

出彩

7月，灿如夏花。对中国来说，有太多出彩的地方。

7月，叠彩纷呈。16日，包括中国在内的金砖五国签署了金砖国家开发银行协议，总部设在上海，这一举措震动了西方金融体系，在重塑国际金融秩序中大为出彩。此后，习近平总书记相继访问拉美国家，标志着中国在加强对外开放合作的进程中，又增添了浓墨重彩的一笔。

7月，半程之旅。上半年中国经济增长7.4%，第二季度比一季度增速回升，经济呈现企稳回升态势，第三产业增长迅速，结构调整出现积极变化，为全年目标的实现奠定了良好基础。整个向好的趋势，使国人自信满增：即使中国队没有踢进4年一度的世界杯，球迷们也不必失望，因为从世界杯官方用球“桑巴荣耀”、球迷版“大力神杯”，到球迷手中挥舞的打击乐器“卡塞罗拉”、世界杯吉祥物福来哥，都来自于中国制造。从经济角度上说，中国已经“进”了世界杯，在巴西体育馆的里里外外，中国的经济元素出了彩。

7月，似火流金。在中国腹地，中原儿女正抢抓机遇，战酷暑，拼速度，谋跨越。河南省紧跟国际局势与国家政策的变化，积极调结构，促转型，加速推进“建设大枢纽、培育大产业、塑造大都市”战略的实施。上半年实验区签约21个项目，“铁、公、机”三网联合多式联运体系实现突破，开始打造郑州通用航空试验区。同时，河南省电商交易额突破2800亿元，电商企业数量中部第一，与苏宁、谷歌、当当等知名企业的合作顺利进行。郑州港区处处出彩。

7月，巨鸟腾飞。“郑州—卢森堡”国际货运航线开通一个多月来，卢货航的郑州号“腹载腹满”，进出口业务稳步运行；航投臻品的电商平台给千家万户送去高品质的欧美商品；位于港区综保区内的“国际贸易服务中心”，规划实施如火如荼，目前已进入全面施工阶段……河南航投求先行，抓重点，重落实，在实干中出彩。

郭庚茂书记在7月8日调研实验区时指出，实验区曙光已经出现，效果开始显现，前景可观。我们要不断总结经验，不断发现问题，不断强化措施，齐心协力把实验区建设好，使之在河南发展中真正发挥牵动全局的关键作用。正是要达到习近平总书记所期望的：实现中华民族伟大复兴的中国梦，需要中原更加出彩！

P05 郭庚茂：努力实现郑州航空港经济综合实验区战略目标



卷首语 / Prologue

01/ 出彩

封面文章 / Cover Story

05/郭庚茂：努力实现郑州航空港经济综合实验区战略目标

高层声音 / Leader Voice

06/谢伏瞻：加快建设高成长服务业大省

07/李家祥：转变思想 紧抓实效
确保圆满完成全年任务

航投信息 / HNCA Information

08/河南航投召开教育实践活动群众评议会
暨公司领导班子述职述廉述学考核会

09/河南航投赴中原信托考察学习

10/河南航投举办首届英语演讲比赛

11/河南航投开展企业会计基础工作规范学习培训

11/航投置业：又快又好推进项目建设

12/展望未来 信心满满

理查德·福森在河南航投接受央视记者采访

13/“中原唱响中国梦”征文展示

航空梦，我的梦



14/学习焦裕禄精神 征文（之三）

15/不负感动，见贤思齐

15/时代精神，永久动力

专家视点 / Expert Viewpoint

16/航线联营 民航内联外合的一小步

天地时评 / World Review

19/企业兴才能市场旺经济强

行业动态 / Industry News

月度聚焦

20/廉航：新动态新阶段

月度盘点

23/郑州空港半年看

经济金融

27/上半年我国经济增长7.4%

27/上半年河南省经济增长8.8%

28/金砖国家开发银行成立 总部设在上海
初始核定资本为1000亿美元

29/2014年财富世界500强公布 民航业独占6席

30/上海自贸区海关推出四项改革新举措
有望实现“全国通”和“全球通”

31/上半年河南省进出口总值超1600亿元

31/余额宝用户数破亿 规模逼近6000亿元

32/河南电商交易额突破2800亿元

33/河南电子商务发展的三大特点

航空运输

33/我国将推进“丝绸之路经济带”航权开放

34/中国民航2014年5月份主要运输生产指标统计

34/大连冷链物流基地建设提速

35/南航成都“升级” 成都机场基地航企将达7家

36/民航局：上半年我国航空旅客运输量达1.86亿人次

36/香港空运货站上半年处货量同比增长13.6%

37/北京2小时飞纽约？热层飞行有望2017年测试



P08 河南航投召开教育实践活动群众评议会暨公司领导班子述职述廉述学考核会

通用航空

38/上半年中南地区通航企业达42家 筹建单位29家

38/无人机有望被用于CNN新闻报道

39/空客直升机再获中国123架飞机订购大单

39/河南永祥通航订购两架贝尔407GX型直升机

40/ARJ21一日连下三单 订单总数刷新至258架

42/“飞的”难打症结：通用航空受制机场建设

项目建设

44/《郑州通用航空试验区总体规划》获批

44/河南林州开通五条直升机旅游航线

45/中国首款全复合材料涡桨公务机首飞成功

46/京津冀机场：竞合中走向共赢

46/国航优化飞行计划 每年可节约费用2000万元

企业采风

47/汉莎国航深度捆绑 掘金中国飞机维修业450亿蛋糕

48/国泰航空联合国航向国货航注资20亿人民币

48/东航大陆首个空地互联航班“曝光” 由A330执飞

49/九元航空签署37亿美元CFM发动机订单

产业政策 / Industrial Policy

50/国务院关于促进市场公平竞争维护市场正常秩序的若干意见（一）



P16 航线联营——民航内联外合的一小步

编委会

主任: 张明超

副主任: 刘建葆

委员: 悦国勇 郑立亮
郭艳红 李冬静
李东棵 刘霞
杨玉军 卞士生
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 璠
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
王艳艳 孙 璐
杨文杰 刘翠翠

摄影: 赵宗丹 王 璠

美 编: 张 睿 赵宗丹

校 勘: 赵俊鸽



案例研究 / Case Study

53/创新让新西兰航空焕发生机

专题视窗 / Features



P54 新形势下MRO的投资选择

环球航空 / Global Aviation

57/印度航空公司正式加入星空联盟

57/阿提哈德: 外部投资对欧洲航企很关键

58/未露名客户订购24架庞巴迪CRJ900

58/全球最大廉航美国西南航杀入国际市场

59/空中客车宣布推出两款A330改进机型

60/普惠为齿轮传动式涡扇发动机投入运营做准备

美文赏析 / Essay Appreciation

61/《打破迂延的习性》

61/《打破迂延的习性》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

62/飞机设计制造中的仿生学

64/乘机旅行携带锂电池须知

郭庚茂

努力实现郑州航空港经济综合实验区战略目标



7月8日,河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂等省领导到郑州航空港经济综合实验区调研,贯彻落实习近平总书记在河南省调研指导时的重要讲话精神,进一步研究完善实验区发展思路,检查实验区建设工作部署落实情况。

郭庚茂指出,航空港实验区是事关河南省经济社会发展全局的三大国家战略规划之一,是全省对外开放的最高平台,是全省深化改革、体制创新的示范区,是全省最大的科学发展载体,是构建“四个体系”的先行区,也是中原崛起河南振兴富民强省的战略突破口和核心增长极,具有举足轻重的地位和作用。习近平总书记强调,实现中华民族伟大复兴的中国梦,需要中原更加出彩,这就需要实验区勇挑重担、走在前头,发挥至关重要的支撑和引领作用。

郭庚茂指出,关于航空港实验区建设的总体要求,我们要继续落实既定的指导思想、战略思路,并不断完善提升。一要建设大枢纽,这是实验区建设的基础和前提。建设大枢纽,要近抓保障、远抓体系。近抓保障,就是要强化机场、铁路、公路的保障能力建设,支撑住实验区的发展势头。远抓体系,就是要加快机场二期工程建设进度,加快推进“米”字形快速铁路网建设,完善快速公路网,构建“铁、公、机”三网联合的多式联运体系,形成综合优势。二要建设国际物流中心,这是实验区建设的关键和核心。建设国际物流中心,既包括国际航空物流中心,也包括铁路周转中心和国内物流中转中心。要跟进交通枢纽的发展重点,尽快完善壮大物流体系,重点抓物流集成商,向物流中心、分拨中心、集疏中心方向发展。要着手研究战略布局,包括国内物流战略布局和全球对应基地的战略

布局。要把握新兴业态、新的交易方式,大力发展电子商务,特别是搞好郑州市跨境贸易电子商务服务试点。要强化口岸、通关能力、仓储等建设,进一步提升支撑能力。三要培育大产业,这是实验区建设的直接结果。要继续把培育产业集群放在实验区建设的突出位置,把培育信息智能终端研发制造基地作为头等大事来抓,兼顾发展其他航空偏好型产业。要把物流业发展和制造业发展结合起来,积极发展信息消费、金融结算、服务外包等产业。要抓龙头性产业,龙头性产业里面要抓龙头性企业。要抓好签约项目的跟踪落实,下大气力促进项目尽快落地。四要打造航空大都市,这是实验区建设的目标、目的,也是大枢纽、大物流、大产业的载体。建设实验区,既要体现在经济实力的增强上,也要体现在促进人的全面发展上,为群众生活水平的提高创造条件。航空大都市的灵魂和核心是商都,要把发展物流业和商业作为关键、作为动力、作为核心环节,用商都带动航空,用物流支撑枢纽、带动产业。五要建设体制机制创新示范区。实验区能否成功,取决于优势的发挥,既要挖掘实验区先天优势、禀赋优势,更要创新体制机制优势。六要协调联动、形成合力。要增强战略意识,多从根本性、关键性、长远性上看问题,围绕大局,团结协作。要加强学习研究,提升素质能力。要注重人才储备和人才工作,为实验区建设提供人才支撑。要注重经济发展与社会管理的协调,营造和谐稳定的社会环境。

郭庚茂最后指出,航空港实验区曙光已经出现,效果开始显现,前景可观。我们要不断总结经验,不断发现问题,不断强化措施,齐心协力把实验区建设好,使之在河南发展中真正发挥牵动全局的关键作用。

源自《河南日报》2014-07-09
本刊有删改



谢伏瞻

加快建设高成长服务业大省

7月10日，河南省服务业发展大会在郑州举行。省委副书记、省长谢伏瞻出席会议并讲话，动员全省上下进一步解放思想、改革创新、真抓实干，加快建设高成长服务业大省。

谢伏瞻指出，服务业是一个国家、地区发展水平和综合竞争力的重要标志。加快发展服务业、建设高成长服务业大省，既是贯彻落实中央决策部署的具体行动，也是遵循经济发展规律、加快实施三大国家战略规划、打造“四个河南”、实现中原崛起河南振兴富民强省总目标的战略举措。加快发展服务业是扩内需、稳增长的内生要求，是调结构、促转型的迫切需求，是惠民生、促和谐的有效途径。各级各部门要从战略和全局高度，切实把加快发展服务业摆上更加突出的战略位置，进一步增强紧迫感、责任感、使命感，采取更加有力有效的政策措施，努力开创服务业发展新局面。

谢伏瞻进一步指出，科学推进高成长服务业大省建设，要抢抓机遇，用好基础，明确方向，力争到2020年，构建形成生产服务集聚化、生活服务便利化、基础服务网络化、公共服务均等化的现代服务业体系，基本建成高成长服务业大省。为此，要坚持三产协调、同步推动，市场决定、政府引导，规划引领、项目带动，分类指导、突出特色的工作原则，促使全省服务业速度加快、业态创新、地位提升。

谢伏瞻强调，各地结合实际，抓住关键，强化措施，认真贯彻落实河南省建设高成长服务业大省的意见，不断加快建设步伐。一要深化改革开放，激发服务业发展动力和活力。进一步放宽市场准入，加强社会化服务领

域改革，积极推进服务业综合改革试点，加大服务业招商力度，大力发展服务贸易和服务外包。二要突出重点领域，带动服务业提速发展。要立足本地实际，最大限度地发挥比较优势，以重点产业的突破带动全局发展。重点在现代物流业、金融业、信息服务业、文化旅游业、商务服务和商贸流通业实现突破，在健康、医疗、养老、家庭服务及教育培训等新兴服务业和房地产业及相关服务业等重点产业实现突破，形成发展优势。三要加强三产融合，促进协调互动发展。推动服务业与制造业融合，抓好服务业与农业融合，强化服务业内部业态融合。四要加快推进城镇化，促进服务业集聚集约发展。突出抓好商务中心区和特色商业区建设，抓好产业集聚区配套服务区和服务业特色园区，抓好重大基础设施和服务平台建设。五要强化创新驱动，增强服务业核心竞争力。加强主体培育、技术创新、商业模式创新、品牌创新和创新人才队伍建设。六要坚持因地制宜，优化服务业区域发展格局。着力打造郑州服务业核心增长极，大力培育中原城市群服务业核心区，加快推动其他中心城市服务业发展，积极推进县城和中心镇服务业发展，形成优势互补、特色鲜明、充满活力的协调发展格局。

谢伏瞻最后指出，加快建设高成长服务业大省，事关发展全局，事关河南未来。要完善机制，务实重干，在谋划工作上优先考虑、制定政策上优先倾斜、扶持资金上优先安排，为服务业发展营造更好环境。要强化组织协调，狠抓政策落实，加强统计考核，优化发展环境，为建设高成长服务业大省提供坚强保障。

源自河南省政府门户网站 2014-07-11



李家祥

转变思想 紧抓实效 确保圆满完成全年任务

7月9日，全国民航年中工作电视电话会议召开，民航局局长李家祥通报了上半年行业安全运行和发展情况，分析了当前面临的形势，并对下半年重点工作提出了要求。

李家祥说，截至6月底，全行业共完成运输飞行363.4万小时、160.4万架次，同比分别增长10.3%和9.4%。完成运输总周转量353.8亿吨公里，同比增长11.1%；旅客运输量1.86亿人次，同比增长10.7%；货邮运输量278.8万吨，同比增长6.0%。新成立运输航空公司3家，通用航空企业22家；5个机场建成通航，我国运输颁证机场数量增至198个。

李家祥强调，全行业要在上半年各项工作取得较好成绩的基础上，正确判断民航发展形势，下半年，要以改革精神把市场潜力激活放大，用改进管理把航班正常工作做精做细，切实转变思想作风把各项工作抓出实效，确保圆满完成全年工作任务。为此，他提出四点要求。

一是要从国家战略和国家安全的高度出发，把航空安全盯紧盯住。要盯紧盯住安全监控能力这个关键，牢牢掌握安全工作主动权。民航运行单位要切实履行安全主体责任，增强自身安全运行管控能力，民航各级行政机关要认真履行安全监管责任，增强安全监管能力，继续加大监督检查力度，盯紧盯住空防安全这个重点，把威胁空防安全的风险阻截在地面，筑牢反恐防暴的铜墙铁壁。

二是要以改革精神推动行业发展，把市场潜力激活放大。要大力推进简政放权，充分挖掘市场潜力。引导航空公司开拓中西部和支线市场，改善低成本航空经营环境；要适度扩大航权开放，提高国际航线市场的贡献率。重点配合“丝绸之路经济带”战略构想，推进西安、

乌鲁木齐、银川、昆明的航权开放，研究完善周边国家和地区航权开放政策，积极推进民航非洲发展战略；要主动扶持航空经济发展，培育新的市场增长点。研究出台关于规范和促进航空经济发展的指导意见，继续支持上海自由贸易试验区民航业务先行先试，促进京津冀地区航空运输协调发展；要努力克服体制障碍，千方百计加快基础设施建设进度。加强管理，确保北京新机场等重点工程按时保质顺利实施，加快基础设施建设项目实施进度，改善民航发展基金使用和管理模式，组建民航投资管理有限公司和设立民航投资基金，吸引社会资本广泛参与民航建设。

三是要用改进管理提升运行品质，把航班正常工作做精做细。要进一步加大协调力度，尽力优化空域结构。全力完成贵阳等地区的空域优化工作，完成沪兰、中韩大容量通道建设，各机场要与空管部门一道不断创造条件优化机场进离场航线；要增强信息整合能力，提高系统运行效率。大力推进CDM和“空中交通信息平台”建设，注重运行信息的整合利用，做到提前预警、提前研判、提前准备、协同决策，促使运行保障各环节、各部门之间有效协同和顺畅衔接；要落实主体责任，深挖内部潜力，进一步强化各运行单位的运行规范。

四是要切实转变思想作风，把各项工作抓出实效。思想要唯实，准确把握行业发展的特点和趋势；措施要务实，认认真真把工作落到实处；效果要务实，扎扎实实解决实际问题。要通过抓好教育实践活动深化整改工作，结合严明纪律教育活动，持续推动作风转变，以良好的作风推进民航各项工作。

源自中国民用航空局网站 2014-07-10

河南航投召开教育实践活动群众评议会暨公司领导班子述职述廉述学考核会



本刊讯 7月7日上午，河南航投在公司会议室召开了党的群众路线教育实践活动第二环节群众评议会暨公司领导班子述职述廉述学考核会。省委第十四督导组组长李汴霞、副组长马宏、督导组成员傅华、刘安斌、曹宁波、宋俊凯及省政府国资委企业领导人管理处张凡亲临会场督导工作。河南航投党委书记、董事长张明超，党委副书记、总经理、副董事长刘建葆、公司领导班子成员悦国勇、郑立亮、郭艳红及相关员工代表参加了会议。张明超首先汇报了公司教育实践活动第二环节的开展情况，并代表领导班子作了述职述廉述学报告；李汴霞分别就以上内容做了重要讲话。会议由刘建葆主持。

张明超在汇报公司教育实践活动第二环节的开展情况时表示，在第十四督导组的指导和帮助下，河南航投圆满完成了第二环节的各项议程，基本达到了预期的活动效果。为了开好民主生活会，河南航投积极筹备，认真组织，取得了应有的效果。报告中还对公司领导班子在遵守党的纪律和中央八项规定、省委省政府若干意见

和“四风”方面存在的问题及其原因进行了查摆剖析，并提出了相应的整改措施。最后，张明超通报了河南航投各支部专题组织生活会的召开情况。

在听了张明超的报告之后，李汴霞对河南航投第二环节的工作表示肯定。她指出，河南航投整体工作做得扎实充分，查摆剖析问题深刻到位，整改方向明确，整改措施务实；民主生活会开得比较成功，主题鲜明集中，达到了“团结—批评—团结”的目的。针对河南航投下一步活动的开展，李汴霞提出三点要求：一要继续抓好学习教育，着力提高思想自觉；二要继续抓好问题查摆，着力剖析思想根源；三要继续抓好整改建制，着力加强作风建设。

李汴霞还对当天进行的群众评议活动提出了具体要求，希望参评人员高度重视、突出重点、客观公正，确保实事求是。会上，根据省委的统一部署，第十四督导组对河南航投“查摆问题、开展批评”环节进行了民主测评。

随后，考核组全体成员与河南航投领导班子成员、中层正职干部及部分员工代表，一起参加了河南航投领导班子2013年述职述廉述学考核会。

张明超代表班子作了述职述廉述学报告。报告指出，2013年度，河南航投领导班子在省委省政府、省政府国资委的正确领导和大力支持下，深入贯彻落实河南省的决策部署，积极作为，企业整体呈现了持续向上向好的发展态势、趋势和气势。一是抢抓机遇，不断开创企业发展的新局面；二是健全机制，推动党风廉政建设持续取得新成效；三是加强学习，实现团队整体素质新提升。同时，报告还指出了目前领导班子工作中存在的不足，并表示，随着领导班子的进一步健全，河南航投会加强相关工作的改进和完善，在郑州航空港经济综合实验区建设中作出新的更大贡献。

李汴霞在会上对考核工作提出了具体的指导意见。她指出，相关参与人员一方面要提高对考核工作的认识，切实增强做好考核工作的责任感和使命感，积极参与和配

合，共同做好考核；另一方面要明确考核内容和程序，分别做好年度考核、作风建设暨反腐倡廉建设检查考核、理论学习考核、领导班子抓基层党建工作责任制考核及优秀干部的推荐等工作，切实增强考核的实效性，提高考核质量。为确保考核工作取得实效，李汴霞指出，相关人员既要积极参与，又要实事求是，在民主测评和个别谈话环节对领导班子及领导人员做出客观公正的评价，要顾全大局，严守纪律，抵制不正之风，把考核工作做好做实。

刘建葆在主持会议时指出，李汴霞组长和张明超书记对公司下一步的工作分别提出了具体明确的要求，河南航投员工一定要学习好、领会好、落实好。一是在接下来的活动中继续坚持高标准、严要求，确保完成教育实践活动的各项目标任务，把活动成果落到实处；二是对考核工作高度重视，保持客观公正，严守考核纪律，确保此次领导班子考核工作取得实效。

（文/张楠华 图/赵宗丹）

河南航投赴中原信托考察学习

本刊讯 7月18日，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆，公司总经理助理、航投担保总经理李东棵等一行6人赴中原信托有限公司（以下简称中原信托）进行考察学习。中原信托副总裁李信凤会见了刘建葆一行，双方就有关业务进行了座谈，中原信托相关部门负责人参加会见。

座谈会上，李信凤首先对河南航投的到访表示热烈欢迎。随后，她详细介绍了中原信托的历史沿革、经营业务、内控体系、风险管理等方面情况，并具体阐述了项目评审委员会的构成与评审决策流程等内务管控内容。

刘建葆在认真听取相关介绍后，对中原信托在行业内取得的成绩表示赞赏。他说，此次来访的目的是希望学习借鉴中原信托的先进管理经验，重点针对其机构设置、业务流程、风险控制、绩效激励等方面进行学习交流，希望双方今后能密切沟通联系，并在此基础上寻求业务合作契机。

中原信托成立于1985年，是中国银行业监督管理委员会核准的国有控股信托金融机构。经历将近30年的发展，在业务拓展和风险管理方面成绩斐然，在同业中居于领先地位。

（杨文杰）

河南航投举办首届英语演讲比赛



本刊讯 7月2日，河南航投首届英语演讲比赛的总决赛在公司会议室举行。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆等公司领导莅临现场，副总经理悦国勇、郑州大学教授杨东平等五位专家担任比赛评委。经过精彩而激烈的决赛，最终评出一等奖2名，二等奖6名，三等奖9名，张明超、刘建葆和公司纪委书记郑立亮分别向获奖员工颁发证书，张明超作重要讲话。

为促进公司国际化业务的发展，推动人才队伍建设和企业文化建设，在公司领导的大力倡导和悉心指导下，河南航投外文小组精心组织了本次比赛。自5月27日以来，比赛经过报名、预选、初赛等环节，层层筛选，最终由来自公司9个部门的选手进入决赛。围绕“航空梦、我与航投、航投走向世界”的主题，比赛分两个部分，第一部分为自主演讲，选手们或抑扬顿挫、酣畅淋漓，或沉着稳健、落落大方，无一不给观众和评委留下深刻的印象；第二部分为评委提问，选手们同样展示了他们深厚的英语功底与睿智机敏的随机应变能力。本次比

赛同时增设英语才艺展示环节，高亢动听的英文歌曲将现场气氛推向高潮。比赛结束后，悦国勇和杨东平作为评委代表分别进行点评。

最后，张明超发表了热情洋溢的英文讲话，向河南航投员工提出殷切希望。他指出，“参与”是第一位的，只有参与了，才会全身心地投入。张明超说，作为郑州航空港经济综合实验区的重要建设主体之一，河南航投顺应国际化发展趋势，积极参与各类国际业务合作，充分发挥投融资平台作用。对于公司的员工尤其是年轻员工，要秉持无畏输赢、积极参与、敢于竞争的做事态度，敢拼会赢。同时，英语在公司业务中将发挥越来越重要的作用，每一个员工都要把提高自身的英语水平作为一项长期的工作来坚持。

