从而进行产品设计和机型选择。

此外，保障低空旅游的起降点选址极为重要。受条件限制，现在国内很多空中游览是在原有通用机场的基础上添加的项目，机场在选址时并没有考虑低空旅游项目的特性。国务院最新《意见》中提出，在世界自然文化遗产、国家级风景名胜区和重要体育产业基地等地区新建通用机场，并覆盖50%以上的5A级旅游景区，正是充分考虑了未来低空旅游的发展需求的。

同时，应注意地面产品和空中产品的搭配、长时间游览和短时间体验产品的搭配、静态和动态的结合，依据实地情况从不同维度去设计产品。通过与旅行社合作、分销代理、互联网及微信销售等多种渠道，使低空旅游成为具有社交热度的时尚消费产品，创造稳定、持续的消费能力。

源自《中国民航报》2016-07-06



民航提质增效重在破解结构性矛盾

民航局日前印发《关于进一步深化民航改革工作的意见》，针对制约民航科学发展、持续安全发展的体制机制和结构性问题，提出推进民航供给侧结构性改革意见。这份《意见》着眼于提升航空运输的质量效率，通过破解结构性矛盾来实现我国民航业的提质增效。

在现代经济运行中，民航业的发展可以直接拉动以航空制造业为核心的新材料、新工艺等新兴产业的需求，可以满足人民群众不断增长的出行和其他消费需求，也使信息技术、生物技术、新材料、精密仪器等高附加值新兴产业能够按照比较优势原则在全球范围内进行分工布局。据统计，2015年，全球航空物流运量占全球贸易物流总量的0.5%，但价值占到三分之一，充分说明了民航业突出服务于高附加值产业、支撑中高端供给的经济特性。

我国民航运输总周转量已连续11年稳居世界第二位，但民航业在经济社会发展中的战略作用仍然没有得到充分释放。粗略测算，我国民航业对GDP的贡献率只有1%左右，远低于世界民航发达国家的水平，这表明我国民航业发展潜力依然巨大。这就需要破解既有的结构性矛盾，最大限度地释放民航发展潜力。

首先是解决民航业发展不平衡的问题。长期以来，我国民航一直存在运输航空和通用航空发展不平

衡现象。在运输航空中，客运与货运之间、干线与支线之间、国内与国际之间、东部地区与中西部地区之间发展不平衡的问题也很突出，直接影响民航业的整体产出水平。例如，由于中西部地区尚无竞争力较强的国际航空枢纽，使得该地区60%的航空货物和80%的航空商务旅客都要绕道北上广等东部地区出入欧洲。近年来，尽管我国国际航空、货运航空、支线航空、中西部航空乃至通用航空都比较活跃，但发展不平衡的状况并没有得到根本改善。

其次是解决资源配置效率问题。我国民航国际竞争力不强，资源配置效率偏低是主要原因。例如，空域资源配置不太合理，且动态调整不够，民航飞行量15年来年均增速为11.6%，但民航固定航线航线年

均增长仅为1.7%，航班延误问题饱受社会诟病。又如，我国一些大型机场枢纽功能不强，国际中转率和中转旅客比例较低，与其功能定位不清、航班时刻资源配置不合理、难以形成航班有效衔接直接相关。

再者，就是服务保障能力亟待提升。空域资源严重短缺，无疑是当前制约民航发展的主要瓶颈。人力资源严重短缺，也是当前制约民航发展的短板之一。

从现实情况看，推进民航结构性调整，缓解民航发展的结构性矛盾并非易事，需要突破许多体制性、机制性障碍。这也需要各方最大范围地凝聚改革共识，最大可能地形成改革合力，为我国民航发展打开崭新局面。

源自《经济日报》2016-07-13



回望预判——

河南省经济 半年看

河南省统计局7月17日发布上半年经济运行数据，面对复杂的经济形势和持续较大的经济下行压力，河南省经济稳增长与调结构、转方式、提质增效的协调性进一步增强。上半年河南经济运行有哪些亮点？下半年经济形势如何？本刊摘取权威媒体的相关分析，供读者参阅。

上半年经济运行 5大亮点

► 1. 主要经济指标增长明显高于全国

今年上半年，全省生产总值达到17954.90亿元，增长8.0%，高于全国平均水平1.3个百分点。全省规模以上工业增加值、固定资产投资、社会消费品零售总额分别增长8.0%、12.6%和11.5%，分别高于全国2.0个、3.6个和1.2个百分点。

► 2. 主要先行指标出现积极变化

工业用电由负转正，上半年，全省工业用电累计增长1.8%，同比提高

3.8个百分点。货物运输量、货物周转量小幅回升，上半年，全省货物运输量、货物周转量分别增长3.6%和3.1%，其中全省机场货邮吞吐量增长16.5%。工业品价格降幅收窄，上半年，全省工业生产者出厂价格同比下降3.8%，降幅较1—3月份收窄1.2个百分点。

► 3. 结构继续优化

服务业发展持续加快，上半年，服务业增加值增长9.7%，比去年同期高0.9个百分点；服务业占地区生产总值比重达到42.3%，比去年同期高1.6个百分点；服务业对GDP增长的贡献率为49.3%，比二产贡献率高2.9个百分点，成为拉动全省经济增长的

主要力量。工业内部结构优化，上半年，高成长性制造业占规模以上工业增加值比重达到47.3%，同比提高1.4个百分点；六大高载能行业增加值占规模以上工业增加值比重为33.1%，同比下降1.5个百分点。“互联网+”相关行业快速发展，移动互联网与传统行业加速渗透，众创平台、网络约车等新型服务模式在各地全面铺开，极大地激发了经济活力。E贸易爆发式增长，上半年郑州市E贸易总业务量达1560.12万单，货值14.02亿元，单量总数位居全国试点城市首位。

► 4. 经济增长质量有所提升

一是库存减少，到6月底止，全

省的商品房库存去化周期比去年峰值缩短3.5个月，前5个月全省工业企业产成品存货下降8.2%，工业企业库存和商品房库存都在减少。二是成本下降，上半年规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为87.23元，比去年全年下降0.29元。三是利润增加，1—5月份，全省规模以上工业企业实现利润总额1913.67亿元，同比增长3.9%，比一季度提高1.5个百分点。40个大类行业中，28个大类行业利润同比增长。居民收入继续提高。上半年，全省居民人均可支

配收入同比增长8.0%。四是补短板步伐加快。上半年，全省第三产业投资8317.44亿元，增长16.4%，比二产高8.0个百分点；全省基础设施累计完成投资2927.02亿元，同比增长32.1%，高于全省投资平均增速19.5个百分点。五是新兴供给成长加快。上半年，全省高成长性制造业、高技术产业增加值增长9.3%、12.6%，增速分别快于全省工业1.3个和4.6个百分点，新产品、新业态、新商业模式快速发展，为经济增长提供了新的动能。

► 5. 大众创业、万众创新效应凸显

全省深入实施创新驱动发展战略，出台了一系列鼓励大众创业万众创新的政策措施，形成了助力经济增长的新动力和新增长点。大众创业态势向好。截至6月底，全省市场主体总量达到428.2万户，位居全国第六位、中部六省第一位；千人拥有市场主体数量由商事改革前的24户提升到36户；全省创业活力指数（全年新登记市场主体数量和市场主体总量比率）达到25.2%，较商事改革前提升了2.3个百分点。



下半年经济走势 6大预判

► 1. 有能力实现全年预期增长目标

从基本面看，河南仍处在战略机遇期，具有保持中高速增长的动力和潜力。工业化和城镇化仍处于加快发展的过程之中，发展型和享受型消费方兴未艾，后发优势比较明显。从经济运行轨迹看，河南经济增长的稳定性在提高，经济增速在向这个阶段的潜在生产率收敛，波动空间收窄。从

政策措施效应看，上半年出台的一些政策措施效应将继续释放。综合判断，我们有信心、有能力能够实现预期增长目标。

► 2. 固定资产投资稳中趋升

一是目前的房地产开发节奏、资金到位情况、库存变化、销售现状表明，房地产投资将继续回暖。二是产能过剩将继续抑制重化工行业的投资增长，但消费需求稳定、扩大固定资产加速折旧优惠范围等政策，将提高轻工、纺织等消费型制造业的投资意

愿，制造业投资会缓中趋稳。三是随着“八大专项”的实施，郑州航空港经济综合实验区、郑洛新国家自主创新示范区建设加快，“米”字形高速铁路网建设全力推进，“1816”投资促进计划的大力实施，脱贫攻坚强力推进等，将推进基础设施投资稳中有升。

► 3. 消费需求基本稳定

多项政策措施推动消费市场升温，夯实了消费基础。电商网购等新型消费模式，降低了流通费用和交易

成本，提高了居民的购买力，增加了消费意愿。旅游、休闲、文化、健身等新兴消费模式和消费热点涌现。如果进一步改善消费环境，切实提高消费品供给的质量，提高诚信水平，居民消费倾向会进一步提高。

► 4. 进出口实现预期目标难度较大

下半年河南省外贸形势依旧严峻。一是传统贸易优势逐渐弱化，而新的贸易竞争优势形成缓慢；二是传统市场增幅已经有限，而培育新市场的步伐相对缓慢；三是传统的刺激外贸增长的政策效应递减，而新的外贸增长更加依赖长期的自主创新；同时，国际贸易摩擦频发，贸易保护

主义抬头，也将对河南省出口产生一定影响。

► 5. CPI微涨 PPI跌幅收窄

下半年，价格总水平将延续偏弱走势，在低位平稳运行。一是宏观经济环境趋于改善。去年下半年以来，稳增长政策加力增效，效果正逐渐显现，价格总水平运行的宏观环境趋于改善。二是房地产市场有望延续回暖势头。三是部分农副产品价格稳中有升。在国家调控政策作用下，小麦、稻谷等主粮品种价格将保持总体稳定；受周期性、季节性因素等影响，生猪价格将保持基本稳定，蔬菜价格涨幅可能略高于上年，禽蛋价格也可能稳中趋升。四是大宗商品价格可能

低位企稳。综合判断，预计下半年价格运行态势将低位企稳回升，CPI同比涨幅将高于上半年，PPI同比降幅将低于上半年。

► 6. 三大攻坚战成为亮点

一是扶贫脱贫攻坚战。脱贫攻坚作为“十三五”头等大事，下半年有望深入推进。二是国企改革攻坚战。要大力发展混合所有制，推进股权多元化改革。优化企业治理结构、市场化选聘经营者、员工持股等试点将取得重大突破。三是大气污染防治攻坚战。要坚定目标、依法治理、突出重点、标本结合，确保大气污染防治攻坚战取得新进展。

本刊综合编辑



2016 范堡罗航展，我们要看什么？

两年一届的范堡罗航展是世界顶级的航空航天盛会。2016年，集聚了来自世界各地的1500余家制造商、零配件供应商和服务咨询机构的航展，也依然是关乎行业走势的风向标。

- ▶ 制造商大订单神话是否依旧？
 - ▶ 中国元素有怎样的表现？
 - ▶ 航空市场的未来前景如何？
 - ▶ 哪些前沿科技有潜力改变未来航空业格局？
- 本刊摘取了相关报道，为您一一解答。

A. 中国旋风



2016年7月17日，英国范堡罗航展正式闭幕，吸引了本届展会共吸引了来自全球56个国家和地区的1500余家展商和10万名专业观众，包括80%的国际展商、20%的英国展商，其中30%的企业是首次参展。本次航展再次刮起了中国旋风，中国商飞获得了90架飞机订单，仅次于波音空客，而波音的182架飞机订单中，有一半来自于中国航企。

▶ 波音收获182架飞机订单 其中一半来自中国航企 ◀

此次范堡罗航展恰逢波音百年庆典，因此波音派出了最强阵容出现在范堡罗机场，包括一座百年纪念展示厅，其旗下最新的波音787-9梦想客机，波音下一个百年的首款最新机型——波音737MAX，伏尔加第聂伯航空货运公司的最新747-8货机，以及波音家族首架销量过千的波音727客机，本架波音727现已改为通航作业机。截至航展专业日的

结束，波音共收获182架客机订单，按照目录价格价值达268亿美元。其中中国航空公司贡献了全部订单的一半。

在航展开幕式首日，厦门航空同波音签署了关于购买30架波音737MAX 200飞机的意向协议，飞机将分配给其下属的江西航空和河北航空。随后，波音同东海航空签署意向购机协议，内容包括5架波

音787-9客机和25架波音737MAX系列客机订单。在专业日第三日，来自云南的瑞丽航空签署了6架波音787-9的确认订单。同时，另外两个来自中国未透露细节的客户分别同波音签署了15架737MAX和15架737NG的意向订单。虽然本次航展波音的订单总量少于空客飞机订单，但是其收获29架宽体机订单，数量高于空客15架。

▶ 空客获得279架商业客机订单 总值超350亿美元 ◀



空客宣布在航展期间，共获得279架客机订单，合同价值高达350亿美元。其中确认订单为197架，总价值263亿美元，承诺订单为83架，总价值为87亿美元。最大的一笔订单来自亚洲航空，包括100架240座级的高密度版A321neo的确认订单，以及

100架选择性订单。空客表示，空客A320系列客机最受欢迎，有10家航企订购了A320系列客机。宽体机方面，空中客车公司获得了15架确认订单，包括维珍大西洋航空的8架A350-1000的确认订单，空中租赁公司的3架A350-900客机，两架爱尔兰航空

的空客A330-300型客机，以及尼日利亚航空的两架A330-900neo型客机。

空客中国总裁陈菊明在航展期间告诉媒体，随着中国部分省市的人均国民生产总值达到一定水平，航空运输业快速发展的物质基础得到了满足，中国航空市场对宽体机的需求较以往应乘以3。同时，空客飞机的产品类型可以满足中国航企的多层次需求，例如空客A330飞机有较强的市场灵活性，可以执飞2-3小时内的短程航线，也可投放在中远程的国际地区市场，以及像北京至巴黎、伦敦的远程航线市场。空客A350则可以帮助航企满足航程较远，载客需求量较大市场，例如上海至纽约航线；而A380则可以满足洲际枢纽之间的航线。

▶ ARJ 领衔范堡罗支线航空市场 斩获90架飞机订单 ◀

范堡罗航展吸引多家支线航空航企参展，其中巴航工业在航展期间首次对外展示了旗下最新的E190-E2支线客机，并在航展期间宣布了20架E195-E2的订单，以及4架E190-E2的确认订单和1架日本航空的E190订单。此外，日本三菱生产的MRJ支线客机也在航展期间对外公布了10架客机的订单备忘录的签署，这也是MRJ的首个欧洲客户。

