

一年之计在于春

雨水过后，惊蛰遂至，春的脚步悄然到来。

这是党的十八届三中全会之后的第一个春天，蕴含着无限的生机和希望，也充满着众多的挑战和拼搏。

一年之计在于春，春华才会秋实。全面深化改革，用更成熟的制度来实现中国梦，既是十八届三中全会的精髓，也是 2014 年春天中国土壤中生根发芽的种子。

2014 年一开春，中央“以上率下”开展的党的群众路线教育实践活动继续深入推进：习近平总书记等中央领导身体力行，凝聚起排查作风之弊、清除行为之垢的强大力量，全党教育实践活动取得重要阶段性成果，党的建设开创崭新局面；河南省第一批教育实践活动进入收尾阶段，第二批教育实践活动全面启动，全省国有企业的全体共产党员都要参加，着力补精神之“钙”，除“四风”之害，祛行为之垢，全面增强领导班子的凝聚力战斗力创造力。

2014 年一开春，国家经济领域的改革措施紧锣密鼓：国务院再度取消和下放一批行政审批项目；加快改革注册资本登记制，以降低市场准入“门槛”，优化营商环境；对更加关切民生的、社会比较关注的领域进行反垄断工作优先调查，以维护市场竞争的公平和公正；新型城镇化规划、化解产能过剩、发挥投资的关键性作用、深化资源性产品价格改革等等，中国各行业的经济改革值得期待。

2014 年一开春，郑州航空港经济综合实验区提出“将围绕高附加、高技术、高成长和低消耗、低排放、低污染的战略新兴产业，全面启动‘八大园区’的规划建设”，建设实验区的集结号随着全面深化改革的主旋律，吹得更嘹亮。

2014 年一开春，河南航投走访调研上街通用航空产业园，与奥凯航空公司频繁走动交流，与卢森堡中行分公司洽谈合作……一项项，一桩桩，公司“春耕”格外忙。

春天象征着希望，它从冬天的积蓄中来，是能量迸发、万象更新的季节。没有春天的辛勤劳作，就不会有秋天的丰硕成果。我们要趁着这明媚的春光抓住时机，辛勤耕耘，去创造更美好的明天。

一年之计在于春。



P09 河南航投召开党的群众路线教育实践活动动员大会

卷首语 / Prologue

01/ 一年之计在于春

高层声音 / Leader Voice

- 05/习近平：搞好第二批教育实践活动，把改进作风成效落实到基层
- 06/李克强：在改革、开放与合作中重塑世界经济
- 07/郭庚茂：推动郑州航空港经济综合实验区建设须做好五方面工作
- 08/谢伏瞻：发扬连续作战、攻坚克难的优良作风 全力推进航空港实验区工作再上新台阶

封面文章 / Cover Story

09/河南航投召开党的群众路线教育实践活动动员大会

航投信息 / HNCA Information

11/中国银行卢森堡分行到访河南航投

- 12/频频交流 共谋发展 奥凯航空高层访问河南航投
- 13/河南航投走访考察上街区
- 13/赛伯乐(中国)投资公司访问河南航投
- 14/省中小企业投资担保公司到访河南航投
- 15/既廉洁自律又确保安全 河南航投春节期间实行封存公车制度效果好
- 15/航程航投置业与万豪国际集团签订合作协议
- 16/学报告 谈体会 抓落实 航投物流全员参与共谋2014年工作
- 16/航投置业召开2014年度工作会议 现场签订目标责任书

专家视点 / Expert Viewpoint

17/国企改革在深化

特别关注 / Special Focus

20/我国通用机场规划布局的若干思考

天地时评 / World Review

25/建通航产业园要防止“急性病”和“慢性病”

行业动态 / Industry News

月度盘点

26/郑州航空实验区：总结2013 开拓2014

月度聚焦

28/自贸区金融30条细则落地 启动跨境人民币支付

经济金融

- 31/国务院再度取消和下放一批行政审批项目
7项涉及民用航空类
- 32/降低市场准入“门槛”优化营商环境
国务院改革注册资本登记
- 33/河南商务公共服务平台建设启动
向打造中西部电商中心迈出第一步
- 34/货币供应今年难现“钱荒” 紧平衡将是常态
- 34/上海自贸区放开小额外币存款利率上限
自贸区利率市场化改革破题



P12 奥凯航空高层访问河南航投

航空运输

- 36/未来三到五年影响我国民航发展的十大外部因素
- 37/中国将成全球最大航空运输市场
- 38/中国民航2014年01月份主要运输生产指标统计
- 39/支线机型助力低成本航空发展
- 40/空军关闭457个训练空域以减少对航班影响
- 40/苏宁获国际快递经营许可 成为国内首家取得该许可的电商企业

通用航空

- 41/200多家公司布局通航市场 静候低空政策红利
- 42/中国私人飞机市场发展迅速配套设施亟待完善
- 42/中国商飞：C919首架试飞 飞机今年进入总装

企业采风

- 43/开通天津直飞济州岛航线 奥凯航空飞出国门
- 43/回乡旅游包机热 虹桥机场一周包机15架次
- 44/增加杭州航班洛阳机场2014新开通首个航班
- 44/庞巴迪签意向书在江苏建Q400飞行训练中心
- 45/海航获准筹建国内第一家飞机交易所



P20 我国通用机场规划布局的若干思考

编委会

主 任：张明超

副主任：刘建葆

委 员：李冬静 李东棵
杨玉军 卞士生
刘 霞 陈明华
吴福林 寇社平
武 验

编辑部

文 字：秦 姐 龙飞天
张楠华 王 璎
袁子云 蒋舒展
杨微霖 李冠琳
孙启勇 张 睿
赵宗丹 于梦歌
张恩昊 张 玥
陈 真 张一凡
周舒扬 姚自力
张 雪 王 震
王志广 杜 泱
赵 阳

摄 影：赵宗丹 王 璎

美 编：张 睿 赵宗丹

校 勘：赵俊鸽



项目建设

46/郑州航空港建设瞄准“深圳速度”

47/河南省今年将正式申报自贸区

47/江苏省规划38个小型通用机场 江阴青阳通用机场年内开工

产业政策 / Industrial Policy

48/《全国物流园区发展规划（2013—2020年）》（二）

案例研究 / Case Study

52/酷航牵手“飞鸟” 新兴远程低成本航空公司能否制胜？

专题视窗 / Features

54/由合资新企业接踵成立 看我国通航制造企业的进与退

环球航空 / Global Aviation

56/空客预测：未来20年亚太区需11000架新飞机

57/美国航空获准开通上海达拉斯每日直航

58/世界首架超音速公务机即将亮相

59/克罗地亚航空将直接向海航或南航出售股份

59/马来西亚航空欲购100架飞机更新机队

与低成本航空公司展开竞争

60/亚洲航空业的大时代 中小型客机的大商机

美文赏析 / Essay Appreciation

61/春

61/《春》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

62/什么是自贸区

63/寒冬对飞机的影响

64/如何测飞行速度



习近平

搞好第二批教育实践活动，把改进作风成效落实到基层

党的群众路线教育实践活动第一批总结暨第二批部署会议1月20日在北京召开，中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平出席会议并发表重要讲话，他强调，要充分运用第一批活动经验，紧紧扭住反对“四风”，从群众最关心、最迫切的问题入手，着力解决关系群众切身利益的问题，解决群众身边的不正之风问题，把改进作风成效落实到基层，真正让群众受益，努力取得人民群众满意的实效。

习近平强调，要深刻认识第二批教育实践活动的重要性和紧迫性，切实增强思想自觉和行动自觉。第二批教育实践活动是第一批的延伸和深化。基础不牢，地动山摇。市县领导机关、领导干部和基层单位同人民群众的联系更直接，其不良作风更直接损害群众利益、伤害群众感情。必须着力解决发生在群众身边的腐败问题，认真解决损害群众利益的各类问题，切实维护人民群众合法权益。第二批教育实践活动要突出做好这方面工作。

习近平强调，搞好第二批教育实践活动，对巩固和扩大第一批教育实践活动成果至关重要。第一批教育实践活动已进入尾声，但收尾不是收场，还有许多后续工作需要继续落实。作风问题具有顽固性和反复性，形成优良作风不可能一劳永逸，克服不良作风也不可能一蹴而就。以往的经验告诉我们，纠风之难，难在防止反弹。“由俭入奢易，由奢入俭难。”教育实践活动有期限，但贯彻群众路线没有休止符，作风建设永远在路上。

习近平指出，开展第二批教育实践活动，要坚持主题不变、镜头不换，贯彻“照镜子、正衣冠、洗洗澡、

治治病”的总要求，以严的标准、严的措施、严的纪律坚决反对“四风”，推动思想认识进一步提高、作风进一步转变、党群干群关系进一步密切、为民务实清廉形象进一步树立、基层基础进一步夯实。

习近平强调，要更加注重发挥群众积极性，第二批教育实践活动在群众家门口开展，必须坚持开门搞活动，确保每个环节、每项工作都让群众参与、受群众监督、请群众评判，态度真诚，加强引导，讲究方法，把党的正确主张变为群众的自觉行动。要更加强化问题导向，盯住作风问题不放，从小事做起，从具体事情抓起，让群众看到实实在在的成效，有利于百姓的事再小也要做，危害百姓的事再小也要除，不等不靠，立行立改，对拖欠群众钱款、克扣群众财物、侵占群众利益等问题要开展专项治理，属实的都要立即加以解决。要更加注重严格要求，思想上要严起来，整改上要严起来，正风肃纪上要严起来。

习近平强调，各级党委要把开展好教育实践活动作为一项重要政治任务，切实抓紧抓实抓好。在第二批教育实践活动中，中央政治局常委同志各选择一个县作为联系点。要落实领导责任，一级抓一级，一级带一级，层层抓落实。要加强督促检查，及时发现和解决问题，确保不漏项、不留死角。要抓好宣传引导，加大宣传力度，发挥典型作用，为搞好教育实践活动营造良好氛围。要坚持统筹兼顾，把开展活动同做好当前各项工作结合起来，做到两手抓、两不误、两促进，为做好改革发展稳定各项工作提供有力保障。

源自中央政府门户网站 2014-01-20



李克强

在改革、开放与合作中 重塑世界经济

在第 44 届世界经济论坛年会召开之际，中国国务院总理李克强向世界经济论坛发来特别致辞，阐述中国经济对重塑世界格局的重要意义。

李克强在致辞中指出，中国作为最大的发展中国家和 G20、APEC 等一系列多边经济机制的成员，经济现状和走向对世界经济有重要影响。当前中国经济稳中向好，稳中有进，稳中提质。2013 年中国 GDP 增长率为 7.7%，从全球范围看，继续保持了中高速增长。经济整体呈现出增长较快、物价较稳、就业扩大、收入增加的良好态势。中国与世界经济的关系更加紧密，合作进一步扩大。去年中国的进出口额、利用外资都实现了可观的增长，其中进口总额接近 2 万亿美元。中国企业对外直接投资也超过了 900 亿美元。

李克强指出，去年，面对世界经济不景气、国内经济下行压力一度加大甚至国际上有人认为中国经济会“硬着陆”的情况，中国积极有为，围绕“增活力、稳预期、促转型”，创新宏观政策调控方式，应对挑战。一是从改革开放入手，着眼处理好政府与市场的关系，大力推动简政放权，释放改革红利；二是明确经济运行的合理区间，提出把经济增长 7.5% 左右、新增城镇就业 900 万人以上作为下限，把物价上涨不超过 3.5% 左右作为上限；三是着力在调结构上下功夫，抓住市场潜力大、发展相对滞后的“短板”，着力加快服务业发展，连续推出促进信息、金融、养老、

健康服务业等发展的政策措施，同时着力推进节能环保等新兴产业发展。

李克强指出，今年中国经济政策的基调是稳中求进、改革创新，这与国际社会对重塑世界经济的期待是吻合的。我们将按照十八届三中全会的部署，全面深化改革，进一步扩大开放，保持宏观政策连续性和稳定性，积极扩大内需，促进经济平稳增长，在推进结构调整中更加注重提质增效升级，更加注重缩小城乡、区域这两大差距，采取更有力的措施扩大就业、扶贫帮困，促进社会公正，使发展的成果惠及全体人民。中国经济的持续健康发展，也将为世界发展带来新机遇、增添新动力。

李克强强调，重塑世界经济，重要的是构建和完善开放合作、互利共赢的全球经贸体系。国际社会应始终以多元、开放、包容、互惠为方向，继续维护二战后形成的国际政治秩序与世界和平环境，坚持发挥好以 WTO 为核心的多边贸易框架的积极作用，探索各种形式的区域贸易安排，坚决反对贸易投资保护主义。我们主张，不同发展水平和阶段的经济体，应当发扬同舟共济的精神，摒弃零和博弈的做法，携手应对共同挑战。尤其是发达经济体和新兴经济体要发挥各自优势，形成促进全球经济增长的“双动力”和互补互利互惠的好局面，塑造合作共赢的经济全球化新格局。

源自中央政府门户网站 2014-01-22



郭庚茂

推动郑州航空港经济综合实验区 建设须做好五方面工作

2 月 25 日，河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂，省委副书记、省长谢伏瞻带领省委、省政府有关领导赴郑州航空港经济综合实验区调研。

郭庚茂对郑州航空港经济综合实验区建设取得的成绩给予充分肯定。就更好推动郑州航空港经济综合实验区建设，郭庚茂强调了五个方面。

第一，争分夺秒，拼尽全力，打造现代综合交通枢纽和物流中心。当前国际国内发展形势都在发生剧烈变化，变中有挑战有机遇。对于河南这样的中部大省来说，要变中取胜，就要发掘自身优势，抢占制高点，在新一轮发展中保持好的态势。河南最大的优势是区位和交通，打造现代综合交通枢纽、形成现代物流中心，是今后发展的关键和命脉。交通兴则河南兴，交通衰则河南弱。打造现代综合交通枢纽首先要建设航空枢纽，建设航空枢纽首先要抓好货运国际枢纽，解决铁路、公路解决不了的问题。要以国际航空货运枢纽为核心，机、公、铁三网联合，配套集疏，打造现代综合交通枢纽，形成成本优势，以成本优势来带动发展、加快发展。

第二，把年度工作目标、工作成果转化为战略目标、战略效果。我们必须明白什么是手段、什么是目的，注重旅客、货邮吞吐量并不是单纯地追求数量，而是为了培育大枢纽，建设大枢纽是基础和起点，是为了发展大物流、培育大产业、塑造大都市、带动城市群，并以此来实现中原崛起河南振兴。我们要善于把工作目标转化

为战略目标，把年度成果转化为战略成果。要大力宣传推介郑州航空港经济综合实验区，以商招商，以成果来扩大战果。

第三，要把郑州航空港经济综合实验区建成河南乃至中原地区开放的平台和窗口。当前，要重点抓好几件事情：一是完善口岸建设，提高通关效率，形成便捷高效的通关效果；二是抓好郑州跨境贸易电子商务服务试点城市建设，形成规模化运营；三是继续挖掘扩充完善综合保税区功能，更好地发挥其作用；四是积极推进申报自由贸易区工作。

第四，要努力建设体制创新示范区。要利用实验区这个特殊区域积极探索改革，结合自由贸易区的申报，创新管理体制机制。要学习先进省、市的经验，总结自身的成功做法，在土地开发整理、投融资、项目评审决策等方面创新制度机制。要进一步简政放权，强化服务，在党的管理体制、干部选任机制、综合执法等方面进行探索和创新，把郑州航空港经济综合实验区打造成为一个最具活力的地区。

第五，要顾全大局，协同配合，打赢郑州航空港经济综合实验区建设的关键战役。今明两年是实验区建设的关键时期，各级各地各有关方面都要顾全大局、全力以赴、协同配合、形成合力，共同打好这一仗，决不能以任何理由或借口贻误事业、影响大局。

源自《河南日报》 2014-02-26 本刊有删减



谢伏瞻

发扬连续作战、攻坚克难的优良作风 全力推进航空港实验区工作再上新台阶

2月25日,河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂,河南省委副书记、省长谢伏瞻等省领导到郑州航空港经济综合实验区调研。在一天的密集行程中,领导们到工地、进厂区、入企业,看项目、谈规划、问进度,召开座谈会,听取省航空港经济综合实验区领导小组和郑州市航空港经济综合实验区领导小组汇报。

谢伏瞻在座谈时表示,建设郑州航空港经济综合实验区,是实现中原崛起河南振兴富民强省战略目标的强大“引擎”,是实施开放带动基本省策、打造内陆开放高地的综合抓手,是创新体制机制、释放改革红利的有效平台,是打造区域竞争新优势、抢占未来竞争制高点的战略突破口,是加快经济结构调整和发展方式转变的重要载体,是推进新型城镇化、形成城乡发展一体化新格局的关键举措,事关全省发展大局和前途命运。一年来,郑州航空港经济综合实验区主要经济指标快速增长,基础性工作取得重大进展,实现了良好开局,难能可贵,来之不易。要发扬连续作战、攻坚克难的优良作风,以踏石留印、抓铁有痕的劲头狠抓工作落实,同步推进建设与发展,争取各项工作再上新台阶。

针对今年要抓好的重点工作,谢伏瞻要求,一要突出关键环节,加快机场二期工程建设。这要作为政治任务,确保进度,确保质量,确保安全,确保廉洁,确保统筹,确保按期完成并投入使用。二要完善出台相关规划,推动实验区科学建设。各项规划编制是实验区建设的先导性工程,要按照国务院批复的实验区发展规划和河南省

政府批复的概念性总体规划,围绕实验区的功能定位、产业布局、发展目标、主要任务,加快编制,搞好衔接,提升水平,扎实推进。三要扩大招商引资,带动全省对外开放。抓住当前承接产业转移的重大机遇,加大项目引进和建设力度,进一步夯实实验区发展的产业基础。要突出招大引强,创新招商方式,优化招商环境,强化招商实效。四要搭建综合平台,增强服务配套能力。整合优化海关特殊监管区及各类口岸功能,加快综合保税区建设,推动综合保税区、出口加工区和保税物流中心实现物流联动。抓住国家建设新丝绸之路经济带和新欧亚大陆桥的战略机遇,支持郑欧国际班列加密班次,加快郑州国际陆港规划建设。坚持改革创新,努力在创新用地和融资保障机制、海关监管模式和口岸建设机制等方面闯出新路子。五要抓好郑州跨境贸易电子商务服务试点,将先发优势变成竞争胜势。尽快完成E贸易商业平台二期建设,努力打造河南本土有影响力的大型跨境电子商务平台。加快进出口业务规模化运营,培育E贸易核心竞争优势。围绕四大类41项验收内容,建立规范的业务流程秩序,确保率先通过国家验收。再引进一批知名电商、网商与物流商,加快建设电子商务产业园区。六要统筹协调,加大对实验区的支持。落实好“两级三层”管理体制,落实好各项支持政策,形成实验区发展带动全省、全省全力支持实验区建设的生动局面和强大合力。

源自《河南日报》2014-02-26

河南航投召开党的群众路线教育实践活动动员大会



本刊讯 2月27日,河南民航发展投资有限公司党的群众路线教育实践活动动员大会在23楼会议室隆重召开。大会的主要任务是深入贯彻落实中央、省委第二批党的群众路线教育实践活动有关会议精神和习近平总书记、省委郭庚茂书记的重要讲话精神,对公司开展教育实践活动进行安排部署,动员各级党组织和广大党员干部进一步坚定理想信念,改进工作作风,更加奋发有为,为加快建设郑州航空港经济综合实验区不懈奋斗。

河南省委第十四督导组组长、省委省直工委巡视员李汴霞,督导组副组长、省纪委监委驻省残疾人联合会纪检组组长马宏及督导组成员傅华、刘安斌、曹宁波、宋俊凯等亲临会场;河南航投党委书记、董事长、河南航投党的群众路线教育实践活动领导小组组长张明

超,党委副书记、总经理、副董事长、领导小组副组长刘建葆及公司全体党员参加了动员会。会上,李汴霞作了重要讲话,张明超作了动员报告,刘建葆主持会议并宣读了《河南民航发展投资有限公司党的群众路线教育实践活动实施方案》。

李汴霞在讲话中对河南航投群众路线教育实践活动的前期筹备工作给予了充分肯定,她说,河南航投党委对此次教育实践活动高度重视,第一批教育实践活动开展以来,就先学一步、提前介入,做了大量准备工作。省委教育实践活动第一批总结暨第二批部署会议之后,公司党委及时组织学习习近平总书记、刘云山同志系列重要讲话精神,进一步提高了思想认识;迅速成立领导小组和工作机构,制定的实施方案符合企业实际,指导性、针对性和操作性都很强;张明超

中国银行卢森堡分行到访河南航投

同志的动员讲话，广泛征求意见、反复修改，讲得很好，完全赞同。

根据省委教育实践活动领导小组关于做好督导工作的有关安排，李汴霞讲了三点意见。第一，要认真学习，准确把握中央和省委的基本要求。尤其是要把握总体要求，突出重点任务，用好活动抓手。要坚持主题不变，镜头不换，对准聚焦、狠刹“四风”，做到一以贯之，一抓到底；坚持“一学三促四抓”，扎实推进活动。第二，要真抓实干做，确保活动取得实实在在效果。要保持良好精神状态，认真借鉴运用第一批活动的经验，采取务实管用的措施，坚持两手抓、两促进。要突出领导带头，坚持立行立改、强化专项治理，“规定动作”落实到位，“自选动作”创新有效。第三，要从严从实，扎实开展督导工作。督导组将紧紧依靠企业党委开展工作，切实履行督导职责，坚持以身作则开展督导。最后，李汴霞希望河南航投的教育实践活动能取得实效，让省委放心，让职工群众满意。

张明超在动员报告中，紧紧围绕中央、省委领导讲话精神，结合公司工作实际，就如何扎实开展好河南航投党的群众路线教育实践活动，提出三点意见。一是统一思想，深刻认识开展党的群众路线教育实践活动的重大意义。张明超说，这项活动既是贯彻中央和省委重大战略决策的必然要求，又是推动企业科学发展的强大动力，还是解决企业当前存在问题的重要举措。河南航投虽然一直把作风建设作为一项重要工作来抓，建章立制工作始终没停步，但是，“四风”问题在领导班子和员工干部中依然不同程度地存在，形式主义突出表现为“粗”和“浮”，官僚主义突出表现为“慢”和“短”，享乐主义突出表现为“懒”和“满”，奢靡之风突出表现为“安”和“攀”。这些问题虽不是主流，但我们要以刮骨