本次英语演讲比赛极大调动了河南航投全体员工学习英语的热情和积极性，进一步增强了公司的学习氛围，展现了员工积极向上、健康有为的精神风貌，受到了广大员工的一致好评。

(文/杨文杰 图/赵宗丹)

河南航投开展企业会计基础工作规范学习培训

本刊讯 为进一步提高河南航投管理基础工作的规范化、标准化，7月10日，公司邀请河南省著名财务、审计专家，河南省审计厅地方金融处副处长王丽萍来公司做了关于《企业会计基础知识工作规范》和《内部会计控制规范》的专题讲座。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆主持讲座并作总结讲话。

王丽萍以国家基本法律法规为基础，以企业案例为载体，从审计工作的实际经验出发，深入浅出地讲解了企业会计工作的规范要求和会计内部控制的要点及风险点。王丽萍指出，历史的经验反复证明，企业要做到既保证安全又快速可持续健康发展，就必须有一套完善的内部管理控制系统和科学合理的内部控制制度，这些有助于提高工作效率，防止资源损失，提高财务信息的真实性和可靠性，实现企业的最终发展目标。

在总结讲话中，刘建葆希望公司各单位以这次学习

为契机，将学习财务制度和内部控制作为一项长期的工作，认真梳理相关制度，扎实开展工作，使内部控制切实成为企业风险防控的坚强后盾，推动河南航投的财务管理和内部控制工作迈上新台阶。

(文/袁子云 图/赵宗丹)



航投置业： 又快又好推进项目建设

航投置业位于郑州航空港综合保税区的重点项目——“国际贸易服务中心”自2014年3月开工以来，工程推进顺利，建设迅速，目前已进入全面施工阶段，主体施工图审核已通过；售楼部钢结构、台阶、地坪已顺利按时保质完成；工地上土方开挖、基坑支护等基本完成。主体施工已经进场，下一步将继续围绕施工基础开展工作。

该项目预计2016年初投入使用，主要建设内容分别为四栋写字楼和一家四星级酒店。主要功能业态为高端商务酒店及写字楼。由于综保区乃至整个港区目前此类业态十分稀缺，本项目建成后将成为周边区域不可或缺的商务配套设施，服务范围可延伸至新郑机场甚至整个港区。

(张一凡)

展望未来 信心满满

理查德·福森在河南航投接受央视记者采访



本刊讯 7月19日上午，卢森堡国际货运航空公司（以下简称卢货航）高级副总裁兼首席财务官理查德·福森在河南航投接受了中央电视台的采访，就卢货航与河南航投的合作及未来规划回答了记者的问题。福森不仅详细阐明了卢货航经过层层筛选，最终选择河南航投作为合作伙伴的原因，而且深入阐述了今后双方的发展目标及战略合作项目，表示对郑州航空港经济综合实验区这片热土充满信心。

蒸蒸日上的郑州航空港经济综合实验区引起了媒体的广泛关注。近日，中央电视台记者来到郑州进行实地深入采访。作为郑州机场首个国际货运航空基地公司，卢货航与河南航投的合作引起了央视记者的极大兴趣。今年1月14日，河南航投与卢货航在郑州签署了购股协议，6月15日，执飞首个货运航班，6月27日“郑州—卢森堡”国际货运航线开通仪式举行，中欧“双枢纽”战略进入实质性运营阶段。每一个历程都引人注目，已经发生的和未来预期的，都备受外界关注。

福森在答记者问时说，郑州航空港经济综合实验区为卢货航提供了最合适的发展平台；河南有着极为优越的区位优势和发达的地面交通网络，能够带动无法限量

的市场潜力和强大的经济动力；卢货航在与河南航投接触过程中，认为后者充分体现出河南企业的开放胸怀和干事作风，是非常值得信赖的长期合作伙伴，最终促成了该项目的合作成功和顺利推进。

谈及未来的规划，福森显得信心满满。他兴致勃勃地向记者介绍了卢货航在冷链物流及货运网络方面的优势，并表示，卢货航与河南航投一直致力于打造“郑州—卢森堡”双枢纽战略平台，这一战略将助推郑州朝着国际化货运枢纽方向迈进。在这一过程中，卢货航将在郑州成立维修中心及飞行员培训基地，同时，卢货航的一些其他优势项目，包括航检、冷链物流等，也会逐渐向郑州进行转移。福森表示，卢货航目前正在与河南航投筹建新的合资货运航空公司，该公司的成立，将会是目前“双枢纽”战略平台的延伸，对于完善覆盖全球的航线网络有至关重要的作用。

采访结束后，媒体记者表示，河南航投与卢货航的项目合作实际上是郑州航空港经济综合实验区发展的一个缩影，在采访过程中能够切切实实感受到实验区发展的独特精神风貌，让人为之振奋。

（文/张楠华 图/赵宗丹）



航空梦，我的梦

卢森堡项目组 孙璐



从伊卡洛斯与嫦娥奔月的神话，到前苏联与美国的太空竞赛，人类总是梦想着能够有朝一日征服天空。1903年12月17日，莱特兄弟发明了第一架载人动力飞机，完成了人类历史上的第一次飞行。

经过一百多年的摸索，如今，人类不但可以乘坐飞机从一地前往另一地，还可以乘坐宇宙飞船探索宇宙与其他星球。这让我想起了阿姆斯特朗第一次登上月球时所说的话——“这是一个人的一小步，但也是人类的一大步。”我想，他不仅仅是在描述自己，同样也在描述所有曾为航空业发展做出过特殊贡献的人们，因为他们的付出，我们翱翔天空的梦想才得以实现。

梦想，多么美好的词语。它是所有美丽愿景的根源，也因此而成为我们长期以来的信念所在，拥有能够激发出人类所有潜能的神奇力量。自2012年习总书记提出“中国梦”的概念后，这个词就变成了响彻国内外的流行词语。国家富强、民族复兴、人民幸福，这个梦想需要我们这一代人将个人梦与国家之梦结合起来，以实现中华民族的伟大复兴。

郑州是我的家乡，而我的梦想便是能看到自己的家乡更加繁荣，能够在国内与国际舞台上绽放绚丽的光芒。

在这个过程中，航空业发展的重要性不言而喻。在我加入河南航投之后，一个我原本并不熟悉的词语开始频繁地在日常生活中出现，那便是“航空港区”。通过查字典，可以发现这个单词的意思是“以机场为核心，由航空产业吸附相关产业活动，从而集聚各类人员与物资形成的城市新形态。”它可以成为连接郑州与外界的桥梁，把全世界的目光吸引到郑州的城市发展上来。我们此刻正处在建设这样一个伟大构想的过程之中，作为其中的一员，我既觉得自豪，又深感责任重大。

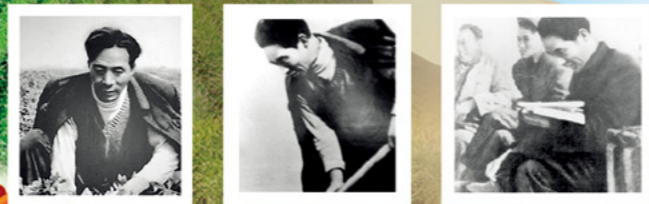
我在海外留学时，亲身体会到国外航空业的发达；回到家乡后，深切感受到上下齐力发展航空业的迫切和决心。我的梦在故乡，立志将一腔热血奉献给这片我深爱的土地。除了自己所学的专业，我开始恶补各方面的知识，航空、金融、物流、置业等，满满的学习课程表张贴在我房间的墙上，上面的每一个方格，都是我耕作的田地。我要把汗水，一点一滴洒向建设航空实验区的伟大工程。

希望有一天，我每日所做出的努力及积累的小小梦想能完成质的飞跃，真正改变我们的城市，为实现祖国的航空梦和伟大的中国梦而做出贡献！



学习焦裕禄精神

征文(之三)



“……生也沙丘，死也沙丘，父老生死系。暮雪朝霜，毋改英雄意气！……为官一任，造福一方，遂了平生意。绿我涓滴，会它千倾澄碧。”习近平总书记一首饱含追思之情的《念奴娇》，高度概括了焦裕禄同志的公仆情怀、求实作风、奋斗精神和道德情操。总书记指出，焦裕禄在群众心中铸就了一座永恒的丰碑，要把学习弘扬焦裕禄精神作为一条红线，贯穿党的群众路线教育实践活动始终，做到深学、细照、笃行。

如何高标准达到学照行的要求？“深刻把握焦裕禄精神的内涵实质，通过学习提高思想政治水平；对照焦裕禄精神，认真查摆和整改作风方面的突出问题；弘扬焦裕禄精神，凝聚实现中原崛起、共筑中国梦的强大力量。”郭庚茂书记为我们指明了具体的方向。

坚定信念、永葆本色，在锤炼党性上下功夫，培育焦裕禄式品格，传承发扬浩然正气，是迈向梦想的坚实台阶。大到一个国家，小到一个企业，其发展、进步的历程都需要一种精神作为指引。

审视当今形势，机遇前所未有，挑战也前所未有，特别是河南航投当前面临着如何尽快抓住机遇、实现企

业快速发展的全新课题，迫切需要我们像焦裕禄同志当年与“三害”顽强斗争那样，保持一股“敢教日月换新天”的拼劲、闯劲、冲劲、韧劲，勇于挑起重担，敢于奋勇争先，只争朝夕，不遗余力，视挑战为机遇，变压力为动力，在作风建设方面不断取得新成效，企业发展方面不断取得新突破，个人成长方面不断取得新成绩，力争为加快实现中原崛起、河南振兴、富民强省而奋斗，为实现中国梦作出积极贡献。

这里为大家开辟了心之园，设专栏展现你学习焦裕禄精神的心得，展示你征文的风采，描绘你实践焦裕禄精神的足迹。

以手绘心、以行践学，真抓实干、蹄疾步稳。唯有这样，我们才能说无愧于这个伟大的时代！

河南民航发展投资有限公司党委书记、董事长

不负感动，见贤思齐

担保公司 杨文杰

少时不懂焦书记一生为民的公仆情怀，只觉得他的一生既有传奇色彩又平凡普通。传奇于可以跨越时空，历久弥新，得到如此多人们的缅怀和纪念；平凡在有着和父辈们一样朴实无华、勤勤恳恳的基质。今日细学其相关资料，仿佛看到他跋涉 2500 余公里，给兰考全县 84 个风口、1600 个大小沙丘，编号、绘图、的笃定目光；仿佛听到“我是您的儿子，毛主席叫我来看望您老人家”这样的温话暖语，感受到他“为政不移公仆之心，用权不谋一己之利”的耿直作风。每一个场景都鲜活立体起来，如隔了半个世纪的钟鼓，每个鼓点却依然铿锵有力，直入人心，涤荡灵魂。

“心里装着全体人民，唯独没有他自己”。人们都是感情动物，对于一个设身处地、换位思考、

时刻把人民群众的安危冷暖挂在心上，始终站在访贫问苦第一线的人，一个为了老百姓在风里雨里沙窝里奔波劳累了太多的人，群众怎么会不尊重爱戴、不深切缅怀？“公道自在人心、百姓谁不爱好官”这样朴实的道理言明了一切。

圣贤者“虽死而不朽，逾远而弥存”。焦书记用他“滴水穿石而坚忍不拔”的奋斗精神，“海纳百川而灵活变通”的做事方法，“手握权力而不自肥私欲”的清廉作风，“身居官位而不忘百姓”的群众情结感染着每一个人，我们也许普通平凡，但愿见贤思齐。

现在的我，唯有深学理论、细照自身、笃行实践，把群众路线所倡导的精神化作每日的一言一行，才能不负焦书记带来的感动。

时代精神，永久动力

运营管理部 刘翠翠

小时候的我，依偎在外公怀里，听他讲焦裕禄带领百姓战天斗地，改变兰考贫穷面貌的故事。我记得外公常说的一句话：要做一个像焦裕禄那样的人，不怕吃苦，不畏困难，不计个人得失。

出生在 80 后的我，对于“贫穷、饥饿、灾荒”这些字眼，没有像外公那样的深切体会，但从外公的言传中，我脑子里的焦裕禄是吃苦耐劳、坚强勇敢的模范。

现在的我，成为了河南航投的一名员工，通过不断的政治学习，我深切地感到焦裕禄就是一面镜子，它能从外到内、从上到下深刻照出自己在思想境界、素质能力、作风形象等方面存在的问题和不足；焦裕禄就是一个标杆，它引导我们从今天做起、从眼前做起、从小事做起，对待事业、对待同志、对待亲属、对待自己，要实实在在、认认真真；焦

裕禄就是一种精神，一种信仰，一座永不磨灭的丰碑，它传递出伟大的力量，激励着每一个人。

焦裕禄精神是在那个清贫年代形成的精神品质，却是我们永久宝贵的财富。我认为，焦裕禄精神与开展群众路线教育实践活动的重要精神是一致的，深入开展党的群众路线教育实践活动，就是要以焦裕禄精神为镜子，反复照一照自己，改正自身的问题；就是要把焦裕禄精神作为一个标准，衡量为民、务实、清廉做得是否到位；就是要把焦裕禄精神作为一面旗帜，坚持反对形式主义、官僚主义、享乐主义和奢靡之风。

焦裕禄精神的延续就像一个接力棒，它代代相传，这种精神定会凝聚更大的正能量，助力我们将美丽的中国梦变为现实。



作者：邹茂功

中国东方航空江苏
有限公司规划发展部，
企业法律顾问

最近汉莎航空（Deutsche Lufthansa AG）与国航进行航线联营等方面的合作成为民航业内的热门话题，笔者借此机会，也想谈谈民航业合作的相关问题。

一、国内航空企业当前急需解决的问题

对于国内航空运输企业，特别是三大航来说，如果就泛泛而谈，我们可以说存在机制、体制上的问题，存在管理水平不高、经营能力不强、成本控制力不够等方面的问题。国企改革的方向就是让国有企业走市场化的

道路，目标是要解决这些问题，但彻底解决这些问题可以说任重而道远。

如果避开上述问题不谈，就论航空公司在经营管理过程中还存在哪些较为具体问题，笔者认为主要存在两大问题。

一是国际航线经营能力较弱，国际航线收益水平相对较低。国际航线占全部收入比例不高，2013年国航、东航、南航国际与地区客运收入占全部的34.4%、30.5%、21.7%，而2013年汉莎航空欧洲以外的航线占其收入达到61.5%。

二是飞机维修、地面保障、货运等由于主体职责不明确而存在成本过大的问题，虽然三大航都与外方合资成立了飞机维修公司，但每个公司内部还有维修部门，他们之间关系、分工如何界定是个比较大的问题，维修成本没有真正控制下来，更别谈维修业务能成为一个重要的利润来源了。

国航应该比较清楚的认识这一点，因此当务之急是重点解决这两方面问题。于是2014年7月7日，国航与汉莎航空签署了一份谅解备忘录，双方将在国际航线市场和飞机维护、维修及大修等领域深入合资合作，其中，国际航线上拟成立合资的航线联营公司，维修领域则是通过整合工作，在两家现有的合作基础上进一步做大。汉莎集团作为世界上最大的航空企业，不仅在国际航线经营、枢纽网络打造等核心业务方面卓有成效，而且在地勤、飞机维修（MRO）、航空餐食、IT服务等方面力求向客户提供一系列的整体服务方案。以汉莎航食为例，经过多年精心打造，它已成为全世界最大的航空食品服务机构，在中国也有很多合资公司。飞机维修、航食已成立汉莎重要的利润重心，2013年汉莎集团客运、维修、航食业务息税前利润分别为21.05、5.94、1.7亿欧元。

二、航线联营只是民航内联外合的一小步

虽然航空公司当务之急是解决经营中的软肋，重点提升国际航线经营能力，将机务、地勤等保障性资产独立出去转化为经营性资产，作为独立主体负起安全保障与经营责任，但无论是航线联营，还是机务合作，这是中国民航内部寻求联合、外部谋求合作的一小步。随着中国民航业的快速发展，民航国际客运市场需求越来越大，竞争也将随着增加。中国民航需要通过多种方式来提升自身生产保障、经营管理、品牌塑造等多方面能力，从而实现竞争实力、盈利水平、品牌声誉等方面提升。

2013年底召开的十八届三中全会吹响了深化改革的号角，改革开始步入深水区，提出了一系列全面深化改革的举措。对于民航业来说，其中有两方面至关重要，一是此次决定明确了市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，简而言之就是“小政府、大市场”；二是公有制经济和非公有制经济、国有企业和民营企业将平等参与市场竞争，积极发展混合所有制经济，简而言之就是“资本的市场化、平等化、自由化”。对于中国民航来说，一方面是行政放权，各种资本能够自由进入民航业参与竞争；另一方面目前仍占主导地位的民航国企需要主动求变，打造民航产业资本平台，吸收各种资本、引进先进技术和方式到中国民航产业链中谋求做大中国民航业。

未来的中国民航业一方面将保持快速增长，蛋糕会越来越大，机会也越来越多；另一方面竞争对手也越

来越多，越来越强，竞争将日趋白热化。在这种趋势下，民航业需要主动求变，其中快速成长的重要路径之一就是寻求多方合作。企业间的合作类型很多，从大的方面看，有包括股权在内的资本合作，如相互持股、引入战略投资者、成立合营公司、兼并重组；有联盟合作，如全球民航业天合联盟、星空联盟、寰宇一家三大航空联盟的合作；有与政府的合作，成立合营公司，飞机托管、补贴等等。

三、中国民航业内联外合的历程

其实，回顾民航发展历史，期间就经过许多内联外合的重要历程，对中国民航成长起到了很大推动作用。

1. 加入航空联盟

全球一体化进程加速，但天空完全开放无法实现，大型航空企业因为利益诉求的不同，在竞合过程中成立了几大航空联盟，联盟合作实质上就是放大化的代码共享合作，航空联盟有利于联盟成员抱团瓜分市场，国内航空企业想要走出去就必然要入盟。2006年国航加入星空联盟，南航同年加入天合联盟，东航于2010年加入天合联盟，目前海航还未加入任何一家航空联盟。入盟提升了国内航空企业服务、管理水平的同时，也避免了许多恶性竞争，增强航空公司在其基地中枢纽机场的市场优势地位，从而给竞争对手进入市场形成障碍。

2. 与外航成立合资公司

在与国外航空企业合作过程中，民航主业由于受相关政策影响，展开深程度的合作相对较难，而在民航辅业领域展开合作则容易得多，例如飞机维修、航空配餐等方面开展合

作则大大推动了中国民航产业链的发展。1989年，国航与汉莎航空合资成立北京飞机维修工程有限公司（简称Ameco）；同年，南航与和记黄埔、南华国际合资成立广州飞机维修工程有限公司（简称GAMECO）；2004年，东航与新加坡科技宇航合资成立上海科技宇航有限公司（简称STARCO）；太古更是与山航、厦航、川航等合作成立了多家飞机维修公司，所有这些都大大提升中国民航飞机维修保障能力。在航食领域，德国汉莎、香港美心在国内与机场、航空公司合作成立了多家合资公司，提升了民航航食保障方面能力。

在航空主业方面，国内航空企业也迈开了步伐，2012年，东航与捷星航空合资成立低成本捷星香港航空公司，虽然仍处于漫长的审批阶段，但仍不失为一次有益尝试。

3. 引进战略投资者

合资成立航空企业虽然走得较为艰难，相比较而言，引进战略投资者则相对要成功得多，民航业最著名的案例就是索罗斯旗下基金公司作为战略投资者参股海航，这一件双赢的典型案列，海航获得了资本、声誉，而索罗斯则获得了高回报。同样国航与国泰航空的股权合作则是另一航空企业合作经典案例，对于国航而言，自2006年与国泰交叉持股以来，所以在利润方面能引领三大航，其中一个重要因素就是绝大数年份都从国泰航空获得了不菲的投资收益。

航空企业与国外著名航企合作另外一个案例就是东航引进新航作为战略投资者，新航与淡马锡计划对东航投入70多亿港元，并由新航在

飞行、机务、服务、采购、营销、培训等六方面给予东航全面的帮助，该事项最终被否，这一次绝好的向外国成功航空公司学习提升的机会被轻易放走了，应该说是中国民航业的不幸。

4. 航空公司联合重组

为实施大公司、大集团战略，提升企业实力与竞争力，2002年，民航总局对直属9家航空公司进行重组，形成中航、东航以及南航3大航空集团公司，自此，三大航开始主导中国民航业，这次重组对中国民航业的发展可谓影响深远。

5. 与地方政府合作

航空企业与地方政府之间的合作对中国民航业发展起到了非常重要的推动作用，国内几家著名地方航空公司如厦门航空公司、四川航空公司、山东航空公司都是在地方政府积极推动下成立的。海航与地方政府的合作较为积极主动，最近几年来，海航已经陆续引资北京、重庆、云南、天津、

海南、和黑龙江等地方政府旗下企业，成立了包括首都航空、西部航空、祥鹏航空、天津航空在内的多家航空公司，并积极筹备乌鲁木齐、黑龙江、长安、福州、广西等5家新航空公司的组建工作。航空公司一旦引入地方政府资源后，得到的将不仅仅是现金的注资，还可能是更多政策性的支持，比如免税、土地优惠等。

其实航空公司与地方政府合作更多的是航线补贴，2014年春秋航空公司谋求上市，其近几年的经营情况一公布就引起较多议论，其中最多就是春秋航空近几年之所以盈利，政府补贴就占了很大比例。2011年、2012年和2013年，春秋航空的补贴收入分别为4.86亿元、5.05亿元和5.2亿元，分别占同期利润总额的74.5%、59.89%和52.9%，其中，与公司经营业务密切相关的航线补贴分别占同期全部补贴收入的80.2%、72.52%和79.3%。有人

认为，政府补贴占据利润总额过半壁江山的份额，这种利润构成谈不上健康。其实这早就是民航业内人所皆知的秘密，地方政府对航空公司进行航线补贴、甚至由其通过机场包机的形式进行补贴是许多中小机场普遍采用做法。这不是春秋航空公司一家如此，如何争取这些补贴甚至税收优惠政策已经成为航空公司经营过程中一个重要策略。不仅中国如此，国外政府也对航空公司有各种形式的补贴，瑞安航空公司在欧洲许多机场获得的补贴已经引起了不正当竞争的非议。

除此之外，航空公司与政府之间还有其他形式的合作，2012年东航与青海地方政府的合作被称为业内的“青海模式”，即由青海省政府负责出资引进飞机并申请飞机引进指标，但由于没有相关引进飞机的资质，就通过东航的名义引进，并由东航全权负责飞行、机务等各方面的运营，相关成本由青海省支付，执飞航线则由青海省决定并向民航局申请，飞好指定的航线后，由东航安排剩余小时数的飞行，最终东航还将按照这架飞机所得收入的一定比例收取管理费，也就是飞机托管或航线托管。

综上所述，航线联营只是航空公司民航内联外合的一小步，中国民航业想要取得更大的成功，在加强自身修炼的同时，必须要走出去，请进来；既要看到外面先进，更要把握内部需求，要用创新思维去谋求多种形式的合作，这对中国民航业将大有好处。

源自民航资源网 2014-07-14

企业兴才能市场旺经济强

企业是经济运行的基本细胞，对市场波动感受最直接、最敏感。伟大的时代淬炼伟大的企业。只有各类企业能够在市场搏击中强筋健骨，提升竞争能力，中国经济才能真正实现提质增效的“新生”。

7月14日，李克强总理在与部分企业负责人座谈时表示，实现我国经济持续稳定增长、向中高端水平迈进，归根到底要靠企业。一方面，政府要进一步简政放权，坚持放管结合，为企业发展营造良好环境；另一方面，企业不能坐等观望，要着力改革创新，实现提质增效的“新生”。

