

打造航空城不是梦

科学发展，交通先行；中原崛起，交通先行；“三化”协调，交通先行。

《国务院关于支持河南省加快建设中原经济区的指导意见》提出的五个定位中，有一个定位就是“全国区域协调发展的战略支点和重要的现代综合交通枢纽，推进郑州国内大型航空港枢纽建设，把郑州建成全国重要的综合交通枢纽”。

要把郑州建设成以航空为纽带，形成“铁公机”互补、立体化的交通枢纽，是河南人一直以来的梦想。毫无疑问，郑州的铁路和公路已经成为全国重要的枢纽，而立体交通就差航空枢纽。

河南已经开始发力。

今年年初，河南省委、省政府提出依托郑州国内大型航空枢纽和郑州综合保税区，以郑汴一体化区域为主体，建立航空经济综合实验区，打造航空大都市，形成内陆开放高地，推动中原经济区发展的综合性开发开

放战略平台，培育中原经济区核心增长极。

上月，河南航投的揭牌，这对于搭建投融资平台、拓宽融资渠道、解决航空业发展资金瓶颈、推动航空经济和河南工业经济发展具有重要意义。正如河南省副省长陈雪枫所言，郑州国内大型航空枢纽安装“大功率发动机”后，会加速郑州航空大都市“升空”。

目前，河南省和国家民航总局正在共同努力，把航空经济综合实验区作为国家一个主体功能区来打造。

未来，将以郑州航空港区为基础，打造港、城、产三为一体的航空大都市。

可以想见，航空经济将成为带动中原经济区发展、带动郑州走向国际、走向世界的动力，成为郑州建设国际化陆港城市，国际性的综合物流区、高端制造业基地、服务业基地的载体。

郑州打造航空城的梦想正在一步步朝着目标迈进。

航投资讯

2012年第3期 总第3期 2012年7月20日 出版

高层声音

- 06 **温家宝:** 经济下行压力仍较大 要加大预调微调
- 07 **郭庚茂:** 战略性新兴产业是引领未来经济社会发展的主导力量
- 07 **李家祥:** 民航是推动人类经济社会发展的第五极
- 08 **黄奇帆:** 机场是一个城市的重要纽带
- 08 **李鸿忠:** 民航是经济发展的翅膀

专家视点

- 09 **邱思翎:** 下半年最大的变数不是欧债是中国经济
- 10 **张大伟:** 央行连续降息或致楼市加速回暖
- 10 **波音:** 未来全球机队规模翻番 需 3.4 万架新飞机
- 11 **穆迪:** 未来 12 至 18 个月全球航空业将保持稳定

航投信息

- 12 河南航投与郑州新郑综合保税区建立对接机制
- 13 校企喜联姻 合作谋发展

新闻焦点

- 14 郭庚茂会见俄罗斯伏尔加第聂伯集团考察团

行业动态

经济金融

- 19 央行一个月内第二次降息
- 21 河南省担保机构“裁员”四成
- 22 国航非公开发行 1.89 亿股股票议案获股东批准
- 22 金融机构关注翠鸟航空非核心资产

航空物流

- 23 快递业将成航空货运新主角
- 24 深圳机场已开通国内外全货机航线 30 条
- 24 克拉玛依机场开通航空货运业务
- 25 联邦快递谋逆势扩张 着手布局未来市场
- 25 美国大樱桃搭乘南航货机登陆中国

通用航空

- 26 河南宏力医院通航临时起降场飞程序试飞成功
- 26 武汉明年再添警用直升机 夜航传输现场图像
- 27 重庆成立飞机驾照培训基地 20 万可考私人驾照
- 27 景德镇产 AC311 直升机成私人飞机“明星”

航企信息

- 28 7 月航油再降 740 元 航企三季度经营翻身可期
- 28 南航将开通浦东 - 大阪货运航线 开拓亚洲市场
- 29 中航国际 9 月份向喀麦隆航空出售 3 架 MA60
- 29 东航云南引进第 45 架飞机 B737-700

项目建设

- 30 武汉天河机场三期工程获得“准生证”
- 31 国家拨款 2.7 亿支持阿坝州红原机场工程建设
- 31 重庆市将建两个支线机场 改变三峡旅游格局

合作交流

- 32 中国携国产大飞机 C919 等模型参加范堡罗航展
- 33 南航集团副总经理袁新安莅临河南飞行部调研
- 34 广东白云通航与安阳市签署 21 亿航空项目合作意向

统计数据

- 35 2012 年 5 月份我国部分机场运营数据统计

航投资讯

2012年第3期 总第3期 2012年7月20日 出版

案例研究

36 航空：武汉复兴新“引擎”

专题视窗

41 国内公务机市场现状和前景

前沿理论

46 发展通用航空 拉动区域经济

48 高铁全产业链战略带给中国民航的启示

环球航空

50 波音预言未来 20 年商用飞机市场将达 4.5 万亿美元

51 日本两大航空公司发力争夺亚洲地区航空市场

52 俄联合飞机公司拟合并 SSJ100 和 MS21 飞机品牌

53 GKN 斥资 6.33 亿英镑 收购富豪飞机业务

54 捷星日本正式首航

55 完美机场，候机不再无聊！

航空百科

57 国际航空联盟

58 代码共享是什么

59 波音公司的飞机家族

63 空客公司的飞机家族

航投资讯编辑部

编委会

主任：	张明超	刘建葆	
副主任：	方征	李冬静	
委员：	杨玉军	卞士生	刘霞
	陈明华	寇社平	

编辑

文字：	秦 姝	蒋修宝	龙飞天
	王 璠	宋扬帆	袁子云
	蒋舒展	李冠琳	袁圣博
	师丽丹		

美 编：马红波

网 络：袁婷婷 蒋璐璐

编辑部信息

联系电话：0371-87528891

投稿邮箱：htxzxx@126.com

电子版网址：<http://www.hnhtyxgs.com>





温家宝

中共中央政治局常委、国务院总理

经济下行压力仍较大 要加大预调微调

2012-07-09 来源：新华财经

7月6日至8日，中共中央政治局常委、国务院总理温家宝来到江苏省常州、镇江、南京等地就当前经济形势进行调研，并在南京主持召开辽宁、江苏、浙江、安徽、广东五省经济形势座谈会。

温家宝指出，当前我国经济运行总体上是平稳的，但下行压力仍然较大。要进一步加大预调微调力度，坚持实施积极的财政政策，特别要注重完善结构性减税政策，继续实施稳健的货币政策，有效解决信贷资金供求结构性矛盾，着力提高政策的针对性、前瞻性和有效性。

要把结构性减税与鼓励创新结合起来

7日下午，温家宝和国务委员兼国务院秘书长马凯，在江苏省省委书记罗志军、省长李学勇等陪同下，先后考察了中电熊猫液晶显示科技有限公司和南京浦镇车辆有限公司，在这两个企业分别召开座谈会。

温家宝提出，江苏所有的大型企业和骨干企业应该都建立研发中心，而新的任务是，要建设高水平、高质量的研发中心；不仅要出新产品、新技术、新设备、新品牌、新的知识产权，而且还要出新的产业模式和

经营模式。

稳增长要和调结构、抓改革结合起来

温家宝说，现在工业产值和利润下降，更重要的是反映出某些行业产能过剩。稳增长绝不是一个短期的应对措施。一方面要支持有竞争力的产业和企业发展，一方面要坚决淘汰落后和过剩产能，要两手并举。温家宝强调，稳增长还要和抓改革结合起来。真正使企业自负盈亏、优胜劣汰。

稳定投资是扩内需稳增长的关键

当前，我国经济运行总体上是平稳的。今年4月更是及时提出了把稳增长放在更加重要的位置，加大了预调微调力度。当前，这些措施正在见到成效。

温家宝强调，扩大内需特别是消费需求是我国经济长期平稳较快发展的根本立足点。要认真贯彻落实好已经出台的促进消费的政策，要实施出口多元化战略。当前，稳定投资是扩内需、稳增长的关键。要因势利导，更加注重“转方式、调结构”。



郭庚茂

河南省委副书记、省长

战略性新兴产业是引领 未来经济社会发展的主导力量

2012-07-05 来源：《河南日报》

7月4日上午，河南省委副书记、省长郭庚茂主持召开省政府常务会议，研究我省“十二五”战略性新兴产业发展工作。

会上，郭庚茂指出，战略性新兴产业是引领未来经济社会发展的主导力量，不仅是调整产业结构、培育新的经济增长点的重要支撑，也是转变发展方式、掌握未来发展主动权的迫切要求，必须高度重视，加快推进。

郭庚茂要求，在规划实施过程中注意把握四个问题：

一要明确方向，统筹兼顾。有关部门要根据规划确定的方向，选准战略突破口，找准工作着力点，引导资源优化配置，并随着形势的发展变化及认识的不断深化及时进行调整完善。要在未雨绸缪、着眼长远加快发展战略性新兴产业的同时，集中更多精力发展高成长性产业和传统优势产业。二要抢抓机遇，借力发展。经济全球化的外部环境为我们提供了跨越式发展的机遇，要通过扩大开放、加强合作，加快发展战略性新兴产业。三要把握核心，创新机制。发展战略性新兴产业的核心是掌握具有自主知识产权的技术。要以机制创新推进产、学、研结合，打造产业联盟，提升产业技术水平。四要规划引领，合力攻坚。各个领域、各个方面都要围绕规划确定的蓝图共同推进。

民航是推动人类 经济社会发展的第五极

2012-06-27 来源：中国民用航空网

昆明长水国际机场6月26日全面竣工，于6月28日正式投入使用，云南航空强省建设从此翻开了新的篇章。

李家祥在致词时说，民航是继海洋航运、内河航运、铁路运输、高速公路运输之后的新兴现代化交通运输方式，是推动人类经济社会发展的“第五极”，是实现经济全球化发展的必备条件之一。云南省对民航发展的见事早、认识深、行动快，把民航强省作为转方式、调结构的重要抓手，取得了显著成绩，目前在全国各省（自治区、直辖市）中机场数量排名第二，机场运营质量、效益、安全水平排名第一，创造了“集约化经营、专业化管理、综合性发展”的机场运营管理经验，为中国民航发展提供了宝贵支持。

“十二五”期间，云南省还将完成改扩建2座机场、



李家祥

全国政协委员、中国民航局局长

新建4座机场的目标任务，特别是昆明长水国际机场建成后，将成为“面向东南亚、南亚、西亚，联接欧洲、亚洲、非洲的中国西南门户国际枢纽机场”，在国家对外开放战略和中国民航事业发展中具有重要地位。希望云南省机场集团进一步总结经验、发挥优势，针对新时期新特点，努力提升机场运营质量，带动云南经济社会又好又快发展。



黄奇帆

重庆市市长

机场是一个城市的重要纽带

2012-06-08 来源：中国民用航空网

6月20日，中国航空集团公司总经理、国航股份董事长王昌顺在武昌东湖宾馆会见了湖北省委副书记李鸿忠、省长王国生，就国航在湖北区域的发展等问题与湖北省委、省政府领导交换了意见，双方就进一步深化合作、共同推动湖北民航事业加快发展取得了共识。

会见中，李鸿忠首先感谢中航集团对湖北民航事业的发展给予的大力支持，高度肯定了国航湖北分公司为湖北省经济社会发展所做出的贡献。他说，围绕中央构建战略支点，建设国家中心城市的战略部署，湖北省政府确立了实现中部崛起，建设国际化大都市的战略目标。民航是经济发展的翅膀，也是复兴大武汉、实现湖北省跨越式发展的重要支撑。近年来，武汉民航事业发展迅速，各项指标增速明显，国际航线布局日趋增多，国际化发展趋势前景看好。武汉天河国际机场 T3 航站楼的动工兴建将进一步带动湖北民航事业的发展，希望中航集团和国航一如既往支持湖北民航事业发展，在新的起点上深化双方战略合作，在湖北地区进一步增加运力投放，增开国际航线，实现双方互利共赢。

6月7日，重庆市市长黄奇帆，副市长童小平、凌月明一行，视察了重庆机场东航站区及第三跑道项目。黄奇帆充分肯定了该项目建设取得的成绩。对于汇报中提出的工程进展取得的“四个一”即：获得了一个立项批复、平了一个山头、填了一条深沟、完成了100万个土石方等成绩，黄奇帆连连点头表示赞许，并不断询问项目资金、征地等情况。

黄奇帆强调，重庆机场东航站区和第三跑道项目是重庆市的九大基础设施建设项目之一，是重庆的脊梁骨和重要纽带，一定要把该项目建好，为重庆大发展大繁荣助力。

重庆市领导高度重视重庆机场东航站区及第三跑道项目，从战略、产业结构调整、长江上游经济中心和西部开放高地建设的高度强调重庆机场枢纽建设的重大意义，并经常现场检查指导，具体了解工程进度，并主动协调解决相关困难，对项目提出具体要求，有力促进了项目的顺利推进。

民航是经济发展的翅膀

2012-6-20 来源：中国民航网



李鸿忠

湖北省委书记



邱思甥

花旗银行（中国）零售银行研究与投资分析主管

下半年最大的变数不是欧债而是中国经济

2012-07-06 来源：每经网



7月5日，花旗银行（中国）零售银行研究与投资分析主管邱思甥在北京就2012年下半年全球经济作了展望。邱思甥表示，第二季或者是下半年最大的变数已经不是欧债，而是中国经济。

上半年，中国经济两大动能基础建设和房地产市场双双下滑，加之今年中国CPI逐期下降，花旗预计，人民银行下半年将会大幅释放流动性以刺激经济。由于刚需的存在，中国房价将会理性反弹，届时与之相关的零售业将会相应拓展，但是中央房价调控政策不会放松，房地产难返“黄金十年”。

“四万亿”经济刺激计划催生了超过10万亿的地方融资，地方政府过高的负债已经掣肘基础建设的发展。在全球经济衰退的大背景下，东盟经济逆势上扬，菲律宾、越南、泰国等东盟国家接棒廉价劳动力优势，成为全球经济增长新亮点。“中国制造”成本上升已是不争的事实，而中国出口导向企业（如纺织业）已完成在东亚国家的布局，初步实现转移。

邱思甥告诉记者，预计最快到2016年，中国人口红利将消耗殆尽，中国优化产业结构势在必行。出口、投资和消费拉动经济的三大马车全面缓行，中国

经济已经到了近30年最危急的时刻。

欧洲峰会成果尚缺操作性，欧债危机前路漫漫。从欧债爆发至今，欧盟会议已进行了19次，但至今没有可行对策。花旗对欧洲未来局势表示悲观。

本届欧洲峰会提出成立欧洲银行联盟以缓解希腊存款出逃趋势，此举一旦成行，如果希腊真的退出欧元区，欧洲央行届时会为此背上几千亿欧元的债务，所以至今欧洲各国仍未达成一致意见。

西班牙将是欧债危机最大雷区，银行业是重灾区。即使西班牙的负债率远不及于意大利，甚至低于德国，但持续了十年的西班牙房地产泡沫将西班牙银行的坏账率推高至8.73%，虽然这个数字低于它在1994年的坏账率9.15%，但现今西班牙银行贷款规模已经扩大了五倍以上。5月西班牙政府出手援助银行业，将国内第四大银行Bankia 90%的股份收为国有，6月西班牙提出1000亿欧元的援助请求以充实银行业资本并已获得批准，从此银行危机演变成政府财政危机。

花旗预计2012年下半年，西班牙政府财政赤字将会急剧增高，6月申请的1000亿只是杯水车薪，仅仅能解决银行短期流动性的问题。

央行连续降息 或致楼市加速回暖

2012-07-05 来源:《证券日报》

继6月8日央行三年来首次降息后,7月5日晚,央行再次决定自2012年7月6日起下调金融机构人民币存贷款基准利率。金融机构一年期存款基准利率下调0.25个百分点,一年期贷款基准利率下调0.31个百分点;其他各档次存贷款基准利率及个人住房公积金存贷款利率相应调整。自同日起,将金融机构贷款利率浮动区间的下限调整为基准利率的0.7倍。个人住房贷款利率浮动区间不作调整。同时要求金融机构要继续严格执行差别化的各项住房信贷政策,继续抑制投机投资性购房。

对此,北京中原市场研究部总监张大伟分析认为,同样贷款百万20年,本次降息后在基准利率下,月供将再次减少148元;在目前较多的85折优惠下,贷款百万将减少月供120元;最大的7折优惠下则将减少93元每月。而不到一个月内的两次降息,也将使贷款百万20年的购房者,基准利率下的利息减少近300元每月。

张大伟

北京中原市场研究部总监

虽然月供减少有限,但张大伟表示,连续降息对购房者的心理影响非常大,其入市的积极性会继续提高。

分析人士也指出,目前调控已经到了关

键时期,成交量回暖的情况下房价很难再跌,反而是量价齐涨的可能性非常大。虽然各部委一直重申调控继续,但是松动的信贷政策使得购房者难以再期待价格的合理回归。此外,目前整体房地产市场的资金链依然比较紧张,而本次不对称调息对于上半年资金极度紧张的开发商来说,无疑是一个重大的利好消息。同时,截止目前已经有多家标杆房企公布了上半年销售业绩,合计总额高达1745亿,大部分都完成或接近完成年度目标的50%。可以说,在融资环境明确开始宽松,销售逐渐回暖的情况下,房企最困难的时间已经过去。

不过,虽然央行再次降息,但有业内人士指出目前各家银行贷款额度并不充足,房贷出现低于85折乃至8折优惠幅度可能性不大,反而可能会因为存贷差的减小而降低折扣的可能性。

