

争当创客

也许是策划，也许是巧合，当4月24日苹果公司为智能穿戴设备 Apple Watch 的发货持续造势时，在印度新德里的 SiriFort 大会堂——这个奥巴马演讲过的场所，小米同时发布了其第一款专门面向中国大陆以外的旗舰手机——Mi4i。

出人意料的是，Apple Watch 发货地并没有出现期许的抢购镜头，但在 Mi4i 的销售现场，印度“米粉”却排起长龙期待着他们称为“Dragon(龙)”的小米，抢到的人疯狂地说：“我抢到龙了”。

两年前当《乔布斯传》在中国疯读的时候，乔被称为“创客”，正像今天在印度，雷军就是异国新一代年轻人心中的“创客”。创客受人追捧，因为他们颠覆了旧式，改变了世界，启迪了思想。

创客在顶层。《创客李克强》在一家市场化的新闻类杂志网站一经刊出，中国政府网、新华网、中新网等重要网站均在显要位置予以转载。文章认为，李克强像一位“创客”，“上海自贸区”、“权力清单”、“责任清单”和“负面清单”等富有新意的改革举措，引领中国政府改革勇往直前，带领中国经济进入新常态。

创客在市场。上海自贸区的经验被成功复制，4月，广东、天津、福建三地自贸区统一正式挂牌，标志着自贸区是创新优势的成功，而非政策优惠的使然。金融创新、管理创新、科技创新……，一切能让市场因素充分焕发活力的改革，竞相释放。

创客在草根。10年前，再高明的预言者也难以料到，一群风尘仆仆的快递小哥，会成为今天中国人生活里最不可或缺的人群之一，他们有的成为闻名世界的优秀创客。在李克强离开深圳柴火创客空间后不久，外媒这样描述中国发生的这一切：北京中关村兴起的“创客风潮”正向深圳、上海，甚至贵州、乌鲁木齐等中国全境扩散。

创客在中国的每一个角落，同样在中原大地。郑州航空港经济综合实验区的快速发展，使河南这一内陆省份的 GDP 在经济新常态下取得人意料的佳绩，这是科学优质的 GDP、转型升级的 GDP，创新使河南正在跳出传统的发展模式，亿万创客正在改变着中原大地的面貌，其中当然有河南航投的航空创客们。

“大众创业、万众创新”，被称为中国经济的“新引擎”。人人争当创客，你准备好了吗？



P10 河南航投获省委省政府嘉奖

卷首语 / Prologue

01/争当创客

高层声音 / Leader Voice

05/李克强：抓住和用好发展新机遇

06/刘云山：确保“三严三实”专题教育取得实实在在成果

07/郭庚茂：落实“四个全面”全面提升科学发展载体建设水平

08/谢伏瞻：河南成为海内外投资兴业热土

09/王志清：加快通用航空事业发展

封面文章 / Cover Story

10/河南航投获省委省政府嘉奖

航投信息 / HNCA Information

11/河南航投严格落实两个责任 要求风清气正过“双节”

12/空客集团及ATR公司到访河南航投

12/河南航投举办庆“五一”健康知识讲座

13/航投置业被郑州航空港实验区授予
2014年安全生产先进单位

14/河南投资集团担保公司到访航投担保

14/航投物流学制度树规矩



15/做有准备的人

16/走，不必回头

16/坚持，就是幸福

17/平凡，但不平庸

17/仰望天空 脚踏实地

专家视点 / Expert Viewpoint

18/欧洲航空枢纽的发展特点与经验

天地时评 / World Review

23/新常态下金融体制改革探索

行业动态 / Industry News

月度聚焦

24/“一带一路”确定郑州角色：建设内陆开放型经济高地

月度盘点

26/数据：2014年全国机场生产统计公报
202家中郑州机场跃居第17位

经济金融

28/郑州机场22条货运航线联通亚欧美

29/一季度河南进出口总值突破千亿

30/十关如一关 河南省丝路一体化改革启动

30/中原航空港产业投资基金成立 规模300亿全国第三

31/郑州多式联运海关监管中心获批

32/联手东航 上海自贸区股权基金投资首单落地

33/粤津闽三大自贸区挂牌

航空运输

34/航企密集布局“丝路航线”海外揽客难题待解

35/欧洲迎来首个中国游客包机航班

36/空客预测：我国航空客运量未来20年全球领先

36/低成本航空或撤离上海 南通嘉兴宁波可接收



航投置业被郑州航空港实验区授予2014年安全生产先进单位

37/圆通筹建联盟 欲统一国际快递“度量衡”

38/波音787助力中国二三线城市积极拓展国际航线

通用航空

39/飞机6S店落户郑州上街区

40/大疆成美国商用无人机市场龙头 份额已达47%

41/国际直升机协会筹建无人机委员会

41/法国直升机制造商Guimbal进驻中国市场

项目建设

42/南阳国际无人机航空文化小镇亮相 整体规划
方案公布

42/江西加快机场布局拟5年建18个通用机场

43/争夺亚洲订单 两大飞机制造商激战中日市场

44/新舟700项目选用霍尼韦尔辅助动力装置

44/购买机票可用支付宝 达美航空成美国首家

企业采风

45/西部航空济南推廉价航班 20乘客1块钱购票起飞

46/开放战略促哈尔滨机场打造区域枢纽

47/吉祥航空IPO成功过会 拟募资19.81亿元



“一带一路”确定郑州角色：建设内陆开放型经济高地

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
杨薇霖 孙启勇
邵海英 赵宗丹
张 睿 于梦歌
唐溪蔓 高 翔
赵世军 周舒扬
张 玥 张一凡
姚自力 谢登科
王 乾 杨文杰
孟 翔 王 哲
张松娜 彭琛哲
刘静宜 王 璿
罗晓晨 李 蓉

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

48/河南省人民政府关于建设
高成长服务业大省的若干意见(四)

案例研究 / Case Study

51/山航货运卡车航班 探索创新之路

专题视窗 / Features

53/公务机, 将不再是小众狂欢

环球航空 / Global Aviation

- 55/达美欲在上海建立国际枢纽 扩张中国市场
- 55/FedEx欲现金收购TNT快递公司扩张欧洲市场
- 56/合并加快美国航空获得单一运营证书
- 57/美航企抱怨海湾巨头加紧扩张 呼吁冻结新航班
- 58/新加坡竞争局批准新航工程与波音合资计划
- 58/罗尔斯·罗伊斯从阿联酋航空获得历史最大订单
- 59/卡航连续第四年荣膺“最佳中东航空公司”奖

美文赏析 / Essay Appreciation

- 60/《论读书》
- 60/感言

学苑拾珠 / Learning Corner

61/探秘小米(二)

航空百科 / Aviation Knowledge

- 62/货运物品如何“坐”飞机
- 63/旅客通过机场安检的招式
- 64/鲜为人知的飞行编队标志



李克强

抓住和用好发展新机遇

4月14日,中共中央政治局常委、国务院总理李克强主持召开座谈会,就当前经济形势和经济工作,听取专家学者和企业负责人的意见建议,并发表讲话。

李克强说,在全球经济深度调整和我们发展进入新常态的大背景下,中国经济砥砺前行,增速等主要指标保持在合理区间,就业基本稳定,收入同步增长,能耗强度下降。同时,新旧产业和发展动能转换正处在接续关键期,积极因素和新兴力量正在积聚,行业和区域走势分化,结构调整起步较早的企业、行业和地区走势向好,但也必须清醒看到下行压力还在持续加大。我们要科学把握形势,既分析客观因素,又要找主观原因,既对长期向好充满信心,也要做好应对更大困难和挑战的准备。尤其要更加注重培育新生力量,抓住和用好发展的新机遇,奋力开创工作新局面。

李克强指出,要充分认识我国发展仍具有巨大潜力、韧性和回旋余地,按照中央经济工作会议的要求,坚持稳中求进的工作总基调,保持定力,灵活施策,在区间调控的基础上加大定向调控力度,针对新情况新问题,

用好多种政策工具,守住稳增长保就业效益的基本盘。

李克强说,要把握好稳增长和调结构的平衡。政府工作报告确定的打造大众创业、万众创新和增加公共产品、公共服务的双引擎,推进互联网+行动计划,实施中国制造2025,推动中国装备走出去和国际产能合作,加强信息基础设施建设,发展现代服务业等一系列稳增长、调结构的有力措施,可以释放出巨大的内需潜力。要抓紧政策措施和相关项目落地,精准增加短板投资,完善创新创业政策组合,形成促进经济稳增长和结构优化升级的新动能。

李克强强调,促进经济稳增长要用足改革创新动力源,坚持以结构

性改革推动结构调整,助力破障过坎,实现中国经济行稳致远。政府自我革命要加码,把简政放权、放管结合持续向纵深推进,通过进一步减少行政审批,破除制约市场活力和发展的各种束缚。财税、金融、价格、投融资等一系列改革也要同步推进,以形成叠加效应,释放改革红利。把开放之门开得更更大,在积极参与国际合作竞争中拓展发展空间。

李克强最后说,各级干部要振奋精神,主动作为。各位专家和企业家要多谋良策、多出实招。大家共同努力,为完成今年发展的主要目标任务打好基础,推动中国经济保持中高速增长,迈向中高端水平。

源自中央政府门户网站 2015-04-14





刘云山

确保“三严三实”专题教育 取得实实在在成果

近日，中共中央办公厅印发《关于在县处级以上领导干部中开展“三严三实”专题教育方案》，对2015年在县处级以上领导干部中开展“三严三实”专题教育作出安排。《方案》要求，开展“三严三实”专题教育，要深入学习贯彻党的十八大和十八届三中全会、四中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，紧紧围绕协调推进“四个全面”战略布局，对照“严以修身、严以用权、严以律己，谋事要实、创业要实、做人要实”的要求，聚焦对党忠诚、个人干净、敢于担当，着力解决“不严不实”问题。

4月21日，“三严三实”专题教育工作座谈会在京召开，中共中央政治局常委、中央书记处书记刘云山出

席会议并讲话，强调要深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，认真落实党中央部署，突出教育主题，强化问题导向，贯彻从严要求，坚持以上率下，注重讲究实效，确保专题教育取得实实在在的成果。

刘云山说，“三严三实”体现着共产党人的价值追求和政治品格，明确了领导干部的修身之本、为政之道、成事之要。开展专题教育，目的是推动领导干部自觉践行“三严三实”，在深化“四风”整治、巩固和拓展党的群众路线教育实践活动成果上见实效，在守纪律讲规矩、营造良好政治生态上见实效，在真抓实干、推动改革发展稳定上见实效。要充分认识到专题教育的重要意义，积极主动做好工

作，把中央要求落到实处。

刘云山指出，开展专题教育，要把学习教育放在首位，着眼于坚定理想信念、强化党性观念、增强实干精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，学习党章和党的纪律规定，组织好专题党课、专题学习研讨、专题民主生活会和组织生活会，把严和实的要求立起来、树起来。教育是为了解决问题，要紧密联系思想和工作实际，对照正反两方面典型，着力解决“不严不实”的突出问题，强化整改落实和立规执纪，以解决问题的成果检验专题教育的成效。

刘云山强调，“三严三实”专题教育不是一次活动，要把专题教育融入经常性学习教育之中。各级党委（党组）要强化责任落实，坚持从实际出发，区分层次、分类指导，坚决防止形式主义、走过场。主要负责同志要担负起第一责任人的责任，既带头接受教育，又进行具体指导。要坚持围绕中心、服务大局，把开展专题教育与做好改革发展稳定各项工作结合起来，与落实“四个全面”战略布局结合起来，做到两手抓、两促进。

源自新华网 2015-04-21



郭庚茂

落实“四个全面” 全面提升科学发展载体建设水平

4月3日，在全省产业集聚区建设工作会议上，省委书记、省人大常委会主任郭庚茂强调在新常态下要贯彻落实“四个全面”战略布局，全面提升科学发展载体建设水平。他重点强讲了三个方面。

一要贯彻落实“四个全面”战略布局，坚定不移抓好科学发展载体建设。科学发展载体是河南全面建成小康社会的主导支撑，是全面深化改革的“试验田”，是全面依法治省的示范区，是全面从严治党的“试金石”，科学发展载体建设是贯彻落实“四个全面”战略布局的生动实践。各级党委、政府和广大党员干部一定要把“四个全面”准确贯彻落实到科学发展载体建设之中，警惕新常态下一些领导干部存在的或可能出现的思想偏差。要正确处理党的建设与经济建设的关系，通过党的领导核心作用，更好地推进中心工作，在推进党的中心工作中管好党建好党。要正确处理作风建设、反腐倡廉建设与调动干部工作积极性的关系，正确处理依法依规办事与深化改革、创造性开展工作的关系，认识到改革与法治相伴

相生，自觉坚持在法治下深化改革，在改革中完善法治，以改革释放发展动力活力，以法治巩固保障改革发展成果。

二要变中寻机、乘势而上，依托科学发展载体争取更好更快发展。一是现在虽然需求不足、出口不畅，但我省承接产业转移的机遇依然存在，特别是通过转移替代扩大出口份额还有很大空间。只要我们能够提供必要的配套条件和适宜的承接环境，就有可能实现大规模链式承接、集群引进。二是弱势企业和产业投资意愿、能力降低，但优势企业正在因势而动、谋划布局，抢占制高点。只要我们找准对接点、种下“梧桐树”，创造好的条件，发挥自身优势，就不怕引不来“金凤凰”。三是一些行业企业优势减弱，但电子商务、物联网、大数据和新能源新材料等新技术新业态新模式发展迅猛。在这方面我们与发达国家和地区、与东南沿海发达省份基本处在同一起跑线，只要我们抓住机遇，就能抢占制高点、掌握主动权。总之，新常态也有新风景，推进产业集聚区建设有机可抓、

有计可用、有招可施。我们要辩证看待当前形势，抓住机遇、应对挑战，变中取胜、弯道超车，实现更好更快发展。

三要总结经验、聚焦突破，全面提升科学发展载体建设水平。我们要打好航空港这张牌，让河南走向世界，强化科学发展载体这个支柱支撑，乘势前进、力争在逆势中闯出一条路来，实现逆势攀升、后来居上。一是进一步明晰科学发展载体的内涵和功能定位，二是从优势对接上找准主攻点。招商引资要注意把自身优势与对方需求对接起来、与承接产业转移的需求结合起来。三是提高政府服务能力。四是深化改革激发活力。要充分利用中央和省里的政策、条件，通过全面深化改革来破解人、钱、地等要素保障问题。要通过体制机制创新来加快经济发展方式转变，探索构建科技含量高、资源消耗低、环境污染少的产业结构，加强生态建设和环境保护，推动绿色发展。五是坚持产城互动发展。

源自大河网《河南日报》2015-04-04
本刊有删节



谢伏瞻

河南成为海内外投资兴业热土

4月22日上午，由河南省人民政府、中国国际贸易促进会、中国人民对外友好协会共同主办，以“新常态、新机遇、新动力”为主题的第九届中国（河南）国际投资贸易洽谈会暨第三届（2015）世界新兴产业大会在郑州国际会展中心轩辕堂隆重开幕。省委副书记、省长谢伏瞻，省政协主席叶冬松，中国贸促会会长姜增伟，中国人民对外友好协会副会长冯佐库，亚太总裁协会全球执行主席郑雄伟等出席开幕式。

谢伏瞻在致辞中说，近年来，在党中央、国务院坚强领导下，河南深入实施粮食生产核心区、中原经济区、郑州航空港经济综合实验区三大国家战略规划，着力打造富强河南、文明河南、平安河南、美丽河南，经济社会发展态势良好，对外开放基础更加坚实，综合优势日益凸显。