疗毒的决心，开展大排查、大检修、大扫除。第二，把握要求，扎实开展党的群众路线教育实践活动。要贯彻总要求，把握主要任务，抓好关键环节，做到学习教育、听取意见须深入；查摆问题、开展批评须严实；整改落实、建章立制须到位。第三，加强领导，确保党的群众路线教育实践活动取得实效。既要坚持领导带头，又要统筹兼顾；既要加强舆论引导，还要积极接受督导；最终建立长效机制。张明超指出，搞好党的群众路线教育实践活动任务繁重、意义重大、影响深远。一定要在中央和省委的统一部署下，以高度的政治责任感、饱满的精神状态和扎实的工作作风，把活动组织好、开展好，为加快推动郑州航空港经济综合实验区和“四个河南”的建设做出新贡献。

刘建葆就今后如何完成好各级领导部署的任务、开展好教育实践活动提出了落实意见。他指出，李汴霞组长的讲话为我们传达了中央和省委的有关精神，对公司搞好党的群众路线教育实践活动和督查指导工作提出了具体要求；张明超董事长的动员报告，紧扣中央、省委精神和河南航投的工作实际，任务明确，措施详细。大家一定要学习好、领会好、落实好，统一思想认识，切实增强搞好党的群众路线教育实践活动的紧迫感和使命感，以坚强的党性、高度负责的态度、求真务实的作风，高起点规划，高标准要求，精心组织开展好公司的各项活动。在省委督导组的帮助和指导下，扎实开展、有序推进，保质保量地完成好教育实践活动的各项目标任务，向省委交一份合格满意的答卷。

会上，按照省委的统一部署，第十四督导组对河南航投领导班子作风建设情况进行了民主评议，并在会后与部分党员干部进行了谈话。

（张楠华 / 文 赵宗丹 / 图）



本刊讯 1 月 27 日上午，中国银行卢森堡分行总经理周立红一行到访河南航投，河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆与远道而来的客人进行了会谈。

会上，张明超首先对周立红一行的到来表示欢迎。张明超说，非常感谢中国银行在对卢森堡货航收购股份过程中给予河南航投的支持。河南航投会以此次收购为契机，推动郑州至卢森堡客货运航线的开通及双方经贸文化的往来。希望中国银行卢森堡分行能够一如既往地支持河南航投，也相信今后双方的合作会更加愉快。

周立红表示，中国银行卢森堡分行非常荣幸能够与

河南航投开展业务合作。卢森堡地处西欧中心，地理区位优势突出，且在航空货运和地面卡车物流方面拥有丰富的经验，河南航投收购卢货航的股权，是很明智的选择，业务前景美好。中国银行卢森堡分行非常乐意为河南航投在卢森堡开创事业方面加油助力，为河南航投提供投资担保、结算和租赁等综合服务。

中国银行卢森堡分行成立于 1979 年，下辖鹿特丹、布鲁塞尔、波兰、斯哥德尔摩、里斯本五家分行，业务范围辐射整个欧洲大陆。成立 35 年来，始终致力于为中欧双边贸易投资活动提供金融服务，目前正在积极申请成立欧洲人民币离岸中心。

（张楠华 / 文 赵宗丹 / 图）

频频交流 共谋发展 奥凯航空高层访问河南航投



本刊讯 2月23日，奥凯航空有限公司（以下简称奥凯航空）总裁刘伟宁一行来豫走访，在此之前，奥凯航空总裁高级助理兼货运筹备组副组长韩晶一行曾于2月12日到访河南航投。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆与客人围绕航空经济项目建设开展全方位合作进行了热烈而深入的交流。奥凯航空高层人员还在刘建葆的陪同下，赴郑州航空港经济综合实验区、机场二期建设现场及上街区进行了参观考察。

张明超在与奥凯航空高层会谈时表示，河南航投与奥凯航空合作，是贯彻党的十八届三中全会提出“积极发展混合所有制经济”精神的体现。通过与刘伟宁总裁的交流，双方认为在货运航空、飞机制造、低成本航空、飞行员培训和飞机维修及拆解等航空产业领域具有广阔的合作空间。希望双方按照“先易后难，有序推进”的原则，充分发挥各自优势，加快推进项目进程，力争年内有实质性的进展。

刘伟宁说，奥凯航空作为民航大家庭的一员，通过此次河南之行，对郑州航空港经济综合实验区和通航试验区有了全面而深入的了解，两大区功能互补、定位高远，显示出河南省委省政府对发展航空事业的高度重视，既具有战略眼光，又是行家里手。看到各处热火朝天的建设热情自己备受鼓舞，对与河南航投合作充满信心。

双方工作对接小组成员还就具体项目逐一进行深入探讨，初步明确了工作分工和时间节点。下一步双方将继续按照定期会商机制，保持高效的沟通和交流。

奥凯航空是我国大陆第一家民营航空公司，也是我国首次成功通过融资租赁方式销售国产民用飞机的企业。今年1月份，张明超曾带队走访了奥凯航空，通过双方深入友好的洽谈，初步建立合作关系，签署了合作备忘录，成立了工作对接小组。近期奥凯航空的到访标志着双方交流合作进入了更加深入的阶段。

（王 震 王志广 / 文 赵宗丹 / 图）

河南航投走访考察上街区

本刊讯 2月10日，河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员前往上街区，在上街区委书记樊福太等有关领导陪同下，对上街机场及周边区域经济进行了实地考察。双方还就通用航空领域合作等事宜进行了深入友好的洽谈。

张明超一行听取了相关工作人员对上街机场和通航试验区的介绍，先后参观了上街机场相关设施和通航试验区内的重点建设项目。

在交流座谈会上，樊福太首先对张明超一行的到访表示欢迎。他说，上街区是河南省通航产业未来重点发

展的基地之一，2014年将全力谋划通航试验区产业布局，加紧推进机场改扩建及完善基础设施等工作。目前，河南航投与上街区都处于重要发展时期，在资源、资金、政策、人才等方面互补优势明显，开展合作具有天时地利人和的条件，发展前景广阔。

张明超说，河南航投作为省属航空投融资平台，成立以来重组了两家航空公司，公司业务不断展开。此次上街之行切身感受到通航试验区迅猛发展的建设速度，坚定了合作的信心。他建议双方进一步密切合作关系，尽快研究确立合作模式讨论确定项目，详细制定工作实施计划，多方面合作全面展开。

（张 雪）

赛伯乐（中国）投资公司访问河南航投

本刊讯 2月20日，赛伯乐（中国）投资公司合伙人杜豪一行到访河南航投。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员热情接见，双方就业务合作等方面进行了会谈。

刘建葆首先对杜豪一行的到访表示欢迎，并向对方介绍了郑州航空港经济综合实验区的实施情况，以及河南航投的发展战略及业务重点。刘建葆说，赛伯乐公司在投资方面有着成熟的理念和丰富的经验，希望双方加强交流合作，共同促进郑州航空港经济综合实验区的发展。

杜豪对双方合作充满了信心，他说，河南航投和赛伯乐公司均为投资类公司，有着很多共同之处，在多个业务板块上，双方的发展思路不谋而合，使得合作具有非常坚实的基础和美好的前景。

会谈期间，双方重点围绕航空产业园的建设及合作模式、通航空域管理网络和航空服务产业联盟等事宜进行了深入探讨，同时，还对引进航空制造等项目交换了意见。未来，双方将从资本层面展开合作，制定一揽子合作计划。

（张 雪）

省中小企业投资担保公司 到访河南航投



2月21日，河南省中小企业投资担保股份有限公司（以下简称省中小）董事长关湘平一行到访河南航投，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员热情接见，双方就业务合作等进行了友好洽谈。

刘建葆首先对关湘平一行的到访表示欢迎，他说，近年来河南省各方面越来越重视金融行业的发展，这对双方发展都是良好的契机。省中小基础好、实力强、机制灵活，与航投担保公司（以下简称航投担保）进行合作，一方面可以体现民营企业的长处，另一方面可以发挥国有企业的优势，可共同成长，互利共赢。

关湘平说，省中小拥有丰富的行业经验和市场资源，而航投担保在银行授信方面优势明显，双方存在着广阔的合作空间。在合作中航投担保能锻炼队伍，培育市场，提升业界知名度；省中小则能进一步扩大业务规模，推动发展。双方进行业务合作，将开辟郑州担保业界的新模式。

会谈使双方加深了了解，增进了互信，并在人才培养、业务交流等方面达成共识，为不断拓展合作领域奠定了基础。

省中小是经河南省政府批准并出资发起设立的股份制企业，目前注册资本为4.1亿元，是从事中小企业融资担保服务的专业担保机构。

（杜 浹）

既廉洁自律又确保安全 河南航投春节期间实行封存公车制度效果好

本刊讯 为严格贯彻落实中央《八项规定》和《党政机关厉行节约反对浪费条例》等文件精神，加强公务用车管理，强化干部廉洁自律，树立企业良好形象，避免安全隐患，河南航投认真按照公司领导指示精神，在春节期间对公司的公务车辆进行了封存管理，直至初八上班才正式开启日常用车的程序。

河南航投在2014年春节期间封车管理主要进行了4个步骤：一是节前对公司驾驶员开展关于《八项规定》、安全驾驶等培训活动，强化思想意识教育；二是综合管理部结合公司工作实际，做好了节日期间车辆的值班安

排；三是对公司公务车辆采取“集中停放、钥匙归口、统一保管”的措施，要求值班车辆行车必须按照规定上报车辆调度员名单，做好行车记录；四是如有违反规定擅自动用车辆的，一律严肃处理。以上四个步骤，环环相扣，确保公车封存落到实处。

通过此次节日封存车辆工作的有效执行，不仅防止了公车私用不良现象的发生，而且促进了公司车辆管理的制度化、规范化，提高了公司干部职工及驾驶员自觉遵守车辆管理规定的意识，在企业内强化了风清气正的工作氛围。

（赵 阳）

航程航投置业与万豪国际集团 签订合作协议

本刊讯 2月11日，郑州航空港区航程航投置业有限公司（以下简称航程航投置业）与万豪国际集团（以下简称万豪集团）在北京华贸中心万豪中国总部签订了《关于在中国郑州拟建万怡酒店的谅解备忘录》和《关于在中国郑州拟建万怡酒店的临时咨询服务合同》。

航程航投置业为河南航投置业下属的合资子公司，目前其在郑州航空港区所开发的国际贸易服务中心项目已进入设计阶段。在协议签定后，万豪集团将于近日组

织专家团队介入项目中酒店设计的技术服务，以便尽快确定酒店功能布局和平面规划方案，进而推动项目建设步伐。

万豪酒店品牌在港区项目的引进，将会提升该项目的整体品位，同时填补目前港区没有国际酒店管理品牌的空白。

（张一凡）

学报告 谈体会 抓落实 航投物流全员参与共谋 2014 年工作

本刊讯 “怎么学好报告、干好工作”近日成了航投物流员工议论的热点。随着“学报告，谈体会，抓落实”活动的深入开展，航投物流员工个个写心得，人人谈体会，畅谈在 2014 年工作所想、所谋、所为。

“要按照‘干中求为’的指导思想，细致研究入股卢森堡货航后双枢纽的实施方案，充分利用控股航空公司的航线、班机优势，开展航空货代及国际贸易业务；同时通过业务的展开，反过来为货航及航线提供货源支撑，使两者相辅相成，为航投物流的发展奠定坚实基础。”袁圣博就货代业务提出了自己的建议。

而郭翔则对如何开展电子商务进行了探讨：“电子商务领域对我们来说是一个全新的行业，我们具有后发

优势，可以用好‘合’字方针与外界合作，迅速打造出面向消费者的知名电商品牌。”

针对“变中求胜”，邵锐提出：“国际贸易市场复杂多变，这就要求我们开展国际贸易业务时一定要根据市场形势的变化不断调整思路，调整角度，调整对策，根据变化有针对性地开展。”

截至 2 月 10 日，航投物流员工共撰写心得体会 9 篇。通过这项活动，员工们不但领会了工作会议的精神，更增强了对全面完成 2014 年物流工作的责任感，目前航空物流园区项目、航空货代、机场货站及制度建设等中心业务工作已全面铺开。

（张恩昊）

航投置业召开 2014 年度工作会议 现场签订目标责任书

本刊讯 1 月 17 日，河南航投置业有限公司（以下简称航投置业）在公司九楼会议室召开 2014 年度工作会议，会议传达了航投总部 2014 年度工作会议精神，总结和回顾了航投置业 2013 年工作，部署了 2014 年重点工作，并与分管领导现场签订了目标责任书。

2013 年，航投置业在航投总部的领导下，通过全体员工的积极努力，完成了公司工商注册相关工作，起草印发了公司各项急需的规章制度，公司基本步入正常运营轨道；与郑州航空港区航程置业有限公司合资设立了郑州航空港区航程航投置业有限公司（以下简称合资公

司），合资公司首个项目前期工作已经启动；郑东新区龙湖企业总部项目土地得以落实；完成了港区写字楼 6-9 层的装修工作。

在部署 2014 年工作时，航投置业总经理常树泉要求大家认真学习领会总部会议精神，在郑州航空实验区建设的有利大环境下，紧抓机遇，保证质量推进速度。他要求航投置业全体员工一定要树立信心，下定决心，加强责任心，较好完成 2014 年的任务指标。为了达到该目标，对待任务要层层落地，责任到人，制度到边，落实好目标责任书，尽最大努力完成既定目标。

（张一凡）



国企改革在深化

黄淑和

国务院国资委
副主任、党委
副书记

党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》，对全面深化国有资产和国有企业改革进行了总体部署，提出了新思路、新任务、新举措。国资委要以此为基本遵循，进一步解放思想、开拓创新，推动国有资产和国有企业改革取得新突破。

一、现阶段深化国有企业改革的重点

国有企业改革已经进入了攻坚

阶段，面临着新的历史性任务。当前和今后的一个时期，深化国有企业改革，重点是抓住两个关键环节。

一个是加快国有企业股权多元化改革，积极发展混合所有制经济。目前，民间资本投资国有企业取得了积极进展。中央企业及其子企业引入非公资本形成混合所有制企业已占总企业户数的 52%。截至 2012 年底，中央企业及其子企业控股的上市公司共 378 户，上市公司中非国有股权比例已超过 53%。地方国有企业控股的上市公司 681 户，上市公司非国有股权比例已超过 60%。2010 年，从新 36 条颁布以来至 2012 年底，民间投资参与各类企业国有产权交易受让宗数合计 4473 宗，占交易总宗数的 81%；受让金额合计 1749 亿元，占交易总额的 66%。

下一步，我们推进国有企业股权

多元化改革、发展混合所有制经济的基本思路是：加快推进国有企业特别是母公司层面的公司制、股份制改革，进一步优化国有企业股权结构。主要采取以下四种形式。其一，涉及国家安全的少数国有企业和国有资本投资公司、国有资本运营公司，可以采用国有独资形式。其二，涉及国民经济命脉的重要行业和关键领域的国有企业，可保持国有绝对控股。其三，涉及支柱产业和高新技术产业等行业的重要国有企业，可保持国有相对控股。其四，国有资本不需要控制并可以由社会资本控股的国有企业，可采取国有参股形式或者全部退出。我们将通过多种方式推进具备条件的国有企业改制上市，暂不具备上市条件的国有企业通过引入各类投资者，实现股权多元化。鼓励具有资金、技术、管理优势的战略投资者以及社保基金、保



险基金和股权投资基金等机构投资者参与国有企业改制重组。

发展混合所有制经济是深化国有企业改革的“重头戏”。总的考虑如下：大部分国有企业通过股权多元化的改革，逐步发展成为混合所有制企业；国有企业在发展混合所有制经济中将逐步降低国有股权的比例；大力支持各种非公资本特别是民营资本参与国有企业的股权多元化改革；国有企业通过实施股权多元化改革，一方面吸引更多的社会资本与国有资本共同发展，另一方面促进国有企业进一步完善公司治理结构和内部运行机制；在具体实施中，实行一企一策，分类进行研究，分类提出措施，不搞“一刀切”；改革要统筹安排，系统推进，稳妥操作，强化公开透明和规范运作，防止国有资产流失。

在发展混合所有制企业中，如何

加强国资和民资的产权保护，如何在改制改革中防止国有资产流失，这是社会普遍关注的问题。为了加强产权保护，防止国有资产流失，我们将采取以下七项措施：一是明晰产权关系，二是搞好产权登记，三是完善公司章程，四是规范公司治理，五是强化资产评估，六是规范产权流转，七是加强资产监管。

另一个关键环节是深化国有企业管理体制改革，健全完善现代企业制度。

一是继续推进规范董事会建设。依法落实董事会职权，严格董事履职责任。建立健全股东会、董事会、监事会和经理层协调运转、有效制衡的公司法人治理结构。建立国有企业长效激励和约束机制，强化国有企业经营投资责任追究。积极探索现代企业制度下党组织发挥政治核心作用、职

工民主管理的有效途径。

二是探索建立职业经理人制度。更好发挥企业家作用。在总结经验的基础上，我们将继续加大国有企业高管人员市场化选聘和管理力度，在国有企业集团层面逐步建立职业经理人制度，并对企业领导人员实行分层分类管理。今年国资委将从直接管理的中央企业中选择几家开展由董事会直接选聘和管理经理层（包括总经理）的试点。

三是深化国有企业内部三项制度改革。抓紧建立健全企业管理人员能上能下、员工能进能出、收入能增能减的制度，为企业赢得市场竞争提供制度保障。探索推进国有企业重大信息公开，提高国有企业运营透明度。

四是合理确定并严格规范国有企业管理人员薪酬水平、职务待遇、职务消费和业务消费。建立健全根据

企业经营管理的绩效、风险和责任来确定薪酬的制度，不断完善企业薪酬激励约束机制。对市场化聘任的企业管理人员，研究建立市场化薪酬协商机制，以适应建立职业经理人制度的需要。要加快研究制订有关国有企业负责人职务待遇、职务消费和业务消费方面的管理办法。

五是探索混合所有制企业员工持股办法。允许混合所有制经济实行企业员工持股，形成资本所有者和劳动者利益共同体，这是深化国有企业改革的一项重要措施。我们将积极探索混合所有制经济实行企业员工持股的有效途径和办法，努力取得新突破和新成效。

二、着力完善国有资产管理体制

实践证明，在深化国有企业改革的同时，还要致力于国有资产管理体制的完善。党的十八届三中全会明确指出，以管资本为主加强国有资产监管，这对提高国有资产监管能力和水平提出了新的更高要求。

要积极探索“以管资本为主加强国有资产监管”的新模式和新方法。以管资本为主加强国有资产监管，更加突出了出资人代表性质，更加突出了国有资本运作，更加强调从出资人角度加强监管。各级国资委要以产权关系为纽带，依法通过公司章程和公司治理，围绕“管好资本”这四个字，落实好出资人职责，不干预企业具体经营活动，不侵犯企业的法人财产权和经营自主权。按照这一要求，我们

将进一步研究国资委的职能定位、监管方式和监管措施，及早启动国资监管法规、规章、制度的修订完善工作，尽快对国资委现在承担的工作事项进行全面梳理，按照法律赋予的职能和管资本的规律办事，充分尊重企业市场主体地位，该管的一定要管住管好，不该管的坚决不管，真正做到监管不缺位、不错位、不越位。

要抓紧研究组建或改组国有资本投资运营公司。国有资本投资公司以产业资本投资为主，着力培育产业竞争力。国有资本运营公司主要开展股权运营，改善国有资本的分布结构和质量效益，实现国有资本保值增值。国有资本投资运营公司与所出资企业更加强调以资本为纽带的投资与被投资关系，更加突出市场化的改革措施和管理手段，更充分体现国有经济的活力和竞争力。组建或改组国有资本投资运营公司，国资委作为出资人代表的职责定位没有变。目前，我们正在抓紧研究制订推进这项改革的具体实施方案，按照整体规划、分类实施、稳妥推进的原则，在符合条件的中央企业开展试点，在试点基础上总结经验，逐步推进。

要准确界定不同国有企业功能，进一步增强国有资产监管的针对性和有效性。对于分类考核，国资委正在进行深入研究，积极探索和完善中央企业分类考核的办法。初步考虑：一是在准确界定不同国有企业功能的基础上，区分企业不同的业务性质，进一步完善分类考核政策。拟对中央企

业的业务，按政策性业务与经营性业务进行区分，并据此实施分类考核。二是在确保国有资本保值增值的前提下，针对不同类型企业以及企业不同发展阶段，设定不同的发展目标。三是按照科学发展观要求，远近结合，分步推进、分类实施。

要完善国有资本经营预算制度，提高国有资本收益上缴比例。充分发挥国有资本经营预算在改革发展、结构调整、转型升级中的重要作用，支持国有企业做强做优，促进国有资本更多投向关系国家安全、国民经济命脉的重要行业和关键领域，加快推进国有经济布局结构的战略性调整，为保障和改善民生提供更多更好的物质基础。同时，加大对公益性企业的投入，在提供公共服务方面作出更大贡献。我们将根据国有企业发展实际，有差别、分步骤地提高国有资本收益收取比例，到2020年国有资本收益上缴公共财政比例达到30%。

要推进国有资本优化配置，使国有资本更好地服务国家发展战略。按照三中全会精神，国资委正在研究中央企业布局结构调整的指导意见，进一步推进国有经济布局结构调整和国有资本优化配置，使国有资本更好地服务国家发展战略，更多地投向关系国家安全、国民经济命脉的重要行业和关键领域，重点提供公共服务、发展重要前瞻性战略性新兴产业、保护生态环境、支持科技进步、保障国家安全。

源自2014年《求是》杂志第三期

我国通用机场 规划布局的若干思考

欧阳杰

中国民航大学机场学院, 机场工程基地(机场)综合交通研究所所长, 目前主要的研究方向为机场规划、交通规划与管理。

近年来, 我国通用机场建设呈现快速发展势头。2010 年底, 全国共有通用机场及临时起降点 286 个(其中颁证机场及起降点 43 个, 未颁证的 243 个)。而至 2012 年底, 我国通用机场及起降点数量已经达到 399 个。随着解放军总参谋部和民航局联合发布了《通用航空飞行任务审批与管理规定》自 2013 年 12 月 1 日起开始实施, 加之华东、中南等地通用机场建设审批办法的先后出台, 预计未来我国通用机场的规划建设将进入规范化、快速化的发展轨道。