而对于下半年楼市,张大伟表示,在信贷出现持续宽松的背景下,楼市在3季度将出现难以抑制的回暖。

未来全球机队规模翻番 需3.4万架新飞机

2012-07-05 来源:中国经济网

因货运市场持续萎靡,波音下调了未来20年的货机需求预期。尽管如此,货机机队规模预计将由当前的1,740架增至该时期末的3,200架,几乎翻一番。新增总量将包括940架新生产的货机(市场价值达2500亿美元)及1,820架由客机改装的货机。超大型货机(运力大于88.2吨/80公吨)需求为680架。中型货机(44.1至88.2吨/40至80公吨)需求为260架。标准机身货机(49.6吨/小于45公吨)将不需要新飞机,但其客改货数量将达1120架。

波音

波音公司(The Boeing Company)
全球航空航天业的领袖公司

波音公司(Boeing Co.)发布2012当前市场展望(CMO),预计未来20年内,全球机队规模将实现翻番,市场将需要3.4万架新飞机,价值4.5万亿美元。波音公司的年度预测反映出民用航空市场的强劲势头。

据其预测,未来20年,航空公司运输量将以5%的年增长率增长,货运量将以5.2%的年增长率增长。波音新一代737和未来737 MAX所在的单通道市场增长态势将依然强劲。包括波音747-8、777和787梦想飞机在内的新宽体机交付价值将达到2.5万亿美元。在这些远程宽体机型的需求中,40%来自亚洲航空公司。



穆迪

穆迪公司(Moody's)
美国著名的三大信用评级公司之一

尽管燃油成本居高不下,全球经济展望也疲弱,然而国际信用评级机构穆迪认为,全球航空业在未来12至18个月的展望仍将保持稳定。

穆迪投资者服务公司在其最新的年度报告中指出,燃油价格居高不下,全球经济环境又充满不稳定性,将会令航空业的营运盈利增长受到局限。不过由于欧洲的航空公司受到疲弱的环境因素所困扰,亚洲航空公司也面对激烈的竞争,因此北美及中东的航空公司仍可有一定的盈利增长。该公司副总裁兼高级信用评级主管鲁特也说,更高的收费结构以及有效地客运管理,将能有助于减轻高燃油成本的负担。

穆迪对航空业的上述展望,反映了这家评级机构对未来12至18个月基本业务状况的预期。另外,穆迪投资服务公司的年报也认为,只要布兰特原油(Brent Crude)价格仍然低于每桶110美元(139新元),穆迪预期很少航空公司会企图上调飞机票价。该公司给予的预测是2012年航空领域的收益增长介于3%至6%之间,而到了2013年将介于2%至5%的水平。鲁特说,航空公司的需求并没有显著增长,票价将在无基本面支持的背景下难以上调。穆迪的年报也指出,随着经济的不确定因素影响了商业活动信心与企业差旅费用的预算,客运需求的增长很可能持

未来12至18个月 全球航空业将保持稳定

2012-07-05 来源:《联合早报》

续放缓。

年报认为,客运周转量增长放缓将会成为2013年的常态。然而鲁特相信,航空公司将继续维持客运量保持着谨慎的态度。“虽然新客机交货的情况相当频繁,但我们相信这些新客机主要是取代不太省油的旧客机型号,这将限制可用座位公里数的增长。”他指出,有些航空公司可能在现有客机内增加座位以取得客运量增长,但这是在有资本效率的基础上改善的。

据国际航空运输协会(International Air Transport Association,简称IATA)日前估计,国际航空业今年的利润在欧债危机的威胁下,将锐减超过一半,只达30亿美元,而且随时可能转盈为亏。这已是航空业连续第三年盈利大幅减半。去年,全球航空业获得79亿元的盈利,与前年的158亿元相比,盈利已减少一半,而今年的情况又更糟。

全球242家航空公司,成员占全球航空总运力的约84%的IATA预计,航空业今年整体可取得6310亿美元收入,但在扣除6230亿美元的营运成本以及各项税收、利息后,盈利额只剩30亿美元,利润率仅0.5%。



河南航投与郑州新郑综合保税区 建立对接机制



酒店旅游七个领域构建产业结构。关于河南航投的发展定位，省政府已经多次召开会议，作出指示来支持河南航投发展。河南航投将根据不同阶段的不同形势，一步一步脚踏实地，充分发挥作为省政府发展航空经济投融资平台作用。希望能够得到保税区的指导、支持与帮助，共同为加快郑

7月6日，河南航投董事长、党委书记张明超和总经理刘建葆一行造访郑州新郑综合保税区（郑州航空港区），双方就河南航投在保税区意欲有所作为的意向进行洽谈。

座谈会上，综合保税区主任张延明说，目前省委、省政府成立河南航投，表明省委、省政府高度重视航空产业发展，可以说目前河南发展航空产业天时、地利、人和三个条件全部具备。保税区顺应形势，积极围绕航空产业进行规划，搭好台子，搞好服务，着力引进重点企业，发展重点项目，形成产业链。从目前发展情况来看，保税区规划基本确定。综合各方面情况，发展的条件越来越成熟，机遇已经到来。过去港区的发展一直缺乏平台，今天对河南航投来访，一是表示欢迎，二是表示祝贺，三是表示支持，建议下一步双方班子高度重视合作事宜，尽快对接，建立联系，搭建合作平台。

张明超说，河南航投成立之后，一直在酝酿企业发展之道。按照省委、省政府加快郑州航空经济综合试验区建设、实现中原崛起、河南振兴的决策精神，河南航投初步形成了企业发展思路，将在民航运输、金融租赁、航空物流、航空制造、地产开发、通用航空、

州航空经济综合试验区建设做贡献。

省民航办副主任康省桢一同参与会谈。他对河南航投积极寻求发展空间的作法以及保税区积极支持企业发展的姿态表示肯定。康省桢说，河南关于发展航空经济的规划正在稳步推进，省政府正在宏观层面上开展更多积极有效的工作，为产业发展营造宽松的外部环境。希望保税区与河南航投抓住机遇，紧密结合，共同发展。

会上双方就下一步合作事宜做了具体安排，保税区指定发改局作为牵头部门，成立工作小组，根据河南航投的发展规划，梳理产业项目，为河南航投在该区的发展挖掘空间。河南航投也当场落实了合作事宜负责人，将快速成立工作小组，展开具体工作对接。

郑州新郑综合保税区是围绕着郑州新郑国际机场逐渐发展起来的区域，是全省经济社会发展的核心增长极和改革发展综合试验区之一，也是河南省对外开放的重要窗口和基地。而河南航投的组建，也是省委、省政府决心打造全国重要的现代综合交通枢纽、巩固提升河南综合交通优势的一项重大举措，是加快我省民航产业发展、打造战略发展新高地的一项重大举措。

校企喜联姻 合作谋发展

7月5日，郑州航空工业管理学院党委书记张力奎一行到河南航投走访。河南航投董事长、党委书记张明超主持召开了校企合作座谈会，河南航投总经理刘建葆参加了座谈会。

张明超对郑州航院的到来表示了热烈的欢迎，介绍了河南航投班子到任以来工作概况与今后的发展规划，诚挚邀请郑州航院的专家、教授在今后的工作能够多给河南航投提供建议与支持，助力河南航投早日进入规范发展的快车道。同时，希望在今后的工作与郑州航院保持更加紧密的联系，及时得到郑州航院对河南航投具体业务发展的大力支持。

张力奎从建校历史、院系概况、学科建设、师资力量、学术交流等方面介绍了郑州航院的基本情况。张力奎谈到，在市场经济的大潮中，高等院校不仅肩负着为国家培养人才的重任，更要让高校的科研成果，师资力量更好的服务社会，使高校成为推动社会发展、科技进步的重要力量。郑州航院根据国家协同创新计划（又称“2011计划”）要求，为加快中原经济区发展，推动郑州航空经济综合实验区的建设，将采用“政产学研”相结合的模式，以郑州航院为牵头单位与河南省发改委、民航办、郑州市政府、郑州新郑保税区，中国城市临空经济研究中心、河南航投等多家企事业单位共同设立“航空经济发展协同创新中心”，有效整合多方资源，共同开展针对郑州航空经济综合实验区建设急需的重大问题和关键技术进行协同创新研究，产出一批重大标志性成果，直接应用于郑州航空经济实验区建设，共同为推动郑州航空经济综合实验区建设和河南航空经济的发展服务。

张明超表示，非常高兴能够成为“航空经济发展

协同创新中心”的成员，“产教结合、校企合作”是高校与企业双赢的模式，加强学校与企业的合作，校企双方可以互相支持、双向介入、优势互补、资源互用、利益共享，是实现高校教育及企业管理现代化、加快企业科学技术进步，使教育与生产可持续发展的重要途径。会后，河南航投将认真研究合作框架协议，完善合作模式，细化合作方案，加强进一步的合作与联系，河南航投今后会积极参与到“航空经济发展协同创新中心”课题研究中，为中原经济区的发展，郑州航空经济综合实验区的建设做出应有的贡献。



郭庚茂

会见俄罗斯伏尔加第聂伯集团考察团

2012-07-05 来源:《河南日报》

7月2日下午,省委副书记、省长郭庚茂在郑州会见了俄罗斯伏尔加第聂伯集团总裁阿列克赛·伊赛金一行。

郭庚茂对客人的来访表示欢迎,并表达了不断加深双方友好合作的愿望和信心。他说,今年4月份我随李克强副总理访问俄罗斯期间考察了第聂伯集团,受到了热情接待,对此表示衷心感谢。此次阿列克赛·伊赛金总裁带领强大阵容来豫访问,充分表明了第聂伯集团与河南加深合作的诚意,对此我们深表赞赏。

郭庚茂说,河南省与第聂伯集团的合作有利条件很多,发展前景广阔。首先,中国中部地区在未来时期将成为发展最快的区域之一,随着经济结构和产业布局的深刻调整,中部地区蕴藏的巨大市场潜力、良好基础条件和比较成本优势,都将支撑其成为一个新兴的快速发展区域,这将使河南航空业发展面临重要机遇。其次,随着中国产业转移的不断深化,中国的货运航空枢纽必然由沿海向内地转移,郑州地处中原的独特区位优势将使其成为未来航空业发展最具潜力的地区。第三,河南在郑州打造大型航空枢纽、建设航空经济综合试验区得到了国家的明确支持,国家民航管理部门正在推动把郑州建成继北京、上海、广州之后主要的航空运输枢纽,这将为郑州航空业发展和双方合作提供重要的政策支持。

郭庚茂说,河南省与第聂伯集团之间的合作,符合中俄发展全面战略协作伙伴关系的方针,得到了两国政府的关注和支持。双方的合作条件良好、互补性强。第聂伯集团在空运服务、飞机制造及维修等方面有着良好基础和强大实力;河南具有巨大市场潜力、良好基础设施、优越区位条件和比较成本优势。他表示,真诚希望双方在经济全球化的大背景下,着眼于战略合作,着眼于长远发展,实现互利共赢。河南省政府将在国家法律框架下为双方合作提供更多的支持和便利。

阿列克赛·伊赛金表示,十分高兴在郑州与郭庚茂省长会面,河南既是中华民族历史文明的重要发祥地,同时这里的现代城市风貌、便捷的交通和快速的发展也给我们留下了深刻印象。他说,河南省政府以郑州机场为基础建设国际航空枢纽是很有远见卓识的决策,第聂伯集团与河南省自去年签署《共同建设郑州航空货运枢纽备忘录》以来,双方合作取得了实实在在的成果,今后将进一步加强落实,推动双方合作取得更加富有成效的新进展,同时也感谢河南省政府对第聂伯集团在河南发展给予的支持和帮助,希望第聂伯集团能够为河南发展做出贡献。

副省长张大卫、赵建才,第聂伯集团副总裁瓦列里·卡布里尔、副总裁兼空桥航空总裁塔提娅娜·阿尔斯兰诺娃等参加会见。

2007

中俄总理会晤机制 第11次中俄运输分委会及 第9次民航工作组会议举行

2007年5月11~15日,中俄总理会晤机制第11次中俄运输分委会及第9次民航工作组会议在莫斯科举行。会上双方回顾了两国在民航领域的发展情况,交流了中国与俄罗斯民航体制的改革及发展规划,并就下次中俄航空会谈的日期达成了一致。中国民用航空总局副局长高宏峰与俄运输部联邦航空运输署署长巴秋林代表两国民航当局签署了民航工作组会谈纪要。

2008

中国与俄罗斯民航代表团 在三亚举行会谈

2008年2月19日~21日,中国与俄罗斯民航会谈在三亚举行。中俄两国代表团分别由中国民用航空总局国际合作司司长李江民与俄联邦运输部国家民航政策司副司长Demidov率领。此次会谈,双方就进一步扩大两国市场的航权安排以及增加飞越权等问题充分地交换了意见。

中国民航局与俄罗斯联邦运输部 举行会谈

2008年10月6日至10日,第十二次中俄总理定期会晤运输分委会及民航工作组会议在圣彼得堡举行,由民航局副局长杨国庆率领的中国民航代表团和由Boris M. Korol率领的俄民航代表团主持了民航工作组会议。中俄民航代表团重点就商签两国政府间新的航空运输协定、整合双方航权安排、代号共享等议题代码共享,并就扩大两国间业务权和增加中方空运企业飞越俄领空的班次等问题交换了意见。双方代表团还就两国的航空运输发展现状、机场建设和人员培训等进行了交流。

新闻链接

1

中俄航空产业交流合作 历史纪年表

2009

第十三次中俄运输分委会 民航工作组会议在京召开

2009年8月31日至9月3日,第十三次中俄运输分委会民航工作组会议在京召开。中国民航局副局长夏兴华与俄罗斯联邦运输部副部长利亚莫夫·尼·谢分别担任工作组主席。根据此次工作安排,双方在民航工作组下分别成立了航空运输分组和航行分組。航空运输分組主要就扩大中俄两国间航权和飞越权安排进行了深入的交流,并就拟签署的中俄航空运输协定文本达成一致。航行组主要就增加我国境内出境点和航空器搜寻救援问题交换了意见。会后,民航工作组签署了秘密谅解备忘录。

夏兴华会见 俄罗斯联邦运输部部长

2009年9月3日,中国民航局副局长夏兴华分别会见了正在北京参加中俄运输分委会第十三次会议的俄罗斯联邦运输部部长伊格尔·列维京和运输部副部长利亚莫夫·尼·谢一行。双方就加强中俄民航领域的合作交换了意见,并就增加飞越权、扩大两国空运市场准入等问题进行了深入探讨。夏兴华表示:双方应在中俄战略协作伙伴关系的基础上本着互惠互利、求真务实的精神进一步发展两国间民航关系,妥善处理双方在民用航空领域存在的问题,为中俄两国战略协作伙伴关系的发展做出新的贡献。双方同意成立专门工作组,就中俄航空运输中存在的飞越权和航权等问题继续交换意见,争取尽早取得突破。

2010

中俄举行新一轮航空会谈 并就扩大航权安排达成一致

2010年8月23日至25日，中俄总理定期会晤委员会运输分委会民航工作组会议在莫斯科举行。中国民航局副局长夏兴华和俄罗斯运输部副部长奥库洛夫分别率团出席。经过艰苦谈判和共同努力，双方最终就扩大两国间航空运输和飞越对方领土的权利达成了一揽子安排，并签署了谅解备忘录。新协议大幅度增加了双方空运企业的飞越班次额度，扩大了中俄国间航空客货运输安排，并为双方空运企业提供了更多经营上的灵活性。此外，双方同意继续努力，争取于年内正式签署中俄两国新的政府间航空运输协定。

2011

中俄发表联合声明 反对欧盟征航空碳排放税

中国民用航空局9月27日公开发布了与俄罗斯联邦运输部的共同声明，双方反对就航空排放采取任何单边、强制性、未经双方同意的做法，认为欧盟将航空纳入排放交易体系，侵犯了其他国家的主权，对国际航空运输造成极为不利的影响。中国民航局有关负责人表示：这是中、俄双方于2011年7月27日在中国三亚举行的第15次中俄运输分委会民航工作组会议上确定的。俄罗斯联邦运输部与中国民航局约定在9月27日共同对外公布。

2012

中俄民用航空合作分委会 第七次会议召开

2012年6月4日，中俄民用航空合作分委会第七次会议在西安召开，工业和信息化部副部长苏波与俄罗斯工业和贸易部部长曼图罗夫共同主持了会议。双方就中俄两国民用航空领域的合作情况交换了意见，并签署了会议纪要。

中俄签通用飞机制造项目

2012年2月，由中科东方集团牵头并联合俄罗斯飞机设计单位共同建设的中俄通用航空飞机制造项目15日在北京举行签约仪式。根据协议，中科东方集团将与俄罗斯现代航空技术设计局、中俄国际投资有限公司共同投资80亿元，在内蒙古鄂尔多斯市建设通用航空4-12座中小型飞机制造基地及通用航空技术研究基地。据中科东方集团总裁庄重介绍：该项目将于2012年动工；俄罗斯航空技术设计局提供技术、机型及生产线设备，中方提供土地、厂房；2016年全部建成后将形成年产400架飞机的生产规模，预计年产值将超过100亿元。

俄罗斯航空企业 抢滩中国市场

2012年，俄罗斯航空公司增加对华航空运输，希望以此在快速发展的中国市场中占据主导地位。目前，已有3家俄罗斯航空公司宣布，将于今年夏天增加对华航班次数，并且计划开通新的直航航班。他们是俄罗斯国际航空公司（每周有14个增补航班）、西伯利亚航空公司（有6个增补航班）和乌拉尔航空公司（有2个增补航班）。

