

乘势而上

今年两会，“一带一路”成为众多代表热议的话题；不断扩容的亚投行，让世界看到了中国金融创新的大手笔；两会后总理的一句答记者问，让“互联网+”一词热得发烫……无疑，中国经济已经进入了提质增效的新常态，新的宏观环境和不断改变的商业业态，激发着社会与市场的潜力和活力，站在这个“风口”上，地方政府、企业和个人都想乘势“飞”起来。但风越大，越要保持冷静：如何才能乘势而上？

一方面，必须具有新常态下改革开放的战略新思路。河南把郑州航空港经济综合实验区作为对外开放的新高地，作为培育竞争新优势的战略突破口，着力建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市。随着国际货运网络和物流体系的日益完善，跨境E贸易也在向“买全球、卖全球”挺进。实验区奋飞2周年之际，赢得彩霞满天，全区进出口总额达379亿美元，占全省的58.3%，有力带动了经济的快速发展。

另一方面，必须具有勇于进取的精神和务实重干的决心。仰头看天，低头走路。河南航投作为挂牌仅2年多的新企业，视责任如泰山，既站位全局、谋划长远，又积极进取、敢闯能拼，分别与南航、卢森堡货航合作，建立了郑州机场客货运两大基地航空公司，为郑州机场旅客吞吐量、货邮吞吐量增速保持全国大型机场首位做出了重要贡献。

但成绩属于历史，机遇则在当下。实验区建设如火如荼，机遇越多竞争就大。快人一步能抢占先机，慢人半拍则可能满盘皆输。千帆竞发，唯勇者胜。当此“风口”，是否有创新思维，勇进取敢担当，能够不断接受新挑战、解决新问题；是否能脚踏实地，争分夺秒全心投入工作，是每个想要乘势而上的航投人都要思考的问题。



P27 实验区成立两周年特别报道 两年共奋斗 内外互联互通

卷首语 / Prologue

01/乘势而上

高层声音 / Leader Voice

05/李克强：努力完成今年经济社会发展目标任务

06/张高丽：抓住机遇 开拓进取 奋力谱写河南改革发展新篇章

07/郭庚茂：学习两会精神 加快中原崛起

08/李家祥：发展通用航空是时代的需求和呼唤

航投信息 / HNCA Information

09/省委第三巡视组专项巡视河南航投工作动员会召开

11/河南航投赴渝粤沪等地考察学习

11/河南航投召开招标工作会议

12/南航河南航空新开航线 加密郑州机场航线网络

12/河南航投组织干部职工观看廉政豫剧《全家福》

13/民生银行郑州分行一行到访航投担保

13/河南航投认真组织开展平安建设宣传月活动

14/出彩中国梦

15/怀揣激情 飞向远方

15/从这里起航

16/腾跃炫舞第一步

16/勤学修德笃实

17/把平凡的事做出精彩

17/雏鹰展翅 翱翔高空

专题策划 / Special Report



18/深化改革 突破前行

专家视点 / Expert Viewpoint

22/民航业回顾展望：悄然之变中机遇大于挑战

天地时评 / World Review

26/中欧战略合作前景广阔

封面文章 / Cover Story

27/两年共奋斗 内外互联互通

——实验区成立两周年特别报道

行业动态 / Industry News

月度盘点

31/10个关键词透视中国航空货运的现状 & 未来

经济金融

35/河南省与中国民航局深化拓展郑州航空港经济综合实验区合作共建

36/国家外汇管理局河南省分局出台意见
跨境外汇支付单笔限额提升至5万美元

36/郑州打造全球网购集散分拨中心

37/跨境电商综试区政策将陆续出台

38/《2015年河南省服务业重点领域发展行动方案》印发
物流、电商、旅游等重点领域目标明确

39/河南省多策并举缓解企业融资难

航空运输

40/广兰大通道4月2日实施对外国航企开放9条航路

40/国际航协第九届货运大会在沪召开

41/民航局允许控股航空公司实施统一运行



P22 民航业悄然之变中机遇大于挑战

42/民航局禁止使用客机运输单独包装的锂金属电池货物

43/民航夏秋航季航班计划于3月29日执行

43/中国民航2015年1月份主要运输生产指标统计

通用航空

44/中国推进通用机场“县县通”市场需求巨大

44/河南今年计划建设五座通用机场、两座支线机场

45/中国直升机队规模增速亚太第一

项目建设

46/航空港重点项目建设再挥大手笔 航空物流等三类项目为重中之重

47/2015年河南省首批A类重点项目出炉
支线机场和通航项目涵盖其中

47/深圳机场将建低成本航站楼 仅运营国内服务

企业采风

48/首架C919原型机机身结构基本完成

48/春秋航空国际线收入增63.13%

49/海航顺利完成我国首次生物航油商飞



P52 从爱尔兰经验看中国飞机租赁业的发展

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 袁书强
吴福林 寇社平
武 验

编辑部

文字: 秦 姐 龙飞天
张楠华 蒋舒展
杨微霖 孙启勇
邵海英 赵宗丹
张 睿 唐溪蔓
赵世军 周舒扬
张 玥 张一凡
姚自力 谢登科
王 震 杨文杰
吴玉芳 孟 楠
杨雅云 刘平伟
李浩东 赵晓霞
赵 鑫 刘静宜
王 璨 袁子云

摄影: 赵宗丹 姚自力

美 编: 张 睿 赵宗丹

校 勘: 赵俊鸽



产业政策 / Industrial Policy

50/河南省人民政府关于建设
高成长服务业大省的若干意见 (三)

案例研究 / Case Study

52/从爱尔兰经验看中国飞机租赁业的发展

专题视窗 / Features

55/通航: 地方腾飞的另一扇机遇之窗

环球航空 / Global Aviation

58/欧盟将建统一民用无人机规则
58/空客: 2050年之前研发出90座电力支线飞机
59/霍尼韦尔: 五年内直升机需求稳定

美文赏析 / Essay Appreciation

60/《和时间赛跑》
60/感言

学苑拾珠 / Learning Corner

61/探秘小米 (一)

航空百科 / Aviation Knowledge

62/透析无人机
63/机上免税品, 您买了吗
64/你了解航空冷链运输吗



李克强

努力完成今年经济社会发展目标任务

第十二届全国人民代表大会第三次会议3月5日上午在人民大会堂开幕。国务院总理李克强代表国务院向大会作政府工作报告。

李克强指出,过去一年,在以习近平同志为总书记的党中央坚强领导下,全国各族人民万众一心,克难攻坚,完成了全年经济社会发展主要目标任务,全面深化改革实现良好开局,全面推进依法治国开启新征程,全面从严治政取得新进展,全面建成小康社会又迈出坚实步伐。李克强着重从继续创新宏观调控思路和方式,在区间调控基础上实施定向调控,保持经济稳定增长;深化改革开放,激发经济社会发展活力;加大结构调整力度,增强发展后劲;织密织牢民生保障网,增进人民福祉;创新社会治理,促进和谐稳定等方面回顾了过去一年的工作。

李克强指出,我们既要看到成绩,更要看到前进中的困难和挑战。要直面问题,安不忘危,治不忘乱,勇于担当,不辱历史使命,不负人民重托。

李克强说,2015年经济社会发展的主要预期目标是:国内生产总值

增长7%左右,居民消费价格涨幅3%左右,城镇新增就业1000万人以上,城镇登记失业率4.5%以内,进出口增长6%左右,国际收支基本平衡,居民收入增长与经济发展同步。能耗强度下降3.1%以上,主要污染物排放继续减少。

李克强报告了做好2015年政府工作要把握好的三点:一是稳定和完善的宏观经济政策;二是保持稳增长与调结构的平衡;三是培育和催生经济社会发展新动力。李克强指出,2015年是“十二五”收官之年,要在完成“十二五”经济社会发展主要目标任务的同时,以改革的精神、创新的理念和科学的方法,做好“十三五”规划纲要编制工作,谋划好未来五年的发展蓝图。

李克强说,改革开放是推动发展的制胜法宝。必须以经济体制改革为重点全面深化改革,统筹兼顾,真抓实干,在牵动全局的改革上取得新突破,增强发展新动能。必须实施新一轮高水平对外开放,加快构建开放型经济新体制,以开放的主动赢得发展的主动、国际竞争的主动。

李克强说,稳增长和调结构相辅相成。我们既要全力保持经济在合理区间运行,又要积极促进经济转型升级、行稳致远。要以增进民生福祉为目的,加快发展社会事业,改革完善收入分配制度,千方百计增加居民收入,促进社会公平正义与和谐进步。要全面推进依法治国,加快建设法治政府、创新政府、廉洁政府和服务型政府,增强政府执行力和公信力,促进国家治理体系和治理能力现代化。

源自河南省人民政府门户网站
2015-03-06





张高丽

抓住机遇 开拓进取 奋力谱写河南改革发展新篇章

3月7日上午，中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽来到出席十二届全国人大三次会议的河南代表团，与代表们共同审议政府工作报告、计划报告和预算报告。河南省委书记、省人大常委会主任、河南代表团团长郭庚茂主持审议。谢伏瞻、马懿、孙廷喜、张晓阳、朱孟洲、裴春亮、余学友等代表先后发言。

在听取大家发言后，张高丽作了重要讲话。张高丽说，李克强总理的报告全面贯彻党的十八大和十八届三中全会、四中全会精神，实事求是总结一年来的工作成绩，科学合理提出了今年社会发展目标任务，是个接地气、聚民智、增信心的好报告。

张高丽充分肯定河南改革发展取得的成绩。他说，去年河南主要经济指标增速在全国位次前移，发展的速度、质量、效益相互匹配，发展后劲进一步增强。另外，河南在南水北调中线工程一期建成通水、农村人口脱贫、行政审批事项改革等方面也取得了突破和进展。河南作为一个拥有1亿人口的大省，取得这样的成绩非常不易，要倍加珍惜，增强信心，稳定预期。

张高丽强调，要坚定信心，奋发有为，全面落实中央决策部署，做好

今年的各项工作。要坚持用经济发展进入新常态的重大战略判断来看待形势、谋划发展。要坚持用改革创新思路稳增长、调结构，通过全面深化改革激发市场主体活力，加快实施创新驱动发展战略，培育新的经济增长点，有效应对经济下行压力，确保经济运行在合理区间。要坚持用积极稳妥的办法防控风险、化解矛盾。

张高丽希望河南抓住机遇，开拓进取，奋力谱写河南改革发展新篇章。要按照中央要求和习近平总书记系列重要讲话精神，围绕推进“四个全面”战略布局，深入实施中部崛起战略，坚持“四化同步”，着力推进粮食生产核心区、中原经济区、郑州航空港经济综合实验区建设，积极融入“一带一路”建设，让中原在实现中华民族伟大复兴的中国梦进程中更加出彩。一要强化创新驱动发展，促进产业转型升级。河南是人口大省，也是经济大省，河南的粮食生产和经济增长对全国至关重要，要稳定粮食生产和经济发展。要加快实施创新驱动发展战略，培育战略性新兴产业，改造提升传统产业，淘汰落后产能，推动工业转型升级。要加快郑州航空港经济综合实验区建设，加快现代物流体系建设，加快高端制造和现代服务业

聚集，努力打造中原经济区的战略突破口和核心增长极。二要统筹城乡区域协调发展，积极推进新型城镇化和农业现代化。河南是农业大省，既是全国粮仓，也是全国厨房。要巩固好的基础，全力建设粮食生产核心区，加快建设现代农业大省。要科学规划，合理布局，深入推进中原城市群发展，加快城镇化进程。三要深化改革开放，积极融入“一带一路”建设。按照中央的决策部署推进各项改革，特别是加大简政放权力度，用政府权力的减法换取市场活力的乘法。要巩固郑欧班列，拓展海铁联运、空铁联运，构建欧亚地区便捷运输通道，拓展开放空间的攻坚战。整合和盘活各项资金，把钱用在刀刃上，突出抓好大别山、伏牛山、太行山和黄河滩区“三山一滩”的扶贫工作，为全面建成小康社会作出贡献。五要加强生态环保，努力建设天蓝地绿水净的美好家园。河南的生态环境压力不小，又是南水北调中线工程水源地，要统一思想，达成共识，把保护生态环境放在突出位置抓实抓好，促进河南经济社会持续健康发展。

源自河南省人民政府门户网站
2015-03-09 本刊有删减



郭庚茂

学习两会精神 加快中原崛起

3月18日，河南省委召开常委（扩大）会议，传达学习全国“两会”精神和中央领导同志重要指示精神，对抓好贯彻落实、做好当前工作进行安排部署。河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂主持会议并讲话。

在传达学习全国“两会”精神时，郭庚茂说，这次全国“两会”全面贯彻党的十八大和十八届三中全会、四中全会精神，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，以“四个全面”战略布局为引领，统一思想、凝聚力量，把党的主张转化为人民的意志和全社会的自觉行动，开得很成功。

郭庚茂强调，这次全国“两会”最突出的亮点，就是坚持以“四个全面”引领各项工作。以习近平同志为总书记的党中央提出的“四个全面”战略布局，把全面建成小康社会作为战略目标，把全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党作为三大战略举措，确立了新形势下党和国家各项工作的战略方向、重点领域、主攻目标，是我们党治国理政方略与时俱进的新创造，是马克思主义与中国实践相结合的新飞跃。我们要深入学习领会“四个全面”的科学内涵和重大意义，把“四个全面”作为各项工作的

总引领、总遵循、总要求，与贯彻落实中央重大决策部署、贯彻落实全国“两会”精神结合起来，把经济社会发展和党的建设各项工作做得更好，加快中原崛起河南振兴富民强省，让中原更加出彩。

在传达学习中央领导同志对河南发展的重要指示精神时，郭庚茂说，3月7日上午，中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽参加河南代表团审议并作重要讲话。3月5日下午，中共中央政治局委员、中央书记处书记、中央组织部部长赵乐际参加河南代表团审议。张高丽副总理、赵乐际部长充分肯定河南发展取得的成绩，对我们做好今后一个时期经济社会发展和党的建设各方面工作作出重要指示，既是对河南干部群众的极大鼓舞和激励，也是对我们做好工作的极大鞭策和促进。我们一定要充分认识到党中央、国务院对河南的重托，肩负起这份沉甸甸的责任，深入贯彻中央各项重大决策部署，学习贯彻好全国“两会”精神，以“四个全面”统领各项工作，积极融入国家“一带一路”战略，深入实施三大国家战略规划，打造“四个河南”、推进“两项建设”，努力把河南工作做得更好。

就抓好全国“两会”精神和中央领导同志重要指示精神的学习贯彻，郭庚茂强调，一要认真学习、统一思想。各地各部门要把传达学习全国“两会”精神和中央领导同志关于河南发展重要指示精神作为当前一项重要政治任务，与学习贯彻党的十八大和十八届三中全会、四中全会精神结合起来，与学习贯彻习近平总书记系列重要讲话和调研指导河南工作时的重要讲话精神结合起来，深刻领会精神实质，把思想认识统一到中央对形势的分析判断上来，统一到中央的决策部署上来，特别是要自觉把“四个全面”战略布局贯彻到各项工作中去。二要结合实际、抓好落实。以贯彻全国“两会”精神和中央领导同志关于河南发展重要指示精神为动力，倍加珍惜当前河南发展好的形势、好的环境，深入实施《战略纲要》，努力完善工作思路，提升改进发展举措，狠抓各项工作落实。三要立足当前、做好各项工作。受国内外复杂严峻形势的影响，全省经济下行的压力仍在加大。我们一定要保持清醒、主动作为，按照中央和省的既定部署，统筹做好改革发展稳定等各方面工作。

源自《河南日报》2015-03-19



李家祥

发展通用航空是时代的需求和呼唤

3月11日，由中国航空工业集团公司主办、中航工业通飞承办的爱飞客“两会”之夜——“两会”代表、委员畅谈“一带一路”下通用航空发展战略在北京钓鱼台国宾馆举行。中国民用航空局局长、党组书记李家祥在活动上致辞。

3月4日习近平总书记在民航局上报的关于中国航空发展的报告上批示了一段很重要的话：航空运输是国家重要战略产业。中国是一个发展中国家，对比世界发达国家航空运输所走过的路，我们会看到民航业在国家经济社会发展中到底是一个什么样的地位。习总书记讲的重要战略产业这个定位是非常准确的，实质上也是对民航业发展的巨大鼓舞和支持。

目前，通用航空在我们国家发展比较滞后，这是和国情紧密相关的，我们开始发展的时候以运输航空和客运为重点，对通用航空没有那么重视。再加上中国长期是短缺经济社会，政府考虑的更多的是老百姓的吃穿等最基本问题，很少考虑航空业。进入新世纪，我们已经到了全面建设小康社会这样一个重要的阶段，发展通用航空就成了时代的需求和时代的呼唤，这是中国发展的必由之路。

通用航空是我们一个短板，同时也是我们发展最全的门类，我们要

认识到这点，把握好这个时机。经济社会发展要有战略眼光，而民航事业发展在经济新常态下仍然是我们国家经济发展最快的行业之一。据国际民航组织统计，去年，中国民航业增长率是11.2%（我们自己的统计数据是10.6%），而国民经济增长率是7.4%。就是在新常态下，我们民航仍然是两位数在进行增长。还有一个数据，去年全国的交通业增长是3%，民航增长是10.6%，铁路增长是5.7%。综合来看，民航业仍然是最快的，潜力巨大的。

目前，全国2800多个县，像样的通用机场只有78个，这个需求是多么巨大？如果说我们每个县建一个通用机场，就是2800个通用机场，一个机场一千米就是2800公里，1公里投入一个亿就是2800亿，对于拉动中国经济不是一个很好的基础投资吗？再加上其它配套设施建设，各方面的资金投入，就是一个巨大的拉动经济增长的基础建设增长点。

同时，通用航空有着广泛的社会根基。1974年至今的40年间，中国民航增长了400倍，1974年全年运输的客人还不到一百万人，95万人；我们去年将近4亿，正好400倍，后边增长潜力仍然巨大。所以现在我们需要认真干一些实事。干一些什么实事

呢？除了刚才我说的认识之外，要办好通用航空，还有几件事要办好。

第一，要大力修建基础设施通用机场。没有机场想飞都别想。飞机需要机场作为起飞和落地的平台，没有这个平台，一切无从谈起。所以在基础设施投入过程当中，要把通用机场的建设列入各省（市）议事日程。中央去年把通用机场建设权下放，由各省进行审批。今天有些市领导也在积极呼吁，各省要加快通用机场的建设。只有我们通用机场的规模达到了一定起点，我们通用航空的飞机才有了平台。

第二，要有空域。没有空域想飞没路。这几年国家空域改革低空开放在积极进行推进，这方面的工作需要民航局和国家空管委共同来做好。

第三，要培养人才。没有人才想飞都难。

第四，要有法规。要有法规的规范，没有法规飞也乱飞。这个需要民航局进一步促进法规的制定和完善。

第五，要有政策支持。这些政策支持包括资金投入、政策优惠、资金补贴，以及各地相关优惠政策，这样才能使我们通用航空在发展过程中有一个政策的支撑。目前，民航局也正在加大这方面的研究。

源自民航资源网 2015-03-13

省委第三巡视组专项巡视河南航投工作动员会召开



本刊讯 根据省委统一部署，省委第三巡视组近日进驻河南民航发展投资有限公司（以下简称“河南航投”）开展专项巡视工作。3月19日上午，省委第三巡视组专项巡视河南航投工作动员会召开。省委第三巡视组组长蒋益民就即将开展的专项巡视工作发表重要讲话，省委巡视办副主任马锋军就配合做好巡视工作提出要求，河南航投党委书记、董事长张明超在会上作表态发言，会议由河南航投党委副书记、总经理、副董事长刘建葆主持。

省委第三巡视组副组长翟源涛、

田跃曾及巡视组全体成员，河南航投领导班子成员出席会议，机关部门副职以上管理人员，纪委、组织部门人员，二级单位班子成员参加会议。

蒋益民强调，全面从严治党，关键在治、要害在严，巡视是全面从严治党的重要手段，是党内监督的战略性和制度安排。党中央高度重视巡视工作，习近平总书记提出了一系列新思想新观点新要求，明确了中央巡视工作方针，即聚焦党风廉政建设和反腐败斗争这个中心，围绕“四个着力”，发现问题、形成震慑，做到巡视全覆盖，全国“一盘棋”。省委认真贯彻

落实中央巡视工作方针，进一步加强巡视工作的组织领导，省委书记郭庚茂同志多次就巡视工作发表讲话、作出安排、提出要求。省委办公厅印发了《关于建立健全巡视工作若干制度机制的意见》。去年以来省委巡视组完成了对29个单位的集中巡视和对16个单位巡视整改情况的集中回访，巡视的震慑、遏制、治本作用得到进一步发挥。实践证明，新时期的巡视工作，是党风廉政建设和反腐败斗争的重要平台，是上级党组织对下级党组织监督的重要抓手，是党内监督与社会和群众监督相结合的重要方

式，为全面从严治党提供了有力支撑。我们一定要清醒认识形势，深刻领会中央和省委精神，保持政治定力，坚决贯彻中央巡视方针，做到有静气、不刮风，不搞运动，踩着不变的步伐，把握节奏和力度，当好反腐“尖兵”和“前哨”，确保利剑高悬、震慑常在。

蒋益民指出，根据省委要求和省纪委五次全会部署，这次专项巡视的主要任务是紧紧围绕党风廉政建设和反腐败工作这个中心，重点监督检查被巡视单位领导班子及其成员特别是主要负责人的以下情况：在执行党的政治纪律和政治规矩方面、在执行中央八项规定精神和加强作风建设方面、在深入推进党风廉政建设和反腐败斗争方面、在执行组织纪律、民主集中制和干部选拔任用方面，是否存在观念淡薄、“四风”突出、贪污腐化、组织涣散等违纪违规问题。同时，对反映领导干部在其他方面的重大违纪违法问题线索和下一级领导班子主要负责人的重要问题线索，巡视组也要了解掌握。

马锋军强调，党的十八大以来，党中央高度重视巡视工作，开展分类、分领域巡视，是党中央对加强和改进巡视工作作出的又一重大决策部署，是落实全面从严治党要求的重大举措，是反腐败斗争形势的客观要求，是推进巡视全覆盖的必然要求，是加强国企党风廉政建设的现实要求。省委书记郭庚茂同志强调指出，要认真贯彻中央巡视工作方针，做好今年巡

视工作，进一步发挥巡视“利剑”作用。开展分类专项巡视，时间紧、任务重、要求高，巡视组将紧紧依靠被巡视企业党组织，依规依纪开展巡视。希望河南航投党委领导班子和各级领导干部态度鲜明，立场坚定，充分信任、支持、配合、监督巡视组工作，共同完成好这次专项巡视任务。

张明超在发言中表示，省委派出以蒋益民同志为组长的省委第三巡视组亲临河南航投开展专项巡视工作，充分说明了省委对河南航投工作的高度重视，对河南航投干部队伍的关心和爱护。河南航投党委一定要虚心诚恳接受巡视检查监督，站在讲政治、讲全局的高度，充分认识开展巡视工作的重大意义，切实把思想统一到中央关于加强和改进新时期巡视工作的重要精神上来，统一到省委关于开展这次巡视工作的部署要求上来，正确对待巡视工作，自觉接受巡视监督。一定要全力支持配合做好巡视检查工作。公司各单位要紧紧围绕巡视组的工作要求，认真细致地做好各项准备工作；公司各级党员干部要本着对组织负责、对企业发展负责的态度，主动诚恳地接受巡视组的检查监督，实实在在地汇报工作，切实做到反映情况客观真实，指出问题实事求是；要为巡视组开展工作提供有力保障，要全面畅通巡视组与干部群众的联系通道，让巡视组充分了解和掌握真实情况，确保巡视组工作顺利开展、取得实效。一定要积极落实整改加快企业

