



# 打造中原经济区 “起飞”平台

8月27日，国务院正式发布《关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》（以下简称《意见》），明确了巩固中部地区“三基地、一枢纽”地位，即粮食生产基地、能源原材料基地、现代装备制造及高技术产业基地和综合交通运输枢纽。《意见》指出，要加强武汉、郑州、长沙等枢纽机场建设，鼓励发展通用航空。建设郑州、武汉等全国性综合交通枢纽，实现各交通方式之间以及与城市交通的无缝衔接。

显然，郑州正在打造的航空经济综合实验区，是抢占未来发展战略高地的重大举措，是对河南未来产业结构及产业布局的一次重大调整。

在如今的中原经济区建设中，郑州航空经济综合实验区建设被省委、省政府提到一个“战略突破口”的高度，航空物流的发展也备受关注。

那么，航空物流发展的发力点应该在哪里？我省深入研究探讨世界各地临空经济发展经验，全力推动郑州航空港区成为高端制造业、现代服务业的聚集地和国际化的航空物流中心。这足以为郑州航

空业发展提供稳定的高附加值的本地货源。

近几年来，郑州积极承接东部产业转移，尤其是2010年富士康入驻郑州后，直接带动了郑州航空物流的发展。而河南本土的电子产品、飞机航材、通讯器械、超硬材料、仪器仪表、生物医药、假发、高档时装、贵金属等产品，附加值高但体积小，也更适合选择空运方式。

货源有了，航线也要积极开通。郑州—莫斯科—芝加哥的货运航线开通、郑州跨境贸易电子商务服务试点方案已通过、美国UPS（联合包裹服务公司）下半年入驻郑州……这些郑州航空物流发展的利好消息，近期也不断见诸报端，为郑州物流运输提供了更简单、便利的方式。

河南承东启西、连南通北，在综合交通和物流体系中具有重要的枢纽地位，同时公路铁路物流与航空物流配套的潜力巨大。有了基础较好的铁路、高速公路，再加上航空的发展，郑州未来打造全国性交通枢纽，将水到渠成。中原经济区的建设，也将借此“起飞”，达到一个新高度。

# 航投资讯

2012年第5期 总第5期 2012年9月15日 出版

## 高层声音

- 06 **温家宝:** 针对性采取措施推动出口稳定增长
- 07 **郭庚茂:** 落实建设中原经济区指导意见
- 08 **李家祥:** 亏损机场回报达百倍
- 08 **李家祥:** 要认识到贯彻落实《若干意见》的重大意义
- 09 **强 卫:** 共同推动民航事业的科学发展
- 09 **赵洪祝:** 将进一步采取措施加快浙江民航发展

## 航投信息

- 10 全国支线航空发展暨国产飞机应用座谈会在漠河召开
- 11 河南省公共保税中心客人到访河南航投
- 12 河南航投多管齐下 提升企业学习力
- 13 河南航投 未雨绸缪做足考核功课

## 行业动态

### 经济金融

- 14 中部六省再获政策红利 郑州成全国性交通枢纽
- 15 10月起郑州开通试点跨境E贸易
- 16 茅台集团入股贵阳机场 白酒大佬争做航空梦
- 17 国内航线燃油附加费5日起上调 幅度10~30元
- 18 国家发改委: 重大在建续建项目债实行即报即审

### 航空物流

- 19 郑州航空物流崛起正当时
- 20 区港联动, 空运联运 助力武汉机场货运发展
- 20 西安地勤公司举办2012年货运中转产品推介会
- 21 常州机场启用“空港物流公共服务信息平台”
- 21 国货航将在郑州开通全货机美线航班

## 通用航空

- 22 低空开放明年拟推向全国 通航产业或全面提速
- 22 河南监管局全力加强直升机急救飞行保障工作
- 23 私人飞机在郑州将有“落脚地”或定上街机场
- 24 中国首办“飞来者”大会 通用航空产业发展引关注

## 航企采风

- 25 幸福航空: 郑州推出“惠民飞” 体验百分幸福
- 25 东航: 拟与捷星国际设立香港低成本航空公司
- 26 海航: 托管旗下6家公司 航空业务平台初成
- 26 国航: 率先重启燃油套保业务 东航南航或跟进

## 项目建设

- 27 郑州至新郑机场城铁开建 14分钟到机场
- 28 南阳机场扩建工程顺利通过中南管理局验收
- 29 河北省三河、涿州正在积极争取公务机场落地
- 30 重庆机场定位大型枢纽级 多指标增幅领跑全国
- 31 贵阳机场二号航站楼航站区高架桥主体完工

## 合作交流

- 32 郭庚茂会见南航集团总经理司献民
- 33 再度与地方政府携手 海航集团筹建福州航空
- 33 欧直与天津保税区建立合作伙伴框架
- 34 中德双方签署10余个合作协议 涉及航空领域
- 34 与民航局深化合作 浙江变身通航综合试点省

## 数据统计

- 35 7月民航运行特点分析: 国际航线增速高于国内

# 航投资讯

2012年第5期 总第5期 2012年9月15日 出版

## 案例研究

37 义乌物流：全球商业网络上耀眼的黄金节点

## 专题视窗

43 探索航空枢纽效率的提升之道

## 前沿理论

47 如何化解航班延误纠纷

49 两岸直航的机遇和挑战

51 民航强国与全球化

## 环球航空

54 维珍首次涉足国内短途航线 与英航展开竞争

55 澳航联手阿航重整国际线 料每年节省1亿澳元

56 新航改策略主攻亚洲市场 大型客机需求放缓

57 英航考虑A380飞北京 并开航二线城市

58 瑞安欲入主斯坦斯特德机场 延伸低成本理念

59 全球最大航空公司CEO：今年要让达美盈利

60 美国航空公司与合众国航空公司开始合并谈判

## 航空百科

61 候机楼外的登机坪

62 谈谈“黑匣子”

63 机场的灯光

64 跑道要多长



### 编委会

#### 主任

张明超

#### 副主任

刘建葆

#### 委员

方征	李冬静
李东棵	杨玉军
卞士生	刘霞
陈明华	寇社平

### 编辑

#### 文字

龙飞天	秦妞
王璠	宋扬帆
袁子云	蒋舒展
李冠琳	袁圣博
蒋修宝	杨微霖
唐汶	刘丹阳
师丽丹	

#### 美编

马红波

#### 校勘

赵俊鸽

### 编辑部信息

#### 联系电话：

0371-87528891

#### 投稿邮箱

htxzxx@126.com

#### 电子版网址

www.hnhtyxgs.com



## 温家宝

中共中央政治局常委、国务院总理

### 针对性采取措施 推动出口稳定增长

2012-08-25 来源：新华网

8月24日至25日，中共中央政治局常委、国务院总理温家宝到广东省广州、佛山、东莞等地，就当前经济走势特别是稳定外需、加快外贸转型升级进行调研。

温家宝说，下一阶段出口仍将面临较多困难和不确定性，三季度是实现全年出口增长目标的关键时期，要有针对性地采取措施：

一要继续落实和完善稳定出口政策。加快出口退税进度，确保及时退税。扩大出口信用保险规模，提高出口信用保险覆盖面，特别要注意发展对小微企业的信用保险，引入商业保险公司开展短期险业务试点，落实好大型成套设备出口融资保险专项安排。改善海关、质检、外汇管理服务，促进贸易便利化。认真落实调减法检目录政策，并根据情况进一步调减法检目录。严格执行检验收费减免政策，立即组织涉及外贸企业收费情况全面检查，取消不合理、不合法收费项目，

切实减轻企业负担。改善金融服务，引导金融机构增加汇率避险产品。密切关注市场变化，做好必要的外贸政策储备。

二要加快转变外贸发展方式。鼓励外贸企业培育更多自主知识产权产品和自主品牌。加快建设外贸生产基地，搭建贸易平台，鼓励企业建立国际营销网络。

三要积极扩大进口，重点增加进口先进技术设备、关键零部件以及与人民群众密切相关的生活用品。

四要妥善应对贸易摩擦，降低贸易摩擦的风险和影响。拓展多双边区域经济合作，依法实施进口贸易救济。加强行业自律，规范贸易秩序。

五要着力提高利用外资水平。坚持积极有效利用外资的方针，完善政策，改善投资环境。



## 郭庚茂

河南省委副书记、省长

### 落实建设中原经济区指导意见 加快推进郑州都市区建设

2012-08-18 来源：《河南日报》

8月16日，河南省委副书记、省长郭庚茂在郑州市主持召开省会城市规划建设情况汇报会，研究郑州市城市规划建设问题。

郭庚茂指出，研究新形势下如何完善省会城市规划、加快省会城市发展十分必要。一是推进中原经济区建设的一项重大举措和实际步骤。建设中原经济区，走“两不三新”三化协调科学发展之路，落实“核心带动、轴带发展、节点提升、对接周边”的空间布局，必须更好地发挥郑州的核心带动作用。省会城市建设发展的外部环境、内在条件发生了重大变化。外部环境上河南面临着国际国内产业加速向中西部地区转移的黄金机遇；内在条件上，经过历届省委、省政府、郑州市委、市政府的努力，郑州的城市规模、产业基础等方面都发生很大变化，尤其是国务院出台的《指导意见》以及正在推进的郑州航空经济综合实验区建设，为郑州在更高水平、更高目标和更宏伟的愿景上加快省会城市规划建设创造了良好条件。郑州肩负跨越式发展的重大历史责任。国务院批准建设中原经济区赋予了我们探索三化协调发展的历史重任，我们也有如期实现全面建设小康社会目标的历史责任，在面临非常激烈的区域竞争压力下，郑州必须与时俱进，审时度势，及时研究、广泛论证、认真修订省会城市建设规划，促进郑州跨越式发展。

郭庚茂强调，要牢牢把握修订完善省会城市规划的基本要求。一要明确目标、方向，即大枢纽、大产业、大都市和全国区域中心城市的“三大一中”目标。要按照中原经济区战略定位要求，结合郑州市功能配套来科学定位。“大枢纽”是所有规划布局的依托和基础，是参与国际和区域竞争的制高点。“大产业”是城市地位、实力的根本，主导支柱产业比较薄弱仍是郑州的突出矛盾。“大都市”是坚持新型城镇化引领，提升城市品位，增强综合竞争能力，实现社会资源高效利用，提高人民生活水平。二要贯穿新的理念。要倡导航空经济、组团发展、智能城市、集约紧凑、生态环保等先进理念，用现代意识、现代理念来指导规划的修订和编制。三要遵循以下原则，即科学发展、三化协调，“三规”合一、依法保障，以人为本、群众受益，产业支撑、产城互动，组团布局、新型城态，开放带动、跨越发展，生态环保、宜居持续，市省联动、合力攻坚。

郭庚茂要求，郑州市要对省会城市规划总体思路、系统布局、老城区问题等深入探索，科学论证，抓紧修订完善，分步实施；对基础设施建设、承接产业转移等紧迫事项，坚持确定一件即落实一件。省直部门既要积极主动加大政策支持力度，又要坚决执行郑州市城市规划建设。



## 李家祥

中国民航局局长、党组书记

### 要认识到贯彻落实《若干意见》的重大意义

2012-08-31 来源：《中国民航报》

### 亏损机场回报达百倍

2012-07-19 来源：《河南日报》

7月31日，中国国际航空股份有限公司前董事长、现任中国民用航空局局长、党组书记李家祥在“对话国航前董事长李家祥 中国上市公司卓越表现50人”会上，回应此前针对“中国修建机场过多”的质疑时称，中国亏损的140个机场带动的整个GDP估算至少达2万亿。

李家祥表示，中国目前运营的机场为182个机场，相比美国的1.9万个、巴西700多个、南非700多个机场而言，作为一个发展中国家，中国民航的发展还需要建设更多的机场。

在面对中国182个机场有140个机场面临亏损问题时，李家祥直言称，亏损总额仅仅是20亿，但是这些机场带动了当地经济的发展。通过调研，据他保守估计，带动地方经济发展至少为2万亿至3万亿元。他以江苏盐城机场为例，开通赴韩国航班后亏损，每年盐城向机场补助3400万，但是通过机场带动周边的企业发展，每年税收就达34亿。

在谈及民航的资源分配和使用，李家祥表示，无论是主体公司还是民营企业，都是一视同仁。据他介绍，民间对于民航的投资超过了600亿，可以说在这几年民营投资增长的幅度超过了国家投资的力度。

8月28日，全国民航贯彻落实《国务院关于促进民航业发展的若干意见》（以下简称《若干意见》）电视电话会议在北京召开，民航局局长李家祥就民航系统贯彻落实《若干意见》作出部署，强调要认识到贯彻落实《若干意见》的重大意义。

李家祥说，《若干意见》是新中国成立以来国务院出台的第一部全面指导民航业发展的重要文件，是在民航业发展关键时期作出的重大战略决策，充分体现了党中央、国务院对民航业发展的高度重视和对民航工作的殷切期望、巨大支持，必将极大地鼓舞民航广大干部职工的信心和决心，必将对促进民航业发展提供强大动力、产生重大而深远的影响。他要求全行业要准确领会、深刻理解《若干意见》丰富内涵和精神实质，主动作为，以民航业又好又快发展的新成就，回报国家和社会。

李家祥就贯彻落实《若干意见》提出了四个方面的要求。一要深刻认识《若干意见》的重大意义，以高度的责任感和使命感推进民航强国建设。二要准确把握《若干意见》的总体要求，深入贯彻落实科学发展观、树立持续安全理念。三要全面落实《若干意见》的主要任务，切实转变发展方式、加快行业结构调整。四要抓紧落实《若干意见》的政策措施，积极争取各方支持、形成民航发展合力。



## 强卫

青海省委书记  
省人大常委会主任

### 共同推动民航事业的科学发展

2012-08-22 来源：《青海日报》

8月21日下午，青海省委书记、省人大常委会主任强卫，省委副书记、省长骆惠宁会见了来青考察调研的中国民航局党组书记、局长李家祥一行。

强卫说，自2010年青海省和中国民航局签署青海民航发展会谈纪要以来，经过双方共同努力，青海民航事业发展迅速。一是民航运输业发展势头很好。今年前7个月，青海民航旅客吞吐量、货运量、航班架次都大幅增长。同时，民航的发展也有力地支持了“大美青海”的旅游业，促进了青海经济社会各个方面的快速发展。二是机场建设有力推进。西宁机场二期项目正在加快建设，省内各支线机场建设和前期工作也在顺利实施，这对于“十二五”期间形成青海机场“一主八辅”的发展格局，推动青海跨越发展打下了坚实基础。三是青海地方航空公司发展迅速。在民航局的关怀下，青海航空投资管理有限公司成立运营，并迅速发展，使青海拥有了自己的航空公司。

强卫表示，当前，青海民航已迎来了跨越发展的良好机遇，希望中国民航局对青海继续给予关心和支持，青海省也将继续支持和配合中国民航局的工作，共同推动民航事业的科学发展。



## 赵洪祝

浙江省委书记

### 将进一步采取措施 加快浙江民航发展

2012-08-27 来源：中国民航局

8月20日，中国民用航空局与浙江省政府深化合作座谈会在杭州召开。民航局局长李家祥分别与浙江省委书记赵洪祝，省委副书记、省长夏宝龙进行了会谈，双方就局省合作深入交换了意见，达成了共识。

赵洪祝说，在民航局的大力支持下，浙江民航得到了快速发展，民航业在促进浙江省区域社会发展和经济转型升级等方面作用显著。2011年12月，浙江省与民航局签署了《关于加快浙江民航发展的会谈纪要》，为浙江省加快民航业发展指明了方向。浙江省将进一步密切与民航局的合作，采取措施加快浙江民航发展。

夏宝龙说，随着经济社会的不断进步，如今浙江省发展省内支线航空的需求愈加迫切，条件也已基本具备。浙江省正在谋划将省内各机场特别是省内机场与杭州机场连接起来，希望民航局今后多关心浙江民航发展，支持浙江支线机场发展和通用航空发展，早日将省内支线航空飞起来，形成网络和规模，打造干支结合的航线网络结构。

此前于今年2月，夏宝龙在省交通运输厅调研时提出了建设大航空战略构想，提出要通过大投入来推进大航空建设，促进经济大发展。

## 全国支线航空发展暨国产飞机应用 座谈会在漠河召开 河南航投应邀参会



全国支线航空发展暨国产飞机应用座谈会8月30日至31日在大兴安岭漠河县召开。河南航投有关人员应邀随同河南省发改委副主任、省政府重点项目办主任裴志扬一行参与了这次座谈会。

本次会议旨在鼓励使用国产飞机，加快发展支线航空，积极培育和完善区域性航线网络，促进我国飞机制造业和航空运输业协调发展。

国家发改委基础产业司司长黄民分析了当前支线发展面临的困难和存在的不足，明确了支线航空发展的思路。他指出，一是要提高认识，明确支线航空在运输网络中的定位；二是鼓励使用国产支线飞机，促进我国航空工业发展；三是完善支线机场扶持政策；四是推动实

施基本航空服务计划；五是拓宽支线航空覆盖面。

裴志扬在会上作了发言。他提出河南省在发展航空建设过程中坚持干支结合，以干促支的战略方针：一是把支线航空纳入公益性设施，由国家、省、市来支持发展；二是降低支线机场建设资本金，通过融资来建设机场；三是建议国家统一解决机场土地指标问题；四是对支线机场运输的空域给予便利，优先支持国产飞机等。

来自国家及各省、自治区、直辖市发改委以及国航、南航、东航等航空企业代表参会，并就支线航空发展及国产飞机应用进行了深入交流和探讨。

## 河南省公共保税中心客人 到访河南航投

8月16日，河南省进口物资公共保税中心有限公司总经理徐平一行到河南航投走访。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副总经理、党委副书记刘建葆在会议室会见了客人。双方就在郑州建立跨境贸易电子商务服务试点方案及合作事宜问题进行了深入交流。

张明超对客人的来访表示欢迎，并简要介绍了河南航投自组建以来开展的工作及初步战略规划。他说，河南航投作为省属航空经济投融资公司，自组建以来认真贯彻落实省委、省政府的战略部署，在广泛调研及专家论证的基础上，初步规划构建民航运输、金融投资、航空物流、航空制造、航空置业、通用航空等产业板块，目前整体工作正全面推进，力争实现河南航投的快速发展。

徐平对河南航投的发展规划及发展思路表示了赞同。她详细介绍了在郑州建立跨境贸易电子商务服务试点方案的主要内容。她说，跨境贸易电子商务是一项投入低、收益高的项目，得到了省委、省政府的大力支持，我省在跨境电子贸易试点规划方面已经走在了国内各申报试点的前列。方案申报成功，将为河南经济的发展带来巨大的效益。希望河南航投提早规划项目，加强双方合作。

张明超表示，河南航投愿与河南省公共保税中心互利合作，期盼双方进一步加强交流，会后成立项目工作小组，细化合作方案，尽早签署框架协议合作协议，促进双方又好又快发展，共同为郑州航空经济综合实验区的建设作出贡献。



## 河南航投多管齐下 提升企业学习力

河南航投自成立以来，在加快推进业务工作的同时，紧抓学习型组织的建设，通过建制度、重激励、丰富学习形式等多种手段，强化员工学习意识，营造良好的学习氛围。在活跃学习文化的同时，也为员工队伍素质持续提高建立了保障机制。

河南航投在省委、省政府打造郑州综合航空经济综合实验区中承担着主体责任，但公司成立时间晚，队伍较为年轻，中层以上管理人员鲜有航空领域从业经验，同时新毕业生在队伍中占较大比重，社会实践经验欠缺。这种现状对于河南航投而言是一种不利于因素。