谢伏瞻说，河南交通区位优势，郑欧国际货运班列班次密度、货重货值均居中欧班列前列，以郑州为中心的“米”字形高速铁路网正在加快建

设，郑州机场已形成了以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心、覆盖全球的“双枢纽”航空货运网络，陆空对接、多式联运、内捷外畅的现代综合交通运输体系日益完善。河南是人口大省，市场体系健全，消费潜力巨大，社会消费品零售总额连续多年位居全国第5位；资本市场规模迅速壮大，“金融豫军”快速崛起，金融服务实体经济发展的能力明显增强；土地供应相对充裕，招商引资重点项目用地保障有力。河南人力资源丰富，产业配套能力较强，工业门类齐全，智能终端、生物育种、智能装备、新能源汽车、航空物流等新兴产业具有一定优势，食品、纺织、能源、冶金、建材、化工等传统产业精深加工产品比重快速提高。河南发展载体不断完善，郑州航空港经济综合实验区已成为河南发展的核心增长极和战略制高点，180个产业集聚区基础设施完善、服务功能齐全，已成为承接产业转移的主平台。河南开放条件日趋完备，郑州新郑综合保税区、出口加工区、

保税物流中心、海关特殊监管区等平台功能不断提升，与丝绸之路“一带一路”沿线国家和地区的交流合作不断加深，支撑开放的综合服务能力全面提升，河南已成为海内外客商投资兴业的沃土。

谢伏瞻说，中国（河南）国际投资贸易洽谈会自2000年创办以来，对于促进国内外资本、技术、人才等交流合作发挥了重要作用。在本次洽谈会召开之际，很高兴迎来第三届（2015）世界新兴产业大会在河南举办。新兴产业代表未来科技创新和产业发展的方向，当前河南正在重点发展电动汽车、互联网+、生物医药、电子信息、高端装备制造、新材料、节能环保等新兴产业。此次大会的成功举办，必将为河南带来新理念、新活力，助推新兴产业更好更快发展。热忱欢迎海内外客商来豫投资兴业，我们将以更加开放的胸襟、更加务实的举措、更加优质的服务，打造更好的营商环境。

源自映象网 2015-04-23



王志清

加快通用航空事业发展

4月14日，为期3天的2015年亚洲商务航空大会及展览会在上海正式开幕。中国民航局副局长王志清出席会议并致辞。

王志清说，商务航空在满足紧急、重要公商务活动和医疗救助飞行等需求方面，有灵活、便捷、高效的优势。2014年，我国商务航空呈现良好发展势头，主营商务航空的企业有24家，实际运营的商务飞机达211架，2014年飞行3.1万小时，同比增长19%。

王志清表示，民航局高度重视包括商务航空在内的通用航空事业发展，近期民航局将集中开展以下四方面的工作：

一是规划统领，改善基础环境。正在编制通用航空“十三五”专项规划，统筹推进通用航空机场、飞行服务站、FBO、航空汽油配送中心等基础设施建设，加快推进ADS-B实施，加强空管保障能力建设；引进社会力量，加强对飞行员、机务维修、运行控制、市场管理等重点岗位的专业人

员培养。

二是整章建制，完善治理标准。正在梳理与通用航空相关的法规、规章，统筹推进通用航空法规体系建设；加强人员执照、飞机引进、适航管理、机场建设、运行审定等规章间的有序衔接；规范许可行为，推行简政放权，减轻通用航空发展的制度束缚；修改了通用航空经营许可证管理办法，下放审批权限，进一步降低了市场准入门槛。

三是改进监管，确保持续发展。在行业内进一步完善制度设计，统一

监管程序和标准，确保监管工作依法、合规、公开、高效。今年，民航局将初步建成通用航空行业管理信息系统，借助信息技术手段，提升行业监管能力。

四是加强协调，释放政策红利。配合国家空管委的部署，提出全面推进低空空域管理改革的路线图，确保今年低空改革有所成效；积极协调有关国家部门，下放通用机场审批权限，并在资金扶持、专业人才培养等方面出台了支持政策，为加快通用航空发展创造良好的政策环境。

源自中国民航局网站 2015-04-16



河南航投获省委省政府嘉奖



本刊讯 4月3日，河南省委、省政府印发《关于嘉奖2014年度全省经济社会发展全局性重大任务攻坚突出贡献单位的决定》（以下简称《决定》），对2014年在10件全省经济社会改革发展全局性重大任务攻坚中做出突出贡献的单位代表予以嘉奖，河南航投与卢货航的战略合作成效凸显，获得省委省政府的嘉奖，且在受嘉奖名单中位居前列。

《决定》指出，2014年郑州航空港经济综合实验区建设全面提速，枢纽建设、物流发展、产业培育取得巨大进展。河南民航发展投资有限公司抢抓机遇，积极运作，成功收购卢森堡货航公司35%股权。郑州至卢森堡国际货运航线正式开通，实现了每周5班的常态化运行，货运吞吐量占郑州机场国际货运吞吐量增量的1/4，建立了以郑州机场

为亚太枢纽、以卢森堡机场为欧美枢纽的“双枢纽”战略合作模式，初步成为中欧货物的重要集散地和转运节点。

河南航投自成立以来，不负引领带动郑州航空港经济综合实验区建设发展的责任使命，站位全局，谋划长远，牢牢抓住实验区建设的重大历史机遇，奋发作为，于2014年1月成功收购欧洲第一大全货运航空公司——卢货航35%股权；2014年6月，郑州至卢森堡国际货运航线开通运营，航空货运种类涵盖了9大类百余个品种；短短5个月时间货运量突破1万吨，截至2014年年底，航线共完成货运量14401吨，为郑州机场货邮增速连续保持世界第一作出了积极的贡献，迅速提升了郑州航空枢纽在全国航空经济格局中的地位。

在此基础上，河南航投紧紧依

托货运优势，积极推动豫卢双方经贸往来，于2015年1月启动了“新鲜卢森堡项目”，着力发展跨境E贸易。目前，已将欧洲乳制品、有机食品、生鲜食品等1000多种欧洲高品质商品引入了河南，奠定了郑州成为国际分拨中心和集疏中心的重要基础。

下一步，河南航投将按照省委省政府的战略部署，以“卢森堡模式”为引领，增开米兰至郑州及郑州至美洲的定期洲际货运航线，形成横跨太平洋、连接欧美亚的航线网络；大力推进本土合资货运航空公司成立、飞机维修基地设立、卡车航班公司组建等工作，加速航空产业优势资源在实验区的集聚，完善郑州国际航空枢纽功能，全面加快打造郑州成为“一带一路”的战略核心支撑点，助推中国与卢森堡乃至欧亚各地经济、文化、旅游的交流和发展。（张楠华）

河南航投严格落实两个责任 要求风清气正过“双节”

本刊讯 在“五一”、“端午”节日前夕，河南航投召开会议，由公司领导班子成员及全体副部级以上干部参加，专题部署党风廉政建设，以落实“两个责任”为目的，以制度建设为途径，持续转变作风，要求党员干部强化五种意识，做到五个禁止，以上率下风清气正过“双节”。

4月27日，河南航投召开干部会议，党委书记、董事长张明超指出，去年党的群众路线教育实践活动与今年省委开展的专项巡视工作，为公司党员干部转作风、树新风提供了良好的契机，也为公司完善机制、规范管理、科学健康发展进一步夯实了基础。但是，反腐倡廉的警钟必须长鸣，特别是在节假日期间，党委和纪委更要积极履行好主体责任和监督责任，每个党员干部要做到“三严三实”，不能在廉洁自律上有丝毫松懈。张明超强调每个干部都必须强化五种意识：第一，为官不要想发财，发财不要想当官；第二，为官要立志做大事，而不是做大官；第三，为官要法大于权、法高于权，而不是以权压法、以权代法；第四，为官要靠实绩实干，而不是信奉关系后门；第五，为官要不舒服不自由不容易，而不是很轻松很自在很逍遥。“双节”来临之际，张明超希望每个干部要以五种意识为镜，

时刻保持清醒头脑，把好人情关，实实在在谋事，堂堂正正做人。

4月29日，河南航投就进一步细化责任，廉洁过“双节”召开专题会议。公司党委副书记、总经理、副董事长刘建葆指出，中央和省委在构建作风建设新常态方面开展了一系列活动，研究制定出台一系列文件规定，这充分体现了中央和省委以零容忍的态度惩治腐败，构建反腐败高压态势的坚定信心与决心。公司所有党员干部要保住红线，守住底线，凡事要“想明白、说明白、做明白”，切实让“八项规定”入脑入心，在“双节”期间带头抵制不良风气，严禁公款吃喝、旅游；严禁出入私人会所；严禁公款

接待亲友；严禁参与各种形式的赌博活动；严禁公车私用，要杜绝一切不正之风，努力营造文明祥和、风清气正的节日氛围。

会上，河南航投纪委书记、工会主席郑立亮传达了《中共河南省纪委关于加强监督执纪问责确保廉洁过“双节”的通知》和《中共河南省纪委关于五起履行主体责任和监督责任不力典型问题的通报》，并强调公司党员干部要把好思想总开关，加强责任担当，对违规违纪事件公司纪委将严格按照相关规定，实行“一案双查”，既要严肃追究当事人责任，又要严肃追究相关领导的责任，真正通过落实“两个责任”，实现风清气正。

（秦 妞）



空客集团及 ATR 公司到访河南航投

本刊讯 4月7日，法国空中客车集团中国区副总裁王大东与 ATR 中国、东盟及太平洋地区总经理 Christophe Potocki、ATR 业务发展经理张赫健一行3人到访河南航投。河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆及公司有关人员与来访客人在会议室举行了会谈。

刘建葆对王大东一行的到来表示热烈欢迎，他向对方介绍了河南省的基本情况以及郑州航空港经济综合实验区的发展规划，并详细解读了河南航投的战略定位、承担使命

和业务方向。他说，在建设大枢纽的发展目标下，河南航投一直在积极地寻求、选择合作伙伴，希望有更多的支线飞机制造商进驻郑州，从而搭建起河南省乃至中原地区的支线网络，与干线网络形成互补。市场是创造出来的，而非等出来的，希望 ATR 公司可以同河南航投一起进入航空市场，你中有我，我中有你，共同进步，共同发展。

王大东感谢刘建葆的介绍，并表示非常赞同刘建葆对于航空发展、合作模式的观点。他认为目前在全

球干线航空市场竞争激烈的情况下，着眼于小型短途的支线市场能够带来更多的利润点。他强调，在航空领域河南航投是个更加开放、更具前瞻性的公司，如果双方能够在航空的细分市场上进行合作，对彼此而言都将是个明智的选择。随后，张赫健向与会人员介绍了 ATR 公司及产品的基本情况，Christophe Potocki 与河南航投进行了咨询互动。下一步，双方将进行更深入的接洽，共谋发展大计。

(王 乾)

航投置业被郑州航空港实验区授予 2014 年安全生产先进单位

本刊讯 河南航投置业有限公司（以下简称航投置业）自成立以来，始终把安全生产放在管理工作的第一位，按照“全员化、常态化、制度化”的要求，常抓不懈久久为功，使安全工作取得了显著效果，前不久航投置业被郑州航空港经济综合实验区建设工程质量安全监督管理部门表彰为“2014年安全生产先进单位。”同时，国际贸易服务中心南区项目经理张飞荣获“2014年安全生产文明施工先进个人”。

航投置业在成立之初就确定了“安全第一、预防为主、综合治理”的管理方针，认真贯彻落实省、市关于加强安全生产工作的各项重要指示和部署，扎实推进项目进展各环节工作。在项目安全管理上，航投置业

从以下方面下苦功：一是健全完善安全生产相关制度，形成规范系统的管理体系；二是加强安全质量教育的落实，提高员工安全生产意识；三是加强安全巡查，做好检查记录；四是严格对项目工地进行检查考核，发现问题，及时下达整改意见书；五是加大投入，确保安全生产经费落实到位。通过一年的不懈努力，航投置业在安全生产方面成效显著，项目进展顺利。

为将“安全为天”的意识真正融入所有员工的血液里，航投置业还积极开展形式多样的活动，创新载体，运用鲜活事例大力宣传安全观念，做到全员讲安全，人人遵规章。今年3月份，航投置业按照《河南民航发展投资有限公司平安建设宣传月活动实施意见》精神，

红红火火开展平安建设宣传月活动，让广大员工深度参与。在公司一楼的 LED 屏上滚动播放平安建设宣传标语；组织板报展览，以生动的事例案例教育员工；在施工现场通过“平安工地建设”等活动，全面落实安全生产法律法规、技术标准，做到施工现场安全防护标准化、场容场貌规范化、安全管理程序化，使建设各方安全生产责任全方位落实、安全培训教育持续有效、施工安全风险得到严格控制，促进了安全管理水平的整体提升。

面对已取得的成绩，航投置业领导表示这仅仅是万丈高楼的基础，安全生产任重道远，在今后的的工作中，公司将继续执行安全第一的战略方针，使安全管理警钟长鸣，为郑州航空港经济综合实验区的发展做出更大的贡献。(张一凡)

河南航投举办庆“五一”健康知识讲座

本刊讯 在“五一”国际劳动节来临之际，为感谢员工的辛勤劳动、关心职工健康，4月23日下午，公司工会邀请省直三院康复科刘天玉主任、骨科白玉茹主任，在航投大厦7楼会议室举办了“颈腰肢痛的康复保健”专题讲座，就高发职业病的防治提出了具体建议，不仅提高了公司员工的健身意识，同时丰富了日常保健知识。

本次讲座分为两个环节，首先是知识讲解，中间穿插简易操作手法；其次是答疑解惑，公司员工就

本人或亲人朋友在身体保健方面遇到的疑难问题，进行了现场咨询。

两个小时的讲座，内容丰富，深入浅出，理行合一，实用性强，大家感到受益匪浅。员工们一致反映这次讲座提供了加强自我保健、开启健康之门的钥匙；同时讲座也提醒大家及早养成良好的生活、工作习惯，从而以强健的体魄、健康的心理、充沛的精力投入到繁忙的工作和生活中去，做到工作紧张，生活愉快。

(于梦歌)



河南投资集团担保公司到访航投担保

本刊讯 4月8日，河南投资集团担保有限公司（以下简称“投资集团担保”）副总经理申法志一行到访河南航投担保有限公司（以下简称航投担保），航投担保有关负责人热情会见了申法志一行，双方就郑州航空港经济综合实验区国际贸易服务中心项目的具体合作事宜进行了深入洽谈，郑州航空港区航程航投置业有限公司财务负责人参与会谈，并组织参会人员共同前往国贸中心项目进行实地考察。

今年以来，航投担保按照总公司

2015年工作部署与安排，大力推进“三个一工程”，即各业务小组至少推出“一项航投内部业务、一项同业合作业务、一项银行合作业务”，具体要求为“以内部业务为基，以同业合作为翼，以银行合作为本”，通过创新业务模式、打造同业联盟、深化银企保三方合作，有效推进业务发展。前期，航投担保成功为国贸中心项目融资。之后，不断跟进项目资金需求计划，调整完善融资担保方案，计划通过同业合作的形式为国贸中心项目解决资金问题。通过与投资集团担保进

行多次深入细致的探讨磋商，双方最终达成合作意向。下一步，双方将针对国贸中心项目的具体操作细节进行全面沟通和高效对接。

据悉，河南投资集团担保有限公司成立于2011年，是经河南省工业和信息化厅批准设立的国有融资性担保公司，注册资本金10亿元。公司经过多年发展，与地方各级政府、各金融机构、担保机构和企业建立了良好的合作关系，不断拓展和深化担保服务与投资业务，逐步发展成为专业化、规范化的区域性担保公司。

（杨文杰）

航投物流学制度树规矩

本刊讯 4月17日下午，航投物流组织全体员工在公司会议室召开制度学习专题会议，对最新制定的《河南航投物流有限公司采购管理办法（暂行）》、《河南航投物流有限公司仓库管理制度（暂行）》和《河南航投物流有限公司经销商开发管理办法（暂行）》三项管理制度进行了认真细致的学习，为今后保障制度落实，加快公司制度化建设，树立规范化运作意识打下坚实基础。