发展。要把此次省委巡视工作作为总结经验、寻找差距、促进发展的良好契机。凡是省委巡视组各位领导提出的意见和问题，我们一定要认真研究，制定整改方案，明确整改的责任人与时间节点，切实以问题的整改来推动企业各项工作取得新发展、再上新台阶。同时，公司各单位要按照公司年度工作目标，科学安排工作，统筹协调人员，把支持配合好巡视工作与深入贯彻落实中央和省委的各项决策部署紧密结合起来，与加快推进郑州航空港经济综合实验区的建设结合起来，切实做到“两不误、两促进”，加快实现企业又好又快发展。

据悉，省委巡视组将在河南航投工作2个月（起止时间：3月19日—5月18日），设专门值班电话：037189906900，接收短信的手机：18339935252，电子邮箱：swdsxsxzs@sina.com，邮政信箱：郑州市98—03专用信箱，受理电话的时间为早7:30至晚10:00。根据中央要求和巡视工作职责，巡视组主要受理反映河南航投领导班子成员、下一级领导班子成员和重要岗位领导干部问题的来信来电来访，重点是关于党风廉政建设、执行中央八项规定精神、执行政治纪律和选拔任用干部方面的举报和反映。对其他与巡视工作无直接关系的个人述求、涉法涉诉等信访问题，将按照分级负责、属地管理原则，转交被巡视单位和有关地方、部门处理。

（文 / 张楠华 图 / 赵宗丹）

河南航投赴渝粤沪等地考察学习

本刊讯 3月2日至6日，河南航投前往重庆、广州保税区和上海自贸区进行考察和学习。考察组由河南航投总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，副总经理悦国勇带领航投物流班子成员等有关人员组成。此次考察的主要目的是学习当地企业在开展跨境E贸易及平行进口汽车业务方面的先进经验，为航投物流下一步发展理清思路，做好谋划，实现业务加速拓展。

考察组先后参观访问了重庆两路寸滩保税港区管理委员会（重庆保税港区开发管理有限公司）、广州卓志供应链服务（集团）有限公司、中国（上海）自由贸易区，对当地企业的基本状况及业务开展情况进行了全面了解，分别与相关负责人就主要业务进行了充分的洽谈和交流，并探讨了开展合作的可能性。受访企业的先进经验和成熟做法，为航投物流今后业务的开展起到了重要的参考借鉴作用。

（谢登科）



河南航投召开招标工作会议

本刊讯 3月20日上午，河南航投召开招标工作会议，对新下发的《招标管理办法（试行）》、相关规定及国家法律法规进行了集中学习。河南航投总经理、党委副书记、副董事长刘建葆，副总经理悦国勇，纪委书记、工会主席郑立亮，招标领导小组办公室成员及各部室、子公司分管招标工作的相关人员参加了会议。

刘建葆强调，近年来各个行业的招标工作一直都是腐败易发多发的重

灾区，公司党委高度重视招标工作领域的潜在风险，厉行“把权力关进制度的笼子里”，将完善招标制度、创新招标流程作为预防腐败体系建设、健全权力约束机制的一项重要举措，使招标工作更加规范、透明、高效，保障权力在阳光下运行。同时对招标管理工作提出“统一思想、高度重视，深刻领悟加强招标管理工作的重要意义；有法必依、有章必循，将招标管理工作落在实处；重视学习、不断完

善，切实提高招标管理工作水平”的具体要求。

会上，郑立亮宣读了招标工作纪律；悦国勇解读了招标办公室议事规则；规划投资部负责人介绍了开评标流程。

同日，招标工作领导小组办公室召开会议，对5个部室及子公司上报的共计17项招标事项申请进行了审定，与会成员还对招标管理工作提出了改进意见。（王震）

南航河南航空新开航线 加密郑州机场航线网络

本刊讯 据南航河南航空有限公司3月17日消息称,从3月29日开始,南航将新开郑州—乌鲁木齐—阿克苏、郑州—桂林—三亚、郑州—重庆—北海、郑州—兰州—哈密等4条从郑州始发的航线,新增温州—郑州—西宁、哈尔滨—郑州—南宁、大连—郑州—桂林等8条在郑州经停的航班,加密郑州至上海、深圳、昆明、成都和首尔航班,恢复郑州—桂林—海口、郑州—珠海—三亚等旅游热点航线,使郑州机场当期南航通航点达到46个,从而把郑州新郑国际机场航线网络越织越密。

作为河南人民自己的本土航空公

司,南航河南航空有限公司自去年9月份正式运营后,紧紧以“建设大枢纽”为目标,不断完善航班计划,不断加大公司的运力投入,积极构建以郑州为中心,密集覆盖国内,通达港澳台、日韩、东南亚,连接欧美澳的完善网络,强力助推郑州航空枢纽建设。

在2015年夏秋航班中,南航河南航空有限公司将进一步加大运力投入,国内航班新开郑州—乌鲁木齐—阿克苏、郑州—桂林—三亚、郑州—重庆—北海、郑州—兰州—哈密4条从郑州始发的航线,恢复郑州—桂林—海口、郑州—珠海—三亚等旅游热点航线,加密了郑州至上海、深圳、

昆明和成都航班,使郑州至上海和深圳航班每天均达到5班;郑州至昆明和成都航班每天均达到4班。

南航还将在冬春季执行的郑州—首尔、郑州—济州、郑州—曼谷、郑州—普吉等国际航线以及地区航线郑州—香港、郑州—台北、郑州—高雄基础上,进一步加密郑州—首尔航班,由每周3班增至每天1班。并根据市场情况适时加密郑州—济州航班,由每周2班增至每周5班;同时,将在4月泰国泼水节期间增加14班郑州—曼谷夜航加班;预计在6月中旬还将开辟郑州—日本大阪、郑州—静冈(或名古屋)航线。(本刊综合编辑)

民生银行郑州分行一行到访航投担保

本刊讯 2月28日下午,民生银行郑州分行冶金金融部总经理蔡美环一行到访河南航投担保有限公司(以下简称航投担保)。航投担保相关负责人及业务人员热情会见并进行了座谈,双方就合作发展事宜进行了友好深入的交流。

座谈会上,航投担保相关负责人

首先对民生银行的到访表示欢迎。随后,概括介绍了航投担保的发展现状、行业市场环境、经营业务品种及2015年重点工作方向。蔡美环重点介绍了民生银行目前在港区开展的主要业务,并针对郑州航空港区的基础设施建设和资金需求情况,充分结合航投担保业务特点,提出涉及代建商、政

府部门、银行、航投担保四方主体的综合性融资担保服务思路,希望双方今后能密切沟通联系,加强业务合作。

双方就具体合作事宜展开了详细探讨,为下一步开展实质性合作、高效对接项目打下了基础。

(杨文杰)

河南航投认真组织开展平安建设宣传月活动



本刊讯 2015年3月,河南航投按照省国资委的文件要求,以“构建和谐平安企业、促进企业快速发展”为主题,以推进平安创建、排查整改安全隐患为重点,进一步加强对公司各部门、子公司、项目部(以下简称“各

单位”)的管理,扎实开展平安建设宣传月活动,并取得了良好成效。

为确保活动顺利开展,河南航投下发了《平安建设宣传月活动实施意见》和《关于活动实施方案的有关事项》,明确了活动的指导思想、宣传

目标、主要内容、宣传形式和实施细则,要求各单位根据自身业务情况选择科学有效的实施方式,并将此次活动各项措施落到实处。

活动期间,河南航投员工进一步学习了《驾驶员量化管理考核办法(试行)》、《车辆管理办法》等平安建设文件。各单位紧密结合实际,采取张贴宣传标语、制作宣传栏、组织安全教育学习、进行安全排查等形式,开展了大规模的集中宣传。同时,充分利用网站、《航投资讯》、OA系统、《舆情快递》等内宣平台,扩大宣传渠道,形成了有效的宣传声势,提高了员工对平安建设的知晓率,为推进平安建设工作营造了良好的舆论环境,形成了平安建设人人参与、和谐社会人人享有的浓厚氛围,为确保公司和谐稳定、业务又好又快发展提供有效的安全保障。

(文/赵宗丹 图/谢登科)

河南航投组织干部员工观看廉政豫剧《全家福》

本刊讯 根据《河南航投“清风中原·廉洁双节”2015年廉政集中教育系列活动实施方案》,3月12日,河南航投组织党员干部集体观看了以廉政建设为主题的大型现代豫剧《全家福》,传播崇廉尚洁的价值理念,弘扬新风正气。

《全家福》是在河南省纪委、省委宣传部、省委省直工委和省文化厅的部署下,由河南豫剧院三团精心编排的一部宣传廉政建设的大型现代豫剧。该剧讲述了海外留学的韩琳琳回国结婚时,却遭逢担任常务副市长的父亲韩英杰因经济问题被“双规”的故事。一张30年前的“全家福”照片,引出了一个农民家庭两代人令人感叹

唏嘘的奋斗史。一个曾经让家庭和亲人引以为傲的“励志明星”、“政界精英”,却在金钱、女人的诱惑下跌入了贪腐的深渊。巨大的震动和落差,引起了韩琳琳痛苦的反思和追寻。《全家福》故事情节大起大落,感情大喜大悲,以独特的角度和开阔的视野,表现了腐败对人民群众、当事人家庭的沉重伤害,敲响了振聋发聩的警钟。演员表演细腻,剧情震撼心灵;演出中观众多次随着剧情潸然泪下,时不时报以热烈的掌声。

观演后,河南航投纪委书记、工会主席郑立亮就《全家福》的观感与大家进行交流。他指出:腐败对个人及家

庭的影响是毁灭性的,工作生活中要常反思常自省。第一,凡是有油水的地方容易跌倒,跌倒后爬起来不易;第二,凡是“你说了算”的事情就会被人盯上,要么是赞许的目光,要么是鄙视的目光;第三,立志做大事的人不要在小事上出问题;第四,一个人如果钻进钱眼里,如鱼钻进了网眼里,注定要失去自由;第五,人生如下棋,关键仅几着,下错一颗子,输掉全盘棋。

通过观看该廉政剧,河南航投党员干部深受教育,纷纷表示要以更高的标准要求自己,自律自廉自尊,对得起党、对得起社会,也对得起家庭。

(吴玉芳)

出彩 中国梦想

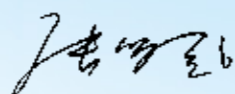
“自古以来就有‘得中原者得天下’之说。实现‘两个一百年’奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦需要中原更加出彩。”这是习近平总书记2014年5月在河南考察期间对中原、对河南寄予的殷切希望。有了新的奋斗目标，中原儿女的脚步才能更加坚实，未来才能更出彩；有了美好的梦想，为梦而战的动力才会更加强劲，生活才会焕新章。

为了这个共同的梦想，郭庚茂书记带领河南人民一步一个脚印努力奋进，郭书记向我们提出了“加快中原崛起河南振兴富民强省进程，让中原更出彩，为实现中华民族伟大复兴的中国梦做出更大的贡献”的工作总目标。

作为郑州航空港经济综合实验区的主要建设者之一，我们航投使命光荣，责任重大。打造改革开放新高地、开拓航空经济建设新局面是我们航投员工，尤其是青年员工的伟大目标。要把“用心做事，追求卓越”的工作理念运用到创新发展中去，把好学、钻研、拼搏、奋进的工作精神作为行为准则和做事理念，付诸到实现梦想的生动实践中去。

希望年轻的航投人在这个栏目里畅书心扉，激扬斗志、勇于开拓，在实现梦想中更加出彩。

河南航投董事长、党委书记



怀揣激情 飞向远方

◎ 航投担保 刘平伟

中国梦的实现，需要我们这一代人抱有敢想敢做的勇气和信心，更需要有坚忍不拔、努力躬耕的意志，只有在怀揣激情中坚持和奋斗，才能飞向远方。

2013年3月7日，国务院正式批复了《郑州航空港经济综合试验区发展规划（2013-2015）》，为郑州的繁荣带来了机遇，同时为有梦想的中原儿女开创了更为广阔的平台。实验区建设的大舞台也为我的成长带来全新的机遇。我曾在中国中投证券工作多年，主要负责证券和基金的市场开拓工作，2014年3月，来到河南航投，成为航投担保公司的一员。变动的是岗位，不变的是创业的激情，我全身心地投入到实验区建设的历史洪流中。

航投担保是河南航投的子公司，致力于构建河南航投内部投融资体系，为其他业务板块提供融资增信支持，拓宽融资渠道，提高融资能力和规模，发挥金

从这里起航

◎ 卢森堡项目部 赵鑫

梦，是一个令人有无限遐想的字眼，一旦加上“航空”二字，整个词语更显得高大上。当下，越来越多的人开始关注“蓝天经济”，关注中国民航事业的发展，而民航产业将成为未来一个时期全球经济最具发展潜力的领域之一。2013年3月7日，国务院批准了《郑州航空港经济综合实验区发展规划》，为河南经济的转型升级找到了一个战略突破口。传统的农业大省正在逐渐激发其区位优势，焕发全新的活力。我个人的梦想也从这里起航。

留学归来，我有幸加入河南航投这个充满活力的企业，而更加幸运的是，我成为卢森堡项目部的一员，对接卢森堡货航开展合作业务。作为国际货运行业的翘楚，卢货航对我来说既具有极大的神秘感，又具有无限的诱惑力。我深深明白：自己站到了能够随时接触航空产业发展最前沿的大平台，个人成长有了前所未有的重要机遇。



融杠杆作用等。同时通过开展贷款担保、贸易融资担保、履约担保等业务为郑州航空港区大型基础设施和园区项目以及中小微企业提供形式多样的金融创新服务。

在这个新成立的团队中，同事们个个满怀理想和抱负参与到工作中，人人脚踏实地做好每一件事，一步一个脚印踏好发展的每一个节奏。在开拓业务的过程中，我们勇于创新，集思广益，积极开拓新的业务渠道，用无限的干事激情深深契合着河南航投的企业精神：开放和谐，创新致远。在领导的带领下，我们外出考察，对兄弟单位提供的资料认真选择和分析，为未来积累着加速度。我从中学习到了担保领域的金融专业知识和法律知识，也提高了与各方面的沟通能力，在这里与热血青年一起成就梦想。

从这一天、这一刻，我们用激情拉满弓，以理想为箭——飞翔，梦想就在远方。



在不到一年的工作时间内，我亲身经历了许多终身难忘的大事：“郑州—卢森堡”国际货运航线开通，标志着以卢森堡为枢纽辐射欧美非，以郑州为枢纽辐射亚太地区的“双枢纽”战略成功落地；短短的5个月，这条航线的货运量突破1万吨大关，为郑州机场成为2014年度全国货运增长量最快的机场做出了应有的贡献。

2015年已拉开序幕，蓬勃发展的河南航投在航空工业领域将面临一个个新的挑战。我作为入行不到一年的新人，虽然在公司重大合作项目中尽到了绵薄之力，但还有很多专业技术知识需要学习，并在实践中灵活运用。我下决心经过不断地努力，让自己早日成为一名优秀的航投人。

未来属于有梦想有准备的人，河南航投承载了无数人的航空梦，让我们从这里起航，向着一个目标，共同努力，托起我们明天的航空梦！

腾跃炫舞第一步

◎ 财务管理部 孟楠

因为有梦的存在，人才会内心充盈而有力量，将理想化为行动，在筑梦之路上脚踏实地走下去。

少年时候向往着无拘无束的自由，渐渐地成长，在学习和工作的过程中确立了自己的位置，也明白了肩上的责任：不仅是对家人，还有工作和我们每个人生活其中的社会。

郑州航空港经济综合实验区的批复为河南航投的发展以及中原航空梦的实现带来了契机。来到河南航投已有半年多，这段时间里我有幸见证了公司的蓬勃发展：成功竞购卢森堡货航35%股权，“郑州—卢森堡”国际航线在短短5个月时间货运量突破了10000吨，占郑州机场同期货运增量的23.4%；河南自己的本土航空公司—中国南方航空河南航空公司正式启航；国际品牌高端商务酒店万怡酒店落户郑州航空港区；物流公司积极运用卢森堡航线优势，开展国际贸易，建立电商平台“航投臻品”，并已正式投入运营……这一件件、一桩桩喜事，无不在体现了河南航投发展的强



劲势头，无不展示着郑州航空港经济综合实验区的美好明天。

这半年多，我渐渐意识到工作远不像学习课程那样简单。刚参加工作时经常因为马虎犯一些小错误，但同事们都很体谅我，不厌其烦地告诉我工作中应该注意的问题和解决方法。财务工作很琐碎，每天面对最多的就是一堆一堆的单据，逐一复核和校对；但财务工作也很重要，关系到公司的运作，要求我必须认真地对待每一个数据，每一张表格。公司的前辈们是我的榜样，他们严谨的工作态度也给我上了学校未曾教我的一课，我越来越体会到将所学用于实践的成就感，这无不坚定着我脚踏实地做好每一份工作，为每一个数据负责，更为公司负责的信念。

如果儿时的梦想像一只飞鸟，现在的梦想更像一只慢慢爬行的蜗牛，也许笨拙，但身后的每一个划痕都写满了踏实。我相信有一天，我的梦会和儿时的梦会合，在社会的另一领域领略不一样的风景。



者。作为新时代“中国梦”的逐梦人，我早已将自己的梦想与中原航空梦紧密联系起来，将提高自身的各项素质作为近期的目标，完善自我更好地为公司服务。

勤学追梦。在置业公司，要与政府部门、工地工人等各式各样的人打交道，学习说话艺术，学习处事哲学，学习应对突发事件的能力，用自身素质的提高维护公司的形象；我必须彻底了解公司的各项规章制度和各类专业知识，提高工作效率，更好地理解顾客的需求，以主人翁的心态为公司服务，为公司的发展贡献自己的力量。

修德筑梦。我严格要求自己养成遵守纪律、爱岗敬业的精神风范，努力锻炼自己在激烈的市场竞争中取得优势，诚信行事，以德服人。

笃实圆梦。我要求自己扎扎实实干事踏踏实实做人，从工作中的每件小事做起，完成好每一项任务，用个人的行动为“中国梦”的实现做贡献。

勤学修德笃实

◎ 航投置业 李昊东

自古中原为兵家必争之地，经济文化繁盛，战略地位举足轻重，如今的河南仍是经济大省，但却算不上经济强省，然而勤劳智慧的河南人始终没有放弃对兴河南强中原目标的追求。习近平总书记提出“中国梦”为全国人民指明奋斗新方向，郑州航空港实验区规划的批复，为砥砺奋进的河南儿女带来了发展的新契机。

河南航投肩负着实验区建设的重任，在对外开放中重铸高地：“郑州—卢森堡”货运航线交出亮眼的成绩单，铺设了一条中欧贸易的空中丝路，它利用全球第一大全货运航空公司的顶级网络优势，让郑州的区位优势、河南及周边市场的巨大潜力，逐步体现出来。刚大学毕业的我，有幸加入河南航投置业公司，成为建设实验区大军里的一员。

航空置业是公司七大业务板块之一，我们的责任就是重点打造航空物流园区等高端商务综合体，形成独具临空经济特色、富有市场竞争力的地产综合经营

把平凡的事做出精彩

◎ 航投物流 赵晓霞

人生不能没有梦。追求人生幸福的梦就是理想，就是奋斗目标，就是对未来的美好憧憬。

我是一个平凡的人，从小到大有无数个平凡梦想：当一名教师、做一名白衣天使……，每个梦伴随我每个时期的成长。后来我参加了工作，在平凡的日子里我成长、成熟，但是，不管在什么岗位，我都要求自己把平凡的事做出精彩。

人到中年的我，已有很多年没和别人讨论过有关“梦想”的话题。但自从2013年5月份我走进航投物流公司以后，开始了工作旅程的新阶段，我就找到了新的梦想——航空梦。我深切感到它离我是这么近，这么真实。

梦想很近，因为它正在我身边一点点变成现实。2014年1月，我们与卢森堡国际货运航空公司签署股权买卖协议；6月就开通了“郑州—卢森堡”的国际



货运航线，架起了中欧空中丝绸之路；11月下旬，在5个月内卢货航的总货运量已突破万吨，占郑州机场同期货运增量的36.3%。

梦想真实，因为它正在改变亿万中原百姓的生活。目前我所在的航投物流，各项业务都在如火如荼地开展着——国际贸易采购销售、展示店的装修开业、跨境E贸易的开展、物流园区的规划用地等，每一项都在促进河南经济转型、提升百姓生活品质方面建功立业。尤其是我们“新鲜卢森堡”项目的启动，把欧洲皇室用品提供给河南百姓，深受民众喜爱。

把伟大的梦想变得很近很真实，正是平凡的航投人通过坚持不懈的奋斗来实现的。我身为其中的一员，既感到无比光荣，也感到任重道远。我要一如既往，从学习开始，从实践起步，在平凡的岗位上做出不平凡的成绩。把平凡的工作做到精彩！



雏鹰展翅 翱翔高空

◎ 财务管理部 杨雅云

记得2003年杨利伟乘坐神州五号飞船首次进入太空，中国成为第三个掌握载人航天技术的国家，同年11月神舟五号返回舱抵达重庆展览，很荣幸，刚上高一的我前去参观了那个庞然大物，它的神秘和壮观，深深打动了我。在分科时，凭着一股激情，怀着对蓝天的憧憬，我毅然放弃了自己擅长的文科，决然选择了当时不太擅长的理科，幻想着—飞冲天。

时光荏苒，匆匆告别了那些青葱岁月，时间沉淀了年少时的热血，却没有磨灭心中的梦想。很幸运的在毕业之后加入了河南航投的大家庭，积极投身于郑州航空港经济综合实验区建设的热潮中，让尘封已久的年少时梦想有了实现的平台。

作为航投的一名财务人员，我一点也没感到目前的工作距离梦想的实现很远，相反我感到脚踏实地的充实。

曾以为，会计就是简单的记账算账，然而工作以来，

耳濡目染，让我深深感受到会计的意义与凝聚在财务人员身上的责任。每一笔资金的进出，都在细节上考验着财务人员的专业素养，以及对会计准则的把握。在企业资金的归集、筹划和运转上，我学会了综合分析和出谋划策；在处理复杂的借贷业务过程中，我坚守着更大的耐心与细心。通过不断的学习，我如饥似渴地获取更多更广的知识，更好地完善自己，一天天将财务的敏感性和专业性融入工作的每一个细节。我认为这“每一个细节”都是建设航空港的每一块砖石，都是向梦想进军的坚实一步。

雏鹰虽小，展翅有时；会当长风，翱翔高空。我与航投梦相融，情相连。年轻的航投，拥有年轻的热血，年轻的心脏，我们不惧风浪，勇往直前。虽然我们也有不足，在成长的路上会遇到礁石，但“长风破浪会有时，直挂云帆济沧海”，我们必将羽翼丰满，展翅高飞，在天空中勾勒出绚丽的彩虹。



深化改革 突破前行



10 幅图速览工作报告

1

2014 年我国经济社会发展稳中有进：增速稳、就业稳、价格稳；经济结构有新的优化，发展质量有新的提升，人民生活有新的改善，改革开放有新的突破。

◆国内生产总值达到 63.6 万亿元比上年增长 7.4% 在时间主要经济体中名列前茅

2

实际使用外商直接投资居世界首位，对外直接投资突破千亿元，与利用外资并驾齐驱。

3

2015 年着眼“双目标”，坚持“双结合”，打造“双引擎”，推动发展调速不减势、量增质更优，实现中国经济提质增效升级。

- ◆国内生产总值增长 7% 左右，居民消费价格涨幅 3% 左右
- ◆城镇新增就业 1000 万人以上，城镇登记失业率 4.5% 以内
- ◆进出口增长 6% 左右，国际收支基本平衡，居民收入增长与经济发展同步
- ◆能耗强度下降 3.1%，主要污染物排放继续减少