“不学习难有作为，不学习无以发展”，在河南航投，这种看法自上而下已成共识。为了打造一种良性学习文化，构建学习型组织，为公司的快速发展形成一种学习力，该公司多管齐下：

首先是强化学习意识。公司领导层带头学习专业知识、规章制度、理论书籍以及上级政策精神。同时注重对外业务参观学习，公司领导多次带队到同类成熟企业进行交流观摩，借鉴先进企业的成熟经验积累自身管理能力。另外该公司还重视中心组学习，每月编撰 1~2 期《中心组学习视窗》，反馈国内宏观政治经济形势，为开阔班子成员视野、把握企业发展方向发挥了积极作用。

第二是打造学习平台。一是建立学习例会制度，每周四下午定为学习日。河南航投对该学习平台的管理力戒形式主义，高标准、严要求，规范运作。讲课任务由内部员工担任，内容涉及专业知识、思想政治、外语等方面，并规范制作课件。凡有专业特长者均可登上讲台讲课。该制度自 5 月下旬启动以来，目前

已累计组织了 15 次，超过 20 课时。二是邀请外部专家讲课。在河南航投，无论是公司领导还是业务人员，只要业务交往范围内有对口河南航投相关业务的专业人士，均可邀请来为员工授课。公司已先后邀请了外部专业人员讲授金融、E 贸易、企业文化等方面的专业理论，并邀请民航办、发改委、金融办等政府部门专业人员莅临指导、座谈。三是编发《航投资讯》，该内部期刊全部由内部员工搜集、编撰素材，这对于员工来说就是掌握了解航空领域动态信息、丰富专业知识、提高文字组织能力的过程。

第三是学习融入管理。在学习内容方面，除了学习专业知识外，把制度学习作为一个内部学习培训的主要课题也是公司学习文化的一个亮点。在制度学习上，为了能让公司员工深入了解和领会公司的各项规章制度，提高制度执行效果，每有新制度、办法出台，必须由制度、办法的主办部门负责人备课讲解。目前在河南航投，所有印发的制度办法，其相关规定和操作流程员工都能较好掌握，落实效果较好，对于公司打造执行力文化也起到了积极作用。

第四是内外联动促学习。对于员工队伍学习培训，公司始终持积极态度，从内外部两个方面提供学习机会，在多个方面为员工学习“买单”。一是开展读书活动。该公司把购书赠书作为员工一项福利，为员工开辟网上购书渠道，公司全体员工均可根据业务需要选购书籍，由公司在限定范围内承担购书费用。二是公费选派骨干人员外出学习，快速培养企业发展所需要的骨干人才。据悉，该公司还将与外部专业院校建立人才培养合作机制，将通过速成班、学历提高教育、EMBA 班等形式培养人才，以支撑企业发展。

## 河南航投 未雨绸缪做足考核功课

9 月 1 日，《河南航投机关考核试行方案》（初稿）提交审议，这标志着河南航投的考核机制的进一步完善，必将对下一步河南航投如何加快项目进度、如何保证项目健康运营，如何促进企业稳定健康成长起到保驾护航的作用。

河南航投成立以来，高度重视制度建设工工作，特别在业绩考核方面，强调要建立工作目标责任体系，发挥绩效考核的激励作用，确保公司各项目标的顺利完成。从此次出台的试行方案显示，呈现了五大特点：一是加强组织领导，成立以董事长、党委书记张明超为组长，总经

理刘建葆为副组长的机关绩效考核领导小组，负责组织机关绩效考核工作。二是设定绩效目标，分共性指标、个性指标和特殊贡献三部分。共性指标包括学习、党风廉政建设、执行力建设和制度流程四项；个性指标为部门关键业绩指标；特殊贡献是在项目推进、制度建设、企业文化及管理创新等方面有影响的事件或方法。三是考核内容包括绩效目标的制定是否全面、责任是否分解落实、流程节点是否清晰、保证措施是否可行、目标完成效果情况，以及对公司的特殊贡献等。四是考核方式采用“平衡计

分卡（BSC）”的方法进行。五是考核结果与绩效工资、项目建设风险抵押、单项奖、年终奖等薪酬挂钩。





## 中部六省再获政策红利 郑州成全国性交通枢纽

2012-09-03 来源: 大河网

8月27日,国务院正式发布《关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》(以下简称《意见》),明确将巩固中部地区“三基地、一枢纽”地位,即粮食生产基地、能源原材料基地、现代装备制造及高技术产业基地和综合交通运输枢纽。

### 【目标】

**2020年,中部基本公共服务主要指标接近东部地区**

《意见》指出,到2020年,中部地区年均经济增长速度继续快于全国平均水平,整体实力和竞争力显著增强,经济总量占全国的比重进一步提高,区域主体功能定位更加清晰,“三基地、一枢纽”地位更加巩固,城乡区域更加协调,人与自然更加和谐,体制机制更加完善,城乡居民收入与经济同步增长,城镇化率力争达到全国平均水平,基本公共服务主要指标接近东部地区水平,努力实现全面崛起。

### 【支持一】

**支持郑州建设成全国性综合交通枢纽**

《意见》指出,要加强武汉、郑州、长沙等枢纽机场建设,鼓励发展通用航空。建设郑州、武汉等全国性综合交通枢纽,实现各交通方式之间以及与城市交通的无缝衔接。

郑州正在打造建设的航空经济综合实验区,是抢占未来发展战略高地的重大举措。有了基础较好的铁路、高速公路,再加上航空的发展,郑州未来打造全国性交通枢纽,将水到渠成。

### 【支持二】

**支持构建沿陇海、沿京广、沿京九和沿长江经济带**

在中原经济区的版图上,如果画上一个十字架的话,那么,横轴就是陇海线,纵轴就是京广线,两条线上的城市多达11个。意见认为,按照全国主体功能区规划要求,依托长江黄金水道和重大交通干线,加快构建沿陇海、沿京广、沿京九和沿长江经济带,引导人口和产业集聚发展,促进经济合理布局。

据了解,在我省沿京广线的6个城市中,布局着电子、汽车、食品、装备制造等产业,沿陇海线的5个城市中,有郑洛三工业走廊,这里是全国重要的能源重化工、装备制造基地。

目前,中原经济区的战略大通道只是十字架,未来,郑州至重庆、太原、济南、合肥的铁路修通后,一个“米字形”的战略大通道将形成。届时,更多的人流、物流、信息流将集聚在中原经济区内,进行高效率配置。

### 【支持三】

**支持郑汴新区发展,建设内陆开发开放高地**

根据意见,支持郑汴新区发展,建设内陆开发开放高地。推动太(原)榆(次)、合(肥)淮(南)、郑(州)汴(开封)、(南)昌九(江)等重点区域一体化发展。

郑州和开封具有互补性。郑州的交通枢纽和服务业高地与开封的历史文化可以形成互补,但目前两地的通讯、金融等基础性工作还没有做好。以后,郑汴融城还需在体制和机制上创新。

## 10月起郑州 开通试点跨境E贸易

2012-08-31 来源:《大河报》

预计从10月起,作为跨境贸易电子商务试点城市的郑州,将正式开始实施“E贸易”。通过河南省保税物流中心搭建的多方交易平台,把国外商品的仓库前移至保税中心内,实行“境内关外”的保税政策。这种模式节省了河南网购一族的时间成本、物流成本,并且质量也有了保障。

在“E贸易”试点中,河南保税物流中心会给贸易商、支付商、供应商、电商等多方提供一个交易平台。未来,境外生产厂家、国外代购商、国内贸易商、物流商等各方将会与河南保税物流中心建立合作关系,实现物流配送中心前移,同时又极大地降低了物流成本,增强配送时效。

河南保税物流中心相关负责人表示,这些公司在保税中心内交易,相比较以前的电子商务流程,改变了配送模式、监管方式、通关模式,其他流程都和原来一样。而对于海外卖家来说,相当于自己的仓库前移到境外,销售所得税的征收没有差别,但是对中国来说,就增加了这部分原来留在境外的“所得税收入”。

国内的企业也得到了实惠。国外100万吨的货物,一落地就要交关税,有了保税中心,货物进来以后,可先不用缴纳关税,分期出关,出关部分缴税,不出中心的货物不用缴税,只需交纳一些仓储费。与过去相比,原来都是通过邮件、快件来走,是一件一件地寄,与现在大批货物打包进到保税中心相比,后者成本大大降低。

“E贸易”本身就具有一定的公益性,带来的效益不仅是企业本身的效益,更重要的是这种贸易模式确实能为国家、为河南、为中原经济区建设起

到实实在在的带动作用。“E贸易”可以提升河南的经济外向度,能够带动物流产业发展、促进郑州市商贸城的建设,其意义远远比给企业本身带来的效益要大很多。

保税中心的“E贸易”正常开通后,假设每天是30万票(票,是外贸用语,一票就是报关一次),至少每周需要数十架飞机运输,这样能带动航空物流发展。很多企业要入驻园区,这样就能增加当地税收,而且大量的总部巨头到郑州以后可能要设立分公司、办事处,形成一种集结性的总部效应,更好地带动物流地产、旅游产业,还有其他的相关产业发展,有利于使郑州成为一个国际性的分拨配送物流集结中心。

目前,国内最大的速递物流企业——中国邮政速递物流有限公司河南分公司,已获得相关批准,加盟E贸易平台,试点项目启动,即将开展配送业务。

### 背景链接

### 试点内容为:

国内出口的全球网购物品出口退税试点;保税区内物品化整为零、分批进口享受免税政策试点;多种货币结汇支付模式试点以及电子口岸商业化运营模式试点等。

## 茅台集团入股贵阳机场 白酒大佬争做航空梦

2012-09-04 来源：《每日经济新闻》

9月3日记者从贵州机场集团获悉，贵州省贵阳龙洞堡国际机场股份有限公司（以下简称龙洞堡机场公司）正式挂牌成立。据了解，这次贵州茅台集团有限公司的投资达到10.7亿元，将成为第二大股东。

### 加速布局航空产业

据了解，根据股权多元化、资产资本化的国有企业市场化改革方向，贵州省机场集团有限公司与贵州茅台集团、贵州瓮福集团等省内7家战略投资者，共同发起设立龙洞堡机场公司。

在7家发起人中，白酒巨头茅台集团的出现让人眼前一亮。值得注意的是，茅台集团此次扮演的并不是“打酱油”的角色，其龙洞堡机场公司第二大股东的身份显示出了投资航空产业的信心。

龙洞堡机场公司总注册资本36亿元人民币，其中，贵州省机场集团公司以实物资产出资18.3亿元，控股龙洞堡机场公司，占比50.82%。茅台集团以现金出资10.7亿元，占比29.72%成为公司的第二大股东。盘江集团、瓮福集团、水矿集团、开磷集团、贵阳轨道等公司现金出资1亿元至2亿元不等，占有公司余下股份。贵阳机场集团相关人士和茅台集团办公室相关人士，也向《每日经济新闻》证实了上述的投资事宜。

而茅台集团这一次投资的背后，隐现了政府这只“手”的大力推动。

贵阳机场方面指出“贵州贵阳龙洞堡国际机

场股份有限公司的成立，是贵州省委、省政府整合资源、集中资金推动贵阳机场加快发展的大举措、大手笔，“贵州机场集团回归省管后，在政策支持、资金落实、资源配置等各方面都得到贵州省委、省政府的大力支持。”

### 千亿版图中的重要一块

茅台集团未来的非主营业务中，航空板块可能将成为其千亿计划中较为重要的一环。

“这次投资机场的行为，也是茅台集团此前对外宣布打造千亿茅台计划中的一部分。”国内著名白酒专家万兴贵在接受采访时指出，“选择航空领域也是茅台多元化投资的最好表现，这是贵州机场集团和茅台集团的双赢之选。”

今年年初，贵州省省长赵克志在做《政府工作报告》时提出了组建大茅台集团的战略计划，省政府要求茅台在“十二五”末销售达到500亿元、“十三五”末销售收入达到1000亿元。就目前茅台集团的年销售额来看，与贵州省未来的预期还有较大差距。

随后，遵义市政府为茅台集团提出一个战略方向，即通过兼并、重组和加盟形式，整合其他酒厂和酒作坊，发挥品牌优势迅速做大。

茅台选择航空领域的大手笔投资，并非随性而为。目前，全国民航业发展面临大好机遇，国发2号文件和《国务院关于民航业发展的若干意见》的出台，将极大地促进民航强国战略的实施和贵州民航业的跨越发展。

## 国内航线燃油附加费 5 日起上调 幅度 10~30 元

2012-08-31 来源：《大河报》

继国际航线燃油附加费上调后，国航、东航、厦航等多家航空公司宣布从5日起上调国内航线燃油附加费，其中800公里（含）以下航线每航段由50元上调为70元；800公里以上航线燃油附加费每航段由100元上调为130元。此前，多家航空公司上调了国际航线燃油附加费。

这是今年国内航线燃油附加费第二次上调，上一次上调为今年4月5日，上调幅度为10元，成人旅客乘坐800公里及以下航段，调整至80元；800公里以上航段，调整至150元。此后由于油价回落，国内航线燃油附加费于6月5日、7月5日两次下调。

据了解，此次航空公司集体上调航空燃油附加费主要由于航空煤油价格大幅上涨。8月份以来，国际原油持续震荡走高，据安迅思息旺能源数据测算，截至8月31日，三地原油变化率已在7.38%，短期原油价格的波动将难改9月中上调成品油零售价格的定局。9月1日起，国内航空煤油出厂价暴涨超过700元/吨。而据国家发改委规定，当国内航空煤油综合采购成本累计调整幅度超过每吨250元，航空公司当相应调整燃油附加费。

事实上，近年来连续攀升的油价已经成为航空公司的业绩“杀手”。航空公司公布的中期业绩报告显示，上半年，国有三大航净利润总额为25.06亿元，较去年同期的92.7亿元缩水了73%。中国国航、东方航空、南方航空上半年净利润分别同比减少73.87%、59.41%和83.70%。

相反，上述三家航空公司的营业成本却分别增长10%、9.64%、17%，而燃油成本的增速更超营业成本增速，同比分别增长12.8%、9.67%、26.6%。有券商分析师预测，受成本攀升与汇兑损失等因素影响，2012年航空公司全年的业绩与去年相比将下滑大约40%。

不仅航空煤油价格大幅上涨，据国内分析机构预测，9月10日汽柴油调价窗口也将再度打开。安迅思息旺能源数据表示，9月7日将满足成品油零售价格调整连续22天的周期条件，但8~9日恰逢周末，预计9月10日晚11日凌晨会迎来年内成品油零售价格第四次上调。按照目前国际原油的走势，测算此次上调成品油零售价格的理论完全接轨幅度在520元/吨，汽油约0.38元/升，柴油约0.44元/升。

## 国家发改委： 重大在建续建项目债实行即报即审

2012-09-05 来源：《中国证券报》

今年企业债发行将进一步向重要产业项目倾斜，国家发改委已按照债券资金投资的领域，将今年企业债申报分为绿色通道、重点支持和正常审批三类。其中，绿色通道类项目将即报即审、简化程序、尽快发行；重点支持类项目将分类排队、加快审核；正常审核类项目则视为普通类别对待。

进入绿色通道类的产业项目有：保障性安居工程；重大在建续建项目，具体包括重大交通、通讯、能源、原材料、水利、电网改造、洁净煤发电、智能电网等。其中，能源通道建设将获企业债大力扶持，具体包括：油气管网、

LNG 存储接收、西电东送、高速公路剩余路段和内河水运项目。

此外，国家发改委对铁路建设债券也实施一次核准、分次发行的简化程序。进入绿色通道的还有关系全局的重点结构调整项目，包括大飞机和重点航空航天工程和战略性新兴产业等项目。

重点支持类项目包括：中小企业集合债、关系民生的农产品流通基础设施和城市基础设施项目、节能减排和环境保护项目、紧缺优质农产品生产类项目、国家区域发展规划支持项目及养老家政物业民营医院等项目。

今年上半年，企业中长期贷款一直较为低迷。一方面，企业产能过剩导致投资意愿不足以及间接融资利率仍旧过高；另一方面，银行出于控制风险考虑，对产业项目的中长期贷款仍持谨慎态度。

业内人士认为，在当前宏观经济下行形势下，投资仍是稳增长的主要手段。由于企业利润普遍下降，重大投资仍有赖政府。但土地收入锐减，导致政府投资仍需依赖地方融资平台。在银行对城投平台仍持谨慎态度的情况下，企业债的逆周期优势将更加明显，其在稳增长和宏观调控中的地位也会愈发重要。



## 郑州航空物流崛起正当时

2012-08-14 来源：大河网

8月8日清晨，郑州新郑机场上，一架飞往美国芝加哥的波音747-400全货机腾空而起，开启了郑州至美国的货运航线。这条由空桥货运航空公司开辟的郑州—莫斯科—芝加哥的货运航线，每周三班。在中原经济区建设中，郑州航空经济综合实验区建设被省委省政府提到一个“战略突破口”的高度，航空物流的发展也备受关注。

我省航空物流发展的利好消息近期不断传来。美国UPS（联合包裹服务公司）下半年入驻郑州。据称，UPS将着力发展国际快件投递业务，计划9月中旬由波音767货机执飞郑州—仁川—郑州，每周五班。

而另一个利好也不期而遇。“郑州跨境贸易电子商务服务试点方案已通过。”8月8日，河南省进口物资公共保税中心有限公司总经理许平告诉记者，郑州作为全国5个试点城市之一，该试点项目对我省跨境贸易发展意义重大。今年上半年郑州机场实现货邮量增速全国第一。来自中国航油河南分公司的数据显示，今年上半年郑州机场货机加油量9128吨（617架次）与上年全年的5692吨（412架次）相比已增长近一倍。

2010年以来，郑州航空物流开始了大跨步发展。2010年，扬子江航空开辟了郑州经香港至卢森堡载货量15吨的航线，空桥航空开辟了直飞莫斯科再至阿姆斯特丹载货量110吨的全货机。

2010年富士康入驻郑州后，直接带动了郑州航空物流的发展。可见高价值产品制造业是航空物流发展的基础。此次直航美国的货运航线开通，填补了郑州机场的航线空白。发展到一定程度，政府应鼓励更多的航空公司把基地公司设在郑州，货代公司把总部



波音747-400是目前空桥航空从郑州飞往欧洲、美国航线的执飞货机

设在郑州，这样航线和货量才会逐渐稳定在郑州。

在上个月航空物流对接会上，河南省发展航空物流20条支持政策公布，其中提出设立开拓航空市场专项资金，对航空公司、新开辟航线航班、集散货物的公路运输、物流项目、货代企业等等进行奖励补助，并提出实行24小时预约通关制度，进行两单一审通关改革试点，完善进出口商品编码归类办法，提高通关效率。《关于支持河南省航空物流业发展的若干政策》和《河南省扶持郑州新郑国际机场引进基地航空公司优惠政策》也即将出台，据介绍这比对接会上公布的20条优惠政策更加系统而全面。

“政府政策扶持、财政资金补贴初期会起到辅助发展和引导作用，也必不可少。”一位业内人士认为。目前，郑州机场二期工程尚在推进中，新货站、货运跑道正在施工，集城际铁路、货运铁路、轨道交通、高速公路等于一体的现代综合交通枢纽也已进入全面实施阶段。良好的基础设施将支撑郑州航空物流未来的大发展。