然而，航展期间最亮眼的还是中国商飞，斩获90架ARJ客机订单。订单总量仅次于空客和波音。

在航展开幕首日，中国商飞与中航租赁签署30架ARJ21飞机购机协议。随后，中国商飞与富泰资产管理有限公司、中国飞机租赁集团签署三方框架协议。根据协议，中国飞机租赁将购买60架ARJ21-700系列飞机，作为飞机出租人，支持富泰资产旗下

印度尼西亚航空公司筹建航空公司，组建全ARJ21机队，在印尼进行支线市场运营。为保证飞机可以在印尼顺利运营，中国商飞还将在印尼建立ARJ的维护服务站，帮助ARJ进行飞机的售后和维修。中国商飞市场营销部副部长党铁红表示，本次合同签署意义重大，标志着ARJ将首次走进南亚市场，并计划在未来的1-2年内将本次订单中的首架飞机飞往印尼。

B. 行业展望



▶ 波音预测全球未来 20 年需要 39620 架新飞机 ◀

波音在今天的范堡罗航展首日发布最新版《当前市场展望》，预测未来 20 年全球将需要 39620 架新飞机，该数字较去年预测增加 4.1%。这些新飞机的总价值约为 5.9 万亿美元。

波音民用飞机集团市场营销副总裁兰迪·廷赛斯表示：“尽管近期的某些事件对金融市场造成了影响，航空业仍将实现长期增长，民用飞机机队规模将扩大一倍。我们预计未来 20

年客运量每年将增长 4.8%。”

在低成本航空和新兴市场快速发展的推动下，单通道飞机市场的表现将尤为强劲。该细分市场将需要 28140 架新飞机，较去年增长 5% 以上。

廷赛斯强调：“毫无疑问单通道飞机市场的核心在于新的 737MAX8 和 MAX200，以及当前的 737-800。该级别的飞机已经占到了全球单通道飞机储备订单的 76%，而我们的产品

在这一领域具有明显优势。”

宽体飞机市场将需要 9100 架新飞机，预计一大波潜在的飞机替换需求将出现在 2021-2028 年间。波音预计对超大型飞机的需求将继续向 787、777 和 777X 这样的小型和中型宽体飞机转移。

同期，波音预计货运量每年将增长 4.2%，航空货运业将需要 930 架新货机和 1440 架改装货机。

▶ 未来 20 年商用飞机售后服务规模达 3 万亿美元 ◀

随着商用飞机售后服务市场的持续快速发展，空中客车公司在 2016 范堡罗航展上首次发布其全球服务市场预测 (Global Services Forecast, 简称 GSF)。空客预测，未来 20 年商用飞机售后服务市场的规模将达到 3 万亿美元。其中，维护、维修和大修 (Maintenance, Repair&Overhaul, 简称 MRO) 市场的规模将超过 1.8 万亿美元。以一年计，空客预测 MRO 的市场规模将从目前的每年 530 亿美元增长到 20 年后的每年 1320 亿美元，年均增长

率 4.6%。

售后服务市场的活跃与全球客机机队规模不断扩大有着内在联系。空客预测，在 100 座以上级别飞机市场，到 2035 年，全球客机和货机机队总数将由现在的 19500 架增长一倍，达到约 40000 架。由此，航空业对于飞行员和机务人员的需求也将大幅增长：目前全球大约有 20 万名活跃的飞行员驾驶客机，到 2035 年，这一数字将增长到 45 万名。而且，这只是对于 2035 年活跃飞行员人数需求的预测，再考虑未来 20 年飞行员的

退休人数，空客全球服务市场预测显示，未来 20 年需培训 56 万名新飞行员。机务人员需求方面，空客预测未来需新培训大约 54 万名机务人员，以满足在机体、发动机、零部件等领域的相关工作需求。

值得一提的是，随着亚太地区航空出行需求的快速增长，以及当地航空公司机队的不断扩张，亚太地区将占据全球 MRO 市场最大份额，并且对飞行员和机务人员有着最强烈的需求，而欧洲和北美的 MRO 市场之和占全球总市场的三分之一左右。

C. 科技前沿

▶ 这三项数字科技将改变未来航空业格局 ◀

在今年的范堡罗航展上，三项数字科技脱颖而出，它们有潜力改变未来的航空业格局。

全方位的网络连接

从乘客的角度来看，全方位的机上网络意味着可以使用 wifi 和社交网络、看在线视频、在空中打电话。

数字航空集团泰雷兹商业开发副主席迈克·默勒说：“这一切都是为了给乘客创造一种空中之家的体验。”“我们不希望乘客登上飞机后觉得就要使用烂网络了。”默勒说，所有的科技现在都能实现了，不过航空公司还要两三年才能正式推出这些

网络服务。

发动机预测性维护

GE 航空集团的贾森·布鲁尔说，由发动机产生的分析数据可以让航空公司辨认潜在的问题，提前完成预防性维护。“这可以让航空公司不必经常把发动机拆卸下来维护，从而可以减少备用发动机的储备。”

这不仅是在积极维护，还可以提前准确辨认故障。所以这项技术可以直达问题本质，而不用再测试和拆卸发动机来找故障。“发动机在机翼上待的时间越长，就越能创造收入。而且你将在未来两三年内看到越来越多的相关应用程序。”

虚拟塔台

在航展的报告上，空客公司预言未来全球机队数量将在 2035 年翻倍，3 万多架新飞机将飞上蓝天。这样的增长量无疑对航空基础设施带来了巨大的压力。数字化的解决方案就是增加远程塔台。这些虚拟塔台将使用一系列的视频传感器来取代物理塔台的视野和追踪性能。空中交通可以远程控制，减少机场运行成本，提高区域性的服务。

泰雷兹和萨博公司都在这个领域进行了开拓，并把虚拟塔台技术看做增强管制员情景意识和机场运行的重要进步。

本刊综合编辑



上半年河南外贸总额 1798.9 亿元

同比下降 11.4% 对欧逆势大增

7月15日，郑州海关发布消息，今年上半年，河南进出口总值1798.9亿元，其中出口1070.5亿元，进口728.4亿元。与去年同期相比下降11.4%，同期全国外贸进出口同比下降3.3%。

“尽管同比下滑，但6月份当月，河南进出口总值308.4亿元，环比增长2%，止住了自2015年10月以来的下滑趋势。”郑州海关相关负责人介绍说。

从海关提供的数据可以看出，今

年上半年河南省加工贸易进出口1093亿元，占外贸总值的60.8%。

美国、欧盟、韩国为河南省前三大贸易伙伴。上半年，对美国进出口320.2亿元，同比下降36.6%；对韩国进出口204.4亿元，同比下降17.3%；对欧盟进出口258亿元，实现逆势增长，同比增长99.3%。三者合计占同期河南省进出口总值的43.5%。

同时，河南省对“一带一路”沿线国家进出口也保持了较快增长。

其中，对印度、俄罗斯、阿联酋进出口同比分别增长11.2%、116.4%、60%。

此外，数据显示，机电产品是主要进出口商品，劳动密集型产品出口小幅下降，农产品出口增长较快。上半年，机电产品进出口额超过1270亿元；农产品出口63.3亿元，同比增长21.9%；资源类大宗商品进口增长显著。

源自《河南日报》2016-07-16

河南省“互联网+”产业发展基金落地

投资方向主要为电子商务、高效物流等领域

相关记者7月8日从河南省财政厅获悉，“河南源铄互联网产业发展基金(有限合伙)”日前正式注册，这标志着河南省“互联网+”产业发展基金首只基金成功落地并进入运营阶段。

为贯彻落实省级财政性涉企资金基金化改革的实施意见，推动河南省“互联网+”行动计划实施，2015年7月，省政府决定设立规模为12亿元的河南省“互联网+”产业发展基金。省财政与社会资本按1:3比例出资，省财政出资3亿元，社会资本出资9亿元。通过设立基金，进一步实现政府发展互联网经济的目标，充分发挥财政资金的杠杆作用，引导

和带动社会投资，培育发展“互联网+”领域创新领军企业。

“基金采用股权投资的形式投资未上市企业，投资河南省企业原则上不低于基金规模的80%。”省财政厅有关负责人表示，基金投资方向主要是河南省“互联网+”行动计划实施方案确定的相关领域，包括电子商务、高效物流、现代农业、便捷交通、人工智能等领域，以及河南省引进高层次人才“百人计划”投资参与的有关“互联网+”项目。

“互联网+”产业发展基金将进行市场化运作，河南高科技创业投资股份有限公司作为财政资金受托管理机

构，在全国范围内公开选择基金管理机构。此次率先设立的“河南源铄互联网产业发展基金”管理机构上海源铄股权投资基金管理有限公司，就是经过层层选拔后确定的。首只基金规模6亿元，其中省财政出资1.5亿元，包括洛阳旅游发展集团的社会资本共同出资4.5亿元。投资期限一般不超过7年，原则上投资期5年，后2年为回收期。

有关负责人表示，这只基金是全国首只由政府参股引导成立的“互联网+”产业发展基金，其成功落地及投资，将推进省内互联网、大数据、物联网等企业的发展，促进省内互联网产业健康发展。 源自《河南日报》2016-07-10

郑州航空港打造跨境电商创新示范先行区

力争两年后交易额 60 亿美元



作为中国(郑州)跨境电子商务综合试验区的重要组成部分，郑州航空港的发展之路怎样走?7月19日，该区召开全区动员大会，提出2年实现跨境电商年交易额60亿美元的目标。

跨境电商综试区是跨境电子商务的先行先试区，结合航空港发展优势，该区找准“四大定位”，即以创新驱动发展，未来将着力打造跨境电商智慧物流示范区、多口岸支撑跨境贸易示范区、智能制造出口贸易示范区和对外贸易创新试验区。到2018年，力争全区跨境电商年交易额达到60亿美元，培育8家省级跨境电子商务园区，120家跨境电子商务重点企业，设立8家公共海外仓。

为实现这一目标，郑州航空港将发挥枢纽优势，通过UPS、FEDEX、DHL等知名现代物流企业在港区的集聚发展，打造集保税物流、快递物流、航空物流、仓储物流、跨

境物流等于一体的“智慧物流”完整产业链。力争菜鸟中国智能骨干网今年年底投用；建设阿里巴巴中西部区域跨境电商服务中心；建设京东中部一级电商运营中心等。

目前，郑州航空港实验区已拥有鲜切花、水产品、肉类、活体、医疗器械等多个口岸。未来，郑州航空港将依托各类口岸大力发展口岸经济，把郑州打造成为中部最具效率优势的综合口岸平台。依托河南电子口岸，实现货品“一次申报、一次检验、一次放行”，省内通关流程全覆盖，今年9月，郑州航空港“一站式”通关服务平台将建成投用，并与省商务公共服务平台实现互联互通。

作为全省智能终端产品制造的龙头，郑州航空港还将鼓励富士康通过互联网开展跨境电商业务，引导正威、友嘉等通过自建平台或合作方式承接海外订单，扩大出口。通过建设全球领先的智能制造研发中心、展销推广

中心、交易物流中心，将航空港打造成为智能制造出口贸易示范区。

扩大出口，助推“河南制造”更好更快走出国门是中国(郑州)跨境电子商务综试区的重要任务。为此，航空港实验区将整合如郑州女裤、安阳童装、新郑红枣、温县山药、许昌假发等全省乃至全国优质产品在航空港实验区开展进出口业务，引导各类企业上线运营，促进传统产业转型升级。

据悉，朝着“买全球、卖全球”的目标，航空港实验区从开展跨境业务至今，已实现进出口包裹158.39万包，交易额1.9亿元，通关管理和服系统日处理能力峰值可达100万包。郑州机场目前已开通全货机航班34条，航班落地后3小时内货物可转运至跨境电商监管中心，24小时内可以通关，2—3日内完成签收。高效的物流模式、丰富的航线网络、充足的运输能力，形成了空运的“价格洼地”，为电商企业节约了大量物流成本。

下一步，郑州航空港将突出特色、错位发展，加快建设航空港实验区跨境电子商务园区，形成“一区多园”的总体布局。一区即郑州新郑综合保税区。多园即多个产业园，主要包括中部国际电商产业园、世航之窗跨境电商示范园、国际商品保税展示交易中心、跨境电商及国际贸易产业园、中国郑州航港商品博览中心等。

源自《河南日报》2016-07-20

河南省功能性口岸推进方案敲定 从“通道经济”向“口岸经济”迈进



作为全国内陆功能性口岸最多的省份，河南省将迎来口岸经济区域化发展的时代——从单一的通道经济向集外贸、物流、加工、仓储、旅游、购物等多元经济转变。

6月30日，《2016年郑州航空口岸铁路口岸及全省各类功能性口岸重点工作推进方案》出台，今年河南省将全面提升已建成特定口岸业务量，进一步提升口岸经济发展层次和水平，实现从“通道经济”到“口岸经济”的角色转换。

航空货运客运齐头并进

据省口岸办统计，2015年，郑州机场国际货邮吞吐量达到22.75万吨，增速持续保持全国主要机场首

位，全国内陆航空黄金口岸的作用凸显。

河南大学中原发展研究院院长耿明斋说：“河南拥有全国首个航空港经济综合实验区的‘王牌’，建设‘一带一路’上的国际航空物流枢纽中心，仅做好货邮吞吐量是不够的。”《推进方案》提出，在巩固国际货运吞吐量的基础上，同步提升国际客运吞吐量，促进国际客货运业务快速发展，实行7×24小时通关模式，争取72小时过境免签政策，争取尽早设立航空口岸进境免税店。

按照目标，今年郑州机场力争全年国际货邮吞吐量突破30万吨，增长30%以上；力争全年出入境旅客突破150万人次，增长25%以上。

口岸国际业务量增长一倍以上

“十二五”期间，河南已初步形成以郑州航空口岸和铁路口岸为龙头，国际邮件、汽车整车、进口肉类、澳洲活牛等各类进口商品指定口岸为补充的口岸开放新格局。中国口岸协会常务副会长赵福地说：“河南已经是全国内陆功能性口岸最多的省份，接下来在发展途径和目标定位上需要重构与创新，构建内陆综合性大口岸格局。”

《推进方案》提出，今年国际邮件、汽车整车口岸力争实现进出口国际邮件业务量增长一倍，粮食口岸、肉类口岸业务量达到5万吨以上，进口肉类水果、食用水生动物等业务量超过1.5万吨。