4

继续实行结构性减税和普遍性降费，进一步减轻企业特别是小微企业负担。

◆今年拟安排财政赤字 1.62 万亿元，比去年增长 2700 亿元
赤字率从去年的 2.1% 提高到 2.3%

5

降低社会融资成本，让更多的金融活水流向实体经济。

◆ 2015 年广义货币 M2 预期增长 12% 左右，根据经济发展需要，也可以略高些

6

大道至简，有权不可任性。所有行政审批事项都要简化程序，明确时限，用政府权力的“减法”，换取市场活力的“乘法”。

- ◆今年再取消和下放一批行政审批事项，全部取消非行政许可审批
- ◆制定市场准入负面清单，公布省级政府权力清单、责任清单

7

把外商投资限制类条目缩减一半。打造稳定公平透明即可预期的营商环境。

◆全面推行普遍备案、有限核准的管理制度，大幅下放鼓励类项目准入权，探索准入前国民待遇加负面清单管理模式

8

推动铁路、电力、通信、工程机械以及汽车、飞机、电子等中国装备走向世界。让中国企业得走出、走得稳、在国际竞争中强筋健骨、发展壮大。

- ◆扩大出口信用保险规模，对大型成套设备出口融资应保尽保
- ◆拓宽外汇储备运用渠道，加强金融、信息、法律、领事保护等服务

9

把一些以互联网为载体、线上线下互动的新兴消费搞得红红火火。

- ◆全面推进“三网”融合，加快建设光纤网络，大幅提升宽带网络速率，发展物流快递
- ◆建立健全消费品质安全监督、追溯、召回制度，严肃查处制售假冒伪劣行为

10

经济发展进入新常态，精神面貌要有新状态。

- ◆要完善政绩考核评价机制：
- ◆对成绩突出的，要大力褒奖
- ◆对工作不力的，要约谈诫勉
- ◆对为官不为、懒政怠政的，要公开曝光、坚决追究责任



10大数字勾勒“新常态”

【数据一】GDP增长7%左右： 彰显稳增长调结构决心

政府工作报告提出，2015年GDP增长7%左右。这一数字较去年下调了0.5个百分点，也是2004以来最低的预期目标。

7%左右的预期目标，符合中高速增长发展要求，与现阶段我国增长潜力相一致，经过努力是可以实现的。同时，这一目标也有利于稳定就业，并与全面建成小康社会的预期目标相衔接。

【数据二】居民消费价格涨幅3%左右： 为货币政策和价格改革留空间

增速目标的下调向企业传递了强烈信号。“在整个国家更重增长质量而非速度的背景下，企业要调整心态，不能寄希望于大规模刺激政策，而要通过技术创新等挖掘内部潜力。”全国人大代表、湖南冷水江钢铁有限公司董事长陈代富表示。

政府工作报告提出，2015年居民消费价格涨幅3%左右，比去年3.5%的目标略有下降。

2014年我国居民消费价格比上年上涨2%，物价水平总体稳定。当前国际大宗商品价格走低，国内重要商品供应充裕，部分行业产能过剩，价

格总水平有可能延续偏弱走势。

全国政协委员、清华大学经济管理学院副院长白重恩表示，CPI增速较低，为货币政策适当放松提供了空间，也为价格改革预留了空间。

【数据三】全社会固定资产投资 预期增长15%：有效投资是关键

计划报告提出，2015年全社会固定资产投资预期增长15%，低于去年17.5%的目标，接近去年15.7%的实际增速。

李稻葵委员认为，适度调低投资增长目标是合理的。“因为今年国家不会搞大规模的投资拉动，而是促进投资带动产能优化，民生领域的投资将成为拉动经济的增长点之一。”

政府工作报告提出，将多管齐下改革投融资体制，大幅缩减政府核准投资项目范围，大幅放宽民间投资市场准入。

【数据四】社会消费品零售总额 预期增长13%：让消费潜力变成 支撑动力

计划报告提出，2015年社会消费品零售总额预期增长13%，略低于去年14.5%的预期。

2014年社会消费品零售总额为26.2394万亿元，同比名义增长

12%，实际增长10.9%。白重恩认为，经济下行压力加大，需要加快培育新的消费增长点来支撑，提出高于去年实际增速的消费预期，表明今年在促进消费方面可能会有更多动作。

政府工作报告提出，要加快培育消费增长点，促进养老家政健康、信息、旅游休闲、绿色、住房、教育文化体育等6大领域消费。

白重恩认为，今年这个预期目标完成起来难度不大，消费在不少方面具有较大潜力，比如养老服务有利于全社会消费扩大，以互联网为基础的新经济崛起为消费带来增长空间。

【数据五】广义货币M2预期增长 12%左右：有利于调结构防风险

政府工作报告提出，今年广义货币M2预期增长12%左右，而2014年这一目标是13%，实际增长12.2%。截至2014年12月底，广义货币(M2)余额122.84万亿元。

全国人大代表、全国人大财经委副主任委员吴晓灵表示，M2预期增长12%左右的目标是适度的、合理的。“市场上老有一个误区，就是把中央银行的货币政策操作手段，当成货币政策取向的变化，货币政策取向没有变，央行一直在执行中性的货币政策。”

今年1月份M2(广义货币)增长10.8%，这是1986年12月以来的新低。去年11月和今年2月，央行两度下调的存贷款基准利率，目的在于降低实体经济融资成本，支持结构调整和转型升级，防范和化解金融风险。

【数据六】财政赤字1.62万亿元： 让积极的财政政策更积极

政府工作报告提出，今年拟安排财政赤字1.62万亿元，比去年增加2700亿元，赤字率从去年的2.1%提高到2.3%。

“赤字规模与赤字率的上升是今年严峻财政收支形势下的必然表现。”全国政协委员、中国财政学会副会长贾康说，这也是落实中央经济工作会议明确的积极的财政政策要有力度的要求。

【数据七】能耗强度下降3.1% 以上：完成“十二五”目标无悬念

政府工作报告提出，今年能耗强度下降3.1%以上，主要污染物排放继续减少。

全国人大财政经济委员会副主任委员辜胜阻说，2015年节能减排目标与去年持平，这说明一方面顺利完成“十二五”节能减排目标已经没有悬念，另一方面也考虑到当前GDP增长面临下行压力，有利于保持宏观经济稳定增长和产业转型升级的平稳推进。

白重恩建议，通过鼓励新能源、绿色服务业等发展带动节能减排目标

完成，在实现环境有效改善的同时为宏观经济提供新的增长点。

【数据八】进出口增长6%左右： 新的开放战略增添动力

政府工作报告提出，今年外贸进出口增长6%左右，这一数字低于去年7.5%的预期目标，高于3.4%的实际增速。

“外贸预期增速下调与当前面临的国际国内环境相适应，也表明中国正在摆脱靠出口、投资拉动的经济增长模式，寻求更加持久稳固的增长动力。”全国人大代表、清华大学政治经济学研究中心主任蔡继明表示。

过去3年外贸进出口预期指标都没有完成，说明国际金融危机后国际贸易形势复杂严峻。今年以来我国外贸依然压力较大，1月份进出口总值同比下降10.8%。商务部部长高虎城表示，2015年实现外贸平稳增长需要付出艰苦努力。

不过也不必过于悲观。蔡继明说，尽管国际市场需求疲软、我国低成本优势不断削弱、大宗商品价格下滑，但中国正在施行的开放型经济大战略，将为外贸发展与转型增添持久动力。“比如‘一带一路’战略将成为中国与广大新兴国家贸易融合的大平台。”

【数据九】新增城镇就业1000万 以上：经济减速就业不“减码”

政府工作报告提出，今年城镇新增就业1000万人以上，与去年目标持平；城镇登记失业率4.5%以内，比去年提高0.1个百分点。

“面对经济放缓的现实，新一届政府全力稳定就业、促进就业的态度鲜明。”辜胜阻说，“随着经济总量增加、经济结构优化，中国经济不用维持过高速度就可以保证一定的就业增长。”

数据显示，2014年第三产业增加值占GDP的比重为48.2%，比上年提高1.3个百分点，中国经济正逐步从制造业主导向服务业为主转型，整个经济运行对就业的承载能力正在加强。

“近年来出台的一系列鼓励创业创新措施将在2015年发挥更大的作用。”辜胜阻说，新设立的企业大多属于小微企业和服务业，吸纳就业人数多、成长性强，是中国经济增长新的支撑力量。

【数据十】企业退休人员基本养老金 标准提高10%：让社会保障网 更加“可依靠”

政府工作报告中提出，企业退休人员基本养老金标准提高10%。城乡居民基础养老金标准统一由55元提高到70元。

政府工作报告明确提出提高养老金标准，体现了我国政府在应对日益严峻的养老问题上的担当和务实。第六次全国人口普查显示，我国60岁以上老年人口已占总人口的13.26%，日益呈现老龄化趋势。全国政协委员、民建中央调研部部长蔡玲建议，除了加强社会保障之外，还要加快推进养老服务社会化改革，发展民办养老机构。

本刊综合编辑

民航业回顾展望：

悄然之变中机遇大于挑战



作者：邹建军

中国民航管理干部
学院教授、航空运输服
务研究所所长。

一个“新常态”，几乎颠覆了人们对经济与行业发展的基本认识。这不仅是思想上的变革，更是实践的变革。回顾2014年，展望2015年，恐怕任何一个行业的发展都不可能脱离这个基础。关于“新常态”的特点，论述颇多，但其核心的思想就是“深化改革”，即：“简政放权，开放市场，改善民生”。这不仅是对整个国家经济与社会发展的基本要求，也是对各个产业、各个行业发展的根本要求，民航业也不可能例外。因此，对于民航业的回顾与展望，其核心话题也必然是深化改革所带来的挑战与机遇。

回顾 2014 年，变革已悄然发生

这场变革，并非“突如其来”，而是2008年金融危机之后全球经济格局的重构与我国经济结构与增长模式转变的共同作用。归结起来，民航业在2014年的变化，主要表现出以下六大特征：

一是市场结构变化加速。从全球民航业格局来看，过去快速增长的亚太市场，那种“万人瞩目”的光环正在逐渐消退，取而代之的是海湾地区航空公司的强势上位与北美航空公司的“重生”。而从国内民航市场结构来看，这种变化则表现更为明显。一方面是传统的“东高西低、国内重于国际”的市场特征正在发生逆转：东部增长速度日益放缓，而中西部增长加速；国际航线市场份额比例也因为出境旅游需求的爆发而不断扩大。另一方面则是二线机场的快速发展与单一会展休闲市场的遇冷：从2014年24个千万级机场的旅客吞吐量规模与

增长速度来看，那些规模较大的机场，增长速度明显低于行业平均速度，北京与广州两大国内机场增长速度甚至只有行业平均速度的一半；反之，那些与上述规模较大机场处于同一城市圈的机场，如天津、深圳、杭州等机场旅客吞吐量增长速度则远高于行业平均水平。

二是低成本运营模式进入官方视野。全球航空公司业竞争格局的改变，很大程度上与低成本航空公司的快速增长与持续挑战有关。而在北美地区，以美国大型航空公司为主导的“劫后重生”，在战略上基本可以归根于“低成本运行模式”的实施。然而，分析这些大型航空公司的转型之路，几乎都是在模仿廉价航空公司的做法，以“裸价服务”加“个性化定制”的手段来重构产品与服务体系，通过实施“菜单式”收费政策，在多层次满足客户需求的同时，寻找“定制管理”与“差旅管理”的机会，从而获得较

好的回报。

在中国，低成本航空公司数量与规模不但在国内市场无法与欧美航空发达国家相比，即便是在东南亚的国际航线市场中，也几乎是外来低成本航空公司主导的。与此同时，国内市场也开始呈现高端需求下降、旅游休闲需求快速上涨的局面。因此，基于这样的背景下，行业管理部门把市场发展的目光首次聚焦到了低成本运营模式，并出台了《促进低成本航空发展的指导意见》，鼓励航空公司向低成本运营模式转型。

三是通用航空呈现“破茧”之势。作为民航业的重要支撑，通用航空在我国的发展一直处于“低洼”状态。之所以出现这种现状，其中的影响因素众多，但关键还在于低空管理的政策。2014年，尽管翘首以盼的低空开放实践还是没有到来，但在7月，《低空空域使用管理规定（试行）》（征求意见稿）的推出，又似乎让我

们感受到了通用航空似有“破茧”之势。更为重要的是，2014年10月8日，在国务院总理李克强主持召开的国务院常务会议上作出的再次修订政府核准投资项目目录的决定，明确要求向地方政府全部或部分下放通用机场、非跨境跨省电网等23类项目核准权限，直接把通用航空发展的想像空间推向了高潮。这种政策上的推进与发展，在通用航空的运营实践中也得到了明显的体现。根据通航资源网的统计，截至2014年底，我国通用航空机队在册总数为1952架，较2013年（1654架）新增了298架，同比增长了18%；国内实际拥有飞机的通航企业数量，也由2013年的208家，增加到2014年的257家，同比增长了24%。

四是自由贸易区政策发酵推动行业战略变革。上海自由贸易区的批准建设，对于民航业而言，却是一个全新的机会，是一场战略转型与变革的

开始。首先，这种开放的战略，无疑会加大国际商务与货物往来，从而给民航业带来更多的市场机会。目前与我国签订有FTA协议的国家或地区，总数已超过10个，分布的区域包括南美洲、澳洲、亚洲与北欧等。同时，国家批准建设的FTZ也由上海扩展到天津、广东与福建等三地。其次，FTZ建设带来的政策突破，也为民航企业延伸产业链提供了机会。譬如过去受政策影响较大的航空租赁产业、跨境电商与国际转运服务等，都由于自由贸易区的建设而获得了更好的发展机遇。尤其是航空货运向航空快递物流的发展，可谓是有着前所未有的发展机会。当然，更为开放的政策也由此带来了更多的竞争者与更大的竞争压力。第三是大型网络航空公司的枢纽建设与网络化发展的机会。纵观大型网络航空公司的发展，必然都有一个世界级航空枢纽的支撑。而这个世界级的航空枢纽，也必然会有个全面开放、服务链相对完整的自由贸易区的存在，如今，中国版的自由贸易区（FTA）已经出现，未来的上海、广州是否会成为世界性的国际大型航空枢纽，这有待基地航空公司的努力。最后则是行业管理部门不断在整个行业的战略变革。在自由贸易区建设的刺激下，航空公司战略变革加速却是个不争的现实。路虽不同，却都在思变。

五是快速增长的出境游需求掀起二线机场开辟国际航线热潮。之所以说是“热潮”，更多的还是从地方政府在二线机场开辟国际航线中的热情来判断的，一条欧美航线的开辟，动辄就是超过亿元的经济补贴，这不

能不说是疯狂。客观地说，2014年国内二线城市机场开辟国际航线的狂潮，既有地方政府高额财政补贴纵容的结果，也有快速增长的出境游需求推动的结果。



我国游客对出境目的地的选择，已逐渐从倾向于包括港澳台地区、日本、韩国和东南亚国家这些近程市场，转向选择包括像美国、俄罗斯、澳大利亚、加拿大、法国、德国，甚至是非洲一些政局相对稳定的国家等这样一些相对远程的市场。与此同时，包括人民币升值、签证放宽、旅游政策管理规范等因素，也呈现向好发展态势，进一步刺激了出境游需求的释放。

也正因为此，世界上一些旅游资源丰富的国家或地区，纷纷把市场的焦点定位在中国游客身上，并积极出台旨在营造宽松、便捷旅游环境的政策。而这些国家或地区的大型航空公司，也将市场发展的重点放在了国内，纷纷寻求开辟中国航线的机遇。于是，在我国一线机场，如北京、上海、广州等机场时刻资源饱和与受限的情况下，一些二线城市的机场就成了各航空公司争夺的重点，如西部地区的成都、重庆、西安；中部地区的武汉、郑州、长沙；东部地区的青岛、杭州、厦门等。

六是成本因素推动航空公司盈利能力的增强。分析2014年影响行业运行成本因素的变化，至少有三个内容是很值得我们关注的。首先是航空燃油价格一路下滑带来的成本下降机

会。其次是行业整体运行效率的提升。运行效率是影响航空公司成本结构的重要因素，仅以航空燃油价格与附加费为例，一架A320的飞机，在燃油价格不变的情况下，2小时左右的航程，如果航班延误时间

缩减30分钟，其单位客公里对应的燃油成本就要下降近20%。而根据民航局年度工作报告显示，2014年前11个月，飞行量前10位管制区的运行效率同比提高了8.14%，北京、上海和广州等八大机场之间航班正常率同比提高了6.1%，国内航空公司航班延误投诉率下降了20%、航班取消投诉率下降了41.7%。

最后则是移动智能技术的应用。尤其是以“简化商务”为目的的自助服务，包括机场的自助值机、自助交付行李、自助登机，以及航空公司服务中的官网预订、网上值机等服务，在整个民航服务中的比例日益提升，也为其服务成本的降低创造了良好的条件。

展望2015年，机遇大于挑战

展望2015年，深化改革仍然是民航业发展与转型的主题。变革与创新，带来的既有机遇，也会有挑战。但是，放眼2015年民航业的发展，这种变革所带来的机遇肯定会大于挑战。

首先，政府的财政补贴与税费优惠政策虽然受到制约，但却可以由此带来市场竞争的规范。2014年11月

27日，国务院发布了《国务院关于清理规范税收等优惠政策的通知》（国发〔2014〕62号），明确要求：统一税收政策制定权限、规范非税等收入管理、严格财政支出管理、全面清理已有的各类税收等优惠政策。这就意味着，过去地方政府在发展航空经济、引进航空公司、开辟新的航线过程中，所采取的税费优惠、财政补贴等政策手段将受到较大限制。虽然，这在一定程度上会给二线城市发展民航业带来一定的困难，但从长远来看，却有利于民航业市场竞争的规范，并为促进民航业健康有序的发展奠定基础。

其次，“简政放权”式的深化改革将全面铺开，市场活力会得到进一步释放。无论是简政放权，还是深化改革，其核心是改善民生，建立公平的竞争环境。延续2014年的变革，行业管理部门在2015年依然会在市场开放与促进航空公司战略转型方面制定更加全面的改革措施。从目前我国民航业发展的实际情况来看，无论是推进航企的低成本变革，还是促进市场的开放与竞争，其关键的问题就是能否真正做到放松管制，如时刻资源的管制、价格管制、市场管制等。

第三，高铁对航空运输的影响已经由线发展到网络时代，但民航服务的便捷性与时效性也得到了有效改善。应该说，高铁的网络化发展，对民航业的冲击是极大的。当然，这中间的影响因素诸多，或许并不能说明问题。但是，在一些开始就受到较大冲击与影响的航线，随着民航服务的便捷性与时效性的改善，市场出现了由稳定走向回归的过程。以北京到南京为例，京沪高铁线的开通，给北京—

南京航线带来的直接影响是：旅客量下降近60%，票价下降近30%。但在高铁运力投放稳定之后，航空运输在运力投放稳定的前提下，出现了票价水平的回归，甚至超过了高铁开通之前的水平。因此，随着高铁服务网络的形成，2015年的民航与高铁之间的竞争与合作，将呈现一种全新的发展，合作将替代竞争成为两种交通运输方式发展的主要方向。尤其是在高铁枢纽城市，两者之间的合作将更为迫切。

第四，“一带一路”对互联互通的需求给民航业带来了新的市场机会。新常态下的中国经济国际化发展战略，就是陆上丝绸之路经济带与海上21世纪丝绸之路经济带建设。所谓的“一带一路”，在战略合作与安排上，基本上分成了三条线，即：北线的北京—俄罗斯—德国—北欧；中线的北京—西安—乌鲁木齐—阿富汗—哈萨克斯坦—匈牙利—巴黎；南线的泉州—福州—广州—海口—北海—河内—吉隆坡—雅加达—科伦坡—加尔各答—内罗毕—雅典—威尼斯。根据中国经济网的统计，“一带一路”沿线国家和地区多达26个，涵盖的人口高达44亿，占全世界的63%；经济规模达到了21万亿美元，占全世界的29%；货物与服务出口将占全世界的24%。

这种巨大的人员往来、货物贸易与服务贸易，一定会对民航业的发展提出新的要求。2015年，配合“一带一路”战略的“空中丝路”战略极有可能被提出，这必将开启中国民航国际化发展的新篇章。

第五，低成本运行策略将进一步提升航企的竞争力。毫无疑问，无论

是政府的改革开放，还是航企的战略变革，其核心都是追求运营与管理效率的提升，2015年，我国民航业的变革，也必然是持续的向低成本运行模式转型。

第六，城市群内多机场协同发展将促进民航业发展更为平衡。得益于我国经济过去近40年的快速发展，以及城镇化建设的加快，在我国，已逐渐形成了以珠三角城市群、长三角城市群、以及以京津冀为核心的环渤海城市群等三大城市群为基础的，包括长江中游城市群、中原城市群、成渝城市群、哈长城市群等在内的7个国家级城市群。

所谓城市群，是指在特定的地域范围内具有相当数量的不同性质、类型和等级规模的城市，依托一定的自然环境条件，以一个或两个特大或者超大城市作为地区经济的核心，借助于现代化的交通工具和综合运输网的通达性，以及高度发达的信息网络，发生与发展着城市个体之间的内在联系，共同构成的一个相对完整的“集合体”。它强调的是互相支撑，互相补充。尤其是对交通运输的要求，更是体现出立体化与综合性的特征。

最后，还有一个不容忽视的变化，即公务航空发展战略的谨慎。近年来，由于通用航空发展的升温，在2010—2013年间曾掀起了一股公务航空发展的热潮，几大航空集团几乎都在公务航空领域进行了战略拓展。但是，与航企热情不同的是，市场需求始终没有像预料的那样暴发。相反，在2014年，随着中央“八项规定”、“六项禁令”等系列新管理政策的实施，以及中央反腐行动的升级，还出现了

急剧降温的局面。根据香港亚翔航空有限公司的分析，2013年中国约有248架公务机，比2012年增长28%。但是，进入2014年，尤其是后半期，却迎来了一阵公务机退订潮。据不完全统计，2014年的公务交付量下降了近40%。显然，这在很大程度上预示着需求预期的下降。这就意味着，对于那些以托管或代管为主要业务的公务机公司而言，谨慎发展的战略必然会成为其2015年的主题。

当然，展望2015年，随着行业的发展与变革，大型航空公司必然会持续变革、创新自身的发展战略。当欧洲的庞然大物汉莎航空集团把信息业务打包卖给IBM时，全球航企的“轻资产化”战略转型也就发展到了高潮。同样，国内航空公司要加速国际化进程，就必然会与国际发展趋势接轨，必然也会寻找类似的转型之路。因此，是选择“借力式”战略联盟，还是选择“自主式”多元化发展，或是选择“渗透式”市场扩张，都将在2015年形成最终的对决。而各航企战略选择的对与错，成功与失败，也都可能在变革的2015年见分晓。

源自民航资源网 2015-03-06





在中国与欧盟建交 40 周年之际，欧盟驻华大使和欧盟 28 个成员国驻华大使日前联合署名，表示愿与中国发展强劲的伙伴关系，进一步推进双方贸易、经济、投资和政治关系。40 年来，中欧关系在各领域取得长足进展。目前，已形成以经贸对话、政治对话和人文交流对话三大支柱为核心的伙伴关系。对于正在全面深化改革的中国和欧盟而言，进一步深化互利共赢的中欧关系，具有重要意义。

作为最大的发展中经济体和最大的发达经济体联盟，中欧人口和经济总量分别占到世界四分之一和三分之一，在经济全球化的今天，中欧关系不仅事关中国和欧盟各自发展，也会对世界政治经济格局发展产生重大影响。中方从战略高度看待和重视欧盟，坚定支持欧洲一体化建设，愿同欧盟不断扩大和深化全面战略伙伴关系，开展在中欧、亚欧、全球 3 个层面的合作，做和平伙伴、增长伙伴、改革伙伴和文

明伙伴。

经贸合作是中欧关系中的重要抓手和最大亮点。在双方的积极推动下，中欧贸易快速、均衡发展，呈现出前所未有的紧密态势。正如欧盟驻华大使史伟所言，“如今 24 小时的贸易量相当于建交之初全年的贸易量。”我国商务部的统计显示，2014 年，中欧间货物贸易额达 6151 亿美元，占中国同期进出口总额的 14.3%。欧盟已连续 10 年成为中国的第一大贸易伙伴，欧盟还是中国的第一大进口来源地和第二大出口市场。中国则是欧盟的第一大进口来源国和第二大贸易伙伴。