一、通用机场规划布局的现状和存在的问题

1、通用机场分布不均衡

在我国通用机场数量快速增长的同时, 总体布局呈现出^①不均衡的现象, 我国现有通用机场主要分布在东部地区, 有的城市密集地分布有多个不同所有权、不同功能属性的通用机场, 如北京地区已经拥有 6 个通用机场和 3 个临时起降点, 天津也拥有不同所有权的 5 个通用机场, 分别隶属于体育局、农业部、开发区、中航工业、私营业主等。而中西部地区数量非常有限, 如整个河南省目前仅有安阳和上街两个通用机场, 另有林州、长垣、西华、平舆四地的通用机场获批待建。通用机场分布失衡使得区域性通用机场体系的建立健全难度加大。



2、通航机场建设过度依赖于通航制造产业

我国的通航产业发展正方兴未艾。至 2012 年底, 我国已经设立了 40 多个以通用机场为核心、以通航飞机制造业为主导的通用航空产业园。除了中航工业集团在全国的通用航空产业布局设点之外(中航通飞公司旗下有珠海、贵州和石家庄三大通用航空基地;中航直升机公司旗下有天津、景德镇、哈尔滨和保定四大直升机研发生产基地), 其他大多数园区依托通用机场发展通航制造产业, 实际上园区通航飞机制造业严重依赖于国外进口机型, 且没有成熟的通航飞机产品;已投产通航飞机项目多为简单的总装项目, 没有形成相对完整的通航飞机制造产业链, 无法形成通航产业的核心竞争力;不少国外通航制造商则在各地通航产业园区进行商业寻租, 个别通航企业以发展通航之名, 行“圈地”之实。整个通航产业总体布局上呈现为“散、杂、虚”的现象, 从通航产业链的角度考虑, 只有通过省域通用机场体系规划布局, 才能满足通用航空产业链或产业集群的现实需求。

3、通用机场的规划机制和体制未成型

在运作机制上, 目前我国通用机场建设总体表现为自下而上的个案发展模式, 而非由中央部委及省级部

门主导下的自上而下的总体布局模式。即主要由各地市、县两级政府为主体的政府推动, 或者由通航企业以航空地产主导的航空小镇、以产业主导的通航产业园、以航空消费主导的航空俱乐部或航空运动等推动通用机场的建设。这种模式的^②最大弊病是容易导致通航产业的无序竞争和通用机场的盲目建设。

在全国通用机场规划布局方面, 涉及到军队、石油、地矿、邮电、农业、林业、旅游、交通、体育等多个中央部委(表 1)。民航局正在开展《通用航空机场布局规划研究》, 限于现有的权限和行政级别, 目前民航局尚无法统筹协调中央各部委及国字号单位旗下的通用机场布局, 也未整合各省(直辖市、自治区)的通用机场规划布局方案。

从全国、省域及地市县三级的通用机场规划布局体系而言, 省域通用机场规划布局是关键, 结合省级通航产业规划, 我国北京、湖南、广东、河南等多数省(直辖市、自治区)已经编制或正在编制通用机场规划布局。目前我国省域通用机场体系的规划布局原理主要遵循两种思路:一种是依据覆盖地市行政单元或县级行政单元的通用机场密度的要求进行总体布局, 最终目标是实现通用机场的“地市通”或“县县通”, 但我国县级行政

单位的行政区划面积大小和数量相差悬殊, 如河南省多达 17 个地级市;50 个市辖区、21 个县级市、88 个县, 而西藏自治区新设立的双湖县总面积高达 11.66 万平方公里。显然这一布局思路仅局限于特定区域或特定的发展时期。另一种思路是依据通用机场的空间服务半径或服务时间的时空需求进行通用机场的布局, 欧美国家的现行做法主要是依据每空间直线 50-60km 距离范围内至少设置一个通用机场的标准进行总体布局, 而我国主要是遵循航空应急救援体系中的应急响应时间需求, 如江苏省提出率先在全国建立航空应急救援体系。航空应急救援实现县县通, 航空应急救援 30 分钟响应时间覆盖全省 80% 以上区域, 45 分钟响应时间覆盖全省 90% 以上的区域。总体而言, 这一思路适合于发达地区和通航发展成熟阶段。需要指出的是这些省域通用机场规划除了布点之外, 只是简单地对通用机场进行等级划分, 并未对机场功能定位和建设标准予以逐一明确。

总的来看, 鉴于目前我国通用机场的发展现状, 我国亟待建立健全通用机场规划机制和体制, 建议尽快由国家发改委协调、民航局牵头编制《全国通用航空机场布局规划》。

二、通用机场规划布局应遵循的基本原则

1、与民航运输机场相协调

虽然我国民用运输机场体系已基本建立, 覆盖了全国 90% 以上的经济总量、80% 以上的人口和县级行政单元, 但中西部地区仍有较大面积的国土和较大规模的人口尚不能得到有效的航空运输服务覆盖。我国支撑运输航空服务主要依托“枢纽-干线-支线”的三级机场体系, 未能有效地延伸到县乡级行政区划通达范围, 以致无法实现普遍航空运输服务, 而这需要借助于通用航空机场及起降点来实现。作为对民用运输机场体系的重要补充, 在老少边穷及交通不便的地区, 通用航空机场体系的规划建设显得尤为重要, 应秉承普遍航空服务的理念, 实现通用机场体系与运输机场体系之间的有效衔接, 或者运输机场直接承担通用航空功能, 以保障整个航空运输网络体系的通达性。

2、与其他交通运输方式相衔接

目前我国运输机场体系已经纳入国家综合交通体系规划之中, 还应将公益性的通用机场体系规划布局纳入

中央部委主管的通用机场布局情况

中央部委主管部门	总体布局和总量分布	专业航空站示例
国家民政部紧急救援促进中心	总共规划布局通用航空紧急救援网络点达 258 个，除利用既有通用机场和运输机场，尚需新增通用航空紧急救援直升机场 68 个	“十二五”目标：重点考虑人口密集、经济实力较强地区和国家重点旅游景点，为实现 90% 以上的人口能在 40 分钟内享受到航空救援服务，需要通用航空紧急救援点总数 350–400 个，其中需要新建救援场点 100–150 个左右
交通运输部海事救捞局的海上救援机场系统	沿海综合基地、基地、站布局三级布局模式；“十二五”期间，交通运输部救助飞行队将拥有 4 个救助机场，飞行救助基地数量增加到 17 个	在北方海区烟台、东海海区上海和南海海区广州、海南三亚布设综合基地。其中烟台、上海和三亚布设专用监管救助飞机场。在大连、秦皇岛、天津、青岛、连云港、宁波、温州、福州、厦门、汕头、珠海、海口和北部湾 13 处布设飞行起降点
国家林业局直属的南方、北方航空护林总站	南方航空护林总站包括 6 个航空护林站；北方航空护林总站包括 16 个航空护林站点；主要分布在我国西南、东北地区等重要林区	南方总站（成都、西昌、百色、思茅、保山、丽江）；北方总站（嫩江、加格达奇、塔河、伊春、牡丹江、佳木斯、幸福、东方红；根河、海拉尔、扎兰屯、乌兰浩特、满归；敦化、长白山
国家农业部农机化管理司	分农用航空站和农航作业起降点两级；全国隶属于农机系统航空站有 7 家，服务于东北、华北、中南及新疆	包括天津塘沽、济南平阴、江苏徐州、黑龙江佳木斯、沈阳苏家屯、湖北荆门等；分布在辽宁、天津、山东、江苏 4 省（市）及黑龙江农垦和新疆建设兵团
国家体育总局无线电模型运动管理中心	分国家直属、省、市三级管理的航空运动学校、航空运动训练基地、航空体育俱乐部等	体育总局唯一直属的安阳航空运动学校；山西省体育局省属的太原、大同和长治等三所航空运动学校；上海市体育局航空运动学校龙华机场
公安部警用航空管理办公室	分专用警用机场和运输机场警用基地两类；全国已有 20 个警务航空队，35 架直升机	包括北京、上海、天津、武汉、南京、广州、深圳、沈阳、郑州、太原、大连、番禺、三门峡等

国家综合交通体系之中，发挥通用航空本身所具有的通达性、快速性和灵活性的多重优势，弥补公路、铁路、水路等其他交通运输方式在这些方面无法兼顾的不足。通用机场与其他交通方式还可互为补充，公路、铁路及水路等既可作为通用机场的地面集疏运系统，同时通用机场也可作为这些交通运输方式的衔接配套方式。

3、与军用机场实现平战结合

通用机场规划布局应需要遵循“军民共用、平战结合”的原则，尤其是在沿边和沿海地区。在战时状态，通用机场可供军队无偿征用；而在平时时期，具有成熟的通

用航空保障功能的军事通用机场应纳入航空应急救援体系之中，一旦需要进行救灾抢险、紧急医疗之类的紧急任务，便可借助于军用机场，满足各种通用航空的应急服务需求。

4、公益性和收益性相结合

在区域通用机场体系的规划建设过程中，应实现承担公共功能的通用机场与发展通航产业的通用机场相结合，综合性通用机场应与专业性通用机场相结合。应发挥各级政府的主导作用，还应引导通航企业的带动作用。优先从政府公共功能角度（包括航空运输、城市管理、

应急救援、警用消防、医疗救护）进行通用机场的建设和布局，优先考虑社会公平性和公益性的通用机场布局，其次再兼顾考虑市场导向型的通用机场布点。首要原则是将所有的通用机场和起降点纳入国家应急救援体系和防灾减灾体系之中，根据紧急救援的响应时间确定每个通用机场及起降点的服务半径，建立全国通用机场应急救援网络体系。

其次再统筹协调民航、农业、林业、警用、体育等各公共部门的通用机场体系规划布局，例如东部沿海地区构建的海洋维权、海上救助的通用机场体系；在东北和西南地区建立林业防护、消防救灾的通用航空服务网络等等，以实现各公共部门之间的机场资源综合利用和共享，并在此基础上再统筹全国通用机场在工业、农林牧渔方面的生产作业功能。最终充分利用现有的机场资源禀赋，集约化利用土地资源，使通用机场布局达到最少的公共资源投入、获得最大社会效益的目标。

三、通用机场规划布局的要

从区域通用机场规划布局原理来看，需要对通用机场从定位、定级、定量和定点的四维角度进行总体布局。“定位”是指对通用机场的使用性质、功能属性、发展目标和发展路径的一种总体概括，并明确其在区域通用机场体系中的地位和作用。这一因素决定了通用机场建设规模、建设等级和建设数量；“定级”是指通用机场等级划分、建设规模和建设标准；“定量”是指在遵循通用机场规划布局的指导思想和原则的基础上，确定最

终的通用机场建设数量个数；“定点”是指统筹规划通用机场的建设地点，并具体落实到区县一级，在此基础上再进行通用机场选址。

1、完善通用机场的功能体系

从区域分工合作的角度来看，通用机场功能体系是编制通用机场规划布局、制定通用机场发展战略的基础性工作，通用机场的功能划分需要与机场所在地区的城市发展、经济基础、社会文化等多方面相匹配，并反映出单个通用机场在整个区域通航功能体系中的地位和作用、通用机场体系中各通用机场之间的功能特征、通用机场与运输机场的联系等等方面。只有完善通用机场的功能体系，才能达到区域通用机场布局的合理化、集约化，避免区域内的通航业恶性竞争。作为具有公共基础设施属性的通用机场主要包括三大服务功能：公共服务功能、经济建设服务功能和消费市场服务功能。

在公共服务功能方面。这类机场主要为社会公众提供基础性、公益性各类公共服务，重点突出航空应急救援公共服务功能，其规划建设和运营管理的主体为各级政府部门。以大中城市的警用机场、沿海的海上救助机场为核心，发挥其在应急救援、医疗急救、消防救灾、城市管理等公益性功能；再者以通勤机场为核心，发挥其在老少边穷、交通不便地区的运输航空功能，以改善老、少、边、穷地区的普遍航空服务。如阿拉善盟盟委和行署投资 3.89 亿元在阿拉善左旗、阿拉善右旗和额济纳旗各建一个通勤机场，形成以覆盖盟内 3 个旗为主的通勤



航空网络。

在经济建设服务功能方面，这类通用机场具有工业、农业、林业、畜牧业、渔业和建筑业等生产作业飞行功能，需要指出的是新兴的通用航空快递业也是这类通航服务的重点所在，目前我国的快递业正以每年 25% 的速度增长，在我国东部沿海的岛屿地区和中西部地面交通不便的偏远地方，以航空快递为核心的通用航空业发展拥有巨大的商机。这类通用机场主要满足各类经济主体进行的通航服务，注重发挥通用航空的经济效益，其规划建设和运营管理的主体为从事经济活动的企事业单位。例如，中信海洋直升机股份有限公司在深圳、哈尔滨设有营运基地，在湛江、天津、上海设有分公司，在海南东方、浙江舟山设有直升机起降场，已经形成辐射南海、东海、渤海海域沿海地区的全国性服务网络。

在消费市场服务功能方面。这类经营性功能为主导的通用机场包括以专业化通用机场为基础，提供通航产业、私人商务飞行、航空旅游、航空培训、航空运动、飞行培训、航空俱乐部、航空小镇等个性化的通航服务，这类通用机场的规划建设和运营管理为企业或私营业主。例如，上海正阳投资集团公司旗下的正阳通航机场投资公司谋划全国通航机场网络，先期聚焦华东地区，并向东南沿海及两翼辐射。目前该公司在华东地区正筹建上海奉贤机场、承租上海高东、徐州杨庙、江苏泰州及浙江千岛湖机场。

2、建立健全专业化、集约化的通用机场体系

本着促进区域经济发展、满足社会民生需求、加强资源集约利用和推动通航产业发展的总体原则，建立健全专业化的通用航空机场体系：包括通用航空作业体系（工业、农业、林业、渔业、建筑业、采油、探矿作业）；通用航空运输服务体系（通勤、公务、旅游、邮政）；通用航空飞行培训体系（私照或商照培训；机务维修培训）；航空应急救援体系（海上、内河、城市管理、警用、消防、医疗）、航空运动体系（航空运动学校和飞行俱乐部）。最终在全国范围内构建等级结构分明、建设规模适当、总体布局合理、功能定位准确的现代化通用机场体系。

另外，我国《通用机场建设规范》（MH/T 5026—2012）根据对公众利益的影响程度而按照载客飞机座位数和最高月起降架次将通用机场划分为三类，其分类并

未明确对应着通用机场的建设规模和建设技术标准。建议通用机场按照综合性、专业性和临时起降点三级进行规模等级划分和建设技术标准的确定，其中综合性通用机场应保留有向运输机场和通勤机场转型升级的可行性。

3、依托城市群打造核心通用机场群

我国的城市群建设正从已基本建成的 11 个城市群、正在建设的 14 个城市群和潜在的 7 个城市群三个层次分别推进，预计到 2030 年，这 32 个城市群建设成熟后将形成多层次、开放性城市群体。通用机场布局发展本身便具有很强的区域特性，应依托上述城市群进行核心通用机场群的规划布局，发挥通用机场的集群效应，结合航空旅游产业链、航空制造产业链、航空消费娱乐产业链、航空飞行培训产业链等不同属性通航产业链的布局，在城市群背景下构筑产业特色鲜明的区域通用机场群。

4、大力加强以通用机场为平台的通航后勤保障服务体系

以公益性通用机场为主要平台，鼓励通用航空企业和社会力量参与通用航空机场以及运行保障设施建设；建设和完善空管、维修、航油配送等保障设施，在主要城市建立主要为公务机和私人飞机提供地面服务的固定运营基地（FBO），并引入固定基地运营商；以法库、珠海、深圳和海口为试点，逐渐在全国范围内建立飞行服务站（FSS）；并重点建立承担航线维护、飞机大修、发动机及附件修理任务的专业维修站（MRO）；从区域服务的角度，新建哈尔滨、呼和浩特、乌鲁木齐、珠海等航空汽油配送中心及其输配送体系。在加强航油供应、空管设施与能力、航行服务、专业维修系统四大保障能力建设的同时，还应规范通航飞机托管及租赁、通航飞行培训、通航融资保险、通航旅游会展、通航中介服务等方面的经营。

结 束 语

当前我国的通用航空正处于快速发展时期，各地规划建设通用机场的积极性空前高涨，在规划建设通用机场的过程中，应强化以中央、省（市、区）两级政府在全国和省域通用机场布局规划中的主导作用，同时还应注重合理引导社会力量和灵活运用市场化手段。

源自民航资源网 2014-01-24



建通航产业园要防止“急性病”和“慢性病”

根据中国航空器拥有者及驾驶员协会（AOPA）的统计，截至 2013 年 7 月 31 日，全国已经有 28 个省、市、自治区的 116 个县级以及县级以上城市已经在规划、建设或者声称要建设通用航空产业园区或产业基地。然而，目前成型或成规模的航空产业园却并不多。建设通用产业园，我们需要理性的心态，要防止“急性病”和“慢性病”的发生。

随着我国通用航空发展运营环境的逐渐改善，许多地方政府纷纷将通航产业发展作为本地经济转型的一个契机，纷纷大肆新建通航产业园。在这股大潮中，人们容易患上“急性病”。“急性病”的特点就是“急”字当头，匆匆决定，急实施，以图个急见效。比如，本着“急功近利，急于见效果”的心态建设通航产业园，不考虑实际，盲目上项目；一心贪大求全，投资过多，使通航产业园建设负债累累。

总体来说，我国通航产业的总体基础还很薄弱，短期内不可能实现盈利，一般需要一段时间的产业准备期。此外，与运输航空一样，通用航空同样具有“高科技、高投入、高风险、低产出”的“三高一低”特征。因此，通航产业前景虽诱人，但投资却一定要谨慎。选择发展通航产业的地方政府一定要做好调研，根据实际，有步骤、有规划地建设好产业园，不能贪功求名，急功近利。众所周知，“急性病”一旦发作，生命很容易出现危险。建设通航产业园，一旦出现“急性病”，也很容易引发安全隐患。2013 年 6 月，广汉通航产业园内的一通航企业就因为一次安全事故造成损失 1000 多万元。截至 2013

年 9 月，国内发生通航事故已经有 3 起，这还不包括地面事故。

在建设通航产业园的过程中，我们容易看清“急性病”的症状，但却不容易把握“慢性病”的特点。“慢性病”的表现有多种，比如，对于通航产业园的核心和基础项目建设“慢吞吞”，对于国内的通航主营企业不积极扶持，一切都讲“慢慢来”。目前，一些地方政府在新建通航产业园时，一心只想招商引资，圈地造房，对于机场这样的基础项目的建设却相对缓慢。殊不知，通用机场才是通航产业发展的立足之本。北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋就曾说过，我国通用航空机场奇缺，急需建设一批功能型通用航空机场。有了机场，即使不设产业园，同样可以成就通用航空产业。因此，在建设通航产业园的过程中，一定要做好相关配套基础建设。一旦建设好了通航产业园，一些地方政府对于真正想进入通航产业服务的企业却并不热情，既不出台有力政策扶持他们，也不积极帮助他们解决运营过程中出现的问题，反而将精力花在引进房地产、娱乐、商业等项目上。以上这些做法，虽然一时看不到危害，但随着时间的推移，一定会导致通航产业园的最终失败。

建设通航产业园，犹如构造一个孵化器。从孵化器的建造完成到孵化出一个个成功企业，都需要时间。在此过程中，不能急于求成，也不能无所作为。“不积跬步，无以致千里；不积小流，无以成江海”。建设通航产业园，既需要时间，也需要耐心和积极的作为。（曾晓新）

源自中国民航网 2014-02-10



郑州航空实验区： 总结 2013 开拓 2014

郑州航空港继续领跑全省产业集聚区

1月23日，郑州航空港经济综合实验区传来喜讯，2013年实验区实现工业总产值1836亿元，较2012年同期增加570亿元，同比增长45%。2014年将持续形成带动全省产业发展的发动机和核心增长极。

继2012年工业总产值突破千亿元大关之后，实验区以航空经济为引领，加快高端制造业、航空物流业、现代服务业三大产业体系构建。2013年完成地区生产总值270亿元，增长30%；固定资产投资200亿元，增长75%；进出口总额350亿美元，增长25%；财政公共预算收入15亿元，增长106%；工业总产值保持强劲增长态势，实现1836亿元，增长45%，继续领跑全省产业集聚区。2014年，为强化三大产业体系构建，实验区强力推进综合要素平台建设，打造河南省对外开放平台和参与国际经济循环的窗口。河南电子口岸综合服务中心预计上半年建成投入使用，食品、药品、汽车口岸与72小时过境免签政策申报工作正在有序推进中，综保区三期围网年内封关运行。与此同时，郑州航空港将奋力加快郑州国际货运航空枢纽建设，推进与全球物流网络连接，争取构筑“丝绸之路经济带”重要桥头堡。

源自《河南日报》2014-01-24

河南省“走出去”步伐加快

境外投资呈现新特点

1月28日，《河南日报》从河南省商务厅获悉，随着河南省对外开放的扩大深入，“走出去”的河南企业连年增多，截至2013年底，全省境外投资企业达650多家，遍布80多个国家和地区；去年全省对外承包工程和劳务合作新签合同额超过40亿美元，增长17%；同时，去年河南省外派劳务达6.89万人次。

据河南省商务厅相关负责人介绍，河南省企业到境外投资呈现出新特点：

海外并购由传统的以资源、能源为主向技术、品牌和营销渠道展开。河南航投收购卢森堡货航35%股权，欧洲大佬从此联姻郑州；美景集团收购美国穆尼航空，“河南造”从此有了飞机；双汇集团的并购案更是展示了中国民营企业海外收购的大手笔。

