

以行动为宣言

万物生长的五月，生机勃勃。

古老的中国再次成为举世瞩目的焦点：“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开。围绕“加强国际合作，共建‘一带一路’，实现共赢发展”的论坛主题，来自130多个国家的约1500名各界贵宾共商大计、共谋发展。

这是辉煌的时代，这是难得的机遇。

这是世界的机遇。当前，全球产业正处于深度调整的关键阶段，中国经济也处于转型升级的重要关口，“一带一路”倡议从无到有、由点及面，搭建了一个包容性巨大的发展平台。与沿线国家实现经济融合、发展联动、成果共享，既是深化中国改革开放的新任务，也是符合全球发展的大趋势。

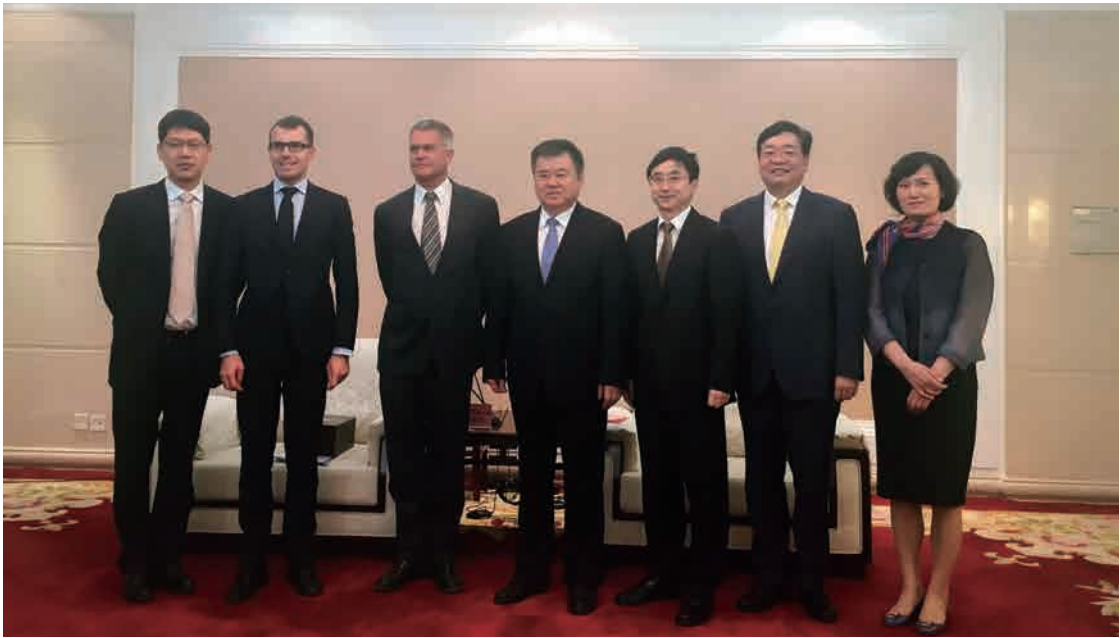
这是民航的机遇。一方面，航空产业不仅可以促进地区生产分工，增强区域市场凝聚力，更可以对物流、信息流、资金流等的集聚发挥显著作用，航空运输正成为全球范围内配置高端生产要素和促进跨越式发展的强劲动力。另一方面，建立区域发展新模式，必然伴随着生产要素大规模跨境流动，直接带动航空运输市场迅猛发展。

这是河南的机遇。不沿边不靠海，地处“中国之中”的河南，把实施五大国家战略与融入“一带一路”建设紧密结合起来，不断加强区位优势、产业基础、市场潜力、开放平台、人文交流等方面的整体谋划，迅速成为对外开放的新前沿。

这更是航投的机遇。2013年，顺应国家和省里的战略部署，河南航投因事而谋，应势而动，开始实施收购卢森堡货航股权项目。几年来，豫卢“双枢纽”战略取得了超预期的发展，郑卢“空中丝路”为河南省对外开放、融入“一带一路”建设开辟了快速通道。阿维亚融资租赁（中国）公司首批三架飞机成功交付俄航，填补了河南金融领域的一项空白，成为河南与“一带一路”沿线国家资金融通的生动案例。

世间的美梦靠劳动实现，所有的努力总由历史记载。因助力河南参与“一带一路”建设取得积极成果，河南航投连续3年获得省委省政府嘉奖；也凭着出色的业务表现，在“一带一路”论坛召开期间，备受媒体关注：除了重点版面和时段的专题报道，也在关于河南省枢纽建设、对外开放、转型升级发展的文章中频频“出镜”。

时代洪流滚滚前行，历史机遇千载难逢。乘势而上谋腾飞，河南航投必以行动为宣言！



P09 徐光会见卢森堡驻华大使石泰嵎 张明超一同参加

卷首语 /Prologue

01/以行动为宣言

高层声音 /Leader Voice

- 05/习近平：乘势而上 顺势而为
推动“一带一路”建设行稳致远
- 07/谢伏瞻：深化改革 加强创新 强化监管
维护金融安全 促进金融发展
- 08/陈润儿：适应消费升级需求
加快发展冷链物流

航投信息 /HNCA Information

- 09/徐光会见卢森堡驻华大使石泰嵎
张明超一同参加
- 10/河南航投连续3年获省委省政府嘉奖

- 11/河南航投与泰国皇雀航空签署合作谅解备忘录
- 11/正大集团与海航创新金融集团代表访问河南航投
- 12/河南航投召开推进“两学一做”学习教育常态化制度化
暨党委中心组学习会议
- 13/刘建葆探望合资货航项目外籍工作人员
- 13/河南航投邀请专家上党课
- 14/卢森堡项目部袁圣博荣获河南省五一劳动奖章
- 14/阿维亚中国公司首批客机交付引关注
- 15/河南航投顺利完成清产核资工作
- 15/“热血青春 奉献实干”征文活动圆满落幕
- 16/主流媒体密集报道河南航投发展成就
- 16/河南打造“一带一路”交通物流枢纽
- 18/“双枢纽”架起空中“新丝路”



- 20/深耕沃土 实干兴邦
- 21/垄上行 踏青春放歌

专家视点 /Expert Viewpoint

22/“一带一路”民航业的投资机遇

行业动态 /Industry News

月度聚焦

25/“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开

月度盘点

29/国产大飞机C919 首飞成功

经济金融

- 34/《河南省深化投融资体制改革实施方案》印发
- 35/河南省一季度金融运行总体稳健
- 35/一季度郑州进出口“开门红”
- 36/河南率先在自贸试验区启动企业投资项目承诺制

短波精粹

- 37/民航局与ICAO 合力推动
“一带一路”沿线国家和地区民航发展
- 37/郑州机场2017年“五一”假期
航班放行正常率连创新高



P11 河南航投与泰国皇雀航空签署合作谅解备忘录

- 37/波音交付首架737 MAX新型飞机
- 37/低空游、体育游等十个方面将成未来投资重要领域
- 37/至2026 年中国将需3200 架新飞机

航空运输

- 38/民航局发布2016 年民航行业发展统计公报
- 39/郑州至银川航空快线将开通
- 39/中国通往欧洲首条国际快线
北京—法兰克福快线开通

通用航空

- 40/水上飞机——通用航空中的“两栖动物”
- 45/民航局：6 月1 日起民用无人机须进行实名登记
- 47/2017 年郑州航展圆满落幕
- 47/通航发展正当时

文化旅游

- 48/热情西班牙
- 50/郑州直飞埃及旅游包机7 月4 日首飞
- 50/鸭河畔的航空梦
- 51/迪拜旅游局2017 年中国区路演正式启动



P12 河南航投召开推进“两学一做”学习教育常态化制度化暨党委中心组学习会议

编委会

主 任：张明超

副主任：刘建葆

委 员：悦国勇 郑立亮
郭艳红 李冬静
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：鲍妍妍

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



项目建设

52/波音737 舟山完工和交付中心开工

52/首架在中国完成生产的空客A330 今年将交付使用

企业采风

53/南航集团成立资本控股公司

产业政策/Industrial Policy

54/国务院关于印发

中国（河南）自由贸易试验区总体方案的通知（下）

案例研究/Case Study

57/整合创新 深挖客户诉求

——罗罗售后服务策略及带给我们的启示

专题视窗/Features

59/基地价值：枢纽战略如何演变？

环球航空/Global Aviation

61/GAMA：第一季度全球共交付434 架通航飞机

61/FAA：未来20 年美国通航有升有降

62/新航推出全球首批绿色航班

62/津巴布韦航空公司被欧盟列入禁飞名单

学苑拾珠/Learning Corner

63/为什么总是原地踏步——内卷化效应

航空百科/Aviation Knowledge

64/航班延误险小知识



习近平

乘势而上 顺势而为
推动“一带一路”建设行稳致远

国家主席习近平5月14日出席“一带一路”国际合作高峰论坛并发表主旨演讲。习近平指出，“一带一路”建设已经迈出坚实步伐。我们要乘势而上、顺势而为，推动“一带一路”建设行稳致远，迈向更加美好的未来。习近平对推动“一带一路”建设提出以下五点意见：

第一，我们要将“一带一路”建成和平之路。古丝绸之路，和时兴，战时衰。“一带一路”建设离不开和平安宁的环境。我们要构建以合作共赢为核心的新型国际关系，打造对话不对抗、结伴不结盟的伙伴关系。各国应该尊重彼此主权、尊严、领土完整，尊重彼此发展道路和社会制度，尊重彼此核心利益和重大关切。

古丝绸之路沿线地区曾经是“流淌着牛奶与蜂蜜的地方”，如今很多地方却成了冲突动荡和危机挑战的代名词。这种状况不能再持续下去。我们要树立共同、综合、合作、可持续的安全观，营造共建共享的安全格局。要着力化解热点，坚持政治解决；要着力斡旋调解，坚持公道正义；要着力推进反恐，标本

兼治，消除贫困落后和社会不公。

第二，我们要将“一带一路”建成繁荣之路。发展是解决一切问题的总钥匙。推进“一带一路”建设，要聚焦发展这个根本性问题，释放各国发展潜力，实现经济大融合、发展大联动、成果大共享。

产业是经济之本。我们要深入开展产业合作，推动各国产业发展规划相互兼容、相互促进，抓好大项目建设，加强国际产能和装备制造合作，抓住新工业革命的发展新机遇，培育新业态，保持经济增长活力。

金融是现代经济的血液。血脉通，增长才有力。我们要建立稳定、可持续、风险可控的金融保障体系，创新投资和融资模式，推广政府和社会资本合作，建设多元化融资体系和多层次资本市场，发展普惠金融，完善金融服务网络。

设施联通是合作发展的基础。我们要着力推动陆上、海上、天上、网上四位一体的联通，聚焦关键通道、关键城市、关键项目，联结陆上公路、铁路道路网络和海上港口网络。我们已经确立“一带一路”建设六大经济

走廊框架，要扎扎实实向前推进。要抓住新一轮能源结构调整和能源技术变革趋势，建设全球能源互联网，实现绿色低碳发展。要完善跨区域物流网建设。我们也要促进政策、规则、标准三位一体的联通，为互联互通提供机制保障。

第三，我们要将“一带一路”建成开放之路。开放带来进步，封闭导致落后。对一个国家而言，开放如同破茧成蝶，虽会经历一时阵痛，但将换来新生。“一带一路”建设要以开放为导向，解决经济增长和平衡问题。

我们要打造开放型合作平台，维护和发展开放型世界经济，共同创造有利于开放发展的环境，推动构建公正、合理、透明的国际经贸投资规则体系，促进生产要素有序流动、资源高效配置、市场深度融合。我们欢迎各国结合自身国情，积极发展开放型经济，参与全球治理和公共产品供给，携手构建广泛的利益共同体。

贸易是经济增长的重要引擎。我们要有“向外看”的胸怀，维护多边贸易体制，推动自由贸易区建

设，促进贸易和投资自由化便利化。当然，我们也要着力解决发展失衡、治理困境、数字鸿沟、分配差距等问题，建设开放、包容、普惠、平衡、共赢的经济全球化。

第四，我们要将“一带一路”建成创新之路。创新是推动发展的重要力量。“一带一路”建设本身就是个创举，搞好“一带一路”建设也要向创新要动力。

我们要坚持创新驱动发展，加强在数字经济、人工智能、纳米技术、量子计算机等前沿领域合作，推动大数据、云计算、智慧城市建设，连接成 21 世纪的数字丝绸之路。我们要促进科技同产业、科技同金

融深度融合，优化创新环境，集聚创新资源。我们要为互联网时代的各国青年打造创业空间、创业工场，成就未来一代的青春梦想。

我们要践行绿色发展的新理念，倡导绿色、低碳、循环、可持续的生产生活方式，加强生态环保合作，建设生态文明，共同实现 2030 年可持续发展目标。

第五，我们要将“一带一路”建成文明之路。“一带一路”建设要以文明交流超越文明隔阂、文明互鉴超越文明冲突、文明共存超越文明优越，推动各国相互理解、相互尊重、相互信任。

我们要建立多层次人文合作机

制，搭建更多合作平台，开辟更多合作渠道。要推动教育合作，扩大互派留学生规模，提升合作办学水平。要发挥智库作用，建设好智库联盟和合作网络。在文化、体育、卫生领域，要创新合作模式，推动务实项目。要用好历史文化遗产，联合打造具有丝绸之路特色的旅游产品和遗产保护。我们要加强各国议会、政党、民间组织往来，密切妇女、青年、残疾人等群体交流，促进包容发展。我们也要加强国际反腐合作，让“一带一路”成为廉洁之路。

源自新华网 2017-05-14

刘翠翠摘编



谢伏瞻

深化改革 加强创新 强化监管 维护金融安全 促进金融发展

5 月 16 日，全省金融工作座谈会在郑州召开，学习贯彻习近平总书记关于金融工作的重要讲话精神，研究新形势下河南省金融业发展和金融安全相关问题。河南省委书记、省人大常委会主任谢伏瞻主持座谈会并讲话，强调要充分认识金融在经济发展和

社会生活中的重要地位和作用，深化改革，加强创新，强化监管，扎实做好金融业发展和维护金融安全各项工作，持续提升金融服务经济社会发展水平。谢伏瞻在讲话中充分肯定了全省金融工作取得的成绩，深入分析了河南金融工作面临的形势和存在的问题。他指出，金融是现代经济的核心，金融活、经济活，金融稳、经济稳。党的十八大以来，党中央高度重视金融工作，习近平总书记多次发表重要讲话、作出重要指示，为我们做好金融工作指明了前进方向、提供了基本遵循。我们一定要提高认识，切实把思想统一到习近平总书记重要讲话精神上来，把做好金融工作、维护金融安全作为关系全局的一件战略性、根本性的大事抓紧抓好，为决胜全面小康、让中原更加出彩提供重要支撑和坚强保障。

谢伏瞻强调，要加快发展，不断提高金融业的竞争能力、抗风险能力、可持续发展能力。一要深化金融改革，稳固壮大金融豫军。要在抓好各金融机

构建设管理的同时，深化改革、转换机制、增大资本、组建机构，通过加快推进民营银行、法人寿险公司组建，推进大型企业集团组建财务公司、地方金融机构组建金融租赁公司，引导各金融机构加快向省辖市和经济发达的县域延伸机构网点，推动金融豫军协同发展，大力实施引金入豫工程，进一步完善金融体系，积极推进农信社改革。二要加强金融创新，促使金融回归服务实体经济的本质。要加快金融组织创新、产品和服务模式创新，加大对重大战略实施、重大项目建设、重大工程推进和小微企业发展、“三农”工作等方面的金融服务保障力度。要建设多元化融资体系和多层次资本市场，疏通金融进入实体经济的渠道，加强信贷政策指引，围绕打好“四张牌”、建设“三区一群”、打赢四大攻坚战、推进“三去一降一补”五大重点任务等省委、省政府的重点工作，着力提供金融支持；要把加快发展普惠金融作为今年的重要任务，适度放宽市场准入，支持小型金融机构发展，加强金融基础设施建设，创造更多支持实体经济发展、老百姓又能分享增值收益的金融产品。三要强化金融监管，坚决守住不发生系统性金融风险的底线。要按照习近平总书记“三统筹”“三确保”的要求，把住监管重点，继续保持防范和打击

非法集资高压态势，依法严厉打击逃废债行为；补齐监管短板，对银行、证券、保险、期货、基金等领域开展风险大排查，持续完善监管措施和监管方式，加大对新兴领域的监管力度，提升对农村地区金融等薄弱环节的监管实效；形成监管合力，着力形成省市县三级对口监管机制，建立统一的信息报送和监测系统，加强金融管理部门之间的沟通协调，及时研究解决河南金融监管中存在的问题。各金融机构要提高风险管理水平，加强自身改革，完善公司治理结构，决不能让风险管控责任主体成为风险之源。

谢伏瞻要求，要加强领导，不断提高金融决策科学化水平。要强化责任，各级党委和政府要定期研究金融工作，金融工委和金融办要发挥好综合协调作用，金融监管部门要把引导推动各类金融机构支持地方经济发展摆在突出位置。各级领导干部要树立现代金融意识，加强金融知识学习，学会运用金融手段促进经济发展、防控金融风险；要注重培养使用懂金融、会金融、精于金融的领导干部，提高金融工作能力。要完善党领导金融工作的体制机制，研究探索建立金融顾问制度，助推河南金融发展再上新台阶。

源自《河南日报》2017-05-17

本刊有删减 刘翠翠摘编



陈润儿

适应消费升级需求 加快发展冷链物流

5月3日起，河南省省长陈润儿聚焦物流业等重点产业进行专题调研。他强调，物流业作为河南依托优势着力打造的支柱产业，要主动适应消费升级需求、加快发展冷链物流，抢占产业制高点，实现由传统向现代转型。

陈润儿指出，近年来，随着经济社会发展 and 人民生活水平不断提高，冷链物流需求日趋旺盛、态势良好。发展冷链物流是满足居民消费升级的客观要求，是保障食品质量安全的重要环节，是提高生产经营效率的现实选择，是整合延长产业链条的有效途径。当前冷链物流业正面临大发展、大变革的关键时期，河南要抢抓机遇，将其作为现代物流业发展的新兴业态、重要抓手，强力推进。

陈润儿说，河南发展冷链物流具有得天独厚的条件。一是有着雄厚产业基础，作为农产品生产大省，河南的农副产品精深加工发展迅速；二是有着便捷交通优势，地处中原、四通八达，多式联运的大交通格局正在形成，集散、分拨、配送成本进一步降低；三是有着巨大市场潜力，冷链运输目前应用比例偏低而需求旺盛、前景可期；四是有着良好发展机遇，河南自

由贸易试验区的挂牌，为加快建设现代物流体系、破解冷链物流业发展瓶颈提供了宝贵平台。下一步，河南冷链物流发展要立足综合交通优势和产业基础优势，以供给侧结构性改革为主线，以“规模化、标准化、智慧化、专业化”为方向，着力在五个方面抓紧研究、加快步伐。

一要健全冷链物流标准体系。着力解决目前因为标准体系不健全、不完善造成的“断链”现象，龙头企业要积极作为，借鉴和参考国际、国内先进标准示范带动，主动实行达标生产和提标创新。二要加快公共信息平台建设。优化资源配置、运力整合，尤其是要加快“最先一公里”和“最后一公里”的信息追溯系统建设。三要积极发展冷链多式联运。推动交通与冷链物流融合发展，切实降低物流

成本、提高运输效率。四要大力培养物流专业人才。从大学和高等职业技术学院的专业设置“源头”抓起，以人才结构的转型发展推动物流业转型发展。五要支持建设冷链物流基地。加快构建以郑州为中心、拥有多个区域冷链物流基地的全省冷链物流发展新格局。

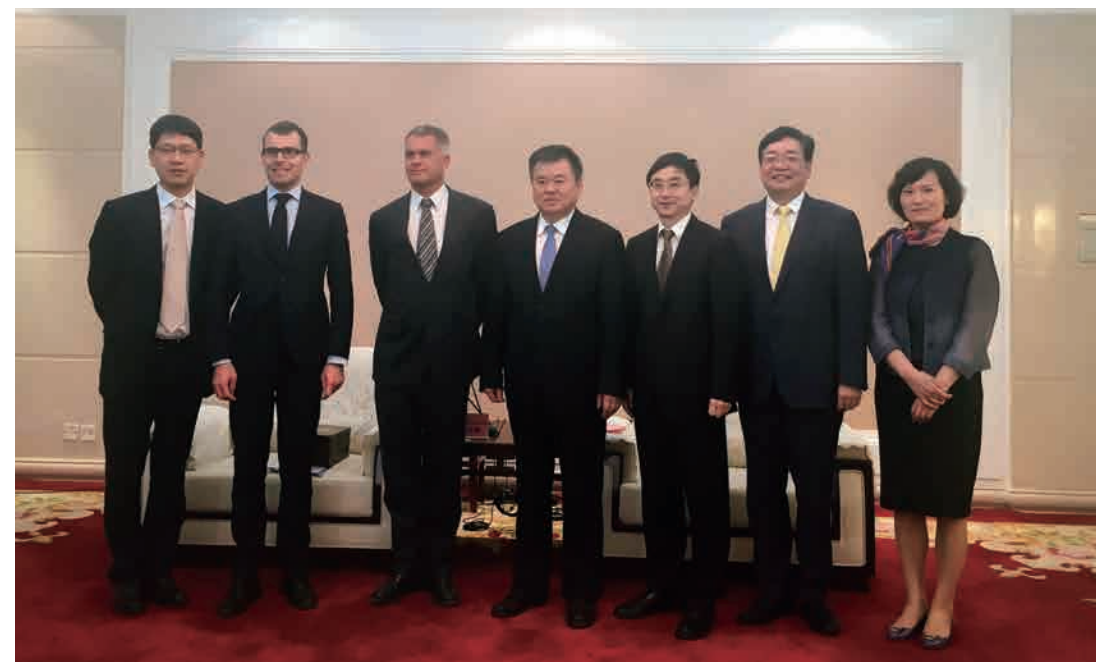
陈润儿特别强调，河南在支持本土冷链物流企业做大做强时，还将积极引进国内外从事冷链物流的大型企业，充分发挥航空港、郑欧班列、自贸试验区等各种优势资源的叠加效应，加大政策扶持、资金投入等方面的倾斜力度，着力将河南这一中原之地打造成为现代物流的集散中心、分拨中心、配送中心。