全球货物运输专家 伏尔加 - 第聂伯集团

新闻链接

2

集团公司在世界经济以及航空货运市场的地位

	2010年	2011年	同比增长
经营收入 (百万美金)	1587.4	1740.7	+10%
包机货物运输	905.216	949.1	
定期货物运输	672.729	772.7	
其他	9.442	18.7	
货运周转 (千吨/公里)	2107193	2760523	+31%
伏尔加 - 第聂伯航空公司	499310	384472	
俄罗斯空桥货运航空公司	2057883	22372145	
阿特兰航空公司 (小型或内货运)		3906	
吞吐量 (吨)	325600	372634	+14%
伏尔加 - 第聂伯航空公司	85380	62623	
俄罗斯空桥货运航空公司	256914	307222	
阿特兰航空公司 (小型或内货运)		2789	
机队			
An-124-100	10	10	
IL-76TD-90VD	3	3	
B-747	11	11	
AN-12	0	3	
员工人数	2878	3270	+13%



伏尔加 - 第聂伯集团

伏尔加 - 第聂伯集团是一家以运营包机和定期航空货物运输为主的国际化的专业集团公司。集团由两家俄罗斯最具有实力的货运航空公司组成：1) 伏尔加 - 第聂伯航空公司：以超大、超重货物不定期（包机）运输为主要业务，使用俄制的An-124-100和IL-76机型；2) 俄罗斯空桥货运航空公司：经营定期国际货物运输业务，使用B747系列货机。

2010

世界经济 \$76,3兆 (GDP)

世界运输市场 \$5,571兆

世界经济的 7,3%

世界货物空运市场 \$67兆

世界运输市场的 1,2%

伏尔加 - 第聂伯集团 \$1,6兆

世界货物空运市场的 2,4%

2030

世界经济 \$146兆 (GDP)

(如增长率 3,3%)

世界运输市场 \$10,22兆

世界经济的平均比率 >7%

世界货物空运市场 \$123兆

世界运输市场的 1,2%

伏尔加 - 第聂伯集团 \$16兆

世界货物空运市场的 13%

世界第一名 (2名 +10%)

伏尔加 - 第聂伯集团 全球覆盖





空桥航空公司

空桥货运航空公司是俄罗斯联邦境内最大、最具实力的国际货运航空公司，2008、2009 年度连续两次荣获俄罗斯航空界最高奖项“飞鹰奖”，现有波音 747 全货机 11 架，其中 7 架为全新的波音 747-400F 货机。国际航空运输协会（IATA）授予空桥货运航空公司的两字代码为 RU，国际民航组织（ICAO）授予的三字代码为 ABW。公司总部所在地是俄罗斯莫斯科，并在阿姆斯特丹，法兰克福，东京，中国的北京、上海和香港地区设有常驻分支机构和子公司。其母公司伏尔加-第聂伯航空公司长期从事国际货运包机业务，设立至今已有 20 年历史，其中六次获得俄罗斯航空业界的“飞鹰奖”，拥有世界上最大的 An-124 型商业货机，在全球的员工人数超过 2500 名。

目前空桥航空波音 747 全货机主要执行亚洲经停俄罗斯至欧洲各地往返的国际航线，上海始发的航班一周 15 班、北京一周 6 班，香港一周 8 班，加上新开航的郑州航线，使得空桥货运航空每周有超过 30 班，每班平均载量为 110 吨的直飞波音 747 全货机往返中国和欧洲大陆。其中亚洲直飞航线在欧洲的目的港已近十个，分别为：俄罗斯的莫斯科（SVO & DME）、德国的法兰克福（FRA）、荷兰的阿姆斯特丹（AMS）和马斯特里赫特（MST）、意大利的米兰（MXP）、瑞典的马尔默（MMX）、西班牙的萨拉戈萨（ZAZ）和法国的巴黎（CDG）等地。同时经营从日本和韩国往返欧洲的定期航班。

2010 年 9 月 18 日正式开启郑州-莫斯科-欧洲航线，河南郑州是空桥货运航空公司继北京、上海和香港航线成功运营后，在中国开启的第四个航站。目前执飞郑州航线的机型为波音 747-400F，营运初期航班密度为每周两班。

2011 年 7 月 29 日，空桥公司与河南省政府签订战略合作协议，双方在航空货运、成立基地公司、飞机维修、航空物流及货运航空公司方面进行更深入的合作。

2011 年 8 月 19 日，空桥公司恢复郑州-欧洲航班，此后不断加密航班频率，目前达到每周 7 班。

空桥货航将以新郑机场为其中部地区的航空枢纽中转站，为河南省及周边市场提供更便捷、高效的空中运输渠道。

目前伏尔加-第聂伯航空集团的营销网络遍布全球，其独有的定期航班加包机的运营模式为全世界的客户提供了全方位便捷的货运超市服务。随着公司综合实力的快速上升，公司不断有新飞机加入机队，2011 年交付的波音 747-8F 的加盟，为郑州航线尽早实现每日一班提供了运力上的保障。



央行一个月内第二次降息

2012-07-06 来源：《新京报》



央行 2012 年 7 月 5 日晚宣布，6 日起，下调金融机构人民币存贷款基准利率。其中，一年期存款基准利率下调 0.25 个百分点；一年期贷款基准利率下调 0.31 个百分点。央行此次“出手”降息，距上一次今年 6 月 8 日降息还不足一个月，也是年内第二次降息。

10 万存 1 年利息少 250 元

跟以往存贷款利率同样幅度调整不一样，此次央行采取非对称降息，即存款基准利率和贷款基准利率调整幅度不一。此次利率调整后，一年期存款

利率为 3%，一年期贷款利率为 6%。以存款计算，市民此前存 10 万元定期存款，一年下来获得利息 3250 元，而在降息之后为 3000 元，利息少了 250 元。

这是自 2008 年 9 月 16 日以来，中国央行首次采取“不对称降息”。对银行而言，由于存款利息是银行付出的成本，贷款利息是银行获得的收入，因此，此次非对称降息将影响整个银行业的利润空间。

中央财经大学教授郭田勇指出，央行此次降息，可降低企业融资成本、增加市场有效信贷需求，并

以银行让利的方式体现金融支持实体经济的原则，达到稳增长目的，非对称操作方式再次显示利率市场化改革步伐加快。

贷款利率下浮区间扩大

在降息的同时，央行同时将金融机构贷款利率浮动区间的下限由基准利率的 0.8 倍，调整为基准利率的 0.7 倍。这意味着，贷款利率下浮的空间进一步扩大，议价能力较强的企业最多能拿到基准利率 7 折的优惠贷款利率。以一年期贷款为例，最低贷款利率可以降至 4.2% ($6\% \times 0.7$)。

兴业银行首席经济学家鲁政委表示，利率政策是一种相对绵软的政策，需在更长时间内才能发挥作用，只要未来能够将浮动区间最低 0.7 倍用足，已无继续调整的必要性。

专家指出，通过利率浮动的范围，使利率由管制走向市场化，是利率市场化的题中应有之义。将资金价格的定价自主权交给商业银行，有利于实现金融资源更合理配置，最终有利于实体经济健康发展。

个人房贷利率区间不调

央行同时宣布，个人住房贷款利率浮动区间不作调整，金融机构要继续严格执行差别化的各项住房信贷政策，继续抑制投机投资性购房。

欧洲央行宣布降息 0.25%

在中国降息的同时，欧洲央行宣布降息 0.25%，英国央行则将国债采购项目额度增加 500 亿，行动一致地放松钱袋子。

澳新银行大中华区研究总监刘利刚认为，由于全球范围内很多经济体已经开始大幅度降息，中国如果保持较高利率将导致明显的息差，并可能导致资本流入和较高的资金对冲成本。从这个意义上来说，央行降息也在一定程度上暗合了国际潮流，并与欧洲央行此前的举动形成了政策上的协调。



释疑

1 月内为何两次降息？

专家认为，连续降息旨在稳定经济增长。

“此次降息多少有些出人意料，在很大程度上也表明，即将在下周一公布的通胀数据可能低于市场预期。”澳新银行大中华区研究总监刘利刚说。市场预计，6 月份 CPI 增速将低于 3%。最近公布的一系列经济数据显示，中国经济增长前景依然不容乐观。2011 年至 2012 年上半年，中国经济增长逐季回落，上周末中国官方公布的采购经理人指数 (PMI) 创 7 个月新低。中信证券首席经济学家诸建芳认为，此次央行降息“时点早于预期”，主要原因是今年二季度经济下行压力较大。预计中国经济增速在二季度将跌至 8% 以下，进入“谷底”，此时必须有实际举措，让市场上的资金真正投入到支撑经济增长的实业中。

中央财经大学教授郭田勇认为，央行在不到一个月的时间里再次宣布降息，充分体现了稳增长的政策意图。连续降息极大地降低了企业的贷款利率，有利于降低企业经营成本，提振企业。

河南省担保机构“裁员”四成

2012-07-05 来源：《河南日报》

7 月 5 日从省工信厅获悉，按照计划，至 7 月底，全省 1383 家担保机构将减少到 839 家，近四成担保机构或被移交、或重组、或变更、或注销。

据了解，我省自去年 7 月份开展担保机构规范整顿以来，通过“深入排查摸底，分类化解风险”、“积极引导退出，推动兼并重组”、“严格行业准入，支持规范发展”等措施的推进，全省担保机构经营环境得到明显改善，违法违规经营得到有效矫正，行业秩序和经营行为日益规范。

截至目前，全省已取得许可证的担保机构 328 家，注册资本 247 亿元，户均资本金比整顿前提高两倍以上，撬动银行授信 750 亿元。今年 1 ~ 5 月份，全省新增融资性担保业务 7802 笔达 204 亿元，银担



业务呈明显上升趋势。

与此同时，小额贷款公司试点进展顺利。截至 6 月底，我省已开业小额贷款公司共有 255 家，今年前 5 个月累计向全省中小企业贷款 20 亿元，5 月末的贷款余额为 91 亿元，带动了中小企业新增 80 亿元的营业收入。

“中小企业要发展就必须发展‘草根金融’。”省工信厅厅长杨盛道在接受记者采访时表示，在制约中小企业发展的诸多因素中，生产要素偏紧、企业融资渠道偏窄、融资难的问题尤为突出。目前，全省中小企业贷款仅占我省全部贷款余额的 11%，地方性银行支持中小企业贷款占全部贷款余额的 40%。因此，扶持一批有实力的担保机构加强银担合作，推进小额贷款公司试点工作持续开展，通过发展“草根金融”，可以在一定程度上缓解中小企业融资难问题。



国航非公开发行 1.89 亿股股票议案获股东批准

2012-06-28 来源: 民航资源网

中国国际航空股份有限公司6月27日刊登公告称, 公司股东已批准向控股股东中国航空集团公司发行1.89亿股新A股的议案。国航高管在股东大会上与多家机构进行交流和沟通, 解答了股东问题。

此次向集团募资, 主要用于两个方面: 1. 偿还因增持香港国泰航空有限公司形成的贷款; 2. 弥补“加装飞机翼尖小翼”和“发动机燃油效率提升”两项交通建筑节能项目2010年的资金投入。

国航表示, 自2009年增持国泰航空股权以来, 与国泰航空股份结成了稳固的战略联盟, 为公司经营和战略布局形成了积极的作用, 形成了北京、香港双客

运枢纽联动的格局, 与国泰航空合资的国货航也使中国国航的货运竞争力进一步加强。但同时随公司业务规模扩大, 负债水平也逐步提高, 本次中航集团注入资金归还贷款后, 将降低国航财务费用、改善财务结构, 提高抗风险能力。

国航逐步为飞机“加装飞机翼尖小翼”以及“提升发动机燃油效率”, 飞机小翼是提高飞行经济性、节省燃油的一种先进空气动力设计措施; “发动机燃油效率提升”将有效减少发动机燃油消耗。这两项交通建筑节能项目完成后, 国航每年将减少航油消耗, 可有效减低航油成本, 提高竞争力。

金融机构关注翠鸟航空非核心资产

2012-07-06 来源: 腾讯财经

在7月5日与金融机构举行的会议中, 印度翠鸟航空的官员表示, 印度航空业可能有望实现外商直接投资, 这将为日后为航空公司引进外国投资者奠定基础。但金融机构同时表示, 就目前而言, 来自翠鸟管理层方面并未有其他切实可行的方案。

据资料数据显示, 翠鸟航空是一家位于印度班加罗尔的航空公司, 在接收了4架租回来的空中客车A320后, 于2005年5月9日投入服务。翠鸟航空最初只有本地航线服务, 公司由United Beverages Group拥有, 由维扎伊·马洛亚(Vijay Mallya)领导, 他也是和航空公司同名的印度著名啤酒品牌的拥有人。但翠鸟航空一直处于亏损状态, 截止今年3月底, 其

债务水平已高达14亿美元。面临巨大的债务压力, 提出一项出售该公司在孟买的一处房产以弥补亏损的建议。”但就目前而言, 尚未有相关确切的消息达成。翠鸟航空也在周四发布声明称, 债权人还未启动追讨过程。

与此同时, 这些与会的金融机构表示, 其并不是十分热衷于让翠鸟航空启动复苏进程, 因为这可能会导致某些业务的暂停运营, 这就是为何当前这些金融机构都将关注的焦点放在了翠鸟航空的非核心资产上。尽管其持有酒类业务的证券, 但并不足以弥补其全部债务水平。



快递业 将成航空货运新主角

2012-07-05 来源: 《深圳特区报》



全球经济不景气导致航空货运竞争惨烈, 然而市场并非暗淡无光。业内人士认为, 在深圳等内需旺盛的城市, 处于高附加值环节的快递行业, 或许将是航空货运市场未来版图的新主角。

今年6月4日, 圆通快递举行了全货机首航仪式, 高调进军国内航空货运。顺丰航空总裁李东起也预计, 今年顺丰航空的航空货运量将超过60万吨。目前, 顺丰航空拥有7架自有全货机。

深圳机场相关人士表示, 虽然国际航空货运市场持续低走, 但深圳机场看到了快递业务对航空货运带来的新活力。据了解, 在国际快递巨头UPS将其亚太转运中心建在深圳后, 上海圆通速递也在深圳机场建立其华南转运中心, 并与深圳机场共同打造深圳机场

快件集散中心。

“地利”的背后, 还有“天时”。随着贸易、经济的快速增长和电子商务的“井喷”, 中国快递业获得了强劲的驱动力。2011年, 全国快递企业业务量达到36.7亿件, 同比增长57%, 最高日处理量突破1800万件, 稳居世界第三。而与此同时, 快速发展的电子商务以及对快递业务时效性的更高要求, 给航空货运市场带来了新机会。

综合开发研究院物流与供应链管理研究所所长王国文博士表示, 快递行业附加值高, 在快递行业快速发展而市场供应相对不足的情况下, 具有货运与资金优势的传统航空公司可积极关注产业新动向, 把尽快进入快递业务领域当作转型选择之一。

深圳机场已开通 国内外全货机航线 30 条

2012-07-05 来源：中国民用航空网

深圳机场经过 20 多年的发展，与数十家国内外货运企业建立了牢固的合作关系，目前已开通国内外全货机货运航线 30 条。

据介绍，这 30 条航线中，国内航线 17 条，包括北京、上海、郑州、武汉在内的国内航点 14 个。国际航线 13 条，包括新加坡、东京、曼谷、迪拜等 12 个国际航点。

深圳机场相关负责人介绍，“十一五”期间，深圳机场投入近 20 亿元对货运基础设施进行了改善。先后改扩建了国际货站、快件监管中心、国内货运村一、二期、南北机坪、物流园区，建设了 UPS 亚洲转运中心、保税物流园区，新增了 26 万平方米的站坪面积，增加停机位 24 个，陆侧分拨、仓储、物流等货运基础设施大大提升。



克拉玛依机场开通航空货运业务

2012-07-03 来源：中国民用航空网



近日，为了打造世界石油城，满足克拉玛依市现代物流的需求，克拉玛依机场开通了国内航空货运业务。

机场地服部克服了人员短缺，业务种类多而杂等困难。近一年以来，专门组织人员对货运业务流程进行了编制、更新，对货运知识技能进行严格培训和考核，并且对新增业务进行风险辨识、评价和控制，还对货运库房进行了设备检查、设备调试、卫生清理等各项准备工作。

航空货运业务的开通，使克拉玛依机场业务得以完善，为新疆机场集团的跨越发展，打下坚实基础。

联邦快递谋逆势扩张 着手布局未来市场

2012-07-02 来源：《第一财经日报》

尽管全球航空货运业的不景气，但国际快递巨头联邦快递却选择逆势扩张，着手对未来市场的布局。

《第一财经日报》记者获悉，联邦快递刚刚完成扩建其位于上海浦东国际机场的口岸操作中心，扩建后比原有面积扩大近 50%，每小时的货物分拣能力最高可达 9000 件，较以往的效率也提高 50%。

“公司此次的扩建主要是对长远仍看好，目前，上海所在的华东地区仍是国内最大的出口市场。”联邦快递中国区国际快递业务副总裁钟国仪告诉记者，除了扩建货站，公司还计划增加到中国市场的运力供应，7 月 2 日起，联邦快递广州和上海到德国科隆的航班将由 MD11 飞机换为波音 777 飞机执行，从而使每个航班增加 8 吨的运力供应。

“现在的市场形势很不好，国外很多货航或缩减运力，或封存货机，国内两家合资航空货运公司银河航空和翡翠航空甚至已经陆续开始走向清算。”