与贸易密切相关的是投资。通过双方高层互访、中欧经贸联（混）委会，中欧间金融、能源、船舶、生态园区等领域的合作渐次拓宽，中欧投资协定谈判工作力度不断加大。中国企业对欧非金融类直接投资呈现出“井喷式增长”，去年达到 98.48 亿美元，创历史新高，是欧盟对华投资的 1.44 倍，同比增长

一倍多。

人文交流更是欣欣向荣。随着中国人民生活水平的提高，越来越多的中国人走出国门，到欧洲旅游；同时选择中国作为旅游度假目的地的欧洲家庭与日俱增。据统计，当前中欧间的人员往来每年达 600 万人次，是 10 年前的 3 倍。此外，还有 25 万中国留学生在欧洲各大学学习，同时欧洲国家在华留学生数量也达到了 4 万。

走过 40 年历程的中欧关系，已经发展成为相互依存度很高的复合型关系。双方在 2003 年确立了战略伙伴关系，并于 2013 年进一步上升为全面战略伙伴关系，双边关系以经济为重点，不断拓展合作领域。目前，中欧间已建立了 60 多个高级对话与合作机制，涵盖的领域包括外交政策、安全与防务、网络、高科技、创新、旅游、能源、环境、气候变化、灾害管理、人文交流等。

展望未来，中欧战略合作前景广阔，深化合作有利实现互利共赢。就经济领域而言，合作潜力巨大。中欧货物贸易虽已超过 6000 亿美元，但服务贸易还不足前者的十分之一。再如，欧盟在华投资仅占其对美国投资的十分之一，中国对欧投资不足中国对外投资的十分之一。可见，中欧间的市场有待进一步开放，市场准入亟需扩大。双方要尽快谈成投资协定，启动自由贸易协定可行性研究，共同提高中欧贸易质量和水平，把中欧合作和“一带一路”等重大国际合作倡议结合起来，加强基础设施互联互通，构建亚欧大市场，为中欧未来更广泛的合作不断添砖加瓦。

源自《经济日报》2015-03-02

两年共奋斗 内外互联互通 ——实验区成立两周年特别报道

3月7日，备受瞩目的郑州航空港经济综合实验区迎来两岁生日，也创造了许多令人振奋和骄傲的成就。河南航投积极融入实验区建设的历史洪流，共奋斗、同命运，在对外开放互联互通方面做出了一定贡献。本刊综合相关信息，聚焦核心，梳理汇编，供读者存阅。



这次考察我对河南加快构建“米”字形快速铁路网、建设大枢纽、发展大物流的战略构想有了更直接的了解，希望河南建成连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为丝绸之路经济带建设多作贡献。

——2014年5月10日，习近平总书记视察河南时提出殷切希望

实践证明，省委、省政府决定建设郑州航空港经济综合实验区，并以此作为全省发展的战略突破点和对外开放的平台，这个决策是正确的。实现实验区建设战略目标，是有条件、有潜力的，发展前景光明，要进一步增强信心、加倍努力。

——河南省委书记郭庚茂

实验区已经展现出勃勃生机，在全省发展大局中的地位日益突出，在国际国内的影响越来越大，已经成为河南的一张亮丽名片，成为河南走向振兴和崛起的一个关键举措和有效抓手。

——河南省省长谢伏瞻



按照民航平均飞行速度 700 公里/小时计算，以郑州机场为圆心，2 小时航程内覆盖人口和 GDP 约为 12 亿人和 57 万亿元，分别占全国的 90% 和 95%。3 小时航程可到达除新疆乌鲁木齐和西藏拉萨外的所有中国省会城市，并可到达东京、首尔、中国香港，中国台北等国际都市。

大枢纽 羽翼渐丰

“双十字”铁路框架与“五纵六横”干线公路叠加的河南，素来就有“中国铁路心脏”、“中国交通十字路口”的美誉。现在，又坐拥“全国航线网络中心”的空域优势，中原正通过郑州航空港与世界连为一体。

目前：

郑州机场累计开通航线 185 条，比 2010 年增长一倍以上，形成了除非洲之外、覆盖全球主要经济体的航线网络，为郑州腾飞架起通向世界的“空中丝路”，航空港实验区国际航空物流枢纽正在快速形成。

同时，航空货运连续 3 年增幅保持全国大型机场第一，全国排名也由 2010 年的第 22 位快速跃升至去年的第八位。机场的客货运量增速在全国大型机场中继续保持第一，中国内陆地区国际航空物流枢纽地位基本确立。

未来：

2015 年年底，郑州新郑国际机场二期工程将建成投用，与之配套的郑州高铁南站也给出了开工时间表。徐兰高铁和郑机城铁进入运营“倒计时”，郑万高铁、郑合高铁的开工建设让“米字形”高铁网开始成形，大枢纽综合交通体系羽翼渐丰。

案例：

“双枢纽”带动中欧合作“共振”

2014 年 1 月完成签约、4 月股权交割、6 月开通运营、11 月运量超“万吨”……不足一年，“郑州—卢森堡”国际货运航线在郑州新郑国际机场运营的洲际航线中，业绩跃居第 4 位，占机场同期国际货运增量的 29.3%，用数字诠释了郑州和卢森堡“双枢纽”战略孕育的强劲动力。

目前，该航线航班装载率持续提升，班次迅速加密，已达到每周运营 5 班。航线流域也正在日益加宽，覆盖我国 15 个省市地区的 30 多个大中城市。放眼世界，出发地和目的地包括卢森堡、德国、英国、法国、意大利、芬兰、比利时等主要欧洲国家的重要区域。

一条国际货运航线为豫卢两地寻求到一个共同的“支点”，一个

具有先进水平的跨境 E 贸易平台在郑州航空港经济综合实验区正式落地。

1 月 23 日，“新鲜卢森堡”项目在郑州启动，河南航投与卢货航联袂进军跨境 E 贸易，通过“航投臻品”电商平台打造物流供应链，把航空货运转化为贸易往来，实现了从“互联”到“互通”的升级，让中原百姓距离“买卖全球”的梦想更近一步。

下一步，河南航投与卢货航将加快完善航线网络，进一步拓展“空中新丝路”，尽快推动卢货航包机开通至芝加哥、洛杉矶的货运航线，并开通除郑州—卢森堡之外的一条定期洲际货运航线。“届时，将与卢货航现有航线网络无缝衔接，形成覆盖亚太、连接亚美、辐射非洲和大洋洲的全球性货运航线网络。”河南航投董事长张明超说。



大物流网通四海

郑州航空港经济综合实验区建设过程中，发展大物流一直是核心和关键。两年来，实验区不断拓网络、强集疏、扩平台、建口岸，加快构建集成联动的现代物流体系，内陆对外开放窗口作用开始显现，为国际商都挺起了“钢铁脊梁”。

目前：

2014 年，郑州航空港大力吸引大型物流集成商。开展物流网络战略布局研究，推动卢森堡货航郑欧直飞航班实现每周固定 5 班，与 UPS 续签战略合作协议，启动中国邮政速递物流项目选址工作，南航河南航空股份有限公司正式挂牌运营，深化与顺丰物流合作，推动快递与电子商务发展。

同时，航空港还以线下展示带动线上交易，扩充航空物流货源。投入运营一号体验店“韩国馆”，开工建设 E 博馆，全年入驻实验区企业 47 家，海关备案企业达 246 家。今年 1 月份，海关受理 E 贸易进口申报单 100.9 万票，突破单月百万票大关。郑州机场签证处正式投入使用，真正实现“落地签”。上海自贸区 14 项海关监管创新措施在郑州已复制推广 11 项。

2014 年 12 月 27 日，中国内陆地区首个获得国家质检总局批准的进

口肉类指定口岸——河南进口肉类指定口岸项目在此开建。中部唯一的食品、药品、医疗器械口岸也已开工建设。2015 年 2 月，中部地区首个一个端口对外的河南电子口岸中心正式投用。而支撑口岸发展的强大物流支撑体系正在不断完善。郑州机场运营的货运航空公司已从 2011 年的 6 家增至 16 家，通航城市从 2011 年的 56 个增至 97 个，全货运国际航线增至 28 条，初步构建起覆盖全球的航空货运网络。

未来：

据悉，今年河南省将加快“新鲜卢森堡”项目实施，推动更多欧洲乳制品、有机食品、奢侈品等高品质产品进入中原市场，并整合河南省特色产品、高端制造业和高附加值农副产品打入欧洲市场。同时，要深化与 UPS、TNT 等国际知名企业合作。加快推进中国邮政在郑州建设集疏中心。

案例：

航空物流让海淘唾手可得

就在几个月前，家住郑州的小陈还在为刚出生的宝宝海淘进口奶粉操心不已。如今，语言不通以及运送时效慢等问题，对她来说再也不是个事了。

“法国的奶粉 10 个小时就能从欧洲直接运到郑州，如果自己海淘，没个十天半月是绝对不可能收到货的。”3 月 2 日，小陈兴奋地对记者说。

一周五次航班，跨境直飞郑州，销售欧洲超市最新上架的红酒和有机果蔬……这些过去无法想象的商业模式，伴随着河南航投携手卢森堡国际货运航空公司共同打造的“航投臻品”电商平台已成为现实。

打开“航投臻品”的网站，上千种欧洲商品令人目不暇接。这些商品看起来“高大上”，价格却十分“亲民”。航投物流总经理朱新强告诉记

者，单件商品的价格将会比一般贸易（关税 + 增值税 + 消费税）条件下税率低 30% 左右。“在线选好商品，填写收货信息并进行支付，海关就会根据个人资料将货品从保税仓库清关。一般来说，消费者从下单到收货只需要三四天时间。”

为什么“航投臻品”发货的速度这么快？这还要从河南航投那个“洋伙伴”——卢森堡说起。去年 6 月，“卢森堡—郑州”货运航线顺利开通，截至今年 1 月 19 日，该航线已累计执飞航班 97 班，为郑州机场贡献货运吞吐量 1.6 万吨。

“物流是制约电商企业发展的最大问题，而我们双方拥有一条常态化运营的国际货运航线，这样独一无二的优势，成为保障货品‘新鲜’的基础。”卢森堡 CEO 德克·里奇表示，“卢森堡—郑州”货运航线保障了运输的高效和快捷，这正是欧洲生鲜产品能在 10 小时内运抵中原的秘诀。

一条“空中丝绸之路”开辟，一个跨境电商平台落地。“航投臻品”的问世不仅让河南人“买全球、卖全球”的梦想进一步成为现实，也印证着郑州航空港经济综合实验区两年来坚实的发展足迹。

“利用郑州市发展跨境电子商务的良好环境，依托豫卢两地货运航空合作后带来的物流优势，我们将全力打造郑州的国际贸易基地，使双方合作从‘空中丝路’向‘买卖全球’迈进，有力促进河南物流产业结构及整体水平的提升，带动中欧贸易带的发展。”河南航投有关负责人如是说。

大产业 百果成园

新的一年，实验区将以电子商务产业、高端制造业、现代服务业集群为核心，全力推动招商项目落地、产业项目投产，形成以富士康为龙头带动、集群发展的空港产业体系。

2014 年末，中兴手机在航空港实验区投产下线。作为我国最大的通信设备公司，中兴看好的，是这个全球重要的智能终端生产基地的美好未来。

2014 年，除苹果手机项目外，航空港实验区又相继引进正威、酷派、天语、中兴等手机整机与配套企业 89 家，手机产量达 1.43 亿部，约占全球手机供货量的八分之一，全球重要智能终端生产基地初步形成。

如果把智能终端产业比作航空港实验区构筑大产业的“报春花”，纷至沓来的大项目则组成了一幅姹紫嫣红的“百花争艳图”。2012 年，富士康二期、三期、中宇航空器材物流产业园等 14 个项目签约，总投资 277 亿元。2013 年新签约项目 48 个，总投资额 1516 亿元，包括台湾友嘉精密机械产业园、菜鸟骨干网、传化物流等多个重大项目。2014 年，包括正威智能终端产业园、顺风电商产业园、中瑞大宗商品交易中心等在内的 51 个项目先后签约，总投资达 1458 亿元。

大都市 芳容初露

2014 年底，实验区托管面积已达到 417 平方公里，区内人口超过 50 万人，区内路网与连接区外道路得到了快速推进，水、电、气、暖、污水处理已能够初步满足发展和生活需要。根据规划，2030 年实验区将建成“特大城市”，人口将达 125 万人。

这是一曲激昂高亢的城建乐章：3 年来，航空港实验区共完成绿化面积 195 万平方米，投资约 60 亿元。除梅河公园刚刚开建外，兰河公园河道、桥梁、土建工程已基本竣工，景观绿化工程完成。青年公园已完成建设面积 15 万平方米、绿化面积约 8 万平方米。

目前，第一自来水厂一期、二期已全部建成投用，日供水能力 20 万吨；建成投用各类学校 27 所及医疗服务站 13 个。省公共医疗服务中心、市第一人民医院港区医院两所三甲医院已开建，航空大都市芳容初露。

一个个热火朝天的工地，为航空港实验区建设写下生动注解。2014 年，该区共开工在建道路项目 46 个，总里程约 137 公里。“三大片区”建设、公交港湾、水厂改扩建、生态绿化、棚户区改造等工程都在有序推进中，一座宜居宜业的航空城正在人们热切期盼的目光中快速崛起。

本刊综合编辑

10 个关键词

透视中国航空货运的现状 & 未来



如果说 2014 年是国内航空货运转型的关键基础年，那么 2015 年航空货运的转型将步入实质阶段，不管国内货航是否已经准备好，行业转型的车轮已经开始向前滚动，民航“十三五”将会见证很多“质变”。笔者认为，从以下 10 个关键词可以透视 2014 年航空货运市场上不容忽视的一些特征，并窥见中国航空货运市场的未来机遇。

关键词 1 两端延伸

经过几年的实验和实践探索，2014 年航空货运企业转型的方向在业内已经形成初步的共识——航空物流企业要专注主业，并在主业做强的基础上适当向上下游延伸。

关于货航的这一转型趋势的必然性，中货航党委书记高才在 2014 年年底的一篇分析文章中做了详细的阐述——“目前从各货运航空公司（转型升级）的探索实践来看主要包括转行、转换不同细分市场、转换经营模式 3 种类型。转行就是离开航空运输主业，‘哪儿有钱赚就去哪儿’；转换细分市场就是离开普货市场定位，转向快递等细分市场；转换经营模式就是要解决‘货源组织被代理被定价，

运力资源被采购被整合’这一主要问题，从航空承运人转型为航空物流商，从提供机场到机场运输服务转型为‘门到门’物流服务，从‘被组织被定价被采购被整合’转型为航空物流链的掌控者。转行解决不了问题本身；转换细分市场不仅难以发挥优势，而且难以建立快递市场所需核心环节‘最后一公里’能力；转换经营模式是符合市场需求和自身发展要求的转型之路。”

转型的方向达成共识，但如何践行这一转型目标，不同货航间的思路并不一致，目前东航物流旗帜鲜明地打出“快递 + 电商 + 贸易”转型目标，其他几家航司也有了一些举措，如国内端的陆空联运和空空转运等在 2014 年取得进展。总体来看，货航沿着产

业链向上下游延伸是必然趋势，而这种延伸主要借助“整合资源”实现已成为行业共识，“十三五”货航们将会着重解决如何“整合资源”的问题。

货航依靠自身资源的垄断性进行强制整合是一种思路，但目前国内四大航的货运业务规模都不大，话语权有限，如果真要按照这种套路整合，那么在此之前围绕三大航货运业务的“超级承运人”还要再往前推一步，如果这个超级承运人能落地，那么货航借助“垄断地位”进行整合的模式落地机会将大增。

而当前条件下，借助资本力量，以股权交易的方式进行上下游业务的利益捆绑将更具可行性，具体操作细节笔者会在后面的内容中进行具体阐述。

关键词 2 互联网



当互联网“颠覆”无处不在时，互联网/移动互联网对于航空货运的影响早已开始，国内领先货航依靠基于行业发展的“朴素的直觉”，也已围绕潜在影响做测试性或防御性的布局，2014年，东航物流的“东航产地直达”、南航货运的Cargo2000等均取得新进展，各类APP也如雨后春笋般涌现。

此外，当前国内货航面临的很多问题未来都可以借助“互联网”

寻求突破，如基于SaaS平台的iTracing、订单无纸化运作、电子报关，未来还会有担保和融资相关的服务上线，甚至传统货航国有体制的弊端也可以借助互联网的应用予以缓解。

2014年互联网/移动互联网在改变货航营销战略和分销手段方面取得阶段性成果。互联网/移动互联网对货航分销手段的影响最大特征就是减少货代的代理层级，那些手头没有核心资源的货代们将面临最大挑战。不过在“去中间化”方面，目前行业主流的看法是，航空货运领域的中间环节是货代，未来的趋势是货航将面对包括制造企业和电商等形态在内的直客。

一方面，当前航空货运市场上货代存在几个级别，一级货代凭借自身集货能力和对服务的掌控能力，能够从航空公司那里拿到比较具有竞争力的仓位，再将这些仓位层层外包，自

身赚取差价，而在一级货代之后还存在着很多二三级的货代，其中有一定数量的货代确实扮演着“中介”的角色，而这部分货代确实是最容易被平台取代的。

另一方面，与处于货代食物链最末端、与货主直接对接的小货代们是无法被取代的，原因有三：其一，航空货运不仅仅是运输，还包括报关、两端配送、退税等多个业务环节，这显然不是国内货航们可以全部搞定的，即使真的借助资本的手段搞定了，效益也未必是最优的；其二，每票货个案性质非常强，平台没法全部提供个性化服务的，因为平台立足的根基是“标准化”；其三，每一票货的源头都包含着一些利益捆绑，比如某些小货代的创始人可能本身就是某个制造企业运力采购部的家属等，而这层关系是不容易通过服务直接置换的。

关键词 3 国际化

2014年中国国际化进程取得巨大突破，丝绸之路经济带启动、人民币国际化推进、金砖国家开发银行总部落户上海，APEC成功举办和亚太自贸区启动等，中国在国际贸易领域的话语权不断提升。

与中国崛起相伴随的是亚太地区在全球航空货运行业的位置快速提升，2013年航空货运总量排名前五的线路有4条与亚太相关，并且与亚太相关的线路总量还在快速提升中，预计再过3-5年亚太市场作为全球航空货运枢纽的地位将会进一步得到巩

固。

面对国际化的大趋势，“十三五”期间国内货航企业有几个问题值得重点思考：

★如何沿中国国际化“路线”（如一带一路、亚太自贸区等）进行运力和资源布局？

★中国本土企业的国际化进程，以及与之相伴随的国际物流需求，哪些市场是重点？本土企业国际化的运输需求会呈现哪些新特征？

★当前国内三大货航的机队以B747F和B777F远程货机为主，但3-5年后航空货运的主场是亚太地区，现有机型并不是最理想选择，货航们

机型调整时除了国内快递因素外也应加入“亚太”这一参数，A330F、B767F是否可以进入备选项？

★亚太自贸区与国内自贸区会给现有运输格局带来哪些改变？货航们布局应该作何调整和侧重？



关键词 4 民营快递



以顺丰为首的民营快递企业在航空货运领域的布局是2014年航空货运领域的“亮点”。

顺丰航空的机队规模和航线网络进一步扩张，并且从波音公司收购超过30架二手757和767客机的举措更是引起业内外广泛关注，不仅如此，顺丰在国内各类航空枢纽的建设也格外引人注目，如果再加一个类似EMS南京枢纽的Hub，国内布局就接近完美了。除此之外，顺丰围绕供应链的布局也有板有眼，中国版UPS的雏形已经显现。

此外，圆通航空也在2014年正式获批筹建，将为中国航空货运市场

注入新的活力。

面对民营货运航空的不断发展，“十三五”期间国内传统货航们将面临两点考验：

★传统货航需要重新审视与顺丰和圆通等快递公司的合作关系，待后者的机队成长起来之后，传统货航与顺丰的竞争可能会大于竞合，当前的深度合作是否是在与虎谋皮？

★面对民营货航的崛起，传统货航的挑战还不仅仅来自货源，人才战也将全面拉开，其实当前的挖墙角已经开始，只是还没那么明显罢了。

关键词 5 二三线机场

2014年二三线机场货运迎来发展契机，郑州、武汉、南京等依旧领衔，此外长沙、宁波、石家庄、沈阳等机场也迎来发展契机，航空货运设施不断完善、货量稳步提升，呈现多点开花的情景。

“十三五”期间国内机场货运布局有两大问题值得关注：

★一线城市内机场货运的定位，如上海浦东与虹桥机场，北京首都与大兴机场等；此外，一线机场与二三线机场的货运协同也将是“十三五”航空货运可持续发展的重要议题之一。

★中国首家货运枢纽机场有望出现，武汉和郑州机会最大，但借鉴美国孟菲斯经验，不排除黑马出现的可能。

关键词 6 大通关

为适应国家区域经济发展战略，2014年海关着力再造区域通关管理流程，当年7月份起先后在京津冀、长江经济带、广东地区实施了通关一体化改革，建立起区域海关的统一申报、风险防控、专业审单和现场作业四大平台。区域海关间通过改革实现了互联互通，企业可以自主选择申报、纳税、验放地点，使得通关更便利、成本更节约。来自海关总署的统计数据显示截至2014年年底，海关通过京津冀、长江经济带、广东地区海关区域通关一体化平台共接受报关单近1800万票。

海关总署新闻发言人张广志介绍，目前区域通关一体化报关量已占

同期全国报关单总量的80%以上。海关2015年计划继续将区域通关一体化改革向全国海关推开，完善海关内部协作、互认共享机制，让跨区域通关更便捷、物流更顺畅。

2015年和“十三五”期间国内机场货运布局需要关注以下两个问题：

★“大通关”下“二次转关”瓶颈有望突破，因此空运转运将迎来发展契机，航空公司的货运枢纽布局，尤其是腹货联运的效率将会大大提升。

★“大通关”政策下，货源区域的壁垒被削弱，原有的市场空运格局将会被打破，航空公司的产品设计和资源投放侧重等都需要重新审视。

关键词 7 高铁电商班列

早在 2014 年 7 月，全国铁路实行新的列车运行图，北京、上海、广州、深圳 4 地计划开通 3 对 6 列“电商专列”，8 月初，北京—上海、上海—北京、北京—广州这 3 列高铁一站直达式特快“电商专列”正式开通。这些“电商专列”将用特快旅客列车的速度，专门针对网络购物商品进行运输，并逐步形成覆盖长三角、珠三角、环渤海及中西部地区的快递铁路运输网络。首批加入“电商专列”的公司包括京东、顺丰等 4 家。

虽然因为如铁路分拨中心、货物安检系统等配套设施的缺失，电商专列运营效果并未充分发挥，但是这一趋势已经是无法回避。但凭借稳定的运行时间和成本优势，国内电商专列，欧洲铁路专线等未来必会给航空货运带来更大的不确定性，并且影响不仅限于短途运输。好在铁路系统的转型也不是一蹴而就的事情，国内货航企业还有至少 3-5 年的调整时间。

关键词 8 3 分钱补贴

2014 年 5 月份阿里巴巴国际平台对外宣布对国内出口企业发放外贸服务补贴，每出口一美元最高获得 3 分钱人民币补贴。即一家企业如果通过该平台完成了 100 万美元的出口，那么就可获得由阿里巴巴发放的 3 万元补贴。

这一简单的事件将会对国内航空货运业产生巨大影响，其与“国际化”和“大通关”等将重塑国内货航的国际竞争力。

首先阿里利用深圳一达通跨境贸易平台积累下来的数据构建一个信用体系，形成更为完善的外贸生态圈。

这一体系建成后，国内贸易商/货代企业国际业务 CIF 的风险将会大大降低，进而推进国内贸易商国际贸易交易方式从 FOB 向 CIF 的转换，提升国内贸易商和本土货代企业在国际物流方案选择方面的主动权，进而带来国内航空货运客户结构和货航竞争力的质变。