企业是经济运行的基本细胞，对市场波动感受最直接、最敏感。只有企业兴，才能市场旺、经济强。当前，我国经济在宏观层面遇到的种种困难，根子还是出在微观企业层面，具体反映在许多企业订单下滑、成本上升、利润下降、产能过剩等。因此，只有企业经营普遍好转、创新活力得到增强，宏观经济形势才能不断改善，进而实现持续健康发展。

帮助企业渡过难关，政府部门责无旁贷。实际上，我国企业当前遇到的一些困难，原本就与一些不合理、不到位的政策管理有关。比如，政府部门过多的审批环节、过度的资源分配权力，以及对部分要素价格的不当管制，抑制了企业的创新活力，扭曲了市场价格传递机制，导致市场无法在资源配置中发挥决定性作用。同时，在质量监管、安全生产、产权保护等方面，政府监管力度和水平还不够，通过市场机制进行公平竞争、优胜劣汰的作用没有充分发挥。“劣币驱逐良币”，让一些劣质企业浑水摸鱼，而有志于长远发展的企业却遭受挫折。

正因如此，近期中央政府在制定帮助企业的政策措施时，不仅注重对症下药，出台了一些包括降低融资交易成本、减免税费负担等有针对性、能即刻见效的扶持政策；而且更加注重兼顾当下与长远，将稳增长与促改革、调结构结合起来，特别是注重下好简政放权这招“先手棋”，将政府手中过度的权力还给企业

和市场。同时，政府从微观事务管理中抽身后，强化事中事后监管，重在营造公平竞争的市场环境，逐步实现自身职能转变。一系列最新数据表明，近期我国企业经营状况和发展环境有所改善，一些积极变化正在显现，这与政府的上述调控思路密切相关。

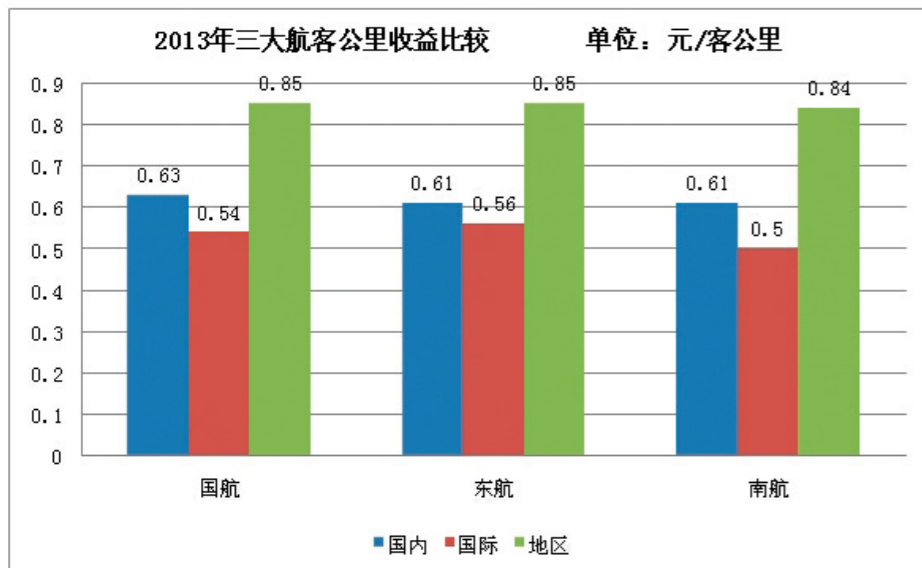
但企业要摆脱经营压力、实现长期健康发展，政府的扶持以及营造良好市场环境仅是一方面。说一千道一万，每家企业的路到底能走多远、走多宽，关键还要靠自己。特别是在目前世界经济纷繁复杂、全球竞争日趋激烈的情况下，企业只有抓住技术革命的重大机遇，才能培育出核心竞争力，而根本出路就是改革创新、加快转型。

在此次座谈会上，那些坦然表示经营业绩受宏观经济形势影响较小、甚至逆势增长的企业，均是前几年就主动进行了结构调整和转型升级的企业。正是因为技术创新、节能环保、精细管理等方面真正下了功夫，这些优质企业今天才能在经济下行时有如此的底气，才能在经济周期转换中不断壮大、脱颖而出。如今，他们不再惧怕竞争而是欢迎竞争；他们在竞争中不再靠低价格而是靠高质量；他们不再依赖财政补贴而是希望产业政策明确；他们不会去钻政策空子而是希望政府严格监管……

伟大的时代淬炼伟大的企业。回顾全球企业发展历程能看到，每一轮重大的经济危机往往也伴随着重大的技术革命，并催生出一批世界级的企业。这一现象在我国本轮经济波动中也已有所显现。那些多年来致力于创造创新的中国优秀企业，不仅在市场动荡中表现出卓越的抗风险能力，并抓住机遇走向世界，通过广纳人才、兼并收购等方式，实现弯道超车。

期待在政策环境日益改善、市场环境逐渐转暖的形势下，有大量的中小微企业能够加快涌现，为市场带来活力动力；有更多大型企业坚定地着力改革创新，运用新技术，发展新产业，培育新业态，在全球竞争中成为佼佼者。只有各类企业能够在市场搏击中强筋健骨，提升竞争能力，中国经济才能真正实现提质增效的“新生”。

源自《经济日报》2014-07-16





动态播报

首家国有廉价航空启航

东航旗下中联航转型低成本

7月2日上午，中国东方航空股份有限公司全资的中国联合航空有限公司在北京南苑机场办公区举行仪式，正式对外宣布转型成为首家国有经济型航空公司。

据了解，中联航未来仍将保持与母公司东航之间在营运资源上的充分联动，但是会在网络布局、产品服务和票价水平等方面进行相较于传统型全服务航空公司的差异化发展，同时更加注重提高整体的成本管控和运行效率能力。

中联航总裁张兰海表示，中联航本身也具备着成为低成本航空公司的先天优势，低成本航空大的特点就是单一性，中联航现在已经有26架波音机队，到年底将有31架，这是先天优势；另外从运行上来看，中联航的基地在北京南苑机场，南苑机场现在是中国唯一的一个集民航、空管于一体的基地，而且也是中联航独家盈利，所以便于中联航实现高效、高利用率、高频次的周转。张兰海表示，实际上低成本表现出来的是一是低票价，一是旅客感受到的差异化服务。票价

是根据市场、航线、包括季节有综合型的，中联航的机票价格会是以往票价的20%至40%。

对于中联航来讲，此次正式转型成为经济型航空公司，无疑是东航整体布局中的重要一步。然而，这一步棋究竟能为东航的战略规划带来何种影响，未来的市场走势又会出现怎样的变化，这些都是短期内无法完全判断和预见的。但是，想必通过一段时间的磨合，中联航多多少少能够为我国民航运输市场带来些实实在在的新鲜景象。

阶段综述

廉价航空“攻占”北上广

三足鼎立格局形成

距离九元航空预期的开航时间越来越近，九元航空总裁纪广平近日向羊城晚报记者表示，虽然时间很紧张，但九元航空努力争取8月首航。

不久前，扎根北京南苑机场的中联航宣布转型廉航，正式确定了廉航北上广三足鼎立的局面。波音公司预测，未来十年中国廉航运力将增近3倍。为了抢夺廉航飞机订单，波音空客免不了将有一番恶战。

九元航空最快8月开航

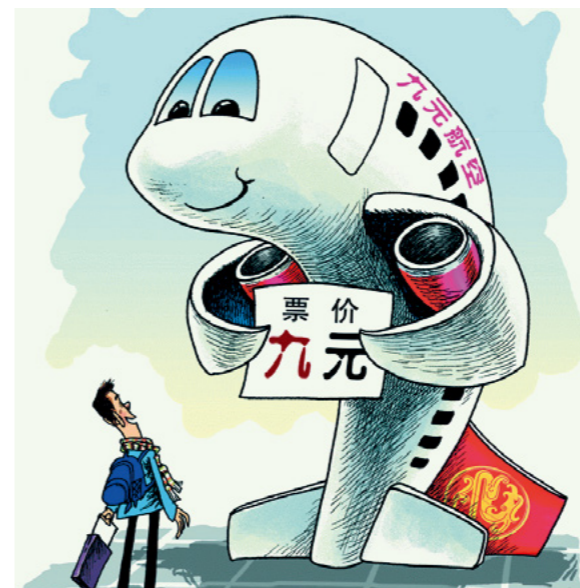
今年国内廉价航空市场非常热闹。在春秋航空运营近十年后，九元航空、中联航的相继入局使得国内廉航市场正式形成北上广“三足鼎立”的格局。

据了解，大本营位于北京南苑机场的中联航正在现有有机队基础上转型低成本模式，同时计划对飞机客舱设计进行改造，取消头等舱和公务舱。中联航总裁张兰海表示，未来中联航的机票价格至少比同一航线其他传统航空公司的票价低20%，基本保持比同行便宜20%-40%。同时，中联航将加快建立符合廉航特征的直销渠道，并考虑将餐食、选座、行李托运等服务变为收费项目，通过压缩成本，让利消费者。

张兰海称，北京市场是中联航瞄准和发力的重点，公司将丰富北京与各省会城市之间点对点的航线网络，积极开辟更多的航线，加速布局国内旅游航线和周边国际旅游航线。

与此同时，广州的九元航空进入了首航倒计时。按照此前的计划，九元航空将在8月投入运营。九元航空总裁纪广平透露，目前来看8月时间非常紧张，但公司正在努力争取尽快开航。

值得一提的是，无论是春秋航空、九元航空还是中联航，它们的“巢穴”都在上海。九元航空所属的吉祥航空以及中联航所属的东航集团一直以来都对廉价航空保持着较高的兴趣，业内认为这和上海本土廉航春秋航空的成功不无关系。



波音空客暗自较量

波音公司9日发布预测报告称，未来10年，在中国国内航线，廉价航空公司所能提供的运力将从目前占总量的7%-8%，猛增到约20%，而最终将达到25%-30%。其正积极接洽国内有意发展低成本航空的公司，投入大量精力用于争取相关的飞机订单。

今年5月，九元航空花60亿元向波音订购了50架737系列飞机，这是波音在中国收获的首笔廉航飞机订单。未来，中联航的机队也将是清一色的波音737飞机。由于廉航基本都采用单一机型，这意味着九元航空和中联航日后仍是波音的大买家。

但空客公司当然不会坐视不理。目前在中国春秋航空、西部航空两家廉航均运营着空客A320飞机机队。

空客公司方面介绍，海航集团旗下另一家航空公司首都航空不久前正式宣布将转型低成本航空公司，成都航空公司也已宣布转型，拟走“低成本航空公司路线”，它们也都运营着由A320系列飞机组成的全空客机队。

“这种‘巧合’是必然的，因为即使从国外低成本航空公司来看，A320系列也占据了主导地位。截至2013年年底，共有14家国外低成本航空公司在中国从事低成本航空运营，每周平均有250架次的航班，以座位数来算，空客A320系列飞机占据67%的市场份额。”空客中国公司航空市场负责人王美佳表示。

下游看点

波音将推出200座737Max客机

满足廉航需求

据Flightglobal报道，面对快速增长的低成本航空市场，波音公司计划推出配备200座级的737Max升级版客机。

波音民机集团总裁兼首席执行官雷蒙德·康纳

(Ray Conner)表示：“我们设法为低成本航空公司提供最多的座位，使其运营经济性达到最优。”

另一大型飞机制造商——空中客车也将目光投向了低成本航空市场，其189座的空客A320neo客机就备受低成本航空公司推崇。事实上，空客A320neo窄体客机布局与波音737-800或737-8 Max基本相同。

波音公司透露，200座波音737 Max升级版客机计划于2019年投入运营，该新型客机的燃油效率比189座的波音737-800高约20%。据悉，波音将会把737-9 Max机翼后方的出口门设计运用到189座的波音737-8 Max机身，从而实现增加11个座位的目的。

几年来，瑞安航空首席执行官迈克尔·奥莱利(Michael o'Leary)一直希望波音能够推出配备199个座位的737-800和737-8 Max升级版客机。就在去年，当被问及是否会满足奥莱利要求时，康纳表示波音希望集中精力去完成在2017年第三季度交付737-8 Max客机的工作，言下之意是暂不考虑奥莱利的提议。

对此康纳回应说：“我们的目标一直非常明确，所以我们一直非常从容，这些年来飞机性能才能不断提高。”

深度分析

差异化战略探索

随着内地高铁布局快速扩张、整体经济增长趋势放缓、高端市场竞争愈演愈烈及公务差旅开支严加管控，传统型全服务航空公司普遍感受到了国内客运市场的生意越来越难做，这一点从国内大型航空运输企业在过去几年中持续走低的主营业务利润率便不难窥见。

反观之，内地多家民营航空公司却依靠着近些年快速成长的“大众经济”，特别是日益多样化的消费和旅行需求，先后挖掘出不少大有可为的利基市场并由此收获了效益上的“大丰收”。眼见市场份额被逐步蚕食，以几大有航空公司为主的市场“大佬”显然并不甘心。

去年，民航局又进行了针对低成本航空服务方面的相关研究，比如专门召开全国低成本航空运输研讨会；引导航空公司、各地对低成本航空进行推动，减少对支线机场、小机场的收费；改变航空公司服务模式，由过去注重高端向大众化发展；机场设备设施建设方面提供更便捷的条件，在候机楼、跑道、停机坪等资源使用方面为不同市场开拓更广阔的空间。

这一系列举动无疑为国内传统型全服务航空公司选择进军低成本市场打上了一针“强心剂”。尤其是近几个月，先后有媒体报道显示，包括国航、东航、南航、海航等“四大航”在内的多家传统型全服务航空公司均在相关领域有所考虑、谋划或布局。此次，东航率先将中联航转型定义为经济型航空公司，无疑是为国有航企间的差异化之战吹响了号角。

实际上，传统型全服务航空公司通过创建能够在一定程度上提供有限服务的“经济型子品牌”运营模式来满足相应利基市场的需求可谓是惯用手段，这在相对发达和开放的市场尤为如此。比如说，德国汉莎航空公司(Deutsche Lufthansa AG)全资的德国之翼(Germanwings)就针对不同票价子舱位旅客提供不同服务，但是整个运营模式更向低成本航企靠拢。

相关背景

中国市场份额不足5%

波音在上海介绍说，廉价航空已成为航空业中发展最快的领域。据统计，目前全球低成本航空公司超过170家，低成本航空在全球占有26%的市场份额，而10年前还不到10%。在中国，低成本航空不仅起步晚，发展速度也相对滞后，现有市场份额不到5%。但中国民航局认为，经过10多年的竞争与整合，国内低成本航空公司规模和实力不断增强，传统航空一家独大的格局正逐渐被打破，低成本航空在航空运输版图中的地位越发突出。“三四线城市的航空需求将会明显增加，廉价航空市场增长将更为明显。”民航局强调，大力发展低成本航空已成为大势所趋。

本刊综合编辑



摄影 / 赵宗丹

四大亮点看成就

► 总体态势

总体态势表现良好

一项项成绩写照上半年的成就：卢森堡货运航空公司成为首个入驻新郑机场的国际货运航空基地公司，并开通郑州至卢森堡国际货运航线；郑欧班列开行班列23班，承运货物1.5万吨，货值超过1.5亿美元，均位列国内第一位；顺丰、苏宁、酷派等21个项目签约落户，总投资518亿元；天宇智能手机生产基地、西特公司锂电池生产、兴港科技工业园等8个重大项目开建；富士康郑州科技园完成手机生产4290万部，同比增长21.2%。

据初步统计，今年上半年，实验区完成生产总值140亿元，增长13%；完成固定资产投资164亿元，增长100%；完成规模以上工业增加值110亿元，增长14%；完成财政总收入20.98亿元，增长33%。这组数字显示出：实验区建设进度符合计划，经济成长超出常规，发展效果超出预料，总体态势表现良好。

► 项目建设

实验区上半年签约21个项目

上半年，实验区通过举办或参与智能终端产业链企业家座谈会、智能终端专题对接会、大宗商品发展高峰论坛、省政府香港及台湾专题招商等一系列重大招商活动，新签约项目21个，总投资518亿元。主要有：顺丰电商产业园、苏宁云商华中区域枢纽、TCL华中电子商务配送中心等电商物流项目，酷派智能手机等电子信息项目，美国杰科实验室中国研发生产基地等生物医药项目，绿地会展城等现代服务业项目。

坚持大项目带动与全产业链发展协同，实验区狠抓项目谋划布局、洽谈签约、落地建设、达产见效各个环节的工作。截至目前，天宇智能手机生产基地等8个重大项目开工建设，郑州航空港大宗商品交易中心开市，9家手机整机及配套企业近期完成设备安装陆续投产，72个省重点项目完成投资122.1亿元，118个重大产业项目完成投资52亿元。

► 联运体系

郑州航空港着力构建多式联运体系

7月13日，记者从郑州航空港经济综合实验区获悉，以国际航空货运枢纽建设为核心，实验区通

过构建“铁、公、机”三网联合的多式联运体系，塑造配套集疏的综合竞争优势。

机场二期工程顺利推进。航站楼、综合交通换乘中心、飞行区、信息指挥中心等主要工程全面完成上半年计划目标，完成投资 22.27 亿元，完成计划的 105.8%。

“米”字形铁路建设实现突破。郑万铁路项目建议书已完成三省会签，中国铁路总公司已上报国家发改委；郑合铁路项目建议书已编制完成并上报中国铁路总公司；郑州至机场城际铁路全线投资任务完成过半，路基、桥梁、隧道等工程量完成 70% 以上。

外围公路网加快建设。机场高速改扩建、机场至西华高速一期、商登高速郑州段加快建设，上半年累计完成投资超过 20 亿元，超额完成投资计划。国道 107 郑州境东移改建、国道 310 郑州境改建、省道 102 新郑至中牟尉氏交界段改建等工程可行性研究报告完成评审。



► 航空运输

郑州航空口岸上半年国际货运量突破 11 万吨

7 月 21 日，记者从郑州海关了解到，上半年，郑州航空口岸国际货运吞吐量高达 11.2 万吨，同比增长 3.6 倍。其中郑州机场海关监管普通进出口货物货运量 52502 吨，同比增长 80%。同时，新兴监管业务发展迅速，上半年监管保税航油 56792 吨，快件货物 1141.3 吨，国际转运货物 1761 吨。

郑州机场海关关长刘丽宁认为，郑州航空港经济综合实验区的快速发展是首要原因，而郑州海关通关业务的改革创新和良好的通关环境也很重要。

据刘丽宁介绍，机场海关一直在推进“多点报关、口岸验放”的区域通关改革，通过优化区域通关作业模式，架起各地市与郑州航空港之间货物互通的桥梁，属地海关接单到机场海关查验放行由原来的 30 小时压缩到 5.5 小时，通关效率大幅提高；同时，无纸化通关改革全面推广，海关加大了对企业的操作业务培训，公布 24 小时咨询热线，让无纸化通关改革的便利惠及更多企业。

同时，针对外贸企业的不同需求，机场海关加强与口岸联检部门的联系配合，为企业量身定制各类精品服务，以优良的通关环境和便利措施吸引了周边省份多家企业和鲜活商品来郑办理通关手续，如富士康精密电子（太原）有限公司进出口的高精密手机零件及成品、北京航卫通用的医疗设备、昆山仁宝电子的戴尔笔记本电脑以及上海、深圳、北京、青岛等地企业进口的三文鱼、鳕鱼、螃蟹和龙虾等。

此外，机场海关大力扶持新业务的发展。1~6 月快件货运量 1141.3 吨，同比增长 606.89%，货值约 6049.6 万元；支持郑州口岸综合服务功能完善，截至 6 月底，机场海关已为 30 余家航空公司提供了保税航油监管服务，实际加注航油 55144.8 吨，为企业节约费用 6600 余万元，极大刺激了国内外航空公司在郑开辟或拓展国际航线。

系列支持看政策

郑州航空港再收政策“大礼包”

优先安排航权、航线、航班和时刻；扩大机场空域范围；推动飞机制造、维修项目落户；支持外资及民营资本参与组建本土航空公司……中国民航局“一揽子”政策正式落地郑州航空港经济综合实验区。

日前，民航局与省政府签署了《共同推进郑州航空港经济综合实验区建设的合作备忘录》，按照“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的总体思路，进一步深化局省合作，共同推进实验区建设。

航线航班“优先”打造客货枢纽

航权、航线和航班是一个机场发展的“主旋律”。今后，郑州机场在新增航线、航权开放和航班时刻分配等方面将获得“优先权”，民航局支持国内外航空公司增开连接机场与国际大型枢纽机场的货运航线，加快构建以郑州为主要基地的国际货运枢纽和物流中心。

根据《合作备忘录》，民航局在航空基础设施建设方面将进一步加大资金补助力度，在空路联运、空铁联运等方面给予指导。引进或组建以郑州为基地的货运枢纽承运人和物流集成商，加强国内外交流合作，大力发展货物中转、集散业务，建设货运中转中心。

此外，双方将加快组建南航河南航空有限公司，民航局在公司经营许可、运行程序、航线航班、国际航权等方面给予支持。支持外资及民营资本参与组建河南本土航空公司，鼓励外资以合资、收购、境内发行股票、联合重组和战略联盟等多种形式进入河南民航业。

力促“波音”落地打造航空产业

当前，飞机与汽车制造一起被列为国家七大战略性新兴产业。根据协议，双方将大力发展航空产业，吸引推动飞机制造、维修项目以及国内外通用航空维修制造企业落户实验区。依托郑州新郑综合保税区建

设全国航材储运和配送中心，吸引带动航材制造等关联企业向实验区集聚。

同时，河南省将加强与飞机制造、维修企业的合作，引进飞机整机组装生产线、交付中心、维修基地等重大项目。做好波音飞机交付中心前期工作，为项目落户实验区创造有利条件。民航局支持实验区企业获得飞机维修、飞机培训机构等资质。

“河南省还将加大招商引资力度，吸引推动国内外通用航空维修制造企业落户实验区。”实验区相关负责人表示，民航局支持郑州在通用航空领域开展改革试点工作，在飞行和维修等专业人员培训、应急救援、航空旅游、产业科技孵化器建设等方面先行先试。

扩大空域范围提高中转效率

空域资源严重不足，成为制约航空运输发展的主要因素。未来，民航局将扩大郑州机场空域范围，增加管制扇区数量，完善通信、导航、监视、气象等空管设备设施，提高机场起降效率和能力。先进航空设备和技术将在郑州机场率先推广应用，并在资金上予以支持。

“为了提高机场保障能力和服务水平，民航局支持机场利用先进管理方式和信息技术，优化流程设计，完善服务体系，缩短客货进出港时间，提高客货中转效率。”郑州航空港经济综合实验区建设领导小组办公室有关负责人表示，河南省也将在建设资金、人员保障、海关检疫、捷运系统、应急保障、信息化建设等方面加大对机场的支持力度。

在加强人才交流和培训方面，民航局支持中国民航大学、中国民航飞行学院等民航专业院校与河南地方院校、实验区开展合作，加强河南民航管理人员培训。目前双方正在共同研究中国民航第二飞行学院建设，启动相关项目研究。

国务院批准郑州机场航空口岸获得口岸签证权

7月10日,记者从郑州航空港经济综合实验区获悉,国务院已批准郑州机场航空口岸获得口岸签证权,这将给来河南旅游、投资、办事的外国朋友提供极大便利。

今年上半年,郑州机场累计完成旅客吞吐量754.5万人次,同比增长26.1%,增速在国内主要机场中均排名首位。特别是国际客运量增速迅猛,达到39.1万人次,同比增长46.6%。获得口岸签证权后,今后来不及在我国驻外使(领)馆或者外交部授权的其他驻外机关申请签证的境外人员,持邀请函及有关材料可在入境口岸申办签证。