俗话说“没有规矩，不成方圆”。

科学、积极的制度建立，能降低风险、促进发展。航投物流就核心业务流程和标准多次召开工作会议，大力推进制度建设，细化业务流程，先后制定了有关经营、市场、仓储管理等多项制度，并上报河南航投审批。经总公司批复后，航投物流迅速印制下发，并组织集体学习，确保每位员工及时充分地掌握新建制度。

在专题学习会上，航投物流领导强调，规范化运作是公司持续快速发展的基础，学习公司规章制度也是每

位员工责任心的体现，各业务小组负责人要切实负起责任、发挥好带头作用，员工要通过学习明确自己的岗位职责，找准工作方式方法，做到规范和效率相结合，为公司的发展尽职尽责、尽心尽力。

此次集中学习一方面促进了新建制度的落实，另一方面也营造了良好的学习氛围，加强了员工的学习培训，提升了航投物流的执行力。

（谢登科）

出彩 中国 梦



做有准备的人

运营管理部 张松娜

有梦想，就要有准备，有准备的人才会最终达到梦想的彼岸。

企业是经济发展的主体，企业强则国家强。中原更加出彩，河南航投责无旁贷。河南航投作为省级投融资平台公司，肩负着发展壮大我省航空产业的光荣使命，在郑州航空港经济综合实验区建设中地位特殊。作为航投人，在当前公司起步发展的关键时期，应当做好实现“航空梦”的充分准备，为促进中国梦的早日实现而勇担重责。

正是在这种责任感的召唤下，我们航投人不懈奋斗，取得了一个个佳绩。从“三步走”的发展战略定位到“七彩航投”的航空产业蓝图，从“求、抢、聚、借、合”的六字作风要求到八十字的文化核心理念，从购股卢森堡到“新鲜卢森堡”项目的落地，从拔地而起的国贸中心到琳琅满目的“航投臻品”，一个个项目的开花结果，无不倾注着航投人的心血汗水。

我们的“航空梦”已经起航，未来充满美好。但是，“七彩航投”要真正绚丽多姿，“航空梦”要真正实现，路还远，还需我们每个人做好“永远行进在路上”

的准备。

我深知，梦想的实现离不开智慧的大脑，所以我不断地学习和思考。公司业务专业性强、涉及知识面广，投资财务、现代企业管理、法律法规、经济运行等多方面知识交错贯穿其中。我甘当小学生，既向书本学，又向实践学，同时还向同行学，练好内功，提升综合素质。

我深知，梦想的实现离不开脚踏实地的付出，所以我从当下做起，从本职工作的一一点一滴做起，在公司发展大局中发挥自身优势，用辛勤的汗水换得工作效率高、任务高质量。

我深知，梦想的实现离不开团队的协作，所以我学会和大家携手并进。我在努力工作的同时，在团队中发挥力量，互相取长补短，共同应对各种挑战。

机遇稍纵即逝，发展永无止境。每一名航投人都要做有准备的人，要在“七彩航投”的映照下，挥洒汗水，为梦想插上腾飞的翅膀，让“航空梦”在“中原更加出彩”中绚丽夺目。

走，不必回头

◎ 航投物流 彭琛哲

“走，不必回头，无需叮咛海浪，要把我们的脚印保留；走，不必回头，无需嘱咐礁石，记下我们的欢乐，我们的忧愁；走，向着太阳走，让白云告诉后人吧！无论在什么地方，无论在什么时候，我们从未停止过前进，从未停止过追求。”正如汪国真在这首《走，不必回头》的诗中描述的，义无反顾的追求有一股醉人的魅力。我认为只有心怀梦想的人，才会义无反顾，永不回头，也才会梦想成真。

“梦”这个字在航空领域，有着独特的感召力。在航空经济日益重要的时代，建造一座新的“航空大都市”，成为一些创业者的义无反顾的追求。郑州，已然成为敢闯敢拼的人们看好的“航空大都市”。在这里，机场已不仅仅是公共服务设施，而成为创造经济效益和社会效益的综合性企业。航空大都市，召唤着创业者汇聚极高的智慧建设基础设施、物流仓库、自由贸易区等，并利用它们提高服务，吸引新航企和航线；它召唤着创业者以充足的勇气去扩建空港，发展酒店、会展、零售等服务业，建立居民生活、科研教育等功能区；它召唤着创业者用持续不断的韧力打造地面交通，包括铁路、公路及专门供货车走的快捷



通道。

在《郑州航空港经济综合实验区发展规划》上升为国家战略之时，在中国梦的信仰下，我就像郑州航空港的一颗小小“螺丝钉”，和许多创业者一样，对航空经济发展有着美好的愿景和希望。在航投物流以“提高河南人民的生活质量”目标的召唤下，我对自己的工作的高度也有了清晰的认识。在未来航空大都市得天独厚的优势下，我要和同伴一起使中原人民的生活从此改变。为实现梦想，走，不必回头。

在国内电子商务蓬勃发展的这个时代，跨境电子商务试点落户郑州，依托日益发展的航空货运，如果可以走通渠道打开市场，河南乃至整个中原地区都能享受到货真价实的国外优质货品。作为刚毕业来到航投物流的一名新兵，做好跨境E贸易成为我努力的方向。希望在未来的一天，我的家乡能在航空大都市的辐射下有更美好的明天；希望在未来的一天，我能为自己梦想的事业贡献出没有遗憾的成果。不管以后的路途有多少困难，梦有多大路就有多远。走，不必回头——这句话总会萦绕耳旁，激励我去奋斗去拼搏。

坚持，就是幸福

◎ 党群工作部 李蓉



“所谓梦想，就是让你感到坚持就是幸福的东西”这是电影《中国合伙人》中主人公成冬青给梦想做出的解释。我们每个人在实现自己梦想的旅途中，都会遇到许许多多意想不到的坎坷，有多少次欲回头，有多少次想止步，但是只要想起“坚持，就是幸福”，我就具有了实现梦想的力量。

走出校门踏上工作岗位后，刚参加工作的新鲜感很快就被日常的枯燥与劳累取代，一个个困难、一次次受挫，使我感到人生的道路上好像一下子突然出现那么多荆棘。有一个时期的迷茫，不知道如何实现自己的梦想。我咬紧牙：坚持！渐渐地，我发现挫折之后获得的是经验，而自己迷茫的原因就是缺乏经验，通过实干得到的宝贵经验，是在校园中学习不到的。我很有幸能来到航投这个大家庭，同事们互相帮助，

教给我一套很有效的工作方法，使我很快进入角色。我学到的不仅是工作方法，更重要的是对待工作的态度，责任心和做人的道理。企业是我们的岗位更是我们的事业，尽管每个人的岗位不同，能力有大有小，但只要不遗余力的奉献自己的全部智慧和力量，始终坚持把自己分内的事情做到一丝不苟，一事不落，把每一件平凡的事情做到不平凡，把每个人肩膀上的责任凝聚起来的时候，就能汇集成整个企业的责任，使企业发展顺利，稳定。

我的梦虽小，但是不积跬步无以至千里，不积小流无以成江海。对梦想的坚持，给自己的心开一扇窗，让阳光进来，充满阳光积极地工作和生活，实现心中更伟大的理想。

中国梦虽大，但要全国人民团结一心，拧成一股绳，坚持担好每个人的责任，这种不可战胜的磅礴之力，一定能够铸就祖国明天的辉煌，让中国梦腾飞。

因为，坚持终将获得幸福。

平凡，但不平庸

◎ 财务管理部 王哲

中国梦是中华民族数千年的渴望和理想，是当代十三亿华夏儿女的追求和方向，实现中国梦，是每一个中国人的共同愿景和责任担当。中国梦，是人民的梦！但是，在“大梦”下面，每个人都有自己的“小梦”，人民的“大梦”正是由无数个个人的“小梦”组成。每个人都要有梦，可以平凡，但不能平庸。

转眼间，我离开校园已快两年，进入职场我成为了河南航投一名光荣的小会计。在很多人的眼里，会计人员就是年复一年、日复一日，与枯燥的数字打交道，平庸得很。殊不知，看似平淡无奇、枯燥无味的财务工作，实际上有着“十分复杂”的技术含量。通过实现小梦来圆“中国梦”这个大梦，对初入财务行业的我来说，是一盏指引航行的明灯。

我觉得要在平凡中做到不平凡，起码要做好两条。一是敬业至上。《致加西亚的一封信》中讲述了这样一个小故事：古巴人民为了自由、民主、独立而战，美国想提供支援，但必须先与古巴独立战争的领导者加西亚将军取得联系。美国总统把一封信交付给陆军

仰望天空 脚踏实地

◎ 航投置业 孟翔

每个人都会有属于自己的梦，可能为之付出一生，也可能在忙碌的生活中渐渐忘却；但梦想始终是贯穿我们生命的灵魂所在，让我们为我们自己的梦插上翅膀，让它自由飞翔。

随着郑州航空港经济综合实验区的批复，中原人民的梦想在这一刻也有了更进一步的实现。河南航投作为实验区的主体单位，肩负着推动河南航空产业发展的重大使命，而同时我作为河南航投的一分子也在无形之中肩负着一重重的责任。我也要为公司未来的发展去贡献自己的微薄力量，为航空经济发展增砖添瓦。

刚毕业的我怀揣着梦想来到河南航投这个温暖的大家庭中。作为初入职场的菜鸟，我一直秉承着认真的态度。认真细致的去完成交给我的每件任务，力求不出差错。在不断碰到困难和克服困难的过程中我一点点在成长，学到了很多之前在学校没有的东西，感谢河南航投给了我一个这么好的学习平台。



上尉罗文，罗文上尉历经千辛万苦，几经周折，终于亲手将这封信交于加西亚将军手中。这本书流传很广，故事简单，道理却十分深刻，罗文上尉对完成任务的敬业精神，打动了全世界的千万读者。我认为，这种敬业精神是一名财务工作者实现梦想不可或缺的基础。

二是恪守诚信。这一点对于终日与金钱打交道的我们，十分必要。近年来，从举世闻名的安然事件，到国内的银广夏、蓝田股份事件，无一不让会计人的节操碎了一地，财务行业的诚信受到广泛质疑。但正是因为出现这么多违背职业道德的事件，才给我们财务工作者再一次敲响警钟。身为一名会计人，要时刻做到恪守职业规范，否则难以树立行业威信，就更别提实现梦想了。“才得全尽谓之圣人，德胜才谓之君子，才胜德谓之小人。”我不敢说要做圣人，要尽力成为君子，至少绝不能成为小人。

梦想的实现不是靠嘴说出来的，是一步一个脚印踏踏实实干出来的。我相信，只要以以上两点为基础，恪尽职守、爱岗敬业，平凡才不会平庸，我的个人梦才会实现，个人梦助推中国梦，定能实现民族的伟大复兴。



要想梦想实现就必须有一定的知识积淀。通过知识的累积来提升个人的综合素质。员工的素质体现公司的发展力，员工的素质高了公司的未来不言而喻。所以对我来说，目前首要的任务就是要通过积极学习、不断学习、虚心学习来提高自己的综合素质，为公司的发展、为实现河南航空强省的愿望尽自己微薄之力。在这样一个时不我待的现在，我们每个人的梦想都要通过不断的学习、不断的努力、不断的提高自己去实现；也只有这样才能让公司的未来更强大，让家乡更美好，让国家和人民早日实现属于我们民族的中国梦。

中国有梦、河南航投有梦、我也有梦。中国正在朝着实现伟大复兴的梦想而努力；河南航投也在朝着更好的方向不断发展；我也在不断的提高自己，朝着自己的梦一步步发展。

欧洲航空枢纽的发展特点与经验

作者：赵巍

中国民航管理干部学院航空经济研究院副主任



北美、亚太和欧洲是全球三大航空市场，不同于北美和亚太，欧洲因为多个经济强体使得其国际航空旅客运输和国际航空枢纽的发展领先于全球。欧洲航空枢纽以国际航线发展为主线，与欧盟航空开放直接关联。中国民航对外开放大力发展国际航空，应借鉴学习欧洲航空枢纽的发展经验。

欧洲航空枢纽业务量排名分析

机场的基本业务量指标包括飞机起降架次、航空旅客吞吐量和航空货运吞吐量（或航空货邮吞吐量），飞机起降架次反映机场飞机起降的繁忙状况，航空旅客吞吐量反映航空客运业务状况，航空货运吞吐量反映航空货运业务状况。下面依次对欧洲航空

枢纽的三项指标排名进行分析。

2014年欧洲航空枢纽飞机起降架次TOP10依次为：英国伦敦希斯罗机场飞机起降47.1万架次，同比2013年略增0.2%；法国巴黎戴高乐机场46.6万架次，同比下降1.5%；德国法兰克福机场46.3万架次，同比下降0.7%；荷兰阿姆斯特丹史基浦机场43.8万架次，同比增长3%；土耳其伊斯坦布尔阿塔图尔克机场42.2万架次，同比增长9%；德国慕尼黑机场35.7万架次，同比下降1.2%；西班牙马德里巴拉哈斯机场34.4万架次，同比增长2.9%；意大利罗马菲乌米奇诺机场30.8万架次，同比增长3.3%；西班牙巴塞罗那机场28.4万架次，同比增长2.7%；俄罗斯莫斯科多莫杰多沃机场27.8万

架次，同比增长5.4%。

其中，欧洲老牌四大枢纽的飞机起降架次均增长缓慢甚至略有下降，保障发展的能力不足。而土耳其伊斯坦布尔阿塔图尔克机场的飞机起降架次增长迅猛9%，在全球机场中也属于较高增长速度。

2014年欧洲航空枢纽旅客吞吐量TOP10依次为：伦敦希斯罗机场旅客吞吐量7337.5万人，比2013年增长1.4%；巴黎戴高乐机场6374.9万人，同比增长2.8%；法兰克福机场5942.9万人，同比增长2.6%；伊斯坦布尔阿塔图尔克机场5695.5万人，同比增长10.8%；阿姆斯特丹史基浦机场5494.1万人，同比增长4.6%；马德里巴拉哈斯机场4183.3万人，同比增长5.3%；慕尼黑机场3957.2

万人，同比增长2.7%；罗马菲乌米奇诺机场3828.9万人，同比增长6.5%；伦敦盖特维克机场3812.3万人，同比增长7.6%；巴塞罗那机场3755.9万人，同比增长6.7%。

欧洲的航空客运充分发挥航空跨越地理的特点，以国际客运为主，包括欧洲内国际客运和欧洲外国际客运，同时国际航空客运与旅游开放息息相关。

英国伦敦共有五家机场，航空旅客量超过美国纽约、芝加哥以及法国巴黎，是全球航空旅客量最大的城市。伦敦的希斯罗机场航空旅客吞吐量全球排名第三，仅次于美国亚特兰大机场和中国北京首都机场。希斯罗机场一直以来是全球国际旅客吞吐量最大的航空枢纽，只是2014年首次被中

东阿联酋的迪拜国际机场超越。法国巴黎戴高乐机场和德国法兰克福机场是欧洲老牌的航空枢纽，地位突出。东欧土耳其的伊斯坦布尔阿塔图尔克机场连续四年两位数的高速增长，成就东欧地区航空枢纽地位，2014年第一季度伊斯坦布尔阿塔图尔克机场曾超过巴黎戴高乐机场成为欧洲第三大航空枢纽，2014年全年阿塔图尔克机场超过荷兰阿姆斯特丹史基浦机场成为欧洲第四大航空枢纽。

欧洲十大货运机场差距很大，其中老牌的四大枢纽德国法兰克福机场、巴黎戴高乐机场、荷兰阿姆斯特丹机场和伦敦希斯罗机场年货吞吐量超过或接近150万吨，其他的机场均不足100万吨。土耳其伊斯坦布尔即使增长13.8%速度较快，总量也只