源自《河南日报》2017-05-04

本刊有删减 刘翠翠摘编



徐光会见卢森堡驻华大使石泰崑 张明超一同参加



本刊讯 5月19日下午，河南省副省长徐光会见来郑考察的卢森堡驻华大使石泰崑、副馆长公使衔参赞卢睿朗先生一行。河南航投董事长、党委书记张明超一同参加。

徐光首先对石泰崑一行的到来表示热烈欢迎，并肯定了石泰崑在豫卢“双枢纽”建设中重要的协调作用。石泰崑表示，随着双方经贸往来的更加频繁，未来的合作领域将会进一步扩展。希望双方共同协作、加强交流，尽快促进各

项合作项目成功实施。双方一致认为，以河南航投与卢森堡货航为代表的豫卢双方的各项合作，必将能完善、促进“双枢纽”战略深入实施，从而有利于双方进一步的经贸往来及文化交流。

据悉，石泰崑此行旨在搭建豫卢双方友好合作平台，进一步推进河南省与卢森堡大公国之间的经贸文化往来，重点推动河南航投与卢森堡在郑州的各项合作项目。

（文 / 王丹丹 图 / 袁圣博）

河南航投连续 3 年获省委省政府嘉奖



本刊讯 5月11日，河南省委省政府印发《关于嘉奖2016年度全省经济社会发展重大突破性事项突出贡献单位的决定》，河南航投因强化责任、积极运作，为河南省参与“一带一路”建设取得积极成果、持续提升开放型经济发展水平作出了重要贡献，获得省委省政府嘉奖。自2014年以来，在河南全省经济社会发展突出贡献单位嘉奖中，河南航投连续3年榜上有名。

2016年，河南航投紧紧围绕省委省政府的战略部署，厚植发展优势，为郑州枢纽建设发挥了重要作用：卢森堡货航郑州航线全年累计执飞航班超过650班，货运吞吐量突破10.7万吨，对郑州机场货运增长量贡献率达79%。自2015年11月以来，卢森堡货航累计国际货运量、国际货运航线数、航班数量、国际通航点等四项主要指标在郑州机场始终保持首位，“双枢纽”战略共振带动效应凸显，为郑州机场货运吞吐量增速持续领跑全国做出突出贡献。今年第一季度，卢森堡郑州航线也交出了漂亮的成绩单：累计执飞航班148班，较去年同期增加30班；贡献货运吞吐量约2.44万吨，较去年同期增加47%，其货运量占郑州机场同期货运总量的四分之一强，为郑州机场货运量发展提供了有利保障。

同时，河南航投积极整合国内外优势资源，不断探索创新，2016年8月，与立陶宛AviaAM租赁集团组建了河南第一家本土飞机融资租赁公司——阿维亚融资租赁（中国）公司，着力推进与“一带一路”沿线国家大型航空公司合作，引领河南飞机租赁业发展。当年12月8日，阿维亚融资租赁（中国）公司揭牌，获得第一单来自俄航的8.01亿美元飞机租赁业务。揭牌仅4个多月后，今年4月28日，阿维亚融资租赁（中国）公司第一批3架飞机成功交付投运，填补了河南省金融资本市场的一项空白，结束了本省专业飞机租赁“零”的历史。

下一步，河南航投将再接再厉，继续围绕省委省政府的战略部署，深化与卢森堡货航的合作，加快合资货航项目和维修基地项目建设；有序开展航空金融产业，确保俄航租赁项目稳步推进，为河南融入“一带一路”建设、打造对外开放高地再立新功。

（张楠华）

河南航投与泰国皇雀航空签署合作谅解备忘录

本刊讯 5月15日，河南航投董事长、党委书记张明超与泰国皇雀航空首席执行官帕提·萨若新，分别代表双方签署合作谅解备忘录。河南航投总经理、党委副书记、副董事长刘建葆及领导班子其他成员出席签约仪式。

根据约定，双方将围绕航空及相关领域进行深入合作，发挥各自优势，实现双方优势互补和共同发展。此次签约把河南航投与皇雀航空的合作向前推进了一步，将加快推进各具体项目的逐级落地，为提升豫泰间经济发展和人文交流注入新动力。

签约前，帕提·萨若新一行对河南航投进行了为期两天的业务访问。期间，双方召开座谈会，就合作内容



与方向进行了广泛沟通与探讨。座谈会上，张明超表示，河南航投立足促进民航产业发展，加快推动郑州航空港经济综合实验区建设，希望与皇雀航空发挥各自的优势，携手建立长期、

稳定、全方位的战略合作关系。帕提·萨若新也非常期待与河南航投的合作，希望双方能够尽快开展相关的具体工作，实现双方的互利共赢发展。

（文／田天一 图／赵宗丹）

正大集团与海航创新金融集团代表访问河南航投

本刊讯 5月22日，正大集团执行副总裁洪波、副总裁傅学军，海航创新金融集团丝路事业部总经理丁巍一行到访河南航投。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆与客人进行会谈。各方就共享“一带一路”沿线发展机遇进行了深入探讨。河南航投相关业

务人员参与了会谈。

会谈中，张明超介绍了河南航投的发展历程、基本战略和业务板块布局，尤其是中原丝路基金的进展情况。洪波介绍了泰国东部经济走廊的发展概况，包括机场建设、高铁项目和商业示范区的规划等。丁巍介绍了海航的战略布局和业务概况，并期待与河

南航投在物流领域开展合作。

通过会谈，各方加深了彼此间的了解和互信，希望稳步对接、逐步深入，在中原丝路基金、泰国东部经济走廊建设、跨境贸易、冷链物流等多方面开展合作，共享发展机遇，实现互利共赢。

（杜 泱）

河南航投召开推进“两学一做”学习教育常态化制度化暨党委中心组学习会议



本刊讯 5月8日，河南航投党委召开全面推进“两学一做”学习教育常态化制度化暨党委中心组学习会议，集中学习中央、省委关于推进“两学一做”学习教育常态化制度化的相关精神，并对河南航投的此项工作进行安排部署。公司党委书记、董事长张明超主持会议并作重要讲话，总经理、党委副书记、副董事长刘建葆及领导班子其他成员，公司基层党组织主要负责人参加了会议。

会议首先集中学习了《中共河南省委办公厅关于推进“两学一做”学习教育常态化制度化的实施意见》。

张明超对河南航投推进“两学一做”学习教育常态化制度化提出三点意见。一要深刻认识其重大意义。推

进“两学一做”学习教育常态化制度化，是以习近平总书记为核心的党中央作出的重大决策，要提升政治站位、增强政治觉悟，坚持把学习教育常态化制度化作为构建作风建设长效机制、强化全面从严治党、深化企业改革发展的坚强保障。二要科学把握推进“两学一做”学习教育常态化制度化的基本要求。坚持抓常抓细抓长，推动学习教育持续深入。一是坚持真学实做；二是坚持融入日常；三是坚持问题导向。三要精心组织推进“两学一做”学习教育常态化制度化落地见效。张明超指出，这是全面从严治党的战略性基础性工程，我们要高度重视、周密部署，坚持将学习教育常态化制度化与全面从严治党管党结合起来，与

深化企业改革，完成公司既定战略目标和工作任务结合起来，以钉钉子精神抓好落实，凝聚起广大党员干部干事创业的决心和动力，加快推动河南航投做强做优做大。一是要层层压实责任，二是要灵活方式方法，三是要强化宣传引导，四是要促进中心工作。

张明超最后强调，推进“两学一做”学习教育常态化制度化意义重大、责任重大，要认真贯彻落实中央和省委的部署要求，坚持抓在日常、严在经常，将学习教育真正融入广大党员干部的生活中、体现在工作上，确保“两学一做”学习教育常态化制度化任务落到实处，以学习教育的新成效迎接党的十九大胜利召开。

（文／岳晓辉 图／赵宗丹）

刘建葆探望合资货航项目外籍工作人员

本刊讯 5月2日上午，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆受公司委托，前往郑东新区颐和医院，探望因病住院的合资货航项目运营负责人刘湖泊（Michael Neuhuber）。

刘建葆详细询问了刘湖泊的健康状况，感谢他在合资货航筹建过程中做出的贡献。希望他能够继续保持积极乐观的心态，好好休息，早日康复。

4月28日上午，刘湖泊刚参加完合资货航的筹建工作会，就因身体不适紧急入院治疗。经诊断，刘湖泊患

上了急性阑尾炎，需要立即手术。当晚8点，刘湖泊进入手术室。手术进行中，医生又发现刘湖泊还患有麦克尔憩室症，必须同时手术。直到晚上23:40分，持续了近4个小时的手术才顺利结束。

据悉，合资货航项目是河南航投与卢森堡货航深入合作的重要内容之一，刘湖泊在该项目中负责飞行员培训管理、规章手册制定和更新、地面操作等工作，每天要看上万字资料，审查几十页甚至上百页的文件内容。同时，刘湖泊还是卢森堡货航机长，需要按计

划执行货机飞行任务。为了更高效地推进工作，他执行完飞行任务后，常常顾不上倒时差就投入项目工作中。

此前，刘湖泊已超负荷工作三个多月，住院前已经连续几天出现腹痛、发热等症状，但直到最后入院，他都始终坚守在工作岗位上。术后，刘湖泊恢复良好，对前来探望的公司领导和一直照顾自己的中国同事表示感谢。他说，此次康复之后还将迅速回归工作岗位，与河南航投团队成员共同努力，确保合资货航项目顺利推进。（王丹丹）

河南航投邀请专家上党课

本刊讯 为了全面推进“两学一做”学习教育常态化制度化，进一步提升公司广大党员干部政治觉悟、增强理论素养，5月12日下午，河南航投党委邀请河南省政府国资委组宣处正处级调研员潘留拴为公司党员干部讲党课。党课由公司纪委书记、工会主席郑立亮主持，公司中层以上管理人员以及部分党员代表参加了学习。

会上，潘留拴以《努力做一名称职的基层党组织书记》为题，分四个方面对如何做一名称职的基层党组织书记进行了详细阐述。首先，要认真贯彻落实中央、省委党建工作新部署

新要求，进一步深化思想认识，切实提高政治站位。其次，要全面把握国有企业基层党组织的职能定位和重要职责。同时，要充分认识到当前河南国有企业党建存在的主要问题。最后，潘留拴就如何做一名称职的基层党组织书记，提出七点建议：一是在政治上做到“四个坚持”，切实提高政治站位；二是在思想上增强“三感”意识，切实做到勇于担当；三是在大局上牢记“三句话”，切实做到方向不偏；四是在履职上压实“三种责任”，切实做到履职尽责；五是在工作重点上围绕“三基”任务，切实建强战斗堡

垒；六是在工作方法上注重融入创新，切实提高党建工作的针对性和实效性；七是在自身建设上要做好“五种人”，切实树立良好形象。

郑立亮在总结中指出，潘留拴同志讲的党课，有高度、接地气，语言生动、事例鲜明，与企业结合紧密，为如何成为一名合格的基层党组织书记提供了重要参考。公司各级党组织要深入学习党课内容，并以此为契机，全面推动公司“两学一做”学习教育常态化制度化，不断提升党建工作水平，推动企业又快又好发展。

（戚佳锐）

卢森堡项目部袁圣博荣获河南省五一劳动奖章

本刊讯 4月29日下午，河南省庆祝“五一”国际劳动节暨五一劳动奖章表彰大会在河南省总工会隆重举行，河南航投卢森堡项目管理部副总经理袁圣博荣获河南省五一劳动奖章，在会上得到表彰。这是河南航投自成立以来获得省总工会颁发的最高荣誉，折射出航投人锐意进取、追求卓越、奉献实干、开拓创新的良好精神风貌。

自进入公司以来，袁圣博一直奋斗在业务第一线，始终按照公司战略部署和要求，用心做事，追求卓越。在收购卢森堡货航35%股权的项目中，他

作为前期谈判的主要工作人员，不辞辛苦奔波于郑欧之间，身负重任，成功完成组织会议、协调谈判、联络媒体推介等多项工作，克服卢森堡政府换届等重大困难，在推动项目顺利达成的过程中发挥了重要的作用。豫卢“双枢纽”战略确定之后，袁圣博立足本职工作，在完成航线加密、保证货运量工作的基础上，不断开拓创新，从业务角度深化双方合作，扎实做好合资货航、飞机维修基地等项目的筹建基础工作。他不仅见证了豫卢“双枢纽”战略日新月异的发展，更以自己的决心、敬业和坚守参与

并推动了这一进程。

由于工作态度认真、成绩突出，袁圣博不仅在公司内部被评为优秀员工、先进管理者，也被河南省政府国资委评为“河南省管企业青年岗位能手”、“优秀共产党员”，还获得了省直五一劳动奖章等多项荣誉。

得知袁圣博再次获奖的消息，河南航投的员工、尤其是年轻人备受鼓舞。他们纷纷表示，要以袁圣博为榜样，坚定理想信念、坚守岗位，扎实工作、勇于创新，为河南航投的发展贡献自己应有的力量。（周雅雯）

河南航投顺利完成清产核资工作

本刊讯 4月5日，河南航投接到河南省财政厅《关于开展省属功能类、公益类国有企业清产核资工作的通知》，定于4月10日至5月10日内进行清产核资。

清产核资作为国企改革的前期基础性工作，对于国企改革的推进至关重要。在收到通知文件后，河南航投高度重视，立即成立了清产核资专项

工作小组，选聘瑞华会计师事务所（特殊普通合伙）河南分所（以下简称瑞华河南所）进行专项审计。瑞华河南所坚持独立、客观、公正的原则，按照国家清产核资政策和有关财务会计制度规定履行审计程序，核实相关业务材料，进行实物盘点和账务核对，并全方位梳理企业组织框架、产权关系、生产经营、资产负债等情况，最

终出具了清产核资专项审计报告。经瑞华河南所鉴证，此次清产核资中河南航投无资产损失项。

5月10日，河南航投将包括清产核资工作报告、清产核资报表、清产核资专项财务审计报告及备查材料在内的企业清产核资结果上报省财政厅，顺利完成了清产核资的主体工作。（罗晓晨）

媒体扎堆报道

阿维亚中国公司首批客机交付引关注

本刊讯 由河南航投与阿维亚融资租赁集团共同组建的阿维亚融资租赁（中国）有限公司（以下简称阿维亚中国公司），是河南首家专业飞机租赁公司，其业务发展备受关注。当地时间4月28日，阿维亚中国公司首批3架全新空客A320飞机分别在法国图卢兹和德国汉堡顺利交付投用，向市场迈出实质性一步。消息传出，立刻引起众多媒体集体关注。人民网、新华网、中央广播电台网站及河南省内主流媒体等10余家媒体，纷纷对此事进行报道。

5月9日，河南日报客户端以《河南首家专业飞机融资租赁公司首批客

机顺利交付使用》为题，进行了图文并茂的生动报道。很快，河南电视台新闻中心官方微博也以简明扼要的文字，抢“鲜”报道了此事。随即，这一消息就引爆了业内人士的朋友圈，获得转发和点赞无数。5月11日，关于此事的报道在媒体上又掀起一轮热潮。《河南日报》再次在头版开辟的《“一带一路”上的开放河南》栏目里，对此次交机进行重点报道。河南省人民政府网则在“河南要闻”栏目中对此消息进行转载。人民网、新华网及中央广播电台网站等中央媒体也先后对此事进行了报道。

首家专业飞机租赁公司首批客机

交付，不仅是河南飞机租赁业的大事，更是河南对外开放、积极融入“一带一路”建设的喜事。5月15日，河南电视台“新闻60分”栏目以此次飞机交付为契机，对阿维亚中国公司相关负责人进行专访，先后在新闻频道和卫视频道两次播发。作为服务于国家“一带一路”建设的国际频道，河南航空港卫视也密切关注此事。5月16日，航空港卫视以新闻节目和公众号推送等形式，通过此次飞机交付的报道，详细讲述了河南航投走出国门、融入“一带一路”建设的生动故事。

（张楠华）

“热血青春 奉献实干”征文活动圆满落幕

本刊讯 为激发青年员工干事创业激情，倡导奉献实干精神，结合公司政治思想学习中观看“感动中国”获奖人物秦玥飞的事迹，在公司党委指导下，宣传部在年轻员工中开展了“热血青春 奉献实干”的主题征文活动。

此次活动自2月份开始，历时3个月，共收到文章135篇。活动中，各单位精心组织，积极配合，踊跃投稿。经过宣传部初评、信息员二评、公司中层干部三评、专家遴选、公司领导审核等环节，最终评出一等奖1名，二等奖2名，三等奖3名，组织奖1个，优秀奖29名。

此次收集到的作品紧扣“实干”主题，结合自身实际，谈奉献实干精神对自己成长的启示，笔触细腻、情感真挚，充分展示了公司员工良好的精神风貌，营造了“真抓才能攻坚克难，实干才能梦想成真”的浓厚氛围。

（姚自力）

组织奖

航投物流

一等奖

李顺治 纪检监察审计部 《静心守志 奉献担当》

二等奖

成雯 文化旅游项目管理部 《耕耘沃土 放飞理想》

赵诺贝 航投物流 《垄上行 踏青春放歌》

三等奖

王斌 宣传部 《“少年立志笃行”说》

朱琳旭 航投物流 《君子通大道 实干立基层》

任丽瑶 航投物流 《实干，一个安放青春的词汇》

优秀奖

戚佳锐 岳晓辉 吴玉芳 张睿 梁警天 杨琦 姚自力 牛力

王睿 张一凡 宋静 刘我 王颖 田天一 李牧恒 刘平伟

莫傲然 王志超 陈友珂 赵宗丹 宋煜 郭开源 刘卫 段真奇

刘周红 王杰婧 罗晓晨 郑建 鲍妍妍

助力河南融入“一带一路”建设

主流媒体密集报道河南航投发展成就

本刊新闻

本刊讯 5月14~15日,“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开。论坛期间,中央及河南省内主流媒体对河南省融入“一带一路”建设成就进行集中梳理报道,河南航投凭借出色的业务表现备受媒体关注:除了重点版面和时段的专题报道,还在关于河南省货运枢纽建设、对外开放、转型升级发展的文章中频频“出境”。据不完全统计,论坛召开前后,省内外主流媒体先后20余次对河南航投助力河南省融入“一带一路”建设进行了原创报道,百余家媒体进行了转载报道。

5月8日,新华社《河南打造“一

带一路”交通物流枢纽》一文刊发在《新华每日电讯》聚焦“一带一路”专版上,文中对卢森堡货航郑州航线的开通及成功运营进行报道。文章被国内近百家主流媒体转载使用,省内多家媒体平台也纷纷转载了此文。此外,《河南日报》、河南电视台、《郑州日报》等省内多家主流媒体,用专题、综述、人物访谈等多种形式,多次对卢森堡货航郑州航线的成功运营进行报道。

除了豫卢“双枢纽”这一“资深”热点,“新秀”阿维亚融资租赁(中国)有限公司的业务也引起媒体的格外关注。这家由河南航投与立陶宛阿维亚

租赁集团合资组建的省内首家专业飞机融资租赁公司,4月底顺利将首笔订单的首批3架飞机交付俄罗斯航空,成为河南省通过金融业态融入“一带一路”建设的生动案例。《河南日报》、河南省电视台、河南省人民政府网等省内媒体及人民网、新华网及中央广播电台网站等中央媒体也先后对此事进行了报道。

据悉,除上述业务外,河南航投还正在与正大集团、泰国皇雀航空等企业对接,助力河南省融入“一带一路”建设。

(张楠华)

文字展示

河南打造“一带一路”交通物流枢纽

5月6日傍晚,参加完2017年郑州航展的8架来自英国、法国和意大利的轻型飞机乘坐中欧班列离开郑州国际陆港,驶向万里之外的德国汉堡。法国卡普什特技飞行表演队机械师克莱门特·施奈德说,中欧班列比海运更快更安全,之前飞机运到郑州只花了17天,比海运至少节省一个月时间。这是中欧班列(郑州)首次承载飞机进出境业务。

4月1日,包括河南在内的中国第3批7个自由贸易试验区正式挂牌,其中5个位于中西部地区。中国将在河南加快建设贯通南北、连接东西的现代立体交通体系和现代物流体系,将自贸区建设成为服务于“一带一路”建设的现代综合交通枢纽、全面改革开放试验田和内陆开放型经济示范区。

河南省交通厅厅长张琼说,河南将以航空网、“米”字形高铁网、高等级公路网为重点,统筹推进交通基础设施建设,形成多式联运、内捷外畅的现代综合交通网络。

中欧班列(郑州)的运营平台——郑州国际陆港开发建设有限公司董事长袁卫东说,郑欧班列仅仅是个开端,今后将以郑州国际陆港为基地,向东开行到沿海不同方

向的郑港班列,与沿海八大港进行“铁水”联运,往南则开行到广州、成都和昆明的特需班列。这样一来,中原经济区就与中国其他主要经济区紧密联系起来,河南也将成为丝绸之路经济带的物流通道和枢纽。

欧洲最大的货运航空公司之一卢森堡国际货运航空公司2014年6月开通卢森堡至郑州货运航线,并把郑州作为两个全球枢纽机场之一,目前已拥有“卢森堡—郑州”“卢森堡—郑州—芝加哥”“米兰—郑州”3条航线。

卢森堡货航副总裁维格·卡特莱珀说,2014年卢森堡货航郑州航线货运量为1.5万吨,2015年达到了6.6万吨,2016年突破10万吨。河南自贸区建设将为郑州机场吸引商业、附加产业和国外投资,今年货运量有望再创新高,公司计划再开辟郑州到墨西哥、非洲、澳大利亚三条洲际航线,打通

郑州到世界各地的货运通道。

河南机场集团航空货运发展有限公司副总经理魏俊华说,河南作为“一带一路”货运枢纽已具雏形。2016年郑州机场货运吞吐量45.7万吨,其中国际货邮量27.5万吨,冷链业务和跨境电商发展迅猛。河南已成为中国进口水果、海鲜产品、肉类主要集散地和分拨中心之一。

独特的区位和物流优势为河南打造内陆开放高地、助推外向型经济发展提供了不竭动力。据郑州海关统计,2016年,河南省进出口额4714.7亿元,同比增长2.6%,外贸进出口规模首次跨入全国前十。以手机为代表的新兴产业已取代传统产业独占外贸进出口鳌头,成为河南外贸的支柱产业。

跨境电商在地处内陆的河南也迎来跨越式发展。总部在上海的跨境电商平台小红书目前每天已能处

理4万多个包裹,仓库也从3900平方米扩大到了3万多平方米,公司一半以上的出货量来自郑州。

小红书郑州负责人邱阿明说,公司在郑州设立物流中心看中的是郑州的交通枢纽地位和快速分拨能力。河南保税物流中心创造的备货和“秒通关”模式也大大提高了他们的物流效率。郑州的航空、高铁、陆运枢纽等多式联运未来将会发挥更大作用。