目前,“落地签”各项筹备工作正在紧张进行中,有望在今年年底予以实施。为此,省公安厅出入境管理局专门成立了口岸签证处,并派人前往广州白云机场考察学习,各项规章制度、协作机制正在制定完善中。

中原航空港产业投资基金获国家发改委批复筹建

7月15日,从郑州航空港经济综合实验区获悉,中原航空港产业投资基金获国家发改委批复筹建,这是继天津渤海、广西北部湾之后,国家发改委批复的第三只超百亿产业投资基金。

中原航空港产业投资基金是由郑州航空港经济综合实验区主导、国家发改委批准成立的国家级大型产业投资基金,基金总规模300亿元。基金委托百瑞信托有限责任公司进行管理。

中原航空港产业投资基金以“助力全国首个航空港经济综合实验区,打造中原崛起河南振兴富民强省的核心增长极和战略突破口”为使命,对郑州航空港经济综合实验区的高端制造业、航空物流业、现代服务业三大主导产业和国内新兴产业进行战略投资,促进产业资本和金融资本的融合,助力中原航空经济腾飞,促进产业升级,为促进区域经济发展做出应有贡献。

上半年我国经济增长 7.4%

据国家统计局7月16日发布的初步核算数据显示,上半年我国国内生产总值269044亿元,按可比价格计算,同比增长7.4%。分季度看,一季度同比增长7.4%,二季度增长7.5%。

“二季度比一季度增速回升,经济呈现企稳回升态势,对于全年目标的实现奠定良好基础。”国务院发展研究中心宏观经济研究部部长余斌说。

国家统计局新闻发言人盛来运在国务院新闻办公室举办的新闻发布会上表示,今年以来,党中央、国务院科学统筹稳增长、促改革、调结构、惠民生,坚持向改革创新要动力,向结构调整要助力,着力发挥市场作用,更加注重定向调控,经济运行总体平稳,结构调整稳中有进,转型升级势头良好。

从经济结构看,消费成为拉动经济的关键力量。上半年最终消费对GDP增长的贡献率达到54.4%,拉动GDP增长4个百分点。

从产业结构看,第三产业比重持续提升。上半年第一产业增加值19812亿元,同比增长3.9%;第二产业增加值123871亿元,增长7.4%;第三产业增加值125361亿元,增长8.0%。第三产业增加值占国内生产总值的比重为46.6%,比上年同期提高1.3个百分点,高于第二产业0.6个百分点。

从投资结构看,第三产业投资增长19.5%,比第二产业高出5.2个百分点。同时,民间固定资产投资同比名义增长20.1%,增速比1-5月份加快0.2个百分点,占全国固定资产投资的比重达到65.1%。

“服务业增速超过工业,这是结构调整和转型升级的重大变化。”盛来运说,中国经济正在由原来的工业主导型经济向服务主导型经济转变,这种趋势将对中国经济增长带来深远的影响。

源自《河南日报》2014-07-16

立足建设看发展

今年下半年,实验区以保障机场二期和“一专案、三片区、三个十”建设为抓手,勇于攀登“摩天岭”,坚持不懈打好攻坚战。

机场二期工程直接关系到实验区战略目标的实现。以保障机场二期工程建设顺利推进为首,今年下半年,实验区将加快推进迎宾大道改造工程和东西贯穿路地面段建设,全面做好机场二期配套工程和施工环境维护工作。

“13111”工程是实验区的重点工作,今年下半年,实验区将以此为突破口带动全局工作推进。“一个专案”即郑州富士康科技园提升专案;“三大片区”

即北部科技研发产业区、南部世界园艺博览会片区、东部绿地会展城区。此外,“三个十”包括苏宁电商物流园,阿里巴巴云计算和大数据,微软云和公有云产业园,正威科技城,酷派13家核心供应商等十大招商项目年内签约;天宇手机产业园、酷派智能手机、菜鸟骨干网、友嘉精密机械产业园等十大产业项目年内开工;肉类进口口岸、土地支撑平台、电子口岸、出口退税资金池等十大政府要素性平台建设顺利推进。

肩负战略突破口和核心增长极的重任,郑州航空港力争下半年工作在新起点上再上新台阶,为加快中原崛起河南振兴富民强省而努力奋斗。

源自《河南日报》本刊综合编辑

上半年河南省经济增长 8.8%

7月21日,河南省统计局晒出上半年全省经济发展“成绩单”,初步核算,上半年河南省生产总值(GDP)15778.62亿元,同比增长8.8%,增速高于全国平均水平四个百分点。

“今年以来,面对错综复杂的国内外形势,全省上下稳增长、促改革、调结构、惠民生,经济运行总体平稳、稳中趋好,结构调整持续推进,民生保障不断改善。”河南省统计局负责人如是评价上半年经济运行形势。

数据显示,2013年上半年和今年一季度,河南省GDP同比分别增长8.4%和8.7%,今年上半年河南省GDP增速分别比上年同期和今年一季度加快0.4个、0.1个百分点,经济运行质量好于去年同期,二季度优于一季度。

分产业看,河南省第一产业增加值同比增长4.3%,分别比上年同期和今年一季度加快1.1个和0.2个百分点;第二产业增加值同比增长9.7%,分别比上年同期和

今年一季度加快0.3个和0.1个百分点;第三产业增加值同比增长8.6%,分别比上年同期和今年一季度加快0.3个和0.4个百分点。

河南省统计局分析,从上半年经济运行情况看,随着中央和河南省一系列政策措施效应逐渐显现,二季度部分主要指标出现一些积极变化,高成长性制造业生产形势好转,工业投资连续两个月回升、房地产指标出现趋稳迹象,消费增速逐月小幅加快,工业、服务业部分相关指标支撑作用增强,经济发展状况比一季度有所改善。

“总的来看,当前外部形势依然复杂,经济可能在一定区间内持续小幅波动。随着宏观环境的逐步改善和稳增长、促改革、调结构、惠民生政策效应的进一步显现,积极因素不断积累,全省经济稳中向好的趋势可能持续或加强。”河南省统计局负责人说。

源自《河南日报》2014-07-22

金砖国家开发银行成立 总部设在上海 初始核定资本为 1000 亿美元



中国、巴西、俄罗斯、印度和南非 15 日在巴西福塔莱萨签署协议，成立金砖国家开发银行，并建立金砖国

家应急储备安排。根据协议，该银行总部将设在上海。

根据金砖国家领导人第六次会晤发表的《福塔莱萨宣言》，金砖国家开发银行初始核定资本为 1000 亿美元，初始认缴资本为 500 亿美元并由各创始成员国均摊。该银行将主要支持金砖国家和其他新兴经济体及发展中国家的基础设施建设。

根据协议，该银行首任理事会主席将由俄罗斯提名，首任董事会主席将由巴西提名，首任行长将由印度提名。同时，该银行非洲区域中心将设在南非。各成员国财政部长将负责制订该银行的具体操作规程。

同时，与会各国还签署协议，建立金砖国家应急储备安排，其初始资金规模为 1000 亿美元。该资金安排将具有正面预防效果，帮助相关国家应对短期流动性压力，推动金砖国家进一步合作，强化全球金融安全网并补充现有的国际金融安排。

专家指出，上述成果意味着金砖国家开发性资金和金融防火墙等进入系统性建设阶段，反映出主要新兴经济体实力、地位和责任的提升，以及全球经济金融格局的变化。

经济问答

不存金砖但下“金蛋”

金砖银行成立了。这个银行是专门用来储藏金砖的吗？老百姓能往里存钱吗？围绕这些读者可能关心的问题，解答如下：

我能去金砖银行存钱吗？

金砖银行的性质类似于世界银行和国家开发银行，宗旨是支持金砖国家及其他新兴市场和发展中国家的基础设施建设和可持续发展，初始资金来源于创始成员国，未来增资则依靠金融市场或成员国政府，不会向老百姓吸纳储蓄资金。

为什么要成立金砖银行？

世界银行是二战后布雷顿森林体系的组成部分，话语权长期被美欧等西方国家把持。金砖银行与世界银行的最大不同体现在民主原则上，即五个国家拥有平等的权利。金砖银行的出资结构是等额均摊，而且总部选址、行长人选、理事会和董事会主席人选兼顾各创始成员国的诉求。平均分配股权避免形成“一股独大”，对于推动建立公平、公正、合理的世界经济秩序具有重大政治意义。

源自《河南日报》2014-07-16

2014 年财富世界 500 强公布 民航业独占 6 席 中国民航综合实力距世界一流还有较大差距

2014 年 7 月 7 日《财富》发布了最新的世界 500 强排行榜，中国上榜公司数量创纪录地达到 100 家，美国上榜公司数量为 128 家；中石化取代了埃克森美孚，在榜上排名第三。在所有的 53 个行业中，航空业进入榜单公司数量为 6 家，排名第 25 位。其中排名最高的是汉莎航空集团，以近 400 亿美元的年营业收入排位 275 名。

如果仅从规模来看，中国航空集团 2013 年营业收入近 160 亿美元，距离 500 强最后一位雷神公司 237.06 亿美元的营业收入还比较远。

目前三大航营业收入除了客运收入以外，其他收入所占比例仍然比较少，而汉莎集团经营业务则包括客运、物流、飞机维修、航空餐食、IT 服务等五大业务，2013 年汉莎集团客运收入为 235 亿欧元，其他四大业务为 98 亿欧元，占到全部收入的 29%；四大业务的息税前利润

则占全部的 32%。

去年底召开的十八届三中全会明确了国企改革方向，虽然目前中国民航规模已居世界第二，但综合实力居世界一流还有很大差距，这就需民航国企加快改革步伐。近来，三大航已开始启动相关工作，其中东航以中国联合航空公司为基础组建成立了低成本航空公司；国航加强与汉莎航空合作，在国际航线市场和飞机维护、维修及大修等领域深入合资合作，所有这些只是中国民航国企走出改革的一小步。未来，中国民航还应在行政审批、市场开放、航权资源、国企资本等方面加大改革力度，推动中国民航进一步向前发展。

假以时日，我们期待中国民航不仅能企业进入财富 500 强，且进入利润 500 强之中，这才是中国民航实力提升的重要标志。

表：2014 年财富 500 强航空业企业名单

单位：亿美元

本年排名	上年排名	公司名称（中英文）	营业收入	国家	利润	资产规模	股东权益	职工数量（人）
275	271	汉莎集团	398.64	德国	4.16	400.72	83.44	118214
291	293	美国联合大陆控股有限公司 UNITED CONTINENTAL HOLDINGS	382.79	美国	5.71	368.12	29.84	87000
299	303	达美航空 DELTA AIR LINES	377.73	美国	105.40	522.52	116.43	77755
351	340	法国航空 - 荷兰皇家航空集团 AIR FRANCE-KLM GROUP	340.92	法国	-24.26	350.28	30.89	95961
452	469	美国航空集团 AMERICAN AIRLINES GROUP	267.43	美国	-18.34	422.78	-27.31	110400
484	497	国际航空集团 INTERNATIONAL AIRLINES GROUP	246.52	英国	1.62	286.27	53.86	60089

源自民航资源网 2014-07-08

上海自贸区海关推出四项改革新举措 有望实现“全国通”和“全球通”

上海海关6月30日宣布,7月1日起在中国(上海)自由贸易试验区实施四项改革举措,自贸区企业有望在贸易便利化领域拥有“全国通”和“全球通”。

这四项新的改革举措分别为:企业注册登记制度改革、推进海关“经认证的经营者”互认、企业协调员试点和企业信用信息公开。

企业注册登记制度改革规定,取消上海自贸区内报关企业行政许可,改为备案制;放开自贸区内报关企业异地申报限制,A类以上报关企业以及拥有报关和贸易“双重身份”的企业可以直接在全国各海关报关,不再受注册地地域限制;允许自贸区内企业同时注册为进出口货物收发货人和报关企业;将A类企业评定事权从上海海关下放至自贸区海关。

上海海关企业管理处负责人李峰表示,新实施的企业注册登记制度改革,意味着落户上海自贸区的高资信第三方物流企业以及跨国公司运营总部将拥有“全国通”,获得快速发展机遇。

“有关自贸区内报关企业可以在全国所有地区完成报关的规定,是海关系统在全国首次推出,创新试验含义突出。”李峰说。

推进海关“经认证的经营者”互认的内容是:优先选取上海自贸区内企业作为中国与其他国家和地区海关互认的试点企业,让自贸区相关企业率先享受到“经认证的经营者”互认所带来的通关便利,获得贸易便利化的“全球通”,提高国际竞争力。

据李峰介绍,推进海关“经认证的经营者”互认实施后,上海自贸区内约120家A类企业都可与海关总署建立“经认证的经营者”国际互认联络员直通式联系管道,一旦在异国(地区)通关过程中遇到疑难问题,即可获得协调帮助。

2008年至今,经过双边谈判,中国海关已与新加坡、韩国、中国香港、中国台湾以及欧盟等经济体海关部门签署了“经认证的经营者”互认协议,与美国的相关谈

判也在进行中。

企业协调员试点改革给上海自贸区企业带来的“实惠”是:海关指定专人担任企业协调员,协助企业提升管理水平,试点范围扩展到有需求且企业管理类别达到B类及B类以上的企业。

7月1日起,海关还将定期编制并公布《上海自贸区海关企业信用信息公开目录》,采用主动公开和依申请公开两种途径,对外公布上海自贸区企业信用信息,以此强化社会监督,引导企业诚信经营。

据了解,为了保证四项改革举措以及上海自贸区挂牌九个月来已经实施的十余项海关“新政”取得实效,让企业充分享受改革“红利”,上海自贸区海关监管信息化系统也已于6月30日上线试运行,新系统不仅做到了海关相关数据共享与信息互通,还实现了与企业物流联网监管和数据实时传输。

源自中央政府门户网站 2014-06-30



上半年河南省进出口总值超 1600 亿元

7月17日,记者从郑州海关举行的新闻发布会上了解到,上半年河南省进出口总值达1606.5亿元,与去年同期相比增长5.3%,稳居中部六省第一。其中出口976.4亿元,进口630.1亿元。

加工贸易占比超六成

据郑州海关副关长丁吉豹介绍,进出口总值稳居中部六省第一的同时,河南省贸易结构也在发生积极变化。

河南省加工贸易进出口963.3亿元,增长6.4%,占全省外贸进出口总值的60%。加工贸易进出口总值在全国加工贸易进出口中排名第11位,在中部六省中排名第一位,高出第二位的安徽省610.7亿元。

同时,河南省进出口主要市场份额也略有变化。韩国、东盟等十大进口市场占全省进口的89%,十大进口来源地的集中度进一步提升。美国、欧盟和日本等十大出口市场占全省出口的78.3%,十大出口市场的集中度比去年同期下降1.4个百分点。河南省主要进口商品是机电产品、铁矿砂、农产品、铅精矿和纸浆,主要出口商品是以手机和汽车为代表的机电产品、发制品、农产品、

纺织服装和轮胎等。

外贸形势有望进一步好转

从外部市场看,世界经济总体呈回暖迹象,全球贸易增长预期有所好转。世界贸易组织对2014年全球贸易增长预期高于2013年。今年6月10日,世界银行发布了全球经济展望报告,预计全球经济将在今年下半年逐渐加速,全年增速可达2.8%,较2013年提升0.4个百分点。

随着全球经济持续复苏,河南省对外贸易的外部需求将进一步改善。今年5月4日国务院办公厅发布了《关于支持外贸稳定增长的若干意见》,随后海关总署以及国务院其他有关部门相继出台了配套措施,各地政府也制订了相应的实施方案。中央和地方的一系列政策措施将逐步形成合力,必将提振河南外贸企业的信心。

在苹果公司推出新产品、进行例行的升级换代之后,河南围绕该业务的进出口规模将进一步扩大。同时,随着河南汽车整车进口口岸获批,汽车整车进口将成为河南外贸发展新的增长点,预计下半年河南省进出口有望继续走强。

源自《河南日报》2014-07-18

余额宝用户数破亿 规模逼近 6000 亿元

天弘基金日前披露了余额宝二季末规模数据显示,截至6月30日,余额宝规模达5741.60亿元,为国内最大、全球第4大货币基金。天弘基金公募资产的管理规模达到5861.79亿元,在所有公募基金公司中排名第一。

从余额宝规模数据看,余额宝二季末规模达到2013年末的3倍多,和一季末相比,也实现了6%的增长。用户数也在二季度突破1亿关口。

业内人士分析,余额宝的推出只有短短一年,但是已深刻改变了行业生态。首先,余额宝推动了普惠金融,带来了百姓理财意识大爆炸;再者,余额宝让货币基金规模大爆发,助力基金行业管理规模一举突破2007年的高点,余额宝规模的狂飙突进使得天弘基金超越众多老牌基金公司,改变了基金行业的格局。

源自《湖南日报》2014-07-04

河南电商交易额突破 2800 亿元



7月17日，河南省商务厅发布消息：上半年，河南省电子商务交易额达到2816亿元，同比增长34.1%；网络零售交易总额突破428亿元，同比增长47.6%。之前，商务部报告显示，河南省电商企业数量全国第八、中部第一；支付宝提供的数据显示，支付宝交易额河南省在全国名列第九。

从4月初第九届中国中小企业电子商务大会在郑州举办至今，河南电商业就一直大事喜事不断：苏宁与河南省签下的370亿元项目上个月启动，谷歌全球首个关键词体验基地在河南落地，当当网、敦煌网、比利时邮政在河南进入选址阶段——

电商交易额直线上升

“上半年河南省网络零售交易额为428亿元，同比增长47.6%，相当于丹尼斯集团在全省所有网点年销售总额的3倍还多！”省商务厅厅长焦锦淼用了一个形象的对比来描述上半年全省电商成绩。

据省商务厅提供的一组数字显示：2012年河南省电子商务交易额3200亿元，网络零售交易额超过390亿元；2013年全省电商交易额达4200亿元，增长31.1%，其中网络零售交易额超过580亿元。

纵向对比河南电商近年来的成绩，不难发现，从2012年至今，全省电子商务交易额的增长曲线相当“陡峭”，一直保持着30%以上的增长。

“根据我们的调查，全省超过四成的中小企业都已运用电子商务进行交易，这一数字还会继续迅速增长。预计今年河南省电子商务交易增速会继续保持在30%以上，电子商务交易总额也将达5500亿元以上。”省商务厅电商办主任吴源奇说。

知名电商企业竞秀中原

另外，由省商务厅与阿里巴巴共同建设的“阿里巴巴·河南产业带”和“淘宝·河南特色馆”上线运营不过数月，前者每月平均交易额达到300万元，后者交易总额则达到6517.12万元。

据吴源奇介绍，“阿里巴巴·河南产业带”和“淘宝·河南特色馆”规划打造18个特色平台和30个优势产业带，培育300家网络营销品牌企业，推介3000种河南产名优特产品。

今年4月，河南又与谷歌公司、京东集团等签署了合作框架协议。预计年底前，包括谷歌、DHL、比利时邮政、当当网、敦煌网、兰亭集势、新地物流等国内外知名企业有望落户河南省。

除了引进企业，河南本土电商亦出现了几棵“参天大树”：中华粮网是国内最大的粮食交易平台，河南黎明重工的悉知搜索收录我国合法注册企业2000多万条，世界工厂网更成为机械行业访问量第一的网络交易平台。

电商产业加速集聚

甲骨文、微软、阿里巴巴、百度，现在都到了河南省电子商务产业园。

而以服务中小企业为主的河南网商园，目前已有40多家网商和相关企业入驻；中国中部国际贸易电子商务服务基地内，则入驻了黎明工业集团电子商务中心、悉知搜索平台、GoogleADWords体验中心等。

“河南省电商的‘野蛮生长’阶段已经过去，项目集中布局、产业集群发展是目前的发展态势和发展方向。”河南省商业经济研究所所长张进才认为。

源自《河南日报》2014-07-18

河南电子商务发展的三大特点

近年来，河南省电子商务发展步伐不断加快，产业规模不断壮大。据了解，去年全省电子商务交易额同比增长四成以上，电商企业2000多家，电子商务从业人数超过10万人。梳理河南省电子商务发展历程，可见三个鲜明特征。

电子商务服务水平不断提高。一方面，菜鸟网络、京东集团等国内知名电商先后与省政府签订合作协议，筹划在河南省战略布局；另一方面，本土涌现出中华粮网、世界工厂网等一批知名电子商务服务平台，在多个领域居于全国领先地位。

电子商务集聚发展水平不断提升。郑东新区国家级电子商务示范基地、河南省电子商务产业园、河南网商园、洛阳电子商务大厦等园区初具规模。

电子商务支撑体系不断完善。郑州航空港经济综合实验区、郑州国际物流园区、中原国际陆港等大型物流工程项目相继实施，初步确立了河南省在中部地区电子商务物流配送的中心地位；郑州被列入国家级互联网骨干直联点，信息集散中心和通信网络交换枢纽地位进一步强化。

源自《河南日报》2014-07-04

航空运输

我国将推进“丝绸之路经济带”航权开放

为推动“丝绸之路经济带”建设，我国将重点开拓西部地区航空市场，推动相关地区和国家的航权开放。

中国民用航空局10日发布信息表示，在刚刚结束的2014年全国民航年中工作电视电话会议上，中国民航局局长李家祥强调，中国民航要大力推进简政放权，充分挖掘市场潜力。要引导航空公司开拓中西部和支线市场，改善低成本航空经营环境。要适度扩大航权开放，提高国际航线市场的贡献率。特别是重点配合“丝绸之路经济带”战略构想，推进西安、乌鲁木齐、银川、昆明的航权开放，研究完善周边国家和地区的航权开放政策。

源自新华网 2014-07-10
本刊有删减



中国民航 2014 年 5 月份主要运输生产指标统计

中国民航局公布《中国民航 2014 年 5 月份主要运输生产指标统计》，今年 5 月，我国民航全行业共完成运输总周转量 60.14 亿吨公里，旅客运输量 3134.3 万人，货邮运输量 50.39 万吨。从三大指标来看，呈现出国际和港澳台旅客运输量增幅继续加大、航空货运市场回暖趋势进一步加固等特点。

中国民航 2014 年 05 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	60.14	10.1	294.78	11.5
国内航线	亿吨公里	40.76	9.8	204.23	11.6
其中：港澳台航线	亿吨公里	1.36	18.6	6.51	13.1
国际航线	亿吨公里	19.38	10.7	90.55	11.4
旅客周转量	万人公里	4965852.8	10.8	25222893.1	13.0
国内航线	万人公里	3952818.5	10.5	20173004.2	12.6
其中：港澳台航线	万人公里	123058.1	19.7	612075.9	13.9
国际航线	万人公里	1013034.4	12.3	5049888.9	14.6
旅客运输量	万人	3134.3	9.8	15543.0	11.5
国内航线	万人	2896.4	9.3	14350.5	11.1
其中：港澳台航线	万人	82.6	17.7	413.4	13.3
国际航线	万人	237.9	16.4	1192.5	16.5
货邮周转量	万吨公里	156927.1	9.1	705403.9	7.4
国内航线	万吨公里	55168.1	8.5	254708.3	6.6
其中：港澳台航线	万吨公里	2754.6	18.8	11277.6	10.2
国际航线	万吨公里	101759.0	9.5	450695.6	7.9
货邮运输量	万吨	50.39	7.7	232.60	6.4
国内航线	万吨	36.52	8.2	169.22	6.3
其中：港澳台航线	万吨	2.01	11.3	8.49	7.3
国际航线	万吨	13.87	6.4	63.38	6.6
二、飞机日利用率					
合计		9.1	-0.1	9.3	-0.1
大中型飞机	小时/日	9.3	-0.2	9.6	-0.1
小型飞机	小时/日	6.3	0.7	6.0	0.1
三、航班效率					
正班客座率	%	80.2	0.6	81.8	0.5
正班载运率	%	72.5	0.5	71.9	-0.1