有70.4万吨，较欧洲老牌航空枢纽还是存在差距。

法兰克福机场的航空货运量多年一直雄踞欧洲第一。不仅如此，而且凭借德国强大的工业基础，德国莱比锡机场和科隆机场的航空货运也在欧洲排名第五位和第六位。

欧洲航空枢纽的发展特点

(1) 航空客运和货运的专业化分工

欧美的航空枢纽发展时间长相对成熟，同时航空客运和航空货运专业化分工在枢纽机场分化。欧洲的航空枢纽相对国土面积庞大的美国，机场功能在国际和国内、客运和货运的专业化分工还是有区别的。美国的亚特兰大机场是全球最大的客运机场，但是以美国国内旅客为主；纽约肯尼迪机场、迈阿密机场、休斯顿机场以国际旅客为主；而孟菲斯机场、安克雷奇机场、路易斯维尔机场则以航空货运傲视全球。

欧洲十大航空枢纽基本反映欧洲经济及对外开放状况。依托四大经济体，英法德荷四大主要机场是名副其实的客运和货运国际航空枢纽。

英国伦敦是英国政治经济中心，伦敦希斯罗机场成为欧洲最繁忙机场，无论以起降架次还是旅客吞吐量计算。但是航空货运量则屈居欧洲第四，只有法兰克福机场货运吞吐量的75%左右。另外英国伦敦盖特维克机场作为希斯罗机场的补充，航空旅客吞吐量排名欧洲第九。英法德而言，英国的航空货运相对较弱。

法国巴黎戴高乐机场飞机起降架次、航空客运和货运均居欧洲第二位，

基本反映法国巴黎的国际中心地位。法国巴黎机场集团对于荷兰阿姆斯特丹机场和土耳其伊斯坦布尔机场的控股和管理，也反映出法国巴黎机场集团的管理输出和区域扩张策略，衬托出以法荷航为主的天合联盟在欧洲强大的实力范围。

德国全球经济排名第四，欧洲排名第一，德国无论航空客运还是货运发展均衡且相对强大。法兰克福是德国第五大城市，法兰克福在德国的地位犹如纽约之于美国，被称为德国的经济心脏。法兰克福机场是德国最大的机场，客运量居欧洲第三，货运量位居欧洲首位，是全球十大机场之一。德国的慕尼黑机场航空客运排名欧洲第六，另外德国的莱比锡机场和科隆机场进入货运前十排名，德国航空货运在欧洲属于较强地位。

荷兰的阿姆斯特丹史基浦机场是重要的北欧空中门户和航空网络中心，多年来一直是欧洲四大航空枢纽之一。史基浦机场航空城是全球航空城建设的典范，是一个集航空枢纽、物流中心、区域经济中心和国际贸易中心的多元综合体，被誉为“欧洲商业界的神经中枢”。2014年阿姆斯特丹史基浦机场的航空客运量被土耳其伊斯坦布尔超越，排名欧洲第五；但是史基浦机场航空货运依然排名欧洲



第三。

土耳其的伊斯坦布尔阿塔图尔克机场业务量整体发展迅猛，尤其是以国际旅客为主的航空客运量连续四年保持2位数增长，2015年旅客吞吐量超越阿姆斯特丹在欧洲排名第四。

但是伊斯坦布尔国际机场的航空货运只有区区70万吨，不足欧洲四大航空货运枢纽的一半，排名第八。伊斯坦布尔绝对是东欧冉冉升起的一颗新星，航空货运需要加油。

意大利罗马作为欧洲著名旅游城市，旅客吞吐量入榜；米兰航空货运吞吐量入榜。西班牙马德里和巴塞罗那的旅客吞吐量入榜。欧洲航空货运入榜的还有卢森堡机场和比利时的列日机场。

俄罗斯作为横跨欧亚大陆的地区大国，在欧洲机场业务量排名中只有莫斯科多莫杰多沃机场的飞机起降架次排名第十。俄罗斯没有一家机场旅客吞吐量和货物吞吐量进入欧洲前十，这与俄罗斯的地缘关系以及俄罗斯的对外开放程度直接关联，似乎存在被欧洲边缘化的趋势。

(2) 欧洲天空开放和国际化经验

天空开放和航空自由化是欧美民航发展的最大动力。“航空自由化”是指航空运输经济自由化，取消政府对航空运输在经济上的管制，实行

市场准入和定价的自由化，使其完全由市场机制来调节，以使资源在航空运输与其他经济部门之间实现优化配置。“开放天空”指在尊重各国主权的前提下，各国之间相互给予自由进入对方航空运输市场的权利，即相互开放航空运输市场。

全球各主要国家和地区进行航空运输自由化的实践从20世纪70年代末开始，以美国为首并迅速席卷全球，对国际航空运输体制产生深刻影响，引发了欧洲、澳洲及美洲许多国家的放松管制。推行“天空开放”的国家大致包括三类：第一类是相对具有很强民航业的国家，如美国和欧盟国家。他们凭借自己的实力把国内的一套推向国际，力促其他国家向其开放航空市场，进而对外扩张，取得并保持航空运输霸主地位；第二类是本国航空资源短缺或航空市场很小，但空运企业有一定实力的小国，比如新加坡、荷兰，开放天空不但于其无损，反而可以借助航空市场重新分割的良机，走出去谋求更大的发展空间；第三类是出于本国经济发展的需要，如以旅游业为经济支柱的国家，泰国、墨西哥、智利、阿联酋等均属此类。

美国和欧盟将“天空开放”确立为一项基本的对外经济贸易政策，在国际经济政治交往中将其纳入国与国之间、地区与国家之间、地区与地区之间的战略对话，其实质目的是更多地获取经济全球化过程中航空运输上下游产业利益。

欧洲内部航空的自由化措施旨在欧盟内部创造一个统一的市场，促

进竞争和发展以及稳定。欧洲的自由化竞争首先从支线航空公司开始，20世纪80年代中期才允许包机公司进入定期航空运输市场。1988年，引入多级票价，在保护处于过渡期小交通量航线经营的前提下，允许所有欧洲共同体的航空运输公司在成员国内进行第三、四、五、七种航空权经营，向各成员国航空公司开放了国内航行权。从1993年开始，在航空运输领域诸如认证、市场准入、定价、运力、竞争、CRS以及机场使用等方面的欧盟法令在各成员国适用。欧盟成员国航空公司在成员国之间的飞行不受任何限制，在其他成员国内飞行只是受到票价和运力方面的某些限制。1997年4月1日，欧经区（EEA）17个成员国内航空市场完全自由化。从1997年开始，欧盟成员国国内空运权对其他成员国全部开放，在欧盟内部无论国籍如何，只要是欧盟的自然人和法人，都可以在欧盟统一大市场设立航空运输企业，从事飞往欧盟内部任何地点的运输而不需要得到政府的许可。除了某些需要事先确定的情况外，对票价也不实行管制。另外，定期航班和不定期航班的区别也已经取消，这样航空公司就可以根据市场来提供相应的运输服务。自此，欧盟统一航空运输市场形成。

欧洲的天空开放政策促成欧洲航空市场复苏和繁荣，国际化开放和国际旅游支持欧洲民航业从经济危机中复苏。同时，开放化的航空市场成就了一批成熟且具有全球竞争力的低成本航空公司，诸如爱尔兰的

瑞安航空，英国的易捷航空、伏林航空，德国之翼等，以及以国际长途业务为主的挪威航空等。欧洲低成本航空的成熟带给欧洲大陆航空业的二次繁荣。

(3) 巴黎机场管理集团管理控制模式

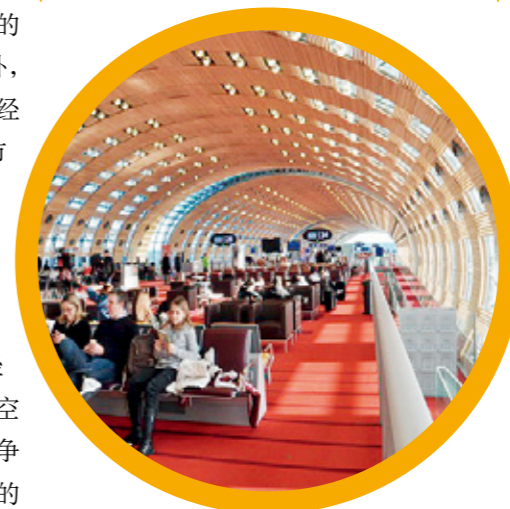
国际大都市的一市多场是应对机场运能约束和航空发展的必然选择，诸如美国纽约一市三场，芝加哥一市三场；伦敦一市五场，巴黎一市三场。在欧洲一般是机场集团管理旗下机场。

巴黎机场集团（Aéroports de Paris简称ADP）通过参股、控股管理着全球数十家机场。2012年巴黎机场集团收购TAV机场集团38%股份，成为其第一大股东，并通过TAV管理着东欧和北非的数十家机场，其中包括土耳其伊斯坦布尔国际机场。下面为巴黎机场集团的控股管理势力范围。

巴黎机场集团拥有荷兰阿姆斯特丹国际机场8%的股权，以及南美墨西哥13家机场25.5%的股权。通过TAV机场集团控股土耳其伊斯坦布尔阿塔图尔克国际机场。按照控股股权关系比例计算的巴黎机场集团，2014年航空旅客吞吐量超过1.34亿人次，几乎属于全球最大的机场集团。

TAV机场集团由土耳其两家建筑商Tepe和Akfen于1997年合资成立，负责招标承建伊斯坦布尔阿塔图尔克机场国际航站楼。凭借行业知识的积累、先进技术和高水平的人力资源，TAV集团发展成为全球著名的机场运营和建设集团。2006年TAV机场集团重组为TAV机场运营集团（简称TAV Airports）和TAV机场建设集团（简称TAV Construction）。2012年巴黎机场集团（ADP）收购TAV机场运营集团38%股份和TAV建设集团49%股份。巴黎机场集团成为TAV两家公司的第一大股东。TAV建设集团是土耳其伊斯坦布尔新机场BOT的建设运营商。

TAV机场集团是土耳其在全球机场运营中的领导品牌。其经营着土耳其国内的四大机场伊斯坦布尔阿塔图尔克、安卡拉埃森博阿、伊兹密尔和加济帕夏-阿拉尼亚机场；格鲁吉亚的第比利斯结机场和巴统机场；突尼斯的莫纳斯提尔机场和Enfidha-Hammamet国际机场；米拉斯-博德鲁姆机场的经营权。2014年，TAV机场集团提供的服务超过70万架次飞机和9000万人次航空旅行。



巴黎机场集团 2014 年全年业绩收入达到 27.91 亿欧元，增加 1.3%；净利润 4.02 亿欧元，增加 71.6%。平均每个旅客机场零售收入更是高达 18.2 欧元。

中国学习的经验

在北美、欧洲和亚太全球三大区域航空市场中，欧美属于比较成熟的市场。另外，欧洲机场又区别于美国机场的政府公众性质，以商业化运营为主，并且大都是上市公司。伴随经济的发展和定性，欧洲大陆形成依托经济体和旅游商务的国际航空枢纽，尤其是伦敦希斯洛、巴黎戴高乐、德国法兰克福、荷兰阿姆斯特丹四大航

空客货综合枢纽乃至现代航空城。同时也发展出专业化分工的货运航空枢纽莱比锡、科恩和卢森堡等。

欧洲一体化的航空自由化以及对于其他区域的天空开放政策，也促进欧洲航空业的二次繁荣，同时成就土耳其伊斯坦布尔国际机场的高速成长。欧洲机场航空客运国际航线和国际化程度绝对领先，真正发挥航空长途连接世界的交通功能。即使东欧新秀排名第四的伊斯坦布尔阿塔图尔克机场，连续高速增长的主要动力是土耳其航空国际航线的大力扩张，其国际旅客量占比从 2007 年的 59% 增长到 2014 年的 67%。2014 年土耳其伊斯坦布尔

阿塔图尔克机场国际旅客吞吐量 3820 万，超过首都机场和浦东机场，大约是中国国际旅客吞吐量最大的上海浦东机场国际旅客吞吐量的两倍。

相对于欧洲航空枢纽，中国航空枢纽的国际旅客吞吐量和国际化能力要落后许多。发展民航对于对外开放具有独特作用，开放天空大力发展国际航线应该是中国主要航空枢纽（包括北上广，但不限于北上广四大枢纽机场）首要考虑的发展战略。在北上广以外的枢纽机场发展航空货运枢纽，尤其是中部和西部地区，这也是我们应该借鉴和学习的。

源自民航资源网 2015-04-09

新常态下金融体制改革探索

近年来，我国经济发展进入新时期，面临增长速度换挡期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期“三期”叠加，下行压力加大。面对经济发展阶段的新变化，习近平总书记提出“新常态”的重要论断，指出“我国发展仍处于重要战略机遇期，我们要增强信心，从当前我国经济发展的阶段性特征出发，适应新常态，保持战略上的平常心态”。新常态背景下，从我国基本国情出发，更好地体现市场在资源配置中的决定性作用，更好地发挥政府作用，对于保持金融体制改革正确方向具有重要现实意义。

一是结合国情。中国金融改革已走到深层次阶段，利率市场化将成为一场不可避免的攻坚战。纵观世界各国利率市场化进程，总体上可以分为“外生推动型”和“内生演进型”，其中既有美国、日本等国家的成功案例，也存在一些国家的败局。我国利率市场化改革既需要依靠政府自上而下的推动，同时也需要制度、习俗、惯例等“内生”条件的共同作用。“摸着石头过河”是一个有效方法，中国金融体制改革要取得成功，应考虑中国的实际国情，构建配套的宏观环境、市场机制、监管制度以及微观主体，探索一条有中国特色的利率市场化改革之路。

二是大胆创新。当前中国金融

存在的一个主要问题在于金融资源错配，进而造成市场结构失衡。要打破困局，必须大胆创新，形成与社会主义市场经济相适应的金融制度体系与架构。党的十八大指出，要深化金融体制改革，加快发展多层次资本市场。发展多层次资本市场，需要从多方面改革创新：比如，改变大银行垄断格局，为民营金融机构、小微金融机构提供政策性支持积极探索区域性股权市场的发展模式，打破区域分隔界限，拓宽中小型及科技创新型企业融资渠道；利用大数据平台，整合互联网金融、传统银行的优势资源等等。

三是以人为本。经济的腾飞和发展离不开金融“根基”的支持，经济改革是否能成功，同样取决于金融体制改革是否能与之配套，相互协调，共同支持实体经济发展。因而，金融体制改革的制度设计必须要把握以人为本基本原则，还要着眼长远，优化金融资源配置，更好地支持实体经济发展。

一方面应推广普惠性金融理念。发展普惠金融，首要解决的就是小微企业融资难问题，增加小微企业金融服务内生供给是关键。要充分发挥市场内生性力量的作用，鼓励民间资本发起设立与小微企业平等对接的地方性中小金融机构；完善对小微企业金融服务的差异化监管与考核政策，在财税政策方面给予

适当的风险补偿；进一步改进完善融资担保服务等多种金融机制，扩大金融服务供给的覆盖面。

另一方面要发挥好政府作用。众所周知，资源的优化配置是政府“有形的手”和市场“无形的手”共同起作用的结果。以市场机制为主导的商业金融并不是万能的，面对“住房难”“看病难”等问题时，市场也有“失灵”的时候。在以商业金融体系为主导的前提下，打造政策性金融体系，才能让金融改革真正惠及民生，服务百姓。打造政策性金融体系，可从多方面入手：发挥好现有政策性金融机构在城镇化中的重要作用，同时研究建立城市基础设施、政策性金融机构，让政策性资金和市场资金形成合力，切实解决突出问题。