此外，2013年和谐汽车和浙川绿色标准钒资源有限公司分别在香港和加拿大上市，河南省境外上市企业也达到了38家。

源自《河南日报》2014-01-30 本刊有删改

“八大园区”提速实验区产业发展

今年，郑州航空港经济综合实验区将围绕高附加、高技术、高成长和低消耗、低排放、低污染的战略性新兴产业，全面启动“八大园区”的规划建设。

2月15日，记者从实验区2014年工作会议上获悉，这八大园区都将遵循“龙头项目—产业链—产业集群—产业基地”的发展思路，全力推进产业集聚发展，目标是全年力争签约项目总投资达到1500亿元以上。

这八大园区分别是智能终端（手机）产业园、航空物流产业园、航空制造维修产业园、电子信息产业园、生物医药产业园、精密机械产业园、电子商务产业园、商贸会展产业园。

其中，智能终端（手机）产业园将积极引进富士康

相关配套企业，全力构建富士康强大雁阵，同时还将做好12家已签约手机企业入驻和投产工作。航空物流产业园将重点做好平安空港物流园、普洛斯三菱商事物流园等已签约项目的注册、注资和建设工作，并争取UPS转运中心、ZARA分拨中心、微软分拨中心等项目年内签约。航空制造维修产业园将积极推进与中航工业、加拿大庞巴迪宇航公司等知名企业的战略合作，重点发展飞机总装与维修、飞机零部件、航空电子设备、公务机FBO产业。电子商务产业园将以菜鸟智能骨干网项目为龙头，重点做好阿里巴巴“E贸易”商品集散中心、顺丰电商产业园、杭州聚多云电子商务产业园等项目的建设，等等。

源自《河南日报》2014-02-16

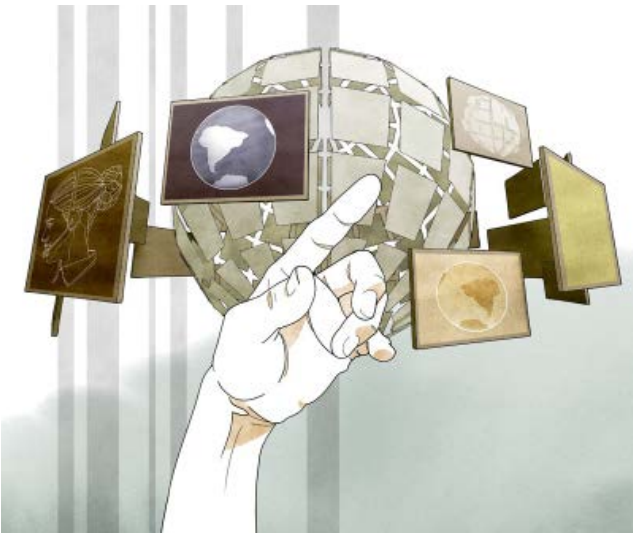
郑州口岸出入境人数再创历史新高

2月6日，河南边防总队郑州边检站发布消息，春节期间，郑州机场持续迎来客流高峰，共有15861人次出入境，约比去年同期增长31%；航班122架次，约比去年同期增长37%。

据郑州边检站统计，2月1日（正月初二）郑州机场出入境客流量达到4224人次，出入境航班45架次，刷新了郑州口岸有史以来的单日出入境旅客最高纪录。

郑州边检站负责人说，春节期间，郑州口岸新增至曼谷、普吉岛、济州岛、柬埔寨等航线。春节出入境客流依然以出境客流为主，其中，郑州居民前往台湾、香港、泰国过年的人数最多。加上大量海外侨胞、港澳台同胞、境外就业人员回乡过年，郑州口岸出入境人数较往年再创新高。

源自《河南日报》2014-02-07



自贸区金融 30 条细则落地 启动跨境人民币支付



阅读提示：

2月18日，中国（上海）自由贸易试验区启动支付机构跨境人民币支付业务，这无疑是我国金融服务业内的一条重大信息。它具有什么样的内涵？对今后其他自贸区的建设会产生示范效应么？对外向型投融资企业会有哪些借鉴作用？希望以下新闻集纳能带给您一些核心信息及启迪。

中国人民银行上海总部2月18日宣布在中国（上海）自由贸易试验区启动支付机构跨境人民币支付业务，主要目标是“风险可控、尽快形成可复制、可推广的经验”。这也是中国央行支持上海自贸区“金融30条”中首个落地的政策细则。

据介绍，支付机构跨境人民币支付业务，是指支付机构依托互联网，为境内外收付款人之间真实交易需要转移人民币资金提供的支付服务。遵循自贸区简政放权的改革思路，中国人民银行上海总部将对支付机构开展跨境人民币支付业务实行事后备案和负面清单管理。

这一新业务的开闸对应着央行

“金融30条”第14条的内容。中国人民银行曾在2013年12月2日出台《关于金融支持中国（上海）自由贸易试验区建设的意见》，其主要目标是“金融支持实体经济发展、深化改革和扩大开放、建立可复制、可推广的金融管理模式”。

“此次启动支付机构的跨境人民币支付业务，是金融支持上海自贸区实体经济发展、便利跨境贸易、扩大人民币跨境使用的又一项重要举措。”中国人民银行上海总部有关负责人表示。

支付机构参与跨境人民币支付业务作为新金融业态的一种形式，其可在自贸区内通过开展增值服务、综

合支付服务方案、境内外综合银行卡收单等创新业务，有利于外向型企业资金管理能力的提高，贸易条件的改善和竞争能力的增强，有利于进一步满足中国境内居民在海外购物的需求，对培育金融国际化功能与拓展金融创新空间有较大的推动作用，有利于在更大范围推进上海自由贸易试验区建设。

根据操作细则，上海市注册成立的支付机构，包括在试验区内注册成立和试验区外、上海市内注册成立的支付机构，以及上海市以外地区注册成立的支付机构在试验区内设立的分

关键词

- 主要目标：风险可控、尽快形成可复制、可推广的经验。
- 新金融业态形式：支付机构参与跨境人民币支付业务。
- 核心意义：有利于外向型企业资金管理能力的提高，贸易条件的改善和竞争能力的增强，对培育金融国际化功能与拓展金融创新空间有较大的推动作用。
- 值得期待：业内人士预计，在今年中国两会之前，央行“金融30条”或将还有一些细则——涉及外汇综合改革、跨国公司资金池管理、利率市场化等方面。

本刊综合整理

当日，有包括银联电子支付、通联支付、东方电子支付、快钱支付、上海盛付通在内的5家第三方支付机构分别与工商银行、中国银行、建设银行、招商银行、民生银行等5家商业银行上海（市）分行，以及5家特约商户签约，并由上海银联电子支付服务有限公司现场发起了一笔跨境人民币支付业务。

针对支付机构跨境人民币支付业务风险管理，中国人民银行上海总部有关负责人在答记者问时表示，要求支付机构不仅要遵守相关的备付金监管要求，还要建立健全和执行客户身份识别制度、客户风险评级管理、风险准备金与交易赔付、交易和信息安全、交易信息申报等制度。

作为上海自贸区的一大看点，自贸区内的金融开放创新主要涉及跨境

人民币使用、人民币资本项目可兑换、利率市场化和外汇管理等四个领域。市场人士普遍预期，此番跨境人民币支付业务细则最先落地，将为接来自贸区金融政策细则的陆续公布打了头阵。

根据中国人民银行上海总部的计划，在稳步推进支付机构开展跨境人民币支付业务过程中，将密切跟踪、研究相关业务发展中的新情况、新问题，总结形成可推广的创新业务模式及管理经验。

业内人士预计，在今年中国“两会”之前，央行“金融30条”或将还有一些细则——涉及外汇综合改革、跨国公司资金池管理、利率市场化等方面，值得期待。

源自新华网 2014-02-18

微博谈 · 示范意义

资本出海税收优惠

2月18日中午，上海自贸区管委会副主任简大年在上海美国商会的活动期间表示，关于境外股权投资和离岸业务15%所得税的税收政策，将会在今年上半年拿出第一稿送交国家税务总局。

上海自贸区并没有什么税收优惠政策，不过唯一的口子留给了境外股权投资和离岸业务。按照自贸区总体方案，“在符合税制改革方向和国际惯例，

以及不导致利润转移和税基侵蚀的前提下，积极研究完善适应境外股权投资和离岸业务发展的税收政策”。

在很多国家，这些税收政策都是发展全球离岸业务、促进金融创新的重要举措。但是在我国基本属于空白。

此外，简大年称，自贸区也在研究制定一个强大的财政政策支持体系，以推动自贸区各项创新业务的发展。“虽然税收是国家政策，一下很难到位，但是我们的财政政

策支持也会到位。”

2014年是上海自贸区的关
键一年，要推出第一批可复制可推广的新制度，简大年表示压力很大。与此同时，在今年全国各地两会上，有20多个省市已经公开提出建立自贸区的申请，而在各地的方案中，除了借鉴上海自贸区的内容，势必也会结合各自情况增加相应的改革开放事项。

源自《第一财经日报》
2014-02-19 本刊有删减

微博谈 · 各方反应

赢得好声一片

在业务模式方面，跨境人民币支付的想象空间不小。据上海市金融办主任郑杨介绍，上海第三方支付机构目前已经涉及制造、航空、酒店、旅游、教育、游戏、保险、基金、公共事业缴费等，覆盖了B2B、B2C、C2C等多种交易角色。本次签约合作的商户中，除了B2C，也有B2B业务模式。

创设于香港的葡萄酒网购平台Enjoy Wine本次与银联电子完成签约。“期待跨境人民币支付能帮助我们进一步打开国内市场。中国已经是全世界最大的红酒消费国，潜力巨大，”其首席执行官苏又萍说。她的期待，或许可以概括不少

海外电商平台的心声。

此中商机也令沪上第三方支付企业与银行感到振奋。2013年下半年，中国人民银行和外汇管理局已联合推动跨境电子商务的外汇支付试点业务，在北京、上海、深圳、浙江、重庆5个城市试点，共有17家第三方支付企业获得试点业务牌照，其中8家来自上海。跨境人民币支付开闸后，非金融机构支付行业的跨境业务有望迎来又一春。

在快钱与台湾关贸网路合作的电子商务平台上，跨境贸易全流程通过电子化形式实现——从商户商品展示、贸易撮合，到在线签约及电子单证的拟定、资金托管，以及最终的支付结算、通关交付，实现真正意义上全程无纸的纯电子化跨

境进出口交易。

快钱支付产品管理与研发总监仇晟认为，这一平台除了实现跨境支付，还替代了一部分信用证职能。“以往，出口商需要去银行开信用证、交保证金，还需要具有出口资格；在线上进行沟通，实际磋商都要线下电话和email；而现在贸易过程可以全部挪到线上。”

“跨境人民币的使用前景广阔。现在第三方支付主要做贸易类和消费类产品的支付业务，将来如果涉及工业类产品，交易量会非常大，对推进实体经济转型、贸易便利化也将意义重大，”中国银行上海分行行长潘岳汉说。

源自腾讯财经 2014-02-18
本刊有删改

国务院再度取消和下放一批行政审批项目
7项涉及民用航空类

近日，国务院印发了《国务院关于取消和下放一批行政审批项目的决定》（简称《决定》），再次取消和下放64项行政审批事项和18个子项。

此外，国务院建议取消和下放6项依据有关法律设立的行政审批项目，将依照法定程序提请全国人大常委会修订有关法律。本次取消和下放行政审批共涉及24个部门，其中涉及项目较多的有工业和信息化部、国土资源部和民航局等部门。

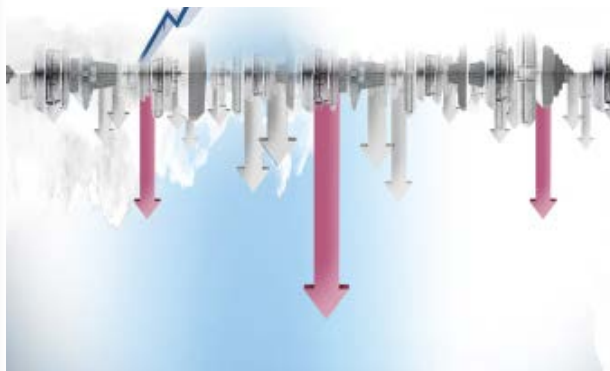
《决定》中取消和下放64项行政审批事项、18个

子项中，涉及民用航空类达7项之多，包括对国内通用航空企业承担境外通用航空业务审批；境内航空公司之间、境内航空公司与境外航空公司之间的代号共享等商务合作审批；飞行签派员培训机构审批；民用航空器部件修理人员资格认定；国外（境外）民用航空器维修人员资格认定；民用航空器外国驾驶员、领航员、飞行机械员、飞行通信员执照认可；空勤人员和空中交通管制员体检合格认定等。

序号	项目名称	审批部门	其他共同审批部门	设定依据	处理决定	备注
54	国内通用航空企业承担境外通用航空业务审批	中国民航局	无	《国务院关于通用航空管理的暂行规定》（国发〔1986〕2号）	取消	
55	境内航空公司之间、境内航空公司与境外航空公司之间的代号共享等商务合作审批	中国民航局	无	《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》（国务院令 第412号）	取消	
56	飞行签派员培训机构审批	中国民航局	无	《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》（国务院令 第412号）	下放至民航地区管理局	
57	民用航空器部件修理人员资格认定	中国民航局	无	《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》（国务院令 第412号）《国务院关于第六批取消和调整行政审批项目的决定》（国发〔2012〕52号）	取消	《国务院关于第六批取消和调整行政审批项目的决定》（国发〔2012〕52号）已取消此项审批中的部分事项，此次全部取消
58	国外（境外）民用航空器维修人员资格认定	中国民航局	无	《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》（国务院令 第412号）	取消	中国民航局及其地区管理局实施的此项审批均取消
59	民用航空器外国驾驶员、领航员、飞行机械员、飞行通信员执照认可	中国民航局	无	《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》（国务院令 第412号）	下放至民航地区管理局	
60	空勤人员和空中交通管制员体检合格认定	中国民航局	无	《中华人民共和国民用航空法》	下放至民航地区管理局	

源自中国民航网 2014-02-15

降低市场准入“门槛” 优化营商环境 国务院改革注册资本登记



四大举措降“门槛”

- 放宽注册资本登记条件，实行注册资本认缴登记制
- 将企业年检制度改为年度报告公示制度
- 简化市场主体住所（经营场所）登记手续
- 推行电子营业执照和全程电子化登记管理

中国政府网 18 日刊登了国务院新近批准的《注册资本登记制度改革方案》。方案提出，将通过改革公司注册资本及其他登记事项，进一步放松对市场主体准入的管制，降低准入“门槛”。

在放松市场主体准入管制方面，方案提出，公司实收资本不再作为工商登记事项，放宽注册资本登记条件，实行注册资本认缴登记制；企业年度检验制度改为企业年报公示制度，同时建立符合个体工商户特点的年度报告制度，探索实施农民专业合作社年度报告制度；简化住所（经营场所）登记手续，申请人提交场所合法使用证明即可予以登记；推行电子营业执照和全程电子化登记管理。

但方案规定，以下行业暂不实行注册资本认缴登记制：采取募集方式设立的股份有限公司，商业银行，外资银行，金融资产管理公司，信托公司，财务公司，金融租赁公司，汽车金融公司，消费金融公司，货币经纪公司，村镇银行，贷款公司，农村信用合作联社，农村资金互助社，证券公司，期货公司，基金管理公司，保险公司，保险专业代理机构、保险经纪人，外资保险公司，直销企业，对外劳务合作企业，融资性担保公司，劳务

派遣企业，典当行，保险资产管理公司，小额贷款公司。

在放宽注册资本等准入条件的同时，方案还围绕严格市场主体监督管理、依法维护市场秩序提出了一系列具体措施：构建市场主体信用信息公示体系，完善信用约束机制，强化司法救济和刑事惩治，发挥社会组织的监督自律作用，强化企业自我管理，加强市场主体经营行为监管，加强市场主体住所（经营场所）管理。

国务院要求，各级人民政府要加强组织领导，统筹协调解决改革中的具体问题；各地区、各部门要密切配合，加快制定完善配套措施；工商机关要优化流程、完善制度，确保改革前后管理工作平稳过渡，切实让这项改革举措“落地生根”。

2013 年 3 月，十二届全国人大一次会议审议通过《国务院机构改革和职能转变方案》，提出要改革工商登记制度。2013 年 10 月，国务院常务会议就推进公司注册资本登记制度改革进行了部署。2013 年 12 月，十二届全国人大常委会第六次会议对公司法中有关公司注册资本登记的规定进行了修改。

源自《河南日报》2014-02-19

河南商务公共服务平台建设启动 向打造中西部电商中心迈出第一步

2 月 23 日，记者从河南省商务厅了解到：提供全省商务系统各种信息，对接电商领域各类业务的河南商务公共服务平台已经开始建设。这意味着，河南省朝着打造中西部区域性电子商务中心迈出了第一步。

建设大平台，构建大数据，引进大公司

“电商平台的建设是发展电子商务的基础，为适应和促进河南电商的高速发展，我们要打造一个全方位、多层次、多功能的平台体系。”商务厅厅长焦锦淼详解了未来河南省电商平台的功能与全貌。

据焦锦淼介绍，河南商务公共服务平台将整合外资、外贸、外经、内贸等业务，建成后免费向所有企业和社会公众提供综合服务。在这个平台的基础上，各地还将建设具有交易、物流、支付、信息、信用等全方位服务的骨干电子商务平台，支持专业批发市场和大型企业开展大宗现货商品网上交易。此外，河南省还要积极发展家政、旅游、订餐、旧货交易等细分行业电子商务平台，从而在全省范围内形成完善的电子商务应用体系。

记者同时了解到，河南省还将尽快着手建设电子商务统计和信用体系，建设大数据中心，并加强对电子商务企业的信用评估和网络商品交易的监督管理。在去年引进菜鸟、京东等企业入驻的基础上，今年将继续引进包括谷歌、苏宁、亿邦动力等在内的海内外知名电商和物流企业到河南设立总部和分支机构。

商务港，产业园，十万人才促发展

河南电商在 2013 年取得了长足进步，最让河南省网络营销协会秘书长雷黎明津津乐道的，是全省电子商务产业园取得的巨大进展。

“筹备时间不过几个月，河南省电子商务产业园一期 6.8 万平方米已建成并投入使用，并且吸引了甲骨文、微软、阿里巴巴、百度、淘宝等国内外十余家知名电子

商务企业入驻；河南网商园去年 9 月正式挂牌，直接带动就业就超过了 1000 人，园区全年交易额达到 6.47 亿元。”雷黎明说这一成绩放眼全国也不多见，“今年全省电子商务园区建设步子会更大，洛阳、许昌、南阳等地 8 个电子商务园区已经进入筹备建设阶段，很快也会投入使用。”

据悉，今年河南省将规划建设中国河南电子商务港，引进先进电商企业和平台服务商，加快建成一批集研发、设计、配套服务于一体的电子商务产业基地。除了硬件建设，2014 年河南省还将培训 10 万名电子商务专业人才，为发展电商夯实人才基础。

到 2020 年，建成中西部区域性电商中心

刚刚结束的全省电子商务工作会透露，今年河南省电商发展的目标是交易额争取突破 6000 亿元，网购额达到 900 亿元。

不过这仅仅是近期目标。河南省政府日前出台《关于加快电子商务发展的若干意见》，提出到 2020 年，河南省电子商务的战略性新兴产业地位基本确立，电子商务成为河南社会商品和服务的主要流通方式，建成中西部区域性电子商务中心。

就河南省政府出台的意见，省商务厅相关负责人对这一总体目标进行了解读：即到 2020 年，全省电子商务发展总体水平进入全国前列，应用电子商务开展内外贸易的企业比率达 85% 以上，网络零售额相当于社会消费品零售总额的 15% 以上；建立比较完善的电子商务应用体系，由电子商务重点平台、骨干平台和细分平台组成的电子商务应用平台体系基本建成；诚信有序的电子商务发展环境基本形成，电子商务法规比较完善，网络交易监管有力，交易秩序健康规范，网络消费安全便利。

源自《河南日报》2014-02-24

货币供应今年难现“钱荒” 紧平衡将是常态

春节刚过，市场上资金流动性紧张又现端倪。2月7日，国债1天、7天和14天期限回购利率集体上涨，市场恐慌资金紧张的情绪再起。但是，央行对此似乎早有预见，在日前发布的《2013年第四季度中国货币政策执行报告》中表示，将综合运用数量、价格等多种货币政策工具组合，保持适度流动性，实现货币信贷及社会融资规模合理增长。专家分析，“保持适度流动性”意味着今后央行货币供应既不会大开闸门放水，也不会紧缩以致闹“钱荒”，紧平衡将是常态，未来市场流动性将处于合理区间。

对于2014年流动性大方向，央行明确表示，将综合运用多种货币政策工具组合，保持适度的流动性。对于下一阶段的调控，央行报告称，今年将继续实施稳健

的货币政策，坚持“总量稳定、结构优化”的取向。央行还表示，适时适度预调微调，继续为结构调整和转型升级创造稳定的货币金融环境。

“继续根据国际收支和流动性供需形势，合理运用公开市场操作、存款准备金率、再贷款、再贴现、常备借贷便利、短期流动性调节等工具组合，管理和调节好银行体系流动性，加强与市场和公众沟通，稳定预期，促进市场利率平稳运行。同时，引导商业银行加强流动性和资产负债管理，做好各时点的流动性安排，合理安排资产负债总量和期限结构，提高流动性风险管理水平。”央行强调。

源自《人民日报》海外版 2014-02-12 本刊有删减

上海自贸区放开小额外币存款利率上限 自贸区利率市场化改革破题

放开小额外币存款利率上限，为备受关注的上海自贸区利率市场化改革“开局”。2月26日，央行上海总部宣布，从3月1日起，将放开上海自贸区小额外币存款利率上限。

这意味着，上海自贸区在全国率先实现了外币存款利率的完全市场化。但同时，央行也紧盯风险，通过综合运用宏观审慎管理手段和定价自律措施，加强外币流动性风险管理，避免外币利率剧烈波动和外币存款的大范围“搬家”。

放开小额外币存款利率上限先行

所谓在上海自贸区放开小额外币存款利率上限，是

指对自贸试验区居民放开小额外币存款利率上限，上海地区金融机构对区内居民小额外币存贷款自主定价。

其中，对于区内居民的认定，包括在试验区内依法设立的中外资企事业法人（含金融机构）、在试验区内注册登记但未取得法人资格的组织、其他组织、境外法人机构驻试验区内机构以及在试验区内就业一年以上的境内个人。