## 区港联动，空运联运 助力武汉机场货运发展

2012-08-27 来源：民航资源网

8月22日，湖北空港航空地面服务有限公司与武汉东西湖保税物流中心正式签订“武汉东西湖保税物流中心与武汉机场货站海关监管场所区港联动合作协议”。根据协议，东西湖保税物流中心与天河机场将尽快实施“区港联动、空陆联运”，以加快空运进出口货物通关速度。

协议实施后，天河机场空港的港口功能延伸至东西湖保税物流中心，通过海关监管卡车对进出口货物的运送，利用该中心所提供的24小时通关服务，成为具有集疏、储运、包装、理货、配载和分送等综合功能的空运始发地和目的地。同时，东西湖保税物流

中心功能延伸至天河机场，机场将成为为保税物流中心的“作业区”。空运进出口货物进入保税物流中心，视同进入机场，报关、报检、查验、征税、放行等通关手续实行“一次申报、一次查验、一次放行”的直通式作业流程，避免中转时二次报关、二次查验的麻烦，满足空运客户保税和退税的需求。

实现区港联动后，将保税物流中心在税收、海关监管等方面的政策优势与天河机场的航运交通优势相结合，实现区港联动、无缝对接，缩短企业通关时间，便利武汉周边企业。

## 西安地勤公司举办 2012年货运中转产品推介会

2012-08-31 来源：民航资源网

8月29日，西部机场集团航空地勤（西安）有限公司（以下简称“地勤公司”）携手大新华百翔物流有限公司（以下简称“大新华百翔”）举办了2012年货运中转产品推介会。地勤公司、大新华百翔相关领导，海航货运华西区域经理，成都、昆明、乌鲁木齐等海航货运营业部负责人，华南、华东、华西地区的深圳龙田、温州金隆、厦门友谊等货运代理人参加了会议。

今年以来，受经济形势持续低迷市场大环境影响，截至7月底，西安咸阳国际机场（简称“咸阳机场”）货邮吞吐量同比增幅有所下降，地勤公司作为咸阳机场货量的主要组成部分，面对本地高附加值货物较少，出港货量提升缓慢的生产特点，借助和发挥咸阳机场地理优势和航线网络资源，挖掘和吸引异地中转货源

已成为保量、促量的重要因素，此次的中转产品推介会为积极争取异地货源开启通途。

作为会议主办方，地勤公司与大新华百翔共同向与会代理人介绍了西安地区货运基本情况和中转服务保障情况，同时分别就各自中转产品进行了宣传推介（地勤公司此次带来了“库内中转、换单中转和机坪中转”三类中转产品，以满足客户不同需求），对“中转舱位分配、货物破损处理、中转时效性”等货运代理人普遍关心的问题，进行了逐项解答。

会议期间，地勤公司还结合西部大开发等有利政策环境，西安独特地理位置形成的区位优势，详细阐述了咸阳机场整体中转网络和中转服务保障优势，并借此向与会货运代理人发出了合作邀请。

## 常州机场启用 “空港物流公共服务信息平台”

2012-08-31 来源：民航资源网

8月30日，常州机场集团举行了空港物流公共服务信息平台启用仪式。此举标志着常州机场的货运业务发展完成了一次质的飞跃。

近年来，随着区域经济的快速增长以及对投资环境要求的日益提高，对常州机场的货运处理能力、效率及信息服务提出了更高的要求。因此，打造一个科学合理、充分满足常州机场自身特点的空港物流公共服务平台，是吸引全货机承运人落地常州机场，企业客户、物流代理人选择常州机场，带动常州机场货运业务，乃至带动常州地区外向型经济发展的重要举措。

空港物流公共服务信息平台按照CARGO 2000国际标准，利用CCS信息数据交换技术，向包括货主、制造企业、流通企业、物流企业等在内的多种客户提

供信息服务。它先进的货站系统、ULD管理系统、订舱系统、代理人管理系统、信息数据交换平台、卡车航班等，可为社会货运代理人 and 航空公司等提供包括运单跟踪查询、航班信息查询、运价查询、订舱、报文收发、投诉受理等多项服务作业平台，便于航空货物运输的管理和监督；同时也实现了协同作业的“无缝隙”连接以及提供保障仓储、派送，拓展了陆运、铁路、水运等多式联运途径。

平台的运行将实现物流信息资源的有效整合及共享，形成完整的空港物流链，整合周边的社会物流资源，进一步增大机场的整体货运量，提高货运业务处理效率。同时，通过对经营情况的市场预测、分析、判断，及时调整运价，帮助代理单位和货主实现利益最大化。

## 国货航： 将在郑州开通全货机美线航班

2012-08-30 来源：中国民航网

据国货航郑州办事处传来消息：中国国际货运航空公司（以下简称“国货航”）在郑州机场计划9月9日开通郑州—上海浦东—芝加哥的全货机定期航班。机型为B747-400，每周三、七两班，北京时间04:10郑州起飞，06:00到达上海浦东，下午13:30从浦东起飞，美国当地时间05:55到达安克雷奇，06:55从安克雷奇起飞，16:20到达芝加哥。

此次国货航美线的开辟，是继俄罗斯空桥货运航空后第二家在郑执飞全货机美线的航空公司。至此，

郑州机场已开通全货机航线增至5条，分别为空桥货运航空郑州—莫斯科—阿姆斯特丹航线，郑州—莫斯科—芝加哥航线，扬子江航空郑州—香港航线，国泰航空郑州—香港航线，以及新开通的国货航郑州—上海浦东—芝加哥航线。美线货机航班的开通和增加，进一步提升了郑州机场在国际航线市场上的竞争力，越来越多的航空公司也将随着中原经济区建设的深入，来郑开通新航线。郑州机场将迎来国际货运高速发展的黄金期。



## 低空开放明年拟推向全国 通航产业或全面提速

2012-08-30 来源:《北京商报》

8月29日,河北一家通用航空公司宣布成立,随着不断释放的低空开放政策,业界现在对“新来者”已见怪不怪了。日前,国家已确定于2013年在全国范围推广低空空域改革,这将让已经驶入跑道的通航产业加速起飞。

据国家空管委办公室稽查处处长朱时才透露,从2013年开始,将在全国范围逐步推进低空空域管理改革,逐步形成政府监管、行业指导、市场化运作、全国一体化的低空空域运行管理和服务保障体系。此前,按照中国低空空域管理改革确定的三步走,第一步是2011年以前,完成低空空域管理改革试点;第二步是2011年至2015年,深化改革,全国范围内

推广;第三步是2015年至2020年,达到成熟阶段。

2010年国务院、中央军委印发《关于深化我国低空空域管理改革的意见》。随着改革不断推进,今年1月起,低空空域放开范围扩大至整个东北和中南地区,以及唐山、西安、青岛、杭州、宁波和昆明6个分区。此次调整后,试点地区面积将占全国陆地空域面积的31.6%。

数据显示,2010年新成立民营通用航空为8家,2011年新成立17家,今年仅上半年就新成立16家。截至今年7月底,全国持有通用航空经营许可证的企业共有140家。

## 河南监管局全力加强 直升机急救飞行保障工作

2012-08-27 来源:中国民用航空局网

8月23日,中国民用航空河南安全监督管理局(简称“河南监管局”)在长垣县召开了宏力医院直升机急救飞行长垣-郑州保障协调会议,中国民用航空河南空中交通管理局(简称“河南空管分局”)、郑州新郑国际机场、蓝天油料河南分公司、安阳通航公司、宏力医院等单位共计20人参加了会议。

会上,在听取了宏力医院汇报的准备情况后,与会代表对宏力医院使用直升机免费开展医疗急救表示高度赞赏和支持,对从长垣县临时起降场飞行郑州机

场的航线走向、安全高度、管制指挥、计划通报、机务保障、油料保障等方面进行了认真讨论,形成了初步意见:一、鉴于河南辖区没有使用直升机急救飞行郑州机场的经验,为保障飞行安全,应进行航线验证飞行,以利于发现问题、总结经验;二、为保障直升机能够安全、顺畅地在大型运输机场运行,宏力医院应抓紧培养掌握管制协调、签派放行等知识的专业人员;三、对于直升机在郑州机场的最低起降天气标准,应组织相关单位进行研究后,报局方进行审批。

## 私人飞机在郑州将有“落脚地” 或定上街机场

2012-08-15 来源:大河网

由于低空不开放,不少人想买飞机不敢买。8月14日传来好消息,也许过不了多久,拥有一架私人飞机自由出入郑州将成为现实。

8月14日,全国人大代表专题调研郑州航空经济综合实验区时披露,郑州年内将启动上街机场的改扩建工程,把上街机场打造成“随叫随到、招手即停”的河南第一通用机场。

上街机场是一个全封闭式机场,拥有一条长2000米、宽40米的跑道;有基础导航、电台设施,2座1200平方米的机库,2座轻型机库。其战略定位是:以建设全国领先的通航经济示范区为目标,努力打造成国际公务机网络中国重要服务平台、全国商务人士首选通航服务中心、全国通航经济发展领军城市、中原经济区紧急救援中心、中原经济区重要的通航空中门户、郑州通用航空国际生态商务区、郑州西部城市副中心。

力争到2015年,同行基地公司达15家,机队规模达50架,年实现飞行5万小时;2020年,基地公司达25家,机队规模达150架,日起降量300次,年实现飞行15万小时,带动相关行业发展,实现千亿经济规模。

通用航空是民用航空的重要组成部分,泛指除军事、警务、海关缉私飞行和公共商业航空运输飞行以外的航空活动。通用航空器一般指19座以下的轻型飞机、直升机、飞艇、滑翔伞、热气球等飞行器。如果说民用航空是公交车和地铁的话,那么通用航空就是私家车和出租车。

通航实验区上街机场作为通航机场,将突出随叫随到、灵活性特点,为有特殊需求的小规模客户提供个性化、特色化服务,展现其高端性、私密性、快捷性、舒适性特点,以公务机、快速通勤、禁忌物品快件等业务为主,成为航空经济综合实验区平稳发展、进退自如的有力保障。



## 中国首办“飞来者”大会 通用航空产业发展引关注

2012-08-29 来源：新华网

8月25日，为期3天的2012沈阳法库AOPA国际飞行大会在沈阳通用航空产业基地开幕。

在三天的会期中，大型航空表演、静态航空器材展、热气球喷火游行、万人折纸飞机、空中婚礼等活动先后举行。共有211架(具)各种飞行器进行表演和展出，来自中国、美国、加拿大等9个国家的飞行员向现场观众展示了精湛技艺。

这片蓝天绿草之间的宁静土地顿时喧嚣起来，从各地涌来的观众和展商不仅挤满了法库县的宾馆饭店，还“殃及”到了临近的调兵山市。开幕当日有约10万名观众进入会场，通向机场的道路上，车辆排起了长队，甚至有观众下车步行几公里前往会场，只为亲身感受飞行的震撼。

当华丽的特技飞行表演吸引观众眼球的同时，通用航空产业的发展前景也被业界热烈讨论。大会主办方之一中国AOPA(私人飞机拥有者及驾驶员协会)副理事长张峰告诉记者，这是中国首次举办“飞来者”大会，对低空空域开放政策的落实具有“探路先行”意义。

“飞来者”大会1953年起源于美国，每年7月的最后一个星期，都会有上万架通用航空飞机从美国各地飞到芝加哥以北约200公里的奥什科什市，其中绝大多数是私人拥有的或是自制的小型飞机，数十万飞行员或航空爱好者欢聚一堂，观看特技飞行表演、音乐会，参加航空论坛、培训等活动。

“通用航空和运输航空是民用航空的两大组成部分，”张峰告诉记者，目前中国民航的迅速发展主要来自运输航空的增长，即商业航班，而通用航空尚未得到有效发展。

通用航空产业被视为产业结构升级的重要组成部分，“十二五”规划提出“积极推动通用航空发展，改革空域管理体制，提高空域资源配置使用效率”。2010年，国务院、中央军委颁布了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，提出“按照管制空域、监视空域和报告空域划设低空空域，区分不同模式实行分类管理试点”，其中在“报告空域”范围内，航空用户只需向空管部门报备飞行计划、通告起飞和降落时刻，就可以自行实施飞行。

一位民航专业人士告诉记者，与商业航班常用的波音、空客等喷气式飞机不同，通用航空一般使用小型螺旋桨飞机，对机场跑道的要求也较低，主要在低空空域飞行。“报告空域”的出台，为通用航空飞行免去了复杂的报批手续，“是中国通用航空产业的重大利好”。

法库县委书记冯守权介绍，该县2010年4月正式启动法库通航机场建设，同年9月成为东北地区首个正式获得批复的通航机场。法库通用航空产业基地被列为低空空域改革实验区，是中国第一批低空报告空域，2012年3月，被国家空管委批准成为中国第一个低空空域航空服务站试点。



## 幸福航空：郑州推出 “惠民飞” 体验百分幸福

2012-08-27 来源：民航资源网

幸福航空有限责任公司从8月27日起至2012年10月27日，将继续在运城=郑州、郑州=合肥航线推出“幸福惠民飞”活动，使更多旅客能够以最实惠的票价，体验百分幸福。凡在活动期内乘坐郑州—合肥、合肥—郑州段航班均可享受4折优惠票价(提前3天销售，不含起飞当天)，乘坐郑州—运城、运城—郑州航班均可享受2.4折优惠票价(提前2天销

售，不含起飞当天)。

此外幸福航空还推出了，郑州=合肥“自由签”，0元变更航班和日期，幸福航空所有航线免征机场建设费，在此金秋之际，让您出行无忧。幸福航空将继续推出更多特色服务，让旅客充分享受到更加方便、优惠、快捷的增值服务，全面提升服务体验。

## 东航：拟与捷星国际 设立香港低成本航空公司

2012-08-24 来源：第一财经

中国东方航空股份有限公司8月24日晚间公告称，公司与澳洲航空公司的全资子公司Jetstar International Group Holdings Co. Limited(以下简称“捷星国际”)订立股东协议，东航海外与捷星国际同意设立以香港为基地、挂牌为捷星的低成本航空公司捷星香港有限公司。

据公告，捷星香港的股本将不超过1.98亿美元(或等值港币)，将由东航海外与捷星国际等额出资；初期机队计划包括于捷星香港运营的首三年期间购买18架A320客机。

资料显示，公司于今年3月23日与澳航的全资子公司捷星航空私人有限公司签署了谅解备忘录，双方拟设立一家低成本航空公司。

公司称，香港低成本航空市场具有较大的潜力和成长空间，为设立当地的低成本航空公司、发展低成本航空业务提供了机遇。捷星香港的设立和运营将利用捷星集团在低成本航空公司领域丰富的运营经验及澳航和本公司在行业领域方面的优势。本次合作将为公司与澳航在未来达成更加全面、更加广泛的业务合作奠定基础。

## 海航：托管旗下 6 家公司 航空业务平台初成

2012-08-30 来源：《21 世纪经济报道》

海南航空股份有限公司（简称“海南航空”）资产注入拉开大幕。

8 月 29 日，海南航空发布一系列关联交易公告，根据公告，海南航空按照各股权委托管理合同分别受托管理海航旅业控股（集团）有限公司持有的北京首都航空控股有限公司 70% 的股权；海航集团西南总部有限公司持有的重庆西部航空控股有限公司 60% 的股权；海航集团有限公司（简称“海航集团”）、海航集团北方总部（天津）有限公司及天航控股有限责任公司三方合计持有的天津航空有限责任公司 65.57% 的股权；海航集团（香港）投资有限公司和大新华航空有限公司（简称“大新华航空”）合计持有的 HKA Group Holdings 31.09% 的股权；大新华航空有限公司持有的云南祥鹏航空有限责任公司（简称“祥鹏航空”）44.23% 的股权及大新华航

空有限公司的航空运输业务。

合同声明，上述委托期限均为 3 年，并收取固定管理费和浮动管理费。

3 年期限印证了此前海航集团总会计师王东辉关于海航资产注入的说法。王东辉表示，将在 3 年内把西部航空、祥鹏航空及天津航空等航空公司资产注入；5 年内将大新华等相关资产注入。此次股权托管正是注入资产的基础，为未来注入其他航空公司股权奠定基础，避免同业竞争。

目前海航股份已经合并四家航空公司：海南航空、新华航空、长安航空及山西航空。尚有西部航空、祥鹏航空、天津航空、香港快运、香港航空及大新华航空未合并注入，此次对上述 6 家公司的股权托管，这意味着海南航空作为航空业务整体上市平台已初步形成。

## 国航：率先重启燃油套保业务 东航南航或跟进

2012-08-17 来源：《21 世纪经济报道》

8 月 15 日，国航董事会通过批准《中国国际航空股份有限公司油料套期保值业务管理规定（暂行）（2012 年修订）》及油料套期保值风险管理手册、油料套期保值业务操作流程等。

2011 年 8 月 25 日，国航已经批准重启燃油套保，称“同意授权公司管理层选择具有经营金融衍生品业务资质的中资银行作为公司开展油料套期保值业务的合作银行”。此次国航明确表示，套保是为了确保公司经营目标的实现，而非盈利。

其业务管理规定显示：“允许个别月份仓位持有量超过当月现货采购量，但年度仓位持有总量不得超过当

年可用于套期的预期现货采购总量的 90%。持仓时间一般不得超过 12 个月或现货合同规定的时间。如以前年度业务出现过严重亏损，两年内持仓规模不得超过同期现货保值范围的 50%。”此次国航交易的产品为航空煤油、WTI 原油、BRENT 原油，以及与上述产品关联度较高的柴油、燃料油和差价性产品等。

与国航相同，中国东方航空股份有限公司及中国南方航空股份有限公司也已得到国资委关于重启油料套期保值业务的批复函，但迟迟未操作或更见谨慎。目前，东航 2008 年签署的原油期货合约于 2011 年底交割完毕。



## 郑州至新郑机场城铁开建 坐动车只需 14 分钟

2012-08-15 来源：《河南日报》



8 月 8 日，郑州至新郑机场城际铁路工程正式开工，预计 2015 年底完工。届时，郑州机场将成为继上海虹桥机场之后，全国第二个将城际铁路、高速公路、高速铁路等多种交通方式立体引入、有效衔接的机场。

据了解，郑州至新郑机场城际铁路规划正线全长为 43.02 公里，起自郑州枢纽郑州站，向东利用陇海客线经圃田西站，再利用郑西客专的西南联络线向南沿石武客专引出枢纽，于经济技术开发区设经开站，出站后并行于机场高速公路东侧，上跨南水北调工程、京珠高速公路、四港联动大道后，沿四港联动大道东侧下钻入地并折向东，沿迎宾路在 T1 航站楼北侧设新郑机场站（地下站）后，至本线设计终点。

据中铁七局相关负责人介绍，郑州至机场的城际铁路建成之后，将开行时速 200 公里的动车，从郑州到机场只需 14 分钟。工程建成后，

从郑州机场乘坐城际列车不仅可直达郑州市区，也可直达许昌、登封、洛阳等周边城市。

据悉，郑州机场综合交通枢纽，是河南省综合交通体系建设的重要组成部分，是郑州三大枢纽站之一。工程主要包括城际铁路枢纽站、综合交通换乘中心、地面交通系统以及郑州新郑国际机场二期扩建工程。郑州至机场的城际铁路建成使用后将拉近城市间时空距离，对实现中心城市与周边城市“半小时”经济圈的目标发挥重要作用，同时为打造中部国际航空枢纽、提升中原城市群综合竞争力提供有力支撑。