源自民航资源网 2014-07-11

大连冷链物流基地建设提速

随着大连毅都集发冷藏物流有限公司二期冷链项目的建设，大连保税港区又将新增 10 万吨冷库库容，大连冷链物流业又添了一个生力军。

以保鲜、降耗为特征的冷链物流是物流业的高端形态，也是大连市物流业近年来致力推动的物流项目。随着城市核心区功能转型发展的需要，大连市果断搬迁改造传统的仓储行业，淘汰了一批服务水平差、附加值低的仓储企业，发展高端的冷藏仓储企业。2013 年，大连毅都集发冷藏物流有限公司、恒浦（大连）国际物流有限公司的 10 万吨冷库相继投产并取得全国首批欧盟认证资质；大连泰富食品有限公司冷藏公用型保税仓库通过海关验收，面积达 3246.9 平方米。今年 2 月，总存储能力达 5 万吨的大连獐子岛中央冷藏物流项目一期冷库投入使用。预计到 2015 年，大连地区将实现 32 万吨冷藏冷冻能力，年操作货物量 105 万吨，形成全国口岸最大的冷链物流基地。此外，铁龙物流公司还投资 3.65 亿元，在普湾新区三十里堡临港工业建设冷库和冷鲜食品加工中心、物流中心、检测中心和展示交易中心。

大连市物流业领导小组办公室认为，随着大连不断推进东北亚国际物流中心建设，冷链物流的规模将快速壮大。目前，大连着力打造的国际水产品冷链物流已成体系，重点扶持、培养了一批专业冷链物流企业，构建了鲜活水产品冷链物流体系，一批企业联合建立了生鲜配送中心，实现了冷链物流规模化、规范化经营。

源自《辽宁日报》2014-07-16

南航成都“升级”成都机场基地航企将达 7 家

继上月底云南祥鹏航空后，成都机场即将再添一家基地航企。7 月 8 日，南方航空成都营业部相关负责人称，南航已向相关部门提交了“升级”申请，若获批，南航也将成为成都机场的基地航企。而记者从民航西南管理局了解到，南航的“升级”申请已基本通过审核，目前成都双流机场的基地航企已拥有 6 家，是中西部地区拥有基地航企最多的城市，如果加上南航，成都机场的基地航企将达到 7 家。

南航即将成为成都机场基地航企

8 日，在南航成都 - 广州 - 纽约国际航线推介会上，南航成都营业部副总侯志华接受记者采访时透露，南航于去年年底向相关部门提交了由营业部“升级”为分公司的申请，目前正在等候相关部门的审核批准。如果申请获批，南航将成为成都机场基地航空的新成员。

基地航企与非基地航企有何区别？航空业内人士称，基地航空公司有点类似球队的主场，“一个地方的基地航空公司就是以该地作为一个航线运作中心、办公后勤中心驻在地的航空公司”。但是，与球队不同的是，一个球队一般只有一个主场，而航空公司可以拥有多个“主场”，成为多个城市机场的基地航空公司，同时一个地方也可以拥有多个基地航空公司。例如，总部位于广州的南航，除了广州是其主营基地外，也是上海等地的基地航企，目前也正申请成为成都的基地航企。基地航空公司一般都有飞机派驻当地，且在当地拥有调度、机务、销售、宣传等后勤和行政管理职能部门，而非基地航空公司即便派驻了飞机，在当地也没有庞大的后勤行政管理部门，不利于航线的开拓与加密。

8 日，民航西南管理局相关人士称，南航的申请已基本通过审核。他表示，对航空公司而言，成为成都的基地航空公司，在飞行保障、效能提升、管理拓展、降低飞机“过夜”成本等方面都有积极意义。对于机场而言，则先是有良好的发展环境和发展潜力才能吸引航空公司落地成为基地航空公司，而成为基地航空公司后航空

公司势必会以这个城市为中心开发拓展更多的新航线，推动其航空枢纽建设。

侯志华表示，近年来成都航空市场的发展有目共睹，发展得非常快，南航也希望进一步扩大在成都市场的份额。据介绍，尽管目前南航在成都只设有营业部，但是在成都市场占有份额为 11%-12%，次于国航、川航、东航，位居第四位。

成都基地航空公司在中西部最多

成都在中西部地区的优势日益突出，不仅吸引了美联航、英航、荷航等国外航空巨头竞相入驻成都开通航线，也吸引了国内航空公司的敏锐目光。

6 月底，云南祥鹏航空公司宣布在成都正式成立分公司，成为成都机场的基地航空公司。民航西南管理局相关人士称，目前，成都的基地航空公司数量已达 6 家，分别是国航西南分公司、四川航空、东航四川分公司、成都航空、西藏航空和祥鹏航空，基地航空公司数量在中西部地区是最多的。如果加上即将加入的南航，成都基地航空公司数量将达 7 家。

如果算上南航加入成都基地航空序列，那么，有中国三大航空集团之称的国航、南航、东航均在成都设有分公司，均为成都的基地航空公司。民航西南管理局相关负责人表示，加快枢纽建设的一大前提是确定枢纽建设的基地航空公司，按照国际惯例，枢纽建设的基地公司市场份额至少要在 50% 以上，而率先成为成都基地航空公司的国航能为成都提供强大的国际航线网络支持，川航也在成都机场已经具备相当规模的市场份额，能够与国航形成构建枢纽的两股主动力。据业界透露的数据显示，目前国航在成都市场的占有率大约为 35%，川航大约为 28%，是成都航空市场占有率最高的两家航空公司。随着更多的航空公司落地成都，成为基地航空公司，必将进一步推进成都打造国家级国际航空枢纽建设。

源自《成都日报》2014-07-09

民航局：上半年我国航空旅客运输量达 1.86 亿人次



中国民用航空局 10 日发布数据，截至今年上半年，全行业共完成运输飞行 363.4 万小时、160.4 万架次，同比分别增长 10.3% 和 9.4%。其中旅客运输量 1.86 亿人次，同比增长 10.7%；货邮运输量 278.8 万吨，同比增长 6%。

民航局局长李家祥要求，民航运行单位要切实履行安全主体责任，增强自身安全运行管控能力。民航各级行政机关要认真履行安全监管责任，增强安全监管能力，要进一步提升适航审定能力。同时，加快推进专业技术人员以及管理人员“黑名单”制度建设，使安全意识淡薄、安全记录不好的人员在民航没有立足之地。

他强调，要改进管理提升运行品质，把航班正常工作做精做细。全力完成贵阳等地区的空域优化工作，完成沪兰、中韩大容量通道建设。

源自中央政府门户网站 2014-07-10

香港空运货站上半年处货量同比增长 13.6%

香港空运货站于 2014 年上半年处货量取得双位数增长，较去年同期上升 11.5%。

当中入口处货量按年上升 13.6% 达 243,287 公吨，出口处货量则按年增长 8.8% 至 489,624 公吨。转口处货量的升幅攀升 34.2% 达 64,849 公吨。

香港空运货站为香港最具规模的航空货站，拥有最先进及完善的处货设施，每年可处理高达 350 万公吨货物，为超过 100 家航空公司及逾 1,000 间货运代理提供全面处货服务。

香港空运货站行政总裁韦浩德表示：“当国泰集团于 2013 年迁出货站时，我们原本预计需要一段较长时间

才可恢复业绩。事实证明，货站於短期内已成功取得新客户，以及与现有 100 家航空公司客户共同努力，得以於短期内修复大部分失去的处货量。”

韦浩德补充：“虽然转口货物目前仍然是货站比重最小的业务，其增长速度却反映香港持续发展成为区内首选的转口枢纽。”

“此外，转口货物的增长也实现货站近年大力推广旗下香港空运服务有限公司（Hacis）提供物流增值服务的成果。Hacis 为进出中国内地货物提供安全可靠的多式联运服务，无缝连接陆港两地，近年有更多航空公司客户选用此服务以扩大网络。”

源自民航资源网 2014-07-10

北京 2 小时飞纽约？热层飞行有望 2017 年测试

伦敦到悉尼，纽约到北京——只要不到两个小时。这不是科幻，而是基于一种在三年内就可能实现的变革性空中旅行方式。

据 cnbc.com 报道，在普通旅客还在经济舱撞膝盖，以每小时 500 英里的速度轰隆隆地坐飞机时，极度有钱的“土豪”们将以 8 倍的速度旅行。他们将在热层上疾驰，然后朝遥远的目的地快速下降。（热层存在于离地表 85 公里以上的高空，空气极为稀薄，重力很小。译者注）。

这种被称为次轨道飞行的旅行方式，有望从根本上改变生活。

监测“超高净值人士”趋势的伦敦 Knight Frank 咨询公司最新发布的“财富报告”年度分析中，出现了一篇关于次轨道飞行的专题文章。

据他们的预计，次轨道飞行将在 2017 年进行测试，并在 2020 年投入商业销售。

次轨道飞行可能会改变（非常非常有钱的）人的生活。一位银行家周六早上在曼哈顿吃个百吉饼，“嗖”地就在香港吃饺子当午餐了。飞行时间将在 15 小时内削减到大约三分之二。

在热层飞行不会融化你的大脑或者炸了你的肺，你甚至不用体魄强健。普度大学的航空航天学院教授 Stephen Collicott 说。

“你绝对不需要变成海军试飞员或者奥运会健将，（重力载荷）不足以让你眼前发黑。”在液体燃料的火箭里，飞行将非常平顺。航天飞机发射的时候，不会听到雷鸣般的噪音。

商业的亚轨道航班已经在销售了。但是目前这代的航班只能把乘客上下运输——送到热层，再返回发射的地方，而不是从一个地点到另外一个地点。

参与这个项目的两家主要的公司，一个是 X-Cor 公司，单人一趟收费 9.5 万美元；维珍银河公司（Virgin Galactic），能乘坐 6 名乘客的飞机，每人收费 25 万美元。两家公司预计在两年内开始推出服务。

“垂直运动是一回事，从洛杉矶到东京，从芝加哥到法兰克福是另外一回事。你需要爬升得更高，做多多的水平运动。” Collicott 说。

“你需要更多的材料、更多的科技还有更多的钱。”他说，“但是这不需要打破什么无法逾越的物理学界限，这是个经济问题，不是物理学问题。”

像今天的商业航班一样，次轨道飞机也将在跑道上起飞和降落。但是很有可能需要专门的“太空港”，以避免打扰主要机场的航班起降。

Collicott 乐观地认为，机票的价格最终会降到中产阶级也能承受的水平。

源自民航资源网 2014-07-08



上半年中南地区通航企业达 42 家 筹建单位 29 家

到目前为止，中南辖区共有经营性通用航空企业 42 家，比去年同期增长 35.4%；筹建单位 29 家，比去年同期增长 70.5%；今年上半年共完成通用航空飞行 7.5 万小时和 20.4 万架次，比去年同期分别增长 25.7% 和 25.5%；通用航空从业人员 3561 人，比去年同期增长 30.6%。

从整体数据分析来看，辖区内通用航空发展仍保持了较为平稳的增长态势。民间资本对于通用航空产业的投资热情高涨，尤其是筹建单位增长量明显高于往年同期。从业务结构看，目前辖区内通用航空业务主要集中在传统业务领域，新兴业务中的公务航空发展势头猛，

客运量增长明显。同时辖区内也存在老旧机型多、小企业多，保障设施少、专业人才少，产值与利润小、整体产业规模小，支撑通用航空发展的基础体系薄弱等问题。

下半年，民航中南地区管理局将继续围绕民航局确定的 2014 年通用航空工作要点，依据“规范管理提质量，简政放权促发展”的总体工作思路，从通用航空行政许可、市场监管、规章建设、行业政策落实等方面，发挥行业政策的引领作用、法规标准的规范作用，推进辖区通用航空行业健康有序发展。

源自中国民用航空中南地区管理局网站 2014-07-14

空客直升机再获中国 123 架飞机订购大单

空客直升机 7 日与中国三家通航企业签署了订购 123 架空客直升机的协议。

据悉，这三家通航企业包括广东白云通用航空、云南凤翔通用航空、福建新美通用航空有限公司。其中，白云通航订购 50 架空客直升机（包括小松鼠家族和 EC135 家族的轻型单发和轻型双发直升机），到 2015 年上半年，白云通航将陆续接收 1 架 EC130T2 和 3 架 EC135T2e，而余下的 46 架飞机预计在未来 5 年内交付。

另外两家通航企业云南凤翔通航及新美通航也分别订购 18 架及 55 架空客直升机。

据广东白云通航董事长张子轩介绍，此次白云

通航计划将订购的 EC130T2 用于商务飞行服务，将 EC135T2e 用于直升机紧急医疗救护服务和搜救任务。

云南凤翔通用航空向空客直升机订购 18 架 AS350B3e 直升机，首批 4 架 AS350B3e 新机将在今年内交付。余下的 14 架将在今后两年内到达中国。

根据协议，福建新美通航此次共订购了 55 架空客直升机轻型单发和轻型双发直升机，用于在中国东部地区执行农业和公共任务。今年将接收 5 架 AS350B3e 直升机，余下的 50 架预计在六年内交付，加上 2012 年已经购置的 AS350B3e 直升机，新美通航将成为此机型在中国最大的运营商。

源自民航资源网 2014-07-07

无人机有望被用于 CNN 新闻报道

美国有线新闻网（CNN）与美国乔治亚理工学院近日共同表示，两家机构将就如何安全有效地操作无人机开展合作，并将把研究数据与美国联邦航空管理局（FAA）进行共享。FAA 目前正在考虑如何就媒体安全有效使用无人机制定相关的规则。

目前美国新闻界对于利用无人机参与新闻报道的兴趣正浓。同时，大部分人也对这种做法的合法性感到疑虑。

目前 FAA 就无人机的商业应用给予了严格限制。预计该机构将于 2015 年 9 月前出台相关的最新规则。

CNN 主管法律事务的高级副总裁 David Vigilante 表示，他们希望通过合作研究的方式，共享有关资料和信息，并为加快 CNN 及其他媒体对安全掌握这项新技术，

共同为将无人机引入媒体作业做出努力。

CNN 与乔治亚理工大学的这项研究将评估技术、人才及如何使无人机在美国的航空领域内有效运作。无人飞行器依靠遥控或者自动驾驶技术，可进行科学观测及侦查等任务。与传统飞机相比较，无人机具有操作成本低、运用灵活性高等特性。

无人飞行器大致上可以分为这么几种：近距离无人飞行器可搭载 5 公斤以下物品于低空飞行 5 公里。短距离无人飞行器可飞行 20 公里。战术无人飞行器则至少具备 20 小时的飞行时间，升空高度可达到 5000-6000 米左右。

源自雷锋网 2014-07-17

河南永祥通航订购两架 贝尔 407GX 型直升机



7 月 7 日，贝尔直升机公司宣布，中国河南永祥通用航空有限公司已经签署了两架贝尔 407GX 直升机的订购协议，将用于飞行训练，应急救援，贵宾运输，航测摄影，

农业喷洒等领域。

贝尔直升机中国总经理克里斯巴丹吉林表示，我们非常高兴地欢迎河南永祥通用航空有限公司加入贝尔 407GX 在中国的运营商队伍，这款直升机在中国市场有着很高的评价。同时，这款机型的先进配备和优异的性能能够帮助各运营商完成其任务。

贝尔 407GX 是贝尔 407 的后继机种，于 2011 年相继通过加拿大和欧洲联邦航空管理局的认证，及欧洲航空安全局的认证。

贝尔 407GX 装配了佳明 G1000HTM 航电系统，并且充分提高了安全性能。该机型以可靠性、速度、性能及可操控性成为执行多种任务的理想选择。贝尔 407GX 内部也可根据不同任务需求轻松从乘客运输型布局转变成多用途式布局。

源自私人飞机网 2014-07-07



记者 14 日从第 49 届范堡罗国际航展（以下简称“范堡罗航展”）现场获悉，国产支线飞机 ARJ21 再有斩获。在与三位客户签订购机协议或购机备忘录之后，这款备受关注的支线飞机的订单总数刷新至 258 架。

而这三个订单都有着不同寻常的意义。中国商飞公司（以下简称“中国商飞”）分别与上海盐商集团有限公司（以下简称“盐商集团”）及南山集团签订的购机协议或意向协议，均将 ARJ21 定位为公务机，这为该款飞机的系列化留下了巨大猜想。

而此次英国之行，ARJ21 也收获了首个非洲客户，刚果（布）成为首个购买和运营这款飞机的非洲国家，ARJ21 的市场拼图获得补全。

“只要安全可靠、性价比高，我们没有理由不给 ARJ21 机会。”对此，一家 ARJ21 客机的客户向记者表示，现在它们最需要的就是订单的积累和表现的机会。

记者获悉，首批交付客户的前两架 ARJ21 飞机已经总装下线，项目力争 2014 年年底取得中国民航局型号合格证，达到交付状态。中国商飞公司正在与启动用户成都航空公司联合开展飞机投入运营前的准备工作。

化身公务机，ARJ21 初探系列化

范堡罗航展开幕当天，ARJ21 一举收获了两名客户，

不过这架支线客机这次是以公务机的身份来占领市场的。

据记者了解，盐商集团与中国商飞已在 5 月 10 日签署了首架 ARJ21 公务机意向购机协议。不过，双方还是选择在范堡罗航展开幕当天正式签署了一份购买协议。盐商集团也成为了 ARJ21 公务机首家启动用户。

无独有偶，南山集团也在同一天与中国商飞在航展现场签署了两架 ARJ21 公务机的购机意向协议，紧随盐商集团成为全球第二家 ARJ21 公务机用户。就这样，这架 70 到 90 座级的国产支线飞机宣布正式进军公务机市场，向产品系列化迈出坚实一步。

中国商飞方面表示，ARJ21 公务机是中国首款自主研发的超大型涡扇喷气公务机，以大型企业、高端商务人士为主要客户，可根据客户要求灵活布置 VIP 卧房、休息区、会议区、工作区、就餐区、随行区等多种独立功能区间，充分满足客户的个性化定制需求，为客户提供高效舒适的出行平台。

“从 ARJ21 的角度来看，这是一个好的选择。”虽然并不看好支线客机改装公务机的市场空间，但国内一位公务机公司的高管表示，这款国产支线飞机最迫切的需求就是进入市场，“你是一个后来进入者，就必须找机会证明自己安全、可靠，这是最重要的。从这个意义上来说，它能作为公务机进入市场也可以说是客户给出的一个证明。”

除了证明自身的产品可靠性之外，此次 ARJ21 进入公务机市场的举动也为中国民用航空研发力量做了“背书”。诚如中国商飞公司总会计师田民所说，这一系列签约的背后表明的是 ARJ21 飞机系列化发展的方向。

“波音、空客从来都是一款经典机型衍生出一个系列的机型，这就是谱系化。有了这个体系，就说明你的研究平台更加完善了，能够满足更多的需求。”对此业内人士也表示认同，只有做到了这一步，才说明我们的飞机制造力量能够满足市场化的需求。所以他认为，在完成 ARJ21 交付的同时，中国商飞方面还要考虑如何推动这款唯一具有自主知识产权的国产民用支线飞机走向专业化和谱系化。

首获非洲客户 国产客机再补用户“地图”

相比于对在国内进行的客户拓展，这款希望迈出国门的飞机，似乎更需要得到国际肯定。如此一来，这份来自非洲的订单就显得沉甸甸。不少人纷纷揣测这是否是总理非洲行的一段回响，而更多业内人士认为，ARJ21 正在复制新舟当年的拓展之路，沿着亚非等边缘市场不断渗透，以求最后实现全面突破。

同样是在范堡罗航展开幕当天，中国商飞公司、中航国际与刚果（布）交通部在航展现场签署了 3 架 ARJ21—700 飞机的购机备忘录，这不仅宣告 ARJ21 新支线飞机订单总数达到了 258 架，同时也标志着该款飞机的用户地图中终于有了非洲大陆，刚果（布）将成为首个购买和运营 ARJ21 新支线飞机的非洲国家。

中国商飞公司董事长金壮龙、总会计师田民，中航国际副总经理张光剑与刚果（布）交通部长罗德夫·阿达达代表共同出席签约仪式。

“刚果（布）航空运输需求逐年增加，ARJ21 飞机采用国际先进的设计标准，具有广泛的市场适应性和卓越的航程覆盖能力，非常适合在非洲地区运营，很高兴刚果（布）能够成为第一个购买 ARJ21 飞机的非洲国家，我们也非常期待这三架飞机早日交付和运营。”罗德夫·阿达达在签约现场向媒体表示。

田民也当场表态，刚果（布）是中国商飞公司开拓非洲市场的重要客户，双方将齐心协力，共同为非洲航空运输业的发展做出贡献。这不禁让人回想起，今年 5

月李克强总理出访非洲时的推介之举，在中非的一揽子双边产业合作中，的确有着中非航空制造业合作的内容，中国政府倡议实施中国企业与非方建立合资航空公司，提供民用支线客机，共同发展非洲区域航空业。而 ARJ21 就是一款民用支线客机，这次签约或许正印证了中非双方的合作内容。“我不好说这个和这次签约有什么联系，但我们当时确实现场看到了新舟 60 系列和国产支线客机 ARJ21 的宣传片。”当时的随访团企业工作人员在此次接受记者采访时表示。

不过，在业内人士看来，这却并非巧合。“当年的新舟 60 系列飞机就是首先在非洲和东南亚等边缘市场打开缺口的。该款飞机通过多年的运营，逐渐在非洲站稳了自己的脚跟，这是一个非常好的推广经验。”一位飞机设计师表示，据中航工业方面介绍，截至去年底，新舟飞机已交付全球 16 个国家 19 家客户，“这些航空数据和飞行经验都将会为今后该款飞机拓展市场提供帮助，让它能够飞到更多地区去，甚至进入欧美主流市场。现在 ARJ21 沿着这条路走也是一个选择。”

而国内一家航空公司的负责人也表示，作为航空业的后来者，ARJ21 并非没有机会，“当你证明了自己安全可靠，同时又具有很高性价比的时候，我们自然会买，现在 ARJ21 就是在不断累积这样的数据和经验，到了一定程度的时候，大家自然会买。”

知识链接

ARJ21 翔凤客机，是中国商用飞机有限责任公司研制的双发动机支线客机。ARJ21 是英文名称“Advanced Regional Jet for the 21st Century”的缩写（ARJ 全称为“Advanced Regional Jet”），意为 21 世纪新一代支线喷气式客机。

ARJ21 飞机项目 2002 年 4 月正式立项。2012 年 9 月 26 日，中国商用飞机有限责任公司发布报告，ARJ21 - 700 进入适航取证阶段。2014 年 6 月 18 日，第一架 ARJ-21 在上海首飞，以成功结尾，开启了我国最新客机的时代。

源自《南方日报》2014-07-15

通航观察



“飞的”难打症结： 通用航空受制机场建设

国内的通用航空业发展并不是一帆风顺。

近日，国内第一条低空航线在广东开通，“打飞的”概念进入人们视野。但《每日经济新闻》记者了解到，珠海—阳江—罗定航线单程总费用高达上万元，要真正让普通消费者实现“打飞的”也许还不现实。

实际上，飞行价格不可能直接与汽车等同，但撇开价格因素外，国内低空航线的发展还面临着通用航空机场建设的掣肘。记者研究通用航空历史数据发现，从2005年底至今，国内通用航空机场几乎没有增长，而通航市场发展缓慢反过来又限制了通用航空机场建设的热情，二者陷入了一个看似无解的死循环。

低空航线高价起飞

第一条低空航线来得并不容易。该航线由中航通用飞机有限责任公司（以下简称“中航通飞”）旗下的爱飞客航空俱乐部（以下简称“爱飞客”）运营。爱飞客总经理全建辉表示，开通该航线早在2010年就已经提出。