事实上，央行对利率市场化设计的改革推进路线图是：“先贷款后存款，先外币后本币”的“四步走”战略。而26日启幕的外币利率市场化改革试点工作，则是利率市场化“四步走”战略的关键一步。

外币小额存款是指额度在300万美元以下或等值其



他外币存款。目前，央行对一年期及以内的美元、日元、欧元、港币四个币种的小额外币存款利率设置上限。而300万美元以上的大额外币存款利率，金融机构可与客户自行协商确定。

“小额外币存款利率上限放开后，标志着上海自贸试验区将在全国率先实现外币存款利率的完全市场化。”央行上海总部副主任凌涛26日出席政策发布会时指出，这将促进有关金融机构进一步强化财务硬约束，完善自主定价机制，同时也有利于企业降低资金调配成本，更加高效地管理资金，促进实体经济对外开放，影响十分深远。

紧盯资金套利和存款搬家

利率市场化试点后的风险防范，是央行上海总部未来工作的重中之重。在26日的政策发布会上，央行上海总部副主任、上海分行行长张新坦言，虽然整体风险可控，范围有限，但对上海自贸区利率市场化的试点放开后，区内区外的资金流动也很难避免。

为此，央行上海总部已出台多项举措，严控自贸区利率市场化试点放开后的风险。首先，以合格审慎评估为基础，央行制订了实施意见，从自主定价能力、风险监测体系、内部控制制度、外部协调机制等方面对金融机构的定价行为进行规范，为改革提供制度保障。其次，对于小额外币存款业务开放的个人和企业，央行也要求严格认定，要求金融机构严格区分外币存款开户对象，防范外币资金在区内外流动套利。此外，要进行科学合理定价，加强外币流动性风险管理，避免外币利率剧烈

波动，避免外币存款大范围搬家。

张新26日特别强调，不允许“外部经济形势没发生大幅变化，但自贸区外币利率却大幅变动”的情况出现。央行上海总部将通过综合运用宏观审慎管理手段和定价自律措施，确保在推进改革的同时不发生系统性风险。

据悉，上海全市对自贸试验区客户开展小额外币存款业务的银行，已提交风险自评估报告和风险防范承诺书，签署利率定价自律公约。截至26日，已有120家商业银行签署了利率定价自律公约。

后续细则将陆续出台

在业内人士看来，外币小额存款利率上限的放开，其象征意义更大。上海交大上海高级金融学院执行院长张春对上证报记者表示，鉴于小额外币存款利率本身较低、存款数量也不多，外币存款利率放开的难度相对较小，此次放开可能象征意义更大些，未来难点在于人民币(6.1602, 0.0318, 0.52%)存款利率的放开。

记者26日从央行上海总部获悉，目前上海自贸区里的外币存款存量并不大，外币存款余额约为48亿美元，小额外币存款余额为12亿美元。

“不过外币存款利率放开后，下一步人民币存款利率放开可以期待，其中可按先长期后短期，先大额后小额，先银行后居民的步骤进行。”张春说，去年推出同业存单，预计下一步也将会对居民和企业放开，或于今年上半年推出。

虽然放开小额外币存款利率上限，为利率市场化良好开局，但关于上海自贸区的资本账户改革和更大程度上的利率市场化改革，更值得业内人士期待。

“个人认为，自贸区金融改革中最难攻坚的还是两块，一个是利率市场化，一个是资本账户下的可兑换。”张春告诉记者，后者还没有很多细则出来，这个最为关键。

过去两周，央行已召开了三场推进会，支持上海自贸区建设的金融配套细则密集出台。记者获悉，本周晚些时候，央行上海总部还会发布另外两项上海自贸区金融细则，分别涉及“三反”（反洗钱、反恐融资、反逃税）和外汇体制改革。

源自《上海证券报》2014-02-27



未来三到五年影响我国民航发展的十大外部因素

2014 年是民航业发展的第 100 年，而我国民航业发展的历史却只有 60 多年，与发达国家相比，产业链也并不完整。因此，影响我国民航业的发展因素，也必然“与众不同”。思考未来我国民航业三到五年，甚至是更远时期的发展，至少有十大外部因素值得关注：

1. 经济发展走势。作为经济发展的晴雨表，经济发展趋势无疑是影响航空需求的关键因素。就目前的经济形势来看，需要我们重点关注的经济问题除了总体发展的稳定性外，还有几个关键问题，如房地产市场的稳定性，大起大落的价格会直接影响到居民消费水平；城镇化建设的模式与建设速度；产业升级，“中国制造”能否升级到“中国创新”，对产业结构调整影响巨大。

2. 对外开放与国际关系。以自由贸易区建设为契机的新一轮对外开放政策是否会继续扩展，在影响服务贸易进出口的同时，也会直接影响到其中的商务流动与货物流动；“东、南海”的紧张局势是否能够得到缓解，不但会由“国防安全”政策的变化影响民航业基础资源的投入，也会影响到我国对外贸易的发展走势。

3. 勤俭节约之风。自“十八大”以来，掀起的“勤俭节约”之风，尤其是随后的两大政策（中央和国家机

关培训费管理办法、中央和国家机关差旅费管理办法），不但直接导致民航业产品结构的调整，也可能间接引发民航业商业模式的变革。

4. 综合交通运输体系的调整。高铁网络建设与形成，是我国综合交通运输基础设施建设的重大调整，也是综合交通运输服务结构的重大调整。随着“四纵四横”网络的形成，高铁服务模式与产品也在开始发生变化，市场密度较高的东部沿海地区无疑会受到重大冲击，1000 公里以内的航线市场，或是直接与高铁网络重合的长航线市场，都将出现量价齐跌的变化，市场结构与服务模式变革势在必行。

5. 日益多变的恶劣天气。2014 年初，发生在北美地区的大风雪天气与英国的暴雨天气，使人们意识到这种恶劣天气对民航服务的影响，并不比“9.11”所带来的冲击小。事实上，这种变化多端的恶劣天气，正在影响着企业商务交流、政府行政交流的模式与消费者的出行选择。

6. 旅行需求与消费行为变化。近两年的我国旅游市场，出现了明显的“国际化”与“个性化”的发展趋势。在出境旅游几乎以 20% 年均速度增长的同时，旅游市场

的“散客化”趋势也在加速，2013 年，我国旅游市场散客比重已超过 60%。在海南，这个比例甚至是达到了 76.6%。它在影响旅游服务模式的同时，也必然会影响到航空运输服务这一旅游业的辅助服务行业。

7. 劳动者权益保护。作为劳动力密集型行业，受劳动者权益保护政策变化的影响显而易见。2014 年 1 月 1 日颁布的《劳务派遣暂行规定》，明确规定了“劳务派遣”的定义与企业对“劳务派遣工”的用工比例，必然会直接影响到民航服务的成本结构，从而促进行业“特许化”与“专业化”变革加速。

8. 社交媒体与移动技术的发展。这是“大数据时代”的重要基础与推动力。社交媒体与移动技术的发展，不但直接影响了消费者的行为习惯，也会导致消费者对服务体验的升级与转变。这种影响与发展趋势，正在促进民航业改变传统的服务营销手段与政策。

9. 大飞机制造能力。国际竞争，并非单个企业，或是某个环节的竞争，而是产业链的竞争。欧美民航发达国家的优势与国家政策，很大程度上取决于产业链的顶端——航空器制造。未来三到五年，是我国“大飞机”项目发展的关键时期。这个项目的成功与否，不但是对我国大飞机制造能力的证明，也是能否提升我国民航产业链竞争力的重要因素。

10. 环境保护与新能源。环境保护与新能源的应用，是全球持续化发展的基础。飞机制造与民航服务，以及能源供应的“绿色革命”，正在影响行业发展的未来。尤其是在欧盟“ETS”政策的触发下，各国都加大了对“ETS”的研究与应用，全球性的“ETS”有可能在三到五年成为现实，这必将加大民航业服务的成本，缩小民航业在综合交通运输中的竞争优势。

源自民航资源网 2014-02-23

中国将成全球最大航空运输市场

2014 年新加坡航展交易日 14 日进入最后一天，根据航展组织方当天发布的消息，过去三天共签订总值 320 亿美元的交易，比上届航展增加 10 亿美元。

在此次航展期间，业内人士不断提及的一个话题就是，亚太地区不断发展的经济水平将带动航空需求的迅速增长。而这其中，中国市场又将是极具潜力的增长点。12 日，在本届航展特别举办的中国商务论坛上就有预测指出，2030 年中国将成为全球最大航空运输市场。

在 12 日的论坛上，中国市场的巨大潜力、民航飞机制造业的发展前景、航空市场规管和低空空域管理等议题都备受关注。中国航空学会副理事长杨国庆指出，中国航空市场 2030 年的战略目标是旅客运输量达到 15 亿人次，成为全球航空运输最大的单一市场。尽管中国航空市场的前景看好，但目前民航体系的发展仍面临一些挑战和制约。短期内航空需求无法得到满足的状况难以有效缓解，近年来出现的航班准点率下降的情况也令人担忧。

空中客车公司（Airbus S.A.S.）也在航展首日宣布，预计到 2032 年，中国将取代美国成为全球最大的单一航空市场，其在天津设立的 A320 机型总装线就是因为看好中国市场潜力。而世界知名的霍尼韦尔航空航天集团则在 2007 年就将亚太区总部由新加坡迁到上海，显示出霍尼韦尔对于中国航空市场的重视。

此外，中国制造也在本届航展中颇受关注。例如在中国航空工业集团设立的大型展台前，记者看到展出的枭龙战机，L15、K8 教练机等军机模型吸引了不少国家的军方高层、参展商和媒体驻足参观。而另一备受关注的话题就是中国大型客机的研制进度，尤其是中国商飞的 C919 型客机。

源自民航资源网 2014-02-15

中国民航 2014 年 01 月份主要运输生产指标统计

统计指标	计算单位	本月		当年累计	
		实际完成数	比上年同期增长%	实际完成数	比上年同期增长%
一、运输完成情况					
运输总周转量	亿吨公里	57.7	14.2	57.7	14.2
国内航线	亿吨公里	40.9	16.6	40.9	16.6
其中：港澳台航线	亿吨公里	1.2	12.7	1.2	12.7
国际航线	亿吨公里	16.8	8.8	16.8	8.8
旅客周转量	万人公里	5053829.2	20.6	5053829.2	20.6
国内航线	万人公里	4051561.1	21.3	4051561.1	21.3
其中：港澳台航线	万人公里	115766.4	18.0	115766.4	18.0
国际航线	万人公里	1002268.1	17.9	1002268.1	17.9
旅客运输量	万人	3057.6	19.1	3057.6	19.1
国内航线	万人	2828.9	19.0	2828.9	19.0
其中：港澳台航线	万人	78.3	17.7	78.3	17.7
国际航线	万人	228.6	20.1	228.6	20.1
货邮周转量	万吨公里	132708.3	-0.4	132708.3	-0.4
国内航线	万吨公里	53304.7	-1.8	53304.7	-1.8
其中：港澳台航线	万吨公里	2057.0	-1.7	2057.0	-1.7
国际航线	万吨公里	79403.6	0.6	79403.6	0.6
货邮运输量	万吨	46.8	-1.8	46.8	-1.8
国内航线	万吨	35.5	-2.6	35.5	-2.6
其中：港澳台航线	万吨	1.6	-3.3	1.6	-3.3
国际航线	万吨	11.4	1.0	11.4	1.0
二、飞机日利用率					
合计		9.3	0.4	9.3	0.4
大中型飞机	小时/日	9.6	0.3	9.6	0.3
小型飞机	小时/日	5.8	0.7	5.8	0.7
三、航班效率					
正班客座率	%	81.3	3.1	81.3	3.1
正班载运率	%	70.5	0.1	70.5	0.1

支线机型助力低成本航空发展



动成本上，120 座飞机比 170 座飞机成本降低 30%。例如油耗，120 座飞机典型航段（1100 公里）每轮挡小时油耗为 1.83 吨，170 座飞机则为 2.5 吨。在起降地服航路费上，按二类机场、客座率 75% 测算，120 座飞机为 6905 元，而 170 座飞机为 9805 元。

“120 座飞机的利用率能更高，这很适合低成本航空的发展需要。” 巴西航空工业公司中国区市场分析总监王凤鸣说。根据他的分析，120 座飞机过站平均时间小于 20 分钟，维修间隔时间更长，无需跟机放行。

据中国民航报消息，为适应航空运输市场变化的需求，有效降低运营成本，低成本航空公司在机型选择上也不再局限于单一机型，而是注重通过机型匹配使运行效益达到最大化。巴西航空工业公司大中华区市场销售副总裁郭青说：“越来越多的支线采用低成本航空模式运营，就意味着市场对价格和机型更加敏感。有些刚性的指标降不下来，而最大地降低成本的方式是选择适合的机型。”

如何将支线机型与低成本模式结合起来呢？航段成本和小时成本、座公里成本同为航线效益成本的重要指标。以 E-Jets 飞机为例，根据分析，100 座~120 座的 E-Jets 飞机比 150 座~170 座飞机航段运营成本低 30%~40%，更适合中低客流市场。

在航油消耗、机组、机务维护、起降地服航路等变

“目前，国内有 70% 以上的旅客运输市场，其航班的客座需求是 60 人次~120 人次，通过选择合适的机型，可以有效增加航班频次，激发市场活力，把运营这类航线的中小机场变成支线枢纽机场。” 王凤鸣说，“通过覆盖大量这样的市场，加强航线网络建设，低成本航空就可以减少在大型枢纽机场的时刻竞争，实现差异化发展。”

“中国有 300 多个国内或到达周边国家的航空运输市场没有得到充分开发，这样的市场如果有低成本航空公司进入，使用 100 座的飞机可以有 60%~70% 的客座率，实现两三倍的刺激性增长目标是比较容易的。” 王凤鸣说。

源自《中国民航报》2014-02-05 本刊有删减

空军关闭 457 个训练空域 以减少对航班影响

2 月 18 日，国防部官网刊发空军新闻发言人申进科上校的署名文章《维护空中安全是全社会的共同责任》。申进科表示，为支持民航发展，军队已迁建机场 10 个，关闭训练空域 457 个，减少军事活动对航班的影响。

申进科称，我国进行的低空空域管理改革，并不是所谓的“将 1000 米以下空域全部放开、随心所欲飞行”，根据国家空中安全防卫和军民航飞行情况，将 1000 米以下空域，分地域、分类别地划设为管制空域、监视空域、报告空域三类低空空域和目视飞行航线，制定空域运行标准，明确安全责任，采取不同模式实施分类管理。他同时强调，维护空中正常秩序、确保安全高效飞行，是

低空空域管理改革的重点。大力发展通用航空，应当牢固树立安全发展的理念。推进通用航空安全发展，应当严格飞行执照发放、严格飞行安全监控。任何空域、任何高度、任何情况下，都不能放任违规违章飞行。

为支持民航事业发展，申进科称目前军队已经迁建机场 10 个、移交民航使用机场 13 个、与民航合用机场 63 个，关闭训练空域 457 个，新辟航路航线 5.6 万公里，加大空域灵活使用改革，采取有效措施减少军事活动对航班的影响，有力支撑了民用航空以年均 10% 以上的速度发展。

源自民航资源网 2014-02-19

苏宁获国际快递经营许可 成为国内首家取得该许可的电商企业

近日，记者获悉，苏宁春节前已经通过国家邮政局快递业务经营许可审核获得国际快递业务经营许可，这意味着苏宁物流可以像 FedEx、DHL、UPS、TNT 四大国际快递公司一样从事国际快递业务。

据了解，此次国家邮政局批复了 12 家企业的快递业务经营许可，其中只有苏宁 1 家获得了国际快递业务经营许可，其它 11 家分别有 4 家快递公司获得了国内快递业务经营许可、7 家快递公司获得了代理国际快递业务经营许可。

据知情人士透露，目前国内除了 EMS、民航快递等获得了国家邮政局批准的国际快递业务经营许可之外，苏宁是国内电商企业中第一家取得国际快递业务经营许可的企业。国内其他自建物流电商平台都未获得此资质。

相关资料显示，苏宁已经获得一张全国性快递牌照及国内 150 多个区域性快递牌照，除了北京、上海、天津、广东等中东部地区的快递牌照之外，苏宁还取得了新疆、

西藏、内蒙古等偏远地区的快递牌照，在国内电商物流领域占据了领先地位。

据苏宁物流事业部相关负责人介绍，苏宁取得国际快递业务牌照之后可以受理世界范围的快递业务，对于自身零售在国际范围内业务的拓展具有重要意义。同时，国际快递牌照对于苏宁云台在全球范围内的招商是极为有利的筹码，能够有效增强国外商户与苏宁云台合作的品牌背书。

分析人士指出，近几年苏宁在物流领域大举拓展，已经成为行业内拥有快递牌照最多的电商企业。虽然目前通过物流来盈利时机尚未成熟，但从长远看来，苏宁物流系统全面升级之后，苏宁云台上的第三方商户的商品可直接入库，并可使用苏宁物流快递服务，后期苏宁快递业务将逐步向商户和个人开放，快速实现盈利是早晚的事。

源自中国新闻网 2014-02-07

200 多家公司布局通航市场 静候低空政策红利

等候多年的低空飞行领域，民航局有望逐步放开管制，通航领域巨大的市场正有望打开。而中国目前有 178 家通用航空运营公司，另外还有 110 多家通用航空运营公司正在筹建。

门槛虽低但运营是关键

2013 年民航局同意筹建的 26 家新通用航空公司中，中南地区管理局同意筹建 12 家，华东地区管理局和东北地区管理局分别同意筹建 6 家，西北地区管理局同意筹建 2 家。

目前通航企业主要分布在东部沿海、华北和东北。2013 年新批准筹建的通航企业主要集中在华东、东北和中南地区。华东地区经济发达，对通航需求较大，而中南和东北地区则主要由于农林作业需求较大。

然而，民航局在同意筹建通航企业的同时，也注销了部分通航企业筹建的资格。据统计，由于通航企业未能在筹建期内完成筹建工作，未向地区管理局提交通用航空企业经营许可申请，4 家通用航空公司被注销筹建资格，丧失筹建资格后地区管理局两年内不再受理申请人的筹建申请。

通航企业未筹建成功可能由于机队引进出现问题，包括资金不足以购买最低两架自有飞机，或者飞机未交付到通航企业；也可能机队已经到位，但未招到符合资格的飞行员；还可能是企业进入通航领域后发现竞争太大，对企业发展前景不看好而放弃筹建。

目前中国的机队数量少、飞行员缺乏，不足以支撑这么多的通航企业。通用航空运营公司成立的门槛比较低，所以争相筹建，但真正有能力运营的却不多，即使已经运营，它们的安全保障能力还是比较弱的。目前通航运营企业绝大部分规模都很小，而且处于亏损状态。

通航政策在细致谋划

通航业内人士表示，我国《低空空域管理办法》春节前出台的可能性之所以不大，主要由于低空空域如何划分还存在分歧，未来短期内在两个报告空域之间的管制空域划设固定连接航线是唯一可行的办法。

目前低空空域划设的分歧主要在三类空域——管制空域、监视空域和报告空域的如何划分，各部分比重占多少，只有当空域划设达成一致，才能出台管理办法。

国家空管委内部人士表示，下一步即将颁发的《全国低空空域管理划设方案》中，监视空域、报告空域将会大幅提升，这将改变试点地区出现的监视空域和报告空域孤立分布的情况，报告空域和监视空域会局部连成片。

所谓报告空域和监视空域会局部连成片，主要是指，即使飞机通过了管制空域，也会专门划设低空飞行航线，给通用航空飞机使用。

回顾 2013 年，通航产业一直受到市场期待，11 月 18 日，《通用航空飞行任务审批与管理规定》颁发，规定除九种情况外，通用航空飞行任务不需要办理任务申请和审批手续；而需要审批的九种情况，则由国务院民用航空主管部门负责。军方则主要负责涉及国防安全的通用航空飞行任务的审核，以及地方申请使用军队航空器从事非商业性通用航空飞行任务的审批。

2003 年以来，通用航空是经历政策发展的十年：2003 年 1 月，国务院发布《通用航空飞行管制条例》；2010 年 11 月，国务院、中央军委发布《关于深化中国低空空域管理改革的意见》；2012 年 7 月，国务院发布《国务院关于促进民航业发展的若干意见》；2012 年 12 月，财政部发布《通用航空发展专项资金管理暂行办法》；2013 年 11 月，总参谋部发布《通用航空飞行任务审批与管理规定》。

源自大智慧阿思达克通讯社 2014-02-01

中国私人飞机市场发展迅速 配套设施亟待完善

中国的私人飞机市场快速发展。虽然大中华区仅约 400 架私人飞机，半数在香港和台湾，但由于较大型飞机受到垂青，中国的买方在每架飞机上花费的钱要比别国更多，这使得中国成为生产商要突破的重要市场。

中国公务航空集团董事局主席兼首席执行官廖学锋（Jason Liao）说：“中国的买方主要选购较大型的洲际私人飞机，这类飞机的平均成本约 3000 万美元，是全世界私人飞机 1000 万美元成本的三倍多。这也使得中国成为全世界前五大客户之一。”

在过去几年，对私人飞机的规定已有所放宽，2013 年 11 月中国民航总局宣布进一步简化飞行审批程序。另外，对获得私人飞行员执照和健康标准的要求也有所放

宽。中国国务院和中央军事委员会 2010 年发布的指南指出，逐渐放松低空飞行的限制，这一计划的目的在于开放 4000 米以下空域飞行，这将大大推进私人飞行的发展。

尽管如此，基础设施不完善和飞行线路匮乏仍放缓了购买私人飞机的步伐，廖学锋表示中国仍需要更多的基础设施以更好应对私人飞行的快速发展。中国现仅有 183 个民用机场，较美国的 4000 个则是少之又少。巴西航空工业公司大中华区总裁关东元（音）同意道：“中国需要改良机场、创建现代客运和机组设备、更高效管制高空交通、培训和招聘飞行员和机械师。”