### 背景链接

#### 《河南商报》： 郑州至机场城际铁路开工 下列车就能登机

郑州至新郑机场城际铁路工程已全线开工，将来的新郑机场，旅客一下飞机，不但有城际列车可以坐，还有出租车、公交车、长途汽车，不出机场即可实现“零换乘”。

#### 《郑州晚报》： 坐城铁 14 分钟到机场 全线 5 个站时速 200 公里

该铁路全线设郑州东、经开、枣园、郑州机场、机场南 5 个站。跨石武客运专线、跨陇海铁路特大桥 2 座，设计时速 200 公里，总投资 55.77 亿元，工期 42 个月。

## 南阳机场扩建工程 顺利通过中南管理局验收

2012-08-26 来源: 民航资源网



8月23日,来自中国民用航空中南地区管理局等20多家单位及70多位涉及民航、空管、电力、通信等相关领域的专家,对中国南方航空股份有限公司南阳机场扩建工程进行检查审核,工程顺利通过验收。

南阳机场扩建工程是河南省重点建设项目,也是国家扩大内需促进经济增长投资项目。工程于2009年4月经河南省发改委批复立项,2009年7月经河南省发改委和民航中南地区管理局联合批复初步设计。

此次扩建主要包括飞行区、生产生活配套设施、供油及特种车辆等工程,工期为18个月,新增用地955.41亩。工程概算为51188

万元,扩建工程于2010年10月正式开工建设。2012年3月,河南省发改委批复同意按照建设和使用需求,调整部分建设内容。调整内容包括新建航管楼工程、通用机坪改造工程、供油工程、附属配套工程和新增部分设备,工期为一年。

为全力保障第七届全国农运会在南阳胜利召开,南阳机场排除各种困难,将机场扩建工程全部赶在8月份以前竣工。扩建机场投入运营后,将大大提高南阳机场的运行保障能力,对发展南阳航空事业、服务南航的飞行训练等方面都有十分重要的意义。

## 河北省三河、涿州 正在积极争取公务机场落地

2012-09-07 来源: 河北新闻网河北频道

中国民航局(简称“民航局”)局长李家祥日前在2012北京国际商务航空展览会上表示,民航局将出台政策支持公务航空,京沪两大城市周边将支持建设公务机场,据记者了解,目前河北三河、涿州两地正积极争取公务机场落地。

所谓公务机,指的是负责政府官员行政活动或企业高管商务活动飞行的飞机,也被称为行政机或商务飞机。公务机一般为9吨以下的小型飞机,可乘4-10人。

李家祥表示,公务航空和一般的旅客航空及货运航空相比有独特要求,公务航空需要更方便、更快捷、更流畅。民航局将出台促进公务航空发展的政策规定,从长远发展看,包括北京、上海在内的大都市周边将设有专用的公务机场,以适应公务航空的发展要求和特点。

李家祥还表示,在近三年中国民航的发展结构中,公务机增长最快,2011年增长率达28%,增长速度超过客运、货运以及其他类别的航空。目前中国民航产业机构在不断调整,其中公务航空尤为重要。

河北省环绕北京市,在公务航空发展上具备距离、土地成本等优势。公务机场不仅可以服务北京市场,也可提升本地营商环境,且可提供民众就业机会和政府税收机会。河北省和地方政府已开始谋划在北京周边建设公务

机场。

据了解,河北省三河市和涿州市,拟建设公务机场。今年三月份,民航华北局官员曾率领公务机场建设调研工作组,赴三河市、涿州市开展公务机场建设项目调研。

其中,三河公务机场项目取得进展,军方已经批准设立飞机起降点,为公务机场建设奠定了基础。

目前,除了河北省两地之外,北京市的平谷、密云、南苑、通州也计划建设公务机场。京郊公务机场到底建设几座、是否有可能落地河北,目前还不清楚。

目前,来往北京的公务机基本上都在首都国际机场起降,该机场公务机起降架次年增速高达20%,2011年公务机起降已达7300架次。公务机在首都机场运营,占用首都机场高峰小时2个航班时刻,使首都机场饱和的航班时刻更加紧缺,同时也在一定程度上制约了公务机高效、便捷功能的发挥。因此,在北京周边建设公务机场已经迫在眉睫。

截至今年初,在首都机场运营的公务机有55架,不过华北地区目前尚无公务机专用机场。

值得一提的是,河北本土航企河北航空2011年年中已经介入公务机市场,其从美国引进一架湾流450公务机,目前委托国航旗下的公务机专业运营商北京航空公司运营。

## 重庆机场定位大型枢纽级 多指标增幅领跑全国

2012-08-15 来源: 大渝网

据重庆机场相关数据统计,截止到7月31日,重庆机场共完成旅客吞吐量1235万人次,运送货邮量14.65吨,同比增长了16%、20.8%,增幅居全国10大机场首位。

### 客运方面

重庆机场国际客流量领先全国,下一步将开通澳洲、美洲航线。目前,重庆江北国际机场(简称“重庆机场”)通航城市已经突破100个,其中国际(地区)客运航线15条,1~6月份国际旅客增长量约94%,飞行架数增长约94%。

江北国际机场中转成亮点,旅客急转最快18分钟可完成。自2010年推出急转服务以来,重庆机场先后已经为万名旅客提供了急转服务,只要旅客选择重庆机场代理的航班来渝中转,旅客只需要一个电话,就能享受到优质的中转服务。

### 货运方面

全国唯一保税港区内国际航空货运站。重庆要打造笔电产业集群,随着惠普、宏基、华硕及代工厂的齐聚山城,今年预计产量将突破5000万台。截止到7月31日以IT产品为主的国际(地区)货量实现“撑杆跳”,共完成国际(地区)货量4.4万吨,同比增长了



140%。

东航站区及第三跑道项目年底全面开工,2015年世界上最大飞机可降。东航站区主要建设项目包括长3800米,宽75米的第三跑道,50万平方米的T3A航站楼,7万平方米国内货运库房和4.5万平方米的货运代理仓库,30万平方米的综合交通换乘中心等。预计到2015年,重庆江北国际机场可以满足世界上最大的飞机空中客车A380的起降,机场飞行区等级达到世界先进的4F级水平,初步建成枢纽机场,到2020年将满足年旅客吞吐量4500万人次,货邮吞吐量110万吨,年飞机起降37.3万架次。

## 贵阳机场二号航站楼 航站区高架桥主体完工

2012-09-07 来源: 民航资源网



9月7日,贵阳龙洞堡国际机场(简称“贵阳机场”)二号航站楼(T2)航站区高架桥封顶,较原计划提前了60余天。目前,高架桥各阶段建设目标均已完成或提前完成,9月30日主桥将实现通车。高架桥主桥封顶,标志着机场扩建工程实现了一个值得纪念的阶段性重要目标,为机场扩建年底完工奠定了一块重要的基石。

贵阳机场扩建高架桥工程主要由油小线至新航站楼出发大厅高架桥和广场路面组成,工程总造价约2亿元,航站区高架桥工程宛如系在机场的一根“金腰带”。航站区高架桥长807.714米,宽13-39米,面积2.5万平方米,是航站楼前进出港道路系统的重要组成部分和旅客从二层航站楼离港的通道。高架桥分为航站楼主桥、上行引桥、下行引桥和引道。航站楼主桥与航站楼二层平台相接,标准宽39米,

设有8条车道和人行步道系统。

贵阳机场扩建工程是国家西部大开发的重点工程,是贵州省当前的头号重点工程。高架桥作为扩建工程的重点控制性项目,受到了省委、省政府的高度重视。省委书记赵克志多次过问工程建设情况;省委常委、副省长秦如培同志也非常关心高架桥建设,亲自帮助解决高架桥下引桥施工区域遇到的交叉施工困难;副省长慕德贵亲自挂帅,定期调度,现场办公,不断鼓舞参建人员的士气。各级领导的关心关怀,为项目建设提供了强有力的支撑。

高架桥及总图工程建设行程虽已过半,但后续建设任务将更加繁杂和艰巨,特别是9月30日主桥通车的目标实现对扩建工程建设、T2建设顺利完工意义十分重大。副省长慕德贵曾要求五局建设者为T2建设“搭好一个平台”,寓意亲切,期望深刻。

路变城则变,桥通万事通。扩建工程高架桥主桥封顶,为机场新高架桥整体按期完工打下了很好的基础,新建高架桥的最终竣工通车,必将成为扩建工程的一个闪光点,助推机场扩建的坚实步伐。机场新高架桥这条“金腰带”,必将成为贵州省连通全国的金色纽带,成为促进贵州经济腾飞、实现强省富民战略的亮点桥梁。



## 郭庚茂会见 南航集团总经理司献民

2012-08-18 来源：《河南日报》

8月17日下午，河南省委副书记、省长郭庚茂在郑州会见了中国南方航空集团公司总经理、南航股份有限公司董事长司献民一行。

郭庚茂说，尽管受世界经济低迷、国内经济增长放缓的影响，但河南省认真贯彻党中央、国务院一系列决策部署，持续加大对外开放力度，积极承接产业转移，加快经济结构调整，促进产业升级改造，抗御风险能力大大增强。尤其是河南的航空客运、货运都保持了良好发展势头。今年郑州新郑国际机场客货运量保持高速增长态势，1至7月完成旅客吞吐量667.16万人次，同比增长18.72%，增速居全国千万级机场第2位；货邮吞吐量7.21万吨，同比增长45.33%，增速居全国机场第1位。

郭庚茂说，去年中原经济区正式上升为国家战略，为实现新的发展战略突破，打造对外开放高地，抢占区域竞争制高点，省委、省政府研究提出了建设郑州航空经济综合实验区的战略构想，前不久国家调研组来豫对此作了专题调研，给予高度评价，各项工作进展顺利。

筹划建设郑州航空经济综合实验区，打造国际化重要航空枢纽是河南发展的根本利益所在，是增强区域竞争能力的战略举措。从区位优势、综合交通条件及国内外产业转移的发展趋势看，在河南建设航空经济综合实验区基础较好、条件成熟。通过航空优先发展，并与其他交通方式的高效衔接，积

极构建现代综合交通枢纽，大力开发国际航空客货运市场，支持大型航空货运、货代企业发展，扩大运输规模，不断提升竞争力，是中原经济区建设的必然要求和大势所趋。郑州航空经济综合实验区建设得到国内外高度关注，河南省与一些国际知名企业的合作已取得积极进展。

郭庚茂最后说，南航集团是河南省重要的战略合作伙伴，南航河南分公司作为郑州新郑国际机场的基地公司，成立20年来，积极开辟航线航班，大力开拓航空市场，在推动郑州航空枢纽建设和河南民航事业发展中发挥了重要作用，为河南经济社会发展做出了积极贡献。在新一轮航空经济发展和航空枢纽建设中，我们将优先支持南航在河南的发展，积极推动加快与南航的合作。希望南航抓住机遇，把河南作为战略重点进行布局，在加快河南航空事业发展中当好主力军和中坚力量，与我省通力合作，实现互利共赢、共同发展。

司献民说，在当前经济形势复杂严峻情况下，河南经济社会取得的成绩令人振奋。航空业发展与区域经济密切相关，河南省委、省政府能够抓住机遇大力发展航空业，这是具有远见卓识的战略举措。河南航空业发展潜力巨大，南航愿意继续深化与河南的战略合作，不断加大投资发展力度，在航线开拓、网络建设、基地航空布局发展等方面作出更大努力，为加快中原经济区建设、实现中原崛起河南振兴做出新的贡献。

## 再度与地方政府携手 海航集团筹建福州航空

2012-08-21 来源：《第一财经日报》

已经在北京、重庆、云南、天津、海南等地引进地方资本成立“本土”航空公司的海航集团有限公司又将触角伸向了东南沿海。

8月20日海航公司与福州市政府签署战略合作框架协议，双方将共同发起组建福州航空公司，并计划设立产业基金，投资福州的机场、造船和航运等相关产业。

近年来，福州的航空市场需求仍在不断增长，福州市政府也一直希望进一步加大发展航空业，并引入更多航空公司。

值得注意的是，为了吸引航空公司进驻，福州

市政府此次承诺海航的合作条件也广泛而丰富，比如同意在福州长乐国际机场周边规划合适面积的士地，用作临空产业园建设和开发，土地以优惠、具有竞争性的价格作为底价挂牌出让，支持临空产业园的发展，为其提供政策支持等。

民航局一位官员分析指出，为了吸引航空公司开航线，一些地方政府会用机场附近的土地代替现金补贴，此外在工商、税务等方面也会一路开绿灯。而对于海航来说，由于旗下业务板块众多，因此与地方政府寻求合作的范围就更大。

## 欧直与天津保税区 建立合作伙伴框架

2012-08-31 来源：中国民航网

8月30日，在德国总理默克尔和国务院总理温家宝的见证下，欧洲直升机公司和天津保税区签署谅解备忘录，双方将共同探索，在天津合资建立欧直小松鼠系列轻型直升机客户化中心。

欧直将通过在天津建立的“中国客户化中心”，进一步扩展其在中国的本土化发展，将其最畅销的小松鼠系列轻型直升机根据中国市场需求进行客户定制。欧直将与天津保税区组建合资公司，后者也是空中客车天津A320总装厂的成功合作伙伴。这一合资公司计划在2013年底开始运营。

欧直总裁伯特林表示：“30余年来，我们一直与中国伙伴共同进行具有领先性的合作项目，并致力提升我们在中国市场的表现。中国的通用航空市场正

实现着巨大的增长，这次欧直与天津的合作也是适时且自然而然的。”

伯特林同时表示，中国正逐步放宽其对航空领域的管制，直升机市场需求将在未来几年持续增长，这次在天津的合作也将给所有的利益相关者创造共赢的局面。

这一中国客户化中心将进行欧直小松鼠系列轻型直升机的客户定制。小松鼠系列机在全球的航空和公共领域、警用任务、商务航空和旅游行业中的应用极为普遍。作为全世界唯一曾成功在珠峰峰顶降落的直升机机型，AS350在中国公共服务领域也实现了广泛的应用。目前共有30架AS350机型在中国市场运营。

# 中德双方签署 10 余个合作协议 涉及航空领域

2012-08-30 来源:《观察者》

8月30日,中德双方签署了包括促进双向投资、能源、技术合作以及订购A320飞机在内的18个政府间和商业协议。其中包括大众汽车自动变速器天津项目和中兴通讯与德国IET控股公司固网宽带项目在内的五个商业协议总价值在32亿美元以上。

中德双方签署《工银租赁公司与空中客车公司A320系列飞机采购协议》,订购数量50架,合同金额大约35亿美元。

2010年,中国国际航空股份有限公司旗下深圳航空公司向空中客车公司购买10架A320飞机,基

本价格约为8.14亿美元。中国上次订购A320系列飞机是在2011年6月28日,由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。

双方同时还签署了《空客中国总装线二期框架协议》,继续在天津总装空客A320系列飞机。自2008年8月投入生产以来,空客A320系列飞机天津总装线项目按照合作各方当初商定的计划稳步推进。

近期由空客天津总装线完成总装的第100架飞机即将亮相。

# 与民航局深化合作 浙江变身通航综合试点省

2012-08-20 来源:民航资源网

8月20日,中国民航局浙江人民政府深化合作座谈会在杭州召开。会议双方就去年底双方签署的会议纪要落实情况及进一步深化合作问题进行了交流座谈。据悉,浙江省2012年上半年民航完成旅客吞吐量1538.59万人次,货邮吞吐量21万吨,综合排名多年稳居全国前五。

自2011年12月签署《关于加快推进浙江民航发展的会议纪要》以来,机场项目加快建设,杭州机场二期工程建设完成工作量的98%,温州机场扩建工程和义乌机场国际航展楼开工建设,温州机场成功获批国际口岸成为浙江省第三个国际机

场。丽水、嘉兴新建机场“工可”通过审查。1-6月浙江民用机场完成投资13.3亿元,占年度计划的70%。

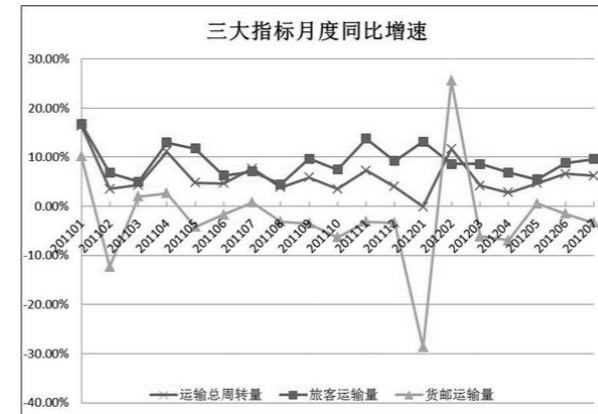
通用航空发展方面,确定将浙江省从通用航空规划布局试点省提升为通用航空综合试点省。为推进低空空域管理改革试点,南京军区空军正式出台《关于杭州飞行管制分区低空空域管理改革试点的实施细则》。

东阳横店通用机场正式开工,浙江省有关部门主动协助浙商企业与民航大学以及建德、德清、绍兴等共谋通航事业发展。



# 7月民航运行特点分析 国际航线增速高于国内

2012-08-24 来源:《中国民航报》



## 一、总体情况

7月,民航运输总周转量同比增速稳中趋缓。旺季来临,客运市场需求增速回升,同比增速为今年春运以来最高,其中,国际航线增速高于国内航线;货运市场持续低迷,尤其是国际航线,连续3个月同比增速下滑。正班客座率和载运率为今年以来最高水平。



## 二、总周转量同比增速稳中趋缓

7月,民航运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别为54.69亿吨公里、2994.9万人、43.75万吨,同比分别增长6.2%、9.6%、-3.4%。

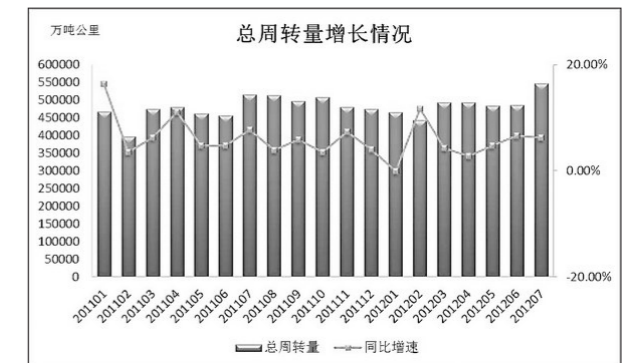


图2:总周转量总体情况。

## 三、客运市场需求增速回升

7月,航空旅客运输量为2994.9万人,环比大幅增长18.3%,较上月增加18.7个百分点,显示航空运输旺季已至;同比增长9.6%,增速连续3个月上升,为今年春运以来最高增速。

7月,国内航线旅客运输量为2775.0万人,同比增长9.4%,较上月增加1个百分点。国际航线旅客运输量首次突破200万人,达到220万人,同比增长12.8%,较上月减少1.9个百分点。

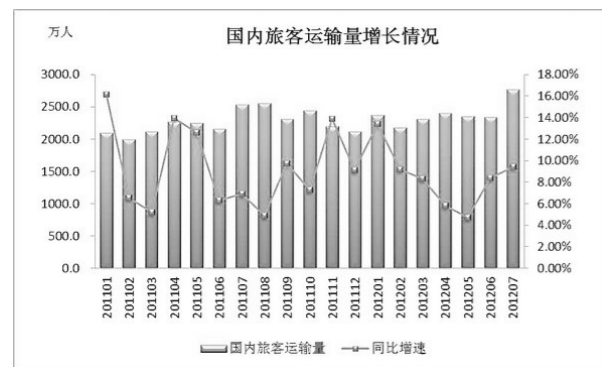


图3：国内旅客运输量增长情况。

#### 四、货运市场持续低迷

7月，航空货邮运输量为43.75万吨，同比减少3.4%，较上月减少1.9个百分点，连续3个月增速放缓。其中，国内、港澳台和国际航线分别同比增长0.6%、-12.9%和-11.1%。