源自《河南日报》2016-07-01
本刊有删改

河南辖区上半年旅客吞吐量突破千万人次

2016年上半年，河南辖区3家运输机场共完成旅客吞吐量10144836人次，同比增长13.94%；货邮吞吐量195577.7吨，同比增长16.34%；累计运输飞行88367架次，同比增长10.32%。

(中国民用航空中南地区管理局网站)

上半年河南生鲜进口货运量超过2300吨

7月15日，有关记者从郑州海关了解到，今年上半年，郑州机场海关共监管进口生鲜货物2304.1吨，同比增长4.6倍，货值0.65亿元。其中，以活黄鳝为代表的活体动物进口量最大，共计1763.2吨，占生鲜货物进口总货量的76.5%。活黄鳝进口共计1060.8吨，占生鲜货物进口总货量的46%。

据机场海关相关负责人介绍，上半年郑州机场进口生鲜货物种类达到58种，新增21种。新增品种主要包括进口虾类、热带水果、冷冻肉品、活体牛羊和种猪，其中种猪进口量最大，货量为329.92吨。

上半年，河南省水海产品的进口原产国共7个，与上年同期持平，其中贸易量最大的仍然是孟加拉国。原贸易国家印度、韩国、意大利今年以来均没有进口，新增日本、加拿大、比利时等国。

(《河南日报》)

二季度49家国内外航企获批132条国际航线

民航局发布《关于2016年第二季度颁发的国际航线经营许可信息通报》。今年第二季度民航局共向49家航空公司(16家国内航空公司，33家外航)颁发了国际航线经营许可，涉及航线132条(外航67条，国内航空公司65条)，其中包括6条全货运航线。

(民航资源网)

国务院：进一步放开民用机场领域准入

针对民间投资持续回落的现状，中国国务院办公厅于7月4日发布《关于进一步做好民间投资有关工作的通知》，要求抓紧建立市场准入负面清单制度，进一步放开民用机场、基础电信运营、油气勘探开发等领域准入，在基础设施和公用事业等重点领域去除各类显性或隐性门槛。

(民航资源网)

国务院国资委公告：组建中国航空发动机集团有限公司

国务院国资委7月13日发布关于组建中国航空发动机集团有限公司的公告。公告称，经国务院批准，新组建的中国航空发动机集团有限公司由国务院国有资产监督管理委员会代表国务院履行出资人职责。此前据媒体报道，5月31日，中国航空发动机集团公司在北京市完成工商注册，标志着该公司已正式成立。党中央、国务院决策成立中国航空发动机集团有限公司，是国家重视发展航空发动机产业、推动国防建设和国民经济发展的重大举措，具有重要的战略意义。

(中国新闻网)

上半年民航业发展结构进一步优化

截至6月底,我国民航全行业完成运输总周转量455.9亿吨公里、旅客运输量2.3亿人次、货邮运输量313.3万吨,同比分别增长12.5%、10.8%、4%。在保持较快增长的同时,行业发展结构进一步优化。

在民航年中工作会议暨进一步

深化民航改革动员部署电视电话会议上,中国民航局局长冯正霖表示,今年以来,我国民航业发展势头持续向好。国际航空运输继续较快增长,中西部民航发展迅猛,通用航空蓄势待发。

上半年,国内航空公司开辟国际

航线60条,国际运输总周转量同比增长18.7%,约为国内增速的两倍。24家航空公司新增的151条航线,主要集中在中西部地区,中西部机场旅客吞吐量增长10.8%、11.6%,分别快于东部2.1、2.9个百分点。

源自《经济日报》2016-07-12

专家点评:

民航业上半年交出好成绩,折射中国经济转型新变化

目前,中国民航已经跃升为全球第二大航空运输系统。不过,随着民航业的快速发展,如何保持发展蓬勃活力,如何提升发展质量,成为民航业必须关注的发展问题。

民航业上半年交出好成绩,折射中国经济转型新变化。中国民航大学经济与管理学院教授李晓津就此做出点评。

李晓津表示,中国民航在2016年上半年取得了惊艳的业绩,全行业运输总周转量、旅客运输量、货物运输量都有了较大的增长。总体来看,有突出的三个特点,第一,国际航空运输总周转量增长18.7%,如果从整个上半年的数据来看,这是一个相对平均的速度,但有一些月份,比如3月份,它的国际航空总周转量增速超过了20%,非常突出。第二,中西部地区机场通行量增长很快。

这种迅速的增长说明中国的经济正在进行一个深刻的转型,体现在三个方面。首先,东部地区经济

的国际化水平越来越高。如数据中所看到的,国际航空总周转量增长速度非常快,在生活中,也可以看到现在很多人可以搭乘国际航班去国外旅游、经商、留学等。特别是“一带一路”战略的实施又有力地推动了“一带一路”沿线国家与我们国家之间的航空运输总周转量。据调查,今年上半年,“一带一路”沿线国家给予中国民航的旅客总周转量增长速度非常快,超过了20%。这反映出我们在履行“一带一路”国家战略的过程中,中国民航发挥了重要作用,有力地推动“一带一路”国家之间的经济发展联系。

其次,中西部地区机场旅客吞吐量的迅速增长,事实上是与我们国家产业经济进行的梯度转移有关。现在东部沿海地区因为土地、环境、人力等资源禀赋的价格在迅速增长,导致一些产业向西部地区转移,比如电子加工、机械制造,还有一些高端产业也在逐渐向中西部地区转移,这客观上为中西部地区的发展

奠定了基础,同时也为航空运输提供了很多的客源和货源。

另外,中国民航的货运上半年增长了4%,这个速度跟客运相比并不突出,但实际还是有很大的发展,早几年航空货运增长量不仅慢,甚至是在负增长,今年由负转正已经是非常大的进步。主要原因在于电子商务的发展。现在很多人网购,网购直接带来的就是航空货运的迅速增长,这种迅速增长要求航空运输能够提供更多的运力,也能够提供更多的机场,事实上也使航空货运有很大的增长。根据上市航空公司公布的季度报和一些月报数据来看,我国航空货运的效率也在逐渐好转,甚至在很多航线领域开始营业,这标志着航空货运开始进入爆发期的前夜,马上就要取得突破瓶颈式的发展,也反映了中国经济转型对民航的一个有力拉动。相信不久的将来,航空货运一定会有更大的发展,成为我们航空运输的又一个支柱。

源自央广网 2016-07-12

国务院央企重组意见指路 民航业整合货运先行



7月26日,国务院下发《国务院办公厅关于推动中央企业结构调整与重组的指导意见》(以下简称《意见》),其中针对民航业明确提出了“要稳妥推进航空服务等领域企业重组”及“鼓励航空货运等领域央企共同出资组建股份制专业化平台”两条意见。

这是过去两年业内频传三大航重组、三大航货运业务整合的消息之后,国务院首次对民航业整合提出具体意见。值得注意的是,《意见》将央企分为“巩固加强、创新发展、重组整合和清理退出”四大类,其中民航业被归在“重组整合”类别。

然而,《意见》没有明确“航空服务领域的央企”应如何定义。目前国资委管辖的民航业央企包括中航(国航母公司)、东航、南航、中航材、中航油、中航信六大集团,此外,中国邮政集团等央企也有航空货运业务。

从此前采访来看,三大航全面整合、三大航其中两家合并、三大航空

保障集团整合,都在业内有一定的支持声音,但同时也面临很大阻碍。去年同样传出的三大航货运业务整合,这一次则可能是来真的。从文件将2020年定为时间节点来看,高层对货运业务整合的推动速度可能会比以往更快,而在《意见》出台前,已有其他行业央企建立平台公司的先例。不过,在部分业内人士看来,相比客运和货运业务整合,民航三大保障集团整合可能是更合适的方向。

《意见》对航空货运业务整合的意见却非常明确,提出“鼓励航空货运等领域相关中央企业共同出资组建股份制专业化平台,加大新技术、新产品、新市场联合开发力度,减少无序竞争,提升资源配置效率”。

由于需求低迷,三大航的业务近两年受到了一定的冲击,这被认为是高层提出要推动货运整合的根本原因,目的在于提升资源配置效率。

目前三大航分别为国货航、中货航和南航货运部门。其中国货航由

国航和国泰航空持股,而新加坡航空退出后中货航从今年年初开始股东只有东航和中远两家。

整合货运业务看上去难度相对小一些,不过,民航专家林智杰认为同样不具备基础。

一个重要的原因在于,如果仅仅是整合三大航货运业务,货运运力过剩并不能有大幅度改观。“国内货运的运力80%到85%来自客机的腹舱,其余的才来自全货机,即使三大航整合缩减运力,三大航客机腹舱的运力如何消化仍然是个问题。”林智杰表示。

一个可能促进高层推动货航整合原因是,很多民营资本正在进入这一领域,说明航空货运业务仍然有很大发展空间。除了手握快递货源的顺丰和圆通之外,在广东、宁夏等地也有多家货运航空公司向民航局提交了申请,等待开航。

然而从财报和此前的采访来看,货航的经营形势并没有外界所想的那么糟糕,国货航过去两年都实现了盈利,对业务方向调整后,中货航去年上半年也实现了盈利,与面临长下滑周期的资源类央企存在差异。

在林智杰看来,如果要整合货运业务,一个更合适的方向可能是向供应链上下游扩张。“像UPS那样拥有地面网络,有自己的快递服务,能够提供门到门的服务,竞争力才会更强。”

源自民航资源网 2016-07-28
本刊有删改

郑州至文莱直航航线正式开通



7月5日，文莱皇家航空一架客机平稳降落在郑州新郑国际机场269号机位，随后文莱皇家航空和河南机场集团举行了简单的首航仪式，从此以后，郑州至文莱有了直航航班。郑州航点也成为文莱皇家航空继上海之后在中国大陆的第二通航城市。

郑州至文莱航线，航班号为BI602，每周二执飞一班，郑州起飞时间为13点50分，4个半小时左右到文莱，从文莱起飞的时间为7点55分，到达郑州机场的时间为12点40分。

据文莱航空郑州地区负责人张永昌介绍，在此航线开通之前，郑州至文莱一直没有直航航班，需要中转。此次郑州至文莱航线开通后，中原地区前往文莱旅游、商务活动将更加方便、快捷，而且每个航班上都会有会中文的机组人员。

而更加利好的消息是，文莱对中国乘客实行14天的落地签，乘客在办理落地签时，需要乘客提供机票行程单和文莱酒店的订单手续。乘客到文莱后可以中转到沙巴、巴厘岛等旅游目的地。

源自新华网 2016-07-11

河南邮政与机场签协议 航空快件通关效率再提高

7月19日，相关记者从河南省邮政管理局了解到，为加快推进河南省快递业的发展，加快建设在全国有影响力的航空快递枢纽，共同推动航空“绿色通道”建设，河南省邮政管理局与河南省机场集团有限公司在郑签署了《促进河南快递业与民航业融合战略合作协议》（以下简称《战略合作协议》），双方就共同促进河南省航空快递业发展建立战略合作关系。

据了解，根据《战略合作协议》，双方将共同致力于为河南省航空快递业发展争取政策支持，协调航空快递服务链相关部门和企业，提升航空快件通关效率，提升通关保障；支持航空快递物流设施建设，推动加快郑州机场临空航空快件公共分拣中心项目建设；打造航空快递物流公共平台，支持具有国际竞争力的航空快递企业在郑州集聚发展，在飞行航线、航班

时刻、货机配置、用地、通关等方面向快递企业提供便利。同时，还将共同推进互联网信息技术在航空快递领域的应用，支持航空快递信息集成系统建设，鼓励各类平台创新运营服务模式。此外，还协同民航、海关等部门，共同加强航空邮件快件的安全监管与检查，严格落实对航空快件及载运安全检查责任，严防各类违法违规行为发生。

源自新华网 2016-07-11

数据大PK：2016年上半年机场旅客吞吐量排名

截至7月已公布2016年上半年旅客吞吐量的中国民航机场中，超过1000万人次的机场共有14个。

其中，北京首都国际机场的上半年旅客吞吐量最大，也是中国大陆唯一一个超过4000万人次的机场；上海浦东机场和广州白云国际机场上半年的旅客吞吐量都突破了2800万人次，排名第二、第三。

上半年旅客吞吐量排名前十八的机场中，超过1000万人次的机场除

了以上三个，还有成都双流、深圳宝安、昆明长水国际机场、上海虹桥等11个机场；吞吐量在900万至1000万人次之间的有海口美兰国际机场、青岛流亭机场、郑州新郑国际机场、乌鲁木齐国际机场4个机场。其中昆明长水国际机场旅客吞吐量累计完成2000.23万人次，比去年同期增长10.7%，排名上升至第六位，超过上海虹桥机场。南京禄口国际机场旅客吞吐量累计完成1062.51万人次，比去年同期增长17.4%，排名上升至第

十二位。

值得一提的是，2016年上半年新疆乌鲁木齐机场旅客吞吐量在全国机场中排名18位，创历史新高。1至6月，新疆机场集团旅客吞吐量累计完成1290万人次，其中乌鲁木齐国际机场旅客吞吐量累计完成936万人次，比去年同期增长7.3%，完成年计划（1970万人次）的47.5%，疆内支线机场旅客吞吐量累计完成353万人次，比去年同期增长8.2%，完成年计划（757万人次）的46.7%。

2016上半年旅客吞吐量前18名机场与去年同期对比

来源：民航局、各机场官网公告 吞吐量单位：万人次

排名	机场	2016上半年		2015上半年		净增量	增速变化	排名变化
		吞吐量	同比	吞吐量	同比			
1	北京	4559.60	3.5%	4406.90	6.0%	152.70	-2.5%	
2	上海浦东	3204.23	10.5%	2899.00	18.3%	305.23	-7.8%	
3	广州	2882.14	5.6%	2733.44	2.4%	148.70	+3.2%	
4	成都	2220.65	8.9%	2037.27	13.6%	183.38	-4.7%	
5	深圳	2035.75	4.7%	1943.63	12.9%	92.12	-8.2%	
6	昆明	2000.23	10.7%	1799.65	19.6%	200.58	-8.9%	+1
7	上海虹桥	1962.36	2.4%	1916.43	2.2%	45.93	+0.2%	-1
8	西安	1754.21	11.4%	1574.89	15.3%	179.32	-3.9%	
9	重庆	1731.18	10.6%	1562.98	15.3%	168.20	-4.7%	
10	杭州	1530.37	13.0%	1354.46	10.9%	175.91	+2.1%	
11	厦门	1107.01	2.5%	1079.54	5.0%	27.47	-2.5%	
12	南京	1062.51	17.4%	905.18	16.2%	157.33	+1.2%	+2
13	长沙	1018.10	11.6%	912.28	8.6%	105.82	+3.0%	
14	武汉	1000.68	8.4%	922.88	9.9%	77.80	-1.5%	-2
15	海口	971.51	15.0%	845.07	17.4%	126.44	-2.4%	+2
16	青岛	944.26	10.5%	854.54	12.2%	89.72	-1.7%	
17	郑州	937.69	13.5%	826.16	9.5%	111.53	+4.0%	+1
18	乌鲁木齐	936.23	7.3%	872.54	13.1%	63.69	-5.8%	-3