源自环球网 2014-02-13

中国商飞：C919 首架试飞 飞机今年进入总装

中国商用飞机有限责任公司 2 月 11 日在新加坡航展上表示，C919 大型客机目前已完成数字样机设计，机体结构已投产试制，相关机载系统试验已经开始，预计这一机型的第一架试飞飞机今年将进入总装阶段，系统综合试验和适航验证等工作也将同期展开。

中国商飞公司市场营销部副部长党铁红接受媒体采访时说，项目最初计划于 2014 年首飞，但已根据项目进展把目标调至 2015 年。大型客机是长周期项目，要根据评估不断进行调整，虽然比当初计划的时间稍有延后，但总体来说仍与当初的预期相符。

C919 大型客机目前客户共 16 家，其中包括两家

境外公司，订单总数 400 架。中国商飞当天在新加坡航展上展示了 C919 大型客机的机舱布局和支线飞机 ARJ21-700 的混合级、豪华经济舱、行政机和公务机等客舱布局。

中国商飞是一家年轻的商用飞机制造企业，采取招标集成的方式，以市场化和国际化的方式运作，C919 完全按照最新国际适航标准研制。

新加坡航展 2 月 10 日开幕，11 日至 14 日是面向业界人士的专业展，15 日至 16 日是面向公众的展览时间。主办方称，今年参展商超过 1000 家。参展的中国企业有中国商飞和中航科技等。

源自新华网 2014-02-11

开通天津直飞济州岛航线 奥凯航空飞出国门

2013 年 1 月 23 日，奥凯航空正式开通首条国际航线（天津——济州）。此举标志着奥凯航空正式飞出国门，踏上国际化征程。目前，天津至济州岛直航航班仅奥凯航空公司执飞，两地旅客将体验到直航所带来的便捷与快乐。奥凯航空总裁刘伟宁、天津滨海国际机场总经理闫欣、天津监管局，以及天津机场海关、边检、检验检疫等单位相关领导出席了在天津滨海国际机场举行的首航仪式。

2013 年 8 月，奥凯航空扩大经营范围的申请获得中国民航局批准，公司客货运输业务变更为国内（含港澳台）航空客货运输业务以及至周边国家的国际航空客货运输业务。此后，奥凯航空在民航主管部门的关怀指导以及天津滨海国际机场、济州国际机场等相关单位的密切配合下，经过前期的艰辛努力、严格论证和审批，为天津——济州航线的成功开航进行了充分的准备。

据悉，奥凯航空天津往返济州航线计划每周两班，每周四、日执飞。16:50 从天津滨海国际机场起飞，于当地时间 19:50 抵达济州；济州当地时间 21:35 起飞，22:40 抵达天津。

源自民航资源网 2014-01-23



回乡旅游包机热 虹桥机场一周包机 15 架次

春节前一周，上海虹桥国际机场公务机基地以回家过年为目的的私人包机出境数量多达 15 架次，较去年同比增加 34%，有部分时间段甚至出现数架私人飞机排队出境的现象，其中 80% 航班目的地为香港、台湾地区。

虹桥边检站分析，近些年越来越多香港、台湾企业将本部搬迁至上海，更随着去年上海自贸区建设的大热，所以出现港澳台地区的名流、富豪赶春运现象也在情理之中，且一些知名企业更是人性化的为在沪工作的员工包机回家过年。而另一波出境航班主要是国内土豪们包机出境游。一位乘坐包机的旅客王女士如是说：“我参加包机游去济州岛，不用烦恼转机可能耽搁行程的问题，旅途轻松又能感受异域风情。”

源自中国广播网 2014-02-02



增加杭州航班 洛阳机场 2014 新开通首个航班



2 月 16 日 8 时，一架长龙航空公司的空客 320 飞机由杭州飞抵洛阳机场，标志洛阳至杭州航班开通，这是洛阳机场在 2014 年新开通的第一个航班。

新开通的洛阳至杭州航班由长龙航空执飞，使用

机型为空客 320，每日一班，航班号为 GJ8681/2。具体时刻为 7:00 从杭州萧山国际机场起飞，8:30 到达洛阳机场；9:05 从洛阳机场起飞，10:30 到达杭州萧山国际机场。在 16 日的首航中，洛阳至杭州旅客达 109 人。目前，洛阳至杭州航班机票销售情况良好，该航班机票全价为 910 元，同时有低至约三折（约 270 元）的机票；杭州至洛阳有低至 230 元的特价机票。

据了解，浙江长龙航空有限公司，成立于 2011 年 4 月 19 日，是经中国民用航空局批准的从事航空客货运输服务的综合航空运输企业，于 2013 年 12 月 29 日正式开通客运航班。公司主营运基地设在浙江省杭州市萧山国际机场。

源自中国民航网 2014-02-16

庞巴迪签意向书 在江苏建 Q400 飞行训练中心

2 月 11 日庞巴迪公司在新加坡航展上与南通通州湾航空工业科技有限公司及飞行安全国际签署意向书，共同建立 Q400 新一代飞机飞行员的本地训练中心。

根据该意向书，通州湾航空工业在中国江苏建立新的飞行训练中心，庞巴迪将提供飞行培训的规划支持，而其授权涡桨飞行员训练服务供应商——飞行安全国际将提供并运作 Q400 飞机全模拟器。

庞巴迪表示，建立本地飞行训练服务是庞巴迪客户支持战略的核心，随着庞巴迪飞机在中国的销售势头渐

好，该公司将逐渐加强在中国关键市场的存在。

通州湾航空工业表示，在江苏建立飞行训练中心，将为中国及亚洲的飞行员训练带来新的元素，获益的不仅仅是苏通航空，还有这一地区的整体飞行训练市场。

2013 年 12 月，通州湾航空工业签署采购 30 架 Q400 新一代飞机的意向书，用于即将成立的苏通航空。苏通航空计划于 2015 年开始运营，将使用全 Q400 飞机机队。

源自民航资源网 2014-02-11

海航获准筹建国内第一家飞机交易所

2 月 11 日，海南航空发布公告称，公司拟投资的深圳前海航空航运交易中心有限公司，已获得政府批准筹建。建成后，将成为国内第一家飞机交易所。

海航公告显示，上述交易中心筹建期限为 3 个月，由海南航空与海航资本、金海重工、香港航空及香港国际金融共同投资 1 亿元人民币，持股比例分别为 20%、40%、20%、10%、10%。

获得核准业务范围为飞机、船舶及飞机、船舶租赁资产现货交易业务，并为其提供现货电子交易平台和市场服务，以上相关的咨询服务。其中，船舶资产交易主要以海洋运输船舶为主，包括干散货船舶、集装箱船舶、油轮等，同时涵盖游艇交易业务。飞机资产交易涵盖客机、

货机、公务机和直升机业务，初期以公务机为主。海航表示，具体运营方案还在准备之中。

海航方面表示，近年来我国航空航运市场不断壮大，国内势必将形成规模化的航空航运市场交易平台，以满足航空航运市场的资源配置和交易需求。

对此，中国民航大学航空运输研究所所长李晓津此前接受媒体采访时表示，深圳前海地区紧邻香港国际机场和深圳机场，航空市场方面资源丰富。但仍然面临两方面挑战，首先，因民航业发展较晚，民航业并没有很大的市场交易量。其次，目前天津东疆保税港区所获得的飞机、轮船租赁政策较好，而前海航交中心能够获得多大力度的政府扶持还是未知数。

源自《新京报》2014-02-12





郑州航空港建设瞄准“深圳速度”

2月15日，郑州航空港经济综合实验区年度工作会议上传出消息，今年，实验区将通过改革创新、扩大开放，力争地区生产总值同比增长30%以上，打造“港区速度”。

实验区管委会主任张延明解释说，今年是实验区建设的攻坚之年，各项建设将全面铺开，要实现“大建设、大发展、大跨越”的目标，“必须全力以赴克难攻坚”。他表示，实验区将着力实施综合枢纽、市政配套、商贸宜居、生态水系、社会民生“五大工程”，以此推动实验区建设全面提速。

综合枢纽工程——构建多式联运体系

今年，将加快推进机场城际铁路、高铁南站、郑州地铁2号线建设，初步形成实验区的立体交通网络体系。争取再开通5条国际、国内货运航线，推动卢森堡货运航空公司在郑州机场建立基地公司，积极发展高铁快递业务，形成航空、公路、铁路高效衔接、互动发展的联运格局。

市政配套工程——建设水电气暖场站

今年，实验区将完成第一自来水厂二期工程及河西南片区调水工程，并开工建设第二自来水厂，同时还将启动南区第三污水处理厂建设的前期工作。电力保障方面，将新建3座110千伏、2座220千伏变电站。

商贸宜居工程——打造高品位城市综合体

今年，实验区将全力推进中央商务区建设，重点抓好投资30亿元的正弘中央公园、豫发大运城等商住地产的开发建设，积极引进金融机构入驻，打造高品位的城市综合体。此外，还将重点打造以沃金商业广场、锦荣天街商业综合体、丹尼斯购物中心、金星商业文化广场和裕鸿世界港为主体的两条特色商业街区。

生态水系工程——优化全区生态环境

今年，实验区将加快推进总投资17.6亿元，绿化总面积约4662亩的南水北调运河生态防护绿廊项目建设；同时还将加快建设总投资约60亿元、总长度约208公里、总绿化面积约2000万平方米的河西区域“三纵三横”及河东区域道路两侧生态廊道项目。此外，还将新建城市公园4座，完成兰河河道生态治理改造项目与梅河河道生态治理项目建设。

社会民生工程——医疗保障全区域覆盖

今年，实验区将加快推进省公共卫生医疗中心、郑州第一人民医院港区医院与社区卫生服务中心建设，年内将力争使基本医疗保障覆盖率达到99%。同时还加快推进各类学校建设，做好第五至第八幼儿园、航南新城两个幼儿园、郑港初级中学等项目续建工作，新开工航虹路小学、航空港区双语学校等项目。

源自《河南日报》2014-02-16 本刊有删改

河南省今年将正式申报自贸区

1月23日，河南省商务厅召开新闻发布会，通报2013年全省商务运行情况。记者从发布会上获悉，河南省已启动自贸区申建工作，今年将正式申报。

据河南省商务厅厅长焦锦淼介绍：“目前全国共有12个地区正在积极申报自贸区。河南已成立自贸区申报办公室，具体申报方案正在起草当中，今年将向商务部正式申报。”

近期全国沿海、中部、沿边的十余地区地方“两会”中，均把申报自贸区列为今年重点工作。记者了解到，目前商务厅已报请河南省政府启动了郑州自由贸易试验区申建工作。河南省今年政府工作报告中，也已明确了申建自贸区任务。

记者了解到，上海自贸试验区作为我国首个自贸区所在地，各项政策已基本落实，涉及金融、投资、贸易的各类政策红利也在逐步凸显。以上海模式为范本，未来自贸区将吸引众多外向型企业聚集驻扎，拉动当地经贸发展。而对于广大消费者，自贸区虽然不等同于免税港，但伴随自贸区的发展，不仅商品的销售成本可能会逐步下降，从而带动商品售价下降，更有助于引入更多进口商品，让消费者有更多选择。自贸区内建立的海关监管、检验检疫、退税、跨境支付、物流等支撑系统，未来可使消费者实现直接“海淘”，商品通过物流送到手中。

源自《河南日报》2014-01-24

江苏省规划 38 个小型通用机场 江阴青阳通用机场年内开工

无锡市首个真正意义上的通用航空机场——江阴青阳通用机场确定年内开工，建成后可满足通用航空飞机的起飞、降落、滑行、停放，并提供培训、维护、检修等地面保障服务，这将进一步丰富无锡市的民用航空体系。

据悉，江阴青阳通用机场选址于江阴市青阳镇南端，规划占地300亩，由上海东方通用航空公司建设运营，是江苏省规划的38个小型通用机场之一。机场规划了一条小型跑道，设有露天停机位和室内停机库，提供直升飞机在起飞降落过程中的通信、导航、气象、消防、助航、

安检等服务，规划中的江阴青阳通用机场还拥有设备一流的模拟机培训中心和功能齐备的维修车间，并配套了教学楼、专家公寓、学院公寓和体能训练中心。江阴青阳通用机场建成后，将主要为警务航空、医疗救护、应急救援、环境保护、太湖水监测以及各类通航飞机的维修和检测等提供全方位的通用航空地面保障服务。

根据《江苏省“十二五”及至2030年通用机场布局规划》，除江阴华西已有的通用航空起降点外，无锡市未来还将在马山、宜兴两处布点建设通用航空机场。

源自民航资源网 2014-02-12

《全国物流园区发展规划（2013—2020 年）》 （二）



三、物流园区总体布局

物流园区是提供物流综合服务的重要节点，也是重要的城市基础设施。全国物流园区总体布局的基本思路是：根据物流需求规模和区域发展战略等因素，确定物流园区布局城市；按照城乡规划、综合交通体系规划和产业发展规划等，合理确定城市物流园区建设数量、规划布局和用地规模；研究制定物流园区详细规划，因地制宜、合理确定物流园区的发展定位、功能布局、建设分期、配套要求等。

（一）物流园区布局城市

确定物流园区布局城市，主要依据以下条件：一是物流需求规模，主要参考城市的国内生产总值、货运总量、工业总产值、社会消费品零售总额和进出口总额等经济

指标的预测值。二是与物流业发展总体规划以及铁路、公路、水运、民航等相关交通运输规划相衔接。三是结合国家重点区域发展战略和产业布局规划，考虑相关城市的经济发展潜力、物流需求增长空间以及对周边地区的辐射带动作用。

根据上述条件，按照物流需求规模大小以及在国家战略和产业布局中的重要程度，本规划将物流园区布局城市分为三级，确定一级物流园区布局城市 29 个，二级物流园区布局城市 70 个（见专栏），三级物流园区布局城市具体由各省（区、市）参照以上条件，根据本省物流业发展规划具体确定，原则上应为地级城市。

一级物流园区布局城市（共 29 个）

北京、天津、唐山、呼和浩特、沈阳、大连、长春、哈尔滨、上海、南京、苏州、杭州、宁波、厦门、济南、

青岛、郑州、合肥、武汉、长沙、广州、深圳、南宁、重庆、成都、昆明、西安、兰州、乌鲁木齐

二级物流园区布局城市（共 70 个）

石家庄、邯郸、秦皇岛、沧州、太原、大同、临汾、通辽、包头、鄂尔多斯、鞍山、营口、吉林、延边（珲春）、大庆、牡丹江、齐齐哈尔、无锡、徐州、南通、泰州、连云港、温州、金华（义乌）、舟山、嘉兴、湖州、安庆、阜阳、马鞍山、芜湖、福州、泉州、南昌、赣州、上饶、九江、烟台、潍坊、临沂、菏泽、日照、洛阳、南阳、安阳、许昌、宜昌、襄阳、岳阳、娄底、衡阳、佛山、东莞、湛江、柳州、钦州、玉林、贵港、海口、绵阳、达州、泸州、贵阳、拉萨、榆林、宝鸡、咸阳、西宁、银川、伊犁（霍尔果斯）

（二）物流园区选址要求

在布局城市选址建设物流园区，应遵循以下原则：一是与综合交通体系和运输网络相配套。依托主要港口、铁路物流中心、公路货运枢纽、枢纽机场及主要口岸，具有交通区位优势，便于发展多式联运。二是与相关规划和现有设施相衔接。符合土地利用总体规划、城市总体规划和区域发展总体规划，充分利用现有仓储、配送、转运等物流设施。三是突出功能定位。紧密结合产业布局 and 区位优势，突出专业服务特点，明确物流园区功能

定位。依据以上原则，物流园区布局城市可根据实际需要建设不同类型的物流园区：

——货运枢纽型物流园区。依托交通枢纽，具备两种（含）以上运输方式，能够实现多式联运，具有提供大批量货物转运的物流设施，为国际性或区域性货物中转服务。

——商贸服务型物流园区。依托城市大型商圈、批发市场、专业市场，能够为商贸企业提供运输、配送、仓储等物流服务以及商品展示、电子商务、融资保险等配套服务，满足一般商业和大宗商品贸易的物流需求。

——生产服务型物流园区。毗邻工业园区或特大型生产制造企业，能够为制造企业提供采购供应、库存管理、物料计划、准时配送、产能管理、协作加工、运输分拨、信息服务、分销贸易及金融保险等供应链一体化服务，满足生产制造企业的物料供应与产品销售等物流需求。

——口岸服务型物流园区。依托口岸，能够为进出口货物提供报关、报检、仓储、国际采购、分销和配送、国际中转、国际转口贸易、商品展示等服务，满足国际贸易企业物流需求。

——综合服务型物流园区。具有两种（含）以上运输方式，能够实现多式联运和无缝衔接，至少能够提供货运枢纽、商贸服务、生产服务、口岸服务中的两种以



上服务，满足城市和区域的规模物流需求。

四、主要任务

（一）推动物流园区资源整合。打破地区和行业界限，充分整合现有物流园区及物流基础设施，提高设施、土地等资源利用效率。一是整合需求不足和同质化竞争明显的物流园区。引导需求不足的园区转型，对于同质化竞争明显的园区，通过明确功能定位和分工，推动整合升级。二是整合依托交通枢纽建设的物流园区。加强枢纽规划之间的衔接，统筹铁路、公路、水运、民航等多种交通运输枢纽和周边的物流园区建设，大力发展多式联运，形成综合交通枢纽，促进多种运输方式之间的顺畅衔接和高效中转。三是整合分散的物流设施资源。发挥物流园区设施集约和统一管理优势，引导分散、自用的各类工业和商业仓储配送资源向物流园区集聚，有效整合制造业分离外包的物流设施资源。大力推广共同配送、集中配送等先进配送组织模式，为第三方物流服务企业搭建基础平台。

（二）合理布局新建物流园区。物流园区布局城市应综合考虑本区域的物流需求规模及增长潜力，并结合现有物流园区布局情况及设施能力，合理规划本地区物流园区。现有设施能力不足的地区，应基于当地产业结构和区位条件及选址要求，布局新建规模适当、功能完善的物流园区，充分发挥园区的集聚效应和辐射带动作用，服务当地经济发展和产业转型升级。

（三）加强物流园区基础设施建设。优化物流园区所在地区控制性详细规划，加强物流园区详细规划编制工作，科学指导园区水、电、路、通信等设施建设，强化与城市道路、交通枢纽的衔接。大力推进园区铁水联运、公铁联运、公水联运、空地联运等多式联运设施建设，注重引入铁路专用线，完善物流园区的公路、铁路周边通道。提高仓储、中转设施建设水平，改造装卸搬运、调度指挥等配套设备，统一铁路、公路、水运、民航各种运输方式一体化运输相关基础设施和运输装备的标准。推广甩挂运输方式、集装技术和托盘化单元装载技术。推广使用自动识别、电子数据交换、可视化、货物跟踪、智能交通、物联网等先进技术的物流设施和装备。

（四）推动物流园区信息化建设。加强物流园区信

息基础设施建设，整合物流园区现有信息资源，提升物流园区信息服务能力。研究制定统一的物流信息平台接口规范，建立物流园区的信息采集、交换和共享机制，促进入驻企业、园区管理和服务机构、相关政府部门之间信息互联互通和有序交换，创新园区管理和服务。

（五）完善物流园区服务功能。结合货运枢纽、生产服务、商贸服务、口岸服务和综合服务等不同类型物流园区的特点，有针对性地提升服务功能，为入驻企业提供专业化服务。鼓励园区在具备仓储、运输、配送、转运、货运代理、加工等基本物流服务以及物业、停车、维修、加油等配套服务的基础上，进一步提供工商、税务、报关、报检等政务服务和供应链设计、管理咨询、金融、保险、贸易会展、法律等商务服务功能。

（六）聚集和培育物流企业。充分发挥物流园区的设施优势和集聚效应，引导物流企业向园区集中，实现园区内企业的功能互补和资源共享，提高物流组织效率。优化园区服务环境，培育物流企业，打造以园区物流企业为龙头的产业链，提升物流企业的核心竞争力。支持运输企业向综合物流服务商和全球物流经营人转变。按照提升重点行业物流企业专业配套能力的要求，有针对性地发展专业类物流园区，为农产品、钢铁、汽车、医药、冷链、快递、危货等物流企业集聚发展创造有利条件。

（七）建立适应物流园区发展的规范和标准体系。按照适用性强、涵盖面广、与国际接轨的要求，建立和完善物流园区标准体系。修订《物流园区分类与基本要求》国家标准，制定《物流园区服务规范及评估指标》国家标准，进一步明确园区概念内涵，规范物流园区功能定位，防止盲目发展。按照既要保障物流园区发展，又要节约利用土地的原则，建立物流园区规划设计、建设和服务规范，明确园区内部各功能区建设标准和要求，促进物流园区规范化发展。

（八）完善物流园区经营管理体制。根据各地物流园区发展实际，借鉴国内外物流园区管理经验，建立完善政府规划协调、市场化运作的物流园区开发建设模式和经营管理体制。在政府规划指导下，成立物流园区管理机构，开展物流园区基础设施建设，并选择具有物流园区经营管理经验的企业参与管理运营。鼓励园区研究开发物流与商贸和金融协同发展等新型业态，创新物流

园区发展模式。通过企业化运作，提高管理水平，形成良性发展机制，为园区物流企业提供服务，实现可持续发展。

五、保障措施

（一）做好综合协调。国家发展改革委、国土资源部、住房城乡建设部要会同交通运输部、商务部、海关总署、科技部、工业和信息化部、铁路局、民航局、邮政局、国家标准委等部门，加强对全国物流园区发展的指导和管理。各省级人民政府有关部门也要协调配合，统筹推进规划实施工作。

（二）加强规范管理。各地有关部门要加强对物流园区的规范和管理，提出本地区物流园区布局规划，严格控制园区数量和规模，防止盲目建设或以物流园区名义圈占土地。布局城市要按照城乡规划和相关行业规划，加强和加快现有物流设施的整合和清理，因地制宜合理新建物流园区，做到既符合城市和产业发展实际，满足物流发展需求，又防止出现重复建设。

（三）开展示范工程。各地要结合实际，选择一批发展条件好、带动作用大的园区，作为省级示范物流园区加以扶持推广，具体由各省有关部门研究制定管理办法并组织评定。在此基础上，开展国家级物流园区示范工程，由国家发展改革委、国土资源部、住房城乡建设部会同交通运输部、商务部、工业和信息化部、海关总署、科技部等有关部门和行业协会组织国家级示范物流园区评定工作。对于列入国家级示范的物流园区，有关部门可给予土地、资金等政策扶持。国家级物流园区示范工程的具体管理办法另行制定。