2010年10月14日，国务院、中央军委批准了《低空空域管理改革指导意见》，低空改革号角吹响。全建辉告诉记者，作为试点之一的广东，就是要开通珠—海

阳江—罗定航线的试点。

那为什么时至今日该航线才面世？全建辉解释：“相关的政策、人员管理、地面设备采购、安装、调试都有一个过程。”不过一名中航通飞人士透露，其中主要还是申请批准上的努力，因为航线需要军方和民航一起批准才行。

虽然航线已经开通，“打飞的”却并不像这个词语本身看起来那么市民化。记者从中航通飞了解到，低空航线并不像普通的民航航线有固定的航班，仍然是当有飞行任务时进行申请，只不过相对普通的飞行申请更加简单便捷。

在价格上，普通的体验飞行，每小时费用需要5000元至6000元。具体到珠海—阳江—罗定航线，以该航线单程约2个小时计算，总费用是1万~1.2万元。据悉，按首飞的西锐飞机可搭载4人计算，除1个驾驶员，最多只能容纳3名乘客。“相比坐车通航肯定成本很高，因为飞机起飞和降落都是要收费的。”该中航通飞人士说。

此外，河南省林州市最近传出开通5条私人旅游航线。据了解这些航线由河南通航企业中宇通航运营。该公司旗下航空运动主题公园营销部经理苗阳表示，其实

这些“私人旅游航线”并不是低空航线，只是公司重点推介的一些航线，用比较通俗的宣传方式，取“打飞的”的噱头，希望普及对私人飞行旅游的认知。

通用机场数量增长缓慢

首条低空航线选取的地点阳江和罗定颇让人意外。对此，全建辉告诉记者，选择这两个地点主要是因为阳江、罗定原来都有通勤用的机场设施。“如果你要搞低空开放，就要按低空运行的条件进行管理。至少要有跑道，要有人管理，有通信导航设施，有油料的保障，地面对场道的维护。包括要有7个导航点，雷达看得见才能实行正常的飞行。（阳江和罗定的机场）也是经过了一些治理和改善条件才达到的。”

通用航空企业人士和业内专家一致认为，通用航空机场的缺乏限制了国内通航业的发展。通用航空公司捷德航空人士刘嘉芳（航家专栏）表示，低空改革启动以后虽然很多地方喊出要建通用航空机场，但真正运行起来的没有多少。

数据显示，从2005年底至今，国内的通用航空机场数量几乎没有增长。民航局官网历史数据显示，截至2005年底，我国共有通用航空机场68个，临时机场（起降点）329个。根据中新网报道，中国民用航空局副局长夏兴华曾在2013年10月召开的的中国国际通用航空大会透露是399个（含临时起降点）。

直到现在，关于国内通航机场的数量统计，业内仍主要采用这一数据。2005~2013年国内的通用航空机场8年增长数量极为有限，仅为两个。而民航局发布的《2013年民航行业发展统计公报》显示，去年机场系统完成固定资产投资总额507.5亿元，同比增长1.8%，其中重点建设项目15个。在这些重点项目中，清一色是航线运输机场，并无通用航空机场身影。

据悉，根据目前已公布的规划方案，到“十二五”末全国计划新增288个通用机场及起降点，“十三五”期间全国将另外新增588个通用机场及起降点。按照民航局相关规划文件中通用机场“县县通”的远景目标，未来我国通用机场将达到几千个。但这些目标目前看来还非常遥远。

通航企业处于亏损境地

中国民航管理干部学院通用航空系于一博士表示通用机场增长缓慢的主要原因是获批困难。据其所知，2013年以来，仅有个别临时起降点获得军方批复。

与通用航空机场发展相比，国内的通用航空企业数据近几年有一定增长。民航局近几年统计公报显示，截至2010年底，获得通用航空企业经营许可证的通用航空企业111家，2013年底这一数字为189家。2013年底，通用航空企业适航在册航空器总数1519架，全行业完成通用航空生产作业飞行59.1万小时，比上年增长14.3%。

刘嘉芳表示，从今年的情况看，国内公务机由于受国家“八项规定”影响市场不佳。但直升机业务则有比较明显起色，捷德航空去年上半年销售的直升机大约是8~9架，但今年上半年销售的飞机已经有16架次，全年预计可以拿到35架以上的订单。

不过刘嘉芳仍认为，国内通航市场的发展较为缓慢。目前国内的通航企业大部分仍处于亏损境地，少数盈利者仍集中在农林、石油等传统领域，旅游娱乐领域的发展非常缓慢。这反过来限制着通用航空机场的发展，因为如果机场建起来不使用就会造成负担。另外，飞行员短缺也一直是通航业发展的主要困难。

通航机场建设成本视其规模和是否涉及征地等因素差别较大。建设一个通用航空机场的成本大约在5000万到2亿元，建成后每年的维护、校验费用也需要几十万元。

一名民航业人士表示，在一些国家，通用航空市场的发展成熟，飞行员非常多，这为优秀人才提供了一个上升为客货运输飞行员的渠道。但国内通航显得默默无闻，无法为运输航空提供人才。另外，由于通航企业提供不了有吸引力的待遇，运输航空的人才也不可能愿意到通航企业去。数据显示，美国有通用机场约1.9万个左右，巴西也有近2500个，而我国通航机场总量仅为美国的2%，巴西的16%。

于一认为，近几年新建的通用机场以民营资本投资为主，这种模式可能难保通用机场的公益性定位。他建议，相关部门应参考美国经验，建立对通用机场相应的补贴机制。“目前我国运输机场和通勤机场的建设运营都能够享受补贴，但针对通用机场的补贴政策尚属空白。”

源自《每日经济新闻》2014-07-21

《郑州通用航空试验区总体规划》获批



7月10日,《郑州通用航空试验区总体规划(2014~2030年)》已获得郑州市政府批准。

郑州通用航空试验区是郑州航空港经济综合实验区的配套工程,规划范围为连霍高速以南、陇海铁路以北、昆仑路以东、金华路以西的区域,面积约21.3平方千米。试验区以上街机场为平台,着力打造通航运营、通航制造、通航服务三大主导产业,引进通航及公务机运营、应急救援、航空培训、航空旅游等产业项目,打造全国领先的通航经济示范区。

截至目前,郑州通用航空试验区已有河南大宇通用航空公司、河南永翔通用航空公司、郑州啸鹰航空公司等26家通用航空企业落地发展;总投资10亿元的郑州啸鹰航空公司飞机组装与试飞基地项目正在建设1号厂房,预计今年第一架“郑州制造”飞机将在试验区下线。

源自河南省政府门户网站 2014-07-11

河南林州开通五条直升机旅游航线

记者从林州市航空运动俱乐部了解到,从林州市区起飞的五条直升机旅游航线已正式开通。在林州从空中俯瞰太行大峡谷的雄伟壮阔,人工天河红旗渠的蜿蜒曲折,享受航空运动和旅行魅力的梦想已成为现实。

据了解,直升机旅游在我国刚刚起步,由于价格偏高等原因,目前还处于少数高端游客问津的小众市场,但其增长迅速,将成为众多高端旅游项目中发展的重点。林州目前已开通的旅游航线包括市区起降场至万泉湖、红旗渠纪念馆、青年洞、太行大峡谷、安阳高铁站五条线路。

据林州市航空运动俱乐部飞行员杨佩波介绍,“我们经常飞的这架飞机是美国罗宾逊R44直升机,巡航速度平均为每小时180公里,从市区起飞到万泉湖仅仅需要15分钟,非常方便快捷。”

林州市航空运动俱乐部拥有三角翼、动力伞、直升机等多种航空器,可为游客提供空中游览业务,尽览太行美景。同时,俱乐部还拥有通航运动公园和航空培训中心。

林州通用航空运动俱乐部经理赵卫红告诉记者,“目前我们开通的短途旅游航线是从航空公园起飞沿西边太行山,飞至平板桥返场,大约需要10分钟的时间,长途航线包括飞万泉湖、红旗渠纪念馆、青年洞、太行大峡谷、安阳高铁站等,除旅游外,我们联合林州人民医院共同开展直升机的空中搜救工作,或进行急救病人的转院等系列服务,未来我们将会接通全国航空网络,可转场飞行安阳、邯郸、上街等站点,我们将引进更先进的直升机,使航空旅游在林州实现全面覆盖。”

源自安阳新闻网 2014-07-09

中国首款全复合材料涡桨公务机首飞成功



中国首款具有自主知识产权的全复合材料涡桨公务机“领世(Leadair)AG300”飞机5日在珠海金湾机场首飞成功。

由中航工业通飞研发的我国首款具有自主知识产权的全复合材料涡桨公务机“领世(Leadair)AG300”飞机,在珠海金湾机场首飞成功。“领世AG300”飞机是中航工业坚持走“自主创新,军民融合”之路,在通用航空领域取得的又一项重大成果,在我国通用航空发展史上具有重要里程碑的意义,改写了我国同类型飞机全部由国外引进的历史。

5日上午9时许,首席试飞机组孔翔、翟玉凯驾驶“领世AG300”飞机01架腾空而起,在600米的巡航高度进行了大约15分的空中试飞,初步测试了飞机的操纵稳定性以及系统的性能。首席试飞员孔翔着陆后报告:“飞机操纵性、稳定性良好,各系统工作正常,与首飞前设计预期吻合。空中飞行十分顺利。”

中航工业通飞总经理曲景文说,“领世300”飞机是中航工业通飞2010年到珠海后,坚持自主创新与整合全球资源相结合研制的第一款拥有自主知识产权的高性

能涡桨公务机,也是中航工业通飞融入广东区域经济发展圈,广东地方经济转型升级的重要体现。

5座全复合材料单发涡桨公务机“领世300”飞机,是中航工业通飞同时按照中国民用航空规章CCAR23部和美国联邦航空局适航条例FAR23部,面向全球市场研发的一款新型飞机,也是中航工业集团在国务院、中央军委《关于深化我国低空空域管理改革的意见》发布之后立项研制的第一款通用飞机,主要针对私人飞行和公务飞行应用。

据“领世AG300”飞机总设计师熊贤鹏介绍,作为世界同类单引擎涡桨飞机中飞得最快的机型,该型飞机具有结构简单、重量轻、速度快、安全舒适、经济性好等特点,最高飞行时速可达600公里,最大航程可达2500公里。该机型在结构设计、材料选择上进行了大胆的尝试和探索,机体全部采用了先进的碳纤维复合材料制造技术,显著地改善了性能指标;友好的人机界面、先进的航电系统、便于操作的操纵机构,配以舒适的人体工程学座椅、隔离噪音的夹层技术等高品质内饰,以及满足高空飞行的增压座舱等都体现了航空科技和现代美学的完全融合,能够很好地满足高端客户的需求。目前“领世AG300”飞机已经取得了启动用户订单。为确保该机首飞成功,中航工业通飞先后开展了系统功能性试验、全机静力试验、机上地面试验,为首飞做了充分的准备。

今年,中航通飞华南公司还将完成“领世AG300”飞机01架空测改装,实现02架的总装交付和03架的初装,确保参加今年11月的珠海航展并飞行表演。同时,中航通飞研究院还将在技术研发方面投入更多的力量,力争2015年完成适航取证并投放市场。

“领世AG300”飞机的研制,是继100年前冯如在广东试飞首款中国飞机之后,在广东自主研制的又一款国产飞机。目前,中航工业通飞已经形成了飞行培训、研发制造、通航作业、爱飞客航空俱乐部等通用航空全产业链发展布局。

源自大公网 2014-07-05

京津冀机场：竞合中走向共赢

7月5日起，天津机场推出的一系列动作格外引人注目。整合并新推出三条机场巴士专线，覆盖天津的同时，接驳北京南站以及河北省保定市、唐山市、沧州市市区，黄骅、盐山及白沟、霸州等地的长途客运旅客。在运营北京南站、沧州、黄骅异地城市候机楼的基础上，天津机场还计划新增唐山市、保定市、廊坊市3座城市航站楼。这样的结果便是京津冀三地机场的“地盘界限”更

加淡化，市场越发融合在一起——在北京南站，北京首都机场、天津机场、石家庄机场都设有异地城市候机楼。石家庄机场的空铁联运政策使北京等地旅客免费乘坐高铁到石家庄乘机，天津机场方面，未来地铁二号线将直达航站楼，京津城际机场引入线也会接入机场。

业内人士认为，三地机场间的交通网络越织越密将逐渐成为一种趋势。

源自河北新闻网 2014-07-15

国航优化飞行计划 每年可节约费用 2000 万元

近日，国航“利用 QAR（快速存取记录器）数据优化飞行计划航路参数”项目成功通过了行业验收。该项目通过在 QAR 数据平台上分析计算机计划与实际飞行的进离场距离差异和高度层差异，先后对国内外的 763 条航线进行了优化。

计算机飞行计划对航班日常实际飞行具有指导意义。飞行计划中进离场和高度层选取不同，飞机计划耗油会有较大差异，将对航班的实际加油产生影响。因此，如果能利用 QAR 统计飞机的实际轨迹，使用最常用的进离场航线和较优的常用飞行高度来优化飞行计划航路参数，将会有效地提高飞行计划与实际飞行的吻合度，同时减少飞行计划的燃油消耗。

自2012年10月18日零时起，在国家空管委领导下，由军民航双方共同推动实施了飞行高度层灵活使用方案，

8400米（不含）以上空域均由民航灵活选择使用；涉及军航固定穿越地段（使用空域）的，按当地规定或军民航协议执行。这给国内航线高度层配备提供了优化的空间。2013年5月，国航“利用 QAR 数据优化飞行计划航路参数”项目立项。该项目以国航运行控制中心数据管理室为主要组织单位，项目推进工作历时1年，经历了基础数据与能力准备、优化方案制订、效益分析与流程优化三个阶段。

该项目利用 QAR 数据价值，提高了飞行计划与实际飞行的吻合度，缩短了飞行计划平均时间，节约燃油费用约 1000 万元人民币。若该科技项目成果在全部机型与航线推广，每年节约的燃油费用约为 2000 万元人民币。

源自《中国民航报》2014-07-15

汉莎国航深度捆绑 掘金中国飞机维修业 450 亿蛋糕

德国总理默克尔访问中国之际，同在星空联盟下的欧洲航空巨头汉莎航空（下称“汉莎”）与国内航空巨头中国国航（下称“国航”）的关系，也将变得更加密切。

记者了解到，双方于7日签署了一份谅解备忘录，在国际航线市场和飞机维护、维修及大修等领域深入合资合作，其中，国际航线上拟成立合资的航线联营公司，维修领域则是通过整合工作，在两家现有的飞机维修合资公司北京飞机维修工程有限公司（Ameco）基础上进一步做大。

根据民航局预计，飞机维修预计在2015年将迎来高峰，到2015年末，我国的航空维修行业产值将达到450亿元。

联营中德航线

根据双方签署的谅解备忘录，拟成立的合资公司将进一步加强汉莎航空与众航空公司的合资合作，包括与美国联合航空、加拿大航空在欧洲及北美航线上的合作，以及与全日空航空在欧洲及日本航线上的合作，合作协议计划最早于今年冬季航班时刻表，即2014年10月底开始生效。

此次双方拟组建的合资公司，主要就是要在中德航线上进行航线联营，签署谅解备忘录后，双方将深入探讨合作细节。

值得注意的是，汉莎与美国联合航空、加拿大航空在欧洲及北美航线上的合作，以及与全日空航空在欧洲及日本航线上的合作，就是共同在同一航线上成立合资公司进行航线联营。“航线联营”是一种比代码共享更为紧密的合作模式，主要是共享营收、分担成本。双方在联营航线上将采用统一定价，再按各参运公司投入的座位数和机型，确定其收入比例。通过这样的深入合作，航空公司可以进一步扩大相关航线市场的市场份额。

目前，汉莎和国航都在运营的中德航线包括北京、上海到法兰克福及慕尼黑的航线，而北京到法兰克福航

线最可能率先进行航线联营，这条航线也是中国国航目前盈利最好的国际长航线。

而在此之前，南方航空已经与同在天合联盟下的荷兰航空和法航先后在阿姆斯特丹到广州以及巴黎到广州进行了航线联营。

合作抢维修领域大蛋糕

而在维修方面的深入合作，则涉及国航与汉莎合资成立的飞机维修公司 Ameco。这家成立于 1989 年的合资公司目前由国航持股 60%，汉莎持股 40%，合资期 40 年，主要为国航及其他航空公司客户的飞机进行维护、维修及大修等服务。

中国国航一位管理层对本报记者透露，除了合资公司，国航还有自己的国航工程技术分公司为旗下的飞机进行维修，因此公司一直希望将 Ameco 和国航工程技术分公司进行整合，而这也涉及整合后汉莎所占的股比，双方希望成为中国最大的飞机维修企业。

民航局预计，由于我国各个航空公司机队近 10 年来都在成倍增长，这些飞机大约 6~10 年会进入大修阶段，飞机维修业预计将在 2015 年迎来高峰，到 2015 年末，我国的航空维修行业产值将达到 450 亿元。

记者查阅我国第一家取得维修许可证的民营航空维修企业海特高新 2012 年年报也发现，飞机维修的毛利率丰厚，公司在 2012 年的“航空维修、检测、租赁及研制”毛利率达到 63.12%，同比增长 5.6 个百分点。

巨大的市场空间和丰厚的利润，也引起了各路资本的兴趣。过去几十年，合资成为 GE、汉莎、波音、太古、法国斯奈克玛、德国摩天宇等外资进入中国飞机维修市场的主要形式，而直到现在，我国的高端飞机维修市场也主要掌握在外资和合资飞机维修企业手中，而毛利率最高的发动机维修领域，更是还有六成以上需要送到海外维修。

源自《第一财经日报》2014-07-07

国泰航空联合国航向国货航注资 20 亿人民币

香港国泰航空有限公司 (Cathay Pacific Airways Limited, 简称“国泰航空”) 和中国国际航空股份有限公司 (Air China Limited, 简称“国航”) 及国货航股东朗星将向中国国际货运航空有限公司 (Air China Cargo Co.Ltd., 简称“国货航”) 增资 20 亿人民币, 以缓解国货航因目前需求疲软和燃油价格高企所面临的窘境。

根据增资协议, 国航同意作出现金出资及实物出资, 以认购国货航 10.2 亿元 (人民币, 下同) 的额外注册资本, 而国泰航空及朗星同意以现金方式分别认购国货航 5 亿元及 4.8 亿元的额外注册资本。此外, 国货航的股东已按股权比例向国货航提供人民币 20 亿元的股东贷款, 其中国泰航空中国货运控股及朗星所提供的股东贷款合计人民币 9.8 亿元。

待注资完成后, 国货航的注册资本将由人民币

32.35 亿元增至人民币 52.35 亿元。中国国航、国泰航空中国货运控股及朗星于国货航经扩大注册资本的股权比例将保持不变, 分别为 51%、25% 及 24%。

据《华尔街日报》称, 尽管目前有迹象显示航空货运需求增加, 但供应过剩仍然令衡量航空业盈利能力的指标货运收益率承压。

国际航空运输协会 (International Air Transport Association) 将今年的航空货运增幅预期提高了近一倍, 从 2.1% 上调至 4%, 预示该行业将出现改善。

国泰表示, 本次注资意在支持国货航实现机型调整, 降低运营成本, 做好做精货运主业; 同时满足国货航与中国邮政航空货运包机项目的开展, 在全物流价值链上做好战略布局, 最终实现国货航的持续健康发展。

源自华富财经 2014-07-04

九元航空签署 37 亿美元 CFM 发动机订单



中国的九元航空公司订购了 CFM 国际公司的 LEAP-1B 发动机为其 30 架波音 737MAX 飞机提供动力, 此外, 还订购了 CFM56-7B 发动机为其 20 架新一代 737 飞机提供动力。按目录价计算, 该订单总价值为 37 亿美元, 包括备发和长期服务协议。此飞机订单已于早些时候公布。

根据按飞行小时收费包修 (RPFH) 协议的条款, CFM 将会按照发动机飞行小时收费标准为所有 105 台 LEAP-1B 和 CFM56-7B 发动机提供维修服务。

“我们在均瑶航空非常好的 CFM 发动机运营经验, 期待随着九元航空开始运营, 我们的关系会进一步增强,” 均瑶航空公司董事长王均金表示。“我们对 CFM 发动机的可靠性和运营经济性非常有信心, 并期待着将 LEAP 发动机引入我们的机队。CFM 发动机将带来的优异的燃油效率和低维护成本对我们的低成本运营是至关重要的。”

“我们很高兴欢迎九元航空加入 CFM 用户的大家庭,” CFM 国际公司执行副总裁阿伦·帕克森 (Allen Paxson) 表示。“我们和九元航空的母公司吉祥航空从他们成立之初就开始了良好的合作, 期待着我们与

九元航空从他们开始运营就建立起同样良好的合作关系。”

LEAP-1B 发动机是波音 737MAX 飞机的唯一动力装置, 已于 2014 年 6 月开始进行地面测试, 比原计划提前了三天。LEAP-1B 发动机项目是 CFM 历史上范围最广泛的地面及飞行测试取证项目的一部分。在未来三年里, 将有 60 台发动机投入测试并计划在正式投入使用之前累积完成约 40, 000 个发动机循环。

九元航空的所有新一代 737 飞机都将由 CFM56-7BE 发动机提供动力, 新的生产型发动机于 2011 年年中投入使用。CFM 使用了先进的计算机编码和三维设计技术来改进高、低压涡轮的叶型, 从而提高发动机的性能表现。此外, 公司还通过提高发动机的耐久性和减少零件数以实现较低的维护成本。如与飞机的改进相结合, 发动机的燃油效率将提高 2%、维护成本将节省高达 4%。

LEAP 发动机极大地得益于先进的空气动力学设计、环保和材料技术的研发项目。它将比当今最好的 CFM 发动机提高 15% 的燃油效率, 同时减少 15% 的二氧化碳排放, 并大幅降低发动机噪音。所有这些技术还使 LEAP 发动机继续延续 CFM 非凡的可靠性和低维护成本。

相关链接

关于九元航空

九元航空是中国最新成立的低成本航空公司, 也是吉祥航空的子公司, 基地位于广州。这家新的低成本航空公司计划在中国运营国内航线业务以满足日益增长的航空运输要求。

关于 CFM 国际公司

LEAP 发动机是斯奈克玛 (赛峰集团) 和 GE 平股合资的 CFM 国际公司的产品。CFM 是世界领先的民用飞机发动机供应商, 迄今交付了 26, 500 多台发动机。

源自中国民航网 2014-07-17

东航大陆首个空地互联航班“曝光” 由 A330 执飞

记者 9 日从中国东方航空股份有限公司 (China Eastern Airlines Corporation Limited, 简称“东航”) 了解到, 东航将于 7 月下旬在京沪航线部分航班上进行机上 WIFI 测试飞行。东航有关负责人表示, 这也意味着中国民航业在推行空地互联的商业应用方面迈出了开拓性的一步。

据了解, 东航日前得到监管部门批准, 获得使用亚太六号卫星 KU 波段传输的卫星高速宽带上网资格, 很快将在京沪航线上进行商业测试飞行。

按照技术要求, 东航已经完成了飞机注册号为 B-5903 的空客 A330-200 豪华宽体客机设备改装, 并将与中国电信共同开启大陆首个可以正式起飞的空中互联航班。

东航转型办公室副主任张驰表示, 为使旅客拥有更好的上网体验, 目前东航与中国电信正在反复进行飞行测试, 确保网络运行稳定, 给旅客一个完美的互联享受。预计万米高空网速最高将达到 50M。旅客可以使用电脑、平板电脑等设备, 通过安全的客舱 WIFI 联接互联网, 体验网页浏览、实时通讯、空中购物等网络服务。

目前, 中国的空中互联业务尚处于起步阶段。在进行商业测试飞行期间, 东航将根据旅客反馈的意见与建议以及收集的技术信息, 持续改进技术手段, 提升网络品质, 优化运营模式, 为未来东航以及中国民航全机队提供空中互联服务奠定基础。