说明：三亚机场可能排第18名前后，无数据因此暂不上榜；排名变化无标示表示排名无变化

源自民航资源网 2016-07-25

世界在研最大水陆两栖飞机在珠海下线

7月23日，一个庞然大物从位于珠海的中航工业通飞华南公司装配中心厂房缓缓下线。由中国自主研发、世界在研最大的水陆两栖飞机AG600完成总装，全面进入联调联试阶段。

“AG600填补了我国大型水陆两栖飞机的空白，是国家应急救援体系建设急需的重大航空装备，对我国经济发展和转型升级具有重大意义。”中航工业副总经理耿汝光说。

国之重器 合力铸就

“研制大飞机既是航空梦，也是中国梦。今年政府工作报告中多次提及大飞机，指出加快大型飞机研制是我国‘十三五’的重点任务。作为我国‘三个大飞机’之一的AG600，就承载着这样的使命。”耿汝光说。

从2009年9月正式启动的6年多来，项目共召开300余次适航审查会议，确认了数千个零组件制造符合性项目、数万个制造符合性检查工序，完成42个结构大部件的适航预检查和局方制造符合性检查，下发2000余份总装指令……

“从立项、设计、各大机体商联合制造，到适航挂签、总装，几乎每一步都是大型特种飞机的尝试与突破。”耿汝光说。

AG600的成功下线是全国上下通力协作的成果。

5万多个结构及系统零部件、近120万个标准件，研制这么大体量、既

能在陆地又能在水上起降的特种飞机，我国还是第一次。为此，中航工业研究制定了“主承制商—供应商”的“大协作”模式，充分调动全国资源参与研制。

全国共有20个省市、150多家企事业单位、十余所高校的数以万计的科研人员参与了项目研制，供应商就有70多家：中航工业成飞民机承担机头制造，西飞负责中机身和机翼，陕飞负责后机身和尾翼，华北公司负责发动机短舱，中航工业复材中心承担碳纤维复合材料部件制造，南方公司承担发动机研制，其余主要部件和系统由国内相关单位研制。

海上空中“多面手”

当前，世界各地面临地震、洪灾、旱灾、台风、海难、火灾、虫害等自然灾害的侵扰，进一步加强对自然灾害的预警和救灾措施及时到位，是各国面临的重大课题。

AG600飞机机身长37米、翼展达38.8米，个头儿与波音737相当。采用单船身、悬臂上单翼和前三点可收放式起落架布局，选装4台涡桨发动机，最大起飞重量53.5吨，20秒内可一次汲水12吨。除了像普通飞机在陆上起



降外，在任何江海湖泊，只要给它一片长1500米、宽200米、深2.5米的水域，它都能说走就走。

这是一位吃苦耐劳的“大力士”。依托良好的气水动融合布局和先进的海洋环境下耐腐蚀技术，最大巡航速度500公里/小时，最大航时12小时，最大航程4500公里。也就是说，它可以从三亚飞抵我国整个南海海域执行各项任务。

“除了满足森林灭火和水上救援需要外，它还具有突出的改装潜力，可以在海洋资源开发、海上公共服务等多个领域发挥关键性作用，可在岛礁间穿行，执行海洋监测、海关缉私、航空运输等任务，是名副其实的多面手。”中航工业民机工程部通飞办主任冷毅勋说。

据悉，在不到一年的时间里，AG600先后迎来了001架机中机身、机头等各大部件的下架、适航审查和挂签、交付等重大节点。截至目前，已累计签订17架意向订单。

源自《新华每日电讯》2016-07-24

二季度中国内地42家通航企业引进75架新机

根据通航资源网数据库统计，2016年第二季度，中国内地42家通航企业共引进75架新机。

引进通航飞机架数居前4位的企业分别为亚捷通航(无锡)、重庆通航、幸福通航、辽宁通飞通航、山东海若通航、江苏众邦通航、北京首航直升机。

其中，亚捷通航(无锡)引进8架飞机，位居首位；重庆通航引进5架飞机，排名第二；幸福通航和辽宁通飞通航分别引进4架飞机，并列第三；山东海若通航、江苏众邦通航和北京首航直升机分别引进3架飞机，

并列排名第四。

在第二季度引进的75架飞机中，涉及的机型共计33种，其中引进机型数量排名前4的分别为：RobinsonR44II、PilatusPC-6/B2-H4、Cessna 208B Grand Caravan EX、Cessna 172S、Tecnam P2006T、Enstrom 480B。

其中，引进Robinson R44II 12架，Pilatus PC-6/B2-H4 8架，Cessna 208B Grand Caravan EX和Cessna 172S各6架，Tecnam P2006T和Enstrom 480B各4架。

在第二季度引进的75架飞机中，制造商罗宾逊占比最高，为21%；赛斯纳占比位列第二，为17%；皮拉图斯占比位列第三，为12%，泰克南、石飞、空客直升机、恩斯特龙占比位列第四，同为5%。

另外，2016年第二季度还有43架飞机更改了运营企业。

2016年第一季度中国内地34家通航企业共引进81架新机，涉及的机型有25种。与之相比，第二季度引进新机的通航企业数量有所增加，涉及的机型也更加多样。

源自民航资源网 2016-07-05

运12F飞机获民航生产许可证转批量生产

7月19日，中国民用航空局东北地区管理局副巡视员毛时福向中航工业哈飞总经理曹生利颁发了运12F飞机中国民用航空局(CAAC)生产许可证。这是继2015年12月，运12F获取CAAC型号合格证后的又一大动作。这标志着运12F生产制造和质量控制体系符合适航要求，可以由研制阶段转入批量生产，正式投入

市场。

据了解，运12F于2005年立项，2007年完成设计，今年2月，运12F获得美国联邦航空管理局(FAA)颁发的型号合格证，获得进入美国民用市场的准入证。与世界同级别竞争机型相比，运12F的优势不仅体现在更大的客舱容积、更大的商载、更快的速度、更远的航程、单发能力强、高原适应性好等卓越

性能，在飞机运载能力指标(吨·公里/小时)上，运12F更是排名第一，是竞争机型的1.3倍至2倍。目前，哈飞已与美国维信、加拿大航空、中航国际、中国飞龙等国内外多家用户签订确认和意向订单近50架。根据市场调研数据，预计今后20年，运12F国内外市场需求将会达到数百架。

源自中国民航网 2016-07-20

波兰的吸引力

系列报道
欧洲之风



魅力之城——克拉科夫

“哪有比克拉科夫更美的地方啊！”这是电影《盗走达·芬奇》里的男主角在阳台上俯瞰克拉科夫时的感叹。的确，克拉科夫是一座美得不可思议的城市。14至16世纪全盛时期，克拉科夫与布拉格、维也纳三足鼎立，是中东三大文化中心之一。二次大战期间，波兰全境都陷入战火，仅有克拉科夫幸运地躲过劫难，如今市内古典的建筑物，弥漫着中世纪的风情，完整保存了旧城风貌。在1978年被联合国教科文组织列为“世界文化遗产”。古城还有一座著名的玛利亚教堂，这是波兰最漂亮的哥特式古建筑之一，高81米。里面陈列着许多珍贵的艺术品，此外，每隔一小时，教堂钟楼上的号手吹响一次长号。据记载，这是为纪念中世纪抵抗异族入侵的一位忠于职责、坚守岗位的英雄而流传下来的。

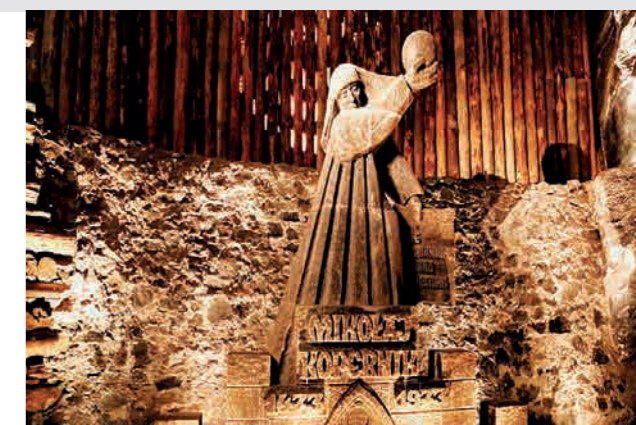


想了解闻名世界的诺贝尔奖得主居里夫人、伟大作曲家和钢琴家肖邦、现代天文学的创始人哥白尼的家乡吗？这一期我们将走进波兰寻觅这无穷的吸引力。

波兰共和国是一个位于中欧，由16个省组成的民主共和制国家。东与乌克兰及白俄罗斯相连，东北与立陶宛及俄罗斯接壤，西与德国接壤，南与捷克和斯洛伐克为邻，北面濒临波罗的海。这里的人懂得森林是保护生态环境的主角，因此他们爱林如命，在波兰31万平方公里的土地上就拥有将近9万平方公里的森林。旅游业已成为波兰外汇收入的主要来源，国内许多景点被列入世界文化遗产和世界自然遗产名录，如每小时都能听到玛利亚教堂号声的克拉科夫、哥白尼曾经散步的中世纪城镇托伦、建筑奇迹地下教堂所在地维利奇卡盐矿及比亚沃韦扎森林等，每年都吸引了无数游客慕名前来。

惊奇之作——维利奇卡盐矿

维利奇卡盐矿位于波兰克拉科夫附近，傍喀尔巴阡山，是一个从13世纪起就开采的盐矿，是欧洲最古老的盐矿之一。在古代波兰地区，当时的统治者意识到盐的价值，是人生存所必不可少的。不仅食品保鲜行业从盐获得大量利润，盐也成为了政府的一种工具，这也是为何盐的开采和分配都被垄断的原因。在14世纪时，盐产出超过国家30%的收入。除了开采盐矿外，有天赋的矿工还在这里打造出一座全世界独一无二、金碧辉煌的地下教堂，这项自然与人类共同作用下的“建筑奇迹”，让它在1978年被联合国教科文组织列为第一批世界文化遗产名录。位于地下101米的教堂由三名矿工雕刻家，前后历时70年打造出来。墙上有栩栩如生的石雕、盐结晶所做成的精致吊灯等。这近乎奇迹的地下景致，每天吸引万名游客，让它成为波兰最热门的观光地。



绿色之肺——比亚沃韦扎森林

比亚沃韦扎国家森林公园是欧洲仅存的原始森林之一，并被认定为联合国教科文组织“世界生物圈保护计划”的一部分。位于波罗的海和黑海的分水岭，至少有5000年的历史，占地53.1平方公里。这里珍稀的动植物品种提供了可以让游人一览史前原始风貌的视窗。原始森林里有上千种植物，其中有七十多种灌木，二十多种林木，这里的很多种珍稀植物被认为是自然进化史上的标志性生物。比亚沃韦扎森林公园里的动物和植物一样品种丰富，有各式各样的哺乳动物、爬行动物、两栖动物和各种的鸟类。比亚沃韦扎原始森林公园曾经历了一战、二战战火，惊险而又幸运地保留了下来，因此波兰人也视它为掌上明珠。在这片森林中，有着严格的保护制度，任何人不能砍伐树木，自然损毁的树木也不能砍伐或者搬运，更不能对麋鹿、欧洲野牛进行猎杀。据悉，每年可以进入森林腹地的游客不到2000人，正因为如此悉心的呵护，今天在这里才可以静心享受森林之美、动物之美、自然之美。



完整的古城，悠扬的号声，不息的生命……这是文化与自然传承的馈赠，令人温暖，引人深思！

（吉琳琳）

上半年旅游投资同比增三成

国家旅游局6日发布数据显示,今年1至6月,全国在建旅游项目9944个,实际完成投资4211.5亿元,较去年同期增长约30.5%。

国家旅游局有关负责人表示,当前全国旅游投资呈现新特点:一是旅游大项目投资增速较快。1至6月全国旅游百亿元大项目实际完成

投资794.6亿元,比去年同期增长34.4%。二是民间资本持续活跃。上半年民营企业实际完成投资2412.8亿元,同比增长27.1%。三是西部投资快速升温,东部地区投资集聚。西部地区实际完成投资1132.8亿元,同比增长56%,占全国比重为26.9%。东部地区实际完成投资

2277.8亿元,同比增长33.2%,占全国的比重为54.1%。四是旅游产品转型升级态势明显。度假旅游投资比重占41.3%,观光旅游投资回落明显,占比从54.3%下降到39.6%。五是乡村旅游投资成为亮点。乡村旅游实际完成投资1221.3亿元,较去年同期增长62.3%。

源自《人民日报》2016-07-07

郑州首条直通欧洲包机航线开通

方便中原游客直线游玩欧洲



7月18日晚9时许,由意大利勒奥斯航空公司执飞的罗马至郑州航班平稳降落在郑州新郑国际机场,成为河南省第一条直通欧洲的包机航线。此航线开通后,将大大缩短郑州至欧洲长线航程的路途时间,方便中原游客直线游玩欧洲。

近年来,中国出境旅游市场呈现井喷式发展,其中欧洲是最受中国游客青睐的目的地之一。目前,出境旅游市场上的短线包机项目较多,但长线包机直飞项目却相对较少,而此次罗马包机直飞项目就是一次深度尝试。

据悉,此次凤凰旅游旗下品牌寰宇旅游特别推出了“罗马包机直飞项目”,该项目租用意大利勒奥斯航空公司的客机,分别执飞郑州、天津、沈阳三大城市往返罗马的包机航线。7月11日该项目启动后,已分别直飞了天津、沈阳两个城市。

新开通的罗马—郑州—罗马航线为包机性质,班期计划为:7月18日、7月28日各一班,8月、9月各执飞3班,10月执飞1班。

源自《河南日报》2016-07-20

华中冷链港落户郑州机场 年货运量将达10万吨

7月8日上午,“华中冷链港项目”在郑州机场正式签约并举行项目建设动员大会。未来,每年10万吨进口生鲜货物将从这里向全国分拨,中原百姓也将告别过去购买二手三手生鲜品的无奈,成为最早“尝鲜”的消费者人群。