河南大学中原发展研究院院长耿明斋指出,河南现代综合交通枢纽的建设还有进一步提升的空间。河南应抓住自贸区建设的契机,加强与京津冀、长三角、山东半岛、关中—天水经济区的对接,贯通南北、连接东西,汇集更多市场要素到河南自贸区,使河南的枢纽特色更加凸显。

源自《新华每日电讯》2017-05-08

赵宗丹摘编



“双枢纽”架起空中“新丝路”

几十吨不可拆卸的“大块头”，波音全货机也能翻山越海长距离运输。4月19日上午10点49分，一架从意大利米兰机场起飞的波音747全货机缓缓降落在郑州机场停机坪上，机舱中就“藏”着一台从欧洲进口净重33.2吨的发电机组轴承。

这个“巨无霸”不仅是郑州机场开航以来首次用波音货机运输的最重货物，也是卢货航首航以来的第1397个航班。“现在的货机坪越来越忙，一架架的卢货航全货机把

各种各样的进口产品，从‘一带一路’沿线国家空运而来，进口水果、高端仪器、冰鲜生肉……只有你想不到的，没有它运不来的。”河南航空货运发展公司国际业务部副经理许宏宴感慨不已。

曾经回响在丝绸之路上的戈壁驼铃，如今已被三万英尺高空的闪亮银翼代替。从2014年河南航投与卢森堡国际货运航空公司签署股权收购协议至今，双方不断完善通航点布局和航线网络，加速融入“一带一路”建设。目前，卢货航全年

货运量占郑州机场同期货运总量的四分之一，航点覆盖全球9个重要枢纽城市，累计国际货运量、国际货运航线数、国际航班数量、国际通航点等主要指标均居郑州机场首位。

“在运营好卢森堡—郑州航线的基础上，卢货航不断加大在郑运力投放规模，航班由开航时的每周2班加密至每周15班，相继开通卢森堡—郑州—芝加哥、郑州—米兰等多条国际货运航线。”河南航投卢森堡项目部副总经理袁圣博告诉

记者，从开航到今年5月4日，3条货运航线累计货运量达22.39万吨，平均每周贡献货运量近3000吨。

随着“双枢纽”货运航线航班装载率的提升、班次的加密，目前已覆盖国内几乎所有省份、92个城市，以及卢森堡、德国、英国、比利时等主要欧洲国家的重要区域；货物到达芝加哥机场后，可迅速转运至北美及南美主要国家和城市，基本形成了以郑州为中心，“一点连三洲，一线串欧美”的航空国际货运网络。

航线有了，飞机来了，该如何实现物畅其流，让通道发挥出贯通全球的作用？并购一家国际货运公司、开辟一条中欧“空中丝路”、落地一个跨境电商平台，豫卢双方终于寻求到一个“共振模式”。2015年1月，河南航投与卢货航在卢森堡当地成立了“新鲜卢森堡”公司，把航空货运转化为贸易往来，实现了从“互联”到“互通”的升级。

“双枢纽”战略带来的双向跨境E贸易，将跨境保税产品从欧洲市场“搬”到百姓家门口，让“买

全球、卖全球”的宏大愿景，变成“大枢纽带来大物流”的美好现实。

从航线开辟到航班逐渐加密，从航空运输到国际贸易，三年多来，豫卢合作领域不断拓宽，“双枢纽”战略超预期发展。河南航投董事长张明超表示：“当前，我们正在全面深化与卢森堡的合作，推进合资货航、飞机维修、卡车航班等业务，完善郑州国际航空枢纽功能，全面推动郑州成为‘一带一路’建设的核心支撑点。”

源自《河南日报》2017-05-27



“热血青春 奉献实干” 征文选登（之二）



深耕沃土 实干兴邦

财务管理部 罗晓晨

托福满分，耶鲁大学全额奖学金，政治学、经济学双学位，这名校的光环、傲人的履历背后，该是怎样的位学霸？毕业后他一定在投行日进斗金，或在仕途平步青云吧！可在“感动中国”的映像中，我们见到的却是这样的形象：身形消瘦，一双解放鞋，耳畔夹根烟，行走在阡陌田埂，出入于农舍瓦房，他就是秦玥飞——一名扎根基层的大学生村官，一位村民们认可而信赖的贴心人。

面对一份新的工作，首先要做的就是全身心地融入。秦玥飞作为一名在城里长大的孩子，毕业后投身于农村广袤的新天地，千头万绪的工作该如何理清？于是，他入乡随俗，改变了生活习惯，走遍村里的角落，跟乡亲唠唠家常，在改变、实践和交流中逐渐深入了解农村，进而形成了自己的工作思路：为村里募资，为村里修基建，更开创了“黑土麦田”这种集创业和扶贫于一体的非政府公益组织运行模式。

对我而言，秦玥飞的工作经历很有借鉴意义。自己进入河南航投

财务部工作已有两年光景，度过了“新人”的瓶颈期，积累了一定的工作经验，但跟秦玥飞相比还有很大差距。向秦玥飞学习，一方面要扎根于岗位工作，事无巨细，“不可因倦而鲜终”；另一方面要跳出心理舒适区，拓展思路，从“要我做”向“我要做”转变。

财务工作琐碎而精细。对于基础核算而言，大量的内外部单据、凭证要一一核对；对于报表而言，所有的数据录入都要保证准确无误；对于投资项目监管而言，许多的信息获取需要反复的沟通和协调。身为“耶鲁哥”的秦玥飞能够投身基层，不厌其烦，把具体工作落实到位，自己就更应该坚持不懈，用最大的耐心和细致做好自己的本职工作。“Ask what you can do for your country”，秦玥飞的这种奉献精神将一直激励着我，不忘初心，方得始终。

另一方面，财务工作汇总了公司运营的各种数据和信息，因而对于内部管理更具有指导意义，就此，我对自己的工作提出了更高的要求。

秦玥飞能够洞察到我国农村的现状，创新地尝试“黑土麦田”项目，这启发我不仅要做好本职的财务核算工作，还要在工作中主动去思考企业运营的环节、内部控制的流程、投资项目财务数据的含义，真正把财务工作与公司业务相结合，产生出应有的效益。

贺家乡、白云村是秦玥飞深耕的沃土，而航投则是我们播撒青春的一方沃土，让奉献和实干的精神贯穿始终，深耕沃土，实干兴邦。



垄上行 踏青春放歌

航投物流 赵诺贝



你从垄上走过 田间青绿一片
放眼北望 群山洪峰
归雁栖落茶林 仿若梦中故原
你自城中来返 都市灯红熙攘
子夜梦中 闻心所想
浮华尽散烟光 男儿当耕垄上
终于
你乘着青春 踏上故国乡土
来到这湘江之滨 衡山岳麓
脱去革履西装 换上布衣薄衫
白日里 形影匆匆 你在村头巷尾
奔波忙碌

夜幕下 星点簌簌 你在窗前案首
思索研读

数载春光流泻 花开寒梅几度
柏油路贯穿了家家户户 山茶花
开满了水洞庭前

田垄中 谷穗灿灿 稻米飘香
学堂上 书声朗朗 古今汇通
你 依然在路上

手捧麦田黑土 携着同样的你们
继续垄上前行

踏着青春放歌
播种智慧与希望撒下汗水并激情
把今天印在垄上
许未来最美的梦想

“2016 年感动中国十大人物——
有请获奖者秦玥飞！”当主持人的话
语响起，银屏中的画面斗转，从青山
稻田农家舍变成了华服舞台水晶杯。
“耶鲁哥”秦玥飞接过奖杯，黑瘦的
他穿着笔挺的西装站在演讲台前，用
其独特的感染力向世人诉说着他的信
念、他的愿景。

秦玥飞，耶鲁大学毕业的高材生，
他走出众人心中的象牙塔，放弃跨国
公司的高薪和人前的光鲜亮丽，心系
农村，毕业后便扎根祖国广袤的田垄，
为所在乡村筹集资金提高灌溉效率；
引入科技教学、硬化公路，带领村民
发展山茶油产业。基层工作六载，他
一步一个脚印，从不帮村民做决定，
但答应村民的事情决不食言。渐渐地，
他意识到，农村地广人多，一己之力
终究有限，于是他发动身边的精英同
学，成立黑土麦田公益组织，到祖国
需要的地方去，一起在精准扶贫和农
村创新创业上践行自己的梦想，谱写
自己的青春之歌。

同是留学归来，同是青春年少，
秦玥飞已经在乡间挥洒着自己的满腔
热血，等待时节实现自己的抱负，我
辈又岂能安坐？在秦刚到贺家村时
候，村民们看不惯他“一日两澡”，
听不懂他讲话，他便改变自己，与村
民同洗同穿，挨家挨户慰问，学习当
地方言。想来自己半年前初到公司之
时，面对从学生到职工这一身份的转
变，何尝不是“不习惯”。面对公司
与学校里截然不同的规章制度、办事
流程，陌生茫然；面对本部门以及相
关业务部门的新同事，亦是生疏。记
得第一次为某经销商办理供货业务，
从商品选品到结算、出库，需要经过
门店提供展示样品、仓储部确认库存、
本部门下单、财务部收款、仓库放货
等多个流程，初来乍到的我不熟悉这
一流程，却以为客户选品之后下单即

可，并未预先准备好提货单，险些耽
误了客户提货时间，好在当时客户周
五上午确定采购需求，周一要求提货，
时间还算充裕。我在尚不清楚整个流
程的情况下询问了部门的资深同事，
在同事们的帮助下，顺利完成了我的
第一次供货任务，并在此后快速学习
了公司的主要业务流程及制度，慢慢
积累业务经验。

与胸怀家国梦、心系祖国农村发
展的秦玥飞相比，我们这些都市上班
族的理想似乎显得平凡许多。但平凡
不平庸，每个人在自己的岗位上，都
需奉献自己的力量。当前，公司正处
在蓬勃向上的时期，自己也何尝不是
青春正盛，事业起步正当时，初入社
会恰逢时。未来，我当以秦玥飞的实
例为典范，自当下起，撸起袖子加油
干，一步一脚印，踏实做好每一项工
作，认真应对每一个难题，坚守岗位，
踏着青春放歌：

你从垄上走过 禾谷溢满簸箩
笑声入耳 金色悦目
男儿终耕垄上 茶油香飘洲舍
夜幕万家灯火 民乐方能兴国

我伴都市成长 楼宇层层错错
浮沉过矣 蓬勃犹存
风华恰适繁茂 青春正在此时

落笔举头合十扣指
许自己一个心愿
惟青春不负韶华
唤此世相与追寻



“一带一路”民航业的投资机遇

作者 / 范幸丽

经济学博士，现就职于中国民航局。从事民航经济领域研究多年，持续参与民航经济政策制定。

“一带一路”倡议是新时期我国三大重大决策之一。自倡议提出以来，为沿线国家乃至世界各国发展带来了实实在在的成果，也建立了更多的区域合作新模式。最近举办的“一带一路”国际合作高峰论坛，再次彰显了“一带一路”作为目前前景最好的国际合作平台的重大意义，也是中国为全球合作与全球治理作出的又一重要贡献。

其中，民航业的作用突出。作为当代世界各国交往最重要的交通方式，民航业的发展历史也是一部现代科技进步和全球人员商品加速流动的

历史，为近百年的全球化提供了不可替代的交通支撑。共建“一带一路”旨在促进经济要素有序自由流动、资源高效配置和市场深度融合，建立区域发展新模式，其中必然伴随着商品、人员、资源、资本的大规模跨境流动。民航业独特的行业属性与建设“一带一路”完全契合。事实上，自“一带一路”倡议提出以来，我国民航率先行动，在航空运输政策沟通、基础设施对接、安全技术合作、营商环境优化等方面全力建立区域民航合作新模式，直接带动航空运输市场迅猛发展。截至目前，我国已与 43 个国家、89

个城市开通了 400 多条国际客运航线，占中国国际航线一半以上，总里程超过 150 万公里，每天 8.7 万人通过飞机往返中国与“一带一路”沿线国家之间，为“一带一路”上的人员流动、商品贸易和文化交流发挥了不可替代的重要作用。在我国民航的积极引领下，“一带一路”沿线国家对民航业的认可度也在提高，促进区域民航业发展的氛围也在逐渐营造。

“一带一路”国家倡议为包括亚洲国家在内的世界各国航空业带来了前所未有的发展机遇。“一带一路”是世界上跨度最长的经济大走廊，沿

线有 64 个国家，2016 年 GDP 之和为 12 万亿美元，占全球 GDP 的 16%；人口总数为 32.1 亿人，占全球人口的 43.4%；对外贸易总额为 7.2 万亿美元，占全球贸易总额的 21.7%。沿线绝大多数是新兴经济体和发展中国家，发展潜力巨大。未来 10 年，我国与沿线国家贸易额将翻番，人员和货物流通需求也将空前增长，这必将为区域民航运输发展带来更大的航空市场空间和发展机遇。不出意料，民航业也将成为对“一带一路”沿线国家来说颇具投资潜力的一个行业。结合当前“一带一路”沿线国家经济社会发展及交通基础设施现状，从战略互动、区域经济、产业结构和民航业特征等方面综合分析，“一带一路”民航业的投资机会重点体现在三个方面：

一是发挥民航投资小、见效快、限制少的独特优势，民航基础设施的投资颇具潜力。基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，也是沿线国家普遍存在的短板。目前我国与沿线国家加强了在“铁路、公路、港口”等方面的基础设施项目建设。通常来讲，民航属于高资本密集型、高技术含量的交通方式，更适合发达经济体。事实上，与其他交通方式相比，航空基础设施建设周期短、见效快、技术含量高、资金投入总量小，受地理环境的限制较小，适应性强，对环境影响也小，在各国的发展战略和综合交通规划中始终处于核心位置，重点加大对航空基础设施的投资对“一带一路”沿线不发达国家经济社会发展的正外部性更大。要大力发展民航业，必须完善民航基础设施。目前来看，中亚、南亚和部分东南亚

国家的民航基础设施建设都相对落后，机场密度较小，空管设施和技术、机场及相关配套设施建设较为滞后，安全系数不高。从工程立项、投资周期和投资回报率的角度来看，航空基础设施投资应该是沿线国家基础设施的投资洼地。目前，民航基础设施的融资除了通过亚洲基础设施投资银行、丝路基金、金砖国家银行和上合组织银行等区域性及国际型组织的金融产品途径外，还可以通过“一带一路”PPP（公私合作）模式、股权投资、资产支持等方式，直接或间接投资“一带一路”民航基础设施重大项目。

二是把握航空运输市场需求大、前景好、增势迅猛的优势，航空运输业的投资颇具潜力。“一带一路”航空市场潜力巨大。从三方面看，其一，区域交流对航空运输的需求增加。

“一带一路”涉及与我国直接接壤的国家，还有地处东南亚、南亚以及欧洲、非洲大陆等与我国不相邻的 50 个国家，这些国家人员长距离往来的首选交通工具就是民航。目前，除印尼、印度等少数国家有国内航线外，绝大多数沿线国家的航空市场主要是国际航线。但凡涉及人员往来的，都必然以加大航空运力投入为支撑。其二，“一带一路”倡议推进中基础设施建设和跨境贸易同时进行，互联网电子商务和跨境电商这些平台直接降低全球贸易门槛，将成为“一带一路”的先导。目前，阿里巴巴集团等互联网贸易大户正在相关国家建设中小企业参与全球贸易的“数字中枢”，网上的交易平台直接带动的商品贸易就需要与之相应的航空物流产业作为配套。其三，“一带一路”倡议推进旅

游产业迅猛发展。国家旅游局预计，“十三五”期间，中国与“一带一路”沿线国家和地区将产生 2.3 亿人次的游客，拉动旅游消费 3100 亿元，同时，“一带一路”倡议有利于推动旅游产业从“重点旅游”向“全域旅游”转变，跨境游离不开通达的航空运输的支撑。相对而言，沿线国家的航空运输企业数量少、规模小，无法形成很好的网络效应，并且大部分不具备进行长距离航空物流的运输能力，个性化的航空运输服务能力也有限。因此，航空公司、快递及相关航空物流产业都是新的投资增长点，可以通过设立分公司、并购重组、投资参股、加强航空运输产业链延伸等方式，加大对沿线国家航空运输板块的投资力度。

三是利用航空产业链条长、带动作用强、市场凝聚力大的产业优势，对航空产业的投资深具潜力。“一带一路”倡议提出的背景之一就是全球性贸易保护主义加剧，而中国改革开放 30 多年的实践证明，改革开放是促进经济社会发展的主要动力之一。此外，只有把一国经济发展与经济全球化有效衔接，使劳动力的重新配置不仅成为经济高速增长的源泉，更能保障居民在全球化中的广泛参与度，才能确保一国在区域经济发展中获益并实现均等的利益分配，大幅度减少贫困现象。从世界经济发展趋势看，装备制造业特别是高端装备制造业仍是产业结构的核心，其中航空产业则是衡量一国综合科技水准、科技工业基础实力和综合国力的重要标志。从近年来我国产业结构调整状况看，各地都意识到航空产业对区域经济巨大

的带动效应，特别是对物流、信息流、金融等产业的集聚作用强劲，对整个产业结构升级作用显著。“一带一路”沿线大多为发展中国家和新兴经济体，其中只有 7 个国家属于“发达经济体”，平均 GDP 低于或仅约为世界平均水平的一

半。航空制造、航空物流产业的能力相对薄弱，且受 2008 年金融危机影响，区域经济的凝聚力和活力不高。航空产业不仅可促进地区生产分工，增强区域市场凝聚力，更可以为一些欠发达国家、地区参与全球产业链分工，为广阔的全球市场进行人员、文化、商品交流提供高效渠道，对促进沿线国家产业结构升级、提升市场活力、消除贫困发挥重要作用，并且，航空产业是服务业与制造业合一的典型行业，这类产业关联度提高可以扩大全球化的广度。此外，航空产业所需资金量大、技术水平要求高，能够带动沿线国家教育、培训、技术、物流、金融等社会经济全方面的发展。可以通过投资设厂、参股物流、参与航空制造业全球化分工等方式，投资沿线国家航空产业。

不可否认，投资“一带一路”民航业存在较大风险。成熟的民航业属于高资产、高风险、低收益的行业，受政治、经济、外交、法律等因素影响很大。特别是，亚洲局部地区恐怖主义升温，南亚、中亚等地区暴恐形

势升级，民航或运输飞机仍是恐怖分子袭击的主要目标，这些非传统安全问题在很大程度上会为投资民航业带来安全风险。一些国家经济开放程度不高，航空运输政策较为保守，对开放航空运输市场、加强民航业区域全面合作仍存在疑虑，这为投资民航业带来一定的经济风险。此外，由于签证、货物通关等方面存在制度衔接不通畅，航空便利化程度不高，投资民航业的商业环境风险也依然存在。

但机遇远大于挑战。随着“一带一路”倡议的全面推进，各个重大项目相继落地，沿线各国在“互利共赢”理念引导下，新的区域合作模式不断涌现，以“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”为主要内容的“五通”成为“一带一路”建设的强大助推器，投资民航业的政治、外交、商业环境也在日趋优化。特别是中国民航充分发挥行业的国际性特征，通过设立“中非”“中亚”“中欧”等多个航空平台，与沿线各国加强航空政策沟通，为中外航空类企业提供了集聚一起，共同了解和参与“一带一路”沿线国家航空项目的机会。同时，相关智库、咨询机构，对重大项目的评估、咨询及落地、运营提供全流程的服务保障，助力“一带一路”民航区域发展，更好服务“一带一路”国家倡议。

“大盘谋局，细处落实”。为推动中国与“一带一路”沿线国家全方位的民航合作，拓展区域航空运输市场，加紧探索民航业投资机会，确保民航重大项目安全落地，需要深入了解、全面熟悉沿线国家民航业的基本发展情况，并根据各国经济社会发展的不同状况、产业与投资政策，判断民航业未来的发展趋势。根据《一带一路沿线主要国家民用航空业发展状况分析报告》的分析结论：东南亚国家经济发展潜力较大，本国民航业发展有一定的基础，未来行业发展空间较大；南亚国家经济发展基础相对较弱，本国民航业发展相对滞后，未来行业发展空间很大；中亚及独联体国家经济基础一般，民航受内陆地理位置影响发展滞后，未来行业发展深受本国产业政策（如旅游业）影响大；西亚国家之间经济发展存在较大差距，民航业发展状况一般，未来行业发展受本国宏观经济政策影响大；中东欧国家经济基础好，民航业发展相对平稳，未来行业发展与本国经济政策导向密切相关。可以看出，在“一带一路”倡议中，不论发展中国家还是发达国家，民航业都有很大的发展潜力，如果能够抓住历史性战略机遇，整个区域民航发展应该有质的提升。

往事越千年。驼铃声声、舟楫相望的历史画卷，因为民航业的加入与发展，在 21 世纪将成为“飞机翱翔、车轮交相辉映”的全方位、立体化网络型的现代景观，为中国与沿线国家商品、人员、人文交流提供有力支撑，为联通亚洲与世界架起空中桥梁。

源自中国民航网 2017-05-23
戚佳锐摘编

一带一路

国际合作高峰论坛在北京召开

论坛解码

1+6 模式

论坛采用“1 + 6”的模式，即一场高级别全体会议和六场平行主题会议，其主题分别为：“政策沟通和发展战略对接——创新机制、共谋发展”、“互联互通，走向繁荣”、“畅通高效，共赢发展，深化‘一带一路’经贸合作”、“建立多元化投融资体系，促进‘一带一路’建设”、“共建民心之桥，共促繁荣发展”、“携手打造智力丝绸之路”。

3 大特色

一是主题鲜明。本次论坛的主题是“加强国际合作，共建‘一带一路’，实现共赢发展”。这其中最核心的两个关键词就是：“合作”与“共赢”。二是参与广泛。习近平主席在今年初的达沃斯世界经济论坛年会上宣布了举办高峰论坛的消息，引起热烈反响，很多国家、国际组织、各界代表纷纷表达支持和参与的意愿。对此，中国在尽可能兼顾广泛性和代表性的基础上发出了与会邀请。三是形式创新。高峰论坛是首次