源自新华网 2014-07-10



国务院关于促进市场公平竞争 维护市场正常秩序的若干意见（一）

为贯彻落实党中央和国务院各项决策部署，围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，着力解决市场体系不完善、政府干预过多和监管不到位问题，促进经济社会持续健康发展。近日，国务院印发《关于促进市场公平竞争维护市场正常秩序的若干意见》，本刊将分期连载，供读者查阅保存。

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

按照《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》精神、国务院机构改革和职能转变要求，现就完善市场监管体系，促进市场公平竞争，维护市场正常秩序提出以下意见。

一、总体要求

（一）指导思想。

以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入学习领会党的十八大、十八届二中、三中全会精神，贯彻落实党中央和国务院的各项决策部署，围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，着力解决市场体系不完善、政府干预过多和监管不到位问题，坚持放管并重，实行宽进严管，激发市场主体活力，平等保护各类市场主体合法权益，维护公平竞争的市场秩序，促进经济社会持续健康发展。

（二）基本原则。

简政放权。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，把该放的权力开放开放到位，降低准入门槛，促进就业创业。法不禁止的，市场主体即可为；法未授权的，

政府部门不能为。

依法监管。更好发挥政府作用，坚持运用法治思维和法治方式履行市场监管职能，加强事中事后监管，推进市场监管制度化、规范化、程序化，建设法治化市场环境。

公正透明。各类市场主体权利平等、机会平等、规则平等，政府监管标准公开、程序公开、结果公开，保障市场主体和社会公众的知情权、参与权、监督权。

权责一致。科学划分各级政府及其部门市场监管职责；法有规定的，政府部门必须为。建立健全监管制度，落实市场主体行为规范责任、部门市场监管责任和属地政府领导责任。

社会共治。充分发挥法律法规的规范作用、行业组织的自律作用、舆论和社会公众的监督作用，实现社会共同治理，推动市场主体自我约束、诚信经营。

（三）总体目标。

立足于促进企业自主经营、公平竞争，消费者自由选择、自主消费，商品和要素自由流动、平等交换，建设统一开放、竞争有序、诚信守法、监管有力的现代市场体系，加快形成权责明确、公平公正、透明高效、法治保障的市场监管格局，到2020年建成体制比较成熟、

制度更加定型的市场监管体系。

二、放宽市场准入

凡是市场主体基于自愿的投资经营和民商事行为，只要不属于法律法规禁止进入的领域，不损害第三方利益、社会公共利益和国家安全，政府不得限制进入。

（四）改革市场准入制度。制定市场准入负面清单，国务院以清单方式明确列出禁止和限制投资经营的行业、领域、业务等，清单以外的，各类市场主体皆可依法平等进入；地方政府需进行个别调整的，由省级政府报经国务院批准。（发展改革委、商务部牵头负责）改革工商登记制度，推进工商注册制度便利化，大力减少前置审批，由先证后照改为先照后证。（工商总局、中央编办牵头负责）简化手续，缩短时限，鼓励探索实行工商营业执照、组织机构代码证和税务登记证“三证合一”登记制度。（县级以上地方各级人民政府负责）完善节能节水、环境、技术、安全等市场准入标准。探索对外商投资实行准入前国民待遇加负面清单的管理模式。（发展改革委、商务部牵头负责）

（五）大力减少行政审批事项。投资审批、生产经营活动审批、资质资格许可和认定、评比达标表彰、评估等，要严格按照行政许可法和国务院规定的程序设定；凡违反规定程序设定的应一律取消。（中央编办、法制办、人力资源社会保障部牵头负责）放开竞争性环节价格。（发展改革委牵头负责）省级人民政府设定临时性的行政许可，要严格限定在控制危险、配置有限公共资源和提供特定信誉、身份、证明的事项，并须依照法定程序设定。（省级人民政府负责）对现有行政审批前置环节的技术审查、评估、鉴证、咨询等有偿中介服务事项进行全面清理，能取消的尽快予以取消；确需保留的，要规范时限和收费，并向社会公示。（中央编办、发展改革委、财政部负责）建立健全政务中心和网上办事大厅，集中办理行政审批，实行一个部门一个窗口对外，一级地方政府“一站式”服务，减少环节，提高效率。（县级以上地方各级人民政府负责）

（六）禁止变相审批。严禁违法设定行政许可、增加行政许可条件和程序；严禁以备案、登记、注册、年检、监制、认定、认证、审定、指定、配号、换证等形

式或者以非行政许可审批名义变相设定行政许可；严禁借实施行政审批变相收费或者违法设定收费项目；严禁将属于行政审批的事项转为中介服务事项，搞变相审批、有偿服务；严禁以加强事中事后监管为名，变相恢复、上收已取消和下放的行政审批项目。（中央编办、发展改革委、财政部、法制办按职责分工分别负责）

（七）打破地区封锁和行业垄断。对各级政府和部门涉及市场准入、经营行为规范的法规、规章和规定进行全面清理，废除妨碍全国统一市场和公平竞争的规定和做法，纠正违反法律法规实行优惠政策招商的行为，纠正违反法律法规对外地产品或者服务设定歧视性准入条件及收费项目、规定歧视性价格及购买指定的产品、服务等行为。（发展改革委、财政部、商务部牵头负责）对公用事业和重要公共基础设施领域实行特许经营等方式，引入竞争机制，放开自然垄断行业竞争性业务。（发展改革委牵头负责）

（八）完善市场退出机制。对于违反法律法规禁止性规定的市场主体，对于达不到节能环保、安全生产、食品、药品、工程质量等强制性标准的市场主体，应当依法予以取缔，吊销相关证照。（各相关市场监管部门按职责分工分别负责）严格执行上市公司退市制度，完善企业破产制度，优化破产重整、和解、托管、清算等规则和程序，强化债务人的破产清算义务，推行竞争性选任破产管理人的办法，探索对资产数额不大、经营地域不广或者特定小微企业实行简易破产程序。（证监会、法制办按职责分工分别负责）简化和完善企业注销流程，试行对个体工商户、未开业企业以及无债权债务企业实行简易注销程序。（工商总局负责）严格执行金融、食品药品、安全生产、新闻出版等领域违法人员从业禁止规定。抓紧制订试行儿童老年用品及交通运输、建筑工程等领域违法人员从业禁止规定。（人民银行、银监会、证监会、保监会、食品药品监管总局、安全监管总局、新闻出版广电总局、质检总局、交通运输部、住房城乡建设部等部门按职责分工分别负责）

三、强化市场行为监管

依法规范生产、经营、交易等市场行为，创新监管方式，保障公平竞争，促进诚信守法，维护市场秩序。

(九) 强化生产经营者主体责任。国务院有关部门要抓紧推动修订有关条例,完善消费环节经营者首问和赔偿先付制度,建立企业产品和服务标准自我声明公开和监督制度,建立消费品生产经营企业产品安全事故强制报告制度,修订缺陷产品强制召回制度,建立生态环境损害责任制度,提请国务院审议。(工商总局、质检总局、食品药品监管总局、环境保护部、林业局、法制办按职责分工分别负责)试行扩大食品药品、生态环境、安全生产等领域的责任保险,形成风险分担的社会救济机制和专业组织评估、监控风险的市场监督机制。(保监会牵头负责)

(十) 强化依据标准监管。加快推动修订标准化法,推进强制性标准体系改革,强化国家强制性标准管理。(质检总局牵头负责)强制性标准严格限定在保障人身健康和生命财产安全、国家安全、生态环境安全的范围。市场主体须严格执行强制性标准,市场监管部门须依据强制性标准严格监管执法。(各相关市场监管部门按职责分工分别负责)

(十一) 严厉惩处垄断行为和不正当竞争行为。依照反垄断法、反不正当竞争法、价格法的有关规定,严肃查处损害竞争、损害消费者权益以及妨碍创新和技术进步的垄断协议、滥用市场支配地位行为;加大经营者集中反垄断审查力度,有效防范通过并购获取垄断地位并损害市场竞争的行为;改革自然垄断行业监管办法,强化垄断环节监管。严厉查处仿冒名牌、虚假宣传、价

格欺诈、商业贿赂、违法有奖销售、商业诋毁、销售无合法进口证明商品等不正当竞争行为;依法保护各类知识产权,鼓励技术创新,打击侵犯知识产权和制售假冒伪劣商品的行为。(商务部、发展改革委、工商总局、知识产权局等部门按职责分工分别负责)

(十二) 强化风险管理。加强对市场行为的风险监测分析,加快建立对高危行业、重点工程、重要商品及生产资料、重点领域的风险评估指标体系、风险监测预警和跟踪制度、风险管理防控联动机制。(各相关市场监管部门按职责分工分别负责)完善区域产品质量和生产安全风险警示制度。(质检总局、工商总局、安全监管总局按职责分工分别负责)依据风险程度,加强对发生事故几率高、损失重大的环节和领域的监管,防范区域性、行业性和系统性风险。(各相关市场监管部门按职责分工分别负责)

(十三) 广泛运用科技手段实施监管。充分利用信息技术实现在线即时监督监测,加强非现场监管执法。充分运用移动执法、电子案卷等手段,提高执法效能。(工商总局、质检总局、安全监管总局、食品药品监管总局、环境保护部、文化部、海关总署等部门按职责分工分别负责)利用物联网建设重要产品等追溯体系,形成“来源可查、去向可追、责任可究”的信息链条。(商务部牵头负责)加快完善认定电子签名法律效力的机制。(工业和信息化部、法制办牵头负责)

(未完待续)



创新让新西兰航空焕发生机

澳洲航空公司(Qantas Airways Limited,简称“澳航”)与维珍澳大利亚航空公司(Virgin Australia Airlines Pty Ltd.)的“运力大战”,造成了两败俱伤的局面。尽管双方仍有“血拼到底”的气概,但战略调整已经势在必行。然而,同样位于大洋洲的新西兰航空公司(Air New Zealand)却表现出强劲的发展势头,购买远程和宽体飞机,准备开拓更大的国际市场。在市场竞争如此激烈的情况下,新西兰航空是如何做到这一点的呢?

有着较长发展历史的新西兰航空,曾经连续10年亏损。再加上受“9·11”事件和金融危机的影响,新西兰航空几度走到了破产的边缘。即使在3年前,新西兰航空的国际航线还苦于竞争力不强,无法超越澳航“袋鼠航线”品牌的影响,经营每况愈下。很明显,对于这样一个困局,新西兰航空其实连打“运力大战”的资格都没有,只能疲于维持运营。

相比之下,近3年来,澳航和维珍澳大利亚航空分别在国内市场上增加的航班座位数量达710万个和280万个。当然,这样的恶性竞争让两者遭受了严重的损失。澳航去年下半年亏损了2.11亿美元,不得不制订一项3年内削减20亿美元成本的计划;维珍澳大利亚航空同样没能从竞争中受益,同期创纪录地亏损了7530万美元。

当然,出现这样的情况与大洋洲作为一个有限的“目的地”市场有关:难以形成网络规模效应,不易向更广阔的市场发展。在全球航空市场出现萧条,以及市场竞争进一步加剧之际,“运力大战”在所难免。不过,这并不是新西兰航空的选择。

如今,新西兰航空已经恢复了元气,前6个月实现营业收入近19.6亿美元,盈利也刷新了历史纪录。该公司还投资20多亿美元,购买了包括2架波音777和10架波音787在内的22架新飞机,对外扩张的势头明显。有评论认为,这是因为澳航和维珍澳大利亚航空的混战,给了新西兰航空发展的机会。实际上,在这样的竞争格局中,新西兰航空如果没有创新的手段,即使机会摆在面前,

他们也没有能力抓住。

新西兰航空第一个明显的变化,是2011年在经济舱中推出了“空中睡椅”。只需触动按钮,就可将3个座椅的扶手收起,再升起脚踏板,形成一张双人床,供两名成年人睡觉。这个创新的服务产品很快受到了旅客的欢迎,并成为了一个知名的“服务品牌”。《纽约时报》对“空中睡椅”进行了专门报道,并由此造出了一个新词——“卧铺舱”。

当然,这项创新服务的推出并不是孤立的现象,而是表明了新西兰航空运营理念的变化。为了取得更大的发展,该公司还进行了其他改革:在降低成本上下功夫,一年内将成本降低了3%;在国际扩张方面,积极与维珍澳大利亚航空、新加坡航空、阿提哈德航空和美联航等结成业务伙伴关系。其中,新西兰航空与新加坡航空的合作,使其目的地增加了58个。

同时,新的营销理念也让新西兰航空这家老牌航空公司激发出新的活力。该公司模仿《魔戒》电影拍摄的安全广告视频,就是一个典型的例子。它将幽默、创意、服务和安全提示有机地结合在一起,收到的效果非同一般。人们对这个广告片念念不忘的同时,也牢牢地记住了新西兰航空的名字。

此外,新西兰航空在使用社交媒体上也有独到之处。该公司在全球范围内招募热爱自然、富有冒险精神的粉丝朋友,与享誉世界的《美国国家地理杂志》摄影师出征南极,用自己制作的视频与大家分享南极之旅。这种活动很容易在社交媒体上引起共鸣,从而在探险、游玩和互动过程中达到环保教育和品牌推广的目的。

然而,新西兰航空要进一步发展,最重要的还是其首席执行官克里斯多夫·卢克森提出的突破现有格局的新发展理念:“创造商业需求”。他看到了大洋洲到亚洲和美洲任何地方的时间都是12个小时,加上经济发展正在从大西洋沿岸向太平洋沿岸转移,这为新西兰航空的发展创造了极好的机遇。

源自《中国民航报》2014-07-10



新形势下 MRO 的投资选择

航空公司在选购新机型时，便开始考虑相匹配的MRO(维护、维修与大修)了。就MRO而言，对新能力的投资如果过早或选错方向的话，价格高昂的机库与测试台的利用率将受到影响。而如果采取的行动过于谨慎甚至迟缓的话，未来的市场机会可能被强劲的对手抢走。

一般情况下，MRO必须遵循一定的财务原则进行投资选择，通过市场分析与定位，制定相应的价格策略并预测业务收入，测算投资回报。这些事情说来容易，做起来却很难。就客户类别和维修产品而言，不同的MRO具有不同的特点。此外，OEM(原始生产商)对售后市场的服务延伸亦会增加MRO的业务成本，改变竞争格局。

这些都意味着，MRO越来越难以选择并实施投资决策。

市场在哪里，服务就在哪里

汉莎技术(LHT)并不太关注利基市场。LHT市场与销售高级副总裁Walter Heerdt解释道，他们的业务量非常庞大，更加看重规模效应，不可能每年仅就单架飞机或一台发动机开展工作。LHT不断开拓更加广泛的

业务领域，如形成波音787和波音737NG飞机的维护能力，尽管其母公司(汉莎航空)并未运营此类飞机。“为了增强竞争力，LHT需要建立更多的定检生产线。”Walter Heerdt说。

在Walter Heerdt看来，计划性与规模性同样重要。LHT是逐步建立维修能力的，比如说附件维修能力，Walter Heerdt指出，他们根据市场需求进行投资，包含了培训、航线维护和工程服务、航材供应等内容。LHT将这些原则也同样应用在了波音747-800、波音777货机、空客A380和其他一些机型上，并延伸至新的机型上。“我们并不会仅为声望或者所谓的技术优势来开发新的维修能力。”Walter Heerdt强调，“我们所做的一切必须满足于商业计划”。

香港飞机工程有限公司(HAECO)的航线服务站主要在北京、香港等地，其控股子公司Timco在美国有15个航线服务站。“如果客户在上述服务站有新机型航线维护需要的话，我们能够满足”。在HAECO商务总监Summit Chan看来，这些是由客户需求和MRO的利益所决定的，“我们坚持在主要的服务站点做主流产品”。

目前，HAECO拥有为空客A380提供航线支援的

能力，并计划为波音787和空客A350XWB飞机提供类似的服务。由于HAECO的股东国泰航空已经订购了48架空客A350XWB飞机，HAECO计划形成这款机型全面的定检能力。未来，HAECO可能还会为波音787提供大修服务。“我们是MRO产业的主要参与者，市场需求在哪里，我们就将产品与服务做到哪里去。”Summit Chan说。

新机型带来的市场契机

随着技术的进步，新机型的维修间隔越来越长，而检修工时也将越来越少。在Summit Chan看来，维修新型发动机离不开与OEM的合作。“我们现在正商讨有关空客A350XWB的投资事宜，有可能在香港形成其维修能力”。在香港，针对Trent和RB211发动机，HAECO与罗·罗公司开展合作；在厦门，HAECO与GE开展GE90的合作。

法航工业 & 荷兰航维修公司(AFI KLM E&M)也在寻求OEM的帮助形成新能力。“我们一直在努力，在获取成果之前不会轻易放弃。”AFI KLM E&M业务发展高级副总裁Marc Roubaud说，“就发动机而言，我们在GE90方面占有良好的市场地位，已与加拿大航空和俄罗斯航空签订了服务协议。而在空客A350XWB方面相对困难一些，但是我们希望开展该项业务，最起码可以为自己的机队服务”。据Marc Roubaud介绍，法荷航集团将运营波音787和空客350XWB飞机，AFI KLM E&M将为其提供相应的维修支持。目前，波兰航空、文莱皇家航空、肯尼亚航空都已与其签署了关于波音787附件支援方面的合作协议。

瑞航技术集团(SR Technics)已经在巴航工业E系列飞机、波音787、空客A350XWB、空客A320neo和波音737MAX等新机型的维修能力形成方面进行了投资。其企业发展总监Oliver Grassman认为，OEM的授权费和知识产权政策已成为计算投资回报的重要因素。同时，当地政策或补贴规定也是需要考的因素。

SRT在决定投资形成波音787维修能力前进行了广泛调研，形成新能力意味着需要运用新的技术手段。对于波音787和空客A350XWB机型而言，飞机自动化数据访问系统和电子化技术是其非常重要的特征，这些都需要新的测试台、信息技术设施和其他系统性工具。

一些新兴市场的MRO业务有着不同的市场预期，一般来说，形成一种新机型的大修能力并实现盈利，至少应具备一些必要的条件，比如机龄在5年以上，在一定区域内拥有一定的运营保有量等。FL Technics总裁Zilvinas Lapinskas认为，如果工作量不足，很难得到投资回报。因此，基于企业5年~10年的发展目标，形成新机型的维修能力是其重要的战略选择。

Zilvinas Lapinskas还指出，OEM不断扩大售后市场的相关服务，同样为MRO提供了市场机会。对于新机型而言，能够提供机体大修、发动机维修、附件维修以及培训等“一站式”服务尤为重要。这是因为，依赖于多个MRO提供商的模式可能增加飞机的停场次数，特别是在飞机的早期运营阶段。如何对飞机进行维护支援，是航空公司作出飞机购买决策的重要影响因素之一。“当新飞机投入运营之后，OEM并不能确保最及时和本土化的技术服务，而像FL Technics这样的独立MRO企业却能提供解决方案，弥补当中的不足”。

在现有业务上做大做强

对于大多数MRO企业来说，针对现有机型，形成维修能力是其主要的业务选择。AAR最初主要从事窄体机和中型宽体机(如波音757、波音767)的大修业务，“我们计划开展大型宽体机的维修业务。”AAR集团副总裁Dany Kleiman说道。

由于其他地区与美国的人工成本差距越来越小，这为在美国本土开发宽体机大修业务提供了机会。Dany Kleiman认为，空客A330和波音747是重要的目标。AAR正在积极开拓波音777的重维护市场，受投资的影响，推迟波音787的定检业务。“尽管我们已经拥有复合材料和加工制造等能力，但我们仍需要加大投资。”Dany Kleiman说，在他看来，波音787梦想飞机的投入运营将成为MRO新的市场契机。

对AAR而言，开辟一个新的市场需要回答两个方面的问题。“首先，我们能否为市场提供具有竞争力的服务。”Dany Kleiman说，“其次，我们是否有适合其发展的基础设施。”出于附件的判别标准略有不同的原因，AAR更愿意选择机体附件业务，因为其数量庞大。

全球具有航空公司背景的MRO企业，首先要为其航空公司机队提供维修服务。内部消化的工作量有利于

扩大业务规模，母公司的飞机订单将有助于 MRO 企业获得 OEM 的技术数据和支持。从长远来看，规模效应是形成机体大修能力的必要因素之一。此外，OEM 的政策和收费模式，使发动机与附件业务的投资决策更为复杂。

毋庸置疑，提高相应的维修能力是随市场需求而来的，但 OEM 对合同条款和价格体系的重要影响也是必须考虑的因素。



延伸视界

国内维修企业的新机型维护

随着越来越多新机型的投入使用，国内的航空公司也对 MRO 企业的服务保障能力提出了更高的要求。为此，国内维修企业与时俱进，也在积极地适应航空公司的这一发展趋势，提高深度维修能力，拓展新的业务范围，开展好新机型的维护工作。

在南航首架波音 787 飞机交付之前，广州飞机维修工程有限公司（GAMECO）通过了民航中南地区管理局的审核，取得了波音 787 飞机中国民用航空局（CAAC）航线和 A 检的维修能力许可。

此前，南航机务维修系统也为空客 A380 的正常运行提供了有力的支持。南航在北京、广州两地设立了维修基地。其中，北京以航线维修的 A 检为主，广州则设置了 2 个大型宽体机库，为空客 A380 飞机服务。就空客 A380 的维修而言，南航的目标是能为亚太地区的空客 A380 用户提供全方位的飞机深度维修服务。

如今，对于空客 A380、波音 787 等新机型来说，国内维修企业已为它们的正常运营打下了坚实的基础。然而，如何才能更好地打造更深层次的机体、发动机和部附件维护产品，仍需要国内维修企业进一步形成新的维修能力，开拓市场。

而在这一过程中，还要清楚地看到，在这些新机型的维修管理中，新理念和新技术的应用，将彻底改变过去在运行维护以及工程管理中那些落后、低效的工作模式，完全摆脱过去的工作方式。可以说，新一代飞机的一系列优势，让维护工作在变得更加简单和方便的同时，对维护人员知识面的要求也越来越高。这就需要培养更多知识全面、综合排故能力强的机务人员。而这也为国内维修企业带来了新的挑战。

此外，对于未来像空客 A350XWB 等一系列新机型的陆续投入使用，相关的 MRO 业务如何开展，如何更好地锁定市场展开投资，并做好充分的前期准备工作，也是摆在国内航空维修企业面前的一道难题。

面对航空运输业快速发展的大好形势和机遇，在日益加剧的竞争中，国内维修企业唯有随着市场和客户的变化而变化，在变化中谋发展，利用有限的资源，充分发挥自身的优势，不断加强自身能力建设，及时形成相应机型的维护能力，培养具备相应资质的专业人才，才能与时俱进，真正紧跟市场步伐，在广阔的市场上取得丰厚的收益，为国内外的航空公司和其他客户提供更有价值的服务。

源自《中国民航报》2014-07-03

印度航空公司正式加入星空联盟

位于新德里的印度航空公司 (Air India) 于 7 月 11 日正式加入星空联盟，此举为星空联盟航空网络中的另外 26 家成员航空公司开辟了世界第五大航空市场。这家由政府所有的航空公司将成为印度第一家加入全球联盟的航空公司。

这一天为这家印度国家航空公司为加入全球联盟而付出的长达 7 年的努力画上了完美的句点。该航空公司最初于 2007 年被批准为星空联盟的未来成员，但其加入进程于 2011 年暂停，主要原因是该公司之前并未满足最低加盟要求。2013 年，由印度政府支持的扭亏计划获得了令人鼓舞的成效，于是这家航空公司便重新启动了其申请流程。印度航空于 6 月 23 日获得加入星空联盟的许可。

印度航空将增加近 400 架次每日航班，并将向星空联盟网络增加 50 个印度国内目的地。这家航空公司是第一家加入星空联盟的印度航空公司，也是星空联盟的第 27 个成员。