据了解,该项目由河南航空货运发展有限公司和大连港毅都冷链有限公司合资组建,位于郑州新郑国际机场北货运区,规划建筑面积为30多万平方米,内设冷链多功能物流区及冷库区,还规划建设有两栋冷藏加工交易中心。项目建成后每年航空货运量将在10万吨左右。

该项目定位于高端空运进口生鲜

货物,依托于郑州机场的区位优势和强大的货运保障能力,以及大连港毅都集团的冷链物流经验及国内外客户资源,吸引国内外大型生鲜货物贸易商在郑州进行空运业务的分拨、转运等物流操作,开展货物到港后的迅速预冷及相关的仓储、物流、加工、配送及贸易服务。

“在考察过多个机场之后,我们最终选择郑州机场,是看重了河南具有打造国际航空物流集散地的区位优势、发展潜力。”大连港毅都公司负责人刘智表示,郑州机场货运发展快速高效,冷链品航空运输已成规模,双方力争将华中冷链港建成中国最大的航空进口冷链品基地。

河南机场集团负责人表示,目前郑州机场进口指定口岸达到6个,成为全国进口指定口岸数量最多、种类最全的内陆机场,机场二期工程投运后,保障能力也达到年旅客吞吐量4200万人次、货邮吞吐量100万吨。

今年前5个月,在民航行业发展总体放缓的背景下,郑州机场率先实现了稳定回升:旅客吞吐量达780万人次,同比增长12%,全国排名第16位,较去年提升3位,增速位居全国第6位;货邮吞吐量达到16万吨,同比增长21%,全国排名第8位,较去年提升1位,增速位居全国第1位。

源自《河南日报》2016-07-09

中航通飞投资百亿 将在武汉打造通航聚集示范区

7月12日,相关记者从武汉市经信委获悉,中航通用飞机有限责任公司已与武汉开发区(汉南区)签署合作框架协议,将投资110亿元,在武汉开发区通用航空产业园打造通用航空聚集示范区。

中航通飞通用航空聚集示范区项目总投资110亿元,规划总用地3100亩(不含机场),涉及通航运营与服务、航空文化与旅游、航空商业与休闲三个板块。预计2016年下半年启动前期工作,12月正式动建。

项目建成达产后,将实现年产值200亿元,年税收20亿元,带动就业1.5万人。

中航通用飞机有限责任公司是中国航空工业集团旗下按照国务院批复组建的大型国有企业集团,现有资产544亿元。目前公司已批量生产西锐SR20/SR22系列飞机、A2C飞机、小鹰500飞机、运5B飞机、浮空器等产品,目前正在研制大型灭火、水上救援水陆两栖飞机、领航150单发轻型涡桨公务机等机种。

武汉开发区现已启动汉南通航机场建设,并以举办2017年世界飞行者大会为契机,建立了通用航空产业园,着力发展通用航空及卫星产业。

预计到2020年,通航产业园将初步建成集小型通用飞机整机及零部件制造、飞行培训、运营维修、展示交易、卫星设备制造、卫星应用企业总部于一体的产业体系。到2025年,产业园将实现总产值超1000亿元。

源自民航资源网2016-07-13

海航航空拟收购瑞航技术 80% 股权



英国当地时间 7 月 15 日——海航航空集团有限公司（以下简称“海航航空”）宣布穆巴达拉发展公司（以下简称“穆巴达拉”）同意将其手中瑞航技术 80% 的股权出售给海航航空。

穆巴达拉作为一家位于阿布扎比的投资发展公司，目前是瑞航技术的唯一股东，并将在交易后继续持有瑞航技术 20% 的股份。

总部位于苏黎世的瑞航技术是一家集机身、发动机、航材服务和航空技术培训为一体的独立第三方综合性 MRO 服务商和供应商，基于其世界一流的服务质量及其长期建立的技术人员资源，瑞航技术拥有创新型的定制解决方案以及世界级的服务标准，为其全球航空合作伙伴带来极具价值的服务。

未来收购完成之后，瑞航技术仍将在海航集团的航空产业集团中独立运营，并继续扩展其全球业务，就飞机、发动机和航材提供高品质的 MRO 整体解决方案，并与包括全服

务航空公司、低成本航空公司、飞机租赁商以及原始设备制造商在内的多元化客户群体建立长久的合作伙伴关系。

海航集团董事局副董事长陈文理表示：“瑞航技术是一家拥有世界级服务水准及专业员工团队的企业。我们将全力支持瑞航技术现有的长期战略及其公司管理，致力于成为一个可靠的合作伙伴，助力瑞航技术为其现有的客户提供增值服务，推动其扩展全球 MRO 业务，实现多方共赢。”

穆巴达拉航空航天与工程服务集团首席执行官 HomaidAlShimmari 表示：“作为瑞航技术近 7 年的大股东，我们很高兴能与海航航空建立长期合作伙伴关系，共同推动瑞航技术的发展，我们对瑞航技术未来的发展充满信心。”

瑞航技术的首席执行官 Jeremy Remacha 表示：“我们热忱欢迎海航航空在我们拓展全球业务时成为我们的新股东。现阶段，瑞航技术除了继续为现有的客户，如阿提哈德航空等，提供优质的服务以外，还致力于开发亚太地区潜在客户，为他们提供高质量的服务。在海航航空全产业链的支持下，我们相信将在中国

市场得到更多的发展机会。”

作为海航集团旗下核心支柱产业集团，海航航空对旗下航空运输企业和航空相关产业实施产业管理，并持续保持卓越运营品质，旗下海南航空六度荣膺 SKYTRAX 五星航空公司荣誉称号，是中国内地唯一一家“五星航空”。同时，通过运营旗下境内海航技术、境外 myTECHNIC 等多家航空维修技术企业，海航航空也在航空维修领域积累了成熟的管理经验和丰富的市场资源。此次对于瑞航技术的收购，将充分发挥双方在资源、市场、管理等方面的优势。海航航空的全产业链业务布局，也将帮助瑞航技术更好地开拓包括中国在内的新兴市场，进一步提升和优化双方的全球化布局。

过去几年中，海航航空积极开拓国际市场，深入贯彻国家“走出去”战略，致力于成为全球领先的现代航空服务投资商和品牌运营商。公司近年来先后收购土耳其 myTECHNIC 飞机维修公司、土耳其 myCAROGO 航空货运公司、瑞士 Swissport 地面服务公司，依托海航航空在航空运输产业专业化的管理能力和丰富的航空上下游产业链资源，在推动并购公司健康、良性发展的同时，海航航空也依托国家的海外战略，围绕自身定位，逐渐在全球搭建了航空服务业的版图。

源自民航资源网 2016-07-15

6 航企申请扩大经营范围 中小航司加速国际化

7 月 22 日，民航局网站发布公示，昆明航空经营范围由国内客货运业务扩大到国内、国际客货运业务，这已经是今年第 6 家申请扩大经营范围的航空公司。

可以看出，申请扩大经营范围的既有原本只在国内运营的航企，也有已经开通部分国际航线的航企，但他们的经营范围申请后都变为同一级别——即国内（含港澳台）、国际客货运业务。这当中，前者包括昆明航空、大连航空和华夏航空，后者则包括云南祥鹏航空、浙江长龙航空和上海吉祥航空。

在 2010 年以前，国际化似乎只是国内主要航空公司的任务和目标，

但伴随国内高铁网络的铺设和出境游人群的快速扩张，越来越多的中小航空公司开始申请扩大经营范围，由国内延伸到国际市场，这当中以春秋航空、吉祥航空申请开通港澳台及周边国家航线为标志，一大波中小航空公司随后跟上。

在今年申请扩大经营范围的 6 家航空公司，值得关注的有华夏航空和吉祥航空，前者是支线航空公司，据说其国际航线最开始也将使用现有的 CRJ900 飞机执飞，但不排除其未来引进 100 座以上较大飞机，而吉祥航空申请的经营范围是从周边国家航线拓展至不设限制的国际航线，预示着传言已久的吉祥航空将引

进宽体客机，开通洲际航线或越来越接近。

中小航企得以竞相进入国际市场，一方面是由于国际航空市场的扩大，越来越多的国外航空公司，包括中小航空公司和低成本航空都竞相飞进中国，相关当局自然也要为国内中小航企创造相对平等的竞争机会，另一方面也是主管部门简政放权，更好地让市场发挥资源配置决定性作用的结果。

中小航企除了要找好定位，争取获得更多的国际市场蛋糕外，也要不断提高自身安全水平、国际化运营能力等。

源自民航资源网 2016-07-23

春秋航空推出机票分期付款“首付游”

自 7 月起，旅客在春秋航空公司官网购票时，可以采用“首付游”分期付款方式。7 月 17 日，上海浦东—韩国济州的 9C8583 航班上，春秋航空公司与“首付游”运营企业——上海晓途网络科技有限公司签约合作。

在正式签约前，春秋航空“首付游”产品已经从 7 月 1 日晚间开始，旅客在春秋官网购票时，可以选择 3

期、6 期、12 期 3 种不同周期的分期付款方式，每一期时长为 1 个月。如果旅客选择分期付款，“首付游分期系统”就会通过数据库自动查询旅客的个人征信情况，并在 1 秒钟内给予旅客分期付款是否成功的提示；旅客购票后，如不按约定每月支付余款，将影响个人征信。未能通过分期付款申请的旅客，依然可以选择全款购票。

来自春秋航空公司的统计数据显示，推出该产品至今，其官网已经成交分期付款订单超过 10000 单，成交订单的价格平均在 1500 元。其中，86% 的旅客选择了分 3 期付款，约 10% 的旅客选择了最长的 12 期付款。随着双方正式签约，自今年 8 月起，春秋航空手机客户端 APP 购票也将开通“首付游”分期付款业务。

源自《中国民航报》2016-07-20

河南省人民政府办公厅 关于促进金融租赁行业健康发展的实施意见

豫政办〔2016〕97号

各省辖市、省直管县(市)人民政府,省人民政府各部门:

为贯彻落实《国务院办公厅关于促进金融租赁行业健康发展的指导意见》(国办发〔2015〕69号)精神,经省政府同意,现就促进金融租赁行业健康发展提出如下实施意见。

一、充分认识金融租赁行业的重要性,积极推进国民经济转型升级

金融租赁是优化资源配置、促进经济转型升级的有效工具,是金融支持实体经济发展的主要方式。充分发挥金融租赁的功能,可以提高企业资金使用效率,有效促进产能转移、企业重组和生产资料更新换代升级。全省要把金融租赁行业发展放在我省国民经济发展整体战略中统筹考虑,积极营造有利于行业发展的外部环境和条件,立足中原,辐射全国,集聚资源,重点培育,在大型农机、陆港物流、智能制造、新能源汽车、节能环保等领域,形成一批具有专业优势、管理科学、特色显著的金融租赁公司,带动我省金融租赁行业快速发展,形成安全稳健、专业高效、充满活力、配套完善、具有竞争力的现代金融租赁体系,促进我省国民经济转型升级。

二、加大培育力度,做大做强金融租赁主体

深化金融体制改革,大力培育、组建和积极引进金融租赁公司。进一

步扩大金融租赁行业对外开放,切实贯彻落实支持金融发展的各项政策措施,鼓励在航空港、轨道交通、大型农机等国家和我省特色领域发起设立具有竞争力的金融租赁公司,鼓励省外金融租赁公司通过迁入、设立专业子公司的方式,到我省开展金融租赁业务。支持地方法人金融机构进一步完善法人治理结构和内部控制体系,引进有实力的战略投资者,增强资本实力,发起组建股权多元化的金融租赁公司。加强对省内企业、社会资本参与金融租赁行业的培训、指导。支持省内主营业务为制造适合融资租赁交易产品的大型企业发起设立风险自担的金融租赁公司。支持设立面向“三农”、中小微企业的金融租赁公司。鼓励在豫银行加强与总部金融租赁公司的合作,积极引进总部资金、技术支持我省金融租赁行业发展。支持省内金融租赁公司逐步到省外增设机构,到国内外设立专业子公司,拓展业务。大力促进专业咨询、技术服务、鉴定评估、会计、律师、信用评级等与金融租赁业务密切相关的各类中介服务机构发展,促进我省金融租赁主体做大做强。

三、发挥产融协作优势,支持产业结构优化调整

鼓励和引导金融租赁公司围绕全省经济结构调整和产业转型升级需要,创新业务协作和价值创造模式,实现金融租赁与产业需求精准对接。

金融租赁行业要发挥扩大设备投资、支持技术进步、促进产品销售等作用,积极支持重点领域发展,服务“一带一路”和中国制造2025、粮食生产核心区、中原经济区、郑州航空港经济综合实验区等国家重大战略实施。大力支持能源、冶金、化工、装备制造等传统产业的技术改造和重组搬迁项目,利用“售后回租”等方式盘活企业存量资产。鼓励利用国际租赁的方式从国外市场引进先进设备,促进技术改造和设备升级,破解融资难题,

支持我省新一代信息技术、高端装备制造、新能源、新材料、节能环保和生物等战略性新兴产业发展。积极支持节能减排和大气污染防治工程。鼓励、支持金融租赁公司加强对教育、养老、医药卫生等民生领域的金融服务。在公交车、出租车、公务用车等领域通过金融租赁发展新能源汽车、电动车充电桩及其配套设施。支持金融租赁公司开展跨境业务,更好地实现豫企“走出去”。

四、提升金融租赁服务水平,营造良好的发展环境

深化金融业务合作,促进金融租赁公司提升服务水平和能力,促进金融租赁公司发展壮大。鼓励金融租赁公司之间在符合法律、法规和监管要

求的前提下,发挥各自专业化优势,在项目、资金、信息、产品创新、技术创新等方面加强战略合作。推广金融租赁服务供应链、产业链融资模式,通过直租、回租、厂商租赁等多种产品直接服务实体经济。依据全省重点项目,积极探索金融租赁与政府和社会资本合作(PPP)模式。引导金融租赁公司发挥融资便利、期限灵活、财务优化等优势,开发符合“三农”特点和脱贫攻坚需要、价格公允的产品和服务。支持金融租赁公司积极开展大型农机具金融租赁试点,支持大型农业机械、生产设施、加工设备更新,特别是对购置大型设备及工程机械、铁路、电力、民用飞机、航空工程装备等大型成套设备,融资额较大的租