举办，借鉴了主办 G20、APEC 峰会的成功经验，同时充分考虑“一带一路”建设的实际情况和各方意见建议，采取了全新的会议形式。

29 国元首出席

应习近平主席邀请，29 个国家元首和政府首脑出席论坛。

1500 人参加

来自 130 多个国家的约 1500 名各界贵宾作为正式代表出席论坛，来自全球的 4000 余名记者注册报道此次论坛，可谓盛况空前。

1 个主题

为了更好凝聚共识，推进合作，中国将高峰论坛主题设定为“加强国际合作，共建‘一带一路’，实现共赢发展”。

2 个议题

在 5 月 15 日举行的领导人圆桌峰会上，主要讨论两个议题：一是加强政策和发展战略对接，深化伙伴关系；二是推进互联互通务实合作，实

现联动发展。

3 大目标

一是全面总结“一带一路”建设的积极进展，展现重要早期收获成果，进一步凝聚合作共识，巩固良好的合作态势。二是共商下一阶段重要合作举措，进一步推动各方加强发展战略对接，深化伙伴关系，实现联动发展。三是在推进中国经济社会发展和结构调整的同时，推动国际合作，实现合作共赢。

4 方面成果

一是凝聚更多共识，进一步明确合作目标和原则，深入对接政策举措。二是明确合作方向，协商确定下一阶段双多边重点合作领域，制定面向未来 5 年甚至更长时间的合作规划。三是推动项目落地，各方将进一步梳理对接重点合作项目，制定各领域的合作项目清单。通过组建联合工作组，建设投资合作中心等方式，确保项目落地。四是完善支撑体系，包括完善和增强金融领域合作机制。



中国将与“一带一路”沿线国家加强投融资合作

中国的务实举措

展现中国担当的“宣言书”

向丝路基金新增资金 1000 亿元人民币

鼓励金融机构开展人民币海外基金业务，规模预计约 3000 亿元人民币

中国国家开发银行将提供 2500 亿元等值人民币专项贷款

进出口银行将提供 1300 亿元等值人民币专项贷款

分享中国机遇的“邀请函”

同 30 多个国家签署经贸合作协议，从 2018 年起举办中国国际进口博览会

为沿线发展中国家带来“民生礼包”

未来 3 年向参与“一带一路”建设的发展中国家和国际组织提供 600 亿元人民币援助

向沿线发展中国家提供 20 亿元人民币紧急粮食援助

向南南合作援助基金增资 10 亿美元

在沿线国家实施 100 个“幸福家园”、100 个“爱心助困”、100 个“康复助医”等项目

向有关国际组织提供 10 亿美元落实一批惠及沿线国家的合作项目

加强创新合作、促进人文交流的“连心桥”

- 未来五年内安排 2500 人次青年科学家来华从事短期科研工作
- 培训 5000 人次科学技术和管理人员
- 投入运行 50 家联合实验室
- 建设丝绸之路沿线民间组织合作网络，打造新闻合作联盟、音乐教育联盟以及其他人文合作新平台

六场平行会议成果丰硕

“政策沟通”平行主题会议

签署 32 个双边、多边合作文件以及企业合作项目，涉及 18 个国家和 8 个国际组织

“加快设施联通”平行主题会议

各方达成 3 大共识，认为应该致力推动设施联通硬件和软件的“通”与“畅”

“推动贸易畅通”平行主题会议

发布推进“一带一路”贸易畅通合作倡议。根据倡议，中国将从 2018 年起举办中国国际进口博

“促进资金融通”平行主题会议

有关国家财政部门

签署《“一带一路”融资指导原则》

亚洲基础设施投资银行、金砖国家新开发银行、世界银行等多边开发银行

签署关于加强在“一带一路”倡议下相关领域合作的谅解备忘录

国际货币基金组织

签署关于建立中国 - 基金组织联合能力建设中心的谅解备忘录

人民银行

签署合作谅解备忘录

捷克央行

“增进民心相通”平行主题会议

宣布启动《中国社会组织推动“一带一路”民心相通行动计划（2017-2020）》、“丝路沿线民间组织合作网络”、“增进‘一带一路’民心相通国际智库合作项目”

“智库交流”平行主题会议

形成智库共识、联合研究报告、协议联合成立“一带一路”研究院等

中国人民银行行长周小川 5 月 14 日表示，愿本着开放包容、平等互利的原则，与有关国家加强“一带一路”投融资领域的合作。

周小川在“一带一路”国际合作高峰论坛“促进资金融通”平行主题会议上表示，资金融通是“一带一路”建设的重要支撑，需要沿线国家共同努力，需要加强政府和市场的分工协作，才能保证投融资的可持续性。

周小川提出，要运用开发性金融，助力“一带一路”资金融通；推动商

业银行开展网络化布局，为贸易和投资提供更好的金融服务；加强金融基础设施互联互通，推动以社区银行、互联网（电信）支付为代表的普惠金融发展；积极发挥本币在“一带一路”建设中的作用。

财政部部长肖捷强调，要有效发挥政府政策的引导和支持作用，形成区域基础设施规划及融资安排；鼓励政策性、开发性、商业性金融机构和相关机构投资者发挥更大作用，推广政府和社会资本合作；加强与多边开发机构合作，利用其各自优

势灵活开展多边融资；坚持风险可控前提，鼓励创新融资模式、渠道、工具与服务。

在“促进资金融通”平行主题会议上，中国财政部与有关国家财政部门代表签署了《“一带一路”融资指导原则》；与世界银行、亚洲基础设施投资银行、亚洲开发银行等多边开发银行共同签署了《关于加强在“一带一路”倡议下相关领域合作的谅解备忘录》。中国人民银行与国际货币基金组织、捷克央行分别签署了有关谅解备忘录。

“一带一路”倡议下的民航合作

5 月 16 日，中国民用航空局（简称“民航局”）召开首次例行新闻发布会，与会相关领导就民航业落实国家“一带一路”倡议的相关情况进行了回顾与介绍。

据民航局发展计划司司长王长益介绍，2014 年至 2016 年期间，我国与“一带一路”沿线 21 个国家举行了双边航空会谈，扩大了我国与上述国家的航空运输市场准入。截至 2016 年 12 月，我国已与 120 个国家和地区签署了双边政府航空运输协定，其中沿线国家占 62 个。

早在 2015 年 6 月，民航局在中

国民航发展论坛上提出的与“一带一路”沿线国家和地区“构建区域民航合作新模式”的倡议，就得到了沿线各国及相关各方积极响应，并初步取得一些实质性进展。

2016 年 8 月，中国与中亚地区国家民航合作会议在乌鲁木齐召开，启动了中国民航与中亚地区国家民航合作平台，并提出了中国与中亚地区国家民航合作的四方面建议。2016 年 12 月，民航局在福州举办了 21 世纪海上丝绸之路国际航空运输研讨会，探讨 21 世纪海上丝绸之路核心区在与海上丝绸之路国家互联互通中如何

发挥积极作用。

此外，我国也已与东盟签订了首个区域性航空运输协定。

目前，中国民航已与 43 个沿线国家实现空中直航，每周有超过 4200 个航班。国内航空公司已在“一带一路”沿线的 24 个国家设立了境外营业部。

2016 年夏秋航季，中国与“一带一路”沿线国家每周往来定期航班达到 4232 班。中方 22 家航空公司新增航线 92 条，运营至 36 个“一带一路”沿线国家的 74 个国外城市；37 个“一带一路”沿线国家的 95 家航空公司



从 101 个国外城市运营至 48 个中国城市。

2017 年夏秋季，国内航空公司计划新开“一带一路”沿线国家国际航线 70 条，国外航空公司新开 35 条航线中有 34 条为“一带一路”沿线国家。

在各项政策支持下，中国与“一带一路”沿线国家旅客运输量迅速增加，在国际航线旅客运输量中占比持续提升。

2017 年前 4 个月，旅客运输量 858.4 万人次，同比增长 18.5%，占比达到 47.1%，分别比去年和前年提高 6.2 个和 7.3 个百分点。航空货运完成 11.1 万吨，同比增长 25.9%，占比达到 17%，比去年和前年分别提高 1.6 个和 2.9 个百分点。

另外，民航局还将进一步加快沿线中小机场建设，2016 年安排民航发展基金 72.4 亿元，在沿线省份新建机场 11 个，续建机场 13 个。同时，积极推动我国机场建设能力“走出去”，

中国民航机场建设集团已加大力量投入，目前正就十余个机场建设等项目与相关国家和地区开展合作。

在强化与沿线国家航空合作方面，中国民航也在积极探索，不断发力。目前，中国民航已先后搭建了中国东盟航空区域合作平台、中国民航对非合作平台、中国民航对中亚合作平台等多个平台。据了解，中非民航学院的建设工作目前正在全面推进。此外，中国民航还为沿线近 20 个国家提供了 360 多个奖学金名额，现在已经完成了对 200 多名学员的航空专业培训。

除此之外，中欧双方也正在构建全面战略合作伙伴关系。目前，中国已同欧盟 28 个成员国中的 27 个签订或草签了双边航空运输协定，与其中 16 个成员国开通了直航航线。

当然，中国民航加强与“一带一路”国家和地区之间的航空交流与合作方式远不止这些。应该说，通过近

年来的实践，中国民航在参与“一带一路”建设中已经迈出了坚实的步伐。在“一带一路”倡议的实践中，民航业已走在前端。

今年，民航局还将本着“内外统筹、协同推进；市场运作、政府引导；夯实基础、补齐短板；主动发展、互利共赢”的原则，重点从四个方面开展工作。一是加快提升民航基础设施能力，构建国家综合机场体系、构建空中大通道、推进空管基础设施建设。二是提升互联互通服务水平，着力拓展国际航线网络、大力提高航空公司国际竞争力、积极构建丝路航空联盟。三是加快民航走出去步伐，积极参与沿线国家民航基础设施建设、积极开展航空运输服务合作、推进中国航空标准和产品进入国际标准和目录库、推动航空产品和服务输出。四是加强交流合作，重点推动建立区域一体化发展平台和加强人才交流与培养。

月度聚焦所有内容为本刊综合编辑



5月5日，举世瞩目的国产大型客机C919成功首飞！圆了几代中国人的“大飞机梦”，也翻开了中国民航史崭新的一页。首飞情形如何？C919有哪些值得了解的信息？首飞在国际上又引起了怎样的关注？就以上热点问题，本刊为您一一盘点，详细解读。

新闻事件

国产大型客机 C919 成功首飞

5 月 5 日 14 时，一架在后机身涂有象征天空蓝色和大地绿色的 C919 大型客机，从上海浦东机场第四跑道上腾空而飞上云霄；15 时 19 分，经历 79 分钟的飞行后，这架客机稳稳地降落在跑道上。C919 首飞成功！人群中爆发出了阵阵掌声与喝彩。这一历史性的时刻，标志着萦绕中华民族百年的“大飞机梦”终于取得了历史突破，蓝天上终于有了一款属于中国的完全按照世界先进标准研制的大型客机；也意味着经过近半个世纪的艰难探索，我国具备了研制一款现代干线飞机的核心能力。

C919 大型客机是我国首款完全按照适航标准和主流市场标准研制的单通道干线飞机。该型机设计定位于航空运输市场最主流的 150 座级单通道市场，基本型混合级布局 158 座，全经济舱布局 168 座，标准航程 4075

千米，增大航程 5555 千米；采用了先进气动布局、结构材料和机载系统，设计性能比同类现役机型减阻 5%，直接运营成本降低 10%。截至目前，C919 大型客机已获得国内外 23 家客户 570 架订单。

据介绍，C919 大型客机成功首飞意味着中国实现了民机技术集群式突破，形成了我国大型客机发展核心能力。伴随着 ARJ21 新支线飞机交付运营、C919 大型客机首飞试飞和中俄远程宽体客机立项研制，我国民用飞机正在向市场化、产业化、国际化快速推进。通过 C919 和 ARJ21 新支线客机研制，我国掌握了 5 大类、20 个专业、6000 多项民用飞机技术，加快了新材料、现代制造、先进动力等领域关键技术的群体突破，推进了流体力学、固体力学、计算数学等诸多基础学科的发展。

本架首飞的 C919 大型客机由机长蔡俊、试飞员吴鑫驾驶，搭载着观察员钱进和试飞工程师马菲、张大伟，从浦东国际机场第四跑道腾空而起。在南通东南 3000 米高度规定空域内巡航平稳飞行 79 分钟，完成预定试飞科目并安全返航着陆。蔡俊走出舱门，与中国商飞副总经理、C919 总设计师吴光辉深情相拥，并代表机组报告：“飞机空中动作一切正常，C919 首飞圆满成功！”

据悉，C919 大型客机首飞也标志着项目全面进入研发试飞和验证试飞阶段。C919 研制批将共有 6 架试验机投入试飞，全面开展失速、动力、性能、操稳、飞控、结冰、高温高寒等科目试飞。同时有两架地面试验飞机分别投入静力试验、疲劳试验等试验工作。第二架试飞飞机计划在今年下半年完成首次飞行。

名称由来

C919的全称是“COMAC919”，COMAC是C919的主制造商中国商飞公司的英文名称简写



基本参数



各处布局



深度透视

关于C919,你最想知道的十个问题都在这里

1、为什么说C919拥有我国自主知识产权?

C919全称“COMAC919”,COMAC是C919的主制造商中国商飞公司的英文名称简写,“C”既是“COMAC”的第一个字母,也是中国的英文名称“CHINA”的第一个字母,体现了大型客机是国家的意志、人民的期望。第一个9寓意“天长地久”,19寓意C919大型客机最大载客量190人。

对于大飞机这样复杂的产品来说,整体的设计是极其重要的。没有整体设计,即使把全世界最好的发动机、机身、飞控、电传等等组合起来,也得不到一架能飞的飞机。C919总设计师吴光辉说,C919是我国自主设计的干线飞机,就飞机整体设计而言拥有完全自主知识产权。

机头、机身、机尾、机翼等外面的“壳子”来自中国的成飞、洪都、沈飞、西飞等企业,而其他许多关键部分都来自外国企业。据悉,全球采购是民机制造的一大特点,波音、空客的供应商也来自于全球。但C919的一个重大使命,就是带动国内民机产业链的发展,相信会有越来越多的零部件来自于中国企业。

2、C919为何不装配国产发动机?

目前,我国还不具备生产适合民用大型客机发动机的能力,而国际民

用飞机制造商的发动机也是采购自供应商。

目前,国际上民用航空发动机制造商主要有英国的罗·罗、美国的通用和普拉特·惠特尼、法国的斯奈克玛,以及多国合作的IAE和CFMI。

当然,能用中国的发动机当然最好,但先有大飞机,才能带动民航发动机产业的发展。没有大飞机就没有需求,就不会有平台,这是产业龙头和产业链的关系。

3、C919安全性如何?

吴光辉说,C919大型客机按照更加先进的技术标准设计,采用世界一流供应商提供的最先进的动力、航电、飞控等系统,完全按照国际适航标准设计生产,安全性有充分保障。

最终,C919飞机是否安全不是其制造商中国商飞公司自己说了算,而是要通过中国民航局的适航认证。也就是说,要符合中国民航局关于飞机的各方面测试才能够执行民航的飞行任务,而关于安全性的测试是重中之重。

4、乘坐哪些航空公司的航班会遇到C919?

C919已获得了全球23家企业的570架订单。目前,东航、国航、南航、海航、川航、河北航空、幸福航空、德国普仁航空、泰国都市航空等多家航空公司,和平安国际融资租赁、工

银金融租赁、交银金融租赁等多家金融租赁公司购买了C919。东航集团公司董事长刘绍勇说:“东航已经成为C919的首家用户,东航将努力运营好这架飞机,对国产大型客机充满信心。”

5、C919能否受到航空公司的青睐?

对于航空公司而言,具有经济性、环保性的飞机盈利能力强;对于旅客而言,乘坐舒适才能赢得旅客的青睐。

C919大型客机大力实施减重、减阻设计,以及采用先进的新一代发动机LEAP-1C,使得巡航燃油消耗率(SFC)大大降低,经济性竞争优势明显;采用先进的新一代发动机LEAP-1C,外场噪声满足国际民航组织(ICAO)第四阶段噪声要求并具有裕度,氮氧化物排放比国际民航组织(ICAO)CAEP6要求降低50%,具有很高的环保性。

C919大型客机宽大的机身将提供给旅客更多乘坐空间,同时采用高效空气过滤系统提供高品质新鲜空气,客舱照明采用人性化情景照明设计,给乘客温馨体贴的舒适环境。

6、C919有哪些新材料可以令飞机轻盈且寿命长?

相较于传统铝合金,铝锂合金的比强度和比刚度更高,损伤容限性



能、抗疲劳、抗辐射的性能更强。铝锂合金的使用可以大大提高飞机的寿命。

吴光辉介绍，C919 通过大量的研发和验证试验，建立了铝锂合金的材料规范体系、设计许用值体系和制作工艺规范体系。C919 的机身蒙皮、长桁、地板梁结构上应用第三代铝锂合金，用量达到机体结构重量的 7.4%。

同时，复合材料的应用取得突破性进展。应用复合材料，实现了机体结构的整体化、轻量化，复合材料用量达到机体结构重量的 11.5%，国内首次在民用飞机的主承力结构、高温区、增压区使用复合材料。

在中央翼缘条、发动机吊挂、球面框缘条、襟缝翼滑轨、垂尾对接接头等部位应用了钛合金。钛合金用量达到机体结构重量的 7.3%。

7、C919 在制造过程中如何应用 3D 打印技术？

C919 首次成功应用 3D 打印钛合金零件。钛合金 3D 打印件成功应

用于 C919 舱门复杂件，力学性能明显高于原有铸件，且有效缩短了零件交付周期，快速响应数模优化更改；建立了钛合金 3D 打印专用原材料及产品规范，有效保证了产品性能要求。

8、C919 的“超临界机翼”有多牛？

C919 设计研制中有多项重大技术突破，比如超临界机翼的设计。上海飞机设计研究院 C919 型号副主任设计师张森介绍，超临界机翼能够减小飞机阻力，提升飞机性能，帮助降低油耗。我们第一次自主设计超临界机翼，就达到了世界先进水平，得到了国际同行的认可。

9、C919 首飞成功后干点啥？

首飞成功后，C919 将转入适航取证阶段。适航取证是确保飞机满足按公众要求制定的可接受的最低安全标准（适航标准）的管理和技术实现过程：飞机必须按照适航要求进行设计；必须有合适的体系保证飞机的设计满足适航要求；申请方

必须用计算、分析、检查、试验等方式向中国民航局表明其大型客机符合适航要求。只有经过适航审定和验证并取得适航合格证的产品才能进入市场。

10、C919 将如何带动产业发展？

中国商飞公司董事长、党委书记金壮龙介绍，C919 大型客机带动形成的我国民用航空产业链蕴含着巨大的潜力。以上海为龙头，陕西、四川、江西、辽宁、江苏等 22 个省市、200 多家企业、近 20 万人参与大型客机项目研制和生产，形成了产业链、价值链、创新链；推动建立 16 家航电、飞控、电源、燃油和起落架等机载系统合资企业，提升了中国民用飞机产业配套能级。这既显著改善了我国民用航空工业发展的基础面貌，又为我国经济转型升级锻造一条蕴藏巨大潜力的产业链。

未来，伴随着大型客机项目的推进和我国喷气客机进入批量生产，这条产业链必将逐步发挥出巨大的经济潜力。

海外视角

C919 首飞，外媒怎么看？

彭博社：中国将成全球最大飞机市场，C919 欲占一席之地。

中国将成为全球最大的飞机市场，而中国自主研发的首个大飞机 C919 正在摩拳擦掌，准备在其中占据一席之地。

波音公司去年 9 月曾预测，在截至 2035 年的未来 20 年里，中国将需要 6810 架飞机，价值超过 1 万亿美元。这将使得中国成为世界上最大的单一飞机市场，以及仅次于欧洲和北美的第三大地区市场。

国际航空运输协会（IATA）预测，中国超越美国成为全球最大航空旅行市场的时间点甚至要更早，大概会在 2024 年左右。IATA 表示，到 2035 年，出入境中国的民航旅客人数以及中国国内民航旅客人数将跃升至 13 亿人次，而美国的这一数字为 11 亿人次。

路透社：C919 首飞，展示中国准备打破空客和波音双头垄断之雄心。

C919 进行首飞，可能会为中国与全球飞机制造商进行竞争的雄心提供历史性动力。C919 是中国准备打破空客和波音双头垄断之雄心的象征。

FT：首架量产的 C919 将在 2019 年下线。

中国预计将在 2024 年超过美国成为全球最大航空市场，如果一切按计划进行，首架量产的 C919 在 2019 年顺利下线，该飞机将在国内拥有庞大客户基础。

CNN：C919 令中国跻身少数几个拥有自主开发大型国产飞机的国家行列。

C919 令中国跻身全世界少数几个拥有自主开发大型国产飞机的国家

行列。其他国家分别为美国、俄罗斯、巴西、加拿大、英国、美国和德国。

C919 完成最后的地面测试，表明该机型安全完成地面测试中所有必须完成的跑道上的操作。C919 首飞对于中国商飞而言具有里程碑式意义，在投运之前还有一段较长的路要走。

Flightglobal：C919 接受 EASA 认证，中国商飞决心将 C919 推向国际。

C919 目前正在接受欧洲航空安全局（EASA）的适航审定，展示了中国商飞将 C919 推向国际市场的决心。中国预计将在 2024 年超过美国成为全球最大航空市场，如果一切按计划进行，首架量产的 C919 在 2019 年顺利下线，该飞机将在国内拥有庞大客户基础。

知识链接

首飞知多少？

Q1 对天气有什么要求？

首飞要看“天意”，能见度不低于 5—7km、没有低云和侧风时，适合飞行。一般轻型飞机的首飞时间不超过 30 至 40 分钟，大型飞机为 1 至 2 小时。

Q2 有哪些“小跟班”？

飞机首飞还有一个伴儿：伴飞飞机。在空中，伴飞飞机会对首飞飞机进行实时观测、记录飞行数据、拍摄照片和视频，一旦出现任何问题，伴飞飞机的机组人员将立即向首飞飞机的机组人员发出警告，向地面管控人员报告，并引导首飞飞机安全降落。