（四）完善配套设施。支持连接物流园区的铁路专用线、码头岸线和园区周边道路等交通配套设施建设和改造，进一步发挥物流园区的中转服务功能，提高运输服务水平。支持物流园区信息平台建设，鼓励企业建设立体仓库，提高园区物流设施信息化和智能化水平。

（五）落实用地政策。研究制定物流园区规划设计规范，科学指导物流园区规划建设。各地应及时将物流园区纳入所在城市的各类城市规划和土地利用总体规划，统筹规划和建设，涉及新增建设用地的，合理安排土地利用计划指标。对于示范物流园区新增建设用地，优先

列入国家和地方建设用地供应计划。

（六）改善投融资环境。鼓励物流园区运营主体通过银行贷款、股票上市、发行债券、增资扩股、合资合作、吸引外资和民间投资等多种途径筹集建设资金，支持物流园区及入驻企业与金融机构联合打造物流金融服务平台，形成多渠道、多层次的投融资环境。各地要适当放宽对物流园区投资强度和税收强度的要求，鼓励物流企业入驻物流园区。对于国家级和省级示范物流园区，有关部门可根据项目情况予以投融资支持。

（七）优化通关环境。优化口岸通关作业流程，适应国际中转、国际采购、国际配送、国际转口贸易等业务的要求，研究适应口岸服务型物流园区发展的通关便利化政策，提高通关效率。

（八）发挥行业协会作用。物流及相关行业协会应认真履行行业服务、自律、协调和引导职能，及时向政府有关部门反映物流园区发展中存在的问题和企业诉求，积极配合相关部门做好物流园区相关标准制修订、建立实施统计制度、总结推广先进经验、引导推动科技创新等相关工作，促进物流园区健康有序发展。（全文完）



酷航牵手“飞鸟” 新兴远程低成本航空公司能否制胜？



“新加坡航空旗下的廉价航空酷航 (Scoot) 与泰国飞鸟航空 (Nok Air) 表示，将联手在曼谷成立一家新的廉价航空公司，以便满足东南亚地区低成本航空不断增长的需求。只要获得相关监管部门批准，新成立的这家廉航将被命名为“NokScoot”，运营中运程的国际航线。

在亚洲，泰国将成为两个低成本承运人成立新兴远程低成本航空公司的第一个国家。虽然 NokScoot 和泰国亚航 X 运营的航线网络可能会类似，而且一些产品可能大同小异，会出现更多的混合运营模式，但是笔者认为：至少在东南亚地区，低成本航空公司运营业务又迈上了一个新台阶，在发展态势上已经不输给欧洲国家，甚至在创新方面独树一帜。

竞争推动转型

根据两家公司的协议，飞鸟航空将拥有新公司 51% 的股权，酷航将拥有 49% 股权。但是截至目前两家公司未提供有关新公司机队、产品或航线网络等细节。项目团队还在对这些细节进行研究，预计本月能确定。

虽然很多战略细节包括航线网络和产品仍在讨论之中，但品牌名称设计与初始机队已经确定。飞鸟航空首

席执行官帕蒂表示，新公司初始预计将运营 2 架来自酷航母公司新航的波音 777-200 飞机，在开始阶段新公司将重点市场放在北亚地区。竞争对手泰国亚航 X 预计与其运营一些相同的航线，但使用空客 A330-300 飞机。新公司这 2 架波音 777 飞机将按照酷航的典型配置重新布局，其中包括 370 个经济舱座位，10 个座位并列布局；在公务舱，8 个座位并列布局，但不会提供任何机上娱乐系统。波音 777 只是新公司的临时性机队，该公司的机队将最终过渡到波音 787。目前酷航运营 6 架波音 777-200 飞机。

酷航最初选择波音 777 飞机是因为新航希望新公司迅速进入市场，由波音 787 运营更加合适，此款飞机被视为公司实现盈利的关键所在。波音 787-9 飞机每座燃油成本与波音 777-200 相比减少 27%。但波音 787-8 飞机相对会具有更高的每座燃油成本，因为此机型座位数较少，却适用于部分客源量不足的航线，比如日本的二线城市等。波音 787 将显著降低 NokScoot 的成本，这能增加新公司的竞争优势。而亚航 X 要到 2018 年才能接收新一代空客 A350 飞机。

新公司 NokScoot 的最佳解决方案是尽快运营波音

787，而不是对波音 777 进行投资改造。但 NokScoot 需要马上进入市场，原因很简单，竞争对手泰国亚航 X 已经计划开始在 2014 年第一季度开始提供服务。时不我待，如今的市场也许就是快鱼吃慢鱼的过程。

战略推动产品

飞鸟航空更多运营的是混合模式，提供旅客免费行李托运、提前座位安排、小吃和水等服务。而酷航则向经济舱旅客的行李、食物和饮料等收费。帕蒂认为 NokScoot 的产品应符合飞鸟航空的特点。他指出，飞鸟航空的产品和服务已帮助其在泰国建立了一定程度上的旅客忠诚度。在 NokScoot 上提供相同的（或类似的）产品可以赢得更多的客户，特别是在泰国始发航线上。这样的好处还在于提供无缝隙的服务连接国内航班和短程国际航班上。

但 NokScoot 尚未对具体产品细节作出最后的决定。新公司项目团队可能最终决定遵循酷航模式。因为这样会降低成本，获得更多附属收入的机会。

新公司也将在未来几个月内对航线网络进行重点研究。飞鸟航空公司预计北亚地区的市场将成为重点，并表示泰国 - 日本市场会拥有巨大的潜力。日本是泰国的客运量巨大的目的地市场，2013 年早些时候日本免除泰国国民的签证要求，使泰国前往日本的客源激增。泰航现在在泰国 - 日本市场运力占领先地位，拥有将近 60% 的份额。随着 2013 年 12 月 3 日泰国航空开通仙台航线，泰航在日本拥有 7 个目的地。

新低成本航空公司的成立，会刺激新的市场需求。除了泰国航空，目前仅有四家其他承运人服务泰国 - 日本市场，而且都是提供全面服务的承运人——全日空、日本航空、达美航空和美联航（美联航在今年将取消到曼谷的服务）。帕蒂预计 NokScoot 将服务日本多个目的地，包括东京和大阪。

中国将会是新公司另一个目标市场，虽然几乎全部是到泰国旅游的旅客。在东南亚地区飞鸟航空目前并没有开通新加坡航线，仅有一个国际旅游目的地——缅甸仰光。飞鸟航空计划未来两年扩大本区域的国际网络，这将可能导致更多的和 NokScoot 之间的合作连接。飞鸟航空在泰国拥有最大的国内航线网络（约 25 个目的地），NokScoot 也将能够利用这个优势推出联程产品。

虽然飞鸟航空在泰国以外没有一个强有力的品牌，但 NokScoot 可以利用酷航的品牌吸引来自北亚和东南亚的客源。

今后这几家航空公司的航线网络战略有可能是：飞鸟航空的国际重点将是在东南亚地区（不包括新加坡），基本上是不超过 4 个小时的目的地；而 NokScoot 将有机会进入北亚大部分地区（包括中国一些潜在目的地）市场。

市场推动服务

目前有近 20 家国外低成本航空公司在泰国运营。低成本航空目前占泰国国内市场的近 60% 和泰国国际市场的 19% 左右。在泰国国际市场，低成本航空的渗透率比新加坡或马来西亚要低得多，但泰国亚航 X 和 NokScoot 的进入将改变这种现状。

亚航 X 进入泰国也是顺理成章的，因为泰国亚洲航空公司品牌已经得到强有力的当地支持。强劲的休闲旅游需求也使得泰国成为中远程低成本航空的心仪首选。亚航目前占泰国市场总运力 17% 左右，泰国航空（包括泰国国际航空公司、泰国微笑和飞鸟航空）所占份额约有 36%。新公司的最大竞争对手——泰国亚航 X，最初将运营两架 A330-300 飞机，配置 365 个经济舱座位和 12 个平躺座位，这将允许亚航进入泰国中远程市场，现在这个市场很大一部分是由泰国航空和外国承运人提供服务的，但这个市场依然还有发展的空间。除了北亚地区外，泰国亚航 X 还非常关注澳大利亚市场，这是亚航、泰国航空和酷航关键的市场，今后的竞争应该会非常激烈。

对于酷航而言，选择泰国市场也是自然而然的。酷航已经服务于泰国市场，特别是和亚航 X 在泰国 - 澳大利亚等一些中转市场开展竞争。和飞鸟航空结盟，两家航空公司可以彼此学习，而且双方都会想方设法创造双赢局面。要想实现这一点，志同道合是取得成功的关键所在。一方面，飞鸟航空可以拓展新的业务领域，而酷航则可以直面其他竞争对手并与其进行“短兵相接”；同时，NokScoot 的成立将使泰国航空公司集团可以在泰国市场上对抗亚航 X。这是一场好戏，大幕已经拉开，就等各方演员陆续登场了。（倪海云）

源自《中国民航报》2014-02-03

由合资新企业接踵成立 看我国通航制造企业的进与退



处于通航产业链前端的通用航空器制造业，在通航发展“蓝海”的引领下，成为众多企业竞相追逐的领域。一系列通航制造企业凭借民营资本、国际资本等资源如雨后春笋般，纷纷建立起来。

目前，我国的通航制造商主要包括大型国企，中航工业旗下的通飞公司、直升机公司和装备公司等，地方国有企业，如重庆直升机产业投资有限公司、北京通用航空集团有限公司等，以及一系列的中小民营企业和合资企业。

面对通航大发展浪潮，他们大都选择了激流勇进，或是进一步加快成立步伐，加大投资，加紧上项目；或是进一步谋求更深远的发展，不断拓展业务领域。然而，在空前的热情下，还需更加审慎的态度，面对可能由“过热”带来的盲目性和风险时，还要有理性的放弃。

合资新企业接踵成立 “汽车模式” 再度上演？

近期，国内企业与国外通航制造商合作的“动作”依旧很多。1月9日，湖北省荆州江汉众力实业有限公司与美国赛斯纳飞机制造公司的合作协议生效，将为赛斯纳的部分飞机生产客舱座椅、司乘座椅等；1月13日，重庆直升机产业投资有限公司与美国贝尔直升机公司签署合作协议，为逐步引进贝尔系列直升机生产线奠定了基础；去年年底，安徽省芜湖市携手中国电子科技集团与奥地利钻石飞机公司签署一系列合作协议，将在芜湖生产轻型飞机以及航空发动机……

目前，国内很多的通航制造企业通常采用国际合资、合作和并购国外厂商的模式来开展自身业务，一大批企业接踵成立。业内有观点认为，这与当年的中国汽车市场颇有几分相似。30年前，随着改革开放的步伐，外国汽车制造商进入中国的壁垒被打破，巨大的市场商机吸引着国外知名企业竞相选择与中国的企业合资办厂。

如今，美国赛斯纳飞机制造公司、巴西航空工业公司等众多知名通用航空器制造商都已“扎根”中国。用技术换市场，是它们最重要的目的。而通过这样的合作，中方则希望可以学习到国际最先进的通用航空器制造技术，建立完整的体系，形成从技术研发、整机制造、销售到飞行运营服务的完整的产业链。

消化技术并在此基础上实现创新，开发出具有自主知识产权的品牌产品，是很多通航制造企业的重要目标。而要使自主品牌后来居上，能与西方成熟的通用航空产品相竞争，业内人士表示，还须尽快出台一些扶持政策，如对发展和培育自主品牌的产业，应在税收、融资等政策上予以倾斜。此外，也可以通过补贴或贴息贷款制度等，引导和鼓励用户购置使用拥有自主知识产权的通用飞机。

从研发制造到全产业链 发展之路还有多远？

尽管已经取得了较快的发展，但在国内从事通航业务的企业仍要饱受产业链不完善之苦。如今，一批有实力的通航制造企业开始积极谋划自身的全产业链发展。

运5B、小鹰500和海鸥300等机型是中航通飞华

北飞机工业有限公司的主要机型。不久前，这家企业搬进了位于石家庄栾城的新厂区，迎来了一片万象更新的景象。在厂区西侧，新建成了一条1200米长的2B级跑道。这家蓄势起飞的老企业，如今除计划建成北方中小型涡桨、活塞飞机研制基地和飞机结构部件专业制造中心外，还致力于成为华北地区的通用航空运营中心和服务中心。

这样的路径，符合其母公司中航工业通用飞机公司的发展思路。作为通航“央企”，中航通飞拥有珠海、贵阳、石家庄、荆门、深圳五大产业基地。除制造外，其拥有包括通航作业、飞行员培训、飞机大修、飞机托管、飞行俱乐部和FBO（固定基地运营商）服务在内的10多个业务。“我们希望，通过全产业链发展对通用航空有一个较为完整的认识，并着力打造一个通航全产业链‘样本’。”中航工业通用飞机公司副总经理沙长安说。

通用航空产业链是指围绕通用航空运营而形成的涵盖通用航空器和相关设施设备的研发制造、基础设施建设、航空器运营服务、机务维修以及航行保障、航空器销售及金融服务等一系列上下游产业的总称。

对于处于通航产业链条上各个节点的大部分通航企业来说，向其上下游产业发展是它们谋求的路径。河北致远通用航空有限公司是一家民营通航企业，其选择从通航培训入手，并希望依托人才资本，规划建设4个通航产业基地，开展轻型飞机的组装制造和维修等业务。

事实上，在中国从事通航业务的企业一直饱受产业链不完善之苦。运营公司、金融租赁公司、航空器制造公司等投资建机场的事例比比皆是。迫于无奈，它们在这条产业链上越走越远。西安市渭北工业区领导小组办公室专职副主任金乾生曾指出，中国通用航空需要系统的产业链构建，要由产品思维转化为产业链思维。

然而，也正因为如此，从我国目前的通航发展现状来看，建立一套完整的通航产业链，还有很长的路要走。

因地制宜求发展 取还是舍？

看准了通用航空业蓬勃发展的态势，民间资本开始大量涌入这一领域。投资处于通航产业链前端的制造业，成为一些资金雄厚的民营企业的投资新渠道。

然而，通航制造业具有很强的专业性，很多企业在“淘金”心理作用下很容易产生投机性和盲目性。大部分民企和地方政府只通过引进国外生产线的方式，从事技术含量较低的生产任务，如零部件生产或是相当简单的组

装业务，缺乏创新能力。

与此同时，全国正大批量筹建的通用航空产业园，大都也采用通用飞机制造和相关产业配套的模式。为打造通航全产业链，它们都标榜要大力发展通航制造业务。有些地方和企业急于求成，对上飞机项目甚至到了“冲动”的地步，不管项目是否适合地区或企业的实际情况，都来者不拒。这在一定程度上导致通航产业园重复建设情况严重，出现“千园一面”的景象，主业盈利能力不足等危机也不断显现。

事实上，我国目前几个国家级的航空产业园，的确有一大部分是以生产制造为牵引，兼顾发展通航运营服务和维修业务等。但这并不意味着任何通用航空产业园都适合从事通航制造，飞机制造与地方的航空工业基础、飞行条件等因素都有着密切的关系。

通航产业基础薄弱，在短期内无法实现盈利，需要一段时间的准备期，这与很多投资者迫切希望得到的效果是存在一定差距的。于是，为避免最终“干不下去”，“价格战”可能会成为很多资金雄厚的企业“止损”的方法。但由此形成的恶性竞争势必会破坏通用航空业健康发展的市场环境，甚至造成国家资源的浪费，给通用航空安全运行带来隐患。

有媒体评论指出，如果将我国通航产业园的生产能力全部进行相加的话，够全球消耗数年。全球一年大概需要近千架小型飞机，而我国的很多通航产业园都声称自身的年产能能达到500架。

为此，有很多专家提醒那些资金较少的小型通航企业在选择投资项目时，可以更多地倾向于产业链上的运营服务领域，不能只盯着加工制造业，“这一块的能力是有限的”。对于产业园规划，要有长远的眼光，在充分调研产业园发展需求的基础上，因地制宜地进行产业规划。

源自《中国民航报》 2014-01-23

编后

“一哄而上，热钱投资、贪大求全、产能过剩”，这些在中国制造行业历史上是出现频率较高的字眼，从若干年前的家电竞争到汽车比拼，再至今天的通航热挤，都出现了相同的发展轨迹。有悖于科学发展的足迹，最终都将走进失败的泥潭。宏观规划、理性投资、发挥优势，才是科学发展的要义。

空客预测：未来 20 年亚太区需 11000 架新飞机



空客预计，未来 20 年，亚太地区各航空公司将引领全球航空市场对更大、更高效飞机的需求。

在 2013 年至 2032 年这 20 年时间里，亚太地区各航空公司需新增客机和货机总计 10940 架，总价值 1.8 万亿美元，占同期全球新增飞机总量的 37%，超过欧洲、北美以及中东地区。按价值计算，亚太地区新增飞机价值占全球同期新增飞机总价值的 42%，充分表明该地区新增飞机中宽体飞机所占比例更高。

在客机市场，空中客车公司预测，到 2032 年，亚太地区各航空公司所运营的客机数量将从现在的 4960 架增长到 12130 多架，增长一倍多；未来 20 年，亚太地区的航空客运量将以年平均 5.8% 以上的速度增长，高于全球平均增长速度，同时将有近 3770 架目前正在运营的飞机退役，由新飞机替代。

由于城市化的不断推进，到 2032 年亚太地区的超大型城市数量将会增长到 25 个，同期世界范围内的超大型城市数量为 89 个。空客认为，未来 20 年亚太地区的航空运输量将继续向不断增长的主要中心城市高度集中，

更大的飞机是满足该地区日益增长的运力需求并减轻机场拥堵的最有效途径。因此，空客预测，亚太地区航空公司在未来 20 年将需要新增约 4130 架宽体飞机，相当于同期全球新增宽体飞机总量的 46%。

与此同时，根据空中客车公司的最新预测，亚太地区对于单通道飞机的需求在未来会继续增长，其中最主要的促进因素是该地区低成本航空的快速发展。空客指出，亚太地区对于更大的单通道飞机的需求非常旺盛，从 2000 年至今的 10 余年里，低成本运营商平均每架飞机的运力已经增长了近 50%。空客预测，亚太地区未来 20 年对于单通道飞机的需求为 6810 架，占世界总需求量的三分之一还多。

空中客车公司客户事务首席运营官雷义表示：“不论是现在还是未来，亚太市场对于航空业来说都是一个非常重要的市场，我们在这一地区的订单也一直在持续增长。”

在货运市场，亚太地区将继续在全球航空货运市场中占据主导地位。根据最新的预测数据，到 2032 年，亚

美国航空获准开通上海达拉斯每日直航

美国航空集团 12 日宣布，将于 2014 年夏正式开通上海与美国达拉斯的每日直航航线。这一连接我国与达拉斯的第一条直航航线，也将为我国旅客赴拉美地区提供更多的便利。

美国航空集团首席执行官白伟德 12 日宣布，经中国民用航空局（Civil Aviation Administration of China，简称“民航局”）批准，美国航空公司（American Airlines, Inc.）将于 2014 年 6 月 12 日开通上海浦东国际机场至达拉斯的每日直航航线。航线采用三舱配置波音 777-200 客机执飞。他表示：“增强美国航空在中国市场上的地位一直是我们的一大愿望。在中国金融中心上海与我们的最大枢纽达拉斯之间开通新航线，可以为广大旅客带来更多出行选择。此条新航线将对深化中美两国间重要的文化和经济交流做出贡献，同时为中国旅客畅游美国和拉美地区提供更多的便利和实惠。”

此条新航线于当地时间每日 16 时 50 分从上海起飞，当地时间同日 18 时 10 分飞抵达拉斯，从而为我国旅客前往哥伦比亚波哥大、阿根廷布宜诺斯艾利斯、墨西哥墨西哥市、巴西里约热内卢和智利圣地亚哥等拉美目的地，以及美国大陆和加拿大的近 90 个城市提供便捷的续程转乘机会。此条新航线将是连接我国与达拉斯的第一条直航航线。达拉斯国际机场不仅是主要的航空中转站，还是达拉斯大都会区的门户，作为全美人口数量最多的十大中心城市之一，达拉斯地区工商业发达、是金融和商业基地。许多电子、通信、能源和大型银行的总部都设在这一区域。

美国航空在浦东机场 2 号航站楼运作，紧邻寰宇一家合作伙伴，从而使旅客的转乘更加顺畅和快捷。这将是美国航空在我国大陆开通的第四条航线，补充了美国航空现有的上海 - 芝加哥、上海 - 洛杉矶及北京 - 芝加哥航线。

美国航空与全美航空合并后已成为全球最大航空公司，我国乘客可以选乘双方的近 6500 个每日航班，飞往全球网络的 275 个目的地。

亚太地区航空公司运营的货机机队将从目前的 300 多架增长到 970 架，占全球货机机队总量的三分之一。虽然很多新增货机将会由客机改装而成，但空中客车公司认为，今后 20 年内亚太地区新增货机中新出厂的货机数量将达到 270 架。像世界其它地区一样，亚太地区所需货机中约 30% 是空客 A330 这类的 45-70 吨级的中型宽体货机。

亚太地区是空中客车公司最核心的市场之一，来自于这一地区航空公司客户的订单占据了空客全球总订单的 27%。目前，共有近 100 家亚太地区的航空公司用户运营着 2400 多架空客飞机。同时空客在这一地区还拥有 1700 多架的储备订单，超过空客目前总储备订单量的三分之一，这也彰显出亚太地区作为全球航空业增长速度最快市场的重要地位。

空中客车公司在 2013 年进一步巩固了自身在亚太地区市场的领先地位，在这一地区共获得 379 架确认飞机订单，占同期亚太地区飞机订单总量的 80%。2013 年空客还向亚太地区运营商交付了 331 架新飞机，超过同期亚太地区接收飞机总量的 50%。

空中客车公司对亚太地区的航空市场预测是空中客车“全球航空市场预测”的组成部分。根据空客的全球市场预测，在今后 20 年时间内，全球新增客机和货机数量达到 29200 架，价值 4.4 万亿美元，其中包括 1710 架超大型飞机，7270 架双通道宽体飞机和 20240 架单通道飞机。