位航空业内人士对本报记者指出，不过，就联邦快递而言，由于公司运送的主要是时效性强、高附加值的物品，因此价格和利润率就要比普通货运高得多，在行业低迷期也就有更大的风险抵抗力和成本承受力。

不过，目前国内航企的确在考虑向航空货运的全流程产业链延伸。比如东航就已经获得了运营国内快递的牌照，之后还计划扩建浦东机场的货站，希望从传统的货运承运人向现代物流集成商转变。最近，东航董事长刘绍勇还亲自带领中货航相关高层赴联邦快递，UPS 总部考察交流、并探讨相关合作的可能。

“由于运输业务是整个物流供应链业务微笑曲线的最底端，投入最大，利润率最低，航空公司要想办法向曲线的两端发展，要么具备设计供应链解决方案的能力，要么向企业提供全程物流。”上述航空业内人士建议。

美国大樱桃搭乘南航货机登陆中国

2012-07-06 来源：新浪航空微博

进入 7 月份，又到了每年的美国大樱桃盛产季。美国出产的大樱桃颗颗饱满、色泽红艳、甜美多汁，有“水果中的钻石”的美誉。据中国南方航空公司货运部介绍，目前每周约有 80 吨樱桃搭乘南航货机由温哥华进入中国市场，主要运往上海。

据了解，美国在世界上属于樱桃生产较多的地方，70% 以上的美国樱桃来自于西北部，主要有加州和旧金山地区，美国樱桃在中国的销售量每年以 50% 以上的速度在增长，去年进口到中国的美国西北车厘子有 10 万箱（约 9000 克/箱）。业内人士介绍，目前进口樱桃批发价 160-170 元/公斤，零售价大概每公斤 200 多元，较前几年价格有所下降。

由于樱桃属于比较娇嫩的水果，为了保证樱桃的新鲜上市，南航货运将樱桃截载时间从起飞前 5 个小时放宽到起飞前两个小时，在货主交付之后，货物全部入 10 度的冷库保存，同时为货主提供采用硬度较高的泡沫箱作为樱桃包装，避免挤压损伤。客户早上在西雅图东北部采摘，中午装箱处理好，下午运到西雅图，凌晨 12 点转运到温哥华“搭上”南航货机，次日早上到上海，上海基地货运部启动鲜活易腐货物保障“绿色通道”，优先卸机、及时通知收货人，快速完成货物提取工作，下午 1 点即到水果市场，从采摘至上架，全过程不到 30 个小时，保证了“新鲜上市”。



河南宏力医院通航临时起降场 飞行程序试飞成功

2012-07-04 来源：中国民用航空网

6月29日，中南局组织河南宏力医院通航临时起降场飞行程序实地验证试飞成功。河南监管局、河南空管分局、河南宏力集团、广空勘察设计院、安阳航校等单位相关部门参加了试飞组织保障。

本次试飞使用安阳通航EC-135型飞机，对河南宏力医院通航临时起降场目视进场、离场程序、机场运行标准等进行了实地验证，历时1小时。同时，为确保实地试飞安全、顺畅，中南局于6月28日提前进驻河南宏力医院临时起降场，组织召开试

飞准备会，研究确定试飞科目、流程。试飞期间，试飞领导小组赴现场进行组织协调，局方监察员在试飞飞机上全程进行了科目监察。

宏力医院通航临时起降场的试飞成功，对推进河南地区通用航空发展具有重大意义，宏力医院是全国首家公益性质以医疗急救为主设置临时起降场的民营医疗机构，对河南地区空中医疗急救和通用航空发展具有良好的社会效益和促进作用。

武汉明年再添警用直升机 夜航传输现场图像

2012-07-05 来源：荆楚网

7月5日，武汉市公安局正式与法国欧洲直升机公司签订警用直升机购置合同。明年5月起，一架性能先进的新型警用直升机，将服务于武汉警方“空中警务”工作，在城市上空筑起一道“安全防线”。

武汉警方此次购置的是欧洲直升机公司生产的EC-135P2e型直升机，并配置了红外图传系统、索降系统、高音喇叭、搜索灯等装备，可搭乘驾驶员、乘客共8人。该机可担负公安日常空中巡逻勤务和飞行救援等多项任务，具备传输现场实况图像、索降、运送投放小分队规模警力、空中指挥、喊话、鸣放警报器和夜间搜索等功能。该机装备后，将提升该市警方反恐防暴、应急救援、治安防控方面的警务效能。



背景链接：

航空警务正成为我国公安机关一种新的警务模式。继武汉之后，广东、南京、郑州、天津、山西、北京等省市先后建立了警务航空队。目前，全国共有13支警务航空队和30多架警用直升机。今后，警用直升机将不仅用于罪犯跟踪、抓捕等方面，还将越来越多地出现在日常警务执勤工作中。

重庆成立飞机驾照培训基地 20万可考私人驾照

2012-07-05 来源：《重庆日报》

7月4日，由重庆直升机产业投资公司“联姻”中国民航飞行学院，合作办学的飞行学院重庆通用航空培训有限公司挂牌成立，将于本月中旬面向全国招收学员，市民只需高中以上学历，均可报名学习直升机驾驶技术。重庆市副市长童小平出席挂牌仪式。

据介绍，新成立的培训公司由重庆直投和飞行学院分别持有80%和20%的股权。培训公司将主要以开展通用航空飞行员私人驾照、商业驾照及机务维修培训为主，并逐步发展成为涉及各类航空人才的培训基地。

目前，该基地已落户两江新区龙兴工业园，校园

面积500余亩，与之相关的机场跑道和飞机生产厂房都已开工，预计年底投用。该公司计划2020年在校学生规模达到3000人，未来飞行专业年培训能力为300人，机务维修专业年培训能力为500人，其中今年内将招收首期飞行专业学员9人。据了解，按照飞行员私人驾照和商业驾照的不同，培训时间分别为半年和两年。要考取这两类飞行驾照的费用也不菲，学费分别为20万元和50万元左右。

另外，重庆直升机产业投资公司负责人表示，为提高直升机研发生产效率，将直接引进国外成熟技术，今年内“重庆造”直升机有望飞上蓝天。

景德镇产 AC311 直升机 成私人飞机“明星”

2012-07-06 来源：《江西日报》

7月5日，位于景德镇的中航工业直升机设计研究所与昌飞集团共同研制的2吨级AC311轻型民用直升机已获得民航局颁发的型号合格证，在颁证当日就签下了62架订单。据了解，目前国内不少私人飞机推广机构都把AC311作为“明星”来推介。据专业机构推算，中国私人飞机的潜在消费者达15万人。

AC311从2009年启动设计之日起，就受到了外界的高度关注，原因在于，该机型有着中国轻型直升机的“未来之星”之称。根据调查分析，2吨级轻型直升机占民用直升机市场40%以上份额，应用前景广阔。被誉为“空中小精灵”的AC311直升机可乘坐6人、

最大续航时间4小时，最大巡航速度为每小时242千米，在同类机型中达到当代国际先进水平。

据了解，AC311可广泛应用于飞行训练、公务飞行、公安执法、航空拍摄、抢险救灾等各种通用航空领域，具有结构简单、使用方便、运营使用成本低、可靠性高等特点。“水滴形”的前机身设计是该机型的一大亮点，从正面看过去，仿佛一颗晶莹的水滴，整个驾驶舱完全由玻璃罩罩着，让驾驶员在无遮挡的视线中更能够体验到空中芭蕾般的美妙感觉。从技术的角度讲，这种水滴形机头设计可减小气动阻力，从美学的角度看，机体外观通透漂亮。



7月航油再降740元 航企三季度经营翻身可期

2012-07-03 来源：《第一财经日报》

今年以来受困于需求增幅放缓以及高油价成本压力的国内航空企业，有望随着暑期的到来和油价的持续下滑，迎来业绩的“翻身”。

相关航企已收到中国民用航空局通知，自7月1日零时起，国产航空煤油的综合采购成本价从5月份的7464元/吨下调至6724元/吨，下调幅度740元/吨。此次下调后，航油价格已经比去年同期低12%。这已是国产航空煤油今年以来第三次下调，意味着航空公司成本支出将再次减少。

根据信达证券的测算，此次航油价格下调后，按照2011年加油量计算，可以使中国国际航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司的燃油成本分别减少18.6亿元、21.9亿

元、27.8亿元，分别占上述企业一季度营业总成本的8.19%、11.19%和11.86%。

同时，需求随航空旺季到来的回升，也将助航企增盈一臂之力。每年的7、8、9三个月，是传统的暑运旺季，预计暑运期间，公司承运的旅客将达到1902万人次，日均旅客运输量将达到20.7万人次，与去年同期相比增长7.3%。

“高考结束后，国内市场需求开始有所好转，国内市场票价同比增速虽然有小幅下滑，但仍然高于去年，客座率也回到了82%以上。”平安证券的分析师孙超指出，随着暑期旺季的到来，预计票价将有明显的上升，今年暑运业绩将与去年基本持平，甚至略超去年。三季度航空盈利将超出市场预期。

南航将开通浦东—大阪货运航线 开拓亚洲市场

2012-06-29 来源：民航资源网

从在上海举行的南航产品推介会上获悉，中国南方航空股份有限公司将于8月24日开通上海浦东—大阪货运航线，将国际航线网络从欧美拓展至亚洲，发力亚洲航空货运市场。

据介绍，南航在上海的数十家合作代理企业参加了推介会。南航在推介会上介绍，新航线开通后，南航将为中日贸易架起一条空中物流通道，每周可提供大约500吨的运力，可为客户提供多种货机产品和增值服务。此前，南航已在日本大阪举办推介会，得到当地媒体的积极关注和报道。

据悉，大阪是日本第二大城市，关西第一大城市，是日本的经济、贸易和文化中心。大阪的产业种类齐全，经济基础雄厚，松下、三洋等世界知名大企业都是从这里起家，家电、化学、纤维、钢铁等产业云集于此。

南航介绍，目前南航在上海已经开通了六条全货机航线，网络覆盖了欧洲和北美200多个网点。大阪货机航线是南航在亚洲开通的第一条货机航线，对南航建设上海货运枢纽具有战略意义，也表明了南航将致力于亚洲市场，为客户提供更多的航线和产品选择。

中航国际9月份向喀麦隆航空 出售3架MA60

2012-07-05 来源：民航资源网

7月4日，中航国际（AVIC International）与喀麦隆签署了1.163亿美元的合同，出售3架新舟60客机。

新舟60客机可搭乘约60名乘客，预计将于今年9月交付喀麦隆航空（Camair），用于执飞国内以及区域支线航线。喀麦隆航空目前

拥有一架波音767-300客机和两架波音737-700客机。据中航国际一名主管透露，其中两架飞机出售给喀麦隆，而另一架则是作为礼物赠送的。

中航国际还将向喀麦隆航空提供飞机零部件及员工培训。

东航云南 引进第45架飞机B737-700

2012-07-05 来源：中国民航网

7月5日凌晨2:00，一架波音737-700型飞机平稳降落在昆明长水国际机场，这架机号为B-5282的客机在成为东航云南有限公司第45架飞机的同时，也成为了长水机场正式运营后，云南基地航空公司引进的首架飞机。新飞机在长水机场正式运营一周之际加盟，是东航全力配合云南省“民航强省”战略和“桥头堡”战略的重要举措。今年，东航云南有限公司还将引进包括空客330-300型飞机、波音737-700型飞机在内的6架客机，新飞机的陆续加盟将为昆明区域枢纽建设和云南省桥头堡建设提供有力的运力支撑。



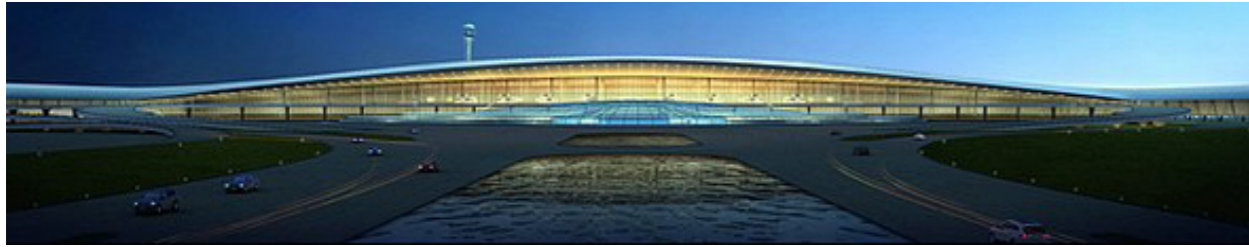
背景链接：

目前东航云南有限公司已拥有空客A330-300型飞机1架，波音737-300型飞机11架，波音737-700型飞机25架，波音737-800型飞机3架，CRJ-200型飞机5架，形成了以波音737系列为主，干支线机型搭配合理的现代化机群。波音737-700型飞机属中短程双发喷气客机，是单通道飞机市场中技术最先进的机型之一，同时兼具了操纵先进性和乘坐舒适性。B-5282上安装的新型发动机（CFM56-7B26/B2），经过推力比认证，在高海拔机场，该新型发动机将提供额外推力从而改善飞机性能，例如：较其他B737-700型飞机，平均起飞重量可增加3.9吨。



武汉天河机场三期工程 获得“准生证”

2012-07-05 来源：中国民航网



近日，国家发改委正式批复武汉天河机场三期扩建工程可行性研究报告，同意实施天河机场三期扩建。工程可研获批，标志着天河机场三期工程正式获得国家的“准生证”，自此，本项目进入实施准备阶段。

根据国家发改委批复意见，本期工程按照满足2020年旅客吞吐量3500万人次、货邮吞吐量44万吨的目标设计。主要建设内容包括：新建1条长3600米、宽60米的第二跑道，2条平行滑行道、4条连接东西飞行区的垂直联络道；新建37万平方米的航站楼、

60个机位的站坪、19.5万平方米的停车场、1.4万平方米的货运站、配套建设空管、供油、供电、消防救援、民航湖北监管局工程等工程。工程总投资159.59亿元，其中，机场工程152.81亿元，空管、供油及监管局工程6.78亿元。机场工程资本金按50%配置，民航局安排民航发展基金6.5亿元，中央财政返还民航发展基金8亿元，其余资本金由湖北省和武汉市政府按照4:6的比例安排财政性资金解决；资本金以外的建设资金利用银行贷款。



国家拨款 2.7 亿 支持阿坝州红原机场工程建设

2012-07-04 来源：《四川日报》

据悉，国家发展改革委近日下达红原机场2012年中央预算内资金2.7亿元。

新建红原机场为国内支线机场，按满足2020年旅客吞吐量35万人次、货运吞吐量1050吨的目标设计。项目总投资为7.88亿元，其中：中央预算内投资2.7亿元，民航基金3.46亿元，地方配套1.7138亿元。据了解，红原机场将于明年下半年建成并投入试运行。建成后，将有力地推动阿坝州旅游市场发展，特别是红原、若尔盖等草原旅游资源发展。



重庆市将建两个支线机场 改变三峡旅游格局

2012-07-04 来源：中国广播网

重庆市发改委7月4日发布消息，巫山机场已获国家立项，武隆机场场址已获批复。

据悉，巫山机场飞行区等级将按4C标准建设，新建一条2600×45米跑道，0.35万平方米航站楼及配套设施。场址获得批复的武隆机场飞行区等级也是按4C标准建设，跑道长2800米，可承担民用飞机、直升机、小型救灾飞机起降。

此外，纳入民航局刚刚出台的“十二五”

机场建设规划的万州机场改扩建工程项目建议书已编制完成，其计划投资5亿元，项目建成后，可满足波音757-200、空中客车A321等大中型飞机满客起降，全年航班量可达到1.5万架次以上，旅客吞吐量100万人次以上，货邮吞吐量20000吨以上。

据介绍，修建以上两个支线机场以及扩建万州机场，意在打破渝东北、渝东南的空中旅游交通瓶颈，并改变三峡库区的旅游格局。



中国携国产大飞机 C919 等模型 参加范堡罗航展

2012-07-04 来源:《四川日报》

承担中国大型客机和新支线飞机研制任务的中国商用飞机有限责任公司(中国商飞公司),携其 C919 大型客机模型、ARJ21-700 新支线飞机模型远赴英伦,参加即将开幕的 2012 年第 48 届范堡罗国际航空航天展览会。

这是中国商飞公司第 2 次参加业内享有盛誉的范堡罗航展,其展台面积 200 平方米,展出 C919 大型客机模型和 ARJ21 飞机模型,并设置 3D 影院,全方位、立体化展示 C919 大型客机混合级、全经济级布局,ARJ21 新支线飞机混合级、全经济级、超级经济舱客机布局和行政机、公务机布局。据悉,这也是中国



商飞公司首次向外界展示 ARJ21 新支线飞机行政机、公务机布局。

本届范堡罗航展期间,中国商飞公司将与国际航空集团签署谅解备忘录、与美国蒙诺格公司签署水废水系统采购合同,并开展一系列国际合作交流活动。

C919 大型客机是中国商飞公司正在研制的 150 座级单通道喷气式窄体客机,已经完成立项论证、可行性论证和预发展 3 个阶段工作,进入工程发展阶段,飞机装机零件也已开工制造。2012 年 C919 大型客机项目将开展详细设计,陆续发放生产用数据,开始全面试制,争取 2014 年实现首飞、2016 年取得适航证并交付用户。

ARJ21-700 新支线飞机是中国第一次安全按照国际适航规章自主设计研制的喷气支线客机,也是中国第一款同时向中国民航局和美国联邦航空局提出适航申请并得到受理的喷气客机。该飞机自 2008 年 11 月首飞成功后,共有 4 架试飞飞机和 2 架强度试验机投入试验试飞,已完成一系列高难度试飞科目和特殊气象条件下的专项试飞,完成研发试飞和部分符合性验证试飞,累计安全飞行 2400 多小时、近 1100 架次。