赁项目,鼓励金融租赁公司开展联合租赁业务。推动金融租赁公司与创业园区、科技企业孵化器、中小企业公共服务平台、扶贫开发投资主体合作,搭建融资、租赁、服务三大业务平台,为企业量身定制科技租赁解决方案。发展面向个人创业者的金融租赁服务,推动大众创业、万众创新。支持金融租赁公司积极推动“互联网+”发展,利用物联网、云计算、大数据等新技术,凭借新技术平台化、低成本、独立性等优势,解决金融租赁行业信息不对称问题。

五、加强基础设施建设,夯实行业发展基础

鼓励各级政府在提供公共服务、推进基础设施建设和运营中购买金融租赁服务。财政部门要研究完善金融租赁行业在技术改造、科技创新、环保、涉农以及服务中小微企业风险补偿、贴息等方面的财政支持政策,允许租赁农机等设备的实际使用人按规定享受农机购置补贴政策,引导金融租赁行业加大对科技型、创新型、创业型中小微企业的支持力度,适当提高中小微企业金融租赁业务不良资产容忍度。工商等部门要进一步完善租赁物登记制度,简化售后回租业务权属和权证办理登记流程。建立高效运转的租赁物与二手设备流通市场,扩大租赁物的交易范围和规模,完善租赁物退出机制,维护金融租赁公司的合法权益。海关部门要简化通关手续,加快通关速度,为金融租赁公司发展进出口业务提供便利化服务。各级司法机关在审理涉金融租赁案件中,要注重研究其中的新问题,鼓励和包容



交易模式和交易结构创新，依法保护各方权益，提升金融租赁案件的执行效率和质量。引导省内有关高校组建河南金融租赁行业研究与教育中心，开设金融租赁专业课程，有针对性地开展金融租赁、金融衍生品、国际租赁等课题研究。加大金融租赁专业人才引进力度，在落户、配偶就业、住房保障和子女就学等方面给予支持。

六、完善配套政策体系，增强持续发展动力

省政府金融办要进一步加大对金融租赁公司的培育、帮扶力度，优化金融租赁公司上市挂牌政策环境，优先增补符合条件的金融租赁公司作为省定重点上市挂牌后备企业，鼓励符合条件的金融租赁公司上市挂牌。鼓励银行业金融机构对金融租赁公司实行单独授信，支持金融租赁公司进行并购重组投资和境外投资。支持符合条件的金融租赁公司发行“三农”、小微企业金融债券。鼓励各类融资性担保机构与金融租赁公司开展业务合作，探索建立适用于金

融租赁的特色担保制度。支持金融租赁公司接入人民银行企业征信系统，利用租赁登记公示系统、动产权属统一登记公示系统、应收账款融资服务平台等基础设施开展租赁业务。鼓励保险机构开发金融租赁保险品种，扩大金融租赁出口信用保险业务，化解金融租赁公司经营风险，提供专业化风险管理服务。引导金融资产管理公司和各地资产管理公司以市场化方式批量收购和依法处置金融租赁公司的不良资产。

七、加强监管制度建设，增强金融租赁公司风险管理能力

全面加强金融租赁公司风险管理，强化实物资产处置能力，完善资产分类和拨备管理制度。建立健全合规管理长效机制，增强风险抵御能力和稳健发展能力。建立健全风险监测预警机制，完善风险应急预案，增强风险抵御能力。加强行业自律组织建设，健全行业自我约束机制，履行协调、维权、自律、服务职能。强化信息披露，定期发布金融租赁行业数据，

积极承担社会责任，维护行业整体形象。积极引导和支持我省金融租赁企业共同组建市场化的金融租赁登记流转平台，活跃金融租赁资产交易，增强交易活动的公开性、规范性。加强相关监管制度建设，优化监管资源配置，落实简政放权要求，着力加强事中、事后监管，守住不发生系统性、区域性金融风险的底线。

八、加强组织领导，认真落实各项政策

省政府金融办、河南银监局要会同人行郑州中心支行、河南证监局、保监局、省发展改革委、工业和信息化委、财政厅、工商局、国税局、地税局以及郑州海关等单位，认真落实国家促进金融租赁行业健康发展的各项政策；各省辖市、省直管县（市）政府要结合实际研究出台落实我省促进金融租赁行业健康发展的配套政策和措施，促进我省金融租赁行业迅速做大做强、又好又快发展。

河南省人民政府办公厅
2016年6月8日

全球机场的“开源节流经”

机场的主要功能是交通枢纽，是旅客从空中到地面交通方式转换的场所。随着客流量的增加，机场不断挖掘旅客在出行、购物、娱乐、餐饮等方面的需求，非航业务逐渐成为许多机场的重要收入来源，机场的功能逐渐从空港拓展为生活社区。许多大型国际机场的非航收入占总体收入的比例已经超过一半，如新加坡樟宜机场有60%收入来自非航业务，香港赤鱓角机场非航收入的比重为51%。与此同时，其他大型国际机场也在增加收入来源、节约运营成本方面积极探索。

洛杉矶机场：引进 Uber 挖掘出行收入潜力

洛杉矶国际机场已开始允许网络约车服务公司 Uber 和 Lyft 的车辆进入机场接送旅客，这可能改变旅客和在机场工作的员工往返于机场的交通方式。

洛杉矶国际机场运营公司此前声称，决定为机场的旅客提供更多出行和运输选择，且机场今年可以从中获得 600 万美元收入。这 600 万美元来源于分别从 Uber 和 Lyft 公司收取的 300 万美元准入费用，Uber 和 Lyft 公司每运输一名旅客到达或离开机场就必须向机场缴纳 4 美元费用。仅 Uber 和 Lyft 公司被允

许在洛杉矶机场运营的一个月后，洛杉矶机场就认为每年 600 万美元的收入增量估计得过于保守。

为此，洛杉矶机场专门制订了管理方案，网

络约车上下客的位置被安排在航站楼到达区的上一层或同一层，并且设置了有上下客标志的专门通道。“我们正在努力为旅客提供他们希望获得的可靠、便捷的往返机场的交通服务。”加塞蒂表示，“我们投资数十亿美元，努力使洛杉矶机场成为世界上最伟大的机场，能够为更多的旅客提供更优质的服务，并确保所有洛杉矶的旅客都能够获得最好的旅行体验。”

洛杉矶机场在对 Uber 等公司开绿灯之前，召开了几次公众评议会议，收集了旅客、社区团体、交通运输公司、出租车公司、残疾人权益保障倡导者和环保人士在内的数十个相关利益团体的意见及建议。

“Uber 改变了洛杉矶居民和旅客从洛杉矶往返于周边城市的出行方式。在过去的一年中，我们已经使 Uber 成为受监控的、安全的交通出行方式。”

洛杉矶市议会负责拨款、创

新、技术、商业和贸易的委员会主席鲍伯·布卢姆菲尔德解释道。这个委员会负责监督机场的运营管理。

洛杉矶机场的执行董事底波拉·弗林特表示：“现在洛杉矶机场的旅客已经可以在机场享受多样化的交通运输服务。网络约车公司许可证协议的主要目的是保障旅客的权益，减少机场交通拥堵，在促进法规建设和规范收费标准方面保证运输企业公平竞争，并且通过为商务旅客提供周到、优质服务的相关配套设施获得更高的收益，这也是洛杉矶机场未来充分挖掘高端商务旅客消费潜力的重要方向。”

同时，洛杉矶机场也承认仍需要几个月才可能更准确地评估这项举措带来的收入增量。这是因为还需要从总体收入中减去之前已经存在的地面交通方式的收入减少量，如现有的门到门的飞机接送服务，以及机场快线服务的收入降幅。但对网络约车公司而言，这将可能激励更多运输公司加入 Uber 和 Lyft 公司的行列，以获得进入机场的运营权。

亚特兰大机场：成立商业收入新部门

亚特兰大哈兹菲尔德－杰克逊国际机场是努力实现收入多元化的机场典范，其成立了一个新的商业收入部门，以更积极、灵活地寻找新的收入来源。根据亚特兰大机场总经理米格



尔·索思韦尔的说法，商业收入部门的工作重点在于如何最好地开发利用机场旁边的大块空地。

在亚特兰大机场以北约 60 英里的道森县，亚特兰大机场拥有一块面积约 1 万英亩（约合 40 平方公里）的土地，可用于房地产开发，这将成为亚特兰大机场增加收入渠道的重点项目。此外，亚特兰大机场在机场围栏边还拥有一块约 500 英亩（约合 2 平方公里）的土地。这块土地多年来一直处于待开发状态，而且它坐落于临空经济发展区，商业发展潜力巨大，是亚特兰大机场发展成为航空城的关键。航空城以机场为中心，向外划设产业专区、金融商务中心、住宅社区，由此形成完整城市规划。新加坡樟宜机场设有网吧、电影院、公园、游戏厅、购物中心等消费设施；明尼阿波利斯圣保罗机场已发展成为北美地区最大的零售中心，拥有百货公司、水族馆、恐龙博物馆等一系列游乐设施；香港机场也正在建设航天城，首期项目包括 2 号客运大楼、亚洲国际博览馆、跨境渡轮码头，以及酒店、办公大楼等，航天城第二期也在规划中，预计 2019 年启用后将全港最大商场。全球机场是由交通枢纽发展成为社区的，增加新的收入增长点，机场的经营潜力将持续提高。

此外，为了增加收入渠道，亚特兰大机场还专门成立了由芝加哥航空部门前专员科尔特斯·卡特牵头的商业风险投资团队，同时还负责增加机场网站的非航收入。卡特的职责包



括非传统房地产开发，考虑如何将闲置资产变成能够产生收入的有效资产。另一个新上任的负责商业计划的总经理助理弗兰克·立德，在以往的任职中以按既定时间和预算完成任务著称，而且他还可能负责海外资本投资项目。“我们很迫切地想找到更多的方法实现收入多元化，而且我们是从未来发展的角度做这件事情的。”索思韦尔自信地说。索思韦尔承认，将机场拥有的土地资产直接出售能够立刻获得一笔数额较大的现金收入。但更为明智的做法是，将宝贵的土地资产租赁出去，可使亚特兰大机场在未来几十年中持续获得可观的现金流。

赫尔辛基机场：引入协同决策系统降低成本

赫尔辛基机场管理者公开表示，其成功实施的协同决策（CDM）项目能够更好地进行机场出入境管理，并且能够为航空公司节省运营成本。这项引人注目的评估项目是欧洲安全委员会委托专门机构针对机场运营进行的研究，芬兰机场从 2012 年引入协同决策系统完善管理。评估结果表明，除了能够明显节约成本外，经常被航空业推崇的协同决策或机场协同决策（A-CDM）项目还有利于保护环境。“项目评估的结果证实了我们在协同决策方面的使用建议，协同决策项目的优势正如我们在



2012 年引进这个项目时预期的那样。”赫尔辛基机场副总监海尼·诺罗宁表示。该研究评估了从 2014 年 1 月到 2015 年 1 月该项目实施带来的收益，这期间飞机滑行时间减少了 60000 分钟（约合 42 天），飞机延迟时间减少了 86000 分钟（约合 60 天）。

得益于协同决策系统的支撑，飞机滑行时间得以缩短，获得了更详细的从登机口推出来的最佳时间信息，航空公司由此节省了超过 800 吨航油。航油的减少意味着减少了 2600 吨二氧化碳排放，同时减少了 0.7 吨二氧化硫排放。由于缩短了航班延误时间，协同决策系统每年可为航空公司节省 650 万欧元的运营成本和 350 万欧元的航油成本。“由于拥有了协同决策系统，航空公司能够节省成本。”海尼·诺罗宁自豪地说，“对赫尔辛基机场的母公司芬纳维亚公司而言，协同决策系统的主要好处是机场运行更容易被预测和监控，我们能够更有效地利用基础设施。”

机场协同决策系统还能够确保开展更有效的冬季作业，除冰过程能够与生产控制更好地结合在一起，提高机场的运行效率。作为协同决策的一部分，赫尔辛基机场还在除冰区设置了电子留言板，同时考虑停机坪的地面交通，以确保高水平的安全。2012 年芬纳维亚公司引入机场协同决策系统后，在节约运营成本方面的卓越效果吸引了其他机场纷纷效仿，目前欧洲大陆已经有 35 个机场使用了协同决策系统。

源自《中国民航报》2016-07-18

延伸阅读

机场如何增加非航收入

言可不是什么好消息。

非航收入是机场商业的一个基本要素，占机场总收入的比重越来越大。无论是实现盈利的机场还是处于亏损状态的机场，非航收入对于机场的盈亏平衡都产生非常大的影响。因此，如果机场要利用这项业务增加现金流，就需要采取认真的态度重视并发展零售业务。

受全球经济持续低迷和局部地区局势动荡影响，近年来旅行零售额增速呈现逐年放缓的趋势。让机场行业人士担忧的是，全球旅行零售额增速明显慢于旅客量增速，这必须引起机场运营商和零售商的警惕。在近年来全球经济复苏持续乏力的情况下，为了最大限度地增加机场零售收入，需要更多商业技巧和更有效吸引旅客消费的方法。

而全球旅客增速持续走低的原因是多方面的。面对一些不确定因素，部分旅客会减少乘坐飞机甚至减少出行，特别是在冲突比较严重的乌克兰、伊拉克、叙利亚等地区，以及近年来受恐怖主义影响的巴黎、比利时以及埃及沙姆沙伊赫等地区的客流量均有所减少。与此同时，巴西在政治经济方面持续动荡、俄罗斯面临的金融问题都意味着旅客减少。来自这些国家的旅客将很大一部分的旅行支出都用在购买免税品和购物上，当这些旅客不再大肆花钱时，对机场和免税店而

言可不是什么好消息。尽管如此，机场等相关部门不应该为旅客增速下滑过分担忧，应该转而挖掘现有客流的消费潜力。其中，最重要的手段就是借助移动设备等新技术的力量，与旅客进行有效的沟通。移动设备已经成为人们沟通、管理行程、预览行程计划的重要工具，还可以用于引导旅客在机场更快地找到登机口等。通过移动设备预订机票也成为越来越多人的选择，已经有超过 20% 的在线预订是通过手机等移动设备完成的。通过移动设备，旅客可以随时从朋友、家人或零售专家那里获得旅行建议。移动设备不仅是一种技术设备，更是左右消费者行为的一个基本要素。这是一个巨大的机会，企业需要做的是更合理地利用旅客手中的移动设备，并充分利用移动设备随时随地和个性化的特点，向旅客发送精准促销等满足个性化需求的有用信息。

机场运营商需要注意的是，良好的机场体验是发挥移动设备等新技术作用的重要前提。旅客从机场的停车场最终到达机场的零售店需要经历很多环节，无论是值机柜台前长长的队列，还是安检中各种繁琐的事情都可能让旅客变得暴躁，从而失去在零售店内购买商品的欲望。只有心情愉快的旅客才更可能在机场消费，所以机场需要努力让旅客在机场保持良好