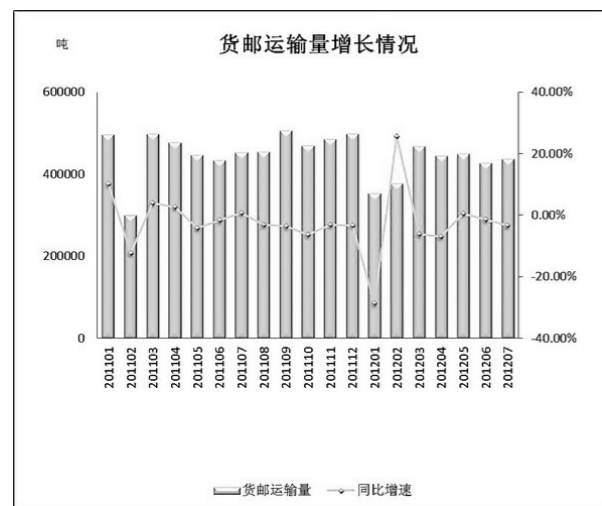


图4：货邮运输量增长情况。

#### 五、航班效益处于较高水平

7月，正班客座率为83.9%，较上月增加2.2个百分点，比去年同期降低1.6个百分点；其中，国内、港澳台和国际航线分别为

84.6%、80.9%和81.6%。

7月，正班载运率为73.6%，较上月增加0.2个百分点，比去年同期降低0.7个百分点；其中，国内、港澳台和国际航线分别为74.7%、68.2%和71.4%。

7月，飞机日利用率为9.7小时，比去年同期增加0.1小时；其中，大中型飞机为10.2小时，比去年同期增加0.2小时，小型飞机为5.0小时，比去年同期增加0.1小时。



如今，义乌正紧紧抓住省级“大通关”试点和“省部共建重点物流基地”的机遇，加快建设“义乌港”，全力打造国际陆港城市。积极争取设立义乌综合保税区，争取实现航空口岸正式开放，努力成为连接全国、辐射全球的现代国际物流高地、区域开放桥头堡。

## 义乌物流： 全球商业网络上耀眼的 黄金节点



今天的义乌，已形成集商贸流通、会展、金融、物流等为一体的现代服务业体系：每天有20多万来自世界各地的客商涌入这里，每天有1500多辆集装箱卡车将价廉物美的各种小商品从这里带向219个国家和地区。

“我们要更好地谋划未来。”义乌市委主要领导说。在成功兴办全球最大的小商品交易市场后，义乌正在筹建总占地12平方公里的国际生产资料市场，拉长义乌现代服务业的产业链，极具战略和现实意义。

义乌小商品，世界大市场。从货郎拿着拨浪鼓“鸡毛换糖”的物物交换起步，义乌缔造了现代服务业创新发展的传奇。

置身于摩肩接踵的义乌各大市场或大街小巷，你时刻都能感受到创造和创业的活力！

## 案例简介

中国首个贸易特区义乌，位于浙江中部，面积1105平方公里，现有本地户籍人口74万，常住外来人口143.3万。近年来，义乌市以科学发展观统领全局，深入贯彻省委、省政府关于加快服务业发展的系列部署，依托义乌市场的巨大资源优势，以加快发展服务业作为推进产业结构优化升级、推动经济发展方式转变的重要抓手，采取了一系列措施，基本形成以市场为龙头，以物流、会展、金融等为支撑，创意研发、电子商务、总部经济等新兴业态百花齐放的服务业发展新格局，构建起立足本地、服务全国、融入世界的现代服务业体系，并在支持全市经济持续快速健康发展的进程中，呈现了现代服务业的三大“义乌特色”：

比重高，成为地方经济社会发展的重要动力。“十一五”时期，义乌服务业增加值年均增长16.8%，高出全市生产总值增幅3.5个百分点，占生产总值比重由2005年的50.9%提高到2010年54.0%，服务业对经济社会贡献明显。目前，义乌拥有服务业企业11万多家，从业人员近27万人。

主业强，成为地方经济社会发展的龙头力量。市场是义乌服务业发展的核心和最大特征。通过多年培育发展，义乌市场已成为全国最大的小商品流通中心、展示中心和重要的小商品出口基地，成为中国制造链接全球市场的重要门户。

业态新，成为地方经济转型升级的重要支撑。随着市场不断发展，金融、电子商务、物流、会展、购物旅游等现代服务业快速发展。金融业不断集聚，区域性金融洼地效应初现。电子商务异军突起，依托市场集聚的网商有5.5万家。物流业蓬勃发展，成为全省三个“大通关”建设重点之一。以“义博会”为龙头的会展经济日趋活跃，成为全国新兴会展城市。购物旅游方兴未艾，国际商贸城成为国家4A级旅游风景区，2010年接待游客811万人次。

继义乌商贸服务业集聚区被列入全省14个重大产业集聚区名单后，2011年3月，国务院正式批复义乌开展国际贸易综合改革试点。5月，省委、省政府在义乌隆重召开了改革试点动员会。改革试点动员会的召开，标志着义乌进入了一个崭新的发展阶段，也为义乌商贸服务业的跨越式发展带来了重大机遇。



## 案例解读

### 实体市场： 义乌经济发展的龙头力量

从来没有一座城市的人民，如此这般地钟爱市场；从来没有一个市场，如此这般地塑造了城市。改革开放以来，义乌始终坚持和深化“兴商建市”发展战略，始终如一地培育壮大和提升市场。经过近30年的发展，从最初的“鸡毛换糖”、“马路市场”起步，经过5易其址、10次扩建，市场经营总面积约470万平方米、商位7万个、商品170多万种，成交额连续20年位居全国各大专业市场榜首，被联合国、世界银行等权威机构誉为全球最大的小商品批发市场。有人估量，以每天逛八小时，每个摊位停留三分钟计算，逛遍义乌市场每个商位，需要花上一年的时间。7万个商位如同一个个市场脉络上的神经元，使义乌能以最快的速度感知国际商圈的阴晴冷暖，编织起联结世界的商业网络。

与义乌市场规模大、商品齐全一样，国际化程度高也是义乌市场的重要特征。义乌市场外向度65%，80%以上的市场经营户从事外贸生意，有1.3万名境外客商常驻义乌采购，每年到义乌市场采购的外商达50万人次。义乌市场与全球219个国家和地区有经贸往来，2010年出口标准集装箱57.6万件，成为全球知名的国际商贸名城和重要的国际贸易窗口。

如今的义乌市场，市场功能由单一的商品交易



向商品展示、信息汇集、价格形成等多功能拓展；交易方式由传统的现金、现货、现场交易，向洽谈订单、电子商务、物流配送等现代交易方式转变。从2006年10月开始，“义乌·中国小商品指数”定期向全球发布。成功发布全国首个“市场信用指数”，编制实施国内首个《小商品分类与代码》行业标准，义乌市场实现了由单纯输出商品向综合输出商品、信息、规则的重大转变。

在义乌西部，一个规划总面积12平方公里的国际生产资料市场正在勾画。这个集展示、交易、仓储、信息发布、技术交易、售后综合服务等功能于一身，有形市场与无形市场联动、商品贸易与服务贸易联动的生产资料市场，将重点推进海量数据储存与信息处理中心、新型原辅材料供应板块、成套机械装备供应板块、零部件和总成供应板块、工量具供应板块、义乌指数信息发布平台建设，它将成为与国际商贸城相呼应的新市场群。

### 电子商务： 义乌经济发展的新兴力量

如果说，实体市场的兴起和壮大是义乌的传奇，那么，快速发展的电子商务将成为义乌新传奇。

华强，一个普通的中国青年。成都、杭州、义乌，三个城市，二次迁移，最终成就了他的创富梦想。2003年，他投资3万元在成都建立了一个新奇特产品批发网站。因为运费高等因素，3万元资金很快变成了库存。为降低成本，2004年初华强转战杭州，业绩仍日一般。为寻求突破，2005年底公司迁址义乌。未曾想，这一迁，事业境界，从此豁然开朗！国际商贸名城丰富的货源，发达便捷的物流，让华强如鱼得水。2007年，他的公司“汇奇思百货”营业收入达1000万元，2009年，收入超过5000万元。如今的华强，已然成为义乌电子商务的领军人物。

像华强一样，受义乌繁荣的实体市场所吸引，全国许多有志于“以网为生”的创业者，纷纷从全国各地迁移到义乌来。而义乌也以开放的胸怀接纳

了四面八方的创业者们，一个个神奇的创富故事在这片土地上上演。义乌江东一个叫青岩刘的小村庄，成为全国最大的“淘宝村”，江东街道东谷淘源集聚数十家网商和服务机构，9家网商抱团在北苑街道组建E电园，北苑创业园集聚了近10家电商服务机构……目前，义乌已有网商5.5万家，其中淘宝五钻以上卖家3500家，涌现了仓储面积超2万平方米的B2B卖家和单日发件超过1万单和单日销售额近百万元的C2C卖家。2010年度淘宝网全部22个类目中，义乌共有6个品牌进入淘宝网类日成交量前十的榜单。据统计，国内75%以上的网货直接或间接来自义乌市场，义乌网商经销的商品中，有70%以上直接来自本地市场。

电子商务潮流浩浩荡荡、机遇无限，吸引了市场经营户、传统企业一个接一个地“触网”。市场内有35%的经营户每年均有网络推广费用投入，30%的订单来自网络，全市百强企业中58%的企业开展电子商务业务。有形市场和无形市场融合发展、互促共荣的良性格局已经形成。

为进一步推动电子商务发展，义乌将规划建设用地691亩的国际电子商务城，引进电子商务平台企业、网商以及一系列配套服务机构，打造成为促进网商集聚、产业整合、集成发展的重要平台。目前，已组建相关项目公司加以推进，计划2012年动工，2015年建成投入使用。义乌正朝着全球最大日用消费品网货采购中心、全国网商集聚中心、小商品电子商务之都大步迈进。

### 现代物流： 义乌经济发展的第一引擎

现代物流是市场繁荣的关键支撑，是义乌经济社会发展的“助推器”和第一引擎。伴随着市场的繁荣提升，义乌的现代物流业也随之蓬勃发展。义乌是浙江省内主要内陆港和全国最大的零担货运配载物流枢纽，义乌物流园区已被列入部省共建物流示范基地。如今，借助上海、宁波的海运等发达的



集装箱货车等待进入义乌国际物流中心海关监管场所，等待的车队长达数公里。

对外运输物流体系，义乌现已成功构建了“公、铁、空”立体化交通体系。

在国内物流方面，立足“国内重要城市全覆盖”，构筑完善物流网络。目前，义乌物流网络遍布国内300多个大中城市，实现了国内重要城市全覆盖，货物可以直达全国90%以上地级市。开通铁路行包专列6趟，全国20多个铁路大站在义乌设有中转托运站。基本构建了以小商品市场为集散中心的巨大物流网络。

义乌共有各类物流经营单位1200多家，众多的经营主体形成了良性竞争，发达的物流网络带来了规模效应，大大降低了物流成本。据统计，义乌物流成本占商品总成本的12%，远低于浙江省18%的平均水平，低于全国23%的平均水平，形成了明显的“价格洼地”，吸引了宁波、杭州、温州等周边区域甚至江西、福建等省的货物到义乌中转。目前，交通运输部公路科学研究院研究编制的“义

乌运价指数”，已上线开始试运行，2011年10月正式发布后，这一指数已成为物流业的价格风向标。

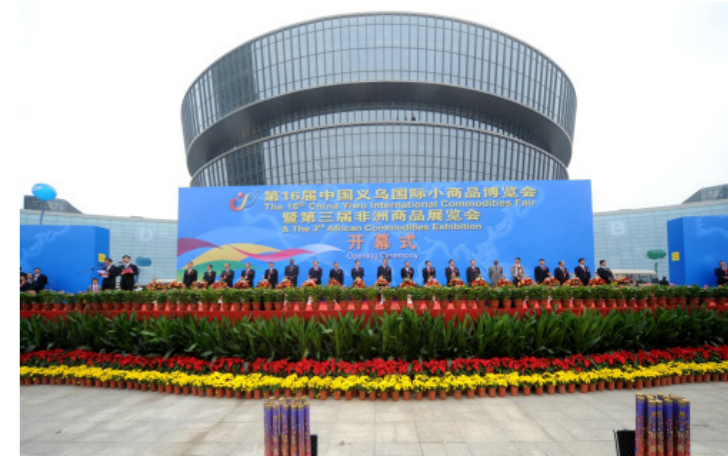
随着义乌市场国际化程度快速提升，产生了巨大的国际物流需求，吸引了中国海运、中远等17家国际知名船务公司在义乌设立办事处。同时，国际国内快递业迅猛增长，联合包裹（UPS）、天地快运（TNT）、联邦快递（FEDEX）、敦豪速递（DHL）等全球四大快递巨头以及国内申通等企业均已在义乌设立了分支机构。

为满足商品进出口需求，义乌市积极打通高效便捷的国际通道，先后成立了出入境检验检疫局和义乌海关，设立了公共型保税仓库，与宁波海关合作实行“异地报关、口岸放行”的大通关模式，与上海航空口岸开通“卡车航班”。2007年以来，义乌航空口岸连续4年临时开放，开通义乌至香港的往返航线。正在建设的义乌内陆口岸场站，总用地1050亩，概算投资31亿元，设计年货运量110万标箱，分两期建设。2011年10月，占地394亩，按口岸功能设计，年货运能力50万标箱的内陆口岸场站（义乌港）一期正式启用。这一工程的投用，为义乌国际物流发展提供了新的硬件支撑。高效便利的国际通关渠道，有力地促进了义乌国际物流的快速发展。

如今，义乌正紧紧抓住省级“大通关”试点和“省部共建重点物流基地”的机遇，加快建设“义乌港”，全力打造国际陆港城市。积极争取设立义乌综合保税区，争取实现航空口岸正式开放，努力成为连接全国、辐射全球的现代国际物流高地、区域开放桥头堡。

### 会展金融： 义乌经济发展的崭新亮点

世人对于义乌的印象和向往，往往是从一个品牌开始的。她，就是义博会。现在，义博会作为一个驰名中外的会展品牌，已成为中小企业走向世界的重要平台。据中国会展研究中心的调查表明，义



博会境外贸易机会指数已上升至广交会的2/3。

依托市场办展会，“以兴贸展，以展促贸，展贸互动”，义乌因此成了国内外具有广泛影响力的新兴会展城市。目前，义乌已拥有义博会、文博会、旅博会、森博会等国家部委和浙江省政府联合主办的国家级展会4个，建有专业展馆2个，总面积超30万平方米，其中，义乌国际博览中心是我国最现代化的展馆之一。“十一五”期间，累计举办各类会展活动510多个，其中展览236个，展览面积223.2万平方米，参展商总数47467家，采购商数351.2万人次，实现成交额952.5亿元。2010年全市展览业直接收入9000余万元，拉动经济发展达8亿余元，成了服务业发展的重要推动力。

与此同步，区域金融高地基本形成，集聚了71家银行、保险、证券、期货、小额贷款等各类金融机构，设有银行业金融机构网点242处，成为全省乃至全国金融最活跃的县级市之一。金融总量居全省县级市第二，人均储蓄居全省县（市、区）第一。四大国有商业银行和四家股份制银行升格为二级分行，成立全省首家本外币兑换公司，被列入第二批跨境贸易人民币结算试点城市。推出市场商位抵押贷款、第三方金融仓储企业等金融创新，融资、结算等金融服务高效便捷。正在兴建的金融商务区，总建筑面积约290万平方米，已引进银行、证券等大项目7个，将成为义乌金融业新一轮发展的主阵地。

## 示范价值

### 义乌经验之一

#### 党委政府重视 注重优先发展

从欧美国家的经验看，现代服务业的发达程度往往成为一个国家现代化程度的分水岭。义乌现代服务业能够取得今天的成就，和历届市委、市政府的国际化视野是分不开的。义乌服务业发展，始终坚持服务业与制造业双轮驱动，现代服务业与传统商贸业互促共荣。将服务业纳入全市总体规划中优先安排，保障其发展所需的要素储备和供应。对符合产业导向的服务项目优先列入省、市重点建设项目，优先安排建设用地指标，优先安排信贷资金，优惠贷款利率。对经济社会发展影响大的服务业项目实行“一事一议”、“一企一策”政策。

### 义乌经验之二

#### 组织机构健全 注重合力发展

义乌发展现代服务业加强组织领导，明确部门



义乌国际商贸城。

职责分工，健全服务业工作机制。建立和健全工作组组织体系，成立了市发展现代服务业领导小组，设立了商贸服务业集聚区管委会、物流办、会展办、金融办等管理机构。建立联席会议制度，及时研究解决服务业发展中的重大问题。降低服务业行业准入门槛，精简行政审批项目，提高政府服务效率。强化舆论宣传，提高企业和群众参与发展服务业的热情，营造全社会合力发展的良好氛围。

### 义乌经验之三

#### 现代化大格局 注重扶持发展

义乌发展现代服务业的格局很大，先后出台了促进商贸流通、会展、物流、总部经济、电子商务、金融等服务业发展的政策措施，编制现代服务业等发展规划，落实服务业税费优惠政策。强化资金支持，设立服务业发展专项资金，专门用于培育会展、金融、中介等商贸服务业骨干企业，鼓励服务业行业做大做强。不断消除服务业与工业之间、不同所有制服务业之间在土地使用、供水供电、税费征收、资金融通等方面的政策差别。

### 义乌经验之四

#### 大平台大产业 注重集聚发展

大力推进大平台、大产业、大项目、大企业建设，促进产业空间和要素资源向平台集聚。市场方面，形成 32.4 平方公里的国际商贸城，以及与专业市场相配套的市场平台；会展方面，建有专业展馆 2 个，其中总投资 18 亿元的义乌国际博览中心是全国第三大会展中心；物流方面，建成投用国际物流中心等 4 个专业性物流场站，新建年集装箱出口量 110 多万标箱的内陆口岸场站；金融方面，兴建总建筑面积 290 万平方米的金融商务区；总部经济方面，开发区总部经济区首期规划建设 16 栋总部大楼。

# 探索航空枢纽效率的提升之道

根据商业模式的不同，一般将航空公司划分为枢纽型航空公司和低成本航空公司。枢纽型航空公司凭借其规模优势，以枢纽机场为运营基地，提供轮辐式航线网络服务，并将目光专注在远程航线和中高端旅客上；而低成本航空公司主要提供中短程的点对点航班服务，以低成本的优势服务于价格敏感性的低端市场。由于受世界经济持续低迷和油价不断上涨的影响，枢纽型航空公司受到的竞争压力也越来越大。一方面是来自低成本航空公司运营模式的创新，使传统的中远程航线受到直接的冲击，另一方面是优势突出的枢纽型航空公司如新加坡航空、阿联酋航空对高端市场的覆盖力增强，使枢纽型航空公司的经营压力越来越大。