“新目的地包括工业枢纽奥兰加巴德和巴罗达、印多尔、纺织和工程中心哥印拜陀以及印度著名的‘油城’贾姆纳加尔，”印度航空表示。

印度航空称，最大的增长来自于其国内市场，星空联盟中有 13 个成员为该市场中的 10 个目的港提供服务，市场占有率达到 13%。印度航空在一份声明中表示，印度航空加入星空联盟使得该联盟在印度的市场份额提高至 30%。

源自 ATW 中国新闻周刊 2014-07-14

阿提哈德：外部投资对欧洲航企很关键

7 月 3 日阿提哈德首席执行官贺国建 (James Hogan) 表示，欧洲航企想要持续发展，接受外部投资很关键。阿提哈德航空因持有欧洲航企股份正在接受欧盟的审查。

贺国建在一份声明中称：“航空公司间的联合对持续发展很关键，外部投资不是威胁，而是巩固公司、促进就业和经济增长的良机。我们对欧洲航企的投资为欧洲创造了数以千计的工作岗位和多条航线。我们希望通过稳定的合作关系为双方创造更多经济和社会效益。”

欧洲航企巨头汉莎航空强烈批评阿提哈德、阿联酋

航空及卡塔尔航空，称他们作为国有企业造成了不公平竞争。而费尔法克斯传媒集团 5 月份报道称，阿提哈德从阿布扎比政府得到了 30 亿美元的无息贷款，还款时间为 2027 年。这一报道更是为阿提哈德招来非议。贺国建回应称：“海湾国航空公司的规模不同，基地不同，战略也不一样，而且我们之间的竞争非常激烈。我们和其它航空公司一样仅在建立之初收到资金，之后再没收过政府补贴，燃料和机场费用也没有减免。”

源自民航资源网 2014-07-07

未露名客户订购 24 架庞巴迪 CRJ900



庞巴迪公司 (Bombardier) 收到了来自一家未露名客户的一份 16 架 CRJ900 NextGen 支线喷气式飞机的确认订单，此外还有另外 8 架飞机的优先选择权。根据当前定价，该订单价值约为 7.27 亿美元；如果行使了选择权，订单价值将增至 11.2 亿美元。

庞巴迪主管销售事务的高级副总裁 Ray Jones 表示：“随着近期对该机型做出改进，我们再次提高了性能标准，与上一代 CRJ900 相比，CRJ900 NextGen 的油耗降幅达 5.5%，使它成为开发新市场和增加航班频次的理想机型。”

庞巴迪表示，包括这笔最新订单在内，公司共收到 1,833 架 CRJ Series 飞机的确认订单，其中有 359 架 CRJ900 和 CRJ900 NextGen 飞机。

源自民航资源网 2014-07-02

全球最大廉航美国西南航杀入国际市场

洛杉矶时报消息，美国最大的国内航线运营商，美国西南航空公司 (Southwest Airlines) 7 月 1 日起开通国际航线。

这项扩张业务是西南航空此前宣布的、接管其子公司——穿越航空公司 (AirTran Airways) 的航线计划的一部分。

西南航空将接管穿越航空去巴哈马、阿鲁巴和牙买加三条航线。航班始发亚特兰大、巴尔的摩、波士顿和匹兹堡。

西南航空称，将从 8 月 10 日起，增加飞往墨西哥坎昆和洛斯卡沃斯的航班；从 11 月 2 日起，增加飞往墨西哥城和多米尼加共和国蓬塔卡纳的航班。

西南航空国际航班的服务细节可以在官网上找到。国际航线的乘客可以免费托运两件行李。大小和重量限制与国内航班不同。

西南航空的高管们曾说，他们计划最终在 6 个国家开辟 96 个目的地，包括现在穿越航空服务的所有的国际航线。

为了服务国际航线，西南航空必须给机组提供新的训练，为飞机增加新的设备。例如，美国联邦航空管理局要求飞跃水域的长航程飞机，给乘客座椅配备浮力设备。西南航空许多飞国内航线的飞机没有类似设备。

源自民航资源网 2014-07-02

空中客车宣布推出两款 A330 改进机型

经过空中客车集团董事会的集体决议，空客决定推出 A330-800neo 和 A330-900neo 两款飞机以进一步完善公司业已处于领先地位的宽体飞机家族。相比现款 A330，A330-800neo 和 A330-900neo 将安装由罗尔斯·罗伊斯公司生产的新型遄达 7000 发动机，同时进行气动性能改进以及引入新的客舱技术。继承 A330 系列飞机无可匹敌的经济性、多功能性以及极高的可靠性，A330neo 可以降低 14% 的单座燃油消耗，是目前市场上运营成本最低的中程宽体客机。除了燃油效率提升以外，A330neo 的航程也将增加 400 海里 (740 公里)，同时所有运营商都将享受到空客飞机家族极高通用性所带来的诸多优势。空客 A330neo 系列飞机将从 2017 年第四季度开始交付。

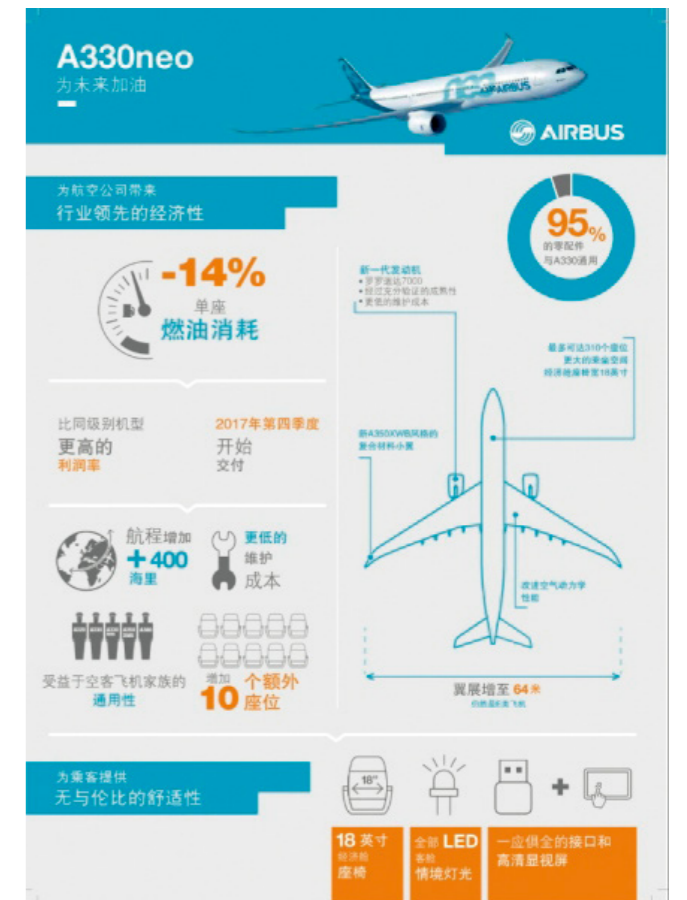
“A330 对于空客集团贡献颇多。它是世界上最可靠、最高效的商用飞机之一，博得了广大用户的喜爱。我们为 A330 换装新发动机的决定可以让它的生命得以延续，继续在天空中展示自己的魅力。这是一个非常好的商业项目，随着 A330neo 交付使用，它将会为集团继续带来源源不断的收入。”空中客车集团首席执行官托马斯·恩德斯表示。

“A330neo 是对 A330 系列飞机的完美延续。它为全球的航空公司提供了一个既能够降低燃油消耗和运营成本，同时又能够为乘客提供极佳乘坐体验的完美选择。”空中客车公司总裁兼首席执行官法布里斯·布利叶表示，“我们看到了市场上对于 A330neo 的巨大需求，而且像它业已在市场上获得巨大认可的兄弟机型 A320neo 一样，我们坚信 A330neo 将会在中程宽体飞机市场上大获成功。和 A320neo 一样，我们再次在一款已经获得广泛认可的成熟机型的基础上推出改进机型，通过引入最新的技术使它变得更加高效。”

除了安装新型的遄达 7000 发动机以外，空客 A330neo 还有很多其他改进措施，包括引入 A350XWB 一样的融合式翼梢小翼来提升气动性能，增加机翼面积

以及改进发动机吊架等。A330neo 还将会引入最新一代的驾驶舱系统，同时 A330 已经非常舒适的客舱也会进行相应改进，包括经过进一步优化增加多达 10 个 18 英寸宽的经济舱座椅等。对于乘客来说，A330neo 亦将带给他们 21 世纪标准的非凡乘坐体验，包括第四代机载娱乐系统 (3D 电影)，情境灯光系统和全面网络覆盖等。

源自民航资源网 2014-07-14



普惠为齿轮传动式 涡扇发动机投入运营做准备

联合技术公司旗下的普惠公司正为齿轮传动式涡扇（GTF）发动机系列启动投入运营（EIS）项目。到2015年GTF发动机投入运营时，普惠公司将建立起一个全球合作伙伴网络，并将做好充分准备，从投入运营首日起即为客户提供每周7天全天24小时的支持。

普惠公司客户服务副总裁安德鲁·坦纳（Andrew Tanner）表示：“在未来四年中，普惠公司将在五个主要飞机平台上启用齿轮传动式涡扇发动机。我们正在建设我们的综合客户服务网络，以确保为客户提供最高水平的支持。目前GTF发动机系列已获得来自全球50位运营商的超过5,500份确认和可选订单。”

普惠公司的投入运营（EIS）项目将确保所有的准备工作就绪，并准备好对任何客户的需求作出快速响应。公司正对其现有的全球工厂综合服务网络、全球运营指挥中心以及超过250位服务专家加大投入，以向客户提供每周7天全天24小时的支持。投入运营（EIS）计划还包括客户培训、使用工具、聚焦于客户的传播以及跟

踪大客户分析。“

坦纳表示：“为确保做好准备以及早日发现意料之外的问题，我们将与客户进行模拟练习，以便判断他们的需求和偏好，以此来提高双方的合作水平。”

瑞士欧洲航空公司庞巴迪C系列项目经理彼得·寇奇（Peter Koch）表示：“瑞士国际航空公司很高兴与普惠合作，共同为齿轮传动式涡扇发动机的投入运营开展准备工作。我们相信普惠将做好充分准备，以提供无缝的投入运营（EIS）体验。”

坦纳表示：“普惠公司已经在齿轮传动式涡扇发动机项目中投入了数十亿美元。现在我们正加大在EIS准备工作以及产品支持方面的投资。等到我们的齿轮传动式涡扇发动机系列产品进入盈利服务阶段时，普惠公司将配备好完善的工具，人员也将接受有序的训练，准备为客户提出的任何需求提供支持。”

源自民航资源网 2014-07-16



打破迁延的习性

林语堂



我们各人在一生中，总有着种种的憧憬，种种的理想，种种的计划；假使我能够将一切的憧憬，都抓住，将一切的理想都实现，将一切的计划都执行，则我们的事业上的成就，正不知要怎样的宏大，我们的生命，正不知要怎样的伟大！然而我们总是有憧憬而不即去抓住，有理想而不即去实现。有计划而不即去执行，终至坐视种种憧憬，理想，计划的幻灭，消逝！希腊的神话告诉我们，智慧之女神美纳娃，有一天突然从丘比特的头脑中，披甲执戈，一跃而出的。人们的最高的理想，最大的意象，最宏的憧憬，像美纳娃一样，也往往是在某一瞬间，突然从头脑中很全备很有力地跃出的。

凡是应该做着一事，而迁延不即做去，而想留待将来再做；有着这种不良习惯的人，总是弱者。凡是有力量，有能耐的人，却总是那些能够在一件事情意味新鲜及充满热忱的时候，就立刻迎头去做的人。

每天有每天的事。今天的事是新鲜的；与昨日的事不同；而明天也自有明天的事。所以今天之事，应该就在今天做完。千万不要迁延至明天！

迁延的习惯很有碍于人的做事。过度郑重，与缺乏自信，都是做事的大忌。在兴趣，热诚浓厚的时候，做一件事，是一种喜悦；兴趣，热诚消灭时，做事是一种痛苦。

搁着今天的事不做，而想留待明天做；就在这个迁延中所耗大的时间，精力，实际上也尽够将那件事做好。做以前积叠下来的事，我们觉得多么的不愉快而讨厌！在当初原来可以很愉快容易地做好的事，迁延了数日，数星期之后，就要见得讨厌与困难了。所以接到信件，不容许任何来函，隔夜不覆。

命运无常，良机难再！在我们的一生中，每有良机，佳会的到临；但总是一瞬即逝，当时不把它抓住，以后就永远失掉了。

《打破迁延的习性》感言

“等等、过一会、明天再说……”类似的话在生活中经常听到。林语堂先生口中的“迁延”，现在有了个新名字——拖延症，好像和“选择恐惧症”、“强迫症”一样，听起来没那么可怕，变得有些习以为常起来。殊不知，如果习惯变成了自然，那么从“拖延一天”开始，一辈子也就会拖延过去。难道这不可怕么？

没时间，任务太难了，相关知识技能还没准备好，等明天再做吧，想这些的时候时间已悄悄溜走了；压力越大就越担心做不好，迟迟不敢付诸行动……迁延的原因有那么多，什么时候才能甩开膀子做？

习近平总书记说：“纵使思忖千百度，不如亲手下地锄”。充分利用每一秒，不枉费精力在过去的错误追悔和未来的幻梦中，抓住机遇、迎接挑战，用信心和决心面对困难，克服“慢、懒、满、安”的作风，才是解决问题的唯一方法。

在这个“平的”世界里，拖延就会一无所获。现在，空中“丝绸之路”的两端已在郑州和卢森堡落下基点，中国梦的未来正在我们眼前展开，速度就是生命，河南航投唯有御风而行——把握好行动的每一刻。

（孙启勇）

飞机设计制造中的仿生学



仿生学是一门模仿生物的特殊本领，利用生物的结构和功能原理来研制机械或各种新技术的科学。日常生活中的很多发明都来源于自然界的仿生原理，飞机的设计制造也不例外。

机翼曲线与鸟类。公元 1800 年左右，英国科学家、空气动力学的创始人之一凯利，模仿山鹬的纺锤形，找到阻力小的流线型结构。凯利还模仿鸟翅设计了一种机翼曲线，对航空技术的诞生起了很大的促进作用。同一时期，法国生理学家马雷，对鸟的飞行进行了仔细的研究，在他的著作《动物的机器》一书中，介绍了鸟类的体重与翅膀面积的关系。德国人亥姆霍兹也从研究飞行动物中，发现飞行动物的体重与身体的线度的立方成正比。亥姆霍兹的研究指出了飞行动物身体大小的局限。人们通过对鸟类飞行器官的详细研究和认真的模仿，根据鸟类飞行机构的原理，终于制造了能够载人飞行的滑翔机。

雷达导航与蝙蝠。蝙蝠是在夜里飞行的，还能捕捉飞蛾和蚊子；而且无论怎么飞，从来没见过它跟什么东西相撞。为了弄清楚这个问题，100 多年前，科学家做了 3 次不同的试验证明，蝙蝠夜里飞行，靠的不是眼睛，它是用嘴和耳朵配合起来探路的。它能够用嘴发出超声波后，在超声波接触到障碍物反射回来时，用双耳接收到。科学家模仿蝙蝠探路的方法，给飞机装上了雷达。雷达

通过天线发出无线电波，无线电波遇到障碍物就反射回来，显示在荧光屏上。驾驶员从雷达的荧光屏上，能够看清楚前方有没有障碍物，所以飞机在夜里飞行也十分安全。

翼尖小翼与鹰隼。飞机在飞行中由于上下压差的不同，翼尖附近机翼下表面空气会绕流到上表面，形成翼尖涡，致使翼尖附近区域机翼上下表面的压差降低，从而导致这一区域产生的升力降低。这是产生诱导阻力的根源。人们通过长期观察自然界大型鸟类，比如鹰和隼，发现它们在飞行中展开翅膀向上偏折翅尖羽毛以减小阻力，从而实现远距离滑翔。受此启发，有专家提出在翼尖加装短板来减小诱导阻力的想法。后来，设计师们不断研究，发明了翼尖小翼，并将其安装在运输飞机上，以减小飞机的阻力。

机身蒙皮与蒙古弓。飞机的机身是由蒙皮包裹的，然后再将受力传递到翼梁和翼肋。同时，蒙皮的完整性也影响着飞机整体的气动性能。因此，蒙皮的强度关系到整架飞机的结构安全。数百年前蒙古铁骑的战弓引起了设计师们的兴趣。为适应马上作战，蒙古弓要做的短小，但又要保证弓的强度。聪明的蒙古人采用了复合材料的方法，他们用水牛角和鹿腱来加强弓的强度。设计师们由此获得启发，将玻璃纤维与铝合金相结合，完成了适



应现代大飞机要求的复合材料。

机翼震颤与蜻蜓。飞机在高速飞行时，机翼会发生颤振现象。也就是说，飞机的翅膀会不由自主地振动，这种有害的振动可能造成翼折人亡的惨剧。被誉为昆虫里“飞行之王”的蜻蜓，它在振翅飞行时，也会遇到有害的颤振现象。但是，神奇的造物者赋予了它们消除这种现象的方法。蜻蜓每一片翅膀前缘的上方，都有一块加厚的深色角质层或称色素斑，叫翅痣。这就是它们消除颤振隐患的特殊装置。科学家虚心向蜻蜓学习，在飞机机翼前端的边缘，像打补丁一样，安装了一块长方形的金属板，称为抗震颤装置。昆虫的小技巧，帮助人类解决了大问题。

机翼表面与海鸟。海鸟可以通过喙部察觉出空气中的阵风荷载量（Gust Load），并通过调节翅膀的形状抑制升力。运用此原理，新型的空客 A350 XWB 通过安装在机头的探测器可以检测风力并利用其可移动的机翼表面提高飞行效率。此设计可以进一步节能减排。

飞机涂料与鲨鱼皮。自适应表面的设计与开发是飞机设计具备显著环境适应性的领域，要从自然界寻找灵感。今天的民用客机，40% 的阻力可归结于湍流边界层。连续的自适应表面可以破坏这层湍流然后消除蒙皮摩擦阻力。拉条（飞机表面顺气流方向的一行小沟）可以减少 4-7% 的蒙皮摩擦力。但是拉条很容易损坏，所以是个重大工程问题。不过，德国弗劳恩霍夫研究所设计了一种涂料，模仿鲨鱼皮并加入了类似拉条的小沟，可以用蜡纸版作为飞机最外侧涂层。该涂料包含纳米件，保证它可以抵挡紫外线而改变温度。研究所表示该涂料应用到飞机上可以每年节省 448 万吨燃油。

机舱设备与荷叶。在现在的进化阶段，荷叶表面的角质可以使其表面的雨水滚落并带走污浊以保持自身的清洁与干燥。这就是“荷花效应（the Lotus Effect）”。荷叶的这种特性激发了人们在机舱设备涂层



设计上的灵感。这种涂层可以使水分以滚珠的形式流走并同时去除污物。这样就提高了飞机的清洁度，同时还能省水，减重，降耗并减少碳排放。此灵感已经在空客飞机上的卫生间得到了应用。在未来，座位和地毯的材料也很可能被这样设计。

列阵飞行与大雁。在自然界中，大雁迁徙时会列阵集体飞行以节省能量并增加飞行距离。列阵飞行时，领头雁的翅膀会产生漩涡状气流，其后的雁就会因此得到额外的升力，也就是说会省力。机翼也可以有同样的效果，称之为“尾涡”（Trailing Vortex）。军用飞机经常利用列阵飞行减少能耗。目前，客运喷气式飞机出于安全考虑，还没有使用这种方法。

飞机降落与苍蝇。苍蝇一旦起飞，可在 0.15 秒内加速至每小时 10 公里的速度。苍蝇飞行时的转向角速度可达每秒 6 个旋转，即 2160 度。苍蝇还能垂直上下飞行，甚至倒退飞行，即使因撞到障碍物而突然失速，也可以在几毫秒内恢复飞行。不管在何种表面，苍蝇都能轻巧地达成零速度着地。昆虫学家研究发现，苍蝇的后翅退化成一对平衡棒。当它飞行时，平衡棒以一定的频率进行机械振动，可以调节翅膀的运动方向，是保持苍蝇身体平衡的导航仪。科学家据此原理研制成一代新型导航仪——

振动陀螺仪，大大改进了飞机的飞行性能，可使飞机自动停止危险的滚翻飞行，在机体强烈倾斜时还能自动恢复平衡，即使是飞机在最复杂的急转弯时也万无一失。

机翼结构与蝴蝶。蝴蝶可谓是地球上最精美的生物之一，但其华丽的外表也掩饰了其复杂精细的翅膀结构。这些翅膀可是它们高效飞行的利器。它们柔软的外膜和血管时紧时松，使其能在任何飞行阶段都收放自如。同样，空客工程师已研发出可以在飞行中自动翻转的机翼。如果可以控制其转动，那么飞行效率将得到提高，能耗也会降低。目前，工程师们正在研究是否能够效仿蝴蝶的微毛细血管翅膀结构，在机翼设计中采用小型可移动表面及灵活的内部组件，从而提高飞行效率。

气动噪声与猫头鹰。经历了2000万年的进化，如今，猫头鹰已拥有锯齿状的翅羽以及绒毛状的腿部羽毛。这

可以帮助它们最大限度地减少气动噪声。尽管相比于40年前的飞机，现代飞机的噪声已经降低了75%，空客工程师仍希望通过进一步的研究，揭示猫头鹰静音飞翔的奥秘。新的创意包括：模仿猫头鹰羽毛后缘的可伸缩式刷子边缘及天鹅绒般的起落架涂层。

喷气发动机与乌贼。根据牛顿第三定律，作用在物体上的力都有大小相等方向相反的反作用力。事实上，这一原理在海洋生物中也是早就存在的。比如乌贼（墨鱼）、水母的反冲原理。乌贼遭到危险时，能从腔内喷出一束墨汁，一方面把水的颜色弄深，一方面提供反作用力向前迅速窜逃。飞机喷气发动机推进的原理也是如此。喷气发动机在工作时，从前端吸入大量的空气，燃烧后高速喷出，在此过程中，发动机向气体施加力，使之向后加速，气体也给发动机一个反作用力，推动飞机前进。

乘机旅行携带锂电池须知

为了加强旅客行李中锂电池的航空运输安全，民航局、民航华东地区管理局先后下发《关于加强旅客行李中锂电池安全航空运输的通知》，要求民航各相关单位进一步做好旅客行李中锂电池的安全运输管理工作，对于旅客行李中携带锂电池的，按照国际民航组织《危险物品安全航空运输技术细则》以下规定执行：

旅客或机组成员为个人自用内含锂或锂离子电池芯或电池的便携式电子装置（锂电池移动电源、手表、计算器、照相机、手机、手提电脑、便携式摄像机等）应作为手提行李携带登机，并且锂金属电池的锂含量不得超过2克，锂离子电池的额定能量值不得超过100Wh（瓦特小时）。超过100Wh但不超过160Wh的，经航空公司批准后可以装在交运行李或手提行李中的设备上。超过160Wh的锂电池严禁携带。

便携式电子装置的备用电池必须单个做好保护以防短路（放入原零售包装或以其他方式将电极绝缘，如在暴露的电极上贴胶带，或将每个电池放入单独的塑料袋或保护盒当中），并且仅能在手提行李中携带。经航空公司批准的100-160Wh的备用锂电池只能携带两个。

飞行过程中装有启动开关的锂电池移动电源（充电宝），应当确保开关处于关闭状态。不得使用移动电源为消费电子设备充电或作为外部电源使用；不得开启移动电源的其他功能。

旅客和机组成员携带锂离子电池驱动的轮椅或其他类似的代步工具和旅客为医疗用途携带的、内含锂金属或锂离子电池芯或电池的便携式医疗电子装置的，必须依照《危险物品安全航空运输技术细则》的运输和包装要求携带并经航空公司批准。