《河南省深化投融资体制改革实施方案》印发

六大创新举措力破投融资瓶颈



并联审批，首家受理部门首问负责，一站到底、全过程服务。探索企业投资项目承诺制，依托投资项目在线审批监管平台，在部分机制灵活的区域先行先试“不再审批”的管理模式，近期率先在自贸试验区试行企业投资项目承诺制，这在全国各自贸区出台的投融资体制改革措施中属于首创。创新多评合一的中介服务新模式，要把多个单一审批、中介服务事项变成综合的、各个部门共同参与的一个审批或中介服务事项，既方便群众，也使得政府效率提高。编制三年投资滚动计划，依托国家重大建设项目库开展加强中央和地方投资项目储备、制定有效投资三年滚动投资计划相关工作。试点金融机构依法持有企业股权，积极推动郑洛新国家自主创新示范区加入投贷联动试点，选择发展前景好但遇到暂时困难的优质企业开展市场化债转股，更好地使金融和实体经济有机结合，互相推动，良性发展。完善投资项目在线审批监管平台，充分利用信息化和大数据技术，创造条件通过互联网在线办理审批事项，有效推动政府管理工作效率提高。

《实施方案》要求，要促使投融资体制改革与其他领域改革协同推进，使各项政策同向发力，形成叠加效应，确保各项改革措施真正落地、见到实效，充分释放改革红利。

源自河南省人民政府网站 2017-05-04

罗晓晨摘编

5月1日，有关记者从河南省发改委获悉，省委办公厅、省政府办公厅联合印发了《河南省深化投融资体制改革实施方案》（以下简称《实施方案》），提出推行首问负责制、探索企业投资项目承诺制、创新多评合一的中介服务新模式、编制三年投资滚动计划、试点金融机构依法持有企业股权、完善投资项目在线审批监管平台等深化投融资体制改革六大创新举措，充分发挥投资对稳增长、调结构、惠民生的关键作用。

《实施方案》针对河南省投融资

领域存在的投资项目融资难、融资贵等问题，细化了21个方面80条具体措施，力求在理念上实现“管理”到“服务”、内容上实现“投资”到“投融资”、程序上实现“串联”到“并联”的转变，以充分激发各方面扩大合理有效投资的活力与动力。

《实施意见》提出了深化投融资体制改革的六大创新举措。推行首问负责制，充分利用河南投资项目在线审批监管平台或探索其他方式，通过连通各级政府部门、覆盖各类投资项目，实现各部门信息共享，组织开展

河南省一季度金融运行总体稳健

5月4日，有关记者从人民银行郑州中心支行和河南银监局获悉，今年一季度，河南金融运行实现“开门红”，存款继续增长，贷款创历史新高，信贷结构调整有利于支持供给侧结构性改革，跨境收支和结售汇实现“双顺差”，全省金融运行总体稳健。

一季度末，全省金融机构本外币各项存款余额达5.88万亿元，较年初增加3774.8亿元，同比增长12.1%，高出全国平均水平1.4个百分点；金融机构本外币各项贷款余额达3.92万亿元，较年初增加2057.7亿元，同比增长17.4%，高出全国平均水平5.1个百分点。

金融机构本外币余额、新增额存贷比分别为66.7%和54.5%，较去年

同期分别提高3和17.7个百分点。存贷款在全国排名稳中有升。

信贷投放对供给侧结构性改革的支持明显。一季度，全省服务业贷款增加1088.4亿元，同比多增396.8亿元，有利于支持全省现代服务业发展，培育新的经济增长点，加快新旧动能转换和产业结构转型升级。基础设施领域贷款继续快速增长，一季度增加553亿元，同比多增243.5亿元，占各项贷款增量的29.8%。资金供给和要素保障进一步强化，重点项目建设推进加快，为经济平稳增长提供了有力支撑。涉农贷款和小微企业贷款也保持良好增势。

“目前河南省金融运行总体稳中向好，但受外部环境和长期积累的深

层次矛盾双重影响，金融运行中存在的结构性矛盾仍较突出，金融服务实体经济效率仍需提升。”人民银行郑州中心支行有关负责人分析。

“对于全省银行业而言，今年二季度一方面要继续加强金融风险防范，另一方面，还要继续加强关键领域的金融服务。”河南银监局有关负责人表示，银行业金融机构将继续为河南省“三区一群”建设提供长期、稳定、可持续的金融服务，大力支持百城建设提质增效工程涉及的能源、交通、水利等重大基础设施建设，积极满足全省1800个工业结构升级项目建设的金融需求。

源自《河南日报》2017-05-05

本刊有删减 罗晓晨摘编

一季度郑州进出口“开门红”

5月2日，有关记者从郑州市商务局获悉，今年一季度郑州市外贸进出口实现“开门红”，完成123.8亿美元，同比增长17.6%。

“今年1~3月郑州市外贸进出口呈现快速增长的态势。据海关统计：全市外贸进出口完成123.8亿美元，同比增长17.6%；其中出口76.4亿美元，增长26.4%，增幅分别高于全国2.6个和18.2个百分点。”郑州市商务局相关负责人介绍，郑州市进出口和出口

总额继续位居中部六省省会城市首位。

统计显示，郑州市发生进出口业务的企业持续增加，比去年同期增加115家，达1533家。加工贸易出口增长较快，出口额达66.2亿美元，占出口总额的86.6%。值得一提的是，出口商品结构进一步优化，同期机电产品出口额占出口总额的92.5%，其中出口额超2000万美元的商品主要有手机、汽车及汽车底盘、服装、纺织品和铝及铝深加工产品等，出口产

品附加值继续提升。

进出口额增势喜人，缘由何在？战略先行，郑州实施“开放带动”与“市场多元”的战略，开拓国际市场，优化出口商品结构，不断提高出口产品附加值，市场份额持续提高。据介绍，目前与郑州市有贸易往来的国家和地区已多达186个，美国、日本和荷兰为出口排名前三位的国家。

源自《河南日报》2017-05-03

刘翠翠摘编

“事前审批”转到“事中事后监管” 河南率先在自贸试验区启动企业投资项目承诺制

5月17日，有关记者从河南省发改委获悉，省政府办公厅印发《中国（河南）自由贸易试验区开展企业投资项目承诺制试点实施方案》（以下简称《方案》），河南率先在河南自贸试验区开展企业投资项目承诺制改革试点工作，由“事前审批”转到“事中事后监管”。

这是河南深化投融资体制改革、创新企业投资项目管理服务模式、营造务实高效的政务服务环境和优良的投资环境的重要举措和制度创新。企业承诺制是指企业根据政府制定的标准公开作出承诺并建设项目，政府部门原则上不再审批相关事项，通过事中事后方式加强监管，并对违反承诺的行为进行惩戒的审批模式。

《方案》提出，河南将先期选择河南自贸试验区内已取得用地的市政基础设施、社会事业、工业和现代物流业等备案类企业投资项目开展企业承诺制试点，完善后逐步推广至全部备案类企业投资项目。

《方案》强调，试点工作要突出企业投资的主体地位，按照宽审批严监管的原则，通过加快转变政府职能，创新企业投资项目行政审批工作机制，缩减投资项目落地时限，提升投资项目审批服务效率和水平，探索建立以“政策性条件引导、企业信用承诺、监管有效约束”为特征的新型企业投资项目管理框架和模式。政府以法律法规设定的标

准作为基准标准，制定高于基准标准的优先承诺标准并对外公布，企业自愿公开向社会作出承诺，按照标准开展项目前期工作和项目建设，自觉接受监管，政府相关部门对企业是否严格按承诺的标准和要求组织施工进行定期或不定期检查，并按照规定进行惩戒。

《方案》要求，自贸试验区要建立完善工作推进机制，研究制定具体办法，细化企业投资项目承诺标准，优化服务流程，完善相关配套政策措施，加强试点工作监测评估，具体负

责组织协调推进试点工作。省、市有关部门要加强对自贸试验区的指导，根据实际需要进行充分授权。

河南省发改委负责人介绍，河南省率先在河南自贸试验区开封片区启动试点工作，主要考虑是发挥好开封市电子政务平台互联互通的基础支撑作用，利用好自贸试验区政策叠加综合优势，通过先行先试，最大限度增强投资便利化程度，充分激发自贸试验区内企业投资潜力和创新活力，打造全省投资体制改革创新高地，同时也为全省推广工作探索路子、积累经验。

源自《河南日报》2017-05-18
罗晓晨摘编



民航局与 ICAO 合力推动“一带一路”沿线国家和地区民航发展

5月14日下午，中国民用航空局与国际民用航空组织（ICAO）在“一带一路”国际合作高峰论坛上签署了合作意向书，交通运输部副部长、民航局局长冯正霖和国际民航组织秘书长柳芳代表双方在协议上签字。根据协议，双方将在提高“一带一路”沿线各国航空安全、提升沿线各国安全和安保监管能力、推动并促进实施沿线各国航空能力建设、促进沿线国家航空运输自由化和便利化等诸多方面展开深度合作，合力推动“一带一路”沿线国家和地区的民航发展。

（中国交通新闻网）周雅雯摘编

郑州机场 2017 年“五一”假期航班放行正常率连创新高

今年的“五一”小长假，郑州机场连续两天创航班放行正常率历史新高，最高达到 96.43%，排全国第二位。而整个 4 月份该机场航班放行正常率排全国第五位。

“五一”期间，郑州机场执行航班近 1500 架次，发送旅客 16 万人次左右。不少旅客选择在节前最后一个工作日即 4 月 28 日出行，当天机场共执行航班 540 架次，发送旅客近 7 万人次。郑州至成都、昆明、丽江等旅游城市为热门航线。

（《河南日报》）孙启勇摘编

波音交付首架 737 MAX 新型飞机

5月16日，波音交付首架 737 MAX 新型飞机。这架 737MAX 被交付给马来西亚马印航空公司，他们将率先把 737 MAX 投入商业运营。737 MAX 家族的每一架飞机上都将采用新的波音天空内饰，包括现代化造型的侧壁和窗框、可增强宽阔感的 LED 照明，以及大型转轴式头顶行李箱。737 MAX 是波音历史上销售最快的机型，迄今已经获得来自全球 87 家客户的近 3700 架订单。

（《中国航空报》）杨琦摘编

低空游、体育游等 10 个方面将成未来投资重要领域

5月19日，“2017 中国旅游日”主题宣传暨中国旅游投融资促进大会在北京举行，会上发布了《2016 中国旅游投资报告》（以下简称《报告》）。《报告》指出，乡村旅游产品、低空旅游产品、在线旅游产品、旅游大数据与智慧旅游产品、休闲度假产品、文化旅游产品、体育旅游产品、康养旅游产品、研学旅游产品和新型旅游装备制造业等 10 个方面将成为未来旅游投资的重要领域。

（民航资源网）李莎莎摘编

至 2026 年中国将需 3200 架新飞机

据 ATWonline 报道，飞机租赁公司 Avolon 最新的一项研究显示，蓬勃发展的中国航空市场在未来十年中将需要 3200 架新飞机，其中超过 50% 的飞机仍有待订购。

Avolon 公司表示，中国是出境旅客最多的国家，在 2016 年有超过 1.2 亿旅客搭乘了国外航班，而这一人数还不到该国人口的 10%。自 2010 年以来，中国的国际航空客运量一直以每年 14% 的速度增长，远高于全球平均水平。中国的机队数量也在每年增长 11%。

（民航资源网）张一凡摘编

民航局发布 2016 年民航行业发展统计公报



3.01 亿人次。

航班正常率

2016 年，全国客运航空公司共执行航班 367.9 万班次，其中正常航班 282.4 万班次，平均航班正常率为 76.76%。

2016 年，主要航空公司共执行航班 284.6 万班次，其中正常航班 217.8 万班次，平均航班正常率为 76.54%。

此外，截至 2016 年底，民航全行业运输飞机期末在册架数 2950 架，比上年年底增加 300 架。

机场方面，截至 2016 年底，我国共有颁证运输机场 218 个，比上年年底增加 8 个。2016 年新增机场分别为山西临汾机场、湖北十堰机场、福建三明机场、海南琼海机场、青海果洛机场、内蒙古乌兰察布机场、内蒙古扎兰屯机场、海南三沙机场、云南沧源机场。另外，完成了河北秦皇岛机场、新疆且末机场迁建。陕西安康机场停航，江西九江机场注销（2016 年 5 月）。

航线方面，截至 2016 年底，我国共有定期航班航线 3794 条，按重复距离计算的航线里程为 919.3 万公里，按不重复距离计算的航线里程为 634.8 万公里。

源自民航资源网 2017-05-08
周雅雯摘编

郑州至银川航空快线将开通

5 月 18 日，“豫宁机场战略合作协议”签署和航空旅游合作推进会在宁夏银川机场举行。根据协议，郑州至银川航空快线即将开通。据介绍，这条快线开通以后，郑州经银川到迪拜的航线将步入快速运转新阶段，这也将是郑州机场首个服务于“一带一路”沿线国际城市的航空快线。

据悉，宁夏正在全力架设“空中丝绸之路”，银川机场将开通更多的面向中东地区和穆斯林地区的国际航线。而郑州机场已基本形成了覆盖全国及东亚、东南亚主要城市的航线

网络，今年前 4 个月完成旅客吞吐量 740 万人次，货邮吞吐量 13 万吨，航班放行正常率超过了 80%。

目前，郑州—银川航线日均 8 个航班，共 7 家航空公司。去年 5 月 3 日，阿联酋航空执行的郑州—银川—迪拜往返航线正式开通，郑州成为阿联酋航空在中国的第 5 个目的地。此次河南机场集团与宁夏机场集团建立战略合作平台，双方将在旅客互送、政策扶持、提升服务、加大运力、旅游产品推广等方面进行深入合作。

据了解，郑州机场与银川机场以郑州—银川快线为支撑，构建银川经郑州辐射华东、东南、中南、东北地区，以及银川—郑州—东亚、东南亚、澳洲、美洲等国际航线。近期计划增加山东航空的银川—郑州—福州、南方航空的银川—郑州—义乌、东方航空的银川—郑州—宁波三条航线，力争 2018 年郑州—银川航线日均航班稳定达到 10 班以上，2020 年达到 15 班以上。

源自《河南日报》2017-05-21
杨琦摘编

中国通往欧洲首条国际快线 北京—法兰克福快线开通

5 月 22 日，北京首都国际机场、中国国际航空公司、德国法兰克福机场三方共同推出了国航北京—法兰克福国际快线产品。北京—法兰克福国际快线是三方联合开辟的第一条国际快线，也是中国通往欧洲的首条国际快线。

北京—法兰克福快线开通后，首都机场和法兰克福机场将设置清晰的专用引导标志，提供固定值机区、旅

客候机区以及行李提取区等，为国航北京—法兰克福航线上的旅客提供全流程专享服务。

2016 年 9 月 22 日，首都机场、国航、法兰克福机场三方共同签署《北京—法兰克福国际快线合作谅解备忘录》，旨在依托国航中欧航线，以首都机场和法兰克福机场为中转门户，通过整合中欧间航空资源，简化乘机手续，缩短中转时间，增加航线运力，

重点打造一条便捷高效的空中快线，联通以北京为核心的国内航线以及以法兰克福为核心的欧洲航线。

作为中欧之间最大的承运人，国航早在 1989 年就开通了北京—法兰克福航线，目前每天 2 班，使用波音 747-8 和波音 777-300 两种最先进的宽体机型执飞。

源自《中国民航报》2017-05-24
朱琳旭摘编



通航之窗系列报道（之九）

水上飞机——通用航空中的“两栖动物”

策划 / 通航项目组

文字图片 / 王杰靖

近日，由中国航空工业集团公司自主研制的AG600大型灭火/水上救援水陆两栖飞机在珠海进行了首次地面滑行试验，并取得成功，为接下来的首飞奠定了基础。什么是水上飞机？国内外水上飞机发展状况如何？本期通航之窗，我们就一起来关注这些问题。

一、水上飞机简介

（一）什么是水上飞机

熟悉宫崎骏动画电影，尤其是看过《红猪》的人们，对影片中那些红色飞机一定绝不陌生。而这些红色的飞机，就是犹如法拉利赛车一般充满激情的意大利红色水上飞机。

水上飞机，顾名思义是能在水面

上起飞、降落和停泊的飞机，主要用于海上巡逻、反潜、救援和体育运动、旅游、通勤、航拍等。

（二）水上飞机的分类

水上飞机依照与水面接触的设计方式，可以区分为三类：

1. 浮筒水上飞机（Floatplane）一般多是小型飞机所采用，在机身下

方装有一或两个浮筒，将机身与水面分离，有些飞机在机翼两边还装有小型辅助浮筒，以避免飞机因为往两侧倾斜还有翻覆的危险。

2. 飞船（Flyingboat）是一种有着船体的固定翼水上飞机，可以降落在水面上。跟浮筒飞机不同，体型通常更大，而且机身本来便能产生浮力。

3. 两栖飞机（Amphibian）是指可以加装或者是本身就有机轮，能够直接在陆地上操作与起降的水上飞机，这一类飞机可以视需要在水面或者是陆上机场活动，因此有两栖飞机的称呼。

（三）水上飞机的特点

水上飞机有许多自身的独特过人之处。第一，水上飞机是一个相对资源集约型的交通工具，既不用打洞修路、开山填海，也不用占用大面积的土地修机场，只需要一个足够面积的水面：江、河、湖、海均可实现起降；第二，水上飞机是一个相对便捷的交通工具，不像大型机场往往建造在城市周边，水上飞机机场可以设置在城市繁华地段（前提是得有水面），方便出入；第三，水上飞机是一个环境友好的产品，采用单发或双发涡桨发动机的水上飞机，噪声水平远低于大型喷气式飞机的涡扇发动机，而浮筒或船身式的水上飞机对水域几乎无任何污染，与使用机动船相比，大大降低了污染环境的可能性；第四，水上飞机不仅是交通工具，也是旅游产品，在低空飞行的水上飞机，极大地提高了乘客的观光游览体验，同时飞机在水面潇洒地起降，本身也是一道亮丽的风景线。

但是，水上飞机也有其缺点。例如，受船体形状限制，水上飞机不适于高速飞行，机身结构重量大，抗浪性要求高，维修不便和制造成本高等，但这都不妨碍其在水陆两栖、功能性强的优良特质。

（四）水上飞机的发展历史

1910年3月28日法国Marseilles附近的La Mede码头，世界第一架

能够依靠自身的动力实现水上起飞和降落的水上飞机首飞。飞机的设计人和飞行员是法国的亨利·法布尔（Henri Fabre），飞机外号叫“Le Canard”，意思是“鸭子”。

第一次世界大战爆发前，民航业发展逐渐兴起。虽然许多大型飞机的航程可以抵达过去无法到达的地区，可是机场严重缺乏或者是跑道状况不佳的状况，使得水上飞机成为这些航线的最佳候选者。

二次世界大战时期，陆上机场的数量大幅增加，跑道品质较以往进步，飞机的性能与可靠性也显著提升，同时空中加油技术逐渐成熟，水上飞机的地位开始受到影响。因此水上飞机逐渐退出军用环境，仅有少数国家继续采用担任救护或者是反潜等任务。民用市场则以救护、消防与中小型交通与运输为水上飞机的主要活动市场。

二、国外水上飞机的发展

（一）水上飞机在发达国家发展较快

90年代以来，日本、美国、俄罗斯、加拿大、法国等共研制22种了水上飞机或水陆两栖飞机，生产总数1000多架。目前，全球现役水上飞机总量超过7200架，仅美国的水上飞机就占全球保有量的50%以上。

1975年日本US-1水陆两用救护飞机的研制成功，标志着水上飞机复兴开始。它在研制阶段做了大量的工作，突破了高抗浪性、低速情况下良好的操纵性和窄轮距情况下良好的地面起飞降落滑行稳定性等一系列关键技术问题。20世纪90年代，日本在

US-1水陆两用救护飞机的基础上，加装了加拿大制造的海上救生设备，改型为US-1A水陆两用救护机，生产20架装备海上自卫队。2003年又研制成功了US-1A水陆两用反潜巡逻飞机，正式定型后飞机型号将被命名为US-2。US-2使用综合航电设备，提高了海上搜索营救能力；采用气密座舱，加装了压力机舱系统，成为世界上第一种装有增压舱的大型水陆两栖飞机。

美国是水陆两栖飞机发展较早的国家，先后开发了一系列实用型水陆两栖飞机，1977年美国成功研制了C-130H水陆两用飞机，并先后交付美国海军8架。轻型水陆两栖飞机发展更多更快，其中比较著名的型号有莱克系列轻型水陆两栖飞机LA4-200和LA-250、赛斯纳多用途轻型水陆两栖飞机等。

俄罗斯一直在积极进行水陆两栖飞机的研制，上世纪80年代末研制成功的A-40“信天翁”水陆两栖飞机更是目前世界上最先进的大型喷气式水陆两栖飞机，它融合了现代化的新设计概念、先进的技术和水陆两栖飞机领域里的最新研究成果，在气动效率、水动性能、飞行性能、重量特性、经济性等方面都取得了长足的进展，创下了14项世界同级水上飞机的纪录，其最大飞行速度已接近同类陆上飞机的水平。90年代又先后研制成功了别-200多用途水陆两栖飞机、别-103轻型水陆两栖飞机和“澳洲



野狗”(Dingo)多用途轻型水陆两栖飞机。

加拿大也是世界上水上飞机发展较快的国家,先后研制成功了CL-215型水陆两栖灭火飞机、庞巴迪CL-415型多用途轻型水陆两栖飞机等。

美国和加拿大作为世界上水上飞机发展最为发达的国家,自然有其发展水上飞机的必要性和可行性,例如幅员辽阔、人口稀少、国民航空意识的普及和航空产业的发达。同时,一个不能忽略的客观因素是美国和加拿大燃油价格远低于国内,致使水上飞机的价格基本保持在20分钟110美元,30分钟160美元左右,可以被普通消费者所接受。

(二) 著名的水上飞机机场

1. 阿拉斯加 Lake Hood 水上机场

阿拉斯加的 Lake Hood 水上机场就在 ANC 国际机场旁边,由阿拉斯加州拥有并运营。机场共有1100架飞机,是世界上最大最繁忙的水上机场。

由于阿拉斯加面积大,人口少,私人飞机成为很多人出行的首选。众多的私人飞机并没有损坏良好的自然环境,反而成为美丽风景的点缀。价格几万美元一架的二手私人飞机成为主要交通工具。大面积的平静湖水,非常适合小飞机水上起降。像国内景区的私营“游船”,只要有人乘坐,

随时可以起飞,随时可以停靠,天空是天然“跑道”,湖面是免费“停机坪”,只需要一架小型飞机,这些自然资源便可被利用起来。当地地产商说,这里的飞行社区比普通房子好卖,当地的常住人口中的飞行员比例可能是全球最高的地区了。