认识新常态，适应新常态，引领新常态，是当前和今后一个时期我国经济发展的大逻辑，也是我国金融体制改革必须坚持的逻辑。在金融体制改革的过程中，我们要扎根中国国情，牢牢把握正确方向，在改革路径的选择问题上，坚持以人为本的原则，把能否提高国家和人民的整体福祉作为衡量改革成功与否的重要标准。只有这样，中国未来的金融改革才能取得成功，经济社会才能持续的发展，中国梦的实现才能有更加强劲而持久的动力。

源自中国经济网 2015-04-09



“一带一路”确定郑州角色： 建设内陆开放型经济高地



关键词：中原城市群

中原城市群被赋予重点区域的使命

【文中描述】“一带一路的愿景与行动”赋予中原城市群等重点区域的使命是“推动区域互动合作和产业集聚发展”。

【解读】“2003年，李克强提出‘大郑州’的设想，把郑东新区定位为中原城市群经济隆起带，打造河南建设现代化城市的示范区和优化河南经济环境的样板。”长期从事区域经济研究的全国政协委员、省科协原副主席、现洛阳师范学院院长梁留科介绍，当时中原城市群发展非常快，对河南的经济发展拉

动作用也非常厉害。

在提出实现中原崛起时，李克强说：“没有中原城市群这个柱石，河南这个经济大厦就不能显示其巍然挺拔。”

省社科院副院长谷建全认为，在中西部地区，中原城市群是半径500公里内城市群规模最大、人口最密集、交通区位优势突出的城市群，在推动产业集聚发展合作方面，河南应当是“组织者”和“领头人”。

古代丝绸之路与中原相融相成；如今，国家实施的“一带一路”战略也为河南百姓带来无数期待。在3月28日颁布的“推动共建一带一路愿景与行动”中，哪些“红包”与河南百姓息息相关？

有关记者发现，在“愿景与行动”第六部分“中国各地方开放态势”中，内陆地区部分提到河南的表述共有232个字符，可别小看这二百多字，里面潜藏的利好多多。

关键词：内陆开放型经济高地

建经济高地依托五大开放平台

【文中描述】推动区域互动合作和产业集聚发展，打造重庆西部开发开放重要支撑和成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥等内陆开放型经济高地。

【解读】去年6月，《郑州市2014年度对外开放工作实施方

案》出台，再提“建设内陆开放型经济高地”的任务，方式是通过加快推进“两港”、“两区”、E贸易、郑欧班列、商品口岸五大开放平台建设。

“两港”指郑州国际陆港服务内陆、郑州航空港联通世界。未来，郑州通过密集铁路、公路、航空网络，

打造中原内陆开放门户。

在建设“两区”中，郑州有新郑综合保税区、出口加工区、河南保税物流中心3个海关特殊监管区域，亟待进一步拓展海关特殊监管区，构建大通关机制。

关键词：航空港、国际陆港

“一带一路”促进 河南基础设施建设

【文中描述】支持郑州、西安等内陆城市建设航空港、国际陆港，加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作，开展跨境贸易电子商务服务试点。

【解读】“一带一路”支持郑州建设航空港、国际陆港、试点E贸易，这无疑是个“大红包”。

“航空港、国际陆港的建设上升为国家战略，这对河南在全国经济发展大格局中的角色和地位有着重要意义。”谷建全认为，这对促进郑州、河南基础设施建设、提升对外开放水平，意义深远。

背景链接

“一带一路”重点布局的建设版图

备受国内外关注的国家“一带一路”建设顶层设计规划终于亮相。国家发展改革委、外交部、商务部3月28日联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

在终极版中，圈定重点涉及的18个省，包括新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古等西北的6省，黑龙江、吉林、辽宁等东北3省，广西、云南、西藏等西南3省，上海、福建、广东、浙江、海南等5省，内陆地区则是重庆。此外，规划还提及要发挥港澳台地区在“一带一路”的作用。

明确了各省在“一带一路”中的定位及对外合作重点方向。如，新疆定位为丝绸之路经济带核心区，主要是深化与中亚、南亚、西亚等国家交流合作；云南

则是建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心；东北3省则是建设向北开放的重要窗口。

规划重点提及多个节点城市，西安、兰州、西宁、重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥。

而沿海的节点城市更是重点。规划强调，加强上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市港口建设，强化上海、广州等国际枢纽机场功能。

内陆节点城市建设方面则强调，支持郑州、西安等内陆城市建设航空港、国际陆港，加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作，开展跨境贸易电子商务服务试点。

数据：2014 年全国机场生产统计公报

202 家中郑州机场跃居第 17 位

民航机场吞吐量排名 2014-01-01 至 2014-12-31

机场	旅客吞吐量 (人)				货邮吞吐量 (吨)				起降架次 (次)			
	名次	本期完成	上年同期	比上年增减 %	名次	本期完成	上年同期	比上年增减 %	名次	本期完成	上年同期	比上年增减 %
合计		831,533,051	754,308,682	10.2		13,560,841	12,585,175.1	7.8		7,933,110	7,315,440	8.4
北京 / 首都	1	86,128,313	83,712,355	2.9	2	1,848,251.5	1843681.1	0.2	1	581,952	567,757	2.5
广州 / 白云	2	54,780,346	52,450,262	4.4	3	1,454,043.8	1,309,746	11.0	2	412,210	394,403.0	4.5
上海 / 浦东	3	51,687,894	47,189,849	9.5	1	3,181,654.1	2,928,527	8.6	3	402,105	371,190.0	8.3
上海 / 虹桥	4	37,971,135	35,599,643	6.7	6	432,176.4	435,116	-0.7	7	253,325	243,916.0	3.9
成都 / 双流	5	37,675,232	33,444,618	12.6	5	545,011.2	501,391	8.7	6	270,054	250,532.0	7.8
深圳 / 宝安	6	36,272,701	32,268,457	12.4	4	963,871.2	913,472	5.5	4	286,346	257,446.0	11.2
昆明 / 长水	7	32,230,883	29,688,297	8.6	9	316,672.4	293,628	7.8	5	270,529	255,546.0	5.9
重庆 / 江北	8	29,264,363	25,272,039	15.8	12	302,335.8	280,150	7.9	9	238,085	214,574.0	11.0
西安 / 咸阳	9	29,260,755	26,044,673	12.3	15	186,412.6	178,858	4.2	8	245,971	226,041.0	8.8
杭州 / 萧山	10	25,525,862	22,114,103	15.4	7	398,557.6	368,095	8.3	11	213,268	190,639.0	11.9
厦门 / 高崎	11	20,863,786	19,753,016	5.6	10	306,385.0	299,491	2.3	12	174,315	166,837.0	4.5
长沙 / 黄花	12	18,020,501	16,007,212	12.6	20	125,037.8	117,589	6.3	14	152,359	137,843.0	10.5
武汉 / 天河	13	17,277,104	15,706,063	10.0	17	143,029.6	129,450	10.5	13	157,596	148,524.0	6.1
青岛 / 流亭	14	16,411,789	14,516,669	13.1	14	204,419.4	186,196	9.8	18	142,452	129,751.0	9.8
乌鲁木齐 / 地窝堡	15	16,311,140	15,359,170	6.2	16	162,711.3	153,275	6.2	19	142,266	135,874.0	4.7
南京 / 禄口	16	16,283,816	15,011,792	8.5	11	304,324.8	255,789	19.0	16	144,278	134,913.0	6.9
郑州 / 新郑	17	15,805,443	13,139,994	20.3	8	370,420.7	255,713	44.9	15	147,696	127,835.0	15.5
三亚 / 凤凰	18	14,942,356	12,866,869	16.1	29	75,645.8	62,946	20.2	24	102,074	90,748.0	12.5
海口 / 美兰	19	13,853,859	11,935,470	16.1	22	121,131.4	111,814	8.3	23	105,861	94,436.0	12.1
大连 / 周水子	20	13,551,223	14,083,131	-3.8	19	133,490.0	132,330	0.9	20	115,284	107,709.0	7.0
沈阳 / 桃仙	21	12,800,272	12,106,952	5.7	18	138,318.4	136,066	1.7	26	97,172	92,300.0	5.3
贵阳 / 龙洞堡	22	12,525,537	10,472,589	19.6	26	82,063.4	77,425	6.0	22	113,424	93,646.0	21.1
哈尔滨 / 太平	23	12,239,026	10,259,908	19.3	23	106,559.8	92,310	15.4	25	97,746	84,532.0	15.6
天津 / 滨海	24	12,073,041	10,035,833	20.3	13	233,358.6	214,420	8.8	21	114,557	100,729.0	13.7

一、通航城市和机场

2014 年，我国境内民用航空（颁证）机场共有 202 个（不含香港、澳门和台湾地区，下同），其中定期航班通航机场 200 个，定期航班通航城市 198 个。

年内定期航班新通航的城市有山西吕梁、吉林通化、湖北神农架、贵州六盘水、黑龙江抚远、青海德令哈、广西河池、湖南衡阳、四川阿坝。新疆且末机场停航。

二、主要生产指标

2014 年我国机场主要生产指标保持平稳增长，其中旅客吞吐量 83153.3 万人次，比上年增长 10.2%。其中，国内航线完成 76063.8 万人次，比上年增长 10.1%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 2738.1 万人次，比上年增长 12.1%）；国际航线完成 7089.5 万人次，比上年增长 11.7%。

完成货邮吞吐量 1356.1 万吨，比上年增长 7.8%。其中，国内航线完成 885.5 万吨，比上年增长 6.7%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 90.5 万吨，比上年增长 16.0%）；国际航线完成 470.6 万吨，比上年增长 9.8%。

飞机起降 793.3 万架次，比上年增长 8.4%。其中：运输架次为 682.4 万架次，比上年增长 8.7%。起降架次中：国内航线 735.0 万架次，比上年增长 8.3%（其中内地至香港、澳门和台湾地区航线为 20.6 万架次，

比上年增长 9.0%）；国际航线 58.3 万架次，比上年增长 10.4%。

三、旅客吞吐量分布

所有通航机场中，年旅客吞吐量 100 万人次以上的有 64 个，比上年增长 3 个，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 95.3%；年旅客吞吐量 1000 万人次以上的为 24 个，与上年持平，完成旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 76.2%；北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占全部机场旅客吞吐量的 28.3%。全国各地区旅客吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.2%（16.9%），东北地区占 6.1%（6.3%），华东地区占 28.9%（29.1%），中南地区占 24.3%（24.0%），西南地区占 16.2%（15.6%），西北地区

占 5.7%（5.5%），新疆地区占 2.6%（2.6%）。（注：括号内为 2013 年数字，下同）

四、机场货邮吞吐量分布

各机场中，年货邮吞吐量 10000 吨以上的有 50 个，与去年持平，完成货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 98.5%；北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部机场货邮吞吐量的 51.3%。全国各地区货邮吞吐量的分布情况是：华北地区占 16.9%（18.0%），东北地区占 3.4%（3.5%），华东地区占 41.1%（40.8%），中南地区占 25.4%（24.5%），西南地区占 9.7%（9.6%），西北地区占 2.1%（2.2%），新疆地区占 1.4%（1.3%）。

源自民航资源网 2015-04-06



郑州机场 22 条货运航线联通亚欧美

郑卢双枢纽成为“货运为先、以货带客，国际为先、以外带内”的生动实践



一条直线距离仅 3600 米的跑道，让地处内陆的河南与“一带一路”沿线国家建立起了越来越紧密的联系。4 月 20 日，记者从河南机场集团获悉，目前，郑州机场飞往亚、欧、美三大洲各个国家的货运航线达到 22 条，国际货运航线网络基本成型。

“作为不沿边、不靠海、没有本土航空公司支撑、缺乏航空运输资源的典型内陆机场，郑州机场坚持一张蓝图绘到底，走出了一条独具特色的‘郑州道路’。”河南机场集团总经理杨献波说，经过 3 年发展，河南机场集团客货运输的质量和结构发生了可喜变化。2014 年，郑州机场国际和地区货邮吞吐量同比增长 82%，占货邮总量的 55%，国际和地区货邮量已超过国内货邮量，全货机承运的货邮量已占主导地位。

而机场全货机运营的“得意之作”非“郑州—卢森堡”货运航线莫属。

目前借助该航线，从郑州机场发往欧洲的货物已辐射至德国、英国、法国、意大利、芬兰、比利时等重要区域。仅仅是抓住了卢货航这个“牛鼻子”，由此延伸出来的产业链条就全盘皆活：今年 1 月，双方合作的“新鲜卢森堡”项目把首批欧洲的奶粉、干红、申根酒庄好酒、德国啤酒等空运到郑州；接下来的“新鲜中国”等商贸项目，也将把我省大量的优质产品销售到欧洲市场……

“我省借助卢森堡枢纽为郑州机场航空货运配套地面分拨和仓储服务，增强对欧洲货运市场的辐射能力，完善郑州机场国际航线网络，提升了自身在国际货运领域的竞争力。”在杨献波看来，郑卢“双枢纽”的辐射网络已然初具规模，成为“货运为先、以货带客，国际为先、以外带内”的生动实践。

郑州机场货运的快速发展，使河

南省融入世界的步伐明显加快。3 月 28 日，国家发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，文件中明确表述，支持郑州、西安等内陆城市建设航空港、国际陆港，深化与沿线国家的产业合作。省社科院副院长谷建全认为：“‘一带一路’不是独奏曲，而是沿线国家节点城市的大合唱，大开放、大交流、大融合，将给沿线各国带来看得见、摸得着的实惠。”

当前，遇上“一带一路”这个大机遇，郑州机场进入又一个发展黄金期，一系列的优化河南临空经济发展环境的举措将相继推出。今年年底，郑州机场二期工程也将建成投入使用，届时，郑州机场将成为国内为数不多拥有双跑道、双航站楼的枢纽机场。根据计划，今年机场的货邮吞吐量将突破 50 万吨，跻身国际一流货运枢纽机场行列。

源自《河南日报》2015-04-21

一季度河南进出口总值突破千亿 航空港实验区品牌效应显现

4 月 14 日，郑州海关发布消息：今年一季度，河南进出口总值 1008.4 亿元人民币，与去年同期相比增长 22%。其中出口 621.6 亿元，进口 386.8 亿元。

新贸易业态成新增长点

随着郑州航空港经济综合实验区的品牌效应逐步显现，围绕实验区开展的对外贸易日益活跃，新贸易业态发展势头日趋迅猛，逐步成为河南外贸进出口新的增长点。河南外贸发展正经历从“大进大出”向“优进优出”转型升级，呈现出新的亮点。

今年一季度，河南手机出口 359.6 亿元，增长 27.4%，增速高出全省外贸出口增速 5.6 个百分点。围绕手机生产而进口的集成电路，电视摄像机、数字照相机及视频摄录一体机，印刷电路，计量检测分析自控仪器及器具和电容器等产品进口合计 200.2 亿元，占全省外贸进口的 51.8%。围绕手机产业的进出口已经成为河南外贸增长的“压仓石”和“稳定器”。

去年底，富士康手机物料仓储分拨中心顺利实现了从香港仓储向综合保税区内移，也就是“港仓内

移”。该项举措实现全球苹果手机维修在新郑综合保税区内完成，这也带动了航空港区飞机货运量和货值的增加。今年一季度，河南进口手机 6.2 亿元，去年同期为 0，实现了新业务的突破。

与“一带一路”国家间贸易潜力巨大

据郑州海关相关负责人介绍，美国、韩国、东盟、日本和欧盟仍为河南主要贸易伙伴。今年一季度，河南与上述 5 个市场的外贸值合计 616.5 亿元，占全省进出口总值的 61.1%。