南航集团副总经理袁新安 莅临河南飞行部调研

2012-07-05 来源:民航资源网



7 月 5 日,中国南方航空集团公司副总经理袁新安一行三人到中国南方航空股份有限公司河南分公司进行旺季安全生产调研。

在调研中,袁新安副总与一线飞行员面对面坦诚交流,对河南分公司飞行部旺季安全生产各项组织、准备工作做了深入了解,认真听取了飞行部各级干部、员工对南航安全发展、旺季安全生产中的意见和建议。袁副总在听取了飞行部关于“反违章”、“旺季安全生产”的主要工作汇报后,充分肯定了飞行部在飞行安全上做出的贡献和成绩,对飞行部广大干部员工提出严格各项规章制度,加强现场检查监督,认真制定安全措施,吸取、总结以往经验

教训,举一反三,确保旺季飞行安全,实现安全全年的指示与要求。同时表示会高度重视飞行部提出的意见和建议,并要求相关职能部门尽快给飞行部答复,为飞行员解决实际困难。

南航河南分公司主要领导表示飞行部有信心、有能力,进一步落实“反违章”活动各项措施,落实飞行部旺季安全生产措施抓好飞行安全,飞行部全体干部员工将齐心协力,振奋精神,克服困难,发挥好干部表率带头作用,切实保证好旺季飞行安全,为南航安全飞行 1000 万小时献礼,为南航河南分公司成立 20 周年献礼,为南航发展贡献自己的力量。

广东白云通航与安阳市签署 21 亿航空项目合作意向

2012-07-03 来源：中国民用航空网

6月28日至30日，广东白云通用航空有限公司董事长张子轩率该公司全体股东对安阳市进行了为期3天的航空项目考察，与安阳市签署了总投资约21亿元的通用航空项目合作意向。民政部紧急救援促进中心副总干事陈平、中援应急投资有限公司董事长常枋等应邀随团来安。市政协主席、市航空运动之都建设领导小组执行组长赵微，副市长、市航空发展建设办公室主任刘国辉亲切会见考察团一行。

考察团到国家体育总局安阳航空运动学校、文峰区、北关区、汤阴县产业集聚区、豫东北机场拟选场址进行了实地考察，对安阳市航空运动之都建设和航空项目发展产生了浓厚兴趣。在充分调研的基础上，6月30日，张子轩在安阳市主持召开广东白云通用航空有限公司全体股东大会。全体股东对安阳市依托丰富的航空资源、着力打造航空运动之都、大力促进和支持通用航空产业发展的做法表示赞赏，对在安阳投资通用航空项目的前景充满信心。在充分研究安阳市地域优势、航空资源和优惠政策后，全体股东一致通过了该公司在安阳的投资计划。

会后，广东白云通用航空有限公司与安阳市航空发展建设办公室、汤阴县政府正式签署了战略合作意向书，计划投资21亿元，在民政部紧急救援促进中心的支持下，在安阳建设航空紧急救援河南基地，投资安阳航空物流港、豫东北机场周边通用航空产业园区及基础设施建设、航空旅游和航空科普教育基地等项目。

赵微在会见考察团一行时说，安阳已经很久没有下过雨了。广东“白云”的到来，为安阳带来了久违的喜雨，并与安阳市达成了在通用航空发展方面的广泛共识，真可谓是“白云化雨引甘霖，蓝天携手共发展”。希望广东白云通用航空有限公司将更多的资源和投资带到安阳。安阳将为通用航空项目创造最好的发展环境，持续支持通用航空项目的发展，共同为安阳航空运动之都建设作出贡献。

张子轩表示，广东白云通用航空有限公司这次在安阳实地考察，现场召开全体股东大会，当场确定投资意向，决心前所未见，速度前所未有。下一步，广东“白云”一定会在古都安阳美丽的蓝天上飞得更高。

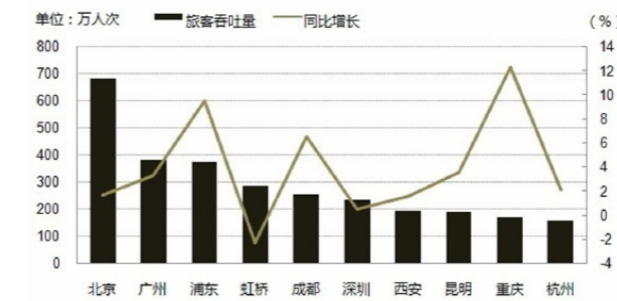


2012年5月份 我国部分机场运营数据统计

2012-06-26 来源：民航资源网

2012年5月份我国国内机场运营统计中，北京首都国际机场（简称“首都机场”）完成旅客吞吐量679.01万人次居全国首位，同期增长1.7%；货邮吞吐量以上海浦东国际机场（简称“浦东机场”）24.79万吨居首，同期下降3.8%。

2012.05国内机场旅客吞吐量前十位及同比增长率

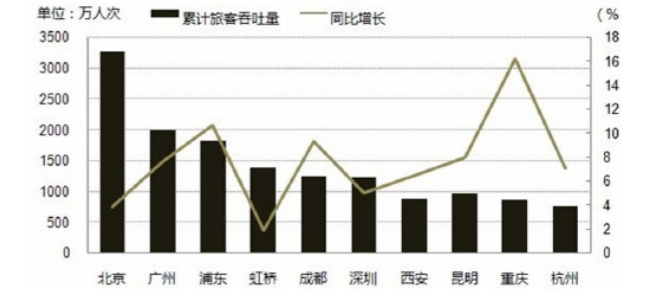


2012年5月份我国国内机场运营统计中，北京首都国际机场（简称“首都机场”）完成旅客吞吐量679.01万人次居全国首位，同期增长1.7%；货邮吞吐量以上海浦东国际机场（简称“浦东机场”）24.79万吨居首，同期下降3.8%。

2012.05国内机场货邮吞吐量前十位及同比增长率



2012年1-5月国内机场累计旅客吞吐量前十位及同比增长率



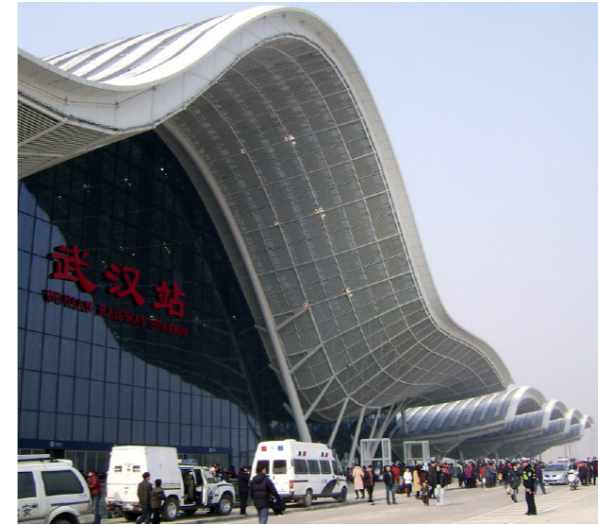
航空： 武汉复兴新“引擎”

航空对于经济的带动作用不言而喻，同时，也是一座城市发展成为现代化、国际化大都市的必要条件。众多中西部城市热情高涨，把目光定格在打造航空枢纽之上。武汉在致力疏通城市内部交通以及打造高速铁路“5小时城市圈”的同时，眼光放得更长远，押宝航运发展。今年以来，武汉航空领域动作频繁……

武汉曾是中国“第二大城市”，其兴衰与交通运输的发展紧密相连。因此，湖北省以及武汉市努力在国家层面上寻求支持。国务院总理温家宝近日在湖北省考察时提出，要大力支持武汉建设国家中心城市，全面提升其交通枢纽功能。武汉这座古老的城市，迎来了再次崛起的新机遇。

武汉地处中国版图的中心位置，辐射南北，连通东西。同时坐拥沿江运输大通道的优势。武汉市很清醒的认识到了：此地建设衔接各种交通运输方式的枢纽城市，对于中部发展以及全国来说，都具有重要意义。

目前，武汉的目标是初步形成以铁路为骨架的中部最大的综合交通枢纽格局，为人流、物流、资金流、信息流的流通提供畅通渠道。



据武汉市交委介绍，未来5年，投入武汉综合交通枢纽的资金将达2412亿元。武汉市今年计划完成交通投资182.5亿元，比2011年增长20%以上，在铁路、公路、航空、公交等方面，均有大动作。

“九省通衢”的天然优势

武汉历来有“九省通衢”的美誉。“衢”本义道路，又有四通八达之义。作为中国内陆重要的水陆空交通枢纽，武汉与北京、上海、广州、成都、西安等大城市的距离均在1000公里左右，在武汉市政府看来，打造“综合交通枢纽”城市是顺理成章之事。

目前，京九、京广、汉渝、武九铁路干线和京汉广、沪汉蓉高速铁路在武汉交错形成双“十”字，这种优势使其跻身全国四大铁路枢纽和六大客运中心之一。

同时，随着合武、武广、京广、沪汉蓉高

速铁路的建设和相继投入运行，预计两三年之内，武汉至长沙、郑州等周边城市2小时，至北京、上海、广州等中心城市5小时可达。以武汉为圆心、辐射全国东南西北各个方向的5小时高速铁路圈正在逐渐形成。

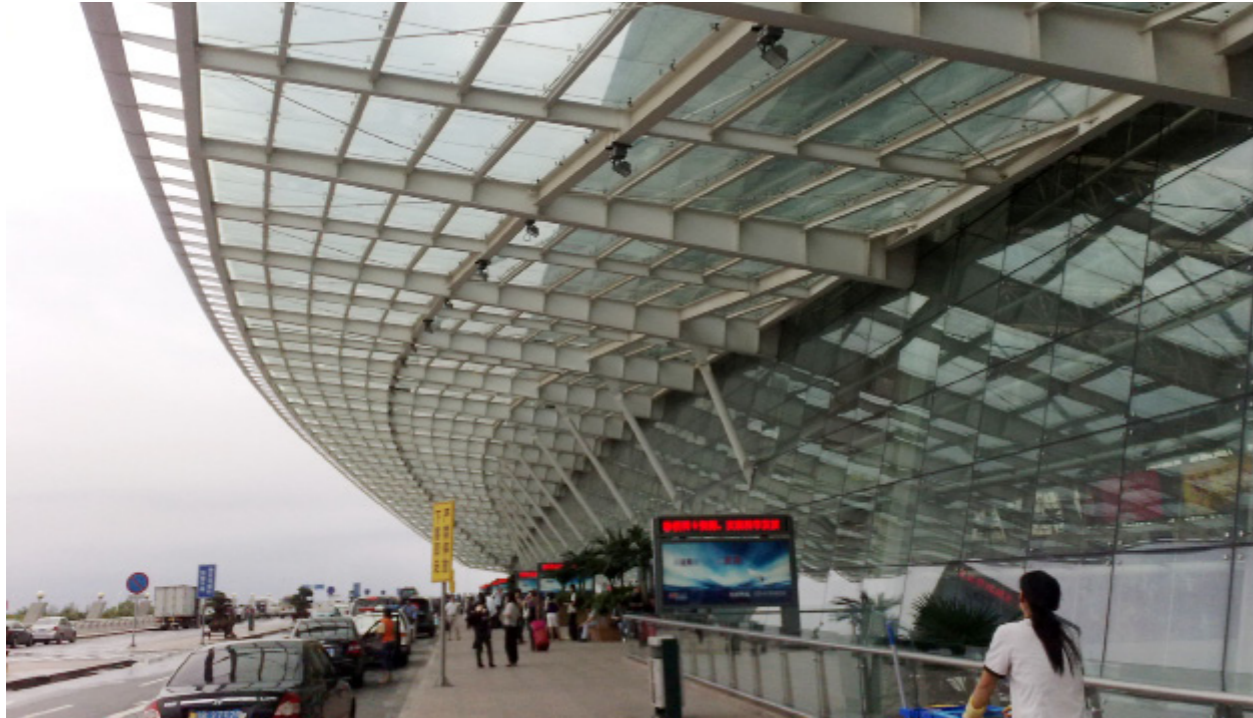
水运方面，武汉地处长江、汉江交汇处，港口建设和通航范围正在不断拓展，逐步成为中部地区连接海外的重要通道。预计“十二五”中期，武汉有望在3000公里范围内与东京、大阪、首尔、新加坡等国际港口实现万吨轮常年直达。

从公路来看，截至2010年底，武汉高速公路总里程达1696公里，占湖北省全省的50.5%。武汉到“1+8”城市圈内其他城市均可在1个多小时到达，到湖北其他市州最多只需6小时，而进入湖南、安徽、江西周边邻省最快仅需4小时。

此外，在航空领域，武汉天河机场是华中地区唯一可办理落地签证的出入境口岸。这座瞄准全国第四大航空枢纽的机场，今年内将动工建设其第三航站楼，预计在“十二五”期间内可以完工。

航运撬杆

航空对于经济的带动作用不言而喻，同时，也是一座城市发展成为现代化、国际化大都市的必要条件。武汉在致力疏通城市内部交通以及打造高速铁路“5小时城市圈”的同时，眼光放得更长远，押宝航运发展。



今年以来，武汉航空领域动作频繁。

天河机场国际航站楼扩建完工、武汉至法国巴黎直航、总投资 80 亿元的武汉航空城也于今年动工。4 月 8 日，东方航空集团与武汉市政府签署战略合作协议，双方共同对东航武汉公司增资 17.5 亿元，致力于将其打造成武汉的主力基地航空公司。

除东航外，中国国际航空公司、南方航空公司等也在武汉设立了基地，是中国少数几个同时被国航、南航、东航三大航空企业定为基地航空的机场之一。另有 20 多家国内外航空公司先后进驻武汉。

各大航空公司的集中入驻，极大地促进了新航线的开辟和已有航线提档升级。仅在 2012 年的前 4 个月，武汉就开通 4 条国际地区直

航——3 月 2 日，台湾远东航空公司开通武汉—台湾澎湖直航航线；4 月 12 日，法航开通武汉—巴黎直飞航班；4 月 15 日，南航开通武汉—台湾高雄的直飞航班；4 月 24 日，新加坡航空公司开通武汉—新加坡航线。武汉还在积极争取开通美国航线，大阪、清迈、岷港、济州岛等包机航线，也有望转为定期航线。

截至目前，武汉天河机场的国际与地区通航点已达 14 个，预计到 2015 年，武汉将再增 10 条国际直达航线，覆盖亚欧美等地区。而据世界旅游组织和美国波音公司最新测算，一条国际航线为地方经济创造的 GDP 就相当于 3~4 条国内航线。

6 月 28 日，国家发改委又批复了武汉天河机场三期建设工程可行性研究报告。据此，

机场三期工程按满足 2020 年旅客吞吐量 3500 万人次、货邮吞吐量 44 万吨的目标设计。将新建 1 条长 3600 米、宽 60 米的第二跑道，2 条平行滑行道，建设 37 万平方米的第三航站楼、60 个机位的停机坪以及配套设施等。

7 月 4 日，湖北省省长王国生主持召开武汉天河机场建设工程领导小组会议，听取了武汉市政府、湖北省发改委和湖北机场集团公司的汇报，要求各级各部门要站在支持武汉建设国家中心城市和国际化大都市的高度，高起点着眼、高标准规划、高质量建设，将天河机场建设当作全省当前工作的重中之重，成立专班，强力推动。

同时，武汉还将依托天河机场建设综合交通体。预计总投资 20 多亿元，总面积可达 27.7 万平方米，分地上两层、地下两层。未来建成后，这一大型枢纽工程将可以联通城际铁路、地铁、公交、长途客运、出租车等多种交通运输方式，乘客不出室外即可用 10 分钟左右的时间，换乘任何一种交通工具。

逐梦国家级“航空枢纽”

目前，真正被称为国家级“航空枢纽”的机场只有三个：北京首都国际机场、上海浦东国际机场、广州白云国际机场。

这三个机场均位于沿海经济发达地区，而地域广阔的中西部地区在国家级航空枢纽这一项上却是空白。国家民航局出台的《中国民用航空发展“十二五”规划》提出，将在中西部

城市设一个地位与北、上、广机场相同的国家级枢纽机场，一时间，点燃了众多中西部城市冲刺国家级“第四航空枢纽”的梦想。在这场激烈的争夺战中，武汉也开始了自己的逐梦之旅。

截至目前，武汉天河机场已开通定期航线 130 多条，可通达 50 多个国内城市和 19 个国家和地区，每周进出港航班密度达 2300 余班，2011 年旅客吞吐量逾 1200 万人次。其国际客流令人关注，去年武汉入境旅客突破 40 万人次，今年有望达到 60 万人次。

从 2011 年机场旅客吞吐量看，武汉落后于成都、重庆，而且在中部还稍落后于长沙（相差 100 多万人次），但从政策层面及政府支持层面来看，武汉并非没有优势。

从政策层面来讲，早在 2006 年，武汉就被列为国内首家航空运输综合改革试点城市，民航局支持国内外航空公司充分使用第三、四、五航权，开通武汉直达的国际航线，或者经停北京、上海、广州的国际航线。