2. 温哥华水上机场 Vancouver Harbour Flight Centre

这是加拿大最繁忙的水上机场,主要是固定和非固定航班的客运。旁边还有直升机机坪。这里的一个大运营商就是加拿大港湾航空(Harbour Air Seaplanes),主要负责温哥华及其周边海滨地区,其业务占该区域水上运营市场份额的80%,也是全球最大的水上飞机营运商。

到过加拿大温哥华的人都会对温哥华的水上飞机印象深刻,在著名的史丹利公园对面、风帆酒店旁边就是水上飞机的港湾,白天的时候起降特别频繁,构成了一道独特的风景线。水上飞机航空公司在 大温地区、维多利亚就有好多家,该区域不仅仅具有温哥华、维多利亚和美国西雅图三个重要的城市作为水上飞机的枢纽点,而且附近诸多风光秀丽的岛屿也成为了水上飞机的栖息之地,这种独特的地理位置促成了这个产业的无比繁荣。

三、国内水上飞机的发展

(一) 我国水上飞机的发展历程

1. 水上飞机在我国早期的发展

中国在1919年就研制成功了水上教练机。20世纪50年代以来,我国曾装备有别-6、青-6、水轰五等三型水上飞机。

别-6水上飞机由前苏联生产,

20世纪50年代中期装备部队使用,60年代末,为提高别-6水上飞机性能,进行了换发改进,重新命名为青-6水上飞机。

青-6水上飞机是别-6水上飞机的国内改进型飞机,主要是用国产涡桨-5发动机替换别-6飞机的原活塞发动机,青-6水上飞机于1996年退役。

水轰五飞机由中航工业特飞所、中航工业哈飞等单位自行研制,研制工作始于1968年,1976年4月首飞成功,1986年交付使用。水轰五飞机研制时采用了我国当时许多先进的材料、成品设备、结构和生产加工工艺,解决了一系列关键的技术难题,通过各种试验,包括全机静强度试验,部分总体性能接近于当时国际同类水上飞机的先进水平。

20世纪80年代初期,中航工业特飞所自行开发了A1、A2C系列超轻型水上飞机,可用于旅游观光、航空摄影、农业作业等领域,并形成了小批量生产交付能力。2006年开始,开发了“海鸥”300轻型水陆两栖飞机,现已进入取证试飞阶段。2009年起,中航工业特飞所/中航通飞研究院目前正在研发的大型灭火/水上救援水陆两栖飞机是由国家立项的重大民用航空项目,它可在陆上机场或海面上起飞降落,是一种大型的水陆两栖飞机,具有良好环境适应性和广泛的用途。

2. 蛟龙-600—中国水上飞机发展史上的重要里程碑

2016年7月23日,继重型战略运输机运20,国产大型客机C919后,国家立项“三大飞机”的最后一名成



员也来了AG600(又称:蛟龙-600)。

这是国产的全球在研最大水陆两栖飞机、世界上最先进的水陆两栖飞机,也是我国首次研制的大型特种用途民用飞机:上半身是飞机,下半身是轮船,可在水泥跑道上起飞、着陆,可在波涛翻涌的水面上起飞、着水,具有森林灭火、水上救援等多项任务能力。

这架由中国航空工业集团公司(简称“中航工业”)研制的AG600,外部尺寸与波音737和C919相当,机长36.9米,翼展38.8米,机高12.1米;为便于水上起降,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台国产涡桨-6(J6)发动机,单台功率3126千瓦;最大起飞重量53.5吨,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,机组成员3人。20秒内可一次汲水12吨,可在距失火体顶部30-50米高度投水,单次投水救火面积可达4000余平方米,投

水命中率大于98%,抗浪能力不低于2米,一次可救护50名遇难人员。根据需要加改装后,可满足执行海洋环境监测与保护、资源探测、岛礁补给、海上缉私与安全保障、海上执法与维权等多任务需要,尤其是可为“海上丝绸之路”航行安全提供最快速有效的支援与安全保障,可实现陆地和水面起降,在水源与火场之间多次往返执行投水灭火作业。

(二) 我国水上飞机的发展现状
我国是一个海洋大国,拥有18000多千米的海岸线、6500多个岛屿、200海里经济专属区、300万平方千米的海域。可以想见,在那些如珍珠般散落的海上岛礁之间,水上飞机可谓是名符其实的救援之翼、交通之舟。然而,目前中国水上飞机和飞行刚刚开始,尤其是水上机场只有不到5个,有水上飞机驾照的飞行员可能不超过30名。

虽然水上飞机的发展在中国仍处于起步阶段,但从目前的热度来观

察,水上飞机未来几年将在中国加速发展。

(三) 我国发展水上飞机的问题及对策

在国内,水上飞机还处在一个摸索的过程当中,存在的瓶颈也有待突破。

1. 降低成本、实现盈利是关键

水上飞机机型相对较小,如赛斯纳208水陆两栖飞机,一般乘坐6~9名乘客,马尔代夫普遍采用的“双水獭”也仅能乘坐15~19人,因此每座运行成本相对较高。在水上飞机相对发达、监管要求相对较低的国外,水上飞机机票售价一般都在140美元左右,而飞行时间通常为30~60分钟。中国经济高速发展、人民生活水平日益提高、消费能力和欲望也逐渐释放,因此,水上飞机在国内才有了发展的经济基础和消费市场。即便如此,国内水上飞机机票售价若要达到国外的水平,依然只有极少数消费者可以接受。



按目前中国的消费水平，很难实现百姓出行会首选票价约 140 美元的交通工具，这就意味着企业必须降低成本来满足百姓的实际需求。但受民航法规要求和空域的限制，国内通航的运营成本和要求实际上要明显高于国外。比如，赛斯纳 208 这款机型，国外多是单人驾驶，目视起降、机长放行，而在中国目前则要求双人机组，管制引导、机务放行。这样平白地增加一名飞行员、至少一名管制人员和一名机务人员，还有相应的设备设施，均属多出来的成本。而引进国外水上飞行员，由于低空飞行受限于保密、安全等要求，很难实现突破。2. 行业先行者需克服开疆辟土的艰辛

仍处于创业阶段的中国水上飞机事业，如彩虹公务机、美亚航空、幸福通航分别创造了 3 个中国水上飞机民航运输史上的第一，但今天看来，这些水上飞机第一的背后却折射出不同的发展轨迹。

彩虹公务机在进行了初步尝试



后，最终将 4 架飞机转手他人；美亚航空虽然实现了水上飞机首飞，并开展了 2 年多的水上飞机观光旅游业务，但由于三亚当地的旅游淡旺季过于分明，同时各项成本高企，一直处于艰苦发展的阶段；而拥有中航工业强大背景的幸福通航，在 2015 年 5 月 20 日实现舟山－嵊泗的历史性首航后，依然处于起步探索阶段，与构建网络布局、将水上飞机服务带入千家万户的目标还差得很远。

与彩虹公务机的浅尝辄止不同，美亚航空与幸福通航在水上飞机领域确实是希望有所作为，两家现已携手共同推进水上飞机事业。美亚航空在继续开展观光游览业务的同时，也在积极开拓三沙旅游航线，并积极介入当地的旅游开发市场，期望打造一个中国南海的“马尔代夫”；而幸福通航在舟山起步后，又在其母公司幸福控股的“一纵一横”的整体战略布局下，迅速在上海金山、常州揽月湾、福州福清、广州番禺、曲靖罗平、黔西南兴义等地实现了首飞。

在先行者的鼓舞下，华彬通航、

内蒙古通航也纷纷在湖北、内蒙古开展了水上飞机试飞活动，宗申在加拿大收购了港湾（Harbour Air）水上飞机公司后，也把目光投向了国内。一时之间，水上飞机风头正劲。

由此，我国水上飞机的发展，离不开这些开拓型企业的远见和坚守，也离不开新的水上飞机企业的不断加入。

3. 水上飞机的政策和法规亟待完善

首先，作为通航的一部分，虽然国家出台了大量的扶持政策，然而低空航空领域的何时大尺度开放问题，还令目前嗷嗷待哺的通航产业严重缺乏养分而不能够成长起来，总体而言就是政策问题还未成熟。

其次，水上机场的建设标准问题需要从更高的层面去推动落实，同时航线的审批还有待于便捷化。例如水上飞机起降点，国外在一个湖面上只要一个码头即可，无人管理也无人值守，而中国在没有具体关于水上机场或码头的法规之前，只能参照民航通用机场的管理办法，这其中的成本和效率又是天壤之别。

再次，航线需要半年申请一次，而日常的申请计划都需要提前一天，所以造成客户当天提出的飞行计划无法执飞。同时地方政府的支持非常重要，目前一个水面起降台从正式立项到审批到最终建成周期很长。涉及到海事局、安监、气象局、应急救援办等方方面面，水上飞机对于机场资源的需求相对比较弱，但公司更倾向自建综合性运营基地。所以，亟待政府出台引导水上飞机机场建设、水上飞机行业发展的详细的指导性政策和意见。

民航局：6 月 1 日起民用无人机须进行实名登记

为加强民用无人驾驶航空器（以下简称民用无人机）的管理，民航局于 5 月 16 日下发《民用无人驾驶航空器实名制登记管理规定》（以下简称《规定》），要求自 2017 年 6 月 1 日起，民用无人机的所有者必须进行实名登记。

《规定》适用于在中华人民共和国境内最大起飞重量为 250 克以上（含 250 克）的民用无人机。民用无人机是指没有机载驾驶员操纵、自备飞行控制系统，并从事非军事、警察和海关飞行任务的航空器，不包括航空模型、无人驾驶自由气球和系留气球。《规定》要求，自 6 月 1 日起，民用无人机制造商和民用无人机所有者须在“中国民用航空局民用无人机实名登记系统”（<https://uas.caac.gov.cn>）（以下简称登记系统）上申请账户，民

用无人机制造商在系统中填报其所有产品的信息，民用无人机拥有者在该系统中实名登记其个人及其拥有产品的信息，并将系统给定的登记标志粘贴在无人机上。

其中，民用无人机制造商在登记系统中填报其产品的名称、型号、最大起飞重量、空机重量、产品类型、无人机购买者姓名和移动电话等信息；产品外包装明显位置和产品说明书中，提醒拥有者在登记系统中进行实名登记，警示不实名登记擅自飞行的危害；随产品提供不干胶打印纸，供拥有者打印“无人机登记标志”。个人或单位民用无人机拥有者须在登记系统内登记姓名（公司名称）、有效身份证件号码（组织机构代码）、移动电话和电子邮箱、产品型号和序号、使用目的；完成信息填报后，系统将自动给出包含登记号和二维码

的登记标志图片，民用无人机拥有者须将该图片打印为至少 2 厘米 × 2 厘米的不干胶粘贴牌，并将其粘于无人机不易损伤的地方，保持清晰可辨。

《规定》强调，2017 年 8 月 31 日后，民用无人机拥有者如果未按照本管理规定实施实名登记和粘贴登记标志的，其行为将被视为违反法规的违法行为，其无人机的使用将受影响，监管主管部门将按照相关规定进行处罚。《规定》还要求，民用无人机发生出售、转让、损毁、报废、丢失或者被盗等情况，民用无人机拥有者应及时通过登记系统注销该无人机信息；民用无人机的所有权发生转移后，变更后的所有人须按照《规定》相关要求实名登记该无人机信息。

源自中国民航网 2017-05-17

王天宇摘编

他山之石

无人机屡闯祸，看美国怎么管

与许多其他国家一样，美国把在客机和直升机附近操作无人机视为危险行为，违者可能面临重金罚款和刑事指控，甚至可能有牢狱之灾。

数量快速增长

美国运输部下属联邦航空局发表报告预测，2016 年至 2021 年间，美国境内的无人机数量将出现跳跃

性增长，其中业余爱好者操作的小型无人机数量将从约 110 万架增至 350 万架，商用无人机数量将从 4.2 万架增长至 44.2 万架，最多可能达到 160 万架。无人机操作人员也可能将在 2016 年 2 万人的基础上增长 10 倍到 20 倍。

但如果没有严格监管，无人机数量越多，意味着麻烦可能越大。

美国联邦航空局今年 2 月发布的一份无人机目击报告显示，2016 年 2 月至 9 月，飞行员、空管人员、执法人员和市民报告 1274 起疑似无人机接近飞机事件，2015 年同期只有 874 起报告。而去年曾有美国官员表示，2015 年美国飞行员目睹的无人机接近情况又比 2014 年增加一倍。



实施实名注册

从全球看,美国的民用无人机市场和行业起步较早,相关法规的制定也相对较早。比如,美国联邦航空局 2015 年 12 月出台规定,要求开始对小型无人机实施实名注册制度,从而保证能追踪到不遵守安全飞行规则的小型无人机归谁所有,以保障航空安全。

根据这项规定,重量在 250 克至 25 千克之间的无人机属于小型无人机,必须登记注册。注册者须提供姓名、家庭住址和电子邮件地址,每次注册收费 5 美元,一次注册有效期为 3 年,到期后需再次注册。

2016 年 6 月,美国联邦航空局就重量在 25 千克以下的小型无人机商用飞行又发布监管规定,要求飞行全程都必须保持在操作人员的视线范围内,不得从人头顶上飞过,距机场至少 8 公里远,遇到飞机必须避让。值得一提的是,这里所说的机场不仅是指起降大型客机的机场,也包括医院等机构的直升机停机坪。

这项规定还要求,无人机飞行高度通常不得超过 122 米,时速不

得超过 161 公里。无人机应在白天飞行,如果无人机装有防撞灯,也可以在日出前半小时或日落后半小时飞行。无人机操作者可向政府申请放松一些限制。

这项规定要求无人机操作人员年龄至少 16 岁,必须拥有遥控飞行员证书或者受拥有证书者的监督。申请证书的人需通过政府安全背景审查,并每两年参加一次航空知识笔试。

“对于这项新规定,我们采取了仔细而审慎的方式,以求在新技术使用需求与保护公众安全之间取得平衡,”美国联邦航空局局长迈克尔·韦尔塔当时在一份声明中说,“但这只是我们的第一步,我们已经开始制定其他规定。”

特殊场所禁飞

今年 3 月,美国联邦航空局又因“国家安全考虑”出台规定,无人机未经许可,不得在 133 个军事设施上空 122 米高度内飞行,而此前无人机飞行高度被要求不得超过 122 米,这意味着这些美国军事设施

上空禁止无人机飞行,违者将面临民事处罚和刑事指控。

在美国首都华盛顿,无人机飞行还有特别禁令,主要是针对里根机场,其周围 24 公里除非获得特批,否则严禁无人机飞行。周围 24 公里至 48 公里可以飞行的无人机必须满足一系列条件,如加上相机等设备重量不能超过 25 千克、在天气晴朗时飞行、在 122 米高度下飞行、不得接近飞机等。

举行棒球、橄榄球等赛事的美国体育馆,在赛事开始前及结束后的一小时内,无人机不得在其上空及附近飞行。无人机在野火救援作业上空或附近飞行也属非法。美国国家公园同样禁止无人机飞行。

除这些措施外,美国联邦航空局还开发了一个手机应用软件,提供关于基于 GPS(全球定位系统)位置的空中管制及其他飞行要求的实时信息。该局还将于 4 月 27 日发布第一份机场附近无人机飞行区域和高度地图。

今年 1 月,从事无人机航拍业务的美国 SkyPan 国际公司同意支付 20 万美元民事罚款,而且如果今后一年内再有违反规定行为,该公司将被追加 15 万美元罚款,原因就是该公司在两年内进行了数十次威胁航空安全的无人机飞行。

“现在,我们迎来了美国航空的新时代:无人机时代。它的发展速度比我们以往看到的更快,”韦尔塔近日在一个无人机论坛上说,“随着无人机被完全整合进我们的航空领域中,我们需要面临的问题只会越来越复杂。”

本刊综合编辑

2017 年郑州航展圆满落幕

为期 5 天的 2017 郑州航展暨世界编队特技飞行年度颁奖盛典于 5 月 1 日在郑州上街机场圆满落幕。5 天时间,航展接待观众近 30 万人,签约项目 32 个,金额达 280 亿元。

本届郑州航展在通航体育和通航表演产业里创下多个“第一”:第一次在世界航空史上集结这么多的特技飞行队进行表演,国内首次批准城市未开放空域进行低空飞行,第一次“境外私人飞机直飞中国”等。来自英国的雅皮士飞行表

演队 Yakov-levs 首次在中国的天空表演“空中写字”,飞机在 3000 米的高空,通过电脑程序控制拉烟,在蓝天上写下如印刷般整齐的“AIRSHOWZHENG-ZHOU2017”字样。

作为本届航展最大亮点的“世界编队特技飞行年度颁奖盛典”不负众望,14 支全球顶尖特技飞行表演队的演出令人叫绝。国内表演队带来的热气球、跳伞、航模、动力伞等表演同样精彩纷呈。航展期间

还举办了航天科普展、飞行训练营、汽车展、房产展、航空摄影大赛、啦啦宝贝决赛、大型风洞悬浮体验等活动。

本届航展室内展览面积达 2.2 万平方米,室外展览面积 10 万平方米,参展商 176 家。中航工业、德士隆航空、大陆发动机、俄罗斯直升机等中外著名航空企业都是首次在郑州航展亮相。

源自《河南日报》2017-05-02

王杰婧摘编

通航发展正当时

——专家学者献策安阳通航发展

5 月 27 日,在安阳召开的全国通用航空产业综合示范区研讨会上,与会专家学者围绕我国通航产业发展展开热烈讨论,同时为安阳航空产业的发展献计献策。

中国投资协会创新委通航产业专家委员会常务副主任赵欣告诉记者,中国国土面积和美国差不多,但在通航产业发展方面差距较大。“美国有 5000 多个通用航空机场,起降点 2 万多个,而中国两者加起来只有 400 多个。”

“我们提倡通航产业大力发展,但不是盲目发展。”省民航办主任康省桢说,“建立通航产业园有没有基础?是做研发、生产还是经营?这些要根据当地的资源禀赋和发展条件来决定。”

康省桢认为,通航产业园的发展方向不是补齐短板,而是加强长板。他举例说,目前河南两个运营的通用机场——上街机场和安阳北郊机场之所以发展得不错,是因为错位发展起到了作用。“如果目标雷同,就难以很好地发展。”

中国航空规划设计研究总院有限公司综合规划研究院副院长郭琪最近正在从事安阳航空产业园区的投资机遇分析。他告诉记者,安阳将通航产业发展作为老工业基地转型升级的重要抓手,并连年举办航空运动文化旅游节,取得了良好的经济效益和社会效益,实现了通航产业和经济社会发展的“双赢”。

安阳的旅游资源丰富,能否和航空产业对接起来协同发展,是康省桢

关注的方向。他建议安阳认真研究航空和旅游的联动机制,深挖低空旅游的潜力。“旅游发展起来了,反过来也推介宣传了安阳‘航空运动之都’的品牌。”

目前,发展通航产业有独到优势的安阳,正在积极与美国航协对接,致力于在安阳打造国际航空运动产业集群。“我们签约合作的安阳国际航空运动城项目,建设内容包括航空自贸区、航空物流区、宜居小镇区等八大区块。”美国航协主席李书东说,项目全部建成并投入运营后,产业规模将突破 300 亿元,将助力安阳打造名副其实的“航空运动之都”。

源自《河南日报》2017-05-29

李茂摘编



热情西班牙

西班牙是一个热情洋溢的国度，当地人非常友善，当你行走于陌生的街头，总会受到他们的欢迎与帮助。在西班牙与人相处，不用担心无话可说，他们会像老朋友那样无拘无束地和你侃侃而谈。西班牙是欧洲一个古老的国度，毗邻葡萄牙，位于欧洲西南角的伊比利亚半岛上。近代史上，这里是一个重要的文化发源地，在文艺复兴时期是欧洲最强大的国家。现在西班牙是一个高度发达的资本主义国家，欧盟和北约成员国，欧元区第五大经济体，国内生产总值居欧洲国家第6名，世界排名第13。这里有精美别致的古建筑和丰富灿烂的文化，以及北部的绿山、中部的高原、南部的海岸和群岛等美丽的自然风光，一定会让你深深爱上这片土地。



红色的火焰

以热情奔放著称的弗拉门戈艺术是世界艺术舞台上最耀眼的一抹红色，这火焰经久不息地撩拨着人们的心弦，让人不能忘怀。弗拉门戈舞是集歌、舞、吉他演奏为一体的一种特殊艺术形式，弗拉门戈舞是西班牙境内的安达卢西亚地区吉普赛人（又称弗拉门戈人）的音乐和舞蹈，源于吉卜赛、安塔路西亚、阿拉伯还有西班牙犹太人的民间歌舞。十四、十五世纪，吉卜赛流浪者把东方的印度踢踏舞风、阿拉伯的神秘感伤风情融合在自己泼辣奔放的歌舞中带到了西班牙。如今，弗拉门戈俨然成为了具有西班牙特色和代表性的艺术之一。秉持了吉普赛的自由随性，融合了欧洲的高贵华丽以及美洲的奔放热情的弗拉门戈早已享誉世界舞台，被越来越多的人接受和喜爱。

疯狂的运动

斗牛是西班牙的国粹，起源于1761年，虽然是疯狂的运动，却风靡全国，享誉世界。尽管从动物保护的观点上看人们对此存在争议，但作为西班牙特有的古老传统还是保留到现代，并受到很多人的欢迎。斗牛季节是3月至10月，斗牛季节里，每逢周四和周日各举行两场。如逢节日和国家庆典，则每天都可观赏。西班牙斗牛已经有好几个世纪甚至上千年的历史。在阿尔达米拉岩洞中发现的新石器时代的岩壁画里，人们看到了一些记录着人与牛搏斗的描绘。其实斗牛并非男子的专利，在20世纪30年代之前一直都有女性参与这项运动，只是后来女斗牛士遭到了禁止。但近十年来，又有不少女性陆续投身到这项勇敢者的挑战中。在奥斯卡最佳剧本获奖片《对她说》中，西班牙女演员罗萨里奥·福罗雷斯（Rosario Flores）向人们展现的正是一名坚强勇敢的女斗牛士莉迪亚的形象。