关键词 10 油价

当前全球经济始终未摆脱下行压力，发达国家需求不振，包括新兴市场经济体在内的发展中国家的经济发展都在减速，导致全球石油需求疲软，另一方面受一些政治因素影响沙特、俄罗斯等传统产油大国的原油产量不减，此外加拿大油砂、以前不产油的东部非洲等也加入进来，同时美国页岩气产量增长很快，使美国的原油进口量越来越少等多方因素影响导致原油

市场供应增加，最终导致原油供需失衡，价格下挫。2014 年 WTI 原油从 98.50 美元/桶跌到 52.70 美元/桶，全年下跌 46.50%；布伦特原油价格也从 110.55 美元/桶跌到 56.51 美元/桶，全年下跌 48.88%。

而原油成本占到传统航空货运企业运营成本的 40% 左右，油价的大幅下跌利好航空货运，使其经营业绩有所好转。

源自民航资源网 2015-03-06

关键词 9 投资

过去一两年国内物流领域备受资本青睐，零担、快递、冷链、最后一公里投资案例不断，而作为物流分支的一个重大组成部分，航空货运领域与资本的结合也有了一些实践，如河南航投对卢森堡货航 35% 股权的收购，以及南航货运对圆通的战略入股等。

不过笔者认为航空货运与资本的结合还有一盘更大的棋可下，国内传统货航转型，以及酝酿几年仍无果的“超级承运人”构建（国内三大航货运业务整合），甚至是当前国家正在积极推进的国企“混合所有制改革”等都可以借助资本力量一战解决——由国字头的产业基金，如中信产业基金或民航产业基金等牵头，成立一家国家级航空物流控股公司（职能设置借鉴新加坡淡马锡模式），通过股权收购或者行政划拨的方式将产业链关键环节企业进行整合，产业链上的关键环节可以有三大航（货运业务）、还可以包括中航信、外运发展等这样的国资企业。通过股权比例进行管理，核心的资产追求控股，但具体运营权可留在原公司，控股平台只扮演资源调配的角色，此外，系统外关键资源以参股形式进行利益捆绑。



河南省与中国民航局深化拓展郑州航空港经济综合实验区合作共建



3 月 2 日，河南省委、省政府与中国民航局在京举行会商座谈，双方就共同推进郑州航空港经济综合实验区建设进行了深入交流。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，中国民航局局长李家祥等参加会商座谈。

郭庚茂首先代表省委、省政府对中国民航局给予郑州航空港经济综合实验区建设的鼎力支持表示衷心感谢。他说，2014 年，实验区建设取得了重大进展，运行效果超出预期，保持了好的发展态势。这些成绩的取得，离不开中国民航局的大力支持、悉心指导，是我们共建双方共同努力的结果。

郭庚茂说，2015 年是郑州航空港经济综合实验区建设实现大发展、大突破的攻坚之年。希望双方在坚持以往好经验好做法的基础上，继续努力，研究进一步深化和拓展实验区省局共建合作，为河南发展和百姓福祉、为民航业开拓创新、也为国家大局作出积极贡献。中央提出的“一带一路”战略意义深远，发展航空经济、构建

完善的航空网络、打造空中丝绸之路，完全符合实施“一带一路”战略的要求，我们应主动融入“一带一路”战略，争取发挥更大作用。要借助实验区这个平台，推进民航业改革发展，寻求新常态下新的经济增长点，以民航事业的发展带动综合交通体系的发展，以综合交通体系的发展带动经济的发展。希望中国民航局继续在郑州航空枢纽的能力保障、建立航空物流分拨中心、促进高端产业集聚等方面加强指导、支持，更好推进实验区加快建设发展。

谢伏瞻说，中国民航局对郑州航空港经济综合实验区建设高度重视，无论是实验区的战略谋划还是建设推进，都得到了中国民航局的有力指导支持。去年 4 月，我们双方签订了《共同推进郑州航空港经济综合实验区建设合作备忘录》，确定了 8 个方面 16 项共建内容。目前各项工作进展顺利，实验区的发展成效得到了方方面面的认可。希望双方继续深化战略合作，抓好合作备忘录确定的共建事项落实，全面完成今年实验区建设的目标

任务。

李家祥说，我们对郑州航空港经济综合实验区发展取得的成就感到特别欣慰。河南在航空经济谋划上先行了一步，实验区各项建设增长效果明显，已成为河南经济社会发展的一大亮点，在全国也产生了较大影响，为中国民航业的发展起到了很好的示范效应，可以说，实验区的发展超过预期、效果超过预期、影响超过预期。实践证明发展航空经济是转变经济发展方式、调整经济结构的有效抓手，是促进经济社会发展的巨大引擎，也是提高经济发展质量的强大助推器。希望河南充分发挥民航业在国民经济中的重要带动作用，乘风而上，继续发展，争取实现更大突破。中国民航局也会一如既往地帮助解决实验区建设中的困难和问题。

中国民航局副局长周来振，省委常委、常务副省长李克参加会商座谈，副省长赵建才介绍了郑州航空港经济综合实验区建设情况。

源自河南省人民政府网 2015-03-03

国家外汇管理局河南省分局出台意见 跨境外汇支付单笔限额提升至5万美元

国家外汇管理局河南省分局日前正式出台《关于进一步简政放权支持河南省涉外经济平稳健康发展的指导意见》，从7个方面提出了28条具体措施。值得关注的是，河南作为支付机构跨境外汇支付业务的试点省份，跨境网络购物外汇支付的单笔交易限额今后将从等值1万美元提高至5万美元。

为提高投资便利化水平，《意见》简化了河南省融资租赁类公司对外债权外汇管理，对其开展对外融资租赁业务将实行事后登记，由所在地外汇局办理。全省的融资租赁类公司可直接到所在地银行开立境外放款专用账户，用于保留对外融资租赁租金收入，账户内外汇收入结汇可直接向银行申

请办理。融资租赁类公司开展对外融资租赁业务，将不受现行境内企业境外放款额度限制。

同时，《意见》还放宽了境外放款主体资格要求，允许境内企业向其具有直接或间接持股关系的境外关联企业放款。取消境外放款额度2年有效使用期限限制，境内企业可根据实际需求向所在地外汇局申请境外放款额度期限。对确有客观原因无法收回本息的境外放款，允许境内企业向所在地外汇分局申请办理注销登记手续。

在支持豫企“走出去”方面，《意见》为企业统筹调配境内外资金提供了政策支持。一方面，扩大了购汇汇出的对象和用途范围，允许境内居民

在真实合理需求的基础上购汇汇出，用于特殊目的公司的设立、股份回购和退市等；另一方面，放开了境内企业向特殊目的公司境外放款的限制，允许境内企业在真实合理的原则下，可以向具有关联关系的特殊目的公司提供境外放款；此外，境内居民从特殊目的公司获得的红利及资本变动收入必须在180天内强制调回境内的要求今后将被取消，国家外汇管理局将允许其留存境外。

“下一步，我们将引导全省金融机构为企业提供更合理融资解决方案，在出口信贷、票据贴现、押汇贷款和对外担保等方面加大对涉外企业的融资支持。”国家外汇管理局河南省分局有关负责人表示，为拓宽全省中小企业的融资渠道，降低融资成本，河南省分局还将积极申请增加省内机构短期外债余额指标，千方百计为企业解决融资难、融资贵等问题。

源自《河南日报》2015-03-20

郑州打造全球网购集散分拨中心

3月22日，郑州市政府下发《关于加快推进跨境贸易电子商务发展的意见》，到2017年，郑州市跨境贸易电子商务交易额要实现1000亿元目标。

郑州市将推广跨境贸易电子商务保税模式业务，将跨境保税模式拓展推广至出口加工区和新郑综合保税区，支持符合条件的企业开展跨境保

税模式试点业务；着力打造全国邮政第四转运口岸，充分利用郑州国际邮件互换局和交换站的优势，开展国际邮包转运业务，组织跨境邮包在郑州集中进行通关、国际中转和集散分拨；开展保税商品展示交易业务，在新郑综合保税区、河南保税物流中心开展线上线下相结合的保税商品展销业务，在郑州机场设立保税商品展示交

易中心，在中心商务区、特色商业街等区域设立国际商品展示交易场所。

郑州市力争通过一系列措施，打造成为“总量规模全国前列、服务政策全国最优、产业链支撑全国最强”的跨境贸易电子商务发展高地，建设成为“一带一路”上重要的全球网购集散分拨中心，努力实现“买全球、卖全球”的发展目标。

源自《河南日报》2015-03-23

跨境电商综试区政策将陆续出台



国务院常务会议3月18日确定改进口岸工作政策措施，促进扩大开放和外贸稳定发展。其中，明确支持跨境电子商务综合试验区建设，建立和完善通关管理和质量安全监管系统。此前，国务院刚刚批复，同意设立中国（杭州）跨境电子商务综合试验区（简称“综试区”）。预计综试区建设总体实施方案和各项政策细则将陆续出台。

设立综试区是重塑我国外贸新优势的创新之举。以小额交易为主的跨境电商，顺应了全球金融危机之后订单普遍周期短、数额小的国际贸易发展新趋势，在全球快速发展。在我国外贸市场份额日趋接近“天花板”时，跨境电商异军突起，成为拉动外贸增长的“新引擎”。

但在快速发展的同时，跨境电商依然面临尴尬现实，传统贸易监管规

则与电商经营主体虚拟化、交易形态高度碎片化的特征不相适应，就好比“孩子长大了但依然穿的是小时候的衣服”。在电子商务之都杭州先行探索跨境电商综合改革方案，对于扩大外贸出口、重构国际贸易规则具有积极意义。

国务院在批复综试区时明确，在跨境电子商务各环节的技术标准、业务流程、监管模式和信息化建设等方面先行先试，通过制度创新、管理创新、服务创新和协同发展，破解跨境电子商务发展中的深层次矛盾和体制性难题。

作为全国首批跨境贸易电子商务服务试点城市之一，杭州很早就开始了跨境电商发展的先行探索，目前已率先建立了“清单核放、汇总申报”通关模式，并初步建立了海关、国

等数据交换平台，实现了长三角区域通关一体化。获批后，杭州市计划经过3-5年的改革试验，把综试区建设成以“线上集成+跨境贸易+综合服务”为主要特征的全国跨境电子商务创新创业中心、服务中心和大数据中心，为全国其他地区提供可复制、可推广的模式。

国务院常务会议释放出力挺综试区建设的信号，意味着各项政策细则将陆续落地。不过，需要明确的是，综试区不是要照顾、争优惠的“政策洼地”，而是通过制度创新、流程创新和协同创新，成为引领外向型经济升级的“创新高地”。实际上，作为新鲜事物，综试区建设并没有成熟的经验可供借鉴，在安全可控的前提下，“试什么”“如何试”，还需要在实践中摸索前行。

源自中央政府门户网站 2015-03-19

《2015年河南省服务业重点领域发展行动方案》印发 物流、电商、旅游等重点领域目标明确



近日，河南省政府办公厅印发《2015年河南省服务业重点领域发展行动方案》（以下简称《方案》），旨在推动河南服务业重点领域提速发展，加快高成长服务业大省建设，把服务业打造成为全省经济增长的重要支柱。

《方案》明确提出，2015年全省服务业增加值增长8.8%以上，固定资产投资增速17%，服务业占生产总值比重达到34%。物流、金融、文化产业增加值分别达到2100亿元、1500亿元、1000亿元，分别增长12%、15%、17%；电子商务交易额突破7000亿元；全年接待海内外游客达到5亿人次，旅游总收入超过4800

亿元，分别增长10%、11%。商务中心区和特色商业区完成固定资产投资1100亿元，实现主营业务收入超过2300亿元，形成7个营业收入超百亿元的服务业集群。扶持建设20个省级示范物流园区，开工建设一批电子商务、服务外包、文化创意、知识产权等服务业特色园区。

在现代物流业方面，落实国家促进物流业发展3年行动计划，依托现代综合交通枢纽和网络优势，进一步强化中心、优化节点、完善设施、提升服务，同步发展生产物流和消费物流，全面提升我省物流业发展水平。推动郑州航空港陆空联运发展，2015年郑州新郑国际机场货邮吞吐量力争

达到50万吨。大力发展城市共同配送，争取2015年在10个城市开展共同配送试点，建设20个城市共同配送中心。推动发展电子商务快递物流，争取2015年全省快递业务量超过4亿件，增长35%以上。

在信息服务业方面，围绕信息消费热点，大力推进信息基础设施建设和信息技术应用示范推广，积极培育新技术、新业态、新模式，不断扩大信息消费规模。加快信息基础设施建设，实施“宽带中原”战略，推广光纤入户改造，全省8兆以上宽带用户占比达到50%，3G/LTE（第三代移动通信及其长期演进技术）用户普及率达到50%，培育10个“宽带中原”示范试点县（市）。大力发展电子商务，加快中国中部国际电子商务港等省级重点电商园区建设，培育20家省级以上电子商务示范基地、100家电子商务示范企业。

在旅游业方面，强化“老家河南”品牌，加快资源统筹整合、精品线路打造、产品业态创新，进一步提升旅游发展规模、质量和效益。拓展旅游发展空间，完善以观光旅游为基础、休闲度假为主导、新型业态为引领的多元旅游产品体系，力争创建1-2家5A级旅游景区。

源自河南省人民政府网站 2015-03-13

河南省多策并举缓解企业融资难

3月5日，河南省政府办公厅印发《关于加强金融服务着力缓解企业融资成本高问题的意见》，要求有关部门采取综合措施，切实解决企业特别是小微企业融资成本高问题，促进金融与实体经济良性互动。

《意见》提出了9个方面的政策措施——

促进有效信贷投放，优化支农再贷款、支小再贷款限额在全省各地间的分布，用好、用足全省限额；加大再贴现支持力度，对涉农和小微企业票据、票面金额500万元以下的票据优先办理再贴现等。

抑制金融机构筹资成本不合理上升，遏制变相高息揽储等非理性竞争行为，规范市场定价竞争秩序。

缩短企业融资链条，规范金融机构同业拆借、同业存款、同业借款等同业业务经营行为，引导资金更多流向实体经济；加强对影子银行、同业业务、理财业务等方面的管理，清理不必要的资金“通道”和“过桥”环节，各类理财产品的资金来源或运用原则上应与实体经济直接对接。

清理整顿不合理金融服务收费，规范企业融资过程中担保、评估、登记、审计、保险等中介机构和有关部门的收费行为，取消直接与贷款挂钩且没有实质服务内容的收费项目，降低过高的收费标准，严禁自立项目、

自立标准、超范围和变相收费、分解收费。

提高贷款审批和发放效率，采取提前续贷审批、循环贷款、年审制贷款、滚动融资等多项措施，优化审贷程序，缩短审贷时间；灵活采用按月、按季、按年等还款周期，等额本金、等额本息、到期一次还本付息，按月、按季、按年还息到期还本等多种模式，减轻企业资金压力；加强金融产品和服务方式创新，引导金融机构盘活存量，用好增量。

引导银行业金融机构完善考核评价体系，适当降低存款、资产规模等总量指标的权重，从制度源头上遏制银行业金融机构存款“冲时点”行为。

加快发展中小金融机构，鼓励具

备条件的民间资本依法发起设立中小型企业银行，支持银行通过社区支行、小微支行、手机银行等提供多层次服务，发展普惠金融。

大力发展直接融资，支持企业在全国中小企业股份转让系统挂牌融资，在各省辖市、省直管县（市）建立全国中小企业股份转让系统挂牌后备企业库，支持企业发行企业债、中期票据、短期融资券、中小企业集合票据、私募债等。

积极发挥保险、担保的功能和作用，推动保险机构通过项目投资、股权投资、债权投资等各种形式，为我省轨道交通、高速铁路、干线公路等重大基础设施和民生工程提供长期稳定资金支持。

源自河南省人民政府网 2015-03-07



广兰大通道 4 月 2 日实施 对外国航企开放 9 条航路

民航局空管局 17 日宣布，继京昆大通道、京广大通道（西线）空域调整方案成功实施后，我国第三条空中大容量通道——广兰大通道将于 4 月 2 日零时起正式实施。

广兰大通道是连接我国珠三角地区与西南、西北地区的航路主动脉，是我国珠三角经济圈、川渝黔经济区与“丝绸之路经济带”紧密相连的重要空中走廊。该通道东起广州，北至兰州，全长约 1600 公里，惠及我国 6

省 1 市 2 个特别行政区共计 32 个机场。届时，每日将有 400 余架次的航班使用这条“单向快速通道”飞行，广大旅客将切身感受到航空出行的安全与顺畅。

据介绍，广兰大通道采用“单向循环”设计理念，利用开辟部分航线与现有闲置航线相连接的方法，重新梳理交通流走向，优化航路拥堵点，使原有双向对飞的单一航路彻底实现“来去分开，隔离飞行”大通道格局。

这一调整不仅能够显著提高飞行安全裕度，还将进一步减少航班延误，提升航空服务品质。这是我国军民航融合发展、通力合作的又一成果。

广兰大通道涉及开辟并对外国航空公司开放航路 9 条，增加航线里程 2123 公里，新增国内航线 5 条，增加航线里程 497 公里，调整航线航段 10 条，取消航线航段 8 条，新增并调整管制扇区 5 个，优化进离场飞行程序的机场共计 10 个，调整城市对班机航线走向多达 440 余条。初步统计，该通道每日直接或间接影响航班将达到 970 余架次。

源自新华网 2015-03-17

国际航协第九届货运大会在沪召开

国际航空运输协会（IATA）第 9 届货运大会 3 月 10 日-12 日在上海召开。会议由中国东方航空集团承办，主题为“提升客户体验”。快速发展的中国市场，成为大会关注的焦点。

IATA 理事长汤彦麟在大会开幕式致辞中指出，国际航协预计，到 2030 年中国将成为全球最大的航空市场，上海更是贸易促进发展在全球范围内的最佳代表。与此同时，全球航空货运市场仍然面临着运量增长但营收减少的问题。IATA 将通过推广电子运单等途径，改善服务，提升客户体验，

实现航空货运转型。他同时也提醒航空货运企业重视锂电池运输安全。

东航集团总经理刘绍勇在开幕式上致辞时提出，航空运输业应致力于货运商业模式的重构，利用现代信息技术简化商务活动，实现从传统货运到物流服务 B2A（机场至机场）到服务 B2C（商户至消费者）、C2C（消费者至消费者）的转型。在会议期间，IATA 与东航股份公司、上海机场集团以及上海海关、出入境检验检疫局、电子口岸办多个政府部门，共同签署了《共同推进上海航空电子货运发展的倡

议书》。倡议书六方表示，将携手在上海开展探索，寻求减少乃至取消相应纸质环节，以推动航空电子货运发展。

据悉，本届大会共吸引了超过 1000 名全球航空货运专业人士与会，54 家航空货运企业、供应商参加了大会期间的展览活动，140 余名与会者作了发言，与世界各地同行交流心得。在既不断成长、又面对严峻转型挑战的中国航空货运市场上，如何应对变化、把握市场机遇，成为本届大会的热门话题。

源自民航资源网 2015-03-13

民航局允许控股航空公司实施统一运行

充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，不断满足行业发展和航空公司的需求，民航局允许母公司控股达到 51% 及以上的按照 CCAR-121 部运行的母子航空公司实施统一运行。

根据民航局日前印发的《关于

控股航空公司实施统一运行有关问题的通知》，在开始统一运行前，双方企业应本着自愿的原则，通过企业法定代表人签订安全管理协议的方式，在明确各自应当承担的安全管理责任后，共同向民航局提出申请。

统一运行将按照补充运行合格审

定的程序和逐步过渡的原则实施。民航局收到申请后，将指定对母公司运行合格证实施管理的民航地区管理局具体负责统一运行的补充审定和过渡期工作以及后续安全监管，其他相关民航地区管理局根据需要给予协助。实施统一运行的被控股航空公司在所持的运行合格证没有被注销之前，CCAR-121 部规章要求的证书及文件必须持续持有并保证其有效，相关的管理机构和人员必须保持在位。

源自中国民航网 2015-03-05

专家解读

实施统一运行 航企母子公司管控将更加严格

什么是“统一运行”呢？目前国内航空公司的子公司主要是和地方政府合资设立，不论是新设子公司还是现有分公司改制为子公司，都必须遵守 CCAR121 部的运行规范的要求，要有独立的飞机、专业技术人员和完全管理机构等。也就是说分家之后，“分家又分产，不是一家人，不能进一家门”，如果没有租赁协议，母公司和子公司的飞机都只能自己用，就算子公司发展再快，业务再多，飞机再紧张，也不能临时借母公司的飞，而飞行员、机务、签派等核心人才也是如此。这样一来，尽管管理界限明晰了，但难免有的子公司先天不足，家产分得不多，势必对安全运营造成影响。此外，独立运行也必然造成核心资源利用不经济。

而实施“统一运行”后，可以用“分家不分产”来形容，尽管儿子的户口从家庭的户口簿上迁出来

了，但没分家产。飞机、专业人才等核心资源还可以实现母子公司自由调配，既提高了运行效率，又能提升安全水平。至此，航空公司与其控股子公司间已能实现“统一运行”。

值得关注的是，此次民航局比划的并不是“一招一式”，而是一套“组合拳”。早在去年冬春航季换季的 10 月底，民航局即已开始实施《关于航空公司间共用 IATA 二三位代码等事项的通知》，允许航空公司“统一营销”。其中，二字代码是国际航协分配的航班代号，比如国航是 CA，东航是 MU，共用二字码意味着母子航空公司可以整合营销渠道和航权资源，也就是可以一块儿卖票，一块儿安排航班运力。三字代码是国际航协分配的结算票号，比如国航是 999，东航是 781，厦航是 731，共用三字码意味着母子航空公司可以整合收入结算体系，收账收到一块儿。

不难发现，母子公司在“统一运行”、“统一营销”后，母公司对控股子公司的管控将由战略管控向操作管控转变。这就意味着管控更加严格、协同更加紧密，甚至有可能出现“两块牌子，一套人马”的情况。也就是说像目前国航内蒙古公司、大连航空、东航云南、南航贵州航空等母子公司的运营模式将得到局方规章的许可，并进一步纵深发展。

不可否认，如果四大航运用新政策相继实施“两个统一”整合，将有效提高飞机、飞行员、航权等核心资源利用率，进一步降低运行成本，同时提高安全水平。但值得注意的是，如果四大航空集团对控股子公司由“战略管控”为主转变为“操作管控”为主，母子公司的协同将异常紧密，事实上的市场集中度将显著上升。

源自民航资源网 2015-03-10

民航局禁止使用客机运输单独包装的锂金属电池货物



为提高锂金属电池货物航空运输的安全水平,根据国际民航组织2015年~2016年版《危险物品安全航空运输技术细则》及其第1号更正,民航局近日明确规定,今后除非获得国家豁免,将禁止使用客机运输单独包装的锂金属电池货物。

根据规定,除非获得始发国、经营人所属国、过境国、飞越国和目的地国家豁免,单独包装的锂金属电池货物禁止使用客机运输,但可以按照《技术细则》的相关规定,使用货机运输。与设备包装在一起的锂金属电池和安装在设备中的锂金属电池,可以按照《技术细则》的相关规定,使用客机和货机运输。

近些年来,随着锂电池航空运输量的不断增加,与锂电池有关的航空不安全事件频发。特别是单独包装的

锂金属电池货物,由于单个包装件内运输的电池数量较多,且目前飞机货舱的消防标准并没有充分考虑到锂金属电池的运输需求,配备的灭火剂对锂金属电池引起的火情无效,经国际民航组织多学科专家组会议的多次研讨,认为单独包装的锂金属电池货物使用客机运输风险不可控。