的精神状态、拥有更充足的时间，从而进行消费。同时，机场零售店的独特性也很重要。旅客在机场可以买到商业街无法买到的商品，或者在免税店内享受到其他地方无法享受到的服务，就会鼓励其安排更多的时间用于机场购物或消费。全球已经有许多机场在改善机场零售环境方面增加资金投入，在机场规划设计的前期就规划好零售区域，并与零售商及其销售品牌建立合作共赢关系，从而更好地推动机场零售业务的发展。香港机场平均每名旅客的零售消费额为 102 元，新加坡樟宜机场为 96 元，中国内地机场相对较低。中国内地机场将相当大的楼内面积租给物流供应商，以及将店铺租给一些较难吸引旅客消费的零售商是重要原因。

总体来说，机场在增加旅游零售等非航收入方面的前景是很不错的。越来越多的旅客越来越频繁地乘坐航班出行。在印度和非洲等新兴市场，国际旅客量正在以惊人的速度持续增长。许多旅客热衷于体验机场购物的豪华和魅力，而且越来越容易在机场商店内找到想要购买的商品。机场的免税店以最大的消费弹性著称，世界免税协会的成员们都对旅游零售业保持着乐观的态度，旅游零售业的未来依然值得我们期待。

源自《中国民航报》2016-07-18

资本市场的力量—— 航空金融业创新的第一推动力



过去的一段时间里，在见证银行系、航空公司系等新兴飞机租赁公司扎堆崛起的同时，还看到飞机租赁商通过上市（中银航空租赁择机赴港上市，民生租赁、国银租赁等均透露出计划上市意向）、债券融资（招银租赁等发行境外美元债券票据）、私募股权投资（美国 Air Lease 与私募资本 Napier Park 合资组建 Blackbird Capital），乃至资产证券化（中飞租 2013 年底发行中国首单飞机资产证券化业务）等渠道，在资本市场里辗转腾挪，给航空金融业带来新鲜的资本血液，也持续推进了飞机租赁业务模式的进化和创新。

资本市场的力量，到底会在多大程度上改变航空金融业的格局？

在传统的航空金融市场里，航企的自有资金和商业银行贷款是最主要的飞机融资渠道，在类似 2008 年金融危机的行业低谷期，各国的出口信贷支持也会短时间扮演很重要的角色。

根据当前和未来的全球商用飞机交付融资需求和渠道预测，2015 年的飞机交付融资额为 1220 亿美元，2016 年预计将达到 1270 亿美元。如果考虑到 2010 年仅为 620 亿美元，这意味着新飞机融资需求在过去的 5 年里翻了一番。

其次，在融资需求快速增长的过

程中，我们看到，获得资金的渠道正在变得更为多样化，特别令人欣喜的是，现金、资本市场和商业银行贷款这三个最主流的融资渠道占比较为平衡（大约各占总融资需求的 30% 左右），还有 10% 左右的出口信贷支持，但比重还将继续下降。

最后，一个非常重要的变化是，来自资本市场的融资额在新飞机交付融资市场中的占比逐年提高，并将继续成为最重要的融资方式。2015 年的 1220 亿美元新飞机融资额中，近 400 亿美元是来自资本市场。

在波音飞机的交付融资渠道预测中，2016 年资本市场的融资占比将高

达 38%。而资本市场的崛起，有效地促进了航空金融市场融资渠道多样化和融资方式创新。相比于传统的航空公司，租赁企业在资本市场面前具有不少先天优势，也更容易得到资本市场的青睐，可以灵活应用比如母公司定向增发、无抵押贷款、资产证券化等工具达到融资目的。

此外，从资本市场在飞机租赁公司的融资渠道中所扮演的角色来看，资本市场融资占了租赁公司的波音飞机交付融资额的 53%。从这个意义上说，资本市场的力量，是当前和未来推进航空金融市场创新的最主要推动力，特别是依托飞机租赁业的崛起，正在改变航空金融业的格局和游戏规则。

近来飞机租赁业的一个新趋势，是看到一拨新面孔的私募股权投资者进来购买飞机租赁商手中的飞机资产包，或者与飞机租赁公司合资合作。这对于双方来说都是乐见其成的。对于租赁公司来说，通过出售能够迅速回收资本改善资产负债表，并同时通过继续管理这些机队来获利。而对于那些私募股权投资基金来说，他们更看好的是航空业良好的基本面带来的资产保值增值机会，但也许并不了解飞机和飞机租赁业务，所以带来资金的同时，却不会参与经营管理。

资本永远是自私且逐利的。在当前中国乃至全球经济面临巨大不确定性的背景下，航空运输业相对健康的基本面，和飞机资产良好的稳定性和流动性，吸引了众多资本的目光。

“航空金融市场的健康稳定，是建立在良好的民航运输市场和平衡的商用飞机供需格局基础上的。”波音金融公司总裁 Tim Myers 表示，“航

空客运量增速好于之前的预期，飞机使用率和载客率持续在提升，机队更替的需求依然强劲，而全球航空公司持续在刷新利润和收益的历史记录。所以我们看到有越来越多的金融投资机构将飞机资产视为可靠的投资选择。”

和国际市场发展相比，中国航空公司和租赁企业的融资渠道，还是更多地依赖传统的商业银行贷款方式。来自中国的商业银行贷款，在全球新飞机融资中的商贷占比达到了 29%，而这些银行商业贷款融资基本都流向了中国的航空公司和租赁企业。

我们近来看到了若干大型金融租赁公司（招银租赁、国银租赁等）成功在海外发行了美元债券，也有租赁商在谋求境外 ABS 发行计划，都在积极拓展海外融资渠道，打开国际资本市场，降低货币和资本错配风险，但总体来说，国内租赁企业还是面临融资渠道单一、币种单一等现实挑战。

融资渠道不畅，自然带来了融资成本相比国外较高的问题。大多数飞机购买和租赁都以美元进行，境外直接进行美元融资，成本比国内低约 0.5%~1%。

再比如说眼下特别热门的资产证

券化 ABS。在国际航空金融市场里，资产证券化已经成为航空和租赁公司特别青睐的一种新兴融资方式，在拓展融资渠道的同时，也为投资人提供了更多的退出机制。然而在国内，资产证券化还主要基于银行或企业信用而非资产信用、ABS 币种单一带来的汇率风险不可控，动辄 10 年的飞机租赁期限很难匹配等问题，导致我们短期内还无法看到以租赁飞机租金、租赁设备残值为基础资产的 ABS 产品大显身手的机会。要真正降低租赁资产证券化的成本，我们首先需要看到在政策法规、发行渠道、信用管理等方面的进一步改革和完善。

当然，国内租赁公司本身也还需要进一步修炼内功，提升资产管理和处置能力，才能玩转 ABS。“国际市场的飞机租赁 ABS 对飞机机型、客户分布、地域分布等要求都较高。”交银租赁航空租赁部副总高思翔对此曾表示。

总之，在全球经济和金融市场逐步全球化的今天，将持续看到资本市场的力量，依托持续的金融创新，进一步推进航空金融业的发展与升级，以满足未来不断增长的飞机融资需求。

源自《中国航空报》2016-07-14



借力阿提哈德 意大利航空重回中国市场

7月19日，意大利航空(Alitalia)正式开通北京至罗马的航线，标志着这家欧洲航空公司时隔三年重新回到了中国市场。

意大利航空于2013年中断了中国航线。两年前，阿提哈德航空(Ethihad)向意大利航空注入了5.6亿欧元巨额现金，对意大利国家航空公司进行了全面改革。阿提哈德是阿联酋国家航空公司，目前拥有意大利航空49%股权。

在整个企业完全重组后，新的意大利航空从去年1月1日开始正式运营，目前正在进行新一轮业务布局。

此前意大利航空为机队推出了全新涂装，对飞机客舱也进行了翻新，地勤和机组人员也都更换了全新制服。新意大利航空的目标是“成为欧洲最佳航空公司”，重新在欧洲站稳脚跟。

按照计划，北京至罗马这条航线每周四班，由空客A330执飞。通过意大利航空基地所在的罗马机场，乘客可以中转欧洲、中东和北非的50座城市。

意大利航空目前是天合联盟成员之一，与同属联盟的东航、南航以及联盟外的海南航空有合作协议。

源自《21世纪经济报道》2016-07-20

空客减产 A380 以达盈亏平衡



空客公司近日宣布，减产A380的月产量，即自2018年开始将目前月产三架压缩至月产一架，用以维持生产线。

A380飞机目前从18家公司获得了319架飞机的订单，其中近半数的142架由阿联酋航空公司订购。截至今年6月末，共交付飞机193架，其中约4成即81架为阿联酋航空公司的订单。

空客公司于今年1月12日发布的2015年交付业绩显示，作为飞机机体超过了盈亏平衡点，但是假如将目前剩余的订单126架每年交付27架的话，约4年半就可完成交付。已经发出订单的18家公司中，汉莎航空公司、英国航空公司、大韩航空公司、泰国国际航空公司、马来西亚航空公司、中国南方航空公司六家航空公司的订单已完成交付。

与A320一样要求采用提高燃油效率的新型发动机的A380neo呼声高涨，该机自2005年首飞至今已经10年以上，但显示出要求开发意向的仅有阿联酋航空公司一家，故此未来前景还不明朗。

日本ANA控股公司的首架机将于2019年春天交付，旗下的全日空航空公司将其投入至首都圈飞往檀香山的航线上。另一方面，于6月28日举行的ANA股东大会上，

对只订购3架飞机是否有效果的指责也相继发生。

航空公司向空客订购的大型飞机中，选定双发动机的A350-1000较多。在今年范堡罗航展上，维珍大西洋航空公司订购了12架。该公司曾订购了6架A380飞机，但迄今为止一架也没收到，今后如何处理将引人关注。

多年来，A380项目的前景一直受到质疑。这款全球最大的客机在2005年举行了隆重的首飞仪式，但该机被批量生产中遇到的问题所困，项目预算严重超支。去年，该项目以现行成本计算实现了盈亏平衡。

空客表示，它仍相信以较慢速度生产能够实现盈亏平衡。它在声明中表示：“公司将继续提高其产业体系的效率，以便在2017年交货20架飞机的状态下实现盈亏平衡。公司还计划出台更多的削减成本举措，以进一步压低盈亏平衡点。”

空客商用飞机业务首席执行官法布里斯·布雷吉耶坚称，空客集团并没有对A380放弃希望。他说：“通过这一审慎的预防性举措，我们正在为我们的产业规划建立新的目标，在满足现有商用需求的同时，为我们保留各种选择，以便从未来的A380市场中获利。我们正在维持、革新和投资A380。A380会继续存在。”

源自《中国航空报》2016-07-22

亚航拟赴港二次上市 将在中国成立合资公司

亚洲航空(AirAsia)正考虑在香港二次上市，这是该公司发展成为泛亚洲低价航空公司计划的一部分，该公司也将在中国成立合资公司。

消息人士在英格兰范堡罗航空展前夕表示，亚航还在考虑购进更多飞机，以满足北亚等地区的强劲需求。

亚航计划成立一家得到中国国企支持的企业，以开发迅速增长的中国二三线城市的出行需求。该公司是亚洲最大低价航空集团，关联公司已经遍布东南亚。

亚航联合创始人暨首席执行官Tony Fernandes周日在推特(Twitter)上暗示亚航可能进行二次上市，但未提及上市地点，并暗示将购买新的飞机。

“在考虑扩大辅助性收入、增大运载能力以及二次上市，”他说。

一名消息人士称，亚航在与中资银行及潜在股东进行磋商，其中包括中国光大银行。

源自民航资源网 2016-07-11





所有的动力都来自内心的沸腾

毕淑敏

一个人躺在地上，如果他不想起来，那么十个人也拉不起他来，即使起来了也马上会趴下。所有的动力都来自内心的沸腾。如果你做不到一件事，无论是搞好关系，还是寻找爱人，还是减肥，都是因为你还没有真正想做。

这是一个很有意思的心理小游戏。来，纠集起十来个人，然后找一个人来扮演那个躺在地上的人，不用找体重特别沉的，那样容易影响咱们这个游戏的真实感。请这位朋友赖在地上，大家用尽全力把他拽起来……

我见过三十来个人都拉不起一个人的。我本来在上文中想写这个数字，但又怕大家觉得太夸张了，就写了十来个人，这是千真万确的。只要你不想起来，没有人能把你拉起来。心理上的问题也是一样，只要你没有想通，只要你不是真的心服口服，那么所有外界的努力都是劳而无功的。

女子当了妈妈，对待自己的孩子时，要记得这个游戏。他虽然小，也有自己的独立意志，你要把道理给他讲清楚，而且要让他明白这样做的目的是什么，有人会觉得孩子还小，没必要讲那么多。可是，成长是一个逐渐发生的过程，你不能在一颗幼小的心里，

感言

“所有的动力都来自内心的沸腾”。这种沸腾的外在表现，在谋事创业中就体现为精气神。有了精气神，才能干劲儿足，想干事，能成事。从本质上来说，精气神也体现个人的意志信念。

干事创业的过程并非总是一片坦途，难免遇到沟沟坎坎，此时，意志信念的力量就会显现出来。它使我们在面对困难时迎难而上，面对危险时勇于牺牲，面对责任时敢于担当。而这种意志信念的培养，不是一朝一夕之功，它需要我们长时间的修炼，

种下强权的种子，以理服人而不是以力服人，这是要从小就养成的习惯。

你举目四望，很容易就能发现：很多人的生理和生物上的需求得到了满足，但他们仍然不满意，奔突不止，躁动不宁，缺少一种能使他变得生机勃勃的动力，缺乏稳定祥和。像这样缺乏主动性的生活，无论表面上多么风光，都是不值得羡慕的。

那种使自己变得生机勃勃的动力是什么呢？谁来回答你呢？谁来帮你寻找呢？谁为你一锤定音？没有别人，只有你自己。只有当理想的光芒照耀着我们，而且它和广大人群的福祉相连，我们才会有大的安宁和勇气。

你可曾体会种子的疼痛？那种挣开包裹自己的硬壳，顶出板结的土壤的苦难，对一粒柔弱的芽来说，可说是顶天立地的壮举。一个人觉醒时的力量，应该大于一颗种子啊！

有些人把梦想变成现实，有些人把现实变成了梦想。关键是，你的梦想是什么？你为你的梦想做了什么？有梦想就不会寂寞，当你寂寞的时候，只要招招手，你的梦想就飞到了身边。剩下的事，就是琢磨怎样把梦想变成行动了。