从湖北省以及武汉市政府层面来看，政策



支持力度也非常大。2006年，武汉市政府便设立航空发展引导专项基金，每年投入5000万元奖励航空公司在武汉新开航线、增开航班。近日，经过两年多酝酿修改的《湖北省人民政府关于加快全省民航发展的意见》正式出台。该文件为湖北民航尤其是武汉航空枢纽的快速发展创造了良好的政策环境。具体来说，政府部门每年除对国际航班补贴5000万以外，对旅行社也有每年200万的奖励，一家旅行社最多可获60万元。旅行社带团入境，将按人头补贴费用，每人每天10元左右。如果旅客多，旅行社收入将很可观。今年7月，新加坡还和武汉本地旅行社举办旅游展，加推两地旅客互

动。

武汉还是中部地区唯一设立领事馆的城市，目前法国、美国、韩国已在汉设立总领事馆，可以签发湖北及周边省市的签证。这为拓展国际航线、建设门户机场提供了便利。

从机场规划来看，武汉明确提出把天河国际机场打造成内陆的“门户机场”。根据《天河机场总体规划》，到2020年，T3航站楼建成后，天河机场旅客吞吐能力将达到3800万人次、货邮吞吐能力44万吨。而到2030年以后，天河机场将建设成为拥有4条跑道、年旅客吞吐能力7000万人次、货邮吞吐能力95万吨的区域干线机场。



国内公务机市场现状和前景

按照统计数据，从2004年开始，上海空港起降的公务机已达1200多架次。从目前上海空港公务机的服务情况来看，东航上海占据主要份额。尽管东航目前还没有自己购买或托管的公务机，但是，东航以接待国外进入境内的公务机为特色，东航接待的公务机起降数量颇能说明公务机市场的发展状况。

前几年，东航每个月接待起降的公务机只有3-5个架次，而到了2006年，东航接待每个月起降的公务机达到了40-50架次，到2007年，基本上每个月都达到80-90架次，呈现每年翻番的态势。

2008年奥运会在北京召开时，将有众多国际公司及组织的公务飞机运送他们的CEO和设备来到中国，其中的大部分至少要停留一周。仅通用电器一家公司将有12架公务机飞抵北京。

来到北京的西方游客经常会对这座城市上空的宁静而感到惊讶。没有直升机、小型飞机、飞艇或者公务飞机，甚至飞离这座城市的大型商用飞机，也只是偶尔能在北京郊区上空看到。理由很简单。中国大约80%的领空处于军方的直接管制之下——相比之下，美国逾90%的领空留作民用——中国空军在主要城市上空强制设置了禁飞区。（2007年数据）

瓶颈：

瓶颈一：空管过严，审批冗长，很难申请到航线；

瓶颈二：税费太高，在向一家航空公司支付飞行费之前，私人飞机拥有者必须按照飞机售价缴纳17%的增值税和4%的进口税。公务机的税费是大型飞机的3倍；

瓶颈三：机场太少，中国目前只有164个机场，专供私人飞机起降的“机场”，目前在中国还不足10个，公务机曾经到达的国内机场有40-50个。与美国相去甚远；

瓶颈四：养飞机难，养一架飞机一年大约需要200万元人民币；

瓶颈五：面子太薄，中国人含蓄、节俭，不喜欢“露富”。

2003年，国家曾颁布实施《通用航空飞行管制条例》虽然改变了“一事一报”的制度，但事实上如果要申请不同的临时空域，仍必须一次次经过审批。比如说从上海到无锡，在我国就属于不同的空域。

国外：

美国共有22.4万架通用航空飞机，60万名飞行员，美国通航年平均飞行小时2700万

小时，其中 2/3 来自公务飞行。美国适合公务机起降的机场较多：航班飞机适用的机场不到 600 个，但适应中型飞机起降的机场超过 5000 个，适合小型飞机飞行的机场有逾 1.98 万个。

欧洲共有 8 万架通航飞机，30 万名飞行员，除超轻型飞机外，其他机型的数量均呈下降趋势。

数量和厂商

弹丸之地的香港有公务机近 20 架，美国有 1.6 万架，全球范围内共有 2.6 万架此类飞机。目前，中国直升机、农作物喷洒药物机和螺旋桨驱动训练机等专用飞机的数量仅为 600 架左右，相比之下，美国则有逾 30 万架。世界上最大的 10 家公务机生产厂家中，美国 4 家，加拿大 2 家，法、英、以、意各 1 家。新的制造厂商中还有巴西一家。

制约因素：

尽管中国私人飞机市场存在巨大的想象空

间，但现在国内的情况还是很不明朗，短期内很难会很快地发展。

首要的问题是空域管制，这是制约中国私人飞机发展最主要的因素。中国空域属于军管，中国飞机空域管制比较严格，私人飞机申请航线需要层层审批，使得私人飞机在中国的飞行变得复杂化。“每次飞行都要报空军审批，手续很复杂，无法顾及私人飞机临时、机动性较强的特点。”

除空管外，另一个制约因素是关税，现在进口一架飞机的关税，直升机 2%，固定翼飞机 5%，再加上 17% 的增值税。总的来说，还是偏高，造成有些在中国投资的外企不愿意把飞机注册在中国。某种意义上来说，反倒是造成了税收的流失。

过于严格的空管造成了中国通用航空与通航发达国家相比差距明显。公开资料显示，截止到 2009 年，美国拥有通用航空器 23 万余架，约占全国航空器的 90%，每百万人拥有 743 架；通用航空机场 1.68 万个，约占全国各类机场的 96%；通用航空年飞行 2800 余万小时，约

占民用航空总飞行小时的 80%；每年提供超过 126.5 万个工作岗位，产值超过 1500 亿美元。

而据中国民用航空局运输司通用航空处提供的数据显示，截止到 2009 年年底，中国拥有通用航空器 997 架，仅占全部航空器的 13% 左右，每百万人拥有不足 0.5 架，机场 70 余个，直接从业人员 8000 多人，年飞行时间约 28 万小时，提供就业岗位 8000 余个，年产值 17.9 亿元人民币。

不过，业内对放开通用航空的呼吁正在得到高层重视。近来中国民航管理部门也频频表态支持通用航空的发展。2010 年 5 月 12 日的“2010 年中国民航发展论坛”上，中国民用航空局局长李家祥提出在大力发展商业航空的同时，应加快发展通用航空。同年举行的全国民航通用航空运行管理工作会议上，中国民用航空局副局长李健也强调，要把握通用航空运行管理工作规律，为通用航空发展保驾护航。

有迹象表明，中国正在加快《中华人民共和国航空法》立法进程。一位民航系统的内部人士透露，《航空法》初稿已制定完毕，放开的低空空域以 1000 米为主。不过，目前还在研究过程中，出台尚需等待时机。

但目前还是出现了一些可喜的景象：

1. 飞行员数量增加

《2010 年中国民航飞行员发展现状调查报告》显示，截至 2010 年 10 月 31 日，持有中国民航局颁发的各类飞行员执照者已达 24,277 人，比去年同期增加 5,209 人。其中私用飞行员执照 2,602 人，比去年同期增加 1,316 人，商

用飞行员执照 11,187 人，比去年同期增加 2,778 人。

该报告称，2010 年在国内外进行飞行员训练的学生共计 3182 人，其中国内 1533 人、国外 1649 人。

2010 年 8 月 19 日，民航业呼吁已久的低空开放终于破冰，在长春、广州等地区逐渐启动低空空域管理改革，并计划从 2011 年至 2015 年，在全国推广改革试点，在北京、兰州、济南、南京、成都飞行管制区分类划设低空空域。2010 年 11 月，国务院《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，提出将逐步开放中国一些区域的低空，从 1000 米以下到 4000 米以下。低空开放，业内认为将带来很多的投资机会。

2. 公务机起降次数增加

据统计，2010 年全国各地机场公务机起降架次已突破 1 万架次。上海是公务机运营中重要的选择目的地，去年上海公务机基地保障在虹桥、浦东两场起降的公务机约 3500 架次，占据全国的 1/3。上海世博会期间，上海公务机基地圆满完成了公务机世博保障任务，其中包括了阿联酋王子兼外交部长一行、前美国加州州长阿诺德·施瓦辛格、篮球明星科比·布莱恩特等。上海霍克太平洋公务航空服务公司董事长汪光弟乐观预测，未来几年，上海公务机起降量将保持 10% 至 15% 的稳步增长。而继本次上海航展落户上海公务机基地后，亚洲公务机展可能在明年二三月间登陆上海。

3. 政策开始改革

市场已经感受到政策改革的效果，过去因为审批难，国内企业、个人购买公务飞机很少，



就算有钱买来也很少能飞，公务机一般都由航空租赁企业购买运营。审批时间缩短后，企业和个人购买的热情随之上升。本次航展上，就有不少苏浙地区富豪的身影，他们和其他热衷拍照的观众不同，都是几人组团，向飞机制造商详细询问飞机数据和售价，以及如何雇佣飞行员、如何申请飞行等具体细节。据波音公务机总裁介绍，目前全球市场公务机客户 50% 是私人，35% 是政府，15% 是包机公司，私人客户在亚洲增长速度最快。

4. 公务机的刚性需求

公务航空到 20 世纪 90 年代末出现了发展高潮，到 2002 年世界 500 强企业中有 71% 拥有自己的公务机，在美国有上万家公司将公务机作为其日常旅行的方式的选择之一。世界上的公务总数到 15,000 架。拥有公务机的企业比没有公务机的企业的收益多 20% 以上。

前景：

1. 公务机行业究竟在当下的中国有多大的发展机遇，国际和国内的预测机构有无数种判断和猜测。美国霍尼韦尔公司四个月前在公务航空市场展望中预测，2007 年到 2017 年间，全球新公务机的交货量将约为 14000 架，共将产生 2330 亿美元的行业销售额。在亚洲、非洲和中东地区购买预期连续第五年度达到超过 50% 的创纪录水平。

国际航空界最有威望的 Teal 公司也预测，今后 10 年，全球对公务机的需求量将达 9000 架，总价值约 944 亿美元，而中国是最具潜力的市场之一，未来 10 年公务机有望达到 600-

1200 架。

2. 在美国，平均每 1000 亿美元 GDP 产生 141 架公务机的需求量，巴西虽然是与中国情况类似的发展中国家，但公务机的相对需求量比美国还高，每 1000 亿美元的 GDP 大约产生 320 架。而在中国目前是每 1000 亿美元的 GDP 仅有不到 1 架公务机。巴西现在的公务机总量是中国的 17 倍。

3. 有关方面预测，GDP 达到 1 万亿美元，起码应该有 100 架公务机，我国远没有达到这个数字，一批新型企业将崛起。2010 年 4 月发布的《2010 胡润财富报告》称，中国大陆有 55000 个亿万富豪，其中 9000 多位亿万富豪对私人飞机感兴趣。随着富豪数量不断增加，中国的私人飞机市场规模正直线上升，私人飞机正由富豪们的奢侈品变成商务出行的交通工具。

4. “两年前中国甚至不存在私人飞机市场，但在未来十年里，这一市场规模将每年增长 20% 至 25% 以上，十年内中国将超越美国成为世界上最大的私人飞机拥有国。”亚洲地区最大的私人飞机销售商“亚洲 jet”执行总裁迈克尔·沃尔什近日如是表示。

5. 中国将是公务机最主要增长点。

2008 年，全球通用航空业都受到了经济危机的严重影响。“在过去两年里，这个产业一直在努力摆脱经济危机的影响。从目前的情况看，我们预测这个市场将会迅速恢复，因为订单已经排到了 2012 年。”瑞惜杰如此预测。

2010 年~2020 年，通用航空产业预计将交付 11000 架飞机，价值达 2250 亿美元。在



未来 20 年里，亚太地区特别是中国将是公务和通用航空领域最主要的增长点，增长率将达 14%。而欧洲和美国在这个领域的增长率则为 3%~4%。瑞惜杰告诉记者，中国目前的民用直升机数量约为 130 架，公务机约为 160 架。在未来 20 年之内，它们将会分别增长到 2800 架和 1700 架。

公务机公司并购案将不断上演

可以肯定的是，中国通用航空产业的成长必将对全球商用和通用航空市场产生积极影响。几年来，制造领域的海外并购、低空空域的逐步开放、航空航天基础设施的更新改善、空中交通管理的进一步加强等一系列积极举措，都显示了中国政府发展通用航空业的决心和力度，也必将导致整个市场和产业发生重大而积极的改变。瑞惜杰说，霍尼韦尔将在中国通用航空的迅速发展阶段扮演越来越重要的角色。

在通用和商用航空领域，霍尼韦尔拥有很完整的产品线，能为 OEM(原始设备制造商)提供发动机、航空电子、环境控制、机轮刹车

等产品。在瑞惜杰看来，目前全球公务机订单的增长主要来源于霍尼韦尔在全球的 OEM 伙伴，比如湾流、达索，以及中国的中航通飞、哈飞等。“在中国的公务机市场上，有很多兼并与收购正在中国厂商跟国外厂商之间进行。兼并会给中国公务机市场带来更深、更快的发展，我们也希望在这中间扮演一个重要角色。”

人才是通航发展的重要因素

瑞惜杰告诉记者，霍尼韦尔的一些产品，特别是航电产品，已经被广泛应用在中国产的通用飞机上，如运 5、农 5、运 12E/IV、小鹰 500 等。

目前，霍尼韦尔为中国产的 AC311 直升机提供 LTS101 发动机和航电系统，并正打算将商用直升机的售后服务纳入霍尼韦尔整套售后解决方桉之中。哈飞的运 12-F 飞机采用了目前霍尼韦尔最为先进的 Primus Apex 综合航电系统。Ovation Select 客舱管理系统是霍尼韦尔的高端机舱娱乐和服务系统，这一系统将被安装在中国产的商务机上。在中国的公务和通用航空领域，霍尼韦尔的一整套客户支持系统正在趋于成熟。

瑞惜杰还强调了中国通用航空产业链的发展对航空人才培养的积极推动作用。他告诉记者，与霍尼韦尔合作的一个 OEM 制造商计划在中国建立 60 家飞行学校，并给每一家飞行学校配备 30 架飞机。“我和我的同事每天都能够感受到这个行业(公务和通用航空)的活力。世界上很少有地方能像中国一样，经历这样激动人心的发展。”

发展通用航空 拉动区域经济

文 \ 高远洋

通用航空也称临空经济，它是区域经济发展的重大机会。如果说干线航空、大飞机发展是中央政府行为的话，通用航空发展则应该是地方政府主导市场行为。地方政府可以有所作为，而且地方政府是通用航空发展的最大受益者。在国外就叫做城市包围机场，换句话说，我们有一个机场之后，在机场周边会慢慢形成一个独特的商业生态，当然，航空业这样一些产业、一些要素以外还会有一些非航空业的相关产业在那个区域发展，形成一个非常独特的经济圈。



高远洋

北京航空航天大学经济管理学院
通用航空产业与政策研究中心主任

这种经济圈，这种经济形态，对地方政府来讲一定是受益的，因为税收留在了地方，好处也留在了地方，给当地带来消费的需求。通用航空是一个市场，政府建立一个好的市场让企业在那里运行，包括中央政府、行业主管部门、保险公司、专业机构等共同参与，而该市场的当务之急在于启动通用航空的终端市场、消费市场。

那么，地方政府在通用航空产业发展当中可以发挥哪些作用？

第一，产业规划、政策支持、环境营造。首先在于打破管制。这是关系到中国通用航空产业发展前景及发展进程的最关键因素。现在中国领空基本都是军方管制，民航所协调控制的空域占 20% 多，要想飞行需向军方报告，他批准你才可以飞，这样受管制没有发展。

第二，产业发展模式选择。到底我们采用什么模式来发展通用航空的临空经济呢，这个需要做评估。到底是政府来做，还是企业来做政府给予支持。

产业选择与产业发展路径，我们如何拉动产业发展要做出选择，还有产业发展支撑项目，还有产业承载地，在哪发展哪些产业，天空再怎么热闹还要落地的，最终落到什么地方还是

要做考察的。这是一个模式选择的问题，我认为中国的通用航空产业发展模式选择应该是运营先行，这个就跟当时的中国通用航空产业发展一样，一定要把这个市场启动起来再拉动后端的制造。

还要做一个产业链筛选。到底选择哪些产业落地，研究产业发展路径，结合对中国通用航空发展的进程、尤其是对低空空域开放进程的判断，制定发展路线图，确定产业发展节奏，并就产业投融资机制及产业发展支撑保障体系进行研究。

还要考虑通用航空产业发展支撑项目，明确产业支撑项目，进行重大产业项目的项目策划，包括私人飞机游览还有制造等等。如果我们有一个地方政府的专职工厂，可以用来打造当地区域性经济，这对拉动整个区域经济的发展是非常重要的。围绕机场建设，包括做一些航空物流、飞行、地面服务、金融地产、娱乐部、会所等等都属于临空经济的范畴，需要营造一个产业发展的政策环境，还需要争取国家政策试点、当地政府要出台更好的政策来促进，同时承诺每年会跟当地通用航空公司购买大概多少个小时的飞行，政府再通过你的飞机来进行公务飞行或者救灾等等。应该鼓励企业参与通用航空建设，对航空建设的园区、机场建设能不能进行专项补贴，民航局很快将会有政策出台。对于落户的当地通用航空项目，地方政府可以从税收财政上给予支持，还可以利用政府通用航空产业发展基金来进行引导健康发展，这也是非常有利的。

第三，营造产业氛围。为什么汽车工业那么发达并成为我们一种生活方式？其实背后是一种汽车文化。同样通用航空发展也需要一种文化氛围和文化基础。我建议大家有机会去关注一下美国每年的 7 月底到 8 月初的全球最大通用航空盛会，在一个不到 10 万人的小城市，在这个盛会举办的几天里有超过万架的飞机，很多私人飞机的拥有者都在那里交流，这是非常好的氛围。中国缺乏飞行的梦想，大家如果有想法可以到网上看一看，中国有这样的群体，他们一直在梦寐以求实现飞行的梦想，我记得专门有一个网站，这个网站的人群有好几万人，就是民间自己做飞机，90% 是飞不起来的，但是精神非常可嘉，我们要营造属于自己的航空的文化。