为做好锂金属电池货物航空运输安全管理相关工作,民航局要求各航空公司和中国航空运输协会及时将锂金属电池货物航空运输的最新规则通知货运销售代理人,航空公司、机场、货运销售代理人要在货物收运场所增设宣传告示牌,提醒托运人及其代理人锂金属电池货物运输的最新要求。与此同时,航空公司、机场、货运销售代理人要及时修订危险品培训大纲,更新锂金属电池货物航空运输

的相关要求,加强对关键岗位人员的培训,确保员工掌握锂金属电池货物运输最新规则,航空公司、中航协要对货运销售代理人的人员培训情况进行督察。

民航局要求,货运销售代理人应把好航空货物揽收关,严禁为单独包装的锂金属电池货物预订客机舱位。航空公司、机场要加强货运收运检查和安全检查,发现拟使用客机运输、未获得民航局豁免的单独包装的锂金属电池货物的,一律依照相关规定移交公安机关或民航管理部门依法处置。

另外,民航各地区管理局、监管局将加强监督检查,督促航空公司、机场遵守锂金属电池货物航空运输的最新规则,对于违规运输锂金属电池货物的要依法严肃查处。

源自新华网 2015-03-09

民航夏秋航季航班计划于3月29日执行

民航2015年夏秋航季航班计划于3月29日至10月24日执行。

根据排定的今年夏秋航季航班计划,国内39家航空公司每周共安排航班55226班,同比增长8.4%。本航季,19家航空公司开辟75条国内独家航线,主要涉及敦煌、汉中、惠州、遵义、毕节、榆林、六盘水、张家界、泉州、赣州、绵阳与北京、上海、广州、成都、海口、杭州、兰州、重庆、青岛等机场间的航线。

内地48个航点与香港间每周安排航班2222班。本航季开辟银川-合肥-香港定期航线航班。

内地22个航点与澳门间每周安排客运航班530班。本航季开辟济南-福州-澳门定期航线航班。

大陆51个航点与台湾桃园等7个航点间每周安排定期客运航班1490班,同比增长16.6%。大陆10个航点与台湾桃园间每周安排定期货运航班134班,同比增长42.6%。

国内航空公司每周安排国际航班6178班,飞往49个国家126个城市。计划开辟国际航线23条。其中,乌兰巴托、奇姆肯特、旭川为新增通航城市。

56个国家112家航空公司每周安排航班5008班,从117个城市飞往我国46个城市。

源自民航资源网 2015-03-27

中国民航2015年1月份主要运输生产指标统计

中国民航2015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	64.75	9.1	64.75	9.1
国内航线	亿吨公里	43.33	4.1	43.33	4.1
其中:港澳台航线	亿吨公里	1.31	3.3	1.31	3.3
国际航线	亿吨公里	21.42	20.8	21.42	20.8
旅客周转量	万人公里	5451675.2	4.7	5451675.2	4.7
国内航线	万人公里	4255552.7	3.2	4255552.7	3.2
其中:港澳台航线	万人公里	119765.5	-1.3	119765.5	-1.3
国际航线	万人公里	1196122.5	10.4	1196122.5	10.4
旅客运输量	万人	3245.9	3.6	3245.9	3.6
国内航线	万人	2955.0	2.3	2955.0	2.3
其中:港澳台航线	万人	79.2	-3.9	79.2	-3.9
国际航线	万人	290.9	18.5	290.9	18.5
货邮周转量	万吨公里	164242.5	21.4	164242.5	21.4
国内航线	万吨公里	56920.4	5.4	56920.4	5.4
其中:港澳台航线	万吨公里	2509.4	20.6	2509.4	20.6
国际航线	万吨公里	107314.1	31.9	107314.1	31.9
货邮运输量	万吨	51.86	8.9	51.86	8.9
国内航线	万吨	37.53	4.3	37.53	4.3
其中:港澳台航线	万吨	1.91	19.8	1.91	19.8
国际航线	万吨	14.33	23.3	14.33	23.3
二、飞机日利用率					
合计		9.2	-0.3	9.2	-0.3
大中型飞机	小时/日	9.5	-0.4	9.5	-0.4
小型飞机	小时/日	5.9	0.1	5.9	0.1
三、航班效率					
正班客座率	%	77.5	-3.6	77.5	-3.6
正班载运率	%	70.1	0.0	70.1	0.0

源自民航资源网 2015-03-20

中国推进通用机场“县县通” 市场需求巨大

参照全球通用航空发展经验，在中国 2800 多个县实现通用机场“县县通”蓝图规划目前正式浮出水面。这将是 中国弥补差距、打通制造、基建、消费诸环节的又一轮投资高潮。

“‘一带一路’要海、陆、空齐头并进，用现代化交通工具来连接。”中国民航局局长李家祥在“一带一路”通用航空发展战略论坛上表示，在“十三五”期间中国推进通用机场“县县通”的市场条件存在、市场需求巨大。

通用航空包括救援、勘探、播种、医疗、人工降雨、运动训练等。与民航发达国家相比，中国通用航空发展十分滞后。发展通用航空，必须加快通用机场等基础设施建设。

李家祥说，2014 年简政放权，其中很重要一条，就是把通用机场的建设下放到各省和民航的地区管理局。要引导地方政府认识到民航产业对社会经济的巨大拉动作用，推动地方尽快尽早地建设起通用机场。

李家祥说，中国有 2800 多个县，像样的通用机场只有 78 个。如果每个县建一个通用机场，就是 2800 个通用机场。一个机场一公里就是 2800 公里。1 公里投入一个亿就是 2800 亿。“这对于拉动中国经济将是很好的基础投资，再加上其它配套设施建设，各方面的资金投入，就是一个巨大的拉动经济增长的基础建设增长点。”

中航工业南方董事长彭建武说，按国外经验，通用航空产业投入产出

比为 1 比 10，就业带动比为 1 比 12。目前美国大约有 22.4 万架通航飞机，通航机场总量约 2 万个，飞行员数量超过 61 万，总产值超过 1500 亿美元，创造了全国 1% 的 GDP 和 126 万个就业岗位。2013 年底，中国通用航空机队在册总数为 1654 架，通用机场和起降点约 400 个。中国人口占全球人口 1/5，而通用飞机占有量却不到 1/400。

据国际民航组织统计，2014 年中国民航业增长率是 11.2%，而国民经济增长率是 7.4%。2015 年全国交通业增长是 3%，民航增长是 10.6%，铁路增长是 5.7%。“综合来看，民航业仍然是最快的，潜力巨大的。”李家祥说，两年来，民航局注册通用航空公司正成倍增长。现有通用航空公司 248 家，还有 250 家等待审批。短短几天时间就增长了几十家，这说明民间资本已经看到商机。

源自新华网 2015-03-14

河南今年计划建设五座通用机场、两座支线机场

郑州航空港的建设热潮，正在带动低空飞行网络的完善。3 月 26 日，记者从“中国机场建设与发展 2015 国际论坛”获悉，今年河南省将在安阳林州、周口西华、郑州登封、新乡唐庄、商丘永城等 5 座通用机场的建设，并将开工建设商丘机场、信

阳明港机场两个支线机场。

今年两会期间，国家民航局局长李家祥提出通用机场“县县通”的设

想，在全国引起强烈反响。近年来，随着低空空域管理改革进程的推进，我国通用航空事业开始迅猛发展。作为通用航空发展的重要支撑，通用机场建设被提上日程。

“通用航空是商业航空的重要补充，郑州航空港经济综合实验区的建设给河南省的低空经济带来重大机遇，随着郑州机场客货运输量的增大，必然要以通用航空来支撑航空港经济

的发展。”省民航办相关负责人表示，河南省处于全国航线网络中心，加快通用机场和支线机场的建设，不仅是河南通航事业的发展需要，也将为全国通航事业发展提供重要支持和支撑。

目前，河南省现有两座正在运营的通用机场，分别是上街机场和安阳航校机场，两地政府围绕机场分别规划建设了通航实验区和产业园，取得

了良好的社会效益，成为地方经济发展的新亮点。今年将重点完成安阳林州、周口西华、郑州登封、新乡唐庄、商丘永城等 5 座通用机场的建设。

根据 2012 年 12 月发布的《河南省通用航空发展规划》，2020 年前河南省将新增 13 座以上通用机场，总数量达到 15 座，与郑州国际机场等全省干线、支线机场相结合，初步形成覆盖省辖市和部分重点县（市）及重要旅游景区的全省机场体系。

除通用机场建设外，河南省还有 4 座支线机场列入国家新机场建设规划，分别是商丘机场、信阳市明港机场、平顶山鲁山机场和安阳豫东北机场。目前，商丘机场、信阳市明港机场已基本完成各种相关手续，将于今年开工建设，平顶山鲁山机场和安阳豫东北机场相关前期工作正在加紧进行中。

据悉，除了目前河南省正在运营的两座支线机场：洛阳北郊机场和南阳姜营机场，“十三五”期间，河南省还将综合考虑高铁建设等方面情况，稳步推进支线机场建设，初步列入规划的有周口机场、信阳潢川机场和三门峡机场。

“河南省借助郑州航空港打造国际航空枢纽和现代航空都市，必然有着更为丰富的立体交通需求，而通用航空的重要功能就是弥补民航干线运输留下的航空市场空白。”省民航办负责人表示，未来，通用航空会在工业、农业、科研、体育等多个领域有越来越广泛的应用，“小机场”的建设势必会为“大枢纽”发展带来强力的推动作用。

源自《河南日报》2015-03-27

中国直升机队规模增速亚太第一

亚翔航空集团 (Asian Sky Group Limited) 发布了 2014 年亚太地区（不包括澳大利亚和新西兰）民用直升机机队报告。2014 年末，亚太地区在役的民用直升机总数为 2463 架，一年内增长了 9%。

其中，日本有 800 架，比上一年增加了 24 架。日本直升机机队不仅是亚太地区规模最大的，而且从任务构成来看，日本的民用直升机机队发展得最为先进。搜救、紧急医疗服务和警用直升机数量占机队总量的 35%，公司和个人用直升机占 22%。

中国大陆的机队规模在 2014 年达到 583 架，比上一年的 436 架猛增了 34%，是亚太地区机队规模增长最快的国家。航空政策的放松和基础设施的愈加完善使得中国大陆的直升机数量实现快速增长。其中，用于飞行训练以及测绘、消防、悬吊作业、农业、输电线巡检等用途的轻型、入门级机型增长最多。若加上香港、台湾、

澳门，中国机队规模在 2014 年末达到 655 架。

亚翔航空总经理 Jeffrey Lowe 称：“我们预计 2015 年内，大中华区（包括香港、台湾、澳门）的机队规模将突破 800 架，并且很有可能会在数量上超越日本。”

中国直升机市场份额最大的制造商是罗宾逊 (Robinson)，为 184 架，占 32%。其次是空客直升机 (Airbus Helicopters)，127 架，占 22%。贝尔直升机 (Bell Helicopters)、Schweizer、西科斯基 (Sikorsky) 分别为 83、58、41 架。

从任务类型上看，中国一半以上的直升机是多用途的，其次是飞行训练、海上作业、搜索救援和警用。

报告同时指出，中国直升机机队发展面临着飞行员短缺和直升机维护、维修网络匮乏的问题。

源自民航资源网 2015-03-09



航空港重点项目建设再挥大手笔 航空物流等三类项目为重中之重



3月11日,有关记者从郑州航空港经济综合实验区获悉,该区已筛选出对其经济社会发展有重要影响的279个项目作为今年的重点建设项目,目标是确保年内完成投资442.6亿元,带动固定资产投资增长35%以上。

实验区党工委书记张延明表示,2015年是航空港经济综合实验区的建设年,各类产业、基础设施、配套设施都需要加快建设,因此,今年实验区上上下下将集中精力打好项目建设攻坚战,为未来几年的持续发展奠定坚实基础。

据悉,这些项目总投资3868亿元,涉及产业发展、基础设施、公共服务等多个领域。其中,139个重大项目总投资3042亿元,数量占据“半壁江山”。此外还有基础设施和公共服务设施项目94个、社会事业项目23个、合村并城项目23个。

分类别看,产业项目中,有三

类项目是重中之重,其中,总投资259.5亿元的21个航空物流类项目将努力在年内完成投资18.9亿元,主要包括中外运中部区域物流网络枢纽、TNT中原陆运中转枢纽、普传物流等续建项目,菜鸟中国智能骨干网、TCL华中电子商务配送中心、唯品会中部运营中心项目,苏宁华中地区物流枢纽、顺丰郑州电商产业园等新开工项目等。总投资1319.4亿元的72个高端制造类项目计划年内完成投资95.2亿元,主要包括富士康后续项目、酷派手机产业园、智能终端产业园二期、友嘉精密机械产业园、中泽生物产业园等项目。总投资1463.4亿元的46个现代服务业类项目计划年内完成投资88.3亿元,主要包括正弘中央公园、丹尼斯购物中心、河南移动数据中心、世纪文化创意产业园、罗斯洛克文化艺术保税交易中心等项目。

此外,实验区的基础设施及公共

服务项目也将加快推进,主要项目有机场二期工程、综保区三期围网、新开或续建60条道路、新建或续建29所学校、蓝兰花河公园、梅河公园、青年公园、郑州市第一人民医院等。

为确保完成全年建设目标,实验区决定建立空港片区组团建设指挥部、双鹤湖片区组团建设指挥部、会展物流片区组团建设指挥部、古城片区组团建设指挥部等四个指挥部,确定每个重点项目都明确一名县级领导作为首席服务官。

据介绍,2014年,实验区重点项目建设成绩优异,在拉动投资增长、推动结构调整,促进民生改善等方面发挥了重要的支撑带动作用。222个重点建设项目累计完成投资225.9亿元,省重点项目投资比例、开工率、审批率在郑州市四个开发区综合排序中名列第一。

源自《河南日报》2015-03-12

2015年河南省首批A类重点项目出炉 支线机场和通航项目涵盖其中

3月7日,有关记者从河南省发改委了解到,省政府已于日前确定今年第一批A类省重点建设项目名单,这批项目共966个,总投资2.43万亿元,2015年计划完成投资5770亿元。

省发改委相关负责人表示,这批项目涵盖了郑州航空港经济综合实验区建设、重大基础设施、产业转型升级、新型城镇化、民生和社会事业等方面,其中计划当年竣工项目133个、续建项目495个、计划当年新开工项目304个、前期项目34个,重点项目建设将继续发挥对全省经济发展的“领头羊”作用。

在郑州航空港经济综合实验区

建设方面,共安排项目43个。今年将全力加快郑州机场二期项目建设,全面建成郑州富士康航空港区手机项目,加快建设台湾科技研发产业园、富士康凡客小镇、中原陆运中转枢纽等项目,加快实施省公共卫生医疗中心、省人力资源和社会保障综合服务中心、郑州市第一人民医院港区医院等项目。

在重大基础设施方面,共安排项目134个。今年将全力推进“米”字形快速铁路网建设,建成郑焦、郑机城际铁路,积极发展支线机场和通用航空,确保建成卢氏至西坪、机场至西华一期等高速公路项目,抓好能源

结构调整项目。

在产业转型升级方面,共安排项目696个。其中,先进制造业项目429个,高成长服务业项目253个,现代农业项目14个。

在新型城镇化方面,共安排项目19个,在民生和社会事业项目建设方面,围绕教育、医疗等社会事业和公共服务方面,共安排项目74个。计划建成省环境监测中心、省食品药品检测技术中心等项目,加快阜外华中心血管病医院、国家专利审查协作河南中心、郑大一附院郑东新区医院、省直剧院工程等项目建设。

源自河南省人民政府网 2015-03-08

深圳机场将建低成本航站楼 仅运营国内服务

据Flightglobal报道,深圳宝安国际机场计划建设专门的低成本航站楼。

深圳机场业务部总经理龙强在参加2015年亚洲航线大会时对Flightglobal表示,深圳机场计划建设低成本航站楼,因为低成本航空的发展将成为未来趋势。

他表示,低成本航站楼的旅客吞

吐量将达到1000万人次,但将只运营国内航班服务。目前已有6家低成本航空公司进入深圳机场运营。

2013年深圳机场启用了设计容量4500万人次的新航站楼,随后关闭了老航站楼。

龙强称,去年深圳机场旅客吞吐量达到3630万人次,预计新航站楼将在2018年达到设计容量,低成本

航站楼将会分担一些客流。

深圳机场航线网络主要关注的是国内市场,国际服务仅占5%。深圳机场计划在未来5年内国际服务提高至10%。龙强指出,然而深圳机场面临很大挑战,因为香港国际机场离得非常近。

源自民航资源网 2015-03-17

首架 C919 原型机 机身结构基本完成



据 Flightglobal 报道，中国国产大飞机商飞 C919 的总装进入了关键期，首架原型机机身结构基本完成。

Flightglobal 获得的图片显示，首架 C919 飞机从机头至机尾的整个机身已经基本完成组装，机翼、水平尾翼及垂尾也安装到机身上。飞机仍搁置在安装支撑上，虽然前起落架和主起落架系统看起来已经安装。飞机的翼梢装置也还没安装。

一名商飞发言人表示，飞机的各种系统尚未安装。航电、飞行控制、液压等系统仍有待安装，各种系统还需要进行系统集成并进行测试。

测试工作已经在 C919 铁鸟测试平台进行，超过 50 名测试工程师和技术人员参与其中。C919 项目一名官员去年 9 月曾表示，在 C919 首飞前铁鸟将会进行两轮测试。

商飞表示，C919 将于 2015 年内进行首飞。

目前 C919 已经获得 450 架订单，其中大部分来自本土航企和租赁公司。

源自民航资源网 2015-03-03

春秋航空国际线收入增 63.13%

3 月 24 日春秋航空发布的 2014 年年度报告显示，由于 2014 年 6 月份以来的油价大幅下跌和春秋航空的成本控制，2014 年春秋航空净归属上市公司股东净利润 8.84 亿元，比 2013 年增长 20.75%。每股收益 2.95 元，比 2013 年增长 20.9%。

在全年 70.4 亿元的主营业务收入中，春秋航空的国内主营业务收入占比 80.31%，是主要部分。但营业收入的涨幅，则主要由国际航线和港澳台地区航线的收入带动。财报显示，春秋航空的国际航线收入增幅达 63.13%，远高于营业收入的整体涨幅 11.11%。主营业务收入增长的 7.04 亿元中，约 53% 的增长来自于国际及港澳台地区航线。

春秋航空宣传部部长毛懿对界面新闻表示，公司在海外市场的拓展方面，处于逐年递增的趋势。公司在 2014 年的国际航线运力在 20% 左右，今年预计将达到 30%。他也提到，随着公司国际航线的增多，未来必将面临与亚航的直接竞争。

春秋航空新闻发言人张武安对界面新闻表示，目前春秋航空只有杭州到曼谷的航线和亚航有重合，其它国际航线还没有直面竞争。春秋航空在机队规模上虽不及亚航，但在市值上已超过亚航。

位于马来西亚的亚航是亚洲地区首家低成本航空公司，目前有超过

150 架空客飞机正在使用，并另外订购 200 架新型的 A320neo。春秋航空截止到 2014 年末的 A320 飞机数量只有 46 架。

春秋航空在年报中也提到，计划在 2015 年引入 10 架飞机，使 2015 年年末时飞机总数达约 60 架，并争取在 2018 年末达到约 100 架飞机。

除了在扩充机队上有所规划，春秋航空也有意将深圳打造为公司占领国际市场和港澳台市场的中转站。财报显示，春秋航空正计划将深圳建为低成本航空在华南地区的枢纽，在获得足够航班时刻的情况下，计划增加深圳机场过夜飞机数量部署。由此可以增加以深圳基地为始发点的国内和国际航线，加快在日本、韩国、台湾等东北亚市场的低成本航空发展。

在主营业务外，春秋航空的辅助收入也大幅增长。辅助收入指客运、货运收入以外，来自有偿机舱服务和其他与航空出行相关的产品销售与增值服务的收入，如酒店、租车、火车票等增值服务。2014 年春秋航空辅助收入达 4.15 亿元，较上年度增长 46.18%，平均毛利率达到 85.13%。

近 10 年来，亚太地区低成本航空的市场份额从 2003 年的 3.4% 升至 2014 年的 25.7%，发展迅速。但中国目前的低成本航空公司的市场份额只有不到 5%，有着巨大的提升空间。

源自民航资源网 2015-03-25

海航顺利完成我国首次生物航油商飞

3 月 21 日 10 时 54 分，由波音 737 飞机执飞的海南航空 HU7604 航班经过两个多小时的飞行后，平稳降落在北京首都国际机场，这架从上海虹桥机场起飞的航班使用的是新型能源——生物航油，这也标志着我国首次使用生物航油进行载客商业飞行，中国航空业在节能减排领域进入商业飞行阶段，其里程碑意义将对新能源应用和绿色低碳飞行的可持续发展产生深远的影响。

据了解，此次飞行使用的生物航油由中国石化自主研发，以比“地沟油”杂质更少的餐饮废油作为生产原料，在加氢处理后与传统航油掺混后得到的混合油。该航油已经过民航局严格审查，并完成发动机台架验证和试飞验证，获得了 1 号生物航煤技术标准规定项目批准书 (CTSOA)，等同使用符合 GB6537-2006 标准的 3 号航煤，在保证飞行安全和效率的前提下

下可有效减少碳排放。

民航局发展计划司副巡视员吉原搭乘了 HU7604 航班，他表示在飞行过程中与其他航班感受完全一样。他说，航空已经成为人们必要的生活方式，节能环保是全人类的共识，也采取了很多有针对性的措施，生物燃油是民航可持续发展的重要途径，海航执飞的首个生物燃油载客航班，是中国民航在节能环保领域迈出的一大步。“十二五”期间，民航节能减排专项资金已累计投入 15 亿元，支持了近 1000 个项目，助力中国民航单位吨公里能耗较“十一五”期间降低了 4.7%。

海南航空副总裁蒲明亲自执飞了此次航班，他介绍，自 2008 年开展节能减排工作至今，海南航空已累计节油近 20 万吨，降低二氧化碳排放约 63 万吨，相当于 2 万亩森林一年的二氧化碳吸收量。海航还于 2014



年成为中国民航首个通过能源管理体系认证的航空公司。

中国石化科技开发部副主任徐惠介绍，多年来中国石化在生物航煤、生物柴油等生物质燃料的研发应用方面始终走在国内前列，此次成功商业飞行标志着中国石化成为国内第一家自主研发生物航油并成功商业化应用的企业。下一步他们将在各方的支持下，加快推进生物航油的商业化生产，为共同的蓝天绿水作出应有的贡献。

近一个时期，原油价格及航油价格大幅下跌，让外界对生物航油的规模化应用抱有疑问。相关方面介绍，更低的原油价格并不改变航空业发展可替代低碳燃料的理由。一方面，石油价格的波动性较大，航空公司难以预测燃油价格走向；另一方面，使用更多的化石燃料并不会减少碳排放。

而来自海航方面的资料则显示，在当下雾霾日益严重的环境下，以可持续方式生产的生物航油可减少二氧化碳排放量 50%-80%，其低碳清洁特性契合可持续发展需求，且原料资源量大面广，是替代石化燃料的重要选择。本次航班的生物航油采用餐饮废油作为生产原料，较棕榈油原材料更加环保。可在保证飞行安全和效率的前提下有效减少碳排放，保护全人类的同一个地球。

源自中国民航网 2015-03-21

河南省人民政府关于建设 高成长服务业大省的若干意见（三）

为优化经济结构、加快转变经济发展方式，顺应产业演进规律加快服务业发展，2014年5月，河南省人民政府发布了《河南省人民政府关于建设高成长服务业大省的若干意见》，本刊分期连载，供读者查阅保存。

（二）传统服务业改造提升工程。

应用现代管理理念、信息技术和新型业态模式，加快商贸流通、房地产等传统支柱服务业改造提升，培育服务业竞争新优势。

1. 批发零售。优化城镇商业网点布局，推动大中城市中心城区批发市场外迁整合，加快发展电子商务、连锁经营、折扣店、工厂店、奥特莱斯等新型业态，建设一批电商服务平台和生活消费品、生产资料专业市场，支持大型商贸企业建设网上商城、拓展农村经营网络和中小微企业开设网店。鼓励发展社区商业网点，打造一刻钟便民服务圈。力争到2020年，商贸企业连锁化率和商品统一配送率分别达到22%和75%左右。