要求我们要学会与自己的心灵对话。只有过了自己的“思想关”，自己想通了，知道自己想要的是什么，这种心灵上的开悟才会成为“想干事”的力量之源。

在日常工作当中，也是这个道理。如果我们只是抱着“做一天和尚撞一天钟”的心态，那么我们每天的工作状态其实并不尽如人意；只有在心理上想通了，想要去做事情，内心充满干事创业的热情，工作从“要我做”变成了“我要做”，梦想才有可能变成现实。（王斌）

化繁为简——

奥卡姆剃刀定律

公元14世纪，英国奥卡姆的威廉对当时无休止的关于“共相”、“本质”之类的争吵感到厌倦，于是著书立说，宣传唯名论，只承认确实存在的东西，认为那些空洞无物的普遍性要领都是无用的累赘，应当被无情地“剔除”。

他所主张的“思维经济原则”，概括起来就是“如无必要，勿增实体”。因为他是英国奥卡姆人，人们就把这句话称为“奥卡姆剃刀”。

奥卡姆剃刀定律在企业管理中可进一步深化为简单与复杂定律：把事情变复杂很简单，把事情变简单很复杂。这个定律要求人们在处理事情时，要把握事情的本质，解决最根本的问题。尤其要顺应自然，不要把事情人为地复杂化，这样才能把事情处理好。

现代社会，人们似乎总有忙不完的事情，当忙完后才发现大多数时间是在做“无用功”。其实，随着工作步调愈复杂与紧凑，很多时候都将原本简单的问题复杂化了，给自己平增了麻烦。这时，“保持简单”是最好的应对原则。“简单”来自于清楚的目标与方向，知道自己该做哪些事、不该做哪些事。工作中无所适从的时候，选择简单之法不失为聪明之举。

根据“奥卡姆剃刀”这一原则，对任何事物准确的解释通常是那种“最简单的”，而不是那种“最复杂的”，这就像音响没有声音，我们总是会先看看是不是电源没有接好，而不会马上就将音响拆开检查是否哪个线路坏了。

从方法论角度出发，“奥卡姆剃刀”就是舍弃一切复杂的表象，直指问题的本质。可惜，当今有不少人，往往自以为掌握了许多知识，喜欢将一件事情往复杂处想。当我们的思路开始变得复杂时，应该时刻提醒自己：该拿起奥卡姆剃刀了。因为，只有简单，才可以产生绝妙的主意。

杰克·韦尔奇的管理思想中有一条非常著名的论断，那就是“成功属于精简敏捷的组织”。他认为企业不必复杂化，对他来说，使事情保持简单是商业活动的要旨之一。将问题简单化，其关键点是要找到问题的关键。只要找到了问题的关键，解决起问题来便十分简单。当你在工作中遇到难题、一筹莫展的时候，不妨让自己冷静下来，仔细分析一下问题，找到“症结”，一切就能够顺利解决。

世界是复杂的，但也是简单的，只是我们常常被自己的习惯性思维禁锢，从而把简单的事情弄复杂了。如何将复杂的事情归于简单，根除工作的“复杂病”，是每一个人需要思考的问题。

在管理企业制定决策时，应该尽量把复杂的事情简单化，剔除干扰，抓住主要矛盾。解决最根本的问题，才能让企业保持正确的方向。如果管理者认为只有焦头烂额、忙的要死，才能取得工作上的成功，那就大错特错。事情会朝着复杂的方向发展，而效率则来源于简单。不要被复杂的实务干扰，忽略了真正有效的东西。真正有效的方法，往往是最简单的。

日本最大的化妆品公司收到客户抱怨，买来的肥皂盒里面是空的。为了预防生产线再次发生这样的事情，工程师想尽办法发明了一台X光监视器去透视每一只出货的肥皂盒。同样的问题也发生在另一家小公司，他们的解决方法是买一台强力工业用电扇去吹每个肥皂盒，被吹走的便是没放肥皂的空盒。同样的事情，采用的是两种经济效益天差地别的办法，精明的管理者应该采取哪一种呢？

奥卡姆剃刀原理，向我们传递“简单与高效”的法则、理念和意识。当管理者用奥卡姆剃刀改变思维时，就会惊奇地发现：工作与管理不再是繁琐与杂乱，简单才是最美，也最容易获得高效。

2016 年最值得关注的民用航空技术（二）



开式转子和齿轮传动

2016 年夏，斯奈克玛开发的降低油耗和排放的对转开式转子发动机地面验证平台将在法国伊斯特尔进行露天测试。在齿轮传动方面，欧洲最早可能在 2020 年后才会进行飞行试验。罗罗公司计划在“洁净天空 2”计划下，于 2021 年对宽体飞机的大尺寸齿轮传动发动机 UltraFan 进行验证。斯奈克玛将会测试用于窄体飞机的超高推进效率齿轮传动发动机，而 MTU 航空发动机公司将继续探索普惠的第二代齿轮传动技术。

电传飞控

2016 年，电传飞控将征服更大的民用航空市场。贝尔直升机公司将在 2016 年认证其第一款采用电传飞控系统的商用直升机贝尔 525。赛斯纳公司也将在计划 2017 年服役的“奖状经度”和 2019 年服役的“奖状半球”上应用电传飞控系统。湾流公司已经在 G500/G600 上使用了完全电传操控的主动侧杆系统。庞巴迪也将在计划 2016 年首飞的环球 7000 公务机上首次采用电传飞控技术。空客直升机正在为其 2020 年后服役的首款电传飞控直升机重型 X6 进行概念设计。目前来看，只有通用飞机领域由于成本问题仍未使用电传操纵技术，但是钻石飞机公司在欧盟资助下于 2015 年进行了一个用于轻型飞机的电

传飞控系统的飞行验证。

超声速公务机

在空客的工程支持和福来捷 (FlexJet) 公司 20 架确认订单的支持下，Aerion 公司表示将按计划于 2016 年中期启动 AS2 超声速喷气公务机项目。AS2 计划于 2021 年首飞，2023 年服役。发动机将是基于现有核心机的系统，并将在 2016 年上半年确定。AS2 的设计方案是在陆地上空进行马赫数 0.95~0.98 的飞行以避免声爆，在水面上空和允许超声速飞行的地区飞行速度可达马赫数 1.5。空客正在设计该机的结构、电传飞控和其他系统，并将提供主要的部件，Aerion 公司将负责装配。

电动飞机

航空推进系统的电气化进程正在加速。斯洛文尼亚的伏翼 (Pipistrel) 飞机公司 2015 年引入了阿尔法电动教练机。空客集团计划 2017 年开始交付 2 座的 E-Fan2.0 电动飞机，2 年后交付 4 座的 E-Fan4.0。同时，钻石飞机公司同西门子公司合作为其 4 座的 DA40 飞机开发混合电推进技术，利用该机的 1 台柴油活塞发动机产生电力为 2 个电动桨叶供电。钻石飞机公司还计划开发一个 4 旋翼的混合电力倾转旋翼机，而 NASA 也正在研究一型 9 座的混合电力短程通勤飞机。 (完)

飞机经营性租赁与合同维修

上世纪 80 年代，世界机队中只有约 5% 是经营性租赁飞机，而今天这一比例已经增至 50% 以上，未来这一比例还可能会继续增长。随着经营性租赁飞机在航空公司机队中所占比例的增加，高额的退租成本使各国航空公司开始重视这一问题，并试图通过改变在租赁合同谈判、运行管理和飞机退租这三个方面的管理方式积极应对这一问题。由此经营性租赁飞机的合同管理应运而生。

习惯上各国航空公司对于自有飞机的维修管理称为持续适航维修管理，或者称为持续适航维修方案 (CAMP)，属于安全管理范畴，更是规章严格监管的范围，各国局方通过对运行规范批准的形式进行严格监管。而对于经营性租赁飞机，规章上只强调运营人承担航空器适航性责任，而其他方面均属于商业范畴，属于商业合同管理范围。不同于适航维修的安全管理，合同维修属于经营范围，各国航空公司首先在源头上通过机型、租期的合理选择及对租赁合同条款标准化（减少误解与争议）进行规范；其次通过规范租赁期间的运行管理降低运行成本并规范对维修记录的管理；最后通过合理组织退租，从管理上彻底解决退租难的问题并有效降低退租成本。

经营性租赁合同的基本原则

以保护租赁公司为主要结构设计，飞机接收时航空公司以现状 (As-is-where-is) 进行接收，其中交付后隐含的各种风险由航空公司承担，因而属于净租赁 (net lease) 方式。对租赁公司的保护机制主要包括维修储备金制度、租赁公司每年至少一次的飞机检查权利以及增加了一些特定的额外要求。目前，规模较大的航空公司在与租赁公司的博弈过程中，可以取得用信用证 (LOC) 取代维修储备金的特权，这在一定程度上缓解了航空公司的压力。航空公司在飞机退租时，按飞机交付时的状态进行退租和补偿。

经营性租赁飞机的额外维修要求

尽管经营性租赁飞机具有可使航空公司的初期资金

投入压力较小、有助于改善资产负债表等优点，但也存在一些缺点，其中租赁公司的额外要求和退租工作的管理负担是航空公司需要面对的最大挑战，且运行期间的额外要求主要包含飞机和发动机两个方面。

各国航空公司面临的困难

仅 2013 年就有 1400 架飞机在不同的规章体系下进行转移，由于不同规章体系之间的不同要求，给航空公司带来了巨大的挑战。据统计，为满足这些差异要求，全世界的航空公司每年需要花费约 3.7 亿美元的转移成本。

在飞机的寿命周期内，一般会经历多个运营人之间的转移。在这个过程中，租赁公司、局方和运营人这些利益相关方的视角和责任不同。租赁协议的设计主要用于保护租赁公司，而不是其中某个运营人，再加上不同局方的介入，加剧了航空公司所面临的困难。目前 FAA 与 EASA 之间的双边协议在持续改善，这在一定程度上减缓了航空公司飞机转移的压力。

在飞机转移过程中，规章差异直接影响了进口国对飞机的进口。例如，对出口适航证的要求属于双边范围，但由于各国之间差异较大，这给飞机转移带来很大的困难。出口适航证的基本作用是表明出口的飞机满足进口国对该机型的型号设计批准的要求，同时还要满足进口国的其他特殊要求，这样就为出口国运营人和局方造成很大的压力，影响了飞机的转移效率。目前，解决上述问题的最有效方法是政府间签订双边协议。

飞机转移过程中另外一个困难是需要满足进口国的商业运输运行需要，这些要求往往写在租赁合同的退租交付条件中，主要包括符合进口国的运行规章（如 FAR 121）要求和空域管制要求等。满足这些要求原本是进口国运营人申请运行规范批准的先决条件，也是进口国运营人的主体责任，但为了保护租赁公司的利益，在租赁合同中往往把满足运行规章的责任强加给了出口国运营人，而出口国运营人对进口国的相关运行规



章既不熟悉，也不了解，因而带来了巨大的压力和挑战。在飞机转移过程中各国的规章差异主要表现在注册(Registration)、设计批准(Design Approval)、适航取证(Airworthiness Certification)、持续适航(Continuing Airworthiness)、其他适航要求(Additional Airworthiness)、运行要求(Operational Requirements)、空中管制要求(Airspace Requirements)、其他要求(Other Requirements)、驾驶舱安全(Cockpit Security)、双边协议(Bilaterals)等方面。

因规章差异而导致对航空公司影响最大的是维修记录。FAA、EASA和CAAC之间对维修记录的要求差异较大，FAA与EASA之间通过双边协议可以有效地弥补这种差异，而CAAC与FAA之间的双边协议谈判正在进行之中。国内航空公司对FAA和EASA的规章是不熟悉的，因而无论在租赁合同谈判、退租条款的理解、退租文件记录准备和退租争议解决过程中均处于劣势，目前急需加强这方面的培训。另外，租赁公司为了提高退租飞机再次出租的市场能力，往往故意增加许多额外的退租要求，甚至想得到一架能满足各国局方要求的“万能”飞机，这一压力很容易被转嫁到退租的航空公司身上。如果航空公司的租赁合同谈得不好，在退租时就会任人宰割。

退租管理

如果没有好的租赁合同，再加上在租赁期间没有主动进行合同维修，在飞机退租时往往会付出巨大的成本代价。严重时，有些航空公司甚至面临无法退租的局面，只好选择花更多的钱进行退租买断(buy out)。

退租时一般会遇到如下问题：

- 1) 追溯到生产(BtB)文件不满足租赁公司的要求；
- 2) 部件或改装证件缺失；
- 3) 修理文件不完整；
- 4) 从客户化维修方案过渡到维修计划文件(MPD)；
- 5) 客舱内饰不满足租赁公司的要求，对“normal wear and tear”缺乏清晰地定义；
- 6) 延期交付导致的罚款和租金。

退租时还有可能含有其他隐含成本，包括机身和发动机等方面。

合同维修

经营性租赁飞机的合同维修属于商业范畴，但技术含量却是工程管理中最高的。它集中了从维修方案、结构修理、部附件管理、改装、单机档案，项目管理和FAA/EASA规章等几乎所有的工程管理知识，非顶尖的工程管理人员无法胜任这项合同管理工作。目前国内航空公司除了面临国际上各个航空公司的困境之外，还面临着更多的其他困难。主要表现在如下6个方面：

- 1) 对FAA/EASA规章不熟悉，丧失了与租赁公司“平等”对话的机会；
- 2) 对经营性租赁飞机的维修管理没有引起足够的重视，未能使用顶尖的工程管理人员组织退租管理；
- 3) 未对经营性租赁期间进行差异化合同维修管理；
- 4) 未对维修记录建立清晰的标准，缺乏有效的日常监督审计；
- 5) 经营性租赁飞机的管理未能程序化，仍然属于项目管理性质；
- 6) 未能将经营性租赁飞机的合同维修融入到持续适航维修管理之中。

合同维修可能是解决经营性租赁飞机管理的有效办法，具体可从合同谈判、运行管理、退租交付等三个阶段实际操作。

综上所述，尽管经营性租赁飞机的管理面临诸多挑战，但并不是一个不可逾越的障碍。只要航空公司立足自身，加强培训，勤于总结，领导重视，一定会将合同维修的理念付诸实践并结出硕果。经营性租赁飞机已经占到航空公司机队一半以上，能否将经租飞机的机队管理好涉及到公司未来的生存，已成为了航空公司的一个战略决策问题，非常值得深入研讨。