高铁全产业链战略 带给中国民航的启示

文\慕琦 广州民航职业技术学院专家

经济建设的高铁模式是在全球经济危机背景下我国经济战略转型的必然选择。它是我国实践“施夷长技以制夷”的成功案例之一，并且走出了一条有中国特色的高铁模式（如图），这一模式的形成大体分为以下4个阶段：



1. 以市场换国外先进技术

2004年中国计划引进第一批时速250公里的动车组，凭借其强大的买方优势，铁道部在谈判中占得主动，在卖方充分竞争的基础上，中方以较低的价格从日本、法国、加拿大分别引进了前沿的高铁技术，并在我国筹建的几条“客运专线”上试用。2007年，铁道部招标采购时速350公里的真正高速列车时，德国报出了低价并承诺以8000万欧元

的价格出售全车制造技术。这样铁道部就拥有了“自主知识产权”。

2. 自主升级形成中国创造

2010年7月，铁道部下属的车辆厂制造出中国第三代动车组CRH380，并计划将其投入到计划于2011年通车的“第一条高铁”——京沪高铁线路的运营中。CRH380是中国自行研制出来的，日本和德国公司除了出售高铁必须、但中国还不能自制的一些零件之外，不能获取任何收入。这是因为铁道部不满足于只停留在引进技术层面，其在吸收消化国外先进技术基础上对许多关键的技术进行自主升级，形成中国创造。通过高铁模式的发展加入了中国创造元素使得我国自主拥有了高铁全产业链，并获得了这一领域技术的全球主导权。

3. 中国制造展示中国创造

中国创造为中国制造打下了坚实基础，中国制造又为中国创造打造了一个展示的舞台。通过在各区域经济中心城市间修建“客运专线”、“城际铁路”等“准高铁”的形式在华夏大地上展示着中国制造的高铁。2008年中国政府提出了4万亿元的救市计划，方兴未艾的中国高铁计划恰巧顺应了中央以增加基础设施建设投资拉动经济的构想，得到了中

央财政1.5万亿的资金支持。有了经济和政策扶植的高铁建设更是如火如荼，一时间高铁建设成为中国各地方政府以投资拉动经济、并尽快摆脱由于外贸出口急剧下滑带来经济影响的良方解药。

4. 将中国高铁再推向国外

高铁项目建设是一个中国与世界以经济合作为基础的多方共赢的方式。在非洲、中亚由中方负责修建的高铁项目纷纷展开，未来延伸到泰国、缅甸和巴基斯坦的高铁项目也在洽谈中。不难想象，随着中国高铁技术的日臻成熟和高铁运营经验的丰富，中国高铁进军欧美日等发达经济体市场的日子也将为时不远。

中国高铁模式可总结为中国高铁全产业链战略，通过高铁这一终端消费品的生产带动与其相关的技术研究、列车生产、线路建设、配套设备、海外扩张等整条高铁产业链的发展。中国民航可以从3个角度考虑借鉴这种模式。

1. 集中发挥中国民航国内市场需求增长的优势

民航全产业链的上游是以波音和空客为代表的飞机制造商，中游是飞机的使用者航空公司，下游是民航产品的消费方旅客和货主。由此可见，我国民航只能位于全球民航产业链的中下游，无法获得民航产业链主导权以及上游的巨大利润。在这种情况下，我们更需要像铁道部那样，将国内各航空公司在相关国际采购中的需求有机整合，形成一个大型采购标书，让飞机制造商在充分竞争的状态下竞标，降低中国民航飞机和航材采购成本支出。毫无疑问，中国民航国内市场是全球民航业未来一段时间最大的潜在市场，如何利用好这个中国民航的最大优势资源以获得采购优势地位是值得深入思考的。

2. 发展我国飞机制造项目，力争打造民航全产

业链

中国民航要想获得国家更多的经济和政策方面的扶植就必须解决其自身对相关产业带动能力偏弱的现状。随着中国商用飞机有限公司的成立和国产大飞机C919项目的启动，我国正在向民航全产业链的上游发展。中国民航不应只关注于航空公司发展和机场建设，更应该从民航全产业链的高度去合理调配和布局中国民航的各种资源，打破现有的公司化、区域化、条块化的管理模式，用合力去争取更多的优势资源和利润空间。

3. 着力推广空港经济集群效应，拓展民航产业链条

中国民航产业链急需拓展，向上游发展需要技术进步和科技创新，这需要时间的积淀。向下游发展可能是民航近期的可行选择，各级民航管理部门和相关民航企业应积极配合地方政府大力发展临空经济区的规划和建设，通过将地方政府产业优惠政策落实来更好的承接相关产业转移。很多国内外的成功案例都说明了临空经济区对地方经济升级发展起到了关键的引领作用，民航机场为产业转移创造了优异的人才和物流条件，同时临空经济区的发展将增加所在区域的经济活跃度，增加机场的客货源。民航的空港经济集群效应是铁路运输所不具备的，将民航发展和地方经济建设有机结合在一起，最终实现超民航行业领域的区域化共赢。

综上所述，笔者认为：高铁对于中国整体经济发展的贡献要远大于民航，民航对于促进中国经济发展的作用是不可替代的，这些都是不争的事实。高铁的事儿，民航的事儿，总之都是中国经济发展的那些事儿。高铁和民航又何必争得一个孰高孰低呢？消费者才是最知道其真实需要的，他们会用货币做出选择。民航和高铁应和谐发展，为中国经济的发展做出各自的贡献。

波音预言未来 20 年商用飞机市场将达 4.5 万亿美元

2012-07-03 来源:《华尔街日报》

波音公司 (Boeing Co., BA) 预计未来 20 年全球喷气客机市场规模将达到 4.5 万亿美元, 同期将新增 34,000 架商用喷气式飞机; 这较去年作出的市场规模预期上调了近 5,000 亿美元, 原因是喷气客机售价提高且通货膨胀持续。

波音民用飞机集团 (Boeing Commercial Airplanes) 负责营销的副总裁 Randy Tinseth 周二 (3 日) 在伦敦的一次演讲中表示, 全球航空市场的广度、深度和多样化程度都要强于以往。

波音预计今年余下时间全球经济将增长 2.5%, 但该公司预计未来 20 年全球经济年均

增速将达到 3.2%。这一经济增速将带动每年乘坐飞机出行的人数增加 4%, 航空客运量每年增长 5%, 促使未来 20 年的航空客运量提高一倍, 不过短期内会面临不确定性。波音现预计 41% 的新交付飞机将用于替换目前正在运营的老旧、耗油较高的喷气飞机。

总体而言, 波音预计未来 20 年全球喷气客机的需求量要比去年预计的多 500 架。波音还预计, 由于总体经济增长放缓, 现预计未来 20 年年均货运量增速将为 5.2%, 低于去年预计的 5.6%; 但货运机队规模仍会较目前的 1740 架增长近一倍, 至 3200 架。



日本两大航空公司发力争夺亚洲地区航空市场

2012-07-04 来源:《日本经济新闻》

据测算, 至 2025 年亚太地域航空旅客运输量将增长 5.8%, 是全球各地域中增长最快区域。随着日本国内航线需求减弱, 全日本航空运输公司 (All Nippon Airways Co., 简称“全日空”)、日本航空公司 (Japan Airlines Co., Ltd., 简称“日航”) 两大航空公司已成长的亚洲航空市场为中心, 着力开拓亚洲航线, 寻求发展。

全日空宣布公募增资 2100 亿日元, 用于购买最新波音 787 飞机, 以及对亚洲其他航空公司实施并购。同时, 设置数百亿日元规模的机动性战略投资额度。期望通过并购, 扩大亚

洲旅客承载量, 计划至 2013 财年, 国际航线营业额比 2011 财年增长 24%。

9 月即将重新上市的日航在保持欧美长距离航线的同时, 抓紧开拓亚洲航线。6 月份与拥有丰富东南亚航线资源的马来西亚航空结成合作关系。同时, 将分别于 9 月和明年 2 月向新加坡航线、曼谷航线投入波音 787 飞机。预期至 2016 财年, 国际航线营业额比 2011 财年增长 25%。

亚洲是廉价航空公司竞争最激烈区域, 抢夺市场并不容易。两大航空公司的加入, 将使亚洲航空领域进入新的大竞争时代。



俄联合飞机公司拟合并 SSJ100 和 MS21 飞机品牌

2012-06-28 来源: RIA Novosti

一地航知情人士今年6月27日透露,俄罗斯联合飞机公司(United Aircraft Corporation)计划在五年内,将苏霍伊(Sukhoi)旗下的苏霍伊超级-100喷气式飞机和伊尔库特公司(Irkut)旗下的MS-21飞机合并到同一品牌下。

苏霍伊超级-100飞机是一种短中程客机,可载100人航行4500公里,由苏霍伊同波音、赛峰等美欧航空企业合作设计。截至目前,苏霍伊公司共收到200多架的超级-100飞机订单。

而MS-21双引擎飞机载客量在150-215之间,由伊尔库特公司同雅科夫列夫设计局(Yakovlev)共同设计,用以替代中程航线上过时的图-154和图-204飞机。



GKN 斥资 6.33 亿英镑 收购富豪飞机业务

2012-07-06 来源:《联合早报》



英国工程集团GKN已同意收购世界第二大卡车制造商富豪(Volvo)的飞机业务,以扩大其引擎组件的产能和种类组合。

GKN证实了路透社周三的报道,该报道说它将以6亿3300万英镑收购富豪的宇航引擎部门,包括价值5亿1300万英镑的股票,一项总值5000万英镑的养老金解决方案,以及7000万英镑的工作资本再融资。

有关交易将通过新债务和私下配售1亿4000万英镑的股票来资助,这占了GKN目前市场价值的约5%。

GKN首席执行官尼格尔·斯坦因(Nigel Stein)说:“这对GKN来说是个具有高度吸引力的收购计划,在宇航引擎组件领域创造一个市场领导者。”

“富豪宇航在数多的民航引擎上拥有卓越的技术和强大的应用程序市场地位,这将显著加强GKN宇航引擎的组件业务。”

在许多西方国家政府削减国防开支来控制赤字时,这项收购将增加GKN在民用飞机市场的销售份额。

捷星日本正式首航

2012-07-05 来源: 捷星航空

捷星日本已经正式首航，为日本本土旅客引入革新的旅游方式，促进世界第三大经济体全新低价旅游需求。

2012年7月3日上午，航班号为GK111的空中客车A320满载180位旅客从东京成田机场飞往札幌。

澳航集团首席执行官Alan Joyce搭乘首航，并表示捷星日本将有助开启日本本土旅游新篇章。

Joyce说：“捷星航空高效的低价位模式有助于我们通过提供实惠的票价推动新的市场需求。”

他补充道：“旅客对捷星日本反响热烈，充分证明了低价位模式在日本市场大有可为。得益于我们的合作伙伴日本航空公司、三菱集团和东京世纪租赁公司的鼎力支持，捷星日本在宣布成立后不到一年便启航，而且比原定时间提前5个月开始运营，对此我们深感欣喜。”

自2012年4月公开售票以来，捷星日本已经售出100,000多张机票。目前，捷星日本运营的五个日本本土目的地的票价是市场上最低，并享受“最低票价保证”服务。捷星航空承诺提供有竞争力的票价，如果旅客找到在同一条航线、同一天的相同时段内航班中比捷星航空更低的票价，捷星航空会在此票价的基础上再降百分之十。

捷星集团首席执行官Jayne Hrdlicka表示捷星日本将有助于进一步扩展捷星航空亚太地区的网络。

Hrdlicka说：“过去五年来，捷星航空一直在运营从澳洲和新加坡飞往日本的国际航班，获得了众多旅客的认可和信任，因此运营日本本土

航班具有很大的优势。”

她补充：“捷星航空已经是亚太地区按照收入计算最大的低价位航空公司，并有望成为日本市场规模最大的低价位航空公司。”

捷星日本首席执行官铃木美由纪说捷星日本每天提供比传统航空公司优惠一半的票价，方便旅客畅游日本。

铃木美由纪说：“凭借超值低票价，捷星将成为众多日本旅客走访亲友或者欢度周末的最佳选择。”

随着捷星日本的加入，捷星已经在日本、新加坡、越南、澳大利亚和新西兰设有其品牌的低价位航空公司。捷星香港计划于2013年运营（仍需要监管机构批准）。捷星集团运营47架航班往返日本和澳洲、新加坡、马尼拉及台湾。

链接

捷星日本：

捷星日本是一家低价位航空公司，于2012年7月正式运营日本本土航线，目的地为东京、大阪，札幌，福冈和冲绳。短途国际航班，预计在2013年启动（需要监管机构批准）。公司初始阶段将配备三架可搭载180名乘客的全新空客A320飞机，并计划在最初几年内将机队的规模增加到24架。捷星日本由澳洲航空集团、日本航空公司、三菱集团和东京世纪租赁公司合资成立。

捷星集团：

澳航集团旗下的捷星集团是亚太区发展最快且以收入计算最大的低价位航空集团。目前，在日本、新加坡、越南、澳洲以及新西兰设有其品牌航空公司，并于2013年运营捷星香港（需要监管机构批准）。捷星品牌下的航空公司每周运营3,000趟航班飞往近60个目的地。捷星集团预计在2012财年将运送超过两千万旅客。



如今，机场充斥着各种各样的推销广告，安检过程也及其繁琐。这一切都让人们机场的印象大打折扣，同时使旅客对机场的服务怨声载道。但是也有一些机场为旅客提供了各种奢华而现代的特殊待遇，让候机过程成为一种享受。这些设施包括：高尔夫球场、免费电影院、跑道观景台等。还有一些机场提供从抵达机场到停机坪之间的全程服务，如为旅客处理值机、托运行李和快速安检等问题。

但是，并没有一个完美的机场让这些高级享受一应俱全。以下所有的设施都分散应用在不同的机场中，它们没能出现在同一个机场真是一种莫大的遗憾。

完美机场，候机不再无聊！

2012-06-20 来源: CNN NEWS

1. 到达机场： VIP 值机服务

伦敦希思罗机场为旅客提供VIP服务，由机场负责处理值机、办理登机手续及拖运行李等问题。之前，这种服务只有皇室成员以及政府首脑才能享用。

现在，即使你不是英国的凯特王妃，也能体验这种奢华享受。VIP旅客不用费力寻找停车位，可以通过私人入口，直接进入机场。

机场接待人员负责所有值机程序。与此同时，旅客可以在私人候机室，享用热饮和茶点。在起飞前，一辆豪华轿车会将旅客直接送到登机梯。

2. 值机： 智能的行李管理服务

在荷兰阿姆斯特丹史基浦机场，及时旅客没

有使用全程VIP服务，也可通过全自动的行李分拣机器，快速的完成行李托运，从而减少大量的排队等候时间。

很多旅客都有过这样的经历，排队等候在长长的队伍中办理登机手续和托运手续，前面一对夫妇大费周章的从行李箱中移出一大堆纪念品，以避免行李超重，收取额外的行李费用。这时，荷兰阿姆斯特丹史基浦机场的乘客可以轻松绕过他们，在自助值机机器上打印出一张条形码，然后将行李放在分类机器中。通过这种程序，行李在乘客登机之前就能上飞机。

在北京首都国际机场，3号航站楼的行李系统也能迅速高效地处理行李。此系统1小时能够整理19200件行李；或者说，在旅客解开安全带、移开小桌上的书并整理好头发的时间里，它能够整理320件行李。理论上讲，从飞机上卸下货物到领取行李，此系统需要的时间不超过5分钟。等旅客到达航站楼时，行李已经早早地呆

在那儿等着被领取了。

3. 过安检： 迅速简单

乘客往往希望能够迅速脱离态度生硬的安检人员，系好鞋带，通往下一程序。

但是，日本东京成田国际机场(2012年 Skytrax 最佳安检机场的称号)却给人不一样的感受。它的安检系统效率很高，安检人员态度有礼，旅客接受安检后，不会觉得精疲力竭或者尴尬异常。这是因为每个航空公司分别负责本公司乘客的安检，安检的过程也显示了航空公司的服务态度。

4. 起飞前的盛宴： 让人赞不绝口的餐厅

香港国际机场的就餐环境极佳，有丰富多样的美食供旅客选择，可媲美“顶级大厨”的厨房随时为旅客服务。在这儿，旅客可选择70多种鲜美的食物，选择过程往往让旅客纠结不已。在这里，无论是高雅的法国食品，还是备受欢迎的路边摊小吃，所有食品都一应俱全。旅客可以感受到各种风味、各种美食文化。

在瑞士苏黎世机场的中心酒吧，旅客不仅能享受美味的食物，还可以一边品酒，一边观看飞机的起降。2011年该中心酒吧被评为最佳机场酒吧。此酒吧以惬意的气氛及完美的服务闻名。新鲜的寿司、糕点，配上颜色炫丽的鸡尾酒，耳边是钢琴家现场演奏，乐队歌手用动听的歌曲营造气氛。这样的候机室可以消除旅客在旅途中所