值得一提的是，河南与“一带一路”沿线国家进出口 205.4 亿元。其中，与丝绸之路经济带国家进出口 64.5 亿元，下降 26.8%；与海上丝绸之路国家进出口 140.9 亿元，增长 10.9%（主要集中于东盟市场）。河南作为丝绸之路经济带的省份在与 47 个陆上丝绸之路经济带国家的贸易中还有很大的提升空间。就河南与丝绸之路经济带沿线国家外贸总额下降一事，海关负责人解释说，由于河南与相关国家外贸往来主要为进口铁矿石等原材料，而这些产品价格近期下跌较多，从而导致外贸额下降。

源自《河南日报》2015-04-15
本刊有删减



十关如一关 河南省丝路一体化改革启动 首票申报货物顺利通关

4月27日中午12点，郑州日产汽车有限公司享受到了这一“任性”待遇：该公司自日本经青岛口岸进口的235件价值226.1万元人民币的汽车用零部件顺利通关，这也标志着郑州关区丝绸之路经济带海关区域通关一体化改革试运行启动。

27日上午，丝绸之路经济带沿线9省（区）10个海关参与的改革步入试运行阶段。当天上午，郑州、青岛、太原、济南、西安、兰州、银川、西宁、乌鲁木齐、拉萨等10个海关关长共同在青岛签署《丝绸之路经济带海关合作协议》。

为落实“一带一路”国家发展战略，顺应经济新常态和贸易发展新业态，尊重企业的自主选择与物流运作规律，海关总署于3月31日发布公告，决定

在山东、河南、山西、陕西、甘肃、宁夏、青海、新疆、西藏等9省（区）内的10个海关启动丝绸之路经济带海关区域通关一体化改革。此举将打破行政区划限制和海关关区界线，形成“十关如一关”的通关一体化格局。经过10个海关前期大量的准备工作，这项改革的业务切换已于4月26日完成，郑州海关与青岛等9个海关的网络测试联调十分顺利，样单全部测试成功。

据郑州海关监管处处长杨占强介绍，此次改革的创新之处主要有：企业可以根据自身需求，自主选择申报口岸、通关模式和查验地点；对于守法状况良好的企业，在全区域范围内将统一纳入低风险企业类别管理，享受通关快速验放待遇。企业可在当地海关提前

完成商品预审价、预归类、原产地预确定等海关专业认定，认定结果十关互认；允许代理报关企业“一地注册、多地报关”；全面实现电子放行，企业在申报地海关申报放行后，无须办理纸面签章放行手续，口岸监管场所、港务部门直接凭电子放行信息办理提货、发运手续。

这项改革实施后，将使河南企业无论在10个海关的哪个海关现场办理业务，都将享受同样的待遇和标准。改革不仅将最大限度地尊重企业自主选择，为企业省却往返奔波劳顿之苦，还将打通河南企业贯穿丝绸之路经济带的通关高速路，带动河南在更高层次上的高层次对外开放，促进与沿线其他国家之间的互联互通，建设国际物流大通道。本刊综合编辑

中原航空港产业投资基金成立 规模300亿全国第三

4月15日，中原航空港产业投资基金管理有限公司成立，负责募集国家发改委批复的全国第三、河南首只超百亿元产业投资基金——中原航空港产业投资基金，基金规模300亿元，助力航空港实验区成为“一带一路”互联互通的重要枢纽。中原航空港产业投资基金管理有限公司由兴港投资发展有限公司和百瑞信托有限公司联合发起，以航空港实验区市

政基础设施和优势产业领域为投资方向，并通过以下三种方式进行投资：“债权+股权”方式投资于市政基础设施领域；“股权+债权”方式投资于政府支持的相关产业及产业园区；私募股权投资方式投资于与航空港产业相关的高科技产业领域。

这只基金续存期限为12年，以实现与航空港实验区整体建设周期的匹配。中原航空港产业投资基金管理有

限公司董事长马宝军说，这300亿元基金将发挥种子基金的功能，通过杠杆效应吸引超过2000亿元各类资金共同投入到航空港实验区建设中，起到更大的促进作用。

2014年3月21日，中原航空港产业投资基金获得国家发改委批复，这是继天津渤海、广西北部湾之后，国家发改委批复的全国第三、河南首个超百亿元产业投资基金。

源自《河南日报》2015-04-16

郑州多式联运海关监管中心获批 全国第三家中部首家



4月19日，有关记者从郑州经济技术开发区获悉，“郑州多式联运海关监管中心”已获得海关总署批复，这是继西安、青岛之后全国第三家、中部首家多式联运海关监管中心。

十八届三中全会提出“发展多式联运，形成横贯东中西、联结南北方对外经济走廊”。为更好地推动多式联运的发展，海关总署计划在全国重要节点城市设立“多式联运海关监管中心”，2014年8月21日、12月11日，西安、青岛多式联运海关监管中心先后获批。

《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中指出，要支持郑州建设国际陆港。为贯彻国家“一带一路”战略规划，海关总署批复了河南依托郑州国际陆港建设多式联运海关监管中心。

多式联运海关监管中心属于将各种运输方式的货物进行换装、仓储、

中转、集拼、配送等作业集合为一体的综合型海关监管场所，海关、检验检疫部门对中心进出口货物实施“一次申报、一次查验、一次放行”，这意味着河南企业在家门口就可以实现快速通关。

郑州多式联运海关监管中心由郑州国际陆港开发建设有限公司负责建设。该公司总经理赵文明说，我们将依托现有出口监管仓库和堆场设施，先期开展出口拼箱、过境中转业务，尽快形成多式联运监管能力；加快保税仓库、过境中转仓库和多式联运仓库建设，尽快开展公铁、空铁联运、邮件快件监管业务；依托河南电子口岸系统平台，建设海运、公路、铁路、航空等运输方式互联互通的多式联运信息平台。

河南大学经济学院名誉院长耿明斋说，正在推进的丝绸之路经济带海关区域通关一体化，将大幅提升监管

中心通关效率，切实缓解港口集装箱集中查验、装卸、堆存压力，加速郑州形成区域综合性物流集散中心，成为“一带一路”的物流枢纽和贸易中心，实现“买全球、卖全球”的目标。

郑州多式联运海关监管中心按照“边申请、边建设”的方式，正在加速推进基础设施建设，设计年监管吞吐量120万标箱。建成后，将有利于机场二期、郑欧班列、米字形高铁、高速公路等多种运输方式的自由换装，以及保税仓储、分拨、集拼、跨境电商等多种业务类别的自由集散。并将不断推动河南向东与“21世纪海上丝绸之路”的联系，向西与“丝绸之路经济带”的拓展，从而带动中原城市群乃至黄河流域的经贸发展，发挥东联西进、贯通全球、构建枢纽的战略作用。

源自《郑州日报》2015-04-20

联手东航 上海自贸区股权基金投资首单落地

中共中央政治局会议近日审议通过广东、天津、福建自由贸易试验区总体方案、进一步深化上海自由贸易试验区改革开放方案。全国第一支专注投资自贸试验区的基金也迎来首个项目签约。

3月28日，上海自贸区股权投资基金、中国东方航空集团公司、上海畅联国际物流股份有限公司三方签署战略投资合作意向书。上海自贸区投资基金和东航集团将成为畅联物流的长期战略投资者。

航运物流业是上海自贸试验区运行18个月以来受益最直接最明显的领域，得益于扩大对外贸易、实现贸易便利化等举措，上海自贸区进出口规模持续增长，由此带来物流货物转运、航运服务周转等业务的迅猛发展。

统计数据显示，2014年全年上海自贸试验区进出口货值7623.8亿元人民币，增长8.3%，增速高于全

国平均3.7个百分点。通关效率也大幅提升，自贸区进口平均通关时间较区外减少41.3%，出口平均通关时间较区外减少36.8%。与之相对应，上海自贸试验区内航运物流服务收入2014年实现1180亿元，比上年增长15%。

作为上海自贸试验区内物流行业的标杆性企业，畅联物流在2014年实现了业务的大幅增长。得益于自贸区的各项改革，畅联物流率先试点了“先进区、后报关”、区内自行运输、自主报税等海关、检验检疫的制度创新，并借此形成了新的业务增长点，为推动上海自贸试验区各项经济指标持续、稳定、较快的提升发挥重要作用。

除了提供金融支持，上海自贸区投资基金方面表示，合作项目更关键的是为投资对象提供具有行业深度优势的增值服务，带动自贸试验区内产业的升级、转型。

作为我国最大航空公司之一，东航集团所属中国东方航空股份有限公司拥有超过500架客机腹舱和全货机的航空运力，以及遍布全国、辐射全球的航线网络。在货运物流领域，东航集团目前正在从传统航空货物承运人，转型为现代航空物流服务集成商，不断推动物流网络建设、全球采购体系建设，转型效果逐渐显现。

与此同时，自贸区投资基金的管理团队拥有深厚的产业背景，长期与

航空产业类集团开展项目合作。通过多方资源整合，将共同推动畅联物流构建航材物流的新业务平台。

据介绍，未来基金将在4方面推动此次三方合作的深化。一是协助畅联物流在现有业务基础上构建航材物流分拨配送业务新体系；二是协助畅联物流引进国内知名航企的航材物流业务，使航材分拨配送业务逐步成为畅联物流未来新的业务增长点；三是协助畅联物流与中国商飞开展航材物流业务合作，与上海机场集团在货站管理、现有业务协同等方面的深度合作；四是发挥金融控股集团股东的综合优势，为畅联物流今后的产业发展提供持续有效的综合金融支持。

此外，东航集团和畅联物流还将在同等条件下优先采购对方的服务与产品，在价格、舱位、货源及专业技术等方面给予相应的支持。

上海自贸区扩区后，企业数量从2.8万家增加到5.8万家，金融支持实体经济的空间倍增。

上海自贸区股权投资基金方面表示，基于各个片区的不同定位，金融资源也需要寻找到与各片区合适的结合点。接下来，基金将在张江片区更多与高科技行业的科技创新相结合，在金桥片区更多与先进制造业的转型升级结合，更好地服务于实体经济发展，服务于自贸区建设。

源自民航资源网 2015-03-29

粤津闽 三大自贸区挂牌

中国(广东)自由贸易试验区、中国(天津)自由贸易试验区、中国(福建)自由贸易试验区4月21日上午10时同步挂牌，标志着我国自贸区建设正式迎来“2.0”时代。加上上海，我国由南到北4大自贸区“连点成线”，勾画出改革开放、创新发展的新格局。

毗邻港澳是广东自贸区的优势。广东自贸区总体方案提出，将依托港澳、服务内地、面向世界，将自贸区建设成为粤港澳深度合作示范区、21世纪海上丝绸之路重要枢纽和全国新一轮改革开放先行地。

天津自贸区是我国长江以北的第一个自贸区。根据规划，天津自贸区将充分依托自身实体经济、港口、国家战略等方面优势，服务于京津冀协同发展和“一带一路”两大国家战略。

福建自贸区4月21日在福州经济技术开发区正式挂牌。在定位上，福州片区将建设成先进制造业基地、“21世纪海上丝绸之路”建设重要平台、两岸服务贸易与金融创新合作示范区；厦门片区重点建设两岸新兴产业和现代服务业合作示范区等；平潭片区重点建设两岸共同家园和国际旅游岛。

源自《河南日报》2015-04-22



国务院办公厅印发

《自由贸易试验区外商投资准入特别管理措施(负面清单)》
和
《自由贸易试验区外商投资国家安全审查试行办法》

决定在 **上海 广东 天津 福建** 4个自由贸易试验区实施

自由贸易试验区负面清单列明了不符合国民待遇等原则的外商投资准入特别管理措施

主要特点包括: 共计**50**个条目、**122**项



提高开放水平



转变管理方式



完善准入体系

同2014年版上海自由贸易试验区负面清单相比

➔

这次出台的自由贸易试验区负面清单更加全面，与国际规则进一步接轨，同时取消了60多项限制，进一步提高了开放程度

根据自由贸易试验区对外开放新特点

试行办法主要在审查范围、内容、程序等方面

对现行外贸并购安全审查制度进行了调整和完善并建立了

信息共享、实时监测、动态管理和定期核查的联动机制

试点办法的实施，有利于完善安全高效的开放型经济体系在维护国家安全的前提下推动新一轮对外开放

航企密集布局“丝路航线” 海外揽客难题待解

“一带一路”战略激活了航空公司“向西飞”的动力。

从3月29日起，中国民航进入了为期30周的夏秋航季。本次民航换季重点覆盖了“一带一路”战略中的沿线国家和节点城市。航空公司纷纷新增或加密前往新疆、陕西、贵州、甘肃等西部地区的航线，国内至东南亚、欧洲、非洲的直飞航线亦有增加。

对于民航业“向西飞”的原因，多位民航业内人士表示，民航业是市场化程度较高的产业，航空公司对航线的判断以经济效益为主，航线的变化趋势反映了整个国家的经济形势。

民航专家林智杰认为，“近两年民航业的变化趋势是国际航线越来越多、中西部的航线增速超过东部、国内三线城市的航线在增加。”这反映出西部和国际航线的需求在增加，市场潜力较大。

发力西部航线

“本次换季的最大特征是，航空公司不约而同向西部航线发力。”一名机票代售人员介绍，在“一带一路”战略的影响下，民航普遍预测全国各地与西部地区的经济往来将更加频繁，商旅人员数量增加。同时，新疆等西北省份将进入旅游旺季，客流

有望大幅上升。

“仅南航一家航企，为服务‘一带一路’新开的国际和地区航线就多达20条。”南方航空公司表示，连接北京、乌鲁木齐和中亚、欧洲重点城市的航线将会在新航季重点布局。

吉祥航空3月26日宣布，将在新航季中开通四条“丝路航线”，均在上海浦东机场出发，连接兰州、汉中、固原、中卫等四个西北地区城市。

“一带一路”国家战略的推出，激活了西部城市的航空市场。在今年3月中旬举办的“第十三届亚洲航线发展大会”上，中国民航局副局长周来振公开表示，中国民航以往“东高西低、国内重于国际”的结构特征悄然发生变化，中西部地区增速日益加快，国际增长超过国内增长成为一种常态，包括昆明、成都、西安在内的中西部机场已成为航空公司争夺的重点。

国际航班增加

国际航班增加，是今年夏秋航季的另一个特点。公开资料显示，首都机场夏秋新季的国际航班比例达到22.34%，相比冬春航季增加1.97个百分点，而石家庄机场则加密了飞往泰国、韩国的航线。

南方航空公司方面表示，“一带

一路”沿线地区经济规模达到21万亿美元，货物和服务出口占全球的24%，沿线各国迫切需要航空物流方面的整合和发展，这对国内航空公司来说是难得的发展契机。

林智杰表示，国际航线的增多，是近两年来中国民航业的变化趋势之一。实际上，2014年仅厦门航空一家的国际航线增幅就超过了50%。“出境游每年都有两位数的增长，因而国际航班也会大幅增加。”某票务公司相关负责人对相关记者表示，航空公司对航线的判断，出于该公司对市场潜力、公司运力和航线网络布局的权衡。“但现在的问题是，中国的航空公司飞出去的多，带着外国人飞入境的相对较少。”

上述票务公司相关负责人表示，目前我国航空公司对海外旅客的吸引不够大，而海外市场正是建立高端客源、增加收益的关键环节。“国内航空公司在海外旅客中的品牌美誉度还未完全形成，很大程度上是服务做得还不够。而服务体现在人性化的细节上，既包括硬件设施也包括空乘的亲合力、行李的托运满意度等。面对投入量大、盈利周期长的民航业务，关注细节才是航空公司的长期竞争力。”

源自《每日经济新闻》2015-03-31

欧洲迎来首个中国游客包机航班



4月20日清晨7时35分，一架载有约400名中国游客的空客飞机降落在比利时东南部列日机场，这是欧洲迎来的首个中国游客包机航班。

据报道称，列日市地理位置独特，距离荷兰边境只有30公里，距离德国边境也只有45公里，是欧洲铁路的重要枢纽之一，乘火车去巴黎只用两个小时。

从现在开始，列日机场每周都将迎来三个中国游客包机航班，也将送走三个中国游客包机航班。本次航班19日从西安起飞，本周内列日机场还将迎来两个中国游客包机航班，分别从沈阳和天津起飞。中国游客抵达列