空中客车产品线包括业内最畅销的单通道飞机 A320 系列，在中型宽体飞机市场备受欢迎的 A330 系列和全新的 A350XWB 宽体飞机系列，还有超大型飞机市场上的旗舰产品 A380。在货运市场，空中客车公司拥有目前市场上最新的 A330-200F 货机，还拥有 A330 客改货项目。

源自民航资源网 2014-02-11

源自新华网 2014-02-12



世界首架超音速公务机即将亮相

亚洲航空企业集团（Asian Aerospace Conglomerate）2月13日宣布，它将在2014年7月19日至20日的英国范堡罗国际航空展上，展示它生产的世界上首款超音速公务机（Supersonic Business Transport, 简称“SSBT”）。这款超音速公务机巡航速度可达2.4马赫（即音速的2.4倍，最高时速可达2930公里），最高飞行高度18,900米，最大航程可达10,000公里。该飞机最多可配备18个乘客座位，且14个乘客座位的客舱布局将具备较为舒适的环境。第一批限量生产的100架SSBT已经被预订一空。

AAC是一个多国合资的企业集团公司，其中参与的国家地区有中国、日本、韩国、新加坡和中国台湾。AAC日本、AAC韩国和AAC台湾都宣布，他们将分别在东京、名古屋、首尔和台北设立他们的主要制造和运营中心，该中心将负责制造超音速公务机（SSBT）的主要零部件，飞机的最终总装将在法国。今年5月这些运营中心将分别举行开业运营仪式。除首架实体机今年7月将亮相范堡罗外，其余客户订购的超音速公务机的零

配件将于2016年在日本、韩国和中国台湾开始生产。

亚太航空产业（江西）有限公司（AAC江西）当天也宣布，作为亚洲航空企业集团旗下的亚洲区域公务飞行网络的一部分，它已经签订了与中国南昌昌北国际机场和珠海金湾机场的两个公务机固定运营基地（FBO）合作协议。一旦获得美国联邦航空管理局（FAA）和中国民用航空局（CAAC）的批准，AAC准备陆续将其公务机队中的10架飞机注册到中国运营。这10架公务机包括5架空客A320，以及豪客比奇400A、里尔35A、湾流G-4、庞巴迪挑战者604和波音B727-200各一架，以满足各种类型的商务旅行者对于私人飞机包机和飞机租赁的需求。AAC江西公司将在两年内为其公务机客户在自己经营的FBO区域内提供免费的起降和地面服务。根据规划，亚洲航空企业集团将在2017年前，在中国区域内架构一个由7个固定运营基地（和现有机场合作或自行投资建设民用/公务机机场）覆盖的中国公务机网络。

源自中国民航网 2014-02-16

克罗地亚航空将直接向海航或南航出售股份

据克罗地亚媒体2月4日报道，克罗地亚航空公司将有可能通过直接谈判，将49%的股份出售给中国的南方航空或海南航空，而不是通过此前的国际招标的方式。

在去年的公开招标失败之后，克罗地亚政府表示，今年会做出新的尝试。报道称，克罗地亚政府正计划通过立法来回避相关的招标程序。

报道称，尽管中国的航空公司有意获得克罗地亚航空49%的股份，但是他们通常不会参与投标。去年，尽管有传言称南方航空及海南航空都有兴趣参股克罗地亚

航空，但这两家公司最终都没有给出竞标价。

报道还称，本月克罗地亚政府将派出一支代表团前往中国，目的是向中国展示他们新的出售模式，以争取来自中国的买家。

由于乘客数量下滑，以及行业内相关竞争加剧，关于克罗地亚航空公司部分股份的出售问题已成为政府目前最优先考虑事项。

源自搜狐财经 2014-02-07

马来西亚航空欲购100架飞机更新机队与低成本航空公司展开竞争

据彭博社报道，有知情人士透露，马来西亚航空公司计划订购多达100架飞机，以在未来10年内更新公司机队，并与低成本航空公司展开竞争。

这名知情人士表示，国有的马来西亚航空正在考虑从波音、空客购买一些短程飞机和远程飞机，最终购买决定将在今年上半年揭晓。马来西亚航空希望自2016年底或2017年初开始接收这批新飞机。据了解，亚洲航空等低成本航空公司已经订购了数百架新飞机。激烈竞争和油价高企已经迫使马来西亚航空连续3年亏损，其迫切需要新飞机以增强竞争力。

亚太地区城镇化水平的不断提高和中产阶级的日益壮大，刺激了航空旅行的发展。近10年来，该地区出现

了15家低成本航空公司。亚洲航空市场的增长态势与欧洲和美国这些成熟的航空市场形成了鲜明对比。

东南亚地区最大的低成本航空公司亚洲航空现有大约140架空客A320飞机，还有335架飞机尚未交付。印度尼西亚狮航有105架现役飞机，还持有波音和空客650架窄体客机订单。近日，越南唯一的私营航空公司越捷航空还订购了100架空客飞机。波音市场营销总裁兰迪·廷塞思表示，未来20年，全球近一半航空客运量的增长将与亚洲航线有关；而亚洲的航空公司还需要12820架飞机，占全球的36%。

源自《中国民航报》2014-02-20

亚洲航空业的大时代 中小型客机的大商机

在新加坡航空展上，多年来未受到太大关注的中小型喷气式及螺旋桨飞机制造商在亚太市场找到了更多商机，订单滚滚而来。

庞巴迪公司（Bombardier Inc.）、巴西航空工业公司（Embraer S.A.）、欧洲联合企业ATR、俄罗斯苏霍伊公司（Sukhoi）以及日本三菱航空机（Mitsubishi Aircraft），虽然无法像空中客车公司（Airbus S.A.S.）或波音公司（Boeing Co.）那样轻松地吹播业绩，但在有利可图的亚洲市场上，各家业者都有经营的空间。

全球最大的区域客机制造商 Embraer 在新加坡航展上预估，未来 20 年在亚洲区域，70-130 个座位的新喷气式客机交付数量将达 1,500 架。换句话说，潜在商机高达 700 亿美元。

对于 Embraer 等厂商而言，好消息是前两大制造商空客和波音目前并不涉足 130 座位以下客机的市场竞争。

马来西亚的亚洲航空（AirAsia）、印尼的狮航（Lion Air）及菲律宾的宿务太平洋航空（Cebu Pacific），订购的空客 A320 及波音 737 飞机数量以百架计，成为亚太空运市场的主要成长力来源。

然而各主要空运枢纽正变得愈发拥挤，同时二线及三线城市间的航运需求也在不断增加。

庞巴迪东南亚飞机销售主管 Torbjorn Karlsson 表示，“东南亚的最大商机，在于更多人搭乘飞机，这就牵涉到二线及三线城市。”

虽然潜在乘客数量还不足以让 A320 或 737 派上用场，但可以用中小型飞机来满足需求。这也是 Embraer 及庞巴迪可以切入的点。欧洲和美洲这类型飞机销售数量数以千计，但亚洲销量相对较少。如今情势已有转变。

Embraer 在新加坡宣布首度接获印度大单，新成立的 Air Costa 周四订购 50 架喷气式飞机，总金额达 29.4 亿美元。

在印度这样的国家，空客与波音已经基本占有了 IndiGo、SpiceJet 和 GoAir 等航空公司的市场，而 Costa 希望通过用 Embraer 的飞机连接较小城市，为其

自身找到利基市场。

“不需要更大的飞机。这对我们就足够了，” Air Costa 董事长 Ramesh Lingamaneni 表示，“印度的地区性航空服务具有巨大潜力。”该公司目前拥有四架 Embraer 飞机。

庞巴迪的 C 系列或 CRJ 喷气式飞机未能收获订单，但是泰国低成本航空公司 NokAirNOK.BK 表示有意最多订购庞巴迪的八架 Q400 涡轮螺旋桨飞机。

主导涡轮螺旋桨飞机市场的 ATR 和泰国曼谷航空签署协议，最多售出八架 72-600 飞机。ATR 还同意向航空租赁公司，迪拜航空企业集团（Dubai Aerospace Enterprise）出售 20 架飞机，并可选择增售 20 架，协议价值达到 10 亿美元。

苏霍伊在航展上静态展示了带有其客户，印尼天空航空公司（SkyAviation）标志的大型喷气式飞机。日本三菱航空机和中国航空工业集团公司也都在开发可在该领域角逐的飞机，而它们的高管正忙于在新加坡打动潜在的客户。

“仍有进一步渗入这个市场的巨大空间，” Embraer Commercial Aviation 总 裁 兼 执 行 长 Paulo Cesar Silva 对路透说。

“你必须要有正确的机型。在美国，达美航空直到两年前还在波士顿 - 洛杉矶航线使用 A320 飞机，每天飞 4 次。但现在，他们采用了 E-175 飞机，每天飞 11 次。你保有飞行频率，客座率就会很高，而且乘客会非常开心，因为每次到机场都有飞机等着起飞。”

但这个市场的竞争也很激烈，涡轮螺旋桨飞机运营商 ATR 表示，在这些短途航线使用他们的飞机会更划算。

“我觉得一定程度上是经济方面的原因。在这种短途航线，涡轮螺旋桨飞机是最划算的机型。喷气式飞机消耗的燃油是涡轮螺旋桨飞机的两倍，因此成本更高。而且很多短途航线的机场不适用于喷气式飞机。” ATR 全球销售主管 John Moore 对路透表示。

源自路透中文网 2014-02-14



朱自清

《春》感言

小学读朱自清的《春》，觉得它很美，懵懵懂懂的年龄，每个孩子都像“偷偷地从土里钻出来”的小草，探头探脑地观察这个奇妙的世界。

如今再次学赏这篇美文，另有新的感受：春天是希望与梦想的起点。2014 是十八届三中全会之后的第一个春天，全面深化改革的种子已播撒到中国田野的每个角落。

春耕及早，年终丰饶。河南省委省政府马不停蹄贯彻落实中央精神，抢抓机遇发展立体交通、现代物流、电子商务、信息建设、金融结算等新兴业态，大力促进郑州航空港经济综合实验区建设。

在这个意义非凡的春天里，河南航投更是不甘落后，开拓进取，从上到下全员行动，默默精耕细作，在希望的田野上挥洒着汗水，全面展开了工作。

中原，又迎来了一个发展的春天。（孙启勇）

盼望着，盼望着，东风来了，春天的脚步近了。

一切都像刚睡醒的样子，欣欣然张开了眼。山朗润起来了，水涨起来了，太阳的脸红起来了。

小草偷偷地从土里钻出来，嫩嫩的，绿绿的。园子里，田野里，瞧去，一大片一大片满是的。坐着，躺着，打两个滚，踢几脚球，赛几趟跑，捉几回迷藏。风轻悄悄的，草软绵绵的。

桃树、杏树、梨树，你不让我，我不让你，都开满了花赶趟儿。红的像火，粉的像霞，白的像雪。花里带着甜味儿；闭了眼，树上仿佛已经满是桃儿、杏儿、梨儿。花下成千成百的蜜蜂嗡嗡地闹着，大小的蝴蝶飞来飞去。野花遍地是：杂样儿，有名字的，没名字的，散在草丛里，像眼睛，像星星，还眨呀眨的。

“吹面不寒杨柳风”，不错的，像母亲的手抚摸着你。风里带来些新翻的泥土的气息，混着青草味儿，还有各种花的香，都在微微润湿的空气里酝酿。鸟儿将巢安在繁花嫩叶当中，高兴起来了，呼朋引伴地卖弄清脆的喉咙，唱出宛转的曲子，跟轻风流水应和着。牛背上牧童的短笛，这时候也成天嘹亮地响着。

雨是最寻常的，一下就是三两天。可别恼。看，像牛毛，像花针，像细丝，密密地斜织着，人家屋顶上全笼着一层薄烟。树叶儿却绿得发亮，小草儿也青得逼你的眼。傍晚时候，上灯了，一点点黄晕的光，烘托出一片安静而和平的夜。在乡下，小路上，石桥边，有撑起伞慢慢走着的人，地里还有工作的农民，披着蓑戴着笠。他们的房屋，稀稀疏疏的，在雨里静默着。

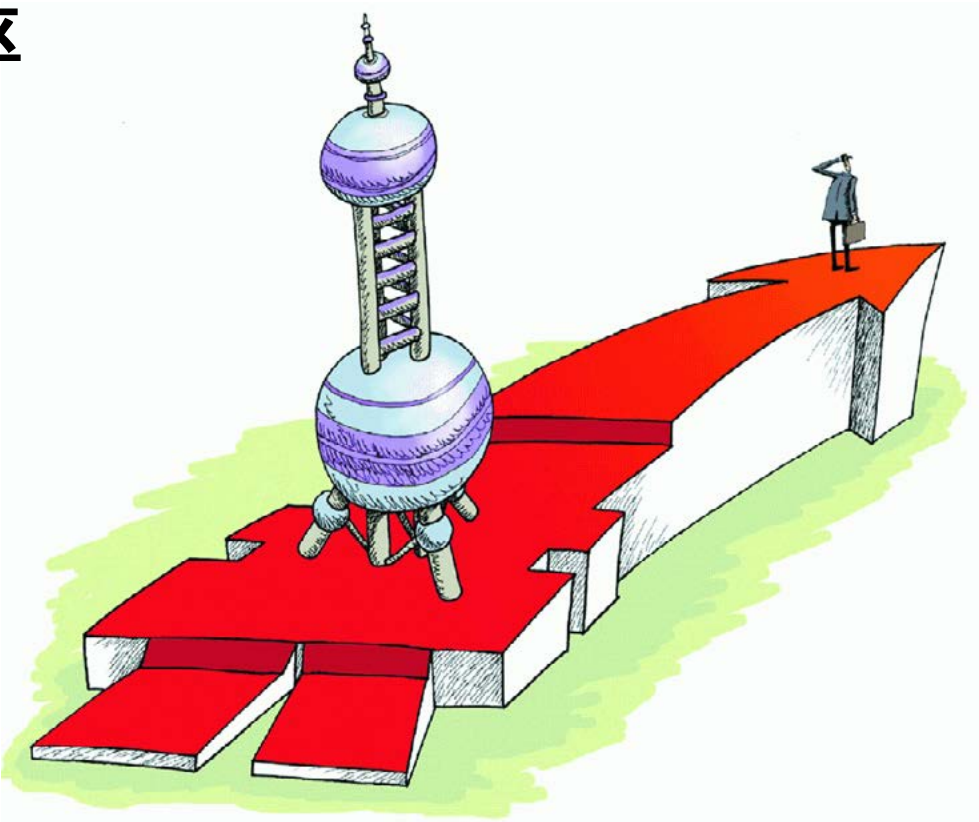
天上风筝渐渐多了，地上孩子也多了。城里乡下，家家户户，老老小小，也赶趟儿似的，一个个都出来了。舒活舒活筋骨，抖擞抖擞精神，各做各的一份儿事去。“一年之计在于春”，刚起头儿，有的是工夫，有的是希望。

春天像刚落地的娃娃，从头到脚都是新的，它生长着。

春天像小姑娘，花枝招展的，笑着，走着。

春天像健壮的青年，有铁一般的胳膊和腰脚，领着我们上前去。

什么是自贸区



自由贸易区（freetradearea）通常指两个以上的国家或地区，通过签订自由贸易协定，相互取消绝大部分货物的关税和非关税壁垒，取消绝大多数服务部门的市场准入限制，开放投资，从而促进商品、服务和资本、技术、人员等生产要素的自由流动，实现优势互补，促进共同发展。有时，它也用来形容一国国内，一个或多个消除了关税和贸易配额，并且对经济的行政干预较小的区域。截至 2014 年 1 月 22 日，已经有 12 个地方自贸区获得国务院批复，进入到多部委联合调研的阶段。

分类：

按性质区分就性质而言自由贸易区可分为：商业自由区和工业自由区。前者不允许货物的拆包零售和加工制造；后者允许免税进口原料、元件和辅料，并指定加工作业区加工制造。

按功能区分世界自由贸易区的功能设定是根据区位

条件和进出口贸易的流量而确定的，并且随着国内外经济形势的发展而调整和发展。

类型：

转口集散型这一类自由贸易区利用优越的自然地理环境从事货物转口及分拨、货物储存、商业性加工等。最突出的是巴拿马的科隆自由贸易区。

贸工结合、以贸为主型这类自由贸易区以从事进出口贸易为主，兼搞一些简单的加工和装配制造。在发展中国家最为普遍。例如阿联酋迪拜港自由港区。

出口加工型这类自由贸易区主要以从事加工为主，以转口贸易、国际贸易、仓储运输服务为辅。例如尼日利亚自由贸易区。

保税仓储型这类自由贸易区主要以保税为主，免除外国货物进出口手续，较长时间处于保税状态，例如荷兰阿姆斯特丹港自由贸易区。

寒冬对飞机的影响



随着全国大部分地区大幅降温，北方地区已经开始降雪，对人们的出行造成了影响。雨雪冰冻造成航班延误和取消，不少旅客因此有了很多疑问：气温降低、大雪对飞机究竟有什么影响？如何来消除这样的影响呢？

气温低会造成飞机积冰。当飞机在含有过冷水滴的云中飞行时，如果机体表面温度低于 0 摄氏度，过冷水滴就会在机体表面某些部位冻结，并聚积成冰层。冰雪凝结在飞机机翼上，表面就会粗糙，这就会使飞机在起飞时速度本来就不快的状态下，原有的升力受减和两翼升力不平衡，而增加对飞机的控制难度。积冰的存在会破坏空气动力学结构，造成升力损失；左右翼结冰不均匀会影响飞机的平衡；襟翼、方向舵、升降舵等活动舵面会因此影响操纵性能；通讯天线、雷达罩结冰会使通讯导航受到影响。由此可见冰雪对于飞机的安全飞行而言危害很大。

因此每年冬季除防冰工作是飞机维护中的一项重要工作。在北方地区一到冬天就会下起鹅毛大雪，积雪在飞机上厚厚一层。每次除防冰前首先需要机务人员将积雪人工去除。由于活动舵面较多，同时直接影响飞机的飞行性能，机翼，尾翼成为重点除雪区域。完成雪层清理工作后就需要装载着除冰液的除冰车对飞机进行除防冰作业。除冰车有两条装置，分别是除冰装置和防冰装置。除冰装置能除去机翼上原有的冰，除冰液是一种丙二醇

I 型飞机除冰液。而抗结冰装置则用来防止冰的形成，使飞机在起飞之前能够有较长且较安全的滑行时间。飞机起飞前，工作人员会用高速软管喷洒一种橘色或粉红色的除冰液体，这种液体通常用乙烯乙二醇或丙烯乙二醇制成。这种“防冻剂”在预热后，会以约 82℃ 的温度喷洒于机体。就是这种极高速喷洒与高温液体合起来的作用，才能除去飞机上的冰雪。而乙二醇则降低了飞机表面湿气的冰点，即使温度降至 -16℃ 也不会结冰。机务人员手持喷口在吊篮内高空作业，对机身，机翼等部位喷洒除冰液，防止二次结冰。

除了飞机表面，作为飞机的“血液”飞机燃油是否会因为寒冷的天气而冻结呢？目前高空航空器基本使用航空煤油作为燃料，主要型号 JET-A1，是从石油中二次提炼而出，其冰点为 -47℃。如何防止燃油温度过低呢？有两个方法可以防止燃油温度过低：1. 机翼油箱的燃油除了提供燃烧，还要给发电机等工作机件持续降温，通过油箱内部的一个油泵将冷燃油抽进一个循环管道，然后经过一个热交换器，冷却高速转动的发电机机件。这时，燃油温度也会有所提高，再通过内部的一个循环燃油泵注回油箱。2. 机翼油箱在空中与空气高速摩擦产生大量热能，加热燃油，阻止其降温。这样就能有效的阻止降温了。

如何测飞行速度

我们都有这样的经验，当你坐在敞篷汽车上，只要汽车一开，就会感到气流连续扑面而来，汽车开得越快，感到气流的压力就越大。乘飞机也是一样，气流从机头前方流向飞机，飞机速度越快，气流速度越大。实际上，测量气流速度就是测量飞机速度。

怎样测量气流速度呢？一般是用一个“气流速度计”的仪器进行测量。其原理是这样的：一个是总压管，一个是静压管，这两管分别和 U 型玻璃管（内装水银）两端连接，总压管开口向前，静压管开口向上。把这两管一起放在气流中，总压管开口正对气流方向，就可测出气流的动压强，就可以知道气流速度了。

什么是动压强呢？为什么知道动压强就可以知道气流的速度呢？要弄清这个问题，还要从静压强说起。气流顺着速度计的外表面流过，没有受到干扰，因此它的压强和静止空中的静压强相等，这个压强作用在静压管水银上。可是，进入总压管开口的气流，却是另一种情况，气流的运动受到阻碍，速度变为零。速度消失了，相应气流就转变为动压强。这动压强存在于总压管里面的气体中。所以，总压管中气体的压强包含两部分，一部分是动压强，一部分是静压强（气流原来具有的）。总压强就是动压强与静压强之和。U 型管两边水银面高低之差

就是动压强的大小。

飞机上的空速表，就是采用上述原理，通过测量气流动压强，来测量飞行速度的。放在气流中感受气流压强的仪器，叫“空速管”。空速管装在机头前方或机翼一端。飞机座舱里面凡是要用到静压强、动压强的仪器或设备，都有导管和空速管连通。

由于座舱里环境的限制以及 U 型管中水银在飞行中不能稳定，因此飞机上是不可能装 U 型管来测量气流动压强的。测量动压强用的器具和高度表中用的弹性膜盒类似。但是，这种弹性膜盒不是封闭的，它有一个开口，让总压强通到膜盒里面去，静压强作用在膜盒的外表面上，这样，膜盒里外两个压力作用不平衡。里面作用的总压强，压力当然大些，因此使得膜盒鼓起些，弹性膜盒鼓起多大就表示动压强有多大。通过传动机构进行放大和传送，带动指针转动，在空速表盘上就显示出飞机的飞行速度。

由于空速管对于飞机的飞行安全至关重要，所以，维护人员对于空速管的检查必须格外仔细认真。别看它看起来那么不显眼，如果工作不正常，对飞机的安全影响还是相当大的。