## 一、航空枢纽的优势和问题

航空枢纽是以轴辐路网理论为基础，航空公司航线多数是由枢纽机场为中心，向外联结各地形成的。从各地来的人们在抵达枢纽机场后经枢纽机场转搭下一航班前往最终目的地。航空枢纽的效应需要航空公司组成相对集中的航班波和一定的航班密度，才能够为旅客提供高效的中转衔接机会，减少旅客的旅行时间。目前，世界上的大型航空公司多是枢纽航空公司，运营一个或多个航空枢纽机场。枢纽航空公司通过枢纽网络运作，可以提高网络组织效益。同时，枢纽运作带来的问题也日益突出。枢纽航空公司在组织航班的时候，希望航班波的强度和密度越大越好，这



样就可以提高单位时间内的中转效率，与此带来的单位时间内航班量过大，中转人数过多的高峰处理量，给机场和航空公司带来了巨大的运营压力和成本压力。也就是说，航空公司在枢纽机场的处理能力接近峰值后，会出现快速衰退，导致操作成本快速提高和服务质量急剧下降。

可见，枢纽航班波的强度和密度并不是越大越好，其经济性与机场设备设施、机型、航班结构、中转流程设计、人员素质等方面有关，只有在这几个方面取得最佳配合的情况下，枢纽中转才能真正发挥作用。而且，高峰期大量的旅客中转，也会给顾客的中转体验带来负面影响，机场中转设施和设备，工作人员等都会出现超负荷运转，直接导致中转效率下降。为此，欧美的先进枢纽航空公司已经开始重视枢纽中转的效率问题。



2002年，美国航空（AA）在芝加哥和达拉斯两个枢纽机场进行枢纽航班优化，枢纽中转效率提高15%；2004年，汉莎航空（LH）在法兰克福机场进行枢纽优化，70%的航班整体衔接时间缩短，公司因此年节约油耗70000吨。

## 二、枢纽效率优化的方法

枢纽的效率问题会随着枢纽的航班量的增加、驻场航空公司的增加而突出。从南航广州枢纽的建设来看，高峰期航班量大、难保障的问题已经日益突出，因此带来的保障瓶颈和旅客中转效率降低已经制约了南航广州枢纽的发展。从枢纽优化的难易程度来看，枢纽效率优化的方法有四个，分别是航班波结构优化、中转流程优化、枢纽控制中心优化和多枢纽建设优化。航班波结构优化，就是对目前现有的航班波进行优化，对高峰期的航班进行微调，从而达到提高枢纽效率的目的；中转流程优化，就是简化现有中转流程，进行流程再造，提高枢纽单位时间操作效率；枢纽控制中心（HCC）优化，就是建立HCC，对枢纽进行项目管理式运作（荷兰皇家在阿姆斯特丹机场建立HCC）；多枢纽建设优化，就是在现有次级枢

纽的基础上，建设第二枢纽（汉莎航空在慕尼黑机场建设第二枢纽），缓解主要枢纽的运行压力，为旅客提供更高效的中转选择。

## 三、航班波结构优化模式

### 1、枢纽地面操作流程

枢纽机场的地面操作分为三个独立的业务流程，飞机操作流程、旅客操作流程和行李操作流程。飞机操作流程和旅客操作流程的接口在登机门，飞机操作流程和行李操作流程的接口在机坪。每一个流程都需要相应的设施、设备和人员的协作才能够完成。飞机操作流程需要廊桥（客梯车、摆渡车）、APU、电源车、配餐车、清水车、加油车、推车和相应的检查、指挥、监督人员；旅客操作流程需要值机柜台、安检通道、隔离候机区、高端休息区、中转区域和相应的服务、引导、问询人员；行李操作流程需要升降平台车、传送车、拖车、平板车、集装箱和相应的操作人员。这三个业务流程中有一个环节或设备、设施出现问题，就会直接导致整个操作出现问题，飞机不能准时起飞，特别是在高峰期时间段内，设施、设备和人员的集中使用，导致资源严重不足，如果一味的增加硬件和人员的投入，又会出现航班波间隔期间的巨大资源浪费，航空公司的成本得不到有效控制。

### 2、优化方法

（1）明确资源占用时间段。航空公司在枢纽保障的过程中，各种资源的占用时间起始点和时间段是不同的。比如飞机操作流程中的各种资源使用可以用每5分钟为单位来标识，任何一种资源的短板就决定了操作的效率，如推车临时故障、

配餐车晚到等意外情况发生，就会导致航班不能按时推出，造成航班进入待飞等待序列推后，飞机增加额外的地面等待时间和额外的等待油耗，造成公司效率降低和成本增加。有些资源，如隔离区候机设施、高端旅客服务设施、中转区域设施、到达区域设施和相应的人员受航班量变动影响不大。

### （2）按照条件估算高峰最大保障量

根据各种资源占用的特点，航空公司可以依照现有资源，对航班保障量进行估算，计算出最大值，如某公司有5台推车，每台推车平均航班占用20分钟，则，5台推车1个小时内可以保障的航班最多为15班（停靠廊桥），额外的航班只能停靠外场远机位，但需要增加客梯车、摆渡车等额外成本支出，以及旅客中转时间的增加。综合考虑三个流程的各种资源使用条件，可以确定枢纽最优航班波保障量。当高峰期航班量超过该值，枢纽运行风险加大，航班出现操作性延误的可能性增大。

### （3）消减峰值航班

消减峰值航班量，就需要对峰值内的航班进行量化、优化。构建航班波的目的是增大中转机会，如果由于航班波过于集中，造成操作性延误，就会得不偿失，反而会给旅客造成负面影响，不利于航空公司品牌的建立和完善。首先，需要对峰值内的航班进行中转效益量化，确定该航班是以中转旅客为主还是以直达旅客为主，该航班的准点到达率如何，该航班的机型如何，该航班的客座率如何这些都是需要考虑的范围，综合起来后，对峰值内的航班进行量化排

序，选出可以避免峰值的航班，作为消减峰值的备选。

### （4）消减办法

对于可以消减的航班，一般可以采取两个办法。一个是将航班时刻微调，如果高峰期是在8点到9点的时间段，可以将需要调整的航班调整到7点50分，或者9点10分，这种微调对该航班的销售影响不大，旅客选择习惯也不会改变。另一个办法，就是调整到谷值，直接将航班时刻调整到保障量少的时间段，增加谷值时间段的资源使用效率。

## 四、中转流程优化

中转流程优化的重点在于通过简化操作流程，缩短各种保障资源的占用时间，来提高单位时间的最大保障量，即通过分析保障资源的最短板，改进最短板的保障流程，来提升整体的保障效率。

### （1）量化、分析操作指标和影响因素

根据三个操作流程的保障特点，综合考虑保障的设施、设备和人员，对流程中的各个环节进行资源量化，对各环节需要的空间、时间设定考查点。如对行李操作环节中，宽体飞机的行李装



卸、运输、识别、分拣等流程，分别设定考查点，将资源细化到点和时间段，逐点逐段地对流程进行简化。如规定行李分舱装载标准，规定中转行李装舱舱位，可以减少行李分拣环节，提高行李中转效率。如飞机操作环节中，对停机位进行优化，也可以达到提高枢纽效率的目的。

### （2）加强中转区域流程优化

由于中转区域和候机区域的设施、设备和人员受航班波影响不大，为了提高旅客中转的满意度，可以增加旅客中转区域的协助服务，特别是针对高端旅客、国际中转旅客和特殊旅客。

## 五、HCC 枢纽控制中心优化

由于枢纽运营过程中，会受到很多不可控因素的影响造成延误，使中转失误率提高，影响枢纽的运营效率。从欧洲航空市场来看，枢纽航班中有 15% 以上的航班延误 15 分钟到 30 分钟，大型的枢纽航空公司因此造成的损失每年在 1 到 1.7 亿欧元，约占到整个地面成本的 1/4。

通过建立 HCC，航空公司将枢纽运作有关的各种信息进行及时收集和分析，来进行枢纽操作的现场决策，提高枢纽的系统运行效率。荷兰皇家航空在阿姆斯特丹 SCHIPHOL 机场建立的 HCC 对整个枢纽的运作进行控制，对直达航班、中转航班信息、实际操作信息进行监控，由系统提供航班的决策信息，对潜在的和实际的航班运行提供高效支持，及时预测航班延误的准确信息，并提供保障方案，决策后的方案会及时通知到现场工作人员，以便安排适当的资源参与保障。荷兰皇家航空的 HCC 系统，可以在飞机未达到前，将航班旅客、行李和转机情况等信息进行收集，并通过无线设备以可视化手段及时通告给一线

操作人员，告诉他们在什么时候该做什么事情，工作人员在完成后，及时在移动设备上反馈。

## 六、多枢纽优化

多枢纽方案可以从根本上解决枢纽航空公司在一个枢纽机场的资源短缺问题。机场在运营过程中，除了满足枢纽航空公司的需求外，还要满足其他航空公司的需求，这一点在中国机场的运营过程中表现的尤为突出。以休斯顿机场为例，机场 45% 的资源提供给美联航，38% 的资源提供给美西南航，两家公司之间的资源争夺异常激烈，美联航不得不将部分航线转移到休斯顿的另一个机场。汉莎航空在法兰克福机场降低峰值航班量后，建立了慕尼黑枢纽。汉莎航空在慕尼黑枢纽将航班最短衔接时间缩短到 30 分钟，为高端旅客和商务旅客提供个性化转机服务。汉莎航空将法兰克福定位为洲际中转枢纽，而将慕尼黑定位为区域复合型枢纽，争夺欧洲到美洲和亚洲的高端旅客市场。目前汉莎航空慕尼黑始发到美洲和亚洲航班占汉莎航空洲际航班的 1/3，同时，汉莎航空将慕尼黑作为欧洲洲内枢纽，用高航班密度和高覆盖率在洲内市场上占据领先地位。慕尼黑枢纽的运作，使汉莎航空在法兰克福枢纽和慕尼黑枢纽的效率上都得到较大提升。从 2007 年起，汉莎航空慕尼黑枢纽的正点率就排名在欧洲机场前三位，法兰克福枢纽排名在前 6 位。作为南航来说，广州和北京两大枢纽已经出现了资源争夺激烈的情况，枢纽优化的前途有限，枢纽效应的投入产出比较大，且效果有限；乌鲁木齐枢纽由于地域条件限制，对国内市场覆盖力有限，而重庆枢纽则可以覆盖国内，担当区域复合型枢纽的重任。

航班延误后信息不畅、忽略与旅客的沟通，特别是机场公安机关的不作为，是造成飞机延误时旅客暴力相抗甚至破坏航空安全的重要原因。

# 如何化解航班延误纠纷

机场运营、航空安全管理专家 朱文川

由于航空运输的高度协同性，航空业务链上任何一个环节出现问题，都有可能造成航班延误，换句话说，航班延误是不可避免的，航班延误是航空运输中的最常见现象。

造成航班延误的原因通常可以分为航空公司原因、天气原因、空中交通管制原因、机场保障原因及旅客自身原因。其中，空中交通管制和恶劣天气是造成航班延误的主要原因。举例来说，目前我国

正处于雷雨、台风等复杂天气多发季节，受今年第 11 号台风“海葵”影响，8 月 8 日上海两机场取消 517 架次航班，初步估计浙沪皖苏等地机场受影响航班近千架次，造成大量旅客行程延误。

航班延误尤其是长时间的航班延误导致旅客和航空公司的矛盾愈演愈烈，更为严重的是，航班延误后，由于信任缺乏，相当数量的延误纠纷由于各种原因被激化，发展为争吵、斗殴，甚至出现旅客罢乘、占机等极端性、群体性事件。这不仅给航空运输企业来了直接或间接的经济损失，更不利于和谐社会的建设，成为迫切需要解决的公共安全问题。

值得我们警觉的是，除了天气等不可抗力之外，由于旅客自身的原因导致的航班延误，占不正常航班的 3% 左右，这个比率相当于飞机故障造成的航班延误。类似中途终止旅行后不通知民航有关部门、在飞机上谎报险情、占机霸机非法干扰事件等经常见于新闻媒体，旅客的不理性行为又会造成后续航班的延误，这种恶性循环严重干扰了我国民航运输的正常秩序。

例如：8 月 6 日，刚刚投入使用的昆明长水国际机场发生 30 多名航班延误旅客冲上跑道事件；4 月 11 日，上海浦东机场发生部分旅客冲闯上海浦东机场登机口冲撞停机坪；4 月 13 日白云机场发生海航 HU711 航班部分旅客滞留飞行控制区并走向滑



行道事件；最为严重的事件是1月28日，海口美兰机场有近千名旅客侵占停机坪。这些事件对航空运输正常生产秩序和安全运营造成严重威胁。

这种用违法手段来维护自己权益的行为理应受到民航公安的惩罚。令人遗憾的是，民航公安并未依法对严重危害公共安全的闹事旅客给予治安处罚，涉事的航空公司甚至还对他们给予了超出正常范围的经济补偿。这不能不让人质疑，对于那些殴打工作人员、打砸机场设备、占机、霸机甚至冲闯停机坪等危害公共安全的违法犯罪行为，民航公安机关为什么不能及时依法追究相关责任？

上诉四起案例中，无一例外地是恶劣天气造成航班延误导致旅客的违法行为发生。在安全管理最为严格的民航业，连续发生此类不安全事件，这究竟说明了什么？我们不禁要问：这究竟是旅客素质低劣，还是相关民航部门在航班延误后不作为，这才导致了事件发生？不得不说，航班延误后信息不畅、忽略与旅客的沟通，特别是机场公安不作为，是造成飞机延误时旅客暴力相抗甚至破坏航空安全的重要原因。

近些年来，中国航空运输发展迅猛，已经成为拉动国民经济增长的朝阳产业。然而，高速发展的背后带来了许多新问题、新矛盾，航班延误纠纷就是问题之一。事实上，航班延误事件中旅客的大量违法行为已经成为了民航运输“见怪不怪”的一大现象。民航局方及航空运输企业并非没有洞悉其中弊端，无奈相关民航管理体制不改革不到位，致使航班延误后旅客的“维权”陷入了恶性循环：航班信息沟通不及时、延误原因缺乏权威部门参与和监督、旅客集体抗议、航空公司被迫赔偿。一切似乎重回原点，然而在兜这一大圈子的过程中，民航业的公信力已受到损害。

解决航班延误纠纷问题，首先是要提高航班正点率。

航班延误是一个世界性难题，在国内航空运输业高速发展的同时，航班时刻的巨大需求与空域资源紧张的矛盾日益突出，空中拥堵现象异常突出。民航空域不足和军民协调机制缺失的矛盾愈加凸显，尽快推进空域体制改革科学分配空域资源，提升空中交通管理水平，是提高航班正点率的重要措施。我们很高兴的看到，空域管理体制已经提到议事日程，从今年8月1日起，临时航线使用“主动释放”机制将正式试行，民航让出更多临时航线的使用权，对那些军航占用空域比较大导致航班延误突出的区域会起到极好的缓解作用。

其次，应尽快设立第三方仲裁机构解决航班延误补偿纠纷。

应当让机场或者民航行业管理机构作为第三方仲裁机构，在第一时间，向相关乘客说明航班延误原因并及时告知航班动态，以及旅客依法享有的权利以及行使的渠道；根据具体原因进行延误责任的认定对旅客给予补偿和安排，杜绝补偿过程中“讨价还价”、“不闹不补、小闹少补、大闹多补”现象，提高航班运行效率；通过各种方式宣传民航的行业性质和运行特点，让旅客充分了解民航、理解民航，杜绝非法干扰行为的发生。

第三，民航公安必须加大对旅客过激甚至触犯法规的行为管理力度。

航班延误引发的非法干扰事件具有非法性、群体性和危害性特征，民航公安干警要在维护现场秩序的同时，对违法行为旅客坚持依法给予治安处罚，全面提升民航空防安全管理品质。

今年7月底，民航局局长李家祥接受新华社记者专访时就指出，机场公安属地化管理后维护机场安全秩序更需要地方政府发挥作用。接连发生的旅客冲闯机场隔离区、不听劝阻闯入滑行道或停机坪等严重事件，就是相关机场公安机关执法不及时、力度不够的问题。

# 两岸直航的机遇和挑战

民航资源网专家 韩涛

随着两岸周末直航包机日期的临近，两岸的航空业界热闹非凡。然而目前不能“截弯取直”的直航包机会为两岸民航业带来什么样的机遇和挑战？又会给港澳的航空业带来什么变化呢？

## 两岸直航带来的机遇

首先，两岸直航后的旅客量一定会增加。过去是台湾到大陆的旅客占绝大多数，这部分市场已经非常成熟，直航后可能带来旅行频率增加。另一部分是大陆居民到台湾旅游，原来要偷偷中转第三国，量非常少。现在即使限制每天3000人，一年最少也有一百万人往返，而且会逐步增加，不管是对大陆还是台湾航空公司来说，都绝对是块非常诱人的蛋糕。

其次，对于整个航线网络来说，不仅仅是两岸航线点到点的旅客，还可以创造更多中转的市场需求。台湾地区原本市场规模小，对于备受高速铁路、高油价冲击的台湾航空业，可以将台湾作为中转枢纽，把大陆的旅客通过台湾中转到美国和澳洲。台湾的地理位置正好在华中、华南跟美国、澳洲之间，在中美、中澳

航线旺季的时候，对大陆旅客而言是相当受惠的。大陆的航空公司则可以通过北京或上海枢纽，运送前往欧洲的台湾旅客，因为目前台湾到欧洲的旅客很大一部分是通过香港、新加坡中转到欧洲的。

## 两岸直航带来的挑战

### 挑战一：附带条件的直航

首先目前的直航并不是真正的直飞，必须要绕航到香港飞行情报区，比如：上海到台北直飞只需一小时左右，而绕航香港则要两个半小时。其次直航客机的腹仓不能载货，将会使每个旅客承担这部分成本。加上近期油价不断攀升，成本没有下降空间，而且目前又是限制人数，所以目前航空公司所公布的票价，跟原来经港澳中转的票价差不多。此前所期待的直航所带来的成本效益，看来短期内很难实现。

### 挑战二：港澳航线的变化

以前因为两岸没有直航航班，大部分会通过香港或者澳门中转到大陆，这是很大的一部分客源。这部分客源目前主要分布在上海、北京、



影响不大。最后是南航，北京香港航线已经被对手挤得靠边站了。最要命的是直航未必会为其带来曙光，由于香港机场通过粤港直通车、水上巴士等便利交通，挖走大部分在珠三角的台商（深圳、珠海、东莞、中山前往香港比去广州还方便）。在目前“直航不直”的情况下，南航在航班频率和价格方面毫无优势，珠三角的台商们是否帮衬，还需要等待市场进一步检验。所以目前南航

长三角、珠三角一带。

港澳的航空公司比如国泰、港龙和澳门航空，影响会相当深远。不过凭着台港线原本的市场需求再加上转机量，初期影响不大。影响最大的可能就是澳门航空了，台澳航线的市场需求没有台港航线大，中转台湾旅客目前是澳门航空很大的客源。

台湾的航空公司包括华航、长荣的台港澳线也会受影响，不过只是将原来经港澳中转大陆的客人分流到直航航班了。

大陆的航空公司首先是东航，现在的客源分布很大程度上跟投资有关，根据台办统计台商 35% 在长三角，25% 在珠三角，10% 在其它地区。通过港澳转机东航是受益最大的，所以直航时影响也大。损失沪港市场取得沪台市场未必是赚了。而国航主要是北京到香港的航班，跟国泰港龙是成本共担、利益共享，所以