日之后，除了在比利时旅游之外，还将分别前往欧洲其他国家如德国、法国、荷兰等。

为了欢迎中国游客的到来，当地政府和机场把机场大厅布置得一派节日气氛。“热烈欢迎”几个红色汉字出现在大大小小的显示屏上，格外喜庆和醒目。当地艺术团载歌载舞，展示当地传统艺术。饮料、红酒、水果、羊角面包摆满了桌子，装帧精美的纸袋里为每位游客准备了一份当地特色巧克力。

一名来自西安的赵大妈一下飞机，就赶紧与乘坐的飞机合影留念。她兴奋地说，以前听说来欧洲手续特

别麻烦，可这次发现挺简单的。多名游客表示，来到这里感到特别亲切。

“列日机场是中国游客抵达欧洲的首站，我们非常欢迎他们的到来。中国游客的大批到来，不仅会直接提升列日机场的客流量，也会带动比利时及周边欧洲国家的旅游业。”列日机场总经理帕通如是表示。

中国驻比利时大使曲星一早也特意赶到列日机场，站在出站口欢迎中国游客的到来。他说，国之交在于民相亲，通过这个包机项目一年可以给欧洲带来5万多名中国游客，中国游客的到来不仅为欧洲带来更多商机，也有助于加强双边关系。

源自人民网国际频道 2015-04-22

空客预测：我国航空客运量未来 20 年全球领先

空中客车公司去年从图卢兹、汉堡和天津向我国交付飞机 153 架，占当年空客全球交付量（629 架）的 24%。今年空客交付我国飞机数量有望再一次超过 100 架。

有关记者 4 月 9 日从空客中国公司获悉，空中客车交付我国飞机数量已连续 5 年超过 100 架，2015 有望再创纪录。

空客发布的预测认为，未来 20

年我国航空客运量均将处于全球领先水平，增长率也超过全球平均水平。未来 10 年，我国国内航空客流量将超过美国国内航空客流量，成为全球第一大民航市场。从旅客数量来看，我国国内航空旅客数量将在 2023 年超过美国国内航空旅客数量。从航空客运周转量（收入客公里）看，2027 年，我国国内航空客运周转量将超过美国

国内客运周转量，成为全球第一。

据预测，未来 20 年我国将需新增民用客机和货机超过 5300 架，占同期全球新增飞机总数的 17%；我国国内航空客运周转量年平均增长率将达到 7.1%。2033 年，我国国内航空市场将依然保持全球第一，占同期全球航空客运量（收入客公里）的 11.9%。

源自《人民日报海外版》2015-04-10

低成本航空或搬离上海 南通嘉兴宁波可接收

4 月 15 日举行的华东通用航空协调发展研讨会上，民航华东局局长蒋怀宇透露，上海两机场航班资源未来会向长三角地区周边机场溢出。低成本航空、货运航班等或向南通、嘉兴、宁波等机场整体转移。

上海机场时刻资源稀缺

“我们已经建议上海市启用周边城市的机场，为大型国际枢纽机场做补充和支持。”蒋怀宇称，上海虹桥和浦东机场的时刻资源稀缺，除了正常商用运输航班外，近年来还有大量公务机的起降需求。但从机场定位考虑，上海两机场仍首先满足普通的民用商业航班。

上海机场集团副总裁王吉杰介绍，伦敦等都已经形成了以枢纽机场为主，同时兼具公务机、医疗救援等专属机场的机场群格局。但上海除了

两大机场外，仅有高东、上赛场等 5 个直升机起降点，差异明显。

为了满足越来越多，且需求各异的航班增长，民航管理部门认为，江浙沪及安徽等长三角地区有必要形成一个机场群，各机场定位不同，协调发展。“上海机场的航班资源未来将向长三角地区的周边机场溢出。”蒋怀宇解释，货运航班及低成本航空公司的航班都可能在溢出范围内。他举例说，南通、嘉兴、宁波等机场可以承担接收功能。

国外已有相关样本

有关航班转移的问题，已经不仅仅停留在设想层面。中国民航发展研究所发展规划室主任张越介绍，其已经在为民航管理部门着手进行一个有关长三角机场协调发展的研究。

“低成本航空的运输规模目前占全国所有航空公司的 10% 左右。日后还将持续增加。”他说，发展到一定程度后，低成本航空对机场资源的要求将更高。“整体移出上海不是没有可能。”张越举例称，美西南航空等国外知名低成本航空均放弃了国内大型城市机场，而选择驻扎二线城市。这种做法不仅可以节省运营成本，也为未来的发展赢得了更多空间。

但他强调，在低成本航空整体迁移的地点选择上，与上海的地面交通便捷性将成为重要因素。蒋怀宇认为，低成本航空应根据不同的市场需求而进行不同战略布局。“政府会提供各种资源平台，让它们自主选择。”他说，民航管理部门还会以政策引导、简化审批流程等手段，鼓励低成本航空与上海周边机场的“匹配”。

源自《东方早报》2015-04-16

圆通筹建联盟 欲统一国际快递“度量衡”



跨境贸易需求暴涨，让快递企业意识到一个国际联盟或许是应有之义。4 月 22 日，圆通速递联合亚、美、欧等多个国家和地区快递企业发起成立了一个覆盖全球主要市场的国际包裹服务网络——“全球包裹联盟”。联盟内成员将遵循共同的运营标准和流程、统一的 IT 基础设施以及结算机制。在业内看来，圆通正在通过拉“伙伴”的方式实现跨境业务快速布局。圆通速递总裁相峰表示，圆通将“单枪匹马”出现在此联盟中，不考虑其他国内快递企业加入。

提高国际物流效率

包括圆通、韩国 CJ 大韩通运、日本西浓等在内的 13 家物流企业作为意向创始成员参加了本次峰会，各方在会上共同签署了《全球包裹联盟

（上海）峰会宣言》。圆通速递董事长喻渭蛟表示，参与成员将共同制定“全球包裹联盟”的规则和合作协议，在共同的运营标准和流程、统一的 IT 基础设施以及结算机制下开展合作。

在相峰看来，目前全球包裹流通还不够高效、顺畅，包括时效、安全等多个方面还有很大提升空间，“全球包裹联盟”的成立有望大幅提升邮件时效和降低成本。联盟成员间合作将涉及电商企业、政府及海关等多个方面数据交换。相峰表示，联盟只考虑各国或地区的优秀物流企业加入，且一个地区只会选择一家。据了解，参与峰会的企业已围绕包裹流、信息流、资金流以及清关服务等议题进行了交流，之后将全面启动“全球包裹联盟”的各项筹建工作，并计划 2015 年完成联盟章程和主要协议的制定，

以及主要成员的多边谈判。

为圆通国际业务探路

“全球包裹联盟”背后是圆通在跨境业务方面的野心。在业内看来，虽然是一个联盟性组织，但更多的是在为圆通国际化市场布局铺路。圆通作为国内早期的民营快递企业，也是最早一批涉足国际快递业务的企业，但至今未取得较好效果。在中国物流学会特约研究员杨达卿看来，目前国内快递企业的跨境业务都在起步之中，圆通领建联盟就是谋取更多主动。

据记者了解，美国快递巨头 UPS 原亚太区高管钟展荣此前已加入圆通，任副总裁。此外，与速递业务同属圆通集团的电商平台“一城一品”也开启了海外直购业务。据相峰透露，已获民航部门批准的圆通货运航空公司最快将于年内成立。跨境业务已成为快递企业眼中的一片蓝海。据商务部预测，2016 年中国跨境电商进出口额将增长至 6.5 万亿元，年增速超 30%。

杨达卿表示，“全球包裹联盟”是国内民营快递企业出海掘金的初级形式，但它必然还会存在内部竞争和碰撞，因此联盟协商机制的建立非常关键。同时，由于本土企业在国际网络资源的合力仍不及 FedEx 这样超级巨头一家的资源雄厚，因而联盟在短期内尚难占据主动。

源自《北京商报》2015-04-23

波音 787 助力中国二三线城市 积极拓展国际航线



府支持。对此，波音民用飞机集团产品营销总监吉姆·哈斯（Jim Haas）稍早前在北京向有关记者表示：“提升国际竞争力是中国航空运输业现阶段的主要发展目标之一，我们对此一贯保持着非常赞赏与支持的态度。”

事实上，本文开头所提及的几条航线，相应航空公司所使用或计划投入的机型都是波音 787 梦想飞机。波音民用飞机集团东北亚区市场总监康戎（Ron Kent）就此指出：

“波音 787 的航程和效率使得航空公司可以有效开辟更多新涌现的‘非枢纽航线’。随着中国航空出行需求的持续增长，这样的飞机可以将更多航班服务带入二三线城市机场，有助于缓解一线枢纽机场的拥堵。”而且，厦航、海航和南航等目前在使用波音 787 机型的中国航空公司也都纷纷将其投入在二三线城市国际航线或一些利基市场（niche market）。

据了解，南航、海航和厦航等国内航企非常看中这款创新机型的超高效率和优异的乘客舒适性。国航也预计于明年接收其首架波音 787 客机。此外，还有十余家国外航空公司也在使用波音 787 运营着飞往中国的航线。目前，全球波音 787 机队的总飞行时间已经超过了 100 万小时，运载乘客也超过了 4000 万人次。

源自民航资源网 2015-04-03

2014 年 12 月，武汉—旧金山直飞航线正式开通。今年 7 月，厦航计划开通厦门—阿姆斯特丹航线。还有消息称，厦门—悉尼直航也有望在今年内实现。对于大多数人而言，当看到上述几条航线之后，或许都有点摸不着头脑地认为它们之间毫无共同点。其实，上面几条航线就是当下中国二三线城市加速拓展国际航线的现实写照，这不仅与中国二三线城市加速经济转型并渴望提升国际化地位密切相关，同时更从另一个侧面印证了中国航企寄望于通过加快二三线城市的国际航线网络布局而强化自身国际竞争力和抢占更多市场份额。

实际上，不仅地方政府和航空公司热衷于二三线城市国际航线网络的加速开拓，各国政府之间也都希望通

过二三线城市之间的双边直航来拉动和提升相应地区的经济发展及海外通达性。比如说，不久前圆满落幕的中国与澳大利亚航空服务协议谈判就此达成了积极的共识，两国将相互开放二三线城市航空业务，以更好地满足这些地区快速增长的旅游需求。有行业专家分析认为，澳大利亚的一些枢纽机场不仅将迎来中国航企开通更多二三线城市的直航，同时澳大利亚主要的二线机场也会有更多来自中国的航空公司进驻。

当然，尽管中国二三线城市的国际航线市场增长趋势明显，但是毕竟不像一线城市那样本身有着相对庞大的市场根基，因此无论是在航班时刻及班次的安排上，还是所使用的机型方面确实都要有更多的考量，并且可能还需要更长时间的航线培育期及政

飞机 6S 店落户郑州上街区

河南一航空民企有了“飞行证”河南省有望成全国低空空域改革实验区，郑州越来越多私人飞机能说飞就飞。

9 日上午，民航河南监管局副局长焦建新向河南大地通航公司颁发河南大地通航 CCAR-91 部运行合格证与运行规范。一个颁发证书的简单仪式，背后的意义却非同凡响。上街区副区长杨水军介绍，组建通用航空公司有几个程序，注册公司后获得一个证书，可以经营但飞机不能起飞。有了这个合格证后，飞机就可以起飞了。

“以后，空中摄影、空中旅游、农林喷洒、应急救援等都可以实现。”杨水军说，加上飞机销售、维修，飞行员培训等项目，产业链会变得更丰富。

而且，河南大地通航公司已经获得了飞机维修证书，相当于维修飞机的 6S 店，不仅有销售、保养、维修等功能，还有航材保障、航线申请等一站式保障体系，未来还可以发展私人体验等业务。

前景：不少企业看中通用航空市场

发展通用航空有着非常广阔的市场前景。前段时间，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。

这里的通用航空包括救援、勘探、播种、医疗、人工降雨、运动训练等。

有业内人士说，这两年地产业和煤炭业不怎么景气，很多地产商与煤老板都转行通用航空了。

虽然这并不是普遍现象，但从一个角度证明了通用航空广阔的市场前景。

发展：近 40 家通用航空企业落户上街

企业投入通用航空业，政府部门的规划与引导很重要。

杨水军说，上街区的战略目标是：建设“中原经济区通航枢纽、全国公务机运营基地、中国飞来者大会承办地、全国一流通航园区”。

杨水军介绍，目前，通航试验区“七纵三横”的路网格局已形成，上街机场二期改造工程进展顺利，已有河南大地、河南永翔等近 40 家通用航空企业在通航试验区落地发展。

“力争 2015 年底，入驻企业达到 45 家，机队规模达到 60 架。”上街区区长翟晓宾表示，今年将加快完成上街机场二期改造工程，并成功通过验收。

同时，还将加快开通上街机场到周边机场、起降点的低空目视飞行航线，逐步形成以上街机场为核心的通航运营网络。

人才：计划引进飞行学校

未来，培训飞行员将是上街区的重点计划之一。

“正在往这方面努力，计划引进一个有资质的飞行学校联合进行培

训。不过，要想成为飞行员，身体素质、学历等都要达到要求，飞机‘驾照’也分好几个档次。”杨水军说。

也就是说，将来飞行学校引进后，河南人在符合条件的情况下，可以“近水楼台先得月”。

延伸：河南有望成低空空域改革实验区

能驾驶自己的飞机飞翔，是很多人的梦想。将来，这个梦想有可能先在河南实现，因为河南省有望成全国低空空域改革实验区。这也就意味着，私人飞机将摆脱“黑飞”的尴尬局面。

据业内人士透露，国家准备开放两个低空空域改革实验区，一个计划在东北，另一个或将选择河南。

“目前，河南正在努力争取低空空域改革实验区落户，这也是目前河南省民航办的一项重点工作。”河南省民航办副主任康省楨说，今年，河南省计划开工建设林州、西华等通用航空机场，未来 3 至 5 年，计划建 10 至 20 个通航机场。

链接

什么叫飞机 6S 店

飞机 6S 店是一种以“六位一体”为核心的飞机经营模式，集销售、航材供应、空域服务、售后服务、信息反馈、学员培训于一体。

源自大河网—河南商报 2015-04-10

大疆成美国商用无人机市场龙头 份额已达 47%

4月17日，来自中国的无人机制造商深圳市大疆创新科技有限公司（以下简称“大疆创新”），已在美国商用无人机市场占据了领先地位。美国企业正纷纷采用大疆创新的廉价、轻型飞行设备，用于拍摄电影、绘制地图及实地探测。

路透社的统计数据显示，在已获得监管部门批准使用无人机的129家美国公司当中，有61家使用的是来自大疆创新的产品，比例达到了47%，遥遥领先于排名第二的竞争对手。在排队等待监管部门批准的695家美国公司当中，有近400家公司申请的是使用大疆创新的无人机。

大疆创新估计已占据了全球商用无人机市场近70%的份额，以及消费者市场的很大一部分份额。该公司最畅销的产品无人机 Phantom 2 vision+，在美国市场的零售价格约为1200美元。

联邦记录显示，大疆创新在美国市场的份额正在快速增长。这要得益于新程序提升了联邦政府审批打算使用无人机企业的速度。此前，监管部门首先需要对这些企业进行详查。

去年9月至今年3月中旬，在联邦航空管理局（Federal Aviation Administration, FAA）——美国的主要监管部门审批获准使用无人机的约50家企业中，约三分之一使用的是大疆创新的产品。不过自此之后，在审批获准的89家企业中，超过半