灿烂的阳光

雪利酒是一种酿造方法独特的加强型葡萄酒，西班牙人称之为“Vino de Jerez”。它曾被莎士比亚比喻作“装在瓶子里的西班牙阳光”，可想而知它带给西班牙人阳光般灿烂的欢愉感受。法律规定，只有西班牙南部安达卢西亚大区的雪利三角区的出产才能被冠以雪利酒的称呼。与弗拉明戈和斗牛一样，雪利酒是体验西班牙必不可少的环节，也是西班牙国菜火腿的绝配。想象下在西班牙的午后，走进一家酒馆，会有满脸沧桑、眼神锐利的老酒保缓缓拿起鲸鱼须和纯银制成的取酒器，从身后的黑色木桶中取出一提FINO，如斗牛士般的华丽转身，金色的液体在空中划过一道弧线，落入特制的雪利酒杯中……当“灿烂的阳光”入口后，回味着配菜火腿的香气，耳畔是慵懒多情的吉他乐，这时沉醉的便不仅仅是味蕾，或许还有灵魂。

从酒馆出来，已是黄昏，带着雪利酒的几分醉意，走在旧式街区，窄窄的石板铺成的小巷，低低的古式照明门灯，石头砌的高墙，有的还垂吊着半墙绿色的花草……这个国度依旧保留着古色古香的历史痕迹，如果把建筑形容成“凝固的音乐”或“立体的诗篇”，那么西班牙就是响彻云霄的乐章和动人心弦的诗篇。

（吉琳琳）

郑州直飞埃及旅游包机 7 月 4 日首飞

5 月 22 日，由河南中信国际旅行社与河南领跑国际旅行社共同举办的“埃及直飞包机推介暨产品发布会”在郑州希尔顿大酒店隆重召开。河南各旅行社代表以及媒体代表共 600 多人参加了此次推介会。

据了解，此次埃及包机将于 7 月 4 日首航，执飞时间是 2017 年 7 月~2017 年 9 月，共三个月，每周二发班。选用的是埃及 AIR LEISURE 休闲航空空客 A340-200 三舱机型，包括 12

个头等舱、24 个商务舱、224 个经济舱。

此次包机是河南市场首次直飞中东非洲际航线，真正实现家门口出发到埃及，整个包机行程两点进出，不走回头路，旅游产品涵盖埃及探秘游、埃及风情游、埃及游轮尊享游等标准，满足市场不同需求。推介会上，有关负责人对埃及包机产品进行了详细地讲解，埃及悠久的历史与独特的自然环境造就了丰富的旅游资源，旅

游业也成为埃及国民经济的支柱产业之一，对国内生产总值的贡献率超过 10%。目前埃及与中国建立了“全面战略伙伴关系”，并依托“一带一路”重要支点的优势，积极参与“一带一路”建设和产能合作。在“一带一路”倡议下，中埃两国将加强旅游合作，建立更畅通、更紧密、更有效的合作机制，为两国游客互访提供更好的软硬件条件。

（吉琳琳）

控股的一家高新研发企业，业务涵盖无人飞行器研发生产、航空遥感、无人飞行器遥感、数据生产、云计算及智慧城市建设。同时，可为用户提供行业领先的 GIS 软件和完整的二三维一体化空间地理信息服务解决方案。国际无人机航空文化小镇项目以中科博阳遥感无人机技术应用与推广为核心，计划打造集技术培训、信息化建

设、企业集聚与孵化、商务会务、科普教育为一体的国际级无人机产业链示范基地与无人机文化体验先导区以及国内唯一的无人机和遥感技术的专业基地，形成国内首屈一指的无人机技术产业应用中心。同时，倾力打造以无人机为特色的国际级产业集聚区与特色文化旅游度假目的地和休闲体验科普度假小镇，助推南阳高新应用

技术产业的快速发展，树立南阳产业新引擎。

航空业是一项挑战与机遇并存的新兴产业。将航空与文化相结合，并融入主题小镇元素，是一项创新之举。在抓住机遇的同时，勇于迎接挑战的南阳鸭河工区，正凭借国际无人机航空文化小镇项目走出河南、走向世界。（李莎莎）

迪拜旅游局 2017 年中国区路演正式启动

迪拜旅游局 2017 年中国区路演于 5 月 19 日正式拉开帷幕，陆续在上海、北京、成都、广州四地举办路演活动，大力推广迪拜丰富的旅游资源，持续加强与中国旅业的联系。

在为期一周的路演活动中，迪拜旅游局率领包括航空公司、酒店、景点、地接社等 17 家展商亮相中国旅游市场。2016 年最新开业的迪拜三大主题公园、IMG 冒险世界也在此次路演中与大家见面。此次路演旨在深化迪拜旅游品牌在中国市场的认知度和影响力，搭建迪拜与中国旅业伙伴直接沟通平台，鼓励推出全新旅游产品和旅游线路。

每站路演都安排了一对一洽谈环节，共 15 轮洽谈，每轮 10 分钟。4 场活动共邀请约 200 家大中华区买家亲临现场，受到当地旅业同行的热情

欢迎。其中，自由行业务买家占买家总数 20%。大家就各自需求进行深入交流，建立合作伙伴关系，现场气氛十分活跃。

迪拜旅游局海外办公室高级主管丘维宁出席此次活动并致辞，就迪拜最新旅游资源和服务进行了详细介绍，并分享了相关游客数据。丘维宁表示“自去年 11 月对中国大陆护照开放免费落地签以来，到访迪拜的中国游客大幅增加，2017 年第一季度效果显著，与 2016 年第一季度同期相比持续增长 64%，实现了 23 万人次到访，令中国市场排名提升至第四位。这对发展迪拜自由行是绝佳机会，我们将抓住这次机遇，做好充分准备，接待更多自由行游客。在此次路演中，我们特别邀请了负责自由行业务的同行前来洽谈，希望通过共同努力，

发力迪拜的自由行市场。”

据 2016 年迪拜游客年度报告显示，2016 年迪拜共接待了 1490 万过夜游客，较 2015 年同比增长 5%。其中，到访迪拜的中国游客大幅增加，2016 年中国游客人数达到 54 万人次，同比增长 20%，创历史新高，成为迪拜全球客源市场中增长率最高的国家之一。

源自民航资源网 2017-05-19

李莎莎摘编



波音 737 舟山完工和交付中心开工

5月11日，波音737完工和交付中心在舟山朱家尖航空产业园正式开工。这一中美战略性重大项目合作的标志工程，拉开了全面建设的大幕。

波音737完工与交付中心项目由两个部分组成，一是波音公司与中国商飞合资的波音737完工中心，二是波音公司独资的737交付中心。项目占地40公顷，主要设施包括制造机库、喷漆机库、交付中心办公大楼、检修机库，以及仓储设施、停机坪和

滑行道等。建成后的完工中心，将开展737MAX系列飞机内饰安装、涂装及支持737MAX飞机的交付工作，计划每月交付8至10架飞机，年交付量最高可达100架。根据计划，预计2018投入运营。

波音公司副董事长雷蒙德·康纳表示：“波音737完工与交付中心在舟山的正式开工，不仅印证了波音对中国市场的坚定承诺，也让波音737MAX更加贴近中国客户，并

将支持737的产能提升以满足全球对737MAX的需求。”

此前，浙江省政府已批复同意设立舟山航空产业园。依托波音737完工和交付中心项目，浙江将聚集一批航空装备及零部件制造企业，发展航空金融等服务业，力争将舟山打造成全国领先的航空研发制造基地。

源自《中国航空报》2017-05-13

刘肖摘编

南航集团成立资本控股公司



5月3日，国务院国资委网站发布消息，南航资本控股公司正式成立，旗下包括产业投资、金融服务与资本运营三大业务板块。

据悉，上月底，南航召开资本控股公司成立会议，同时宣布了资本控股公司董事会和领导班子的任命。南航集团公司董事长、党组书记王昌顺强调，要从战略的高度和全局的角度来看待和认识组建资本控股公司的重大意义，以成立资本控股公司为起点，逐步建成具有航空运输产业特色的国内一流资本运作平台。

南航相关负责人透露，经过一年多的筹划，南航资本控股公司组建工作已经顺利进入收尾阶段，预

计于6月份正式挂牌。根据南航集团对金融产业发展的总体部署，结合资本控股公司的定位，集团党组决定将财务公司、融资租赁公司等金融类股权与资本控股公司进行整合，实现一体化管理。

王昌顺进一步提出，南航要明确目标定位，打造产业投资、金融业务发展和资本运营“三大平台”。同时，由资本控股公司牵头，财务公司、融资租赁公司配合和支持，稳妥地推动南航集团金融资源整合与一体化运作。“完善治理结构也很重要，南航要建设规范董事会、监事会以及经营管理层等组织架构，同时要强化风险意识，建立有效制衡的内控机制和系统科学的业务操

作规程，建立完善全面风险管理体系。”王昌顺说。

近年来，金融投资成为大型央企着力发展的一大业务，其特征之一即为打造多牌照乃至全牌照的金融控股平台。去年底，东航也披露，根据国务院国资委的批复，东航集团东方航空产业投资有限公司在上海正式注册成立。这是东航集团全面深化改革、转型发展的重大决策。业内分析人士指出，随着国有航空公司成立投资或资本控股公司，将促进航空运输及相关涉航产业发展，不断优化产业结构布局，标志着航企正逐步构建完整航空产业生态圈。

源自民航资源网 2017-05-03

本刊有删减 孙启勇摘编

首架在中国完成生产的空客 A330 今年将交付使用

5月9日，有关记者从空客A330项目所在天津空港经济区管委会获悉，该项目在今年2月正式开工后，目前正在加紧厂房施工建设，今年第三季度将投入运营。届时，首架在中国完成生产的空客A330飞机将交付使用。

空客A330完成和交付中心项目是中欧战略合作重大项目。2015年7月2日，在中法两国总理见证下，在法国图卢兹签署协议并宣布正式启动该项目。这是继空客A320系列飞机天津总装线和空客天津交付中心之后，空客在天津的又一重要合作项目。

新建的空客A330飞机完成及交

付中心位于天津空港经济区空客天津总装公司内。项目已于今年2月25日开工建设，今年8月第一批厂房竣工并投入运营，9月下旬首架在中国完成生产的A330飞机将交付使用。

据空港经济区相关负责人介绍，未喷漆的A330飞机完成组装后，将从图卢兹飞到天津，在天津完成客舱内饰装配和喷漆、发动机试车、飞机试飞和交付工作。

根据规划，该项目运营第一年月产1架，第二年达到月产2架的稳定速率，产品主要为A330CEO、A330NEO和A350。根据国家发改委

的要求，以A320项目二期和A330项目建设为契机，各方还将进一步拓展合作内容，未来有计划建设空客亚洲中心。

空客项目所在的天津空港经济区是我国重要的航空产业基地之一。目前，空港已引进50多个高端航空制造、维修项目，已经建立起航空整机制造和维修、附部件的生产和维修、航空服务、航空金融等全产业链，初步形成了航空产业的聚集效益。2016年该区实现航空工业产值700多亿元，航空服务业产值近200亿元。

源自新华网 2017-05-09

李茂摘编

国务院关于印发 中国（河南）自由贸易试验区总体方案的通知（下）

国发〔2017〕17号



（五）增强服务“一带一路”建设的交通物流枢纽功能。

13. 畅通国际交通物流通道。增加国际货运航线航班，构建连接全球主要枢纽机场的空中通道。积极探索以郑州和国外重要枢纽城市协同联动的国内国外“双枢纽”发展模式。依托陆桥通道，加密至丝绸之路经济带沿线国家的中欧班列（郑州），支持开展拼箱、集装箱分装大型设备、国际邮运业务，允许在国内沿线口岸和郑州国际陆港之间开展进出口集装箱加挂业务试点；开通至沿海港口的快捷货运列车，构建东联西进、陆海相通的国际运输通道。完善促进国际便利化运输的相关政策和双边运输合作机制，增加便利运输协定的过境站点

和运输线路，加快海外物流基地建设。支持建设自贸试验区至我国国际通信业务出入口局的直达国际数据专用通道，打造互联互通的“信息丝绸之路”，推动国际交通物流通道建设。

14. 完善国内陆空集疏网络。鼓励快递企业利用铁路运送快件，配套建设快件物流基地，依托自贸试验区推动郑州建设全国快递中转集散中心，打造覆盖全国主要经济区域的4小时快件集疏网络。支持国内外快递企业在自贸试验区内的非海关特殊监管区域办理符合条件的国际快件属地报关报检业务。开展道路货运无车承运人试点，加快普及公路甩挂运输，扩大“卡车航班”覆盖范围和运营规模，构建以郑州为中心500公里范围

的公路集疏圈。支持周边省市在自贸试验区建设专属物流园区，开展现代物流业务。加密完善至国内热点城市的“空中快线”，鼓励发展全货机航班、腹舱货运，构建长距离航空集疏网。

15. 开展多式联运先行示范。发展以“一单制”为核心的便捷多式联运。建立健全适合内陆多式联运的标准规范和服务规则，加强与国际联运规则的相互衔接。鼓励企业间联盟合作，率先突破陆空联运、公铁联运，试点推进快件空铁联运，打造多式联运国际性物流中心。在交通运输领域，完善快件处理设施和绿色通道。拓展郑州机场“空空+空地”货物集疏模式，增加国际中转集拼航线和试点企业。支持设立国际航空运输服务企业，

在条件具备时，在自贸试验区试点航空快件国际中转及集拼业务。依托航空和铁路口岸，促进海关特殊监管区域协调联动，创新多式联运（内陆型）监管模式，推进铁路舱单与海运、公路、航空舱单共享和舱单分拨、分拆、合并。建设承载“一单制”电子标签赋码及信息汇集、共享、监测等功能的公共服务平台，推进不同运输方式、不同企业间多式联运信息开放共享和互联互通。在执行现行税收政策前提下，提升超大超限货物的通关、运输、口岸服务等综合能力。推进跨方式技术装备标准化，推广应用托盘、集装箱等标准运载单元。

16. 扩大航空服务对外开放。积极引入基地航空公司和国内外知名物流集成商。允许具备条件的外国航空公司和基地航空公司开展国际航班代码共享。探索与国际枢纽机场建立航空货运联盟，在航线网络、货品、数据共享等方面开展合作。支持航空器及零部件研发、制造、维修企业在自贸试验区集聚，对海关特殊监管区域内企业生产所需的进口机器、设备予以免税。对注册在自贸试验区海关特殊监管区域内的融资租赁企业进出口飞机等大型设备涉及跨关区的，在确保有效监管和执行现行相关税收政策的前提下，按物流实际需要，实行海关异地委托监管。

17. 推进内陆口岸经济创新发展。依托自贸试验区带动郑州航空和铁路国际枢纽口岸建设，支持设立药品、进境植物种苗、木材等指定口岸，提

升进境粮食、进口肉类等口岸运营水平，促进各类口岸与物流、贸易联动发展，形成辐射全球主要经济体、带动区域产业升级的口岸开放新格局。探索前端研发设计和后端销售服务“两头在区”、中间加工环节在外的企业集聚模式，优化先进制造业、现代服务业布局，打造高质高端高附加值产业集群，建设中西部制造业总部基地。支持开展进境邮件“一点通关、分拨全国”，研究开展跨境电子商务和商业快件及邮政包裹搭乘中欧班列（郑州）出口等业务。充分发挥海关特殊监管区域功能政策优势，促进形成具有世界竞争力的高技术含量产品售后维修中心。在严格执行货物进出口税收和检验检疫监督管理政策的前提下，允许在海关特殊监管区域内设立保税展示交易平台。

18. 促进国际医疗旅游产业融合发展。发挥国际航空网络和文化旅游优势，积极吸引国际高端医疗企业和研发机构集聚，以健康检查、慢病治疗康复、中医养生保健、整形美容、先进医疗技术研发和孵化为重点，培育康复、健身、养生与休闲旅游融合发展新业态。鼓励自贸试验区在医疗机构治未病服务项目纳入收费项目和确定收费标准等方面先行试点。鼓励社会资本在自贸试验区举办规范的中医养生保健机构。自贸试验区内医疗机构按照现行干细胞临床研究规定开展相关工作。允许在自贸试验区内注册的符合条件的中外合资旅行社，从事除台湾地区以外的出境旅游业务。

19. 培育“一带一路”合作交流新优势。建立健全与“一带一路”沿线国家的合作机制，重点在农业、矿业、装备制造、物流、工程承包、科技教育等领域开展国际合作。建设服务于内陆地区“走出去”和“引进来”的重要窗口，探索内外贸相互促进机制、与“一带一路”沿线国家重点城市产能合作机制，吸引企业统筹开展国际国内贸易，建设一批双向合作经贸产业园区。探索与“一带一路”沿线国家文化交流、文化贸易创新发展机制，推进文化传承和开发，完善服务链条，推进华夏历史文明传承创新区建设。围绕服务“一带一路”建设，探索食品、农产品及水产品的快速检验检疫模式，优化药品、保健食品、化妆品、医疗器械的审评审批程序。支持河南省与教育部在自贸试验区合作共建教育国际化综合改革试验区，积极引进境外优质教育资源开展高水平、示范性合作办学，加大对“一带一路”沿线国家的中国政府奖学金支持力度。积极为经贸类团组和企业人员出国（境）提供便利。研究制定自贸试验区外籍高层次人才认定办法，落实人才签证实施细则，明确外国人才申请和取得人才签证的标准条件和办理程序。对外籍高层次人才开辟绿色通道、简化手续，为高层次人才出入境、工作、在华停居留提供便利。允许获得硕士及以上学历的优秀外国留学生毕业后直接在自贸试验区工作。提供有针对性的指导服务和语言学习机会，多形式多渠道帮助外国人

整合创新 深挖客户诉求 ——罗罗售后服务策略及带给我们的启示

才更好融入中国社会。

四、保障机制

（一）强化法制保障。

自贸试验区需要暂时调整实施有关行政法规、国务院文件和经国务院批准的部门规章的部分规定的，按规定程序办理。各有关部门要支持自贸试验区在各领域深化改革开放试点、加大压力测试、加强监管、防控风险，做好与相关法律立改废释的衔接，及时解决试点过程中的制度保障问题。河南省要通过地方立法，建立与试点要求相适应的自贸试验区管理制度。

（二）完善配套税收政策。

落实现有相关税收政策，充分发挥现有政策的支持促进作用。中国（上海）自由贸易试验区、中国（广东）自由贸易试验区、中国（天津）自由贸易试验区和中国（福建）自由贸易试验

区已经试点的税收政策原则上可在自贸试验区进行试点，其中促进贸易的选择性征收关税、其他相关进出口税收等政策在自贸试验区内的海关特殊监管区域进行试点。自贸试验区内的海关特殊监管区域范围和税收政策适用范围维持不变。此外，在符合税制改革方向和国际惯例，以及不导致利润转移和税基侵蚀的前提下，积极研究完善境外所得税收抵免的税收政策。

（三）加强组织实施。

按照党中央、国务院统一部署，在国务院自由贸易试验区工作部际联席会议统筹协调下，由河南省完善试点任务组织实施保障机制，按照总体筹划、分步实施、率先突破、逐步完善的原则加快实施。各有关部门要大力支持，及时制定实施细则或办法，加强指导和服务，共同推进相关体制机制创新，把自贸试验区建设好、管

理好。在实施过程中，要创新思路、寻找规律、解决问题、积累经验；要充分发挥地方和部门的积极性，因地制宜、突出特色，做好对比试验和互补试验；要抓好改革措施的落实，重大事项要及时向国务院请示报告。

（四）总结推广可复制的试点经验。

自贸试验区要及时总结改革创新经验和成果。国务院自由贸易试验区工作部际联席会议办公室要会同河南省人民政府及有关部门，及时总结评估自贸试验区改革开放创新试点任务实施效果，加强各领域试点经验系统集成，并委托第三方机构进行独立评估。对试点效果好、风险可控且可复制可推广的成果，实施分类审查程序后复制推广至全国其他地区。（完）

国务院 2017 年 3 月 15 日

罗晓晨摘编



罗罗公司（Rolls-Royce）是全球著名的航空发动机制造商之一，TotalCare 是罗罗公司针对航空公司对发动机维修需求而设计开发的一项基于飞行小时提供发动机全面维修保障服务的产品。进入市场距今已有近 20 年的历史，服务的客户遍布世界各地。TotalCare 已成为罗罗公司航空发动机业务的重要支柱。随着市场环境的不变化，特别是飞机租赁行业的蓬勃兴起，发动机制造商为了满足客户越来越多样化的需求，也在不断地调整维修服务策略。

罗罗负责租赁公司业务的高级副总裁 Simon Goodson 曾坦言，近些年来，随着租赁公司快速崛起，作为飞机销售的组成部分，发动机机队的长期服务协议通常将一并出售给航空公司。在罗罗系列航空发动机家族中，大约 90% 的 Trent 发动机在出售时，就已签订了 TotalCare 协议。这种服务与定价模式有利于航空公司转嫁运营风险，罗罗公司提供备发，通过专业化的维修工程技术，满足航空公司的非停场计划需求和持续运营的要求，航空公司则通过固定的费用开支，规避维修等的不可预知成本。

对航空公司而言，罗罗与租赁公司在业务层面不发生重合，租赁公司已从购买资产返租航空公司或向航空公司提供融资的运作模式，转变为直接向制造商选择机型和发动机，为了适应租赁公司的需求，罗罗提出了“LessorCare”的口号，旨在更好地向租赁公司提供服务，LessorCare 不是一项单纯的产品，而是与租赁公司的共赢理念，通过加强合作，打造出更加灵活创新的产品服务。

TotalCare 的衍生产品

TotalCare 是一项基于飞行小时提供发动机全面维护的服务，随着客户需求的多样化，TotalCare 服务模式不断演变，形成不同的产品表现形式，包括：TotalCare Life, TotalCare Term, TotalCare Flex。其中，“TotalCare Flex”是 2014 年，罗罗推出的一项基于飞行小时，针对成熟发动机运营商提供范围更加广泛的产品。服务内容包括：停场大修的发动机备发，二手器材使用，通过短时维修提升飞行循环数。

与此同时，罗罗还推出了名为 SelectCare 的固定价大修服务产品。TotalCare 有助于航空公司充分提高在翼时间，降低运营风险，使维修成本具有可预测性，SelectCare 则提供又一种选择的可能，在某一时期内，通过固定价格的维修服务，使航空公司的大修成本趋于稳定。2016 年，RR 宣布与微软公司合作，将微软开发的 Cortana Intelligence Suite 和 Azure IoT Suite 技术整合到 TotalCare 解决方案中来，能够对全球不同地理位置运营的发动机的健康状态、空中交通管理、航线限制、燃油消耗等数据进行分析，从而不断提高发动机的运行效率，为航空公司创造价值。