有的压力和烦躁。

5. 就餐过后： 娱乐设施同等重要

购物：伦敦希思罗机场有80多家购物场所，出售包括卡地亚、华伦天奴在内的高级商品，让旅客能够满载而归。施华洛世奇、博柏利也能让忘记准备礼物的旅客“有备而回”。

运动：韩国仁川机场为旅客提供高尔夫球场。该机场荣获 Skytrax2012年世界最佳机场。仁川机场的高尔夫球场位于国际商务中心，场地宽阔，设施完备，让旅客能在球场上尽情地挥杆。在仁川机场，除了高尔夫球之外，旅客还可以去健身中心或桑拿浴室，轻松地度过无聊的候机时间。

电影院：新加坡樟宜机场设有免费电影院，全时滚动播放各种电影。如果旅客因一些原因滞留机场，在电影院中打发时间是种非常惬意的选择。

6. 休憩设施： 恢复精力

在慕尼黑机场，旅客只需花费不到20美元，就可享受个人浴室，洗去一身的疲惫。浴室里有水池，毛巾，沐浴露，洗发水，以及放个人物品的地方。

新加坡樟宜机场设立有免费休息区，为旅客提供舒适的皮椅，带有头靠、脚踏。旅客可躺在皮椅上，轻松自在地度过候机时间。

国际航空联盟

1) 星空联盟

星空联盟(STAR ALLIANCE)是于1997年5月14日正式成立的国际性航空公司联盟，初期是由5家分属不同国家的大型国际航空公司结盟，藉由共享软硬件资源与航线网等方式，强化联盟各成员竞争力。星空联盟标语为“地球连结的方式(THE WAY THE EARTH CONNECTS)”，取代之前的“地球的航空网络(THE AIRLINE NETWO)”



通过星空联盟成员的共同协调与安排，将提供旅客更多的班机选择、更理想的接转机时间、更简单化的订票手续及更妥善的地勤服务，符合资格的旅客可享受全球超过990个机场贵宾室及相互通用的特权和礼遇。会员搭乘任一星空联盟成员的航班，皆可累计里程数转

2) 天合联盟

天合联盟(SKYTEAM ALLIANCE)是航空公司所形成的国际航空服务网络。2000年6月22日由法国航空公司、达美航空公司、墨西哥国际航空公司和大韩航空公司联合成立“天合联盟”。2004年9月与“飞翼联盟”(也译为航翼联盟)合并后，荷兰皇家航空公司以及美国西北航空公司亦成为其会员。现有会员十五家。其中，国内航空公司俩家。分别是中国东方航空股份有限公司与中国南方航空股份有限



公司。随着开放天空和全球性的航空公司战略联盟在国际民用航空界渐成趋势。1997年首个国际性航空公司联盟——星空联盟正式成立。其它大型航空公司竞相成立联盟团队，以与星空联盟抗衡。

2000年6月22日，美国达美航空公司、法国航空公司以及大韩航空公司、墨西哥国际航空公司宣布共同组建“天合联盟”(SKYTEAM，又译“空中联队”)。

2001年，意大利航空公司和捷克航空公司加入天

合联盟。随着美国大陆航空公司、美国西北航空公司、荷兰皇家航空公司以及俄罗斯航空公司的加入，天合联盟成为全球民航业第二大航空公司联盟。中国南方航空公司于2007年11月15日加入了天合联盟，成为首家加入国际航空联盟的中国内地航空公司。2011年6月21日，中国东方航空公司正式加入天合联盟，从而进一步为国内外旅客提供更优质的服务和更多的旅行线路选择。2011年9月28日，中国台湾地区中华航空公司加入天合联盟，成为第15位联盟成员。

截至2011年，天合联盟航线网络航班通往共约173个国家的926个目的地。

2001年，意大利航空公司和捷克航空公司加入天





代码共享是什么

种类

在实践中，代码共享的种类有：

1. 完全代号共享，指共享航空公司和承运航空公司用各自的航班号共同销售同一航班，而不限制各自的座位数。

2. 包座代号共享指共享航空公司和承运航空公司达成合作协议，购买承运航空公司某一航班的固定座位数，共享航空公司只能在此范围内用自己的航班号进行销售。包座代号共享又根据所包座位能否在一定期限之前归还承运航空公司，分为锁定包座和灵活包座代号共享。从代号共享的深度和广度来分，又可分为战略性的网式共享和战术性的航线共享。

代码共享（code-sharing）是一家航空公司营销而由另一家航空公司运营的航班。即旅客在全程旅行中有一段航程或全程航程在 A 航空公司购买的机票，实际乘坐的是 B 航空公司航班，那么 A 和 B 的次航班号为代码共享。

这对航空公司而言，不仅可以在不投入成本的情况下完善航线网络、扩大市场份额，而且越过了某些相对封闭的航空市场的壁垒。对于旅客而言，则可以享受到更加便捷、丰富的服务，比如众多的航班和时刻选择，一体化的转机服务、优惠的环球票价，共享的休息厅以及常旅客计划等等。正因为代码共享优化了航空公司的资源，并使旅客受益匪浅，所以它于 70 年代在美国国内市场诞生后，短短 20 年便已成为全球航空运输业内最流行的合作方式。

优点

1. 基于联合的航线网络，可以飞往更多的地点；
2. 协调有序的航班计划，可以使航班合理衔接；
3. 通过常旅客管理制度，旅客能够在营销公司获取里程积分；
4. 在衔接的机场减少中转时间；
5. 代码共享双方的联合网络，可以有更大的费用选择；
6. 无缝衔接的航班就像一个航空公司一样，方便您的出行管理；
7. 在一些机场，共享双方的运送旅客和行李的设备可以共享。

波音公司的飞机家族

新一代 737 家族

波音 737 家族的最新成员——新一代波音 737-600/-700/-800/-900 系列飞机继续秉承 737 系列飞机的杰出特性，为全球乘客提供最广泛、最可靠的航空运输服务。截止目前，波音 737 系列的所有机型已获得 6800 多份订单，在民用航空史上，其他任何机型都未曾在销量方面获得如此巨大的成功。



优秀的飞机家族

新一代波音 737 系列飞机有四种尺寸可供选择，在多级客舱布局情况下，载客量在 110 人到 215 人之间。波音 737-600 是该系列飞机中最小机型，可载客 110 至 132 名。波音 737-700 可载客 126 至 149 名。波音 737-800 可载客 162 至 189 名。波音 737-900 是

该系列中的最大机型，其两级客舱布局可载客 180 名，单级客舱布局可载客 220 名。

倾听客户的需要

参与新一代波音 737 研发项目的航空公司客户有一个共同的心愿，就是先进的技术要达到简洁、可靠、低成本的要求，而不只是单纯追求

高技术。他们同时要求新一代波音 737 的驾驶舱要与波音早期 737 有共通性。

除了航空公司客户之外，一名总维修师以及波音驻场服务代表也参与了飞机的研发过程。

不断追求进步

新一代 737 不断评估并融合高附加值的技术和设计革新以提高飞机的性能和能力。近期的改进包括增强短跑道性能以提高业载能力、缩短起降跑道长度，以及采用碳刹车盘减少重量，从而提高飞机运营的经济性。

其它改进包括最先进的显示屏和飞行管理软件，使飞机可以利用行业领先的所需导航性能（RNP）执飞对导航要求最严格的航线。新一代 737 是第一款获准使用地面定位系统着陆的民用飞机，其卫星技术的应用使着陆更高效、更准确，更环保。

新一代 737 的驾驶舱配备了诸多先进技术，如垂直状态显示，该显示器可显示飞机当前的和预计的飞行轨迹以及潜在的撞地危险，此外还装备了在飞行员视线前方提供飞行和安全信息的平视显示。这些功能显示了新一代 737 为减少航班延误、加强安全并提高飞行人员的效率而做的设计。

波音民用航空服务部提供的电子飞行包和维修性能工具箱同样可以提高飞行和维修的运营效率。



波音 747 表现出众，也是世界各地的乘客能一眼认出的机型。同时，747 还是世界上最现代化和燃油效率最高的飞机之一。747-8 传承了 747 家族的传统，并在 747 飞机中整合了先进的技术。

波音 747-8 洲际飞机和 747-8 货机，是新型的大运力 747 机型，在所有大型客机或货机中运营成本最低、经济性最佳。

在对早期的 747 机型进行了重大的气动改进之后，747-400 融入了减少阻力的翼梢小翼。此外，它还装备新型航电设备、新型驾驶舱和先进的空中娱乐系统。747 仍然是世界上最快的亚音速喷气飞机，巡航速度为 0.855 马赫——或者音速的 85.5%。747 与倍受欢迎的波音 777 飞机，共同构成了波音远程市场战略的重要元素。

波音 747-400 货机装备了新型技术，是 747-400 飞机家族的全货机成员，吨英里运营

成本在业界最低。与竞争对手的首要货机机型相比，747-400 货机的运力和航程均提高一倍。747-400 货机和早期的 747 货机合计约为 225 架，承担了全世界一半的航空货运量。

针对声望卓越的 747 飞机，波音再次推出了一项重大的持续发展举措。747-400ER（延程）

飞机家族——融合了客机和货机机型，尺寸与当前的 747-400 飞机相当，但业载、航程和速度的组合却更加无与伦比。

747-400 飞机的机翼尺寸达到 5,600 平方英尺（524.9 平方米），足以容纳 45 辆中型汽车。



787

为满足世界各地航空公司的普遍需求，波音民用飞机集团推出一款超效飞机——波音 787 梦想飞机。在波音的领导下，一支由世界顶尖的航空航天公司组成的国际团队，正在波音位于华盛顿州西雅图附近埃弗雷特的工厂内研发这款飞机。

卓越的性能

波音 787-8 梦想飞机可搭载 210-250 名乘客，航程可达 7650-8200 海里（14200-15200 公里），787-9 梦想飞机可搭载 250-290 名乘客，航程可达 8000-8500 海里（14800-15750 公里）。波音 787 系列飞机的第三名成员——787-3 梦想飞机可搭载 290-330 人，最适合航程为 2500-3050 海里（4600-5650 公里）的

航线。

波音 787 将实现中型飞机尺寸与大型飞机航程的完美结合。波音 787 的另一个重要特色是前所未有的燃油效率，因此具有更出色的环保性能。与当今的同级别飞机相比，波音 787 可以节省 20% 的燃油，且排放相当。波音 787 的飞行速度达到 0.85 马赫，可以同当今最快的宽体飞机相媲美。波音 787 还能提高航空公司的

盈利货运能力。

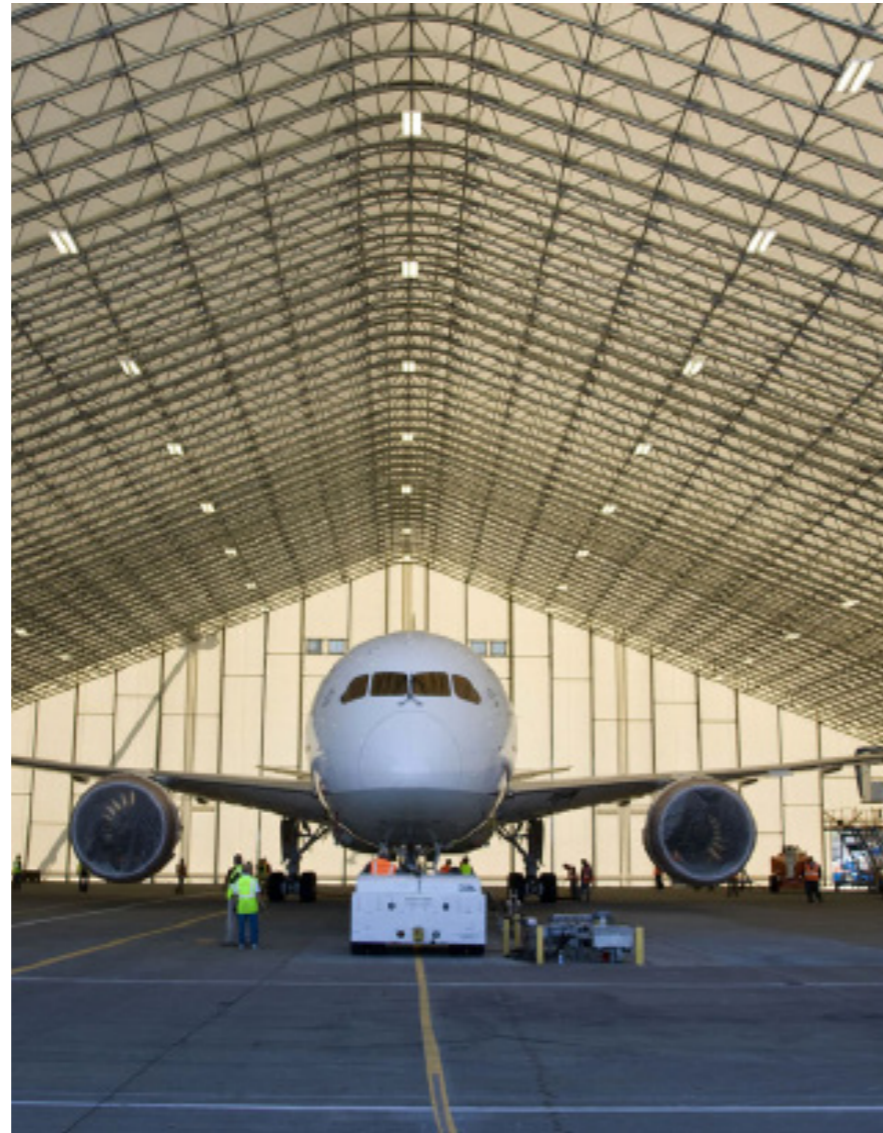
先进的技术

波音 787 的卓越性能源自波音及其国际技术合作团队研发的一整套全新技术。波音宣布 787 主体结构的 50% - 包括机身和机翼 - 将采用复合材料。787 的核心系统将采用开放式架构，与目前的飞机相比结构更简化，功能更强大。

波音已选择通用电气和罗罗公司为波音 787 研制发动机。预计发动机技术的改进将使这款新飞机的效率提高 8%，这意味着中型飞机市场在技术上实现了近两代的飞跃。

不断取得进步

波音董事会于 2003 年底授权波音民用飞机集团开始向世界各地的航空公司提出 787 的销售建议书。2004 年 4 月波音 787 项目启动，全日空发出了创纪录的波音 787 启动订单。此后，来自六大洲的 55 家客户订购了 817 架 787，使 787 成为波音有史以来启动最为成功的新民用飞机项目。



链接

波音公司是全球航空航天业的领袖公司，也是世界上最大的民用和军用飞机制造商。此外，波音公司设计并制造旋翼飞机、电子和防御系统、导弹、卫星、发射装置、以及先进的信息和通讯系统。作为美国国家航空航天局的主要服务提供商，波音公司运营着航天飞机和国际空间站。波音公司还提供众多军用和民用航线支持服务，其客户分布在全球 90 多个国家。就销售额而言，波音公司是美国最大的出口商之一。

空客公司的飞机家族



空中客车 A320 系列飞机是欧洲空中客车工业公司研制生产的单通道双发中短程 150 座级客机。是第一款使用数字电传操纵飞行控制系统的商用飞机。空中客车公司在其研制的 A300/A310 宽体客机获得市场肯定，打破美国垄断客机市场的局面后，研制的与波音 737 系列和麦道 MD-80 系列进行竞争的机型。2011 年 6 月 28 日，中国航空器材集团公司和工银金融租赁有限公司向空中客车公司订购 88 架 A320 系列飞机。

A320 系列是欧洲空中客车工业公司研制一种创新的飞机，为单过道中短程飞机建立了新的标准。A320 系列飞机双发 150 座级客机，是第一款应用全数字电传操纵（fly-by-wire）飞行控制系统的民航客机，第一款放宽静稳定度设计

的民航客机。A320 系列飞机在设计上提高客舱适应性和舒适性。A320 系列飞机包括 A318、A319、A320 和 A321 在内组成了单通道飞机系列。旨在满足航空公司低成本运营中短程航线的需求，为运营商提供了 100 至 220 座级飞机中最大的共通性和经济性。A320 飞机自 1988 年 4 月投入运营以来，迅速在中短程航线上设立了舒适性和经济性的行业标准。A320 系列的成功也奠定了空中客车公司在民航客机市场中的地位。

A320 项目自 1982 年 3 月正式启动，第一个型号是 A320 ——1001987 年 2 月 22 日首飞，1988 年 2 月获适航证并交付使用。1994 年 A321 投入服务，1996 年 A319 投入服务，2003 年 A318 投入服务。



空中客车 A330，是一款高载客量的新一代电传操纵喷气式中长程双过道广体客机，用于取代空中客车 A300，与四引擎的空中客车 A340 同期研发。空中客车打算把 A330 投放在 ETOPS 市场上，便于带来最大收益且低运营成本，而 A340 在远程和超远程航线上提供多种功能。除引擎的数目外，A330 的机翼与机身的形状与 A340 几乎相同。在机体方面，其设计取自 A300，但其机鼻、驾驶室及电传操纵则是取自空中客车 A320。至 2008 年 8 月，空中客车共售出 929 架 A330，当中有 553 架已交付予客户。

空中客车 A380(Airbus A380) 是欧洲空中客车工业公司研制生产的四台发动机、550 座级超大型远程宽体客机，空中客车 A380 投产时也是全球载客量最大的客机，空中客车 A380 有「空中巨无霸」之称。2010 年 8 月 1 日，中国首条 A380 定期航线正式启用。2011 年 10 月 17 日，A380 飞机正式执行第一个载客飞行任务，首飞北京 - 广州 - 北京航线。2012 年 3 月 1 日，南航第三架 A380 平稳降落在北京首都国际机场，并于 3 月 2 日正式投入运营北京 - 香港航线。