只能通过其国内强大的航线网络，以及赴台旅行团为其广州台北航班补充客源了。

### 挑战三：中美航线的新进入者

正如前文所述，台湾的航空公司可以将台湾作为中转枢纽，把大陆旅客中转到美国和澳洲，影响最大的将会是中美航线，比如南航的广州洛杉矶。大陆的航空公司在目前经营水平明显不如外航的情况下，还要与对岸同胞分杯羹，日子实在是不怎么好过。而台湾的航空公司要分得这杯羹，也要在中转服务产品设计方面下番硬功夫才行。

目前两岸航空公司正紧锣密鼓地为两岸直航做准备，总的来说我觉得还是机遇大于挑战的，在航空业中通常竞争与合作是同时存在的，希望两岸三地的航空公司能够加强合作，共同面对国外航空巨头以及高油价的冲击。

# 民航强国与全球化

民航资源网专家 吴建端

我国民航从小到大，发展迅速，已经成为世界上第二大航空运输系统，但在发展前期，由于受到传统的航空体制的保护，我国民航的国内航空运输资源供给渠道比较稳定，呈现一元化的特征，形成以国航、南航和东航等运输企业为核心的航空运输体系，在一个相对封闭、平稳的环境中发展。

随着近年来的对外开放力度的加大，市场化、国际化和发展资源供给渠道多元化特征逐渐显现，与国外航空企业的关系越来越密切，受环境的影响也越来越大，民航的国际竞争力亟待加强，需要走全球化的道路。

从现在到 2030 年，要将我们建设成民航强国，必须大力提高我国民航的国际竞争力，高度重视发

展环境的研究、创造和调整，以新的理念、模式、方式发展我国的国际运输，走全球化之路，为建设民航强国而努力。

### 航空运输自由化，挑战与机遇并存

从 20 世纪 70 年代末以来，以美国为首的航空运输强国、资源短缺但航空运输企业能力较强的国家掀起一股航空运输自由化潮流，并迅速席卷全球，对国际航空运输体制产生深刻影响。近年来，一些以旅游为支柱产业的国家，如阿联酋和智利等国也力主天空开放。韩国也于 2011 年 11 月 23-24 日在澳门举行韩国——澳门航空会谈，签署了天空开放协定，按照协定，韩国航空公司可以自由往返澳门，澳门航空公司同样可以不受航班次数限制往返韩国。

航空自由化是由于世界经济日益全球化所导致的。经济全球化具体表现为生产和消费的全球化。生产全球化就是企业不只在本国而是在世界范围内寻找资源，消费全球化则指消费者不只在本国市场而是在世界范围内买东西，而航空运输特别是国际航空运输作为经济的重要组成部分，虽然受 1944 年《国际民用航空公约》的制约，也必然要受到经济全球化的影响。

航空自由化表现为，对外航空方面是天空开放，对内是放松管制。与外国对等逐步扩大航权开放，给我国民航开辟了新的发展空间，使我国国际航线



市场形成了新的竞争格局，挑战与机遇并存，我们应当把握机遇，通过走全球化的发展道路来发展我国的民航事业。

### 充分维护本国航空运输企业的权益

适应航空运输自由化，参与国际航空竞争已是大势所趋，但各国都注重对本国航空公司的保护，对航空自由化或天空开放过程，采取循序渐进的原则，例如加拿大政府 1995 年与美国签订航空运输协定议定书，就有保护本国空运企业的条款，10 年后才完全天空开放。

我国政府应当充分利用现有国际航空条约和制度，注意保护我们航空运输企业的健康发展。航空运输业是一个十分复杂的行业，它对外对内充当多种角色。既是国家的象征，又是一国经济发展的必然表现。美国航空运输协会主席金·梅尔 2010 年 10 月 25 日在一次研讨会上指出，美国航空运输业每年推动 1.2 万亿美元的经济活动；提供 3710 亿美元的个人收入和 1100 万个工作；每年对美国的 GDP 贡献达 5%，为 7320 亿美元。

在改革开放过程中，我们应当为中国民航业自身的发展，争取最大利益、提供最好的机会和获得最优化的业务权。那种认为以牺牲民航的局部利益



为前提，通过完全自由化和天空开放就可以促进中国经济的发展的观点是片面和幼稚的。如果是那样，美国与欧盟就不必用三年 11 轮的谈判来达成第一阶段的双边航空协定了，美国也不用到现在仍没放松对所有权条款的坚持。

在现阶段，需要在原有的政策基础上进行适当的消化、改进、调整和提升，以适应新的发展需求，这就需要对国际民用航空关系外部的发展趋势、新概念进行深刻的剖析，从总体上确定中国国际民用航空运输对外关系的总体政策走向。我们应当确定今后三至五年乃至更长时期与哪些国家的双边关系为重点，哪些双边关系应走在前头，哪些需要调整，哪些需要坚持原则不放，哪些需要加强力度，哪些需要进一步开放，哪些东西可以让步甚至放手。

我国有些双边协定看起来好像双方的市场开放是对等的，但由于经营或实力上的差距，我国空运企业很难获得对等的效益。事实上目前我国空运企业相当一部分的国际航线亏损严重，对企业的长期健康发展造成负担。要不断优化行业内外部环境，全力支持我国航空公司做大做强做优。双边协议的评价，除了从政府的宏观角度判断之外，还应当从经济价值性、社会性和前瞻性等诸方面来考虑。

### 全球化过程中，提升我国民航的国际竞争力

为了应对严酷的市场竞争、金融危机带来的衰退以及高油价、劳动力和相关行业费用增加带来的高成本压力，美国的航空公司发生的达美并购西北、联合航空合并大陆航空及美国西南航空收购美国穿越航空公司等重大行业洗牌与重组，欧盟在未来几年也将形成几家超级承运人，充分显示航空运输业中传统网络航空公司的无奈及现实环境对超级航空

承运人的需求。

航空公司除了合并重组之外，还需要进行重大结构调整。传统的全面服务型航空公司商业模式已经面临着日益增加的挑战，这些挑战有的来自于国内外快速扩张的低成本航空公司和大型的航空公司，也有来自金融危机、高油价等诸多因素和恶化的生存环境。为了应对日益增长的竞争，国内空运企业应当在航空联盟、空地联运、扩大网络以及电子商务等方面开展新的商务模式。例如，最近十多年发展起来的国际航线联合运营也是一种不错的选择。

从各国民航发展的轨迹来看，注重经济效益向来是一项重要的内容，政府应当及时准确依法对本国空运企业的发展从宏观上进行疏导，避免本国空运企业之间的无序竞争，合理并科学地分配国际航线，充分利用双边协议的新规定所带来的发展空间。

建设航空强国，需要各空运企业在健康成熟的市场中进一步发展壮大，逐步提升我国民航的国际竞争力，使我国空运企业成为民航强国的基石。空运企业的竞争力决定着全行业的整体竞争力，也决定着—国民航业的国际地位。

与外航相比，除了在机队规模和业务量上，我国民航企业与美国的航空运输企业的差距较大外，我国民航运输企业的历史负担、营销能力和管理水平等方面的差距，更加导致了我国的经营效益和业务水平都较差。

航空企业走全球化之路，不能简单地理解为增加多少航班，开辟多少新航线，而应当具有前瞻性战略性的考量，逐步推进。走全球化之路，尤其要注重人才的培养、储备和使用。当今世界，既是经济全球化也是知识经济时代。全球化发展战略说到底人才竞争战略，人才是未来中国民航强国的第

一要素。

伴随全球经济一体化进程的加快，人才国际化成为一个组织、一个行业乃至一个国家参与全球竞争的基本战略，有着十分重要的现实意义。作为民航强国战略的必要内容以及民航全球化发展的原动力，我国民航企业要想在国际竞争中获得发展和胜利，就必须用国际化思维和全球化视野，创新地使用人才。我们应当高瞻远瞩，转变原有的人才观念，既选拔使用本国人才，也大胆使用国外的人才。

对于国家相关管理部门而言，亟待调整国际航空运输的管理法规和规章结构和目标。国家在制订政策时需要更开阔的视野，要制订考虑所有利益相关方的需求和利益的平衡解决方案。由于航空运输快速发展所带来的旅客和货物预期增长，要求大量增加航班才能应对，机场和其他航班保障单位和空域管理部门应当从大局出发，积极为空运企业提供服务，为民航强国建设提供保障。

合作能有效应对建设民航强国过程中的各种挑战。合作既涵盖政府部门对航空公司提供必要的服务，也包括处理好航空公司与机场等关联方的关系，还包括我国与国际民航组织其他成员国及全球利益相关方之间的合作。

2009 年法国空客公司在一份报告中指出，2009 年至 2028 年间，全球将新增加 25000 架新飞机，价值 3.1 万亿美元，其中亚太地区包括中国和印度占 31%，欧洲占 25%，北美占 10%。随着国内航空市场的日益成熟，未来十年我国空运企业国际航空运输的发展力度和广度必定会大大加强，而只有通过走全球化的道路，才能在竞争中站稳脚跟，才能为民航强国添砖加瓦。我们应当未雨绸缪，为我国空运企业更多参与国际竞争提供政策导向服务，促进我国民用航空业更好更快地发展。

## 维珍首次涉足国内短途航线 与英航展开竞争

2012-08-22 来源: 路透社

据路透社报道, 维珍大西洋航空 (Virgin Atlantic Airways Ltd.) 表示将于明年 3 月开通伦敦希思罗机场至曼彻斯特机场的航班, 每日 3 班。这是其首次进军国内短途航线市场, 将于英国航空 (British Airways PLC) 展开竞争。

维珍航空声称, 英航母公司国际航空集团 (IAG) 今年收购了 BMI, 就垄断了希思罗至曼彻斯特的航线。维珍航空首席执行官史提夫·李奇微 (Steve Ridgway) 表示, “英航收购 BMI 之后, 该航线上的竞争被削弱。维珍将为 65 万名往返这两个城市的旅客提供更多的选择。”

这是维珍首次涉足国内短途航线, 并将为其从希思罗机场出发的长航线补充客源。另外, 未来维珍还计划推出往返伦敦和苏格兰的航线。

李奇微补充道, 从曼彻斯特飞到伦敦的旅客中大约有三分之二会继续长途飞行, 这个市场对维珍来说很有吸引力。

英航目前运行从伦敦至曼彻斯特的 17 个航班, 其中从希思罗机场出发的就有 13 个。

曼彻斯特机场集团首席商务官肯·奥图尔 (Ken O'Toole) 说, “我们很高兴看到维珍航空增加其在曼彻斯特的运力投放, 以及伦敦航线上的竞争。”

英航与维珍航空之间的竞争, 可以追溯到 20 多年前维珍航空起诉英航诽谤的事件。事件



最后, 维珍航空赢得胜利, 英航被迫做出公开道歉并向维珍和布兰森本人作出赔偿。

上周英国交通部剥夺了维珍铁路 (Virgin Rail) 西海岸干线伦敦至曼彻斯特路线的特许经营权, 而授予 FirstGroup 客运公司 13 年的西海岸线特许经营权, 这项决定被布兰森称为“疯狂之举”。维珍否认新航线的推出是针对此事。

维珍航空正在申请希思罗机场 12 个班次的起降时刻, 并表示它将使用现有的起降时刻来运营曼彻斯特至伦敦航线。爱尔兰航空公司 (Aer Lingus) 亦打算竞标希思罗机场的起降时刻, 用于推出爱丁堡至伦敦希思罗航线。这些起降时刻的申请将于本周末截止。

维珍计划使用租赁的空中客车 A319 飞机执飞伦敦至曼彻斯特航线。

## 澳航联手阿航重整国际线 料每年节省 1 亿澳元

2012-09-07 来源: 香港《大公报》

澳洲航空公司 (Qantas Airways Limited, 简称“澳航”) 发表声明, 将在明年 3 月正式结束与英国航空公司 (British Airways PLC, 简称“英航”) 长达 17 年的合作关系, 转而与阿联酋航空公司 (Emirates Airlines, 简称“阿航”) 展开 10 年的合作。澳航指出, 合作是为了将其持续亏损的国际航线扭亏为盈, 预期 2015 年能重新达到收支平衡。有消息指合作能为澳航每年节省 0.9 至 1 亿澳元的开支。

根据合作协议, 从明年 3 月起, 澳航将把欧洲线中枢站从新加坡搬到迪拜, 每周将有 98 个航班飞抵迪拜, 为其航空网络新增 70 个一站式目的地, 并与阿航协调定价、航班调度。而阿航则会使用澳航的区域网络, 其中包括 50 个目的地。双方还会整合澳洲至新西兰及澳洲至东南亚的航线服务, 旅客能共享两家航空公司的机场休息室、飞行奖励计划等。此外, 澳航将中断法兰克福航线。

### 消息刺激股价飙升

澳航首席执行官 Alan Joyce 昨 (5) 日在记者会上称, “这是我们公司有史以来最大型的一次合作, 标志着航空业的一次飞跃。”他表示, 这次合作有助澳航国际航线扭亏为盈, 预期 2015 年能重新达到收支平衡, 以后运营焦点将放在盈利的区内廉价航空市场。有消息

指合作能为澳航每年节省 0.9 至 1 亿澳元的开支, Joyce 对此拒绝评论。合作公布后, 澳航股价当日飙 6.7% 至 1.20 澳元。

英航母公司国际统一航空集团 (IAG) 首席执行官 Willie Walsh 表示, 亚洲是 IAG 的主要市场之一, 与澳航合作的结束不会影响其财务指标, 目前正在与多家亚洲的航空公司洽谈, 寻找下一个合作伙伴。

BT 投资管理公司的母公司西太平洋银行持有澳航的 5% 股份, 公司分析师 Sondal Bensen 表示, 这次合作价值 9000 万澳元, 将帮助澳航重整国际线。

### 取消订单获退 4.3 亿美元

去年澳航风波不断, 除了 17 年来首次净利润亏损就高达 2.44 亿澳元 (约合 2.55 亿美元), 还要面对不断加强的区内竞争、创新高的燃油成本以及工会投诉。为了削减开支, 该公司在上月取消了 35 架波音 787 “梦幻机”的订单, 收回退款 4.33 亿美元。

评级机构标准普尔 6 月份将澳航纳入评级观察, 原因是对该公司的国际业务表示担忧。该机构分析师 May Zhong 指出, 澳航对其国际航线的重整策略, 将是影响其评级的一个重要指标。该公司发言人 Richare Noonan 称, 对澳航的 90 日评级期昨日截止, 由于需要更多细节来分析公司前景, 评级期可能会延长。

# 新航改策略主攻亚洲市场 大型客机需求放缓

2012-09-07 来源：香港《大公报》

据外电报道，新加坡航空公司（Singapore Airlines Ltd.，简称“新航”）9月6日接收其第19架，也是该公司最后一架空中客车A380客机，而这也是新航成立30年来首次没有大型客机的确认订单。新航的发展战略向旗下区域航空胜安航空公司（SilkAir (Singapore) Private Limited）倾斜，早前为其订购了54架波音737客机，以满足亚洲地区不断增长的旅行需求。

近年新航风光不再，已被阿联酋航空公司（Emirates Airlines）超越成为全球最大的国际性航空公司。创建于1972年的新航，总共接收了112架波音747s和空中客车A380客机，依靠优越的地理位置，建立了全球航线网络，使新加坡成为连接亚、欧、澳洲的航空枢纽。但近年来新航竞争力下跌，成立于1985年的阿联酋航空目前跃升为全球最大的国际性航空公司，后者拥有90架空中客车A380订单。新航是空中客车A380客机的首家营运商。

## 接收最后一架A380

随着欧债危机爆发，以及与海湾地区航空公司竞争加剧，去年新航客运量下降了10%，至1700万人次，故该公司对长途客机的需求减弱。而受到中国、印度和东南亚地区旅游需求的带动，同期旗下区域航空胜安航空则增长了66%至300万人次，这使得新航的发展战略向胜安航空倾斜，8月3日为其订购了54架波音737客机，以满足亚洲地区

不断增长的旅行需求。

空中客车公司（Airbus S.A.S.）首席营运官John Leahy说，目前正与新航就空中客车A380意向订单展开谈判。但他并没有表示何时会使用。他补充道，市场对大型客机的需求正在放缓。香港花旗集团分析师Rigan Wong表示，新加坡航空可能不会耗资在长途客机上，这并不符合经济效益。

在澳洲梅铎大学专门从事国家城市经济历史研究的教授Garry Rodan说，新航是新加坡经济发展中，一个引以为傲的成功例子。他补充道，目前阿联酋航空公司也在该国扮演相同的角色，尝试利用其在亚欧航线间特殊的地理优势达到快速发展目的。

新航发言人Nicholas Ionides表示，新航对机队的发展有一个长期计划，并会定期投资最新的飞机技术。他说，目前为止，公司并没有计划订购更多的空中客车A380s。

波音市场行销副总裁延塞思日前在北京表示，市场需求仍然有一些增长的空间，但主要是一些替代的机型为主。全球只有少数的客户可以继续订购新机。

新航目前还订购了15架A330，20架A350，8架B777，以及20架B787客机，并意向订购20架A350，20架B787，以及6架A380客机。但这批飞机的座位数都低于400座。

# 英航考虑A380飞北京 并开航二线城市

2012-08-23 来源：CAPA

英航希望加密飞往北京和上海的冬季航班，但据Innovata航班数据显示，北京航班从夏季的日班减少为每周六班，上海维持每周六班。英航东亚地区总经理麦英翔（Kevin McQuillan）接受中国媒体采访时称，英航正在考虑使用即将加入机队的A380客机执飞北京、香港、约翰内斯堡和洛杉矶的航班。

对外航来说，因凌晨既不适合转机也不方便，大部分运行远程航班的公司都会选用大飞机以增长运力。英航已经将飞往北京的波音777-200飞机改为为波音747-400，上海的波音777-200改为777-300ER。而空中客车A380将是英航的终极方案。

麦英翔提到，英航将考虑使用波音787客机执飞成都、重庆、广州和西安等城市。其中重庆与广州已有欧洲航班，英航的加入将加剧主要航线上的竞争；但成都与西安目前除了中国国航将于2013年增开法兰克福至成都航线外，没有直接飞往欧洲的航班。考虑到广州机场的巨大吞吐量，白云机场极有可能可以支持英航在广州的运行，特别是假如英航能从该机场的主要运营公司——中国南方航空手中分到一杯羹的话。

## 英航表示有兴趣与东航和南航合作

今年6月麦英翔对与中国东航和南航合作表示了很大兴趣，其目标是为了在中国大陆获得更大业务量的增长。而此前英航及其加入的寰宇一家联盟

因缺少中国大陆合作方，市场份额一直不高。星空联盟有中国国航的加入（很快又要有深圳航空），天合联盟有中国东航、南航和厦航，寰宇一家仅有香港国泰航空的加入，虽然国泰认为它适合运行大陆航线，但却一直没能取得国内航权，使得寰宇一家在中国大陆的步伐也停滞不前。因此寰宇一家最终还是得吸纳一家大陆航空公司作为会员（很可能是海南航空）。

## 南航有意合作，但规模未知

有报道称，南航已与英航达成代码共享协议，但规模未知。目前达成的任何协议在将来几个月中都有可能被极大扩充，因为寰宇一家似乎正在酝酿一项大变动：寰宇一家将接收一家中东航空公司成为会员，极有可能是卡塔尔航空。但这并不是寰宇一家的唯一变动，其成员之一澳洲航空为弥补其亏损的远程网络、扩展运行，正在评估与阿联酋航空的可行性。