2. 住宿餐饮。积极发掘培育特色餐饮品牌和“老字号”企业，推动餐饮住宿企业分层错位经营，充分利用网络团购和微博、微信促销等营销方式开拓市场，建成一批传统住宿餐饮与生态游憩、演艺娱乐、文化体验融合发展综合休闲项目，鼓励发展绿色饭店和经济型连锁酒店，丰富面向大众消费群体、年轻消费群体的产品和

服务项目，培育形成健康、环保、节约的消费模式。

3. 房地产。加快住宅产业化进程，推进建筑工业化，大力发展城市综合体、园区地产、文化旅游地产、养老地产等新兴业态，积极发展健康住宅、绿色环保住宅和节能省地型住宅，培育新的增长点。扩大规划设计、建筑节能、营销策划、评估代理、装修装潢、资产保值增值管理等服务业规模，发展壮大一批规模化、专业化的房地产中介服务机构和企业。加快培育房地产品牌企业，推动二手房市场发展，规范房屋租赁市场。

4. 其他公共服务。积极发展水利、环境和公共设施管理等服务业，不断提升公共管理和社会组织服务水平。

三、加快服务业发展载体平台建设

重点加快商务中心区和特色商业区发展，因势利导推动产业集聚区配套服务区和服务业特色园区建设，力争培育300个集聚效应显著、示范带动能力强的服务业特色园区，形成服务业发展新高地。

（一）商务中心区和特色商业区。

强化招商引资，推进有序集聚，突出培育特色产业，着力增强区域服务功能。加快产业集聚，大力引进龙头企业和高端品牌，着力推动金融、管理咨询、中介服务等商务服务机构和企业总部向商务中心区集聚，引导符合居民消费升级换代的综合商业设施和文化休闲项目在特色商业区集中布局。充分挖掘特色产业产品优势和历史人文资源，建成一批业态配比合理、功能复合多元的城市综合体，培育一批税收超千万元的金融、商贸、信息、总部经济等商务楼宇，打造一批商文旅融合发展的知名商业街区，形成一批现代物流、电子商务、展示交易等有机融合的专业市场。结合旧城改造和城乡一体化示范区建设，创新投融资模式，鼓励基础设施和商业项目捆绑建设，引进战略投资者参与连片综合开发。推进省级示范商务中心区、特色商业区创建工作，争取申报一批国家级服务业发展示范区、中国著名商业街区。支持有条件的地方组建精简、统一、高效的工作团队，成立商务中心区、特色商业区管委会。把实际发展水平达到产业集聚区相应星级

晋级标准作为按照有关规定考虑干部配备的重要条件。

（二）产业集聚区配套服务区和服务业特色园区。按照规划引领、分类指导、明晰定位、合理布局、集聚集约的原则，建设一批具有较强服务能力和影响力的服务业专业园区。依托产业集聚区，建设以研发设计、物流配送、检验检测、展示交易等生产性服务为重点的区中园，形成一批为主导产业提供社会化服务的配套服务区。支持有条件的地方按照产业发展规划与土地利用总体规划、城市总体规划相衔接的要求，在现代物流、信息及电子商务、金融、文化创意、服务外包、知识产权、养老健康、休闲旅游等领域，建设和改造提升一批特色园区。加快推进园区基础设施建设，搭建公共服务平台，引聚龙头企业，强化集聚融合、创新驱动和链条延伸，培育一批产业高集聚、产出高效益、功能高复合、空间高密度、就业高容量的服务业集群。对符合“三规合一”（产业集聚区规划、土地利用总体规划、城市总体规划精准对接）要求的服务业专业园区，年度考核指标达到省产业集聚区门槛标准的认定为省定产业集聚区，达到晋级标准的晋升为相应星级产业集聚区。

四、深化服务业改革开放

以重点领域改革破除内在障碍，以全方位开放形成倒逼机制，建立完善政府引导、企业主导、市场推动的体制机制，全面推进服务业全方位、宽领域、多层次对内对外开放，进一步增强服务业发展的内生动力和活力。

（一）创新服务业发展体制机制。打破地域界限和行业垄断，除法律、法规明令禁入的服务业领域外，全部向外资和社会资本开放，鼓励民间资本进入电信、铁路、航空、公路、水运、金融、市政公用设施、教育卫生、文化旅游等服务业领域。引导民营企业通过参股、控股、资产收购等形式，参与相关公办机构改制重组。加快服务业投融资平台建设，组建或改组一批大型国有资本投资运营公司。开展现代服务业试点改革，重点在二三产分离、农村金融、社会化办医、经营性事业单位转企改制、机关企事业单位后勤服务社会化等领域，加快体制改革、机制优化和模式创新，推动郑州国家服务业综合改革试点率先取得突破，持续推进洛阳、开封、鹤壁、固始等省级服务业综合改革试点工作，鼓励其他地方积极探索、先行先试。推进行政审批改革，对企业投资建设项目的备案权一律下放到县（市、区）、产业集聚区以及其他有备案权限的机构，服务业固定资产投资除国家明确规定核准外，一律实行备案制，对确需核准的项目，明确权限、简化程序、限时办结。推进行业协会、商会与行政机关脱钩工作，探索一业多会，引进竞争机制，激发发展活力。

（二）拓展服务业开放领域。积极承接服务业产业转移，在银行保险、现代物流、信息服务、电子商务、服务外包、文化旅游、科技、医疗、教育等领域，签约落地一批战略合作项目。大力引进高端人才、先进技术和现代管理理念，争取跨国公司、央企、知名民营企业在豫设立地区总部和区域性研发、物流、销售、结算、后台

服务中心。优化开放环境，建立大通关机制，完善电子口岸，推动有条件的省辖市建设海关特殊监管区域，积极申请设立中国（郑州）自由贸易试验区。依托郑州航空港经济综合实验区，吸引航空物流、专业会展、电子商务、航空金融、服务外包等知名企业入驻，打造高端服务业基地。借助黄帝故里拜祖大典、河南投洽会等开放平台，创新招商模式，发挥企业在对外招商中的主体作用和商会的桥梁作用，面向境外和沿海地区，采取产业链招商、集群招商等模式，吸引战略投资者和行业龙头企业参与商务中心区和特色商业区、物流园区、文化园区、旅游景区等开发建设。

（三）积极发展服务贸易。以郑州航空枢纽建设和郑州跨境贸易电子商务服务试点、郑欧国际货运班列规模化运营为契机，支持企业开拓海外市场，加快发展国际贸易、跨国多式联运、出入境旅游等专业服务业，扩大服务贸易规模。扶持发展信息技术外包和业务流程外包等服务业，积极承接国际（离岸）服务外包业务，逐步将服务外包业务扩展到软件开发、应用服务、系统工程承包等拥有自主知识产权的产品和服务出口。支持郑州、洛阳等市申报国家服务外包示范城市，建设一批省级服务外包示范园区。鼓励企业申请对外承包工程劳务合作经营权，积极应用国际电子商务及第三方平台，开拓涉外工程及技术承包、劳务输出、文化传播、中医药服务等海外市场，增加规划咨询服务、环保服务等进口。引导有条件的金融、中介服务等机构提供跨境专业服务。

（未完待续）

从爱尔兰经验看中国飞机租赁业的发展

- ◆政府对租赁业的支持至关重要
- ◆适度放开融资和资本管制，拓展租赁企业融资渠道
- ◆简化管理，提高租赁业务开展的便利化水平
- ◆促进关联产业发展，着力培育市场组成各种要素

爱尔兰是当今全球飞机租赁业的聚集地。自 GPA 公司（全球最大飞机租赁公司 GECAS 的前身）1975 年在爱尔兰成立以来，爱尔兰政府陆续推出了多项优惠政策和措施，极大促进了当地飞机租赁业务的发展，逐渐发展成为国际飞机租赁业最重要的聚集地。全球前 10 大飞机租赁公司全都在爱尔兰开展飞机租赁业务，在爱尔兰设立总部、区域中心或运营中心。目前在爱尔兰注册的飞机租赁公司近 50 家，拥有飞机总数达 9000 架。爱尔兰发展飞机租赁的优势主要有以下几点：

一是与其他国家广泛签署避免双重征税协定。爱尔兰政府与全球 62 个国家和地区签署了避免双重征税协定。根据协定，缔约国政府向对方企业在本国缴纳预提所得税实施减免政策。例如爱尔兰租赁企业在中国取得租金收入时仅需缴纳税率为 6% 的预提所得税。设立在爱尔兰的租赁公司会将在税务上获得的部分优势，转化成给予航空公司的价格优势，提升了

爱尔兰租赁企业在全市场竞争中的优势。

二是优惠的税收条件和灵活的会计折旧政策。爱尔兰政府实行对于符合条件的“税务居民企业”提供 12.5% 优惠所得税政策，这一税率低于大多数国家和地区，在欧盟国家中也是最低的。此外，爱尔兰对飞机租赁企业的增值税和印花税方面予以豁免；在税务申报时，飞机资产可采取加速折旧政策，年限设定成 8 年，残值为零，即每年折旧率最高可设定为 12.5%，大大降低应税利润总额。

三是政府提供经营便利性和法律保障。在便利性方面，爱尔兰政府提供宽松的经营环境，以促进当地飞机租赁行业的发展。例如，爱尔兰对飞机租赁业务没有特别的监管要求；注册公司流程简单而高效；对资金跨国流动没有外汇管制或类似限制；关于资产取回、设立分支机构等，爱尔兰均没有专门限制。

在法律保障方面，由于英国法对于债权人提供良好的保护，全球飞



机租赁业的通行国际规则是选用英国法。而爱尔兰法律体系从英国传统的习惯法派生而来，与英国法具有较高的类似性，促进了租赁业务的开展。此外，政府在立法阶段都能充分听取各利益相关各方意见，这使得爱尔兰法律体系较为稳定，可预期。

四是良好的服务软环境。爱尔兰当地有成熟的飞机租赁关联支持产业、完善的教育体系和高素质专业人才队伍。以会计记账服务为例，当地服务公司可以为飞机租赁公司完成从项目公司设立，到派遣董事、申报税务、编制月度报表、配合审计、档案管理等工作，协助处于发展初期的飞机租赁公司在爱尔兰迅速开展业务，也使成熟的飞机租赁公司更专注核心业务的发展。

为促进航空租赁业发展，都柏林大学、科克大学等校还专门开设航空金融服务课程；当地律师协会、会计师协会定期组织飞机租赁专业培训课程，为境内外企业不同阶段的从业人员提供相应的知识支持。

截止到 2013 年底，中国共拥有运输飞机 2145 架，其中通过经营租赁方式引进的飞机占比 35%，融资租赁占比 30%，另外 35% 为航空公司通过自有资金引进的。国内金融租赁公司开展飞机租赁业务时间不长，其中工银租赁、国银租赁、交银租赁有能力开展飞机经营性租赁业务。

根据中国民航“十二五”规划，中国航空运输业旅客运输量将以每年 13% 的速度增长，航空公司运力将以每年 11% 的速度扩张。“十二五”末，中国各航空公司运营的飞机数量将从 2010 年底的 1597 架增加到 2700 架左右。预计到 2032 年，中国将新增飞机 5580 架，总价值达 7800 亿美元，届时中国也将取代美国成为全球第一大航空运输市场。随着航空公司通过经营租赁引进飞机的比例将从当前的 38% 左右提升到 2020 年的 50%，飞机经营租赁未来市场巨大，特别是中国飞机租赁业的崛起已成为全球航空业关注的焦点。

按照原来的税法规定，境内非航

空公司企业引进国外飞机时需要缴纳 17% 的增值税和 5% 的关税，造成中国巨大的航空租赁市场长期被外国租赁公司垄断。2009 年，工银金融租赁有限公司在天津市政府的全力支持下，通过在天津东疆保税区设立项目公司作为飞机引进的载体，为南航安排了两架全新波音 B777 货机保税租赁业务，借助保税区“境内关外”的特殊优势，使飞机租赁项目在国内首次享受到关税和增值税的优惠税率，同时避免缴纳预提所得税，这一模式被称为“中国税务租赁”模式。中国税务租赁模式的创建和推广，打破了国外租赁公司在国内飞机租赁市场一统天下的市场地位，以工银租赁为代表的国内飞机租赁公司，市场份额迅速提高，目前该模式已成为境内租赁项目的首选，占据了国内航空公司新增租赁业务的 80% 以上，彻底改变了市场游戏规则。

自去年年底至今，支持国内飞机租赁发展的各类政策密集出台，极大改善了国内开展飞机租赁的环境。

国务院办公厅去年底印发了《关于加快发展国内飞机租赁产业的意见》，银监会也于 3 月颁布了新修订的《金融租赁公司管理办法》；财政部、海关总署和国家税务总局联合发布《关于租赁企业进口飞机有关税收政策的通知》，使租赁公司可以享受航空公司引进飞机的税收条件；发改委也于近日发布了《关于飞机租赁企业订购国外飞机报备的通知》，打通了境内租赁公司批量采购进口飞机的通道。飞机租赁产业发展的政策环境日益完善，飞机租赁即将迎来一个新的发展高峰。

在天津东疆保税港区开展以飞机租赁业务为代表的现代金融服务产业在天津获得了巨大成功，同时以天津空客总装生产线为代表的天津航空制造业快速发展，将天津打造成未来中国航空业发展的中心，继续促进飞机租赁领域在天津的发展。2012 年 12 月，工银金融租赁有限公司成功使用天津东疆的项目公司，将天津空客生产线总装的 A320 飞机首次出口海外，租赁给马来西亚亚洲航空公司运营，实现了国内总装大飞机出口零的突破，是天津航空制造业和现代金融服务业结合的范例，为国产 ARJ21 和 C919 飞机今后出口境外、取得商业化成功积累了重要经验。未来，随着 A320NEO 总装线和 A330 区域型飞机交付中心落户天津，都将为天津飞机租赁业的未来大发展奠定基础。

无论从全球航空运输业未来的发展重心东移看，还是从全球的资金不断东移这一不可阻挡的趋势看，亚太地区特别是中国未来必将成为航空业和金融业的一个重要中心，继续开拓

中国飞机租赁市场是中国政府和租赁企业的不二选择。

一是政府对租赁业的支持至关重要。从爱尔兰模式可以看出：政府在学习和促进飞机租赁业务领域一直扮演着极为重要的作用，促进了爱尔兰的飞机租赁业从上世纪70年代开始迅猛发展，至今长盛不衰。天津、新加坡、香港甚至澳门政府都在尝试通过政府扶持的模式推进本地飞机租赁业的开展。而成功市场的重要特征是政府搭台，企业可以成功唱戏，特别是关键企业的表现。例如，美国是当今最大的航空市场，曾经飞机租赁业的集散地，但全球最大飞机租赁公司GECAS几年前却将总部从美国搬到了爱尔兰。特别是AERCAP收购了ILFC成为全球第二大租赁公司后，全球前十大租赁公司全部都选择在爱尔兰开展业务，极大促进了爱尔兰在飞机租赁业内的影响。因此，天津要成为中国乃至全球未来飞机租赁的集散地，建议市政府要多培育企业，特别要重点支持像工银租赁这样有市场影响力、对行业发展起重要推动作用的大型企业，带动“东疆模式”继

续向前发展。通过对重点企业扶持后产生的飞机租赁示范效应，做大做强这一新兴领域，进一步强化天津在这一领域的龙头地位和话语权。

二是适度放开融资和资本管制，拓展租赁企业融资渠道。上海、天津等地的自贸区建设，可利用先行先试的政策优势，通过制定和争取更加宽松的融资政策以营造更为灵活便利的融资环境，吸引境内外各类资本支持租赁业的健康发展。如，完善货物贸易外汇政策，对租赁业务实行特殊的总量核查政策；允许飞机、船舶租赁项目公司直接使用母公司A类评级；创新外汇储备运用扩大到租赁资产等。资本管制的适度放开将为各币种资金有序自由进出创造良好的条件，特别是具有资本项下性质的境外发行人民币债券、境外人民币贷款等手段对中国租赁企业国际化发展至关重要。

三是简化管理，提高租赁业务开展的便利化水平。目前单机单船项目公司是在境内开展航空、航运业务的主要模式，按项目和资产设立的项目公司作为独立法人实体，分别办理设立登记、申报纳税、监管报送等。随

着境内租赁公司业务发展，项目公司数量多、增速快，无论从企业还是监管角度都存在管理难度。因此，建议对融资租赁公司在试验区内设立的单机、单船子公司不设最低注册资本限制，并允许融资租赁公司兼营与主营业务有关的商业保理业务，以吸引更多公司到区内发展业务。同时，进一步简化项目公司的日常管理，取消或减少工商、税务、外管、社保等管理要求，允许其与母公司合并按集团进行管理。后续的年检、会计、工商、税收等环节可以由中介统一代理。

四是促进关联产业发展，着力培育市场组成各种要素。飞机租赁业近几十年的健康发展得益于市场的规范化和市场主要参与者的健全和自律。飞机租赁业涉及的相关方非常多，除了出租人、承租人和融资方外，会计师、税务师、律师、评估师及其他中介机构的积极参与和相关服务市场的形成，是飞机租赁业长远发展的一个重要因素。从国际经验看，爱尔兰都柏林、香港等地形成了与飞机租赁业相配套的产业群，为租赁业发展提供了完善的支持。以会计记账服务为例，当地行政管理外包服务公司可为新设立公司提供从公司设立手续到派遣董事、申报税务、编制月度报表、配合审计、档案管理的全过程。这种全流程和全方位的服务体系极大促进了萌芽期租赁企业的发展，也有利于成熟租赁企业更专注于经营核心业务。因此，国内致力于发展飞机租赁业务的地区能够采取相关措施培育市场各类组成要素，促进配套产业形成，吸引更多优秀人才落户，保证租赁产业的长期发展。

源自中国民航网 2015-03-14



通用航空产业已经成为各地转变发展方式、发展新型高科技产业的重要抓手。布局通用航空产业，鼓励通用航空产业良性发展，地方是其中重要的推动力，也将成为最大的受益者。

在今年的全国两会上，许多代表委员表达了他们对低空空域管理体制改革的关注和期待。这份期待，背后其实是各地对大力发展通用航空的强烈呼唤。

近几年，随着通用航空对社会经济发展的拉动作用逐步被社会各界认知，加快其发展的呼声也越来越强烈。自2010年起，在强烈的市场需求和持续的政策红利支持下，通用航空开始在合适的土壤里生根发芽，以不同的方式服务着地方产业的发展。

便利惠民促发展

去年9月，新疆通航首次开通阿勒泰—博乐—伊宁短途运输航线，成为西北地区首家开展通用航空短途运输的航空企业，结束了新疆地区没有通用航空载客飞行的历史。

在全国人大代表、南航新疆分公司总经理富璞岩看来，新疆区内特别适合发展通用航空：“新疆是全国机

场最多的省份，发展通用航空还是很有潜力的。疆内通航市场广阔，短途运输票价低廉，执飞机型小。通航短途运输，在方便疆内百姓出行方面，对干线航空是一种补充和支持。”

目前，新疆区内共有通用航空企业7家。其中，经营性通用航空企业6家（含1家航空俱乐部），非经营性通航企业1家。3家通用航空企业正在筹建，包括2012年获筹建许可的新疆众泰通用航空有限公司、2013年获筹建许可的新疆空中丝路通用航空有限公司和新疆乌苏天运通用航空有限公司。

“地方发展通用航空，无形中会带动一系列的新产业、新需求和新消费，打造新的经济增长点。”全国人大代表、吉祥航空董事长王均金表示。正是看好新疆发展通用航空的优势，中国民航大学与新疆通航共同出资建立了新疆天翔航空学院。成立4年来，该学院已成为西北地区培训规模最大



的飞行员培训基地。

为农、林、牧、渔业提供空中作业服务，是通用航空让人称道的又一项重要作用。全国人大代表、青海省海北藏族自治州州委书记尼玛卓玛对此感受颇深。尼玛卓玛告诉记者，由于青海省处在冰雹带和降雪带，一旦在丰收季节发生冰雹灾害，一些地区的农业收成就会大受影响。同时，青海也特别容易发生干旱气候灾害。“以前，我们祖祖辈辈都是靠老天爷的。有了通用航空飞行的帮助以后，我们就可以尽可能地减少灾害的发生了。”

长期以来，青海省都极为重视通用航空产业的发展，加强通航机场的布局规划，挖掘区内通用航空的发展潜力。青海省出台的《促进民航业发展的实施意见》明确指出，要努力将通用航空培育成新的经济增长点。在省政府的支持下，由中航直升机旗下的中国飞龙通用航空有限公司和青海省国有资产投资管理有限公司、青海航空投资管理有限公司共同出资组建的青海飞龙通用航空有限公司已经开始运营，主营业务包括人工增雨、医疗救护、航空探矿、空中游览等。目前，该公司已购买航空器4架。在未来5年内，该公司有望将机队规模逐步扩大至5架固定翼飞机、5架直升机。

尚有瓶颈待突破

作为通用航空器主要的飞行区域，低空空域的限制已经成为制约通用航空产业发展的重要原因。2010年10月，国务院、中央军委颁布了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》，首次明确提出了深化低空空域管理改革的总体目标、阶段步骤和主



要任务。

在政策信号释放之后，低空空域改革在困难中缓慢前行。全国人大代表、烟台张裕葡萄酒股份有限公司总经理周洪江对此表示了担忧：“我了解到，国家现在在低空空域管理方面还是比较严格的，飞行审批等一系列手续都很复杂，我们对通用航空市场都处于观望的状态中。”

全国政协委员、中航工业副总工程师唐长红也认为，虽然近年来国务院出台了一系列有利于低空空域开放的利好政策，低空开放试点也为低空空域开放打开了突破口，但真正的开放还需要循序渐进。建立完善的低空空域保障体系，还需要相对较长的一段时间。

除了空域使用的瓶颈亟待进一步

突破之外，通用航空产业基础设施薄弱、飞行员短缺等问题也成为捆绑通用航空产业腾飞之翼的“绳索”。目前，我国仍在大量使用民航机场作为通航机场，公务机起降机场的问题更为突出，专门服务于通用航空作业的小型机场十分匮乏。

2011年4月，湖南省正式开放1000米以下的低空空域，为私人和企业事业单位购买及使用通用飞机扫清了部分障碍。但就湖南省而言，目前只有长沙黄花国际机场设有私人飞机专门机位。全国人大代表、湖南山河智能公司销售员张晓庆建议，除了通用机场的基础设施亟待完善外，通信、导航、监视、气象等保障体系建设也要推进。

尼玛卓玛也表达了自己的期盼：

“在青海省内，通用航空飞行无论是从频率还是从服务能力上看，都是有所欠缺的。希望国家能够在通用机场的建设、直升机的配置等方面加大支持力度。”

除此之外，通用航空立法的欠缺，也为安全运行埋下了隐患。随着航空文化的普及，越来越多的人开始向往飞行，未经批准的“黑飞”事件也是屡禁不止。

共盼发展新引擎

充分利用低空空域促进通用航空发展，可以成为经济增长的新引擎，也是实现航空强国，建设综合交通运输和应急救援体系的重要途径。这是全国人大代表、东航集团党组书记马须伦此次参加两会提出的建议之一。

在他看来，要进一步加快通用机场等保障体系建设。积极构建现代化通用机场网络体系，做好民用机场与军用机场、运输机场与通用机场、通用机场与综合运输体系之间的衔接和协同；推进固定运营基地建设，为通用航空提供飞机日常停放、维护保养、油料供应、航材供应、航行服务、证照代办、备件供应、维修维护及其他服务。

前不久，重庆市通用航空领域首个由民企投资的临时起降点——万盛黑山谷直升机临时起降点——获得局方批准，标志着重庆市通用机场建设试点取得了重大突破，为年内建成该起降点并开展飞行运营活动奠定了基础。