针对新一代飞机，罗罗建议航空公司采用他们的服务来规避维修风险。然而，随着飞机越来越成熟，航

租赁公司带动新思考

目前，越来越多租赁公司开展发动机租赁业务。这不得不起引起发动机

航空公司不断积累经验，逐渐地更倾向于自己管理维修业务，这样不仅抵御运营风险，而且降低维修费用。

寻求与独立三方共赢合作

罗罗公司为 Trent 用户提供包含航材支援在内的飞行小时大修服务，众多获得认证的三方 MRO 和由罗罗控股的维修工厂均可实施，这为客户（航空公司）提供了更加灵活的选择空间。

罗罗公司 MRO 总监 Simon Smith 说，我们密切关注着产品服务网络中日益崛起的独立三方维修商。罗罗通过开放维修网络，已经接纳了不少独立三方的 MRO，他们既是罗罗的合作伙伴，又是竞争对手，建立维修网络，意味着不得不向合作伙伴共享备件资源。2015 年 10 月，Delta 技术公司宣布成为罗罗的合作伙伴，提供 TrentXWB，7000 和 BR715 型发动机的维修支援业务……类似于这

样的合作有很多。总之，繁荣的发动机维修市场，缺少不了丰富的备件资源和相关附件维修能力以及多样化的市场参与者竞争。

罗罗公司通过不断加强全球发动机大修网络建设，提供更加多样化的飞行小时服务协议，从而使越来越多的租赁公司和航空公司有理由选择更多的二手飞机。与此同时，发挥在新发动机维修领域的绝对优势，吸引更多的发动机用户选择罗罗的服务。

带给我国 MRO 企业的启示

近些年来，随着民航业的蓬勃发展，MRO 领域的竞争愈加激烈。我国 MRO 企业不仅要面对同行的挑战，还要面对 OEM 在售后服务领域的不断渗透，后者已然成为民航维修市场中的重要参与者。罗罗作为全球著名的发动机制造商，通过开展售后维修服务，不断分夺维修市场份额，TotalCare 的全价值链的解决方案，

是其整合售后市场资源，满足航空运营需求的产品创新模式，具有强大的竞争优势。

在这样的外部环境下，我国 MRO 企业须顺势而为，一方面，加强与 OEM 的战略合作，充分利用 OEM 在维修技术、备件资源的优势，形成双赢；另一方面，力争与航空公司或租赁公司形成战略合作，利用航空运营商在飞机选型方面的优势，获得 OEM 的支持。此外，深入挖掘客户价值诉求，是我国 MRO 创新维修产品的重要关注点。罗罗公司的 TotalCare 系列服务，是满足航空公司对发动机持续运营需求的创新典范，因此，寻找满足客户对机队持续安全运营需求的解决之道，在发动机、机体、附件、改装等产品领域，采用一站式、全面包修等创新服务模式，值得我国 MRO 企业思考探索。

源自民航资源网 朱琳旭摘编



基地价值：枢纽战略如何演变？

历史上，欧洲传统航企已经在一个或多个运营远程航班的主要枢纽构建了大部分航线网络，并将大多数飞机派遣到这些枢纽。这使得其命运与国内市场发展密切相关。从很大程度上讲，在境外建立新的基地只能通过并购实现。

同样，欧洲低成本航企已经在其注册国建立了大型基地。例如，爱尔兰瑞安航空和英国易捷航空分别在都柏林、伦敦有大型基地。但是，与载旗航空公司不同，他们已经获得许可，利用欧洲航空市场自由化的机会在整个欧洲大陆建立基地。如今，瑞安航空在欧洲有 86 个基地，易捷航空有 27 个。

但是，随着低成本航企在欧洲市场上的份额不断提高，传统航企和低成本航企的界限日益模糊，二者都在不断调整基地策略，以形成新的市场竞争格局。

客源供给

根据与挪威航空和爱尔兰航空签署的联运协议，瑞安航空计划自今年夏季起首次正式为挪威航空的远程航班提供客源。尽管尚未公布具体的合作细节，但瑞安航空首席执行官迈克尔·奥莱利表示，瑞安航空将为欧洲航企的远程航班提供客源支持，而具体到与挪威航空的合作，瑞安航空将通过自己的网站销售挪威航空的跨大西洋机票。他将低成本航企为网络型

航企提供客源看成是“必然的”，并暗示，瑞安航空可能为汉莎航空、意大利航空等欧洲航企的远程航班提供客源。

这种安排在一定程度上可能是因为瑞安航空在欧洲一些主要机场得到了快速发展。除了在西班牙马德里等一些大型门户建立基地之外，瑞安航空已经在希腊雅典、比利时布鲁塞尔、葡萄牙里斯本和意大利罗马费米奇诺增设了基地。其甚至已经在阿姆斯特丹史基浦机场和法兰克福机场有所行动。

随着低成本航企的发展直逼网络型航企，并给其短程网络带来了竞争压力，网络型航企找到了与低成本航企联运的更有说服力的理由。瑞安航空首席商务官大卫·奥布莱恩认为，欧洲低成本航企可将亚洲航企的远程航班与自己的短程网络相接驳，使二级机场变成“枢纽”。他说，意大利博洛尼亚和比利时沙勒罗瓦在这方面有很好的地理优势；而伦敦斯坦斯特德机场已经称得上“枢纽”了，虽然有一定的水分。瑞安航空在伦敦斯坦斯特德机场有 140 条航线，而且该机场的跑道容量尚有闲余。

国际机场协会欧洲分会总干事奥利维尔·扬科维奇说，枢纽有标准的定义，“如果你是一家大型枢纽航企或网络型航企的枢纽，你就是一座枢纽机场”。“但是，低成

本航企带来的机会将重新定义枢纽，什么是枢纽也将变得更加模糊和灵活。”他说。

由于在短程市场和远程市场上都面临着来自低成本航企更加激烈的竞争，传统航企已经作出反应，谋求降低成本和成立自己的低成本子公司。这带来了基地策略的变化。

汉莎航空旗下低成本子公司欧洲之翼已经发展成为一家点对点的航空公司，主要运营从德国除法兰克福机场和慕尼黑机场之外的机场至欧洲其他目的地的航班。该公司选择在杜塞尔多夫建立自己的主要基地，在科隆波恩机场运营远程航班，而非汉莎航空的传统枢纽法兰克福和慕尼黑，虽然其正在计划搬到慕尼黑。

同样，国际航空集团（IAG）将新成立的远程低成本子公司——莱沃航空——的枢纽建在其主枢纽伦敦希思罗和马德里之外的巴塞罗那。巴塞罗那的远程航线相对较少，而 IAG 旗下短程低成本子公司伏林航空的总部也在此地，可为莱沃航空提供客源支持。

基地飞机数量

航空咨询公司 Nyras Capital 高级副总裁奈杰尔·艾迪生·史密斯说，目前大多数欧洲传统航企都有低成本子公司，通常运营从区域枢纽始发的航班，旨在从低成本航企手中抢回市场份额。史密斯说，当航空公司建立

自己的基地时，他们在努力平衡充分而有效地服务市场和部署最有成本效率的飞机数量这两种需求。

他说，航空公司通常在能够降低酒店费用等机组成本的机场建立基地，但也在一些重要的机场建立过夜基地，运营一早出港的航班，以充分服务商务市场。“如果在某机场很有必要提供早上出港的航班，而机场附近的酒店费用又很高，那么在该机场放置一架过夜飞机是有意义的，它可以随时出港，并带来较高的收益”。

史密斯说，在特定机场放置的飞机数量有一个“临界值”，能在员工和运营成本、航班安排方面产生最高的效率。他认为，这个临界值是10架飞机。“将一个基地的飞机数量增至10架可能正是你期望的，但就此来说，瑞安航空或易捷航空没有那么多拥有10架飞机的基地。”他说，“在基地放置1架飞机并不具备成本优势，2架就好很多，4架开始具备一定的规模效应，10架可能有助于优化规模经济。”

但是，在一些大型基地如伦敦盖特威克机场，易捷航空有55架飞机，早就实现了规模效应。史密斯补充说，这是易捷航空巨大的赚钱机器，所以他们才这样做。

低成本航企通常没有面对多大困难便在欧洲广泛建立了基地，但是也有一些例外。在法国，瑞安航空和易捷航空因未支付高昂的社会保障费被罚款。易捷航空同意改正，并继续在法国的基地运行；而瑞安航空将基地从马赛撤出，但继续运营其他基地至马赛的航班。无独有偶。2015年，

在瑞安航空拒绝与基地的机组签署集体劳动合同之后，其在哥本哈根建立基地的决定遭到了丹麦工会的抗议。当丹麦劳资争议法庭裁决工会可以采取罢工等劳工行动解决纠纷问题时，瑞安航空放弃了在此建立基地的想法。

建立海外基地

挪威航空以大胆著称，已经对传统的基地策略提出了挑战。该公司在斯堪的纳维亚半岛之外建立了许多基地，并持续这样做，不仅降低了运营成本，还充分利用了欧盟更加灵活的管制政策。例如，挪威航空在爱尔兰成立了挪威国际航空（NAI），其将受益于爱尔兰更低的社会保障成本，并通过欧盟的航空营运许可证获得更多进入其他市场的航权。美国交通部已经批准了NAI进入美国市场的申请，NAI将加快在波士顿和纽约建立新的基地，在收费更便宜、不那么拥堵的二级机场运营远程航班。

但是，挪威航空的劳工和监管结构已经受到了美国工会及一些航空公司的指责。史密斯说：“NAI究竟是利用法律的漏洞还是合法的商业运营存在争议。美国航企的高管对此也有分歧。”

斯堪的纳维亚的网络型航企SAS也接受了建立海外基地的理念。这家以斯德哥尔摩为基地的航空公司正计划在英国和西班牙建立基地，以服务欧洲的一些短程目的地。申请爱尔兰的航空运营许可证和在爱尔兰进行湿租运行，为SAS建立海外基地提供了支持。

SAS外部产品副总裁Wangdahl说，新基地实现规模效应并降低成本是很有必要的，而成本降低将来自于整个运行链条。“我们对市场以及市场如何发展进行了调研，我们知道目前的市场高度竞争，我们正在寻找不同的方式经营我们的公司。”他说。

航空公司还可以利用基地策略巩固市场地位。Blue航空已经在罗马尼亚境内外建立了几个基地，包括塞浦路斯拉卡拉纳卡、德国康斯坦特、罗马尼亚布加勒斯特、意大利都灵。最近，该公司还在利物浦约翰·列侬机场建立了基地。

“罗马尼亚的航空市场正在发展，但在东欧地区也面临着来自瑞安航空、Wizz航空等航企的竞争。”利物浦约翰·列侬机场航空服务发展总监保罗·温菲尔德说。虽然他承认在英国建立基地增加了额外的人员和运行成本，但进入新市场的机会、将旅客从曼彻斯特机场吸引过来及发力英国市场对Blue航空很有吸引力。

考虑到航空公司之间的竞争，机场在长期内能支持多家航空公司建立基地吗？由于激烈的竞争，已经有航空公司撤销了基地，如易捷航空撤销了罗马基地。但是，史密斯认为，如果航空公司的产品具有明显的差异化，这种基地能够共存。“最好的例子是爱尔兰航空和瑞安航空的都柏林基地。瑞安航空在当地短程市场上占有80%的份额，但爱尔兰航空也保持了较高的利润水平，因为这是两个不同的市场。”他说。

源自《中国民航报》2017-05-04
赵世军摘编

GAMA：第一季度全球共交付 434 架通航飞机

美国当地时间5月11日，通用航空飞机制造商协会（GAMA）公布了2017年第一季度全球通航飞机交付数据。第一季度行业共交付434架飞机，销售额达36亿美元；交付量同比增长2.3%，销售额下滑10.9%。

活塞式飞机交付量增长6.3%，达203架；与此同时公务机交付量从去年同期的122架上升到130架，增长6.6%。（因达索公司只在半年度及一年期公布交付情况，所以其不包括在第一季度全球公务机交付数据内。）

相比去年同期，第一季度交付客户的增压涡轮螺旋桨飞机暴跌42.8%，从50架降至35架，这几乎完全是King Air飞机交付量下降的结果。第一季度，德事隆航空交付12架King Air飞机，去年同期则是交付26架。

GAMA总裁兼首席执行官Pete Bunce说，“第一



季度的全球交付数据展现了复杂但不乏亮点的结果。”他表示，“我们希望新产品的引进可以继续推动未来交付量的增长，这也强调了美国国会通过认证改革立法以促进航空制造业的发展至关重要。”

源自民航资源网 2017-05-16 王杰婧摘编

FAA：未来 20 年美国通航有升有降

美国联邦航空局（FAA）新出版的预测报告称，今后20年内，美国公务喷气飞机将会超过所有其他需要获得认证的通用航空机型。

该报告预测，到2037年整个通用航空领域的年增长率在0.1%，但公务喷气机队的平均增长率将达到2.3%，总数分别为213400架和22000架。

该报告说，涡轮飞机情况也好于活塞式发动机的机型，美国的存量从2017年的23400架，到20年后增加到34600架以上，整个期间的年增长率为1.9%。FAA说，涡桨飞机的年增长趋于平缓，为1.4%，到2037年，机队总数将为12600架。FAA说，做出上述乐观预测的基础是预计美国经济将增长和企业利润将增加——这些是公务机市场兴旺的关键因素。

与此相对照的是，美国需要认证的固定翼活塞式单发飞机数量将减少22500架——平均年下降0.8%，到

2037年存量约为117500架。FAA之所以得出这样令人沮丧的结论，是因为“飞行人员数量下降，拥有飞机的成本增加，以及新机的交付跟不上老旧飞机退役的步伐”。

业界希望，最近重新制定的关于小型公务机和通用航空飞机的第23部规章，能通过减轻规章的压力和降低设计和开发新取证飞机的成本，最终有助于刺激该领域的发展。

FAA预计，对飞机审批手续的宽松化肯定会在美国轻型运动飞机（LSA）领域得到回报。这种飞机基数很小，2017年只有2700架，到2037年将达到5900架，折算平均年增长率超过4%。

总的说来，FAA还是保持乐观，“在活跃的涡轮飞机驱动下，通用航空长远的前景依然是稳中向好”。

源自《中国航空报》2017-05-13
邵海英摘编

新航推出全球首批绿色航班

新加坡航空与新加坡民航局（CAAS）开展密切合作，将在三个月内运营 12 个“绿色”航班，执飞旧金山—新加坡直航航线。

新航采用其最新一代的节能型飞机空客 A350—900，而“绿色”航班是全球首批采用生物燃料以及优化航班运行系统的节能型航班。新加坡民航局目前正在积极推广此类采用优化航班运行系统和空运管理（ATM）的最佳实践措施，以减少航班油耗和碳排放。

这 12 个航班中的首次航班 SQ31 已于 2017 年 5 月 1 日 11 时 21 分（旧金山时间）从旧金山起飞，并于 5 月 2 日 19 时 10 分（新加坡时间）抵达新加坡，载有 206 名乘客。

基于 2015 年新加坡可持续发展蓝图（SSB），此次合作项目旨在将新加坡打造成领先的绿色经济体，同时通过更有效的可持续进程和措施减少资源和环境的影响，从而为新加坡的可持续发展做出贡献。这些航班还将提高公众对于航空专用可持续生物燃料的认识，同时为行

业提供有关生物燃料的经济性、物流要求和性能的宝贵见解。

在三个月的时间里，SQ31 航班将采用 HEFA（加氢酯类和脂肪酸类）与常规喷气燃料相结合的燃料作为动力，而 HEFA 是一种由废弃食用油生产的可持续生物燃料。生物燃料由 AltAir Fuels 生产，并由 SkyNRG 与中国航油（新加坡）的全资子公司北美燃料公司（NAFCO）以及 EPIC Fuels 合作提供并运至旧金山。

根据国际航空运输协会（IATA）的统计，可持续生物燃料是一种具有发展前景的技术解决方案，旨在减少航空行业的碳排放。自 2011 年以来，这种燃料已获得安全认证，成功应用于商业航空行业，同时也被世界其他地区的航空公司使用。

源自民航资源网 2017-05-04
邵海英摘编

津巴布韦航空公司被欧盟列入禁飞名单

据津巴布韦媒体报道，欧盟委员会最近更新“欧盟空中安全名录”，认定津巴布韦航空公司（津航）不符合国际飞行安全标准，因此禁止其所有航班飞越欧盟国家领空或在欧盟国家机场降落。

同时被列入禁飞名单的还包括尼日利亚、乌克兰、圣文森特和格林纳丁斯的 3 家航空公司。目前，欧盟禁飞名单上的航空公司总数已达 181 家。

由于经营困难且负债累累，津航目前并没有开通飞往欧盟国家的商业航线，但津巴布韦总统穆加贝在出访时经常使用津航飞机，有时会飞越欧盟国家领空。

本月早些时候，津巴布韦交通部长贡博曾向媒体透露，欧盟 4 月下旬向津民航部门通报了其对津航安全状

况的担忧，津民航部门随后就相关问题对欧盟进行了回复。

20 世纪八九十年代，津航曾经营津巴布韦至英国、塞浦路斯、马来西亚、新加坡、肯尼亚等国的 25 条国际航线。随着该国经济恶化，津航的经营状况也每况愈下，2005 年还曾一度停飞所有航线。

目前，负债高达 3 亿多美元的津航仅经营津巴布韦至南非和坦桑尼亚两条国际航线。津政府计划通过注资和引入战略投资者帮助津航起死回生，但收效尚不明显。

源自新华网 2017-05-18
邵海英摘编



为什么总是原地踏步——内卷化效应

内卷化效应是由美国人类文学家利福德·盖尔茨在 20 世纪 60 年代末提出的。他曾在爪哇岛生活过。这位长住风景名胜的学者，无心观赏诗画般的景致，潜心研究当地的农耕生活。他眼中看到的都是犁耙收割，日复一日，年复一年，原生态农业在维持着田园景色的同时，长期停留在一种简单重复、没有进步的轮回状态。这位学者把这种现象冠名为“内卷化”。

与利福德·盖尔茨一样的是，多年前，一位中央电视台记者也曾听到过一种令人深思的“重复”现象，这名记者到陕北采访一个在黄土高原上放羊的男孩，便有了这样一段经典对话：

“为什么要放羊？”

“为了卖钱。”

“卖钱做什么呢？”

“娶媳妇。”

“娶媳妇做什么呢？”

“生孩子。”

“生孩子做什么呢？”

“放羊。”

这段话形象地为“内卷化”现象做了令人印象深刻的解释。思想观念的故步自封，使得打破内卷化模式的第一道关卡就变得非常困难，而对整天忙碌的人们，虽然没有站在黄土地上守着羊群，但思想上是否就是那个放羊的小男孩呢？怨天尤人或者安于现状，对职业没有信念，对前途缺乏信心，工作结束就是生活，生活过后接着工作，对内卷化听之任之，人生从此停滞不前。

同样的环境和条件，有的人几年一个台阶，无论是专业能力还是岗位，都晋升很快，士别几日就

当刮目相看，而另一些人却原地不动，多少年过去了仍然还在原地踏步。为什么会出现这种现象？

分析个人的内卷化情况，根本症结在于精神。如果一个人认为这一生只能如此，那么命运基本上也就不会再有改变，生活就此充满自怨自艾；相信自己还能有番作为，并付诸于行动，那么便可能大有斩获。

内卷化的结果是可怕的，大到一个社会，小到一个企业，微观到一个人，一旦陷入这种状态，就如同车入泥潭，裹足不前，无谓地耗费着有限资源，重复着简单的脚步，浪费着宝贵的人生。

总而言之，一个人要摆脱内卷化状态，就要先确信自己是否还有上进的志气。如果有，那就再看看自己掌握的技能是否纯熟。精益求精，发挥极限，这样才能最大限度地提升自己。或者下决心钻研，或者再去接受培训，都非常必要。要切记，走出职场的内卷化，要靠自身力量。这种力量来自于强烈的求知欲望和顽强的上进精神。只有充分发挥自身力量，才能突破自我、表现自我、超越自我，从而使得职业生涯呈现出一片勃勃生机。

张睿摘编



航班延误险小知识



从以往中国内地机场航班正常率统计数据来看，受雷雨天气影响，6月～8月航班正常率较全年其他月份明显降低。面对航班延误，旅客除了急切需要获知航班重新起飞的时间外，同样会关心航空公司的赔偿问题。但按照规定，航空公司作出的不予以赔偿的决定或确定的赔偿金额，很难达到旅客的心理预期值。这时，如果你购买了航班延误险，也许在一定程度上可以抚平长时间的等待给自己带来的身心创伤。

从保险公司网站、微信、售票网站等平台上销售的航班延误险产品来看，该类产品的售价从几十元到几百元不等，但以20元～40元的居多，一般需要提前1天，至少需要在航班起飞前2小时购买。部分产品规定：航班延误半小时就可赔偿，但赔偿金额不超过30元；而以延误2小时～4小时为起赔标准的航班延误险产品，赔付金额一般为200元～400元；不管何种产品，均设有赔偿上限，产品价格越贵，赔付全额越高。

一般来说，购买航班延误险有4种主要渠道：

1. 如果你在类似携程等售票网站上购买机票，会发现在需要输入乘机人基本信息的下方有一栏保险信息，列出了3款航空保险。第一款航空组合险会被默认勾选，但如果旅客不需要这款保险，可以自行取消勾选。第三

款为延误取消险，20元/份，计划起飞时间之前退票可退保。当投保人乘坐投保航班且航班抵达目的地时延误3小时及以上可获赔300元，当航班发生返航或备降时可获赔300元，航班被取消可获赔100元。

2. 通过微信平台购买。随着微信的普及，一些保险公司找到了商机，及时在微信上推出了航班延误险，使旅客动动手指便可选择一款适合自己的产品。例如，“航联出行”微信公众号便推出了“1分钟航班延误险”“2小时航班延误险”“4小时航班延误险”“一年期航班延误险”等多种航班延误险产品，旅客可以在微信平台上输入个人信息直接购买，十分方便快捷。

3. 旅客也可直接到保险公司网站上查询购买或在机场保险公司代理点购买。但与从其他渠道购买的单纯的航班延误险相比，保险公司网站上的延误险多数是与其他险种打包销售的。旅客可以通过搜索“旅游意外险”“国内旅客综合险”等关键词找到相关保险产品。

4. 一些大型机场也陆续增设了航班延误险自助售卖机，旅客到达机场后可以根据需求自行购买。

当然，不管购买哪款保险，一定要看清限制条件，同时根据自己的出行情况选择一款适合自己的航班延误险。

姚自力摘编