中国南航与法荷航的成功合作使得欧洲各大航空公司愿意与南航代码共享澳洲航班，但天合联盟的成员们可能不愿见到南航将广州飞往欧洲的客流分给英航而不是法航。但法航也有自己的合作网络：欧洲与澳洲之间其最强合作关系即在于澳航，除南航之外，法航还与泰国航空、日本航空享有紧密长期的合作关系。此外，英航与南航之间的合作也有可能引起已拥有广泛澳洲网络的国泰航空的不快。

# 瑞安欲入主斯坦斯特德机场 延伸低成本理念

2012-08-20 来源：《卫报》

据英国《卫报》报道：欧洲低成本航空公司——瑞安航空（Ryanair）正计划收购伦敦斯坦斯特德机场，并考虑将其机上服务模式移植到地面服务上。

英国机场集团（BAA）8月20日宣布，放弃上诉，将遵循英国竞争委员会提出的出售斯坦斯特德机场的要求。

瑞安航空在斯坦斯特德机场投放了41架飞机，该公司计划购入其25%股份。在BAA发表这项声明之后，瑞安航空表示有兴趣达成这项交易。瑞安航空行政副总裁霍华德·米勒（Howard Millar）7月份表示，瑞安航空已与潜在买家进行了接触，以组成以瑞安为首的财团进行收购。

斯坦斯特德机场目前使用的航站楼“水晶宫”，由著名建筑设计师福斯特勋爵设计，为了收回成本而不断提高起降费，推高了票价，瑞安航空总裁迈克尔·奥莱利对此深恶痛绝。瑞安航空与其最大的竞争对手易捷航空（EasyJet），在过去五年中消减了斯坦斯特德机场的运力，以表示对机场高额起降费的不满。瑞安航空长期致力于在机场实行其低成本服务模式，斯坦斯特德机场如同“泰姬陵”般奢华的航站楼，已经打破了在欧洲短途市场占主导地位的低成本航空的赢利平衡点。

瑞安航空发言人称，如果收购成功，将会更加强调低成本运营和快速中转。斯坦斯特德

机场将会建设一座新航站楼，尽可能地缩短从办票到安检再到登机口的时间，乘客以步行登机取代廊桥，但航站楼内的商业设施还将继续保留。“我们希望尽可能简洁高效地运营，但不会限制机场的餐饮设施。”

2011年，斯坦斯特德机场公布利润为3940万英镑，远低于同城的希思罗机场5.268亿英镑。瑞安航空认为，一旦起降费降低，航空公司就会重新恢复对斯坦斯特德机场的兴趣，有助于机场的年客流量从现在的1800万人次上升到2400万人次。

瑞安航空发言人还表示，如果公司未能成功竞购斯坦斯特德机场，也仍然有兴趣为投资者提供长期担保以支持其在机场的计划。而目前对斯坦斯特德机场表示出强烈兴趣的，还包括曼彻斯特机场集团（MAG）。“机场拥有很大的潜力，我们很乐意与任何预见机场未来前景的伙伴合作。”

航空公司投资机场早已不是新鲜事，德国汉莎航空（Lufthansa）拥有法兰克福机场10%的股份，也投资了慕尼黑机场的航站楼。瑞安航空也曾为比利时沙勒罗瓦机场提出过设计方案建议。

然而，一些专家则警告说，瑞安航空在斯坦斯特德机场出发的短途航线上已占主导地位，如果其再成为机场方股东，将会使其他航空公司望而却步甚至退出。

# 全球最大航空公司 CEO： 今年要让达美盈利

2012-07-31 来源：中国民航新闻信息网

去年10月，美国第三大航空公司达美航空与美国第五大航空公司美西北航空正式宣布合并，成为全球最大的航空公司新达美航空，此前就担任达美航空首席执行官的安德森也被选举为新达美的首席执行官。

安德森在这两家航空公司都担任过首席执行官，对两家公司了如指掌。

在国际航空领域，安德森享有“善洗脏衣服”的美誉。他总是能在一盆脏衣服混杂在一起一样的各种棘手工作中，找到最重要的一环，然后有条不紊地一件一件搞定。如今，整合达美航空和西北航空，并在残酷的航空严冬中实现盈利，是他再次显示其能力的机会。

## 挽救美西北

20世纪80年代以前，安德森的人生一直平淡无奇。在美国大陆航空担任总法律顾问的邻居赫斯特发现了，把他带进了航空业。

当时，在“9·11”等一系列外部原因的打击下，美国航空业举步维艰。为了避免西北航空破产，当地州政府向西北航空提供了8亿美元的综合财政援助。时任西北航空首席执行官的安德森的任务，就是为这笔钱的用途去谈判，以满足政府、个人投资者、员工和乘客的综合要求。

通过强硬的手段，安德森将西北航空的年运营费用削减了16亿美元，使其获得了30亿美元的储备以及扩大规模的能力。

## 中国战略

2007年，另一家美国航空公司达美航空的董事会炒掉了前任首席执行官，挖来了安德森，等待他的又是一件“脏衣服”：2006年，达美公司的亏损额达62亿美元。

当时，业界也在猜测，达美航空和美西北航空将因为安德森的新工作而合并，而新达美的构想真的在一年后成真。

合并后的新公司一举超过原来的老大美国航空公司，目前拥有员工7.5万人，将为全球377个目的地提供服务——这是目前任何其他航空公司所无法企及的。

“达美-西北的合并将平稳地实现向达美航空的品牌过渡，现在，新达美航空已经拥有了第一架改用新品牌的波音747-400客机，执行上海浦东至东京成田机场的航班任务。达美航空的制服也将逐步在所有西北航空的航班上推行，合并将在12至24个月内完成。”53岁的安德森说。

从去年开始，由于全球金融危机的影响，美国的航空公司纷纷取消或推迟了中美之间的直飞航线，但合并后的新达美却宣布，将在今年6月开通上海至底特律的直飞航线。

“今年我要让新达美盈利，”表达目标时，安德森从来都是这样的直白和自信，他的自信除了来自于两家航空企业的合并带来的成本集约优势，还包括对世界经济的判断。这起合并交易案将预期从更为有效的飞机利用、更为多样化的航线系统产生20亿美元的年收入与成本协同效应。

## 美国航空公司与合众国航空公司开始合并谈判

2012-08-31 来源: 新浪财经



北京时间8月31日晚间消息，美国航空（American Airlines）母公司AMR Corp（AAMRQ）与合众国航空集团（US Airways Group）周五（31日）宣布，双方已达成一项非公开协议，以评估合并的可能性。

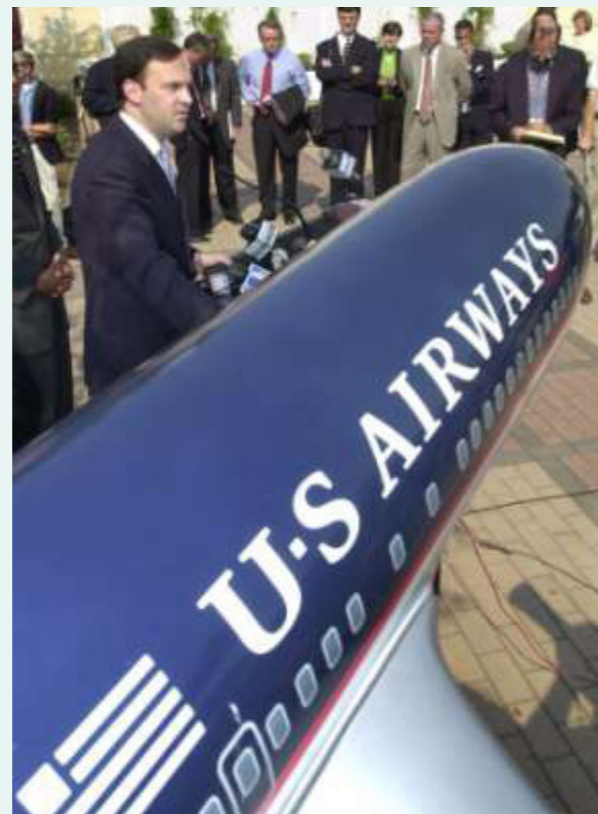
两公司已同意在AMR的无担保债权人委员会的配合下交换一些保险信息，并且表示，在达成交易或终止谈判之前将不再就谈判进展情况做进一步评论。双方还同意在审慎调查（due diligence）过程中不与其他公司进行并购谈判。

此举让这两家公司距离一次潜在的合并更近了一步，但距离真正达成交易还很远。合众国航空CEO道格·帕克（Doug Parke）在致员工的一封信中表示：“这并不意味着我们将要合并，只是意味着我们已同意一起讨论并分析合并的可能性。”

如果合并成功，两公司加在一起后的规模

将与目前世界最大航空公司联合大陆控股集团（UAL），以及第二大航空公司达美航空（DAL）不相上下。

自去年11月美国航空与其母公司AMR进入破产保护以来，合众国航空CEO帕克一直在积极推动两公司之间的合并。美国航空CEO汤姆·霍顿则表示，他的公司正在考虑几种选择，包括保持独立，或者与包括合众国航在内的几家航空公司中的一家合并。



## 候机楼外的登机坪

候机楼外是登机机坪。如何安排旅客上下飞机，决定着候机楼的基本结构形式。早期设计的候机楼是单线式。飞机停放在候机楼外，一字排开，旅客从候机楼出来以后用登机梯上飞机。这种形式的候机楼前不能停放多架飞机，旅客还要在露天地面上步行一段距离后才能登机。这种形式的候机楼，现在除了一些小型的机场还在使用外，大型空港都已不再使用了。

为了方便旅客登机，20世纪40年代出现了登机廊桥。这是一个可以与登机门对接的活动长廊。它可以在一定角度内围绕着登机门转动，它的下面由轮子驱动，高度可以被调整。旅客出入机舱均可通过廊桥，然后直接进入候机楼，既安全又舒适。由于使用了登机廊桥，随后设计的候机楼形式及飞机停放的位置也相应做了改变。飞机的停机位置变为机头向着候机楼，使登机廊桥能对接到飞机的前舱门，为此，在登机廊桥的侧方画出了各种标志以便驾驶员把飞机停放在准确的位置上。

由此建造的候机楼变化为两种形式。一种叫指廊式，从候机楼伸出一条或两条长长的手指状的走廊，在走廊的两侧安置登机廊桥和停机位，停机量较以前大大增加。这种建筑形式现在已被大多数机场所采用。但它也有缺点，那就是：旅客从候机厅到不同的登机口，之间步行的距离相差很大，这对于在指廊远端登机或者是中转飞机的旅客来说尤其不方便。在美国芝加哥的奥黑尔机场，最远的换机



距离竟达两千米。现代新建的候机楼都安装了电动人行步道，减轻了旅客这方面的困难。

第二种形式是卫星厅式。它是在候机楼外设定的距离上又修建了一个或数个卫星厅，在卫星厅设有旅客登机廊桥，飞机停靠在卫星厅外，旅客通过专设的通道由候机楼进出卫星厅去上下飞机。一个卫星厅可以供多个航班使用，旅客搭乘各个航班的登机距离几乎是相同的。卫星厅式候机楼建造成本比指廊式的要高，而且建成后不易扩展。

为了减少投资，一种改进了的原始的登机方式也在被采用，这就是使用地面车辆将旅客接收到停机坪或候机楼。优点是节约了建设成本，缺点是增加了服务人员的数量。有的机场为此设计出一种移动式登机廊桥，外观很像一辆大客车，但车的底部装有升降设备。旅客乘此车驶到飞机旁，此时车厢整体升起，车门对准飞机舱门，旅客就可以不费力地进入机舱内。大型机场可以有不止一座候机楼和登机机坪，在同一个机场内可以使用有不同类型的候机楼和登机机坪的混合布局。

## 谈谈“黑匣子”

一架飞机失事后，有关部门都要千方百计地去寻找飞机上落下来的“黑匣子”。因为黑匣子是判断飞行事故原因最重要及最直接的证据。虽然叫黑匣子，其实它的颜色却不是黑的，这只是约定俗成的一个俗名。它的正式名字是飞行信息记录系统。在电子技术中，把只注重其输入和输出的信号而不关注其内部情况的仪器统统称为黑匣子。飞行信息记录系统是一种典型的黑匣子式的仪器。为了方便，业内人士都叫它黑匣子，传到社会上，公众也只知道飞机上有个黑匣子。

飞行信息记录系统包括两套仪器：一个是驾驶舱话音记录器，实际上就是一个磁带录音机。从飞行开始后，它就不停地把驾驶舱内的各种声音，例如谈话、发报及其他各种声音响动全部录下来。但它只能保留停止录音前 30 分钟内的声音。第二部分是飞行数据记录器，它把飞机上的各种数据即时记录在磁带上。早期的记录器只能记录 20 多种数据，现在记录的数据已达到 60 种以上。其中有

16 种是重要的必录数据，如飞机的加速度、姿态、推力、油量、操纵面的位置等等。记录的时间范围是最近的 25 小时。25 小时以前的记录就被抹掉。

有了这两个记录器，平时在一段飞行过后，有关人员把记录回放，用以重现已被发现的失误或故障。维修人员利用它可以比较容易地找到故障发生的位置；飞行人员可以用它来检查飞机飞行性能和操作上的不足之处，改进飞行技术。一旦飞机失事，这个记录系统就成为最直接的事故分析依据。为了保证记录的真实性和客观性，驾驶员只能查阅记录的内容而不能控制记录器的工作或改动记录内容。为了确保记录器即使在飞机失事后也能保存下来，就必须把它放在飞机上最安全的部位。

根据统计资料知道飞机尾翼下方的机尾是飞机上最安全的地方，于是就把这个“黑匣子”安装在此处。黑匣子被放进一个（或两个）特殊钢材制造的耐热抗震的容器中，此容器为球形或长方形，它能承受自身重力 1000 倍的冲击、经受 11000℃ 的高温 30 分钟而不被破坏，在海水中浸泡 30 天而不进水。为了便于寻找它的踪影，国际民航组织规定此容器要漆成醒目的桔红色而不是黑色或其他颜色。在它的内部装有自动信号发生器能发射无线电信号，以便于空中搜索；还装有超声波水下定位信标，当黑匣子落入水中后可以自动连续 30 天发出超声波信号。有了以上这些技术措施的保障，不管是经过猛烈撞击的、烈火焚烧过的、掉入深海中的黑匣子，在飞机失事之后，绝大多数都能被寻找到。根据它的记录，航空事故分析业务进展了一大步。在保障飞行安全，改进飞机设计直至促进航空技术进步各方面，黑匣子都是功不可没啊！



## 机场的灯光

机场上装有大量的各式各样的灯光，发出明亮的光芒，帮助飞机在夜间使用机场。这些助航灯光主要集中在跑道上。跑道的两侧有装在金属柱上发出白色光的跑道边灯，以显示出跑道的轮廓。沿跑道的中心线每隔 20 米有一个装在地面内的跑道中线灯，灯面与道面齐平，不怕机轮碾压，灯泡发出的是 200 瓦以上的强光，其亮度明显超过其他灯光。从跑道端开始的 300 米以内，中线灯发出的光是红色的；在跑道的中间部分，中线灯则发出白色的亮光，这种安排使飞机驾驶员在空中比较容易地看出跑道的中线和跑道的两端。在跑道两端还各有一排跑道端灯，向跑道外照射出的灯光是绿色的；向跑道内照射的是红色灯光。飞机降落时，驾驶员所看到的跑道近端灯是绿色的，而远端灯则是红色的，在红灯之前，飞机必须停下来。在跑道端内的道面内还有嵌入的着陆区灯，它发出的光是白色的，分布在道面上延伸出几百米，它的作用是在夜间指示驾驶员把飞机降落到这个区域的地面上。

为了引导飞机的降落，跑道端之外还延伸着很长距离的灯光，这些灯光叫做进近灯光，使用这部分灯光与仪表着陆系统配套，在夜间帮助驾驶员确定距离和下降坡度。在跑道以外，于中心线的延长线 900 米（或 720 米）处开始设置 5 个一排的白色强光灯，每隔 30 米设一排，一直延伸到跑道端，5 个灯中央的一个灯正好位于中心线的延长线上，它们组成一列顺序闪光的灯线，

每秒钟闪动 2 次。从飞机上向下看，这组灯光由远处一盏接一盏地闪过来，直指跑道端，并与跑道中线灯连成一条直线。在距跑道端 300 米处，在这列灯两侧又增加了 2 排灯，一直延伸到跑道端。这 2 列灯的最前 2 排为白色灯光，用来帮助驾驶员校正飞机的两翼是否水平；在它们以后的各排灯均为红色，提醒驾驶员此区域不是跑道，飞机不能在这里落地。

为了帮助驾驶员在夜间降落时，准确地校正飞机下降的坡度，在跑道端附近还装设有一组或两组叫做“目视进近坡度指示器 (VASI)”的灯组。这是一排灯光向前方照射的强光灯。每个灯前放置一块滤光玻璃，上红下白，在灯的前方不远有一块挡板，挡板上可调整的窄缝。当灯光穿过窄缝，它就沿着飞机下降的坡度照射。从飞机上看这组灯光，若驾驶员看到的全是白光，表明飞机飞得过高；若驾驶员看到的全是红光，说明飞机飞得过低。只有当驾驶员看到的是上红下白的光，此时飞机的下降坡度才是正确的，可以安全着陆。飞机着陆后向前滑行，在跑道的出口处设有绿色灯光，指示驾驶员可由此驶出跑道进入滑行道。滑行道有中线灯，灯光颜色是绿的。滑行道两边的边灯，灯光是蓝色的。由滑行道驶到停机坪，此处有明亮的泛光灯照明，工作人员和旅客就如同在白天一样可以方便自如地行动。夜晚的机场是一个由许许多多五彩斑斓的灯组成的灯光世界，景色十分壮观。



## 跑道要多长

机场中最重要的一个建筑设施就是跑道。跑道的性能和相应的设施决定了什么样的飞机可以使用这个机场。原则上，飞机的重量越大，它所需用的跑道就越长而且宽。民航机场接待飞机能力的标识分别由一个数字和一个拉丁文字母组成，数字只有1、2、3、4，字母从A到E。数字表示飞行场地的长度，数字越大代表跑道越长，可以起降更大的飞机。字母则表示此机场跑道所能允许的飞机的主轮的轮间距离（也可以用飞机两个翼尖的距离表示）。有了适当的宽度，飞机在跑道上运动时机轮才不至于越出跑道。字母越靠后，机场跑道的宽度就越大，飞行区的最高等级是4E级。

我国的主要国际机场都是4E级。这类机场的跑道长度在3000米以上，宽度为45~60米。目前世界上最大的宽体客机波音747可以顺利地在此起降。中小城市的机场多数是3C级，跑道长度在

1500米左右，宽度在30米以上。可以起降国产运7型飞机。修建什么等级的机场要根据航空运输的需要而定，不是越大越好。

在高原地区由于空气稀薄，致使飞机升力和发动机的功率降低，所以这些地方的机场的跑道需要长达4000米以上才行。西藏昌都地区海拔4334米，位于此地的邦达机场的跑道长达5500米，是当今世界上海拔最高、跑道最长的机场。在热带地区，因为气温高，飞机的升力下降，所以跑道也要修得长些。跑道越长，机场占地也越大，对四周环境的影响也越大。国际民航界对此已达成共识，今后发展更大的民航飞机时要从技术上改进，使新型飞机要求的起降距离，不能比现有的大型机场跑道更长。所以有的地区盲目修建超长跑道的机场是没有道理的。在低海拔地区，机场跑道只要有3600米就足够达到飞机起降使用的标准了。