谈到推动解决通用航空发展中的

问题，全国人大代表、重庆两江新区管委会常务副主任汤宗伟表示，建设通用机场涉及面广，尤其是在场址论证、空域条件、飞行程序设计等方面工作量大、程序复杂，受到了军民航的高度关注。地方政府在制定通用机场建设规划的同时要更加注重工作的系统性，不断优化各项审批程序，确保各通用机场既“建得起”，又“用得起”。

在通用航空方兴未艾的阶段，规范其运行管理是非常重要的。两会期间，全国人大代表、中航直升机股份有限公司总经理余枫，全国人大代表、中航工业南方董事长彭建武，全国人大代表、“爱飞客”公益基金会秘书长李欣蓉联合提出建议，加快构建与通用航空发展相适应、机构明确、定位清晰、职责明确、行为主体权利义务明晰、产业链发展配套措施完善、通用航空装备制造与运营服务协同发展的通用航空法律法规体系。

在建议中，他们希望通过立法加强通用航空产业链上相关配套设施的法制建设，规范通用航空机场建设，促进通用航空机场、运营基地及航空油料等配套保障设施的投资与建设，制定与通用航空发展水平相适应的通航机场收费标准，建立专业技术人员培养与流动机制。

当前，通用航空产业已经成为各地转变发展方式、发展新型高科技产业的重要抓手。布局通用航空产业，鼓励通用航空产业良性发展，地方是其中重要的推动力，也将成为最大的受益者。

源自《中国民航报》2015-03-16

欧盟将建统一民用无人机规则

据路透社报道，欧洲航空安全局（EASA）于3月12日提议将民用无人机分成三类以便于对其进行监管。

EASA表示，新规则在促进无人机行业发展的同时还将对人类和货物进行保护。

由于欧洲目前尚未制定统一的无人机规范，因此目前欧洲境内的无人机需要遵守各个国家单独制定的规范。欧盟委员会希望在今年年底前构建一套基本的无人机监管框架。

根据法国法律，未经航空局批准，任何飞越法国领空的航班都是违法的。本月初，连续多起无人机飞越巴黎敏感地区（包括美国大使馆和埃菲尔铁塔）上空的事件引起了当局不小的恐慌。

在德国，无人机重量不得超过25公斤。在英国，20公斤以上的无人机需与载人飞机遵守一样的法规。美国联邦航空管理局（FAA）禁止无人机用于大部分商业用途，但是企业可以申请豁免权。目前已经有几家农业和房地产等领域的企业获得批准。

一旦无人机运营对人类存在潜在风险或者无人机需

要与其他飞行器分享空域，就需要对无人机风险进行评估以及对其使用进行授权。

根据EASA提出的规则，最低风险类别无人机为低能耗飞机，包括模型飞机。该类别无人机飞行无需申请许可，但是需要在操作者视线内飞行，远离机场和自然保护区等区域，且高度不得超过150米。

EASA表示，为了最大限度降低对人的危害，无人机不得在人群上空飞行。

最高风险类别无人机接近于商用载人飞机，需遵守类似规定。此类无人机运营需要获取多种许可证。

EASA总裁帕特里克·基伊（Patrick Ky）在声明中表示，上述法规将为无人机产业发展营造一个安全的环境。该机构还表示，无人机可能引发的隐私风险需要在国家层面解决，例如通过安装用户身份识别卡。

欧盟预计将在2015年12月之前提出适用于最低风险类别无人机的法律草案。这样，企业明年之前可在欧洲境内运营该类无人机。

源自民航资源网 2015-03-13

霍尼韦尔：5年内直升机需求稳定

3月1日，霍尼韦尔航空航天集团发布了第17期涡轮动力民用直升机市场预测报告，预测2015至2019年，全球民用涡轮直升机的交付量将达到4750至5250架，与2014年的5年（2014至2018年）预测4800至5500架相比略有下降。霍尼韦尔称，这是考虑到能源价格偏低和货币汇率波动对一些运营商的影响而做出的保守预测。

尽管2014年的交付量猛降，以及短期内将受到能源、货币、政治问题等因素的影响，但是由于飞行训练、旅游、消防和警用直升机的需求增加，霍尼韦尔预测未来5年市场对民用直升机的需求将保持稳定。

报告显示，5年内全球直升机预期购买总量中，美国和加拿大占34%，与2014年相比提高了7%。尽管2014年一项对俄罗斯运营商的调查显示，其购买意愿下降到了非常低的水平，欧洲所占份额仍排名第二，为24%。拉丁美洲占19%，且该地区机队更新和扩张比例高于全球平均水平。非洲及中东地区所占份额为9%，同时预计新机购置率再一次居全球首位，高达32%的机队有机队更新和扩张的意愿。

“金砖四国”（巴西、俄罗斯、印度、中国）中，印度的需求将增加，而巴西和中国由于缓慢的经济增长前景，购买意愿略有下降。然而这3国的新机购置率仍将高于全球平均水平。

轻型单发直升机受青睐

轻型单发直升机依然是最受欢迎的，占了几乎一半的新购计划。与去年一样，空客直升机EC130/AS350系列、贝尔407和罗宾逊R66机型为客户最感兴趣的机型。

中型双发直升机是第二受欢迎的直升机种类。约31%的被调查者表示计划购买该类直升机。最受欢迎的机型有：AW139、AW169、贝尔412、EC145T2和西科斯基S-76系列直升机。新推出的超中型双发直升机，如AW189、贝尔525和EC175的销售基本依赖于能源、自然资源和搜救行业的规模较大的运营商。由于能源行业不景气，短期内这些机型的吸引力可能较不稳定。

轻型双发直升机吸引了18%的购买意愿，代表机型为EC135、贝尔429和AW109系列。

重型多发直升机，如EC225、AW101和S-92等机型，所占比例最小。霍尼韦尔估计，石油、天然气行业运营商的重型直升机机队可能会延期进行机队更新。

机型满意度调查

在今年的报告中，霍尼韦尔依旧进行了现役飞机在上一年使用满意度的调查。得分前10名的机型依次为AW139、R66、贝尔407、贝尔429、贝尔412、贝尔206L、EC135、EC145、AS350B系列和西科斯基S-76C。

直升机使用率将继续提高

在今年的调查中，各地区、各行业的直升机机队都表示将提高其直升机使用率。预计油气行业直升机使用率最高，其年平均使用率将达到每架850小时。紧随其后的是旅游业，将近700小时。警用直升机平均每年每架超过600小时。紧急医疗服务、飞行训练、消防和其他公共事业领域年平均使用率约介于每架400至450小时之间。企业直升机的使用率最低，平均每年每架直升机为360小时。

源自民航资源网 2015-03-03

空客：2050年前研发出90座电力支线飞机



据《商业内参》报道，空中客车公司希望在2050年之前研发出90座电力支线飞机。

空客认为电力驱动代表飞机的未来。电力飞机凭借其运行安静平稳、维护容易、环保性好、运营成本低等优点已经吸引了不少航空业内人士的兴趣。空客公司已经与Daher-Socata飞机公司合作研发以电池为动力的小型飞机用于飞行训练。

在去年首架E-Fan原型机成功公开演示飞行后，这两家公司计划在2017年之前设计、研发两座的训练机E-Fan 2.0并且获得认证。E-Fan 2.0飞机可以持续飞行一小时。这一续航时间对于飞行教学已经足够，但是对于承担大部分个人飞行是不够的。电池可以被替换下来然后送去充电，因此飞机不需要在充电站耗费时间。空客表示希望制造一个至少拥有100架E-Fan 2.0飞机的机队以获取统计数据。

接下来的版本——E-Fan 4.0将拥有4个座位，可以承担更远航程的飞行，可能将拥有混合动力推进系统。

空客表示未来还研发体型更大、载人更多的电力驱动飞机，在2050年之前研发出90座完全以电力或以混合动力驱动的支线飞机。

源自民航资源网 2015-03-06





和时间赛跑

◎ 林清玄

读小学的时候，我的外祖母去世了。外祖母生前最疼爱我。我无法排除自己的忧伤，每天在学校的操场上一圈一圈地跑着，跑得累倒在地上，扑在草坪上痛哭。

那哀痛的日子持续了很久，爸爸妈妈也不知道如何安慰我。他们知道与其欺骗我说外祖母睡着了，还不如对我说实话：外祖母永远不会回来了。

“什么是永远不会回来了呢？”我问。

“所有时间里的事物，都永远不会回来了。你的昨天过去了，它就永远变成昨天，你再也不能回到昨天了。爸爸以前和你一样小，现在再也不能回到你这么小的童年了。有一天你会长大，你也会像外祖母一样老，有一天你度过了你的所有时间，也会像外祖母永远不能回来了。”爸爸说。

爸爸等于给我一个谜语，这谜语比课本上的“日历挂在墙壁，一天撕去一页，使我心里着急”和“一寸光阴一寸金，寸金难买寸光阴”还让我感到可怕；也比作文本上的“光阴似箭，日月如梭”更让我觉得有一种说不出的滋味。

以后，我每天放学回家，在庭院时看着太阳一寸一寸地沉进了山头，就知道一天的时间过去了。虽然明天还会有新的太阳，但永远不会有今天的太阳了。

我看到鸟儿飞到天空，它们飞得多快呀。明天它们再飞过同样的路线，也永远不是今天了。或许明天再飞过这条路线，不是老鸟，而是小鸟了。

时间过的飞快，使我的小心眼里不只是着急，还有悲伤。有一天我放学回家，看到太阳快落山了，就下决心说：“我要比太阳更快回家。”我狂奔回去，站在庭院里喘气的时候，看到太阳还露着半边脸，我高兴地跳起来。那一天我跑赢了

太阳。以后我常做这样的游戏，有时和太阳赛跑，有时和西北风比赛，有时一个暑假的作业，我十天就做完了。那时我三年级，常把哥哥五年级的作业拿来。每一次比赛胜过时间，我就快乐得不知道怎么形容。

后来的二十年里，我因此受益无穷。虽然我知道人永远跑不过时间，但是可以比原来跑快一步，如果加把劲，有时可以快好几步。那几步虽然很小很小，用途却很大很大。

如果将来我有什么要教给我的孩子，我会告诉他：假若你一直和时间赛跑，你就可以成功。

感言

时间是奇妙的，人若无所知，浑浑噩噩，只觉得度日如年；一旦念及“只去不返”，却有未尝心愿，就恨不得每天要48个小时来活。懂得高效地使用时间，就是热爱自己，珍惜生命的表现。

时间是公平的，对每一个人都是非常平凡而重要的。有的人会把平凡变成奇迹，有的人则只是把它丢在一旁。时间可以创造价值，也会让价值贬值，关键在于一个人能否让一分一秒都有价值。

对企业同样如此。

全球竞争的时代，速度和效率在某种程度上决定了企业的生存和发展。空港奋飞两周年，带来巨大的政策红利和发展机遇，所有投身其中的企业不敢懈怠丝毫。因为一旦稍有拖延，慢一小步，就有可能步步跟不上，最终满盘皆输。唯有立身于“快”，与时间赛跑，善于抓机遇，勇于去拼搏，才能真正抢占先机，保持优势，谋得持续健康发展。（张楠华）

探秘小米 (一)

开栏的话：

学无止境，时习为悦。积极响应国家“全民阅读”的号召，根据公司打造学习型团队的要求，自本期开辟学习栏目——“学苑拾珠”，精选对公司发展有借鉴意义的篇目，供读者参阅，更期望您多提宝贵意见。倡学苑清风，拾一珠亦乐，愿与大家在这里相会，同学共进。



目标规划：大多数人对生活抱有幻想，他们浪费时间及心力，选择所谓“舒适”的活动，而不是去从事“达成目标”的活动。许多人无法达成他们的理想，原因在于：他们从来没有真正定下一个目标。

目标对一个人能够起到引导的作用，你选择了目的地，才能选择路线，才能沿着路线一步步前进。大海上失去方向的船只，几乎很难幸存。因为大海无边无际，每个方向看起来都没有区别，在这样一个没有目的地的环境中，人非常容易绝望。但是，只要发现了一个灯塔，就能找到正确的指引，朝着大陆前行。

目标能够给人明确的方向感，使人充分了解自己每个行为的目的。要如何建立自己的目标呢？第一步：评估自己，有什么能力和天赋。如果目标缺乏实际，超出自己能力太多，再大的目标也是空想，如同水中月镜中花。第二步，把目标落实到具体的条件上。确定一个达成目标的计划，应该先做什么，后做什么，还需要什么。这样不仅有迹可循，而且能够有效避免目标过于浮夸。第三步，开始行动，也就是执行。确定了方向，做好了准备，只要有足够的执行力，就能达到预期的目标。要达到目的地，就要耐得住寂寞，沉得住气，只要按计划行动，目

标早晚会化作现实。

快人一步：在激烈的市场竞争中，能够抢占先机，就能提前做好下一步作战的准备，保持优势。对外做到快人一步，就是从对手身上搜集情报，了解竞争的对手的动态，做好应对措施。我们追求速度，就是为了凡事都走在前面，对外搜集情报，能够让企业对整个市场运筹帷幄，预先制定应对策略。对内做到快人一步，就要搭配资源，提高效率，将自己调整到最快的节奏。指望竞争对手疏忽而让自己领先是不现实的，只有做好内功，从组织上去调整和优化，压榨自己的强能，才能爆发出比对手更快的行动。有时候，企业最大的敌人就是自己，能够超越自己的效率和极限，对手永远也追不上来。

急事慢做：欲速则不达，创业者要有慢的心态，快的效率。只要你有一个合理的目标，合理的理想，一点一点去积累，一个任务一个任务去达成，总能到达终点。人最怕的就是急躁，不管做什么，一急躁就容易出问题，急躁的时候注意力不集中，细节关注不到，就一定不会有一个良好的基础，更谈不上成功。大部分事情都不是一朝一夕能够做好的，只有保证每个环节都做好，才会有更好的结果。

无人机是什么

无人机是无人驾驶飞机(Unmanned Aerial Vehicle)的简称,是利用无线电遥控设备和自备的程序控制装置的不载人飞机,包括无人直升机、固定翼机、多旋翼飞行器、无人飞艇、无人伞翼机。广义地看也包括临近空间飞行器(20-100公里空域),如平流层飞艇、高空气球、太阳能无人机等。从某种角度来看,无人机可以在无人驾驶的条件下完成复杂空中飞行任务和各种负载任务,可以被看做是“空中机器人”。

按照不同平台构型来分类,无人机可主要有固定翼无人机、无人直升机和多旋翼无人机三大平台,其它小种类无人机平台还包括伞翼无人机、扑翼无人机和无人飞船等。固定翼无人机是军用和多数民用无人机的主流平台,最大特点是飞行速度较快;无人直升机是灵活性最强的无人机平台,可以原地垂直起飞和悬停;多旋翼(多轴)无人机是消费级和部分民用用途的首选平台,灵活性介于固定翼和直升机中间(起降需要推力),但操纵

简单、成本较低。

按不同使用领域来划分,无人机可分为军用、民用和消费级三大类,对于无人机的性能要求各有偏重:

1、军用无人机对于灵敏度、飞行高度速度、智能化等有着更高的要求,是技术水平最高的无人机,包括侦察、诱饵、电子对抗、通信中继、靶机和无人战斗机等机型;

2、民用无人机一般对于速度、升限和航程等要求都较低,但对于人员操作培训、综合成本有较高的要求,因此需要形成成熟的产业链提供尽可能低廉的零部件和支持服务,目前来看民用无人机最大的市场在于政府公共服务的提供,如警用、消防、气象等,占到总需求的约70%,而我们认为未来无人机潜力最大的市场可能就在民用,新增市场需求可能出现在农业植保、货物运输、空中无线网络、数据获取等领域;

3、消费级无人机一般采用成本较低的多旋翼平台,用于航拍、游戏等休闲用途。

无人机技术难点

1、飞控系统是无人机的“驾驶员”-更精确、更清晰

飞控子系统是无人机完成起飞、空中飞行、执行任务和返场回收等整个飞行过程的核心系统,飞控对于无人机相当于驾驶员对于有人机的作用,我们认为是无人机最核心的技术之一。飞控一般包括传感器、机载计算机和伺服作动设备三大部分,实现的功能主要有无人机姿态稳定和控制、无人机任务设备管理和应急控制三大类。

其中,机身大量装配的各种传感器(包括角速率、姿态、位置、加速度、高度和空速等)是飞控系统的基础,是保证飞机控制精度的关键,在不同飞行环境下、不同用途的无人机对传感器的配置要求也不同。未来对无人

机态势感知、战场上识别敌我、防区外交战能力等方面的需求,要求无人机传感器具有更高的探测精度、更高的分辨率,因此国外无人机传感器中大量应用了超光谱成像、合成孔径雷达、超高频穿透等新技术。

2、导航系统是无人机的“眼睛”,多技术结合是未来方向

导航系统向无人机提供参考坐标系的位置、速度、飞行姿态,引导无人机按照指定航线飞行,相当于有人机系统中的领航员。无人机载导航系统主要分非自主(GPS等)和自主(惯性制导)两种,但分别有易受干扰和误差积累增大的缺点,而未来无人机的发展要求障碍回避、物资或武器投放、自动进场着陆等功能,需要高精度、高可靠性、高抗干扰性能,因此多种导航技术结合的“惯

性+多传感器+GPS+光电导航系统”将是未来发展的方向。

3、动力系统-涡轮有望逐步取代活塞,新能源发动机提升续航能力

不同用途的无人机对动力装置的要求不同,但都希望发动机体积小、成本低、工作可靠:1)无人机目前广泛采用的动力装置为活塞式发动机,但活塞式只适用于低速低空小型无人机;2)对于一次性使用的靶机、自杀式无人机或导弹,要求推重比高但寿命可以短(1-2h),一般使用涡喷式发动机;3)低空无人直升机一般使用涡轴发动机,高空长航时的大型无人机一般使用涡扇发动机(美国全球鹰重达12t);4)消费级微型无人机(多旋翼)一般使用电池驱动的电动机,起飞质量不到100克、续航时间小于一小时。

往前看,我们认为随着涡轮发动机推重比、寿命不断提高、油耗降低,涡轮将取代活塞成为无人机的主力动力机型,太阳能、氢能等新能源电动机也有望为小型无人机提供更持久的生存力。

4、数据链是“放风筝的线”从独立专用系统向全球信息格栅(GIG)过渡

数据链传输系统是无人机的重要技术组成,负责完成对无人机遥控、遥测、跟踪定位和传感器传输,上行数据链实现对无人机遥控、下行数据链执行遥测、数据传输功能。普通无人机大多采用定制视距数据链,而中高空、长航时无人机则都会采用视距和超视距卫通数据链。

现代数据链技术的发展推动着无人机数据链向着高速、宽带、保密、抗干扰的方向发展,无人机实用化能力将越来越强。往前看,随着机载传感器、定位的精细程度和执行任务的复杂程度不断上升,对数据链的带宽提出了很强的要求,未来随着机载高速处理器的突飞猛进,预计几年后现有射频数据链的传输速率将翻倍,未来在全天候要求低的领域可能还将出现激光通讯方式。

从美国制定的无人机通信网络发展战略上看,数据链系统从最初IP化的传输、多机互连网络,正在向卫星网络转换传输,以及最终的完全全球信息格栅(GIG)配置过渡,为授权用户提供无缝全球信息资源交互能力,既支持固定用户、又支持移动用户。

机上免税品,您买了么

经常乘坐飞机的旅客会发现,在座位前排口袋里都有一个免税产品目录。许多旅客往往只是看看而已,不知道如何购买。接下来,我们就聊一聊机上免税品的事儿。

飞机上为什么要卖免税品呢?自1954年汉莎航空率先出售机上免税品以来,越来越多的航空公司都开始开展这项业务。根据航空公司自身条件的不同,免税品的品种和销售的方式也各有不同。免税品的销售不仅为航空公司带来了利润,也给很多旅客送去了实惠。旅客可以用低廉的价格买到高端品牌的商品,而且当忘记为亲朋好友购买礼物时,也可以通过购买机上免税品消除遗憾。

那么,机上免税品的购买方法有哪些?根据航空公司实际情况不同,一般有以下3个渠道可以买到机上免税品:1.机上购买。有些航空公司会在机上由空乘人员兜售免税品,旅客填写购物卡,当场或者在坐回程航班时拿到商品。不过,此种方式受到一些旅客的诟病,因为影响了其他旅客休息,采用此种方式的航空公司不是很多。2.网站订购。旅客可以通过航空公司的免税品预订专属网站选购中意的免税品,并在输入个人信息、航班号、航班时间后确认订单,登机后出示登机牌便可拿到自己心仪的商品了。3.电话、微信提前订购。在航班起飞前几天,旅客提前订购所需要的免税品。当乘机时,旅客便可以拿到商品了。

机上免税品一般以烟酒、首饰、化妆品居多,一些

航空公司会员里程卡的积分可以在选购免税品时折现。当然,随着空中WIFI时代的来临,相信我们在空中购买免税品的途径也会越来越多。



你了解航空冷链运输吗

术语解释：

航空冷链运输 cool chain transport by air

货物航空控温运输的全过程

航空冷链运输货物 cool chain transport cargo by air

需要航空冷链运输的货物。示例：鲜活易腐货物、药品、生物制品（剂）、医疗器械、化学品、电子产品等。

热状态 thermal state

物品或货物所处的温度状态，一般分为冻结状态、冷却状态和未冷却状态等。

鲜活易腐货物 perishable cargo

在一般运输条件下，因气候、气压、温度、湿度变化或运输时间等原因，容易失去原有品质的物品。注：本标准中的鲜活易腐货物，其类别主要是依据 IATA《鲜活易腐货物规则》（PCR）中的类别，包括水果类、蔬菜类、鲜切果蔬和预加工的沙拉类、水产品、肉和肉制品类、奶制品类、烘焙食品类、冷冻食品类、花卉植物类、医药制品类和其他易腐产品等。

时间温度敏感保健产品 time&temperature-sensitive healthcare products

对温度特别敏感，同时保质期或生命期比较短的医疗医药产品、物品等。

示例：疫苗、生物制品、人体器官（组织）、某些药品等。

隔温集装箱 insulated container

带有隔温层的集装箱。注：隔温层大多使用聚苯乙烯（EPS）、聚氨酯（聚氨基甲酸酯）或真空隔热板（VIP）等低热传导率材料制造。EPS 的隔热系数或热导率（称为 R 因子）约为 3 ~ 5，聚氨酯的 R 因子约为 7 ~ 12，VIP 的 R 因子约为 30 ~ 100。

被动温控集装箱 passive temperature controlled ULD

利用冷却媒介（如湿冰、胶冰、干冰或液态气体等）控制温度的降温集装器。

主动温控集装箱 active temperature controlled ULD (ACT)

带有隔温及冷却媒介，并带有机械或电子的制冷或加热系统，能够自动地测量箱内温度，将冷却能源以控制的方式均匀地分配到货物周围的集装箱。

控温运输工具 temperature-controlled conveyance

设有隔温层并维持一定内部环境温度的运输工具。示例：隔温车（箱）、冷藏汽车、铁路冷藏车、冷藏船、冷藏集装箱，也包括主动或被动制冷的航空集装器（ULD）等。

湿货 wet cargo

含有或带有大量水分且容易腐坏变质，需要防渗漏包装或温控集装器才能航空运输的货物。

装机运输：

冷链货物的装机时间应尽可能接近飞机起飞时间。

窄体飞机装载冷链货物，应在普通货物全部装机后装机，装载位置应避开门区，对温度特别敏感的冷链货物应避开飞机货仓通气口的位置。

对于内部无塑料薄膜保护，水分宜于蒸发流逝的花卉植物、蔬菜或水果，若飞行时间大于 4 小时，承运人应告知托运人采取必要的防护措施，如果承运人在包装件外覆盖防止水分蒸发的保护膜，应事先通知承运人并获得同意。

宽体飞机上载有冷链货物的集装器应避开门区装载。在宽体飞机散货舱内装载冷链货物应按窄体飞机装载要求操作。