数均使用了大疆创新的产品。

业内专家指出，类似大疆创新的基础无人机，能够通过航拍满足实地探测、房产促销和视频制作等商业需求，推动美国商用无人机市场在可预见的未来内进行发展，不过联邦航空管理局对飞行高度在500英尺（约合152米）之上的更复杂的无人飞行器（UAVs）的限制，约束了美国无人机市场的发展。这些政策也限制了亚马逊、谷歌（微博）等开发长途运输无人机的科技巨头。

业内人士指出，联邦航空管理局的限制事实上是排除了大型无人飞行器，但是廉价无人机则不受影响，这有利于低端无人机市场的发展。预计到2023年，美国商用无人机市场的规模将达到54亿美元。

大疆创新创建于2006年，这家公司去年的营收接近5亿美元，远远超出2013年的1.30亿美元。大疆创新预计，公司今年的营收将超过10亿美元。消息人士透露，正在与投资人就新一轮融资事宜进行商谈的大疆创新，估值已达到了100亿美元。

虽然大疆创新已成为新兴的美国无人机市场的龙头，但迄今为止，这家公司并未引起美国国会的关注。包括华为等中国科技公司此前曾以国家安全为由受到美国立法者的抨击，从而影响了他们在美获取实质性业务的机会。

大疆创新在美国的商业客户包括了美国国际集团、联邦爱迪生公司，

以及众多不太知名的房地产、保险、能源、农业、电影和电视公司。

因为安全顾虑，在获得联邦航空管理局的批准之前，美国企业被禁止使用无人机。联邦航空管理局在今年2月发布了《无人机使用规定草案》，但真正实施要等到2016年年底或是2017年年初。

自去年9月联邦航空管理局开始批准企业使用无人机以来，由于大疆创新竞争对手的产品售价更为昂贵，因此它们获得的市场份额也极为有限。大疆创新目前在美国商业无人机市场最主要的竞争对手为瑞士无人机制造商 senseFly。联邦记录显示，在已批准使用无人机的企业当中，8.5%采用的是 senseFly 的产品。senseFly 的 eBee 无人机售价约为2.5万美元。由欧洲和美国无人机制造商推出的更复杂的无人机系统，最高售价要达到10万美元。

在没有美国销售人员的情况下，大疆创新已在美国市场取得了领先地位。爱好者和商业客户通过网络零售店或大疆创新的官方网站购买无人机，称大疆创新的产品不仅售价低，而且便于操控。

一些业内高管指出，低端无人机市场很难真正实现商业化，无人机市场的前景还是依赖于热成像、3D绘图等高端服务。大疆创新则表示，该公司计划扩展进入更为复杂的无人机市场。

源自腾讯科技 2015-04-17

国际直升机协会筹建无人机委员会

据悉，国际直升机协会（HAI）正在筹建新的委员会，以解决小型无人机市场增长的相关问题。

在新闻发布会上，HAI 表示协会一直在监管无人机市场增长及无人机系统（UAS）使用扩展问题。显然，随着无人机低空运营规模的扩大，它们已经可以执行通常由直升机完成的任务。

怀揣着将无人机安全高效地融入当前运营环境的想法，HAI 决定建立一个新的委员会——HAI 无人机系统

委员会，以践行董事会及各工作人员的提议。

与此同时，HAI 正寻求会员加入这一新的组织。该协会表示，他们相信直升机运营商是解决无人机问题最合适的人选，因为无人机的任务设置及其飞行高度与直升机十分相似。协会认为，为了实现社会和协会成员的最广大利益，HAI 正在为这项不断发展的新技术做出合理规划。

源自中国航空运输协会通用航空分会 2015-04-07



法国直升机制造商 Guimbal 进驻中国市场

主要致力飞行员培训

法国直升机制造商 Guimbal 公司的 Capri G2 轻型直升机已经取得了 CAAC 型号合格证，公司十分看好这款直升机在中国市场的发展。

Guimbal 公司创始人 Bruno Guimbal（曾担任空客直升机发动机系统工程师）说：“Capri G2 在中国市场潜力巨大。目前中国专业飞行员供不应求，而 Cabri G2 主要用于飞行员培训。”

本次 ABACE 期间，Guimbal 公司展出了1架 Cabri G2。这款双座直升机配备了德事隆莱康明 0-360 轻

型活塞发动机，具有三叶全铰链主旋翼和七叶尾桨。

Guimbal 是欧洲唯一一家制造活塞发动机直升机的公司，现在已经交付了96架直升机。公司于去年首次向中国客户——上海 X-Square 航空公司交付2架直升机，用于培训驾驶该机型的中国飞行员。X-Square 也是 Guimbal 在中国的首家代理商。另外，X-Square 公司还将派1名飞行教员和10名工程师赴 Guimbal 公司所在地法国普罗旺斯艾克斯接受相关培训。

源自民航资源网 2015-04-15



南阳国际无人机航空文化小镇亮相 整体规划方案公布

4月12日，深圳五洲宾馆五洲厅内座无虚席，首届国际无人机科学发展高峰论坛在这里举行。此次论坛上，我国首个无人机特色文化小镇——南阳国际无人机航空文化小镇项目公开亮相，南阳市公布了项目的整体规划方案，同时南阳师范学院与中科博阳

空间信息技术有限公司也签订了合作共建协议。

据了解，2014年12月，南阳市鸭河工区与中科院中科博阳空间信息技术有限公司签订项目合作协议。该项目依托鸭河工区地域、环境、空域和文化旅游等优势，以中科博阳遥感

无人机为产业资源，结合无人机教育培训、无人机研发生产、无人机产业应用和无人机特色旅游等多方面内容，全力打造国内第一个以无人机为主题的特色文化小镇，并以此为基础，形成国内无人机产业聚集。

源自新闻赢商网 2015-04-15

江西加快机场布局拟5年建18个通用机场

支线机场、通勤机场、通用机场……机场建设进入加速期，江西省通航产业展翅欲飞。4月7日，有关记者获悉，在江西省日前发布的招商引资项目中，包括了瑞金、龙南、崇义、宁都4个机场建设项目，总投资16亿元。其中，瑞金机场为4C级支线机场，目前已经完成选址，争取明年开建，2018年“起飞”。

江西省是航空资源大省，也是全国重要的航空产业研发和生产基地，具备做大通航产业的独特优势。去年，江西省出台了加快通航产业发展的意见，到2020年，通航产业总收入将达到400亿元。要在通航产业领域抢占发展制高点，首先就是要加快机场布局。为此，江西省提出明确的发展目标：到2017年，新建3个通用机场，2020年，新建15个通用机场，组成覆盖省内各主要人流物流集中地区、偏远山区并能与周边省份联通的通航营运网络。

通用航空是指除军事、警务、海

关缉私飞行和公共航空运输飞行以外的航空活动，通航产业包括通航研发制造和通航运营服务，产业链条长，带动性强。据分析，通航产业的投入产出比例高达1:10，就业带动比1:12，远高于汽车等传统装备制造业。

此次对外招商的崇义和宁都两个通用机场，投资均为3亿元，跑道长度800至1200米，可起降轻型运输机、EMB120支线飞机等机型。崇义县有关部门人士介绍，目前崇义通用机场选址已经确定，未来将应用于旅游、应急、林业病虫害防治等领域。

其实，通用机场的应用还可以更广泛。今年初，江西省首家县级通用机场——武功山通用机场项目在安福县签约，由深圳一家企业投资5亿元，以建设通用机场为核心，配套飞行培训、整机租赁、托管和销售、空中游览等航空服务。

通勤机场则是通用机场中规模较大的一类，是专门供民航的通勤航空飞行任务起降的机场，具有小航线、

小机型、小机场、低门槛、运输组织灵活等特点，在解决小运量、点到点的运输问题上优势明显。龙南通用（勤）机场就是属于这一类。

“现在还处在规划阶段，已经开始选址等前期工作。”龙南县发改委蔡佳旺说，龙南通用（勤）机场总投资3亿元，希望通过合资、PPP等模式解决建设资金问题。龙南县经济相对发达，许多投资商来自珠三角地区，尽管公路交通比较方便，但企业物流、人流对于机场需求比较迫切，通勤机场只是一个“小机场”，但对当地而言，也是一个重要的交通补充。

瑞金机场此前规划的也是通勤机场，不过，目前已调整为4C级支线机场，列入了长江经济带综合立体交通走廊规划，跑道长2600米，可起降空客A320、波音737等双发窄体客机。据了解，瑞金机场选址在叶坪乡，占地1826亩，按年旅客吞吐量21万人次目标设计，总投资7亿元，拟采用BOT模式建设。

源自《江西日报》2015-04-08

争夺亚洲订单 两大飞机制造商激战中日市场

波音加强和中国的工业合作

在国际市场上长期你追我赶的波音、空客公司，近年在亚洲市场的角逐出现了新的变化。

4月初，波音公司公布了其在全球航空市场增长最快、也是波音空客亚洲争夺最为激烈的民航市场——中国市场的成绩单：2014年，共向中国交付了155架飞机，同时获得来自十几家中国客户的超过400架订单和承诺订单，再次刷新历史纪录。

4月3日，在2014年全球交付略微落后的空客公司宣布，日本全日空航空公司的母公司全日空控股公司向空客确认订购7架A321飞机。

多年来，波音公司在日本市场一直近乎垄断。有关记者了解到，空客公司近年不仅加紧抢食波音中国客户，在日本市场也一直穷追猛打。日本市场将成为继中国之后，波音、空客两大航空制造巨头鏖战亚洲的又一重要战场。

波音中国巩固地位

2014年，波音向中国交付了155架飞机，2013年这一数字是143架。据有关记者了解，在2014年交付中国客户的155架飞机中，新一代单通道飞机波音737占比最大，达119架，波音777占到了26架。值

得一提的是，五家新兴航空公司（或低成本航空公司）东海航空、瑞丽航空、乌鲁木齐航空、福州航空和九元航空，都在2014年投入运营了新的波音737。

业内人士普遍认为，中国民航局自2013年对民营航空审批开闸、鼓励新兴航空公司（包括低成本航空公司）的发展，给波音等飞机制造商带来了新的盛宴。今年1月份，空客公司宣布，中国飞机租赁有限公司确认订购100架空客A320系列飞机。

因为波音公司比空客早13年进入中国航空市场，面对空客的激烈争夺，波音一直严防死守、紧咬不放。据波音方面提供给《每日经济新闻》记者的最新数据称，目前中国民航机队中超过50%是波音飞机。为进一步巩固中国市场地位，波音不断加强和中国的工业合作，中国几乎参与了所有波音机型的制造，超过8000架飞行在世界各地的波音飞机上安装了中国制造的零部件和组件。

为进一步抢食中国市场，空客也已经于2008年在中国天津投产了单通道飞机A320系列总装线，这对之后A320在中国的销售起到了极大的促进作用；目前，双方二期合作计划

已经得到确认，同时将在二期合作计划中新增空客A320neo的总装。此外，空客公司在2014年还宣布将推广天津成为空客在亚洲的中心。

空客日本新添订单

空客公司在不放松抢食中国市场的同时，也在加速开发日本市场。4月3日，空客公司宣布，日本全日空控股公司向空客确认订购7架A321飞机。凭借最新的这份确认订单，全日空持有的未交付的空客A320系列飞机订单总量攀升至37架。

空客方面提供的资料显示，1987年全日空就首次向空客订购10架A320飞机，1995年全日空还曾订购7架现款A321飞机。不过，随后数年，因为国际政治等多方因素，波音公司在日本一直占据着超过80%的绝对市场优势，以至于2013年10月，日本航空公司向空客采购31架A350飞机，被视作是空客公司对波音日本垄断市场的破局。

此外，在同样最具发展潜力的航空市场——印度，空客公司2014年正式全资设立了空中客车印度公司，以进一步促进空客在印度的规模化发展，巩固其在亚洲航空市场的地位。

源自《每日经济新闻》2015-04-07

新舟 700 项目选用 霍尼韦尔辅助动力装置

霍尼韦尔航空航天集团与中航飞机股份有限公司西安飞机分公司（以下简称“中航飞机西安飞机分公司”）签署意向书，将为中航工业新舟 700 新型支线涡桨飞机提供 HGT400[G] 辅助动力装置。这一合作巩固了霍尼韦尔在支线涡桨飞机市场中的领先地位，并进一步提升了霍尼韦尔在蓬勃发展的中国航空产业中的影响力。

霍尼韦尔航空航天集团亚太区 OEM 副总裁 Jeff Rollins 表示：“我们很荣幸被选为新舟 700 飞机辅助动力装置供应商，这将进一步深化霍尼韦尔与中航西飞的合作关系，拓展我们辅助动力装置产品在中国航空市

场中的业务布局。霍尼韦尔曾为新舟 60/600 飞机项目提供航空电子设备和辅助动力装置，新舟 700 飞机项目将继续见证我们与中航工业的紧密协作，进一步体现我们对中航工业的郑重承诺，即助力新舟 700 项目取得成功。”

中航飞机西安飞机分公司副总经理、新舟 700 项目负责人王程宽先生表示：“我们与霍尼韦尔航空航天集团合作已久，双方共同参与的新舟 60/600 飞机项目已取得良好进展。我们坚信，此次合作将延续新舟系列飞机项目所取得的成功，为新舟 700 飞机开创一个辉煌的未来！”

新舟 700 是中航工业的旗舰机型，也是霍尼韦尔航空航天集团在中国市场的重要 OEM 客户和重点项目。新型新舟 700 飞机预计将于 2019 年开始交付。

霍尼韦尔将为新舟 700 提供新一代 HGT400[G] 辅助动力装置，最大程度提升安全性、动力和效率，同时降低长期成本。此前，新舟 60 和新舟 600 也配备了霍尼韦尔的辅助动力装置。中航工业在辅助动力装置上的选择反映出霍尼韦尔致力于服务中国市场、支持中航工业等重要客户的坚定承诺。

源自民航资源网 2015-04-22

西部航空济南推廉价航班 20 乘客 1 块钱购票起飞

4 月 8 日 10:40，西部航空进驻济南的首航航班从济南机场出发飞往贵阳，最便宜机票仅需 1 元。一向“贵族”范儿十足的航空公司，也开始走起亲民路线，这事儿靠谱吗？

全年都有低价票？旺季也会“水涨船高”

8 日，西部航空这架荷载 180 人的客机上坐了 178 名旅客，其中有 20 名旅客通过西部航空官网抢到了 1 元机票；另有一部分旅客购买到的 2 折机票，约 360 元；最高票价是打了 6.7 折的，价格为 1210 元。他们可免费携带 5 公斤的非托运行李，其他超重行李都需另交费。

廉价机票随时都有吗？1 元机票是为了“博眼球”吗？“每个月的 14 日和 28 日，我们都会通过官网为旅客提供 1-288 元之间的机票。”西部航空市场销售部副总经理滕洋说，即

便没有促销活动，他们提供的普通机票也会比其他公司在相同时段给出的票价便宜三分之一左右。

有关记者查询发现，4 月 18 日，西部航空济南飞贵阳的最低票价为 430 元，比其他公司便宜。但记者也注意到，5 月 1 日，该公司官网机票价格为 1120 元，和其他航空公司的机票差别并不大。滕洋坦言，民航的淡旺季十分明显，票价高低会随之浮动，在旅客集中出行的时候，优惠幅度不会像平时那么大。

票价咋这么低？行李、餐食额外收费

票价这么低，安全吗？廉价航空在许多国家和地区已运营多年，但对很多旅客而言依然有“一分价钱一分货”的想法。

有业内人士表示，廉价航空虽然票价低，但在安全上也需严格遵守相

关航空运营标准，否则将面临停运。滕洋也表示，无论是探讨“站票”还是加密机舱内座椅，前提条件都是航班运行安全。

“我们通过销售‘裸票’，解除票价与行李、餐食之间的‘捆绑关系’，以此将票价尽量拉低。”滕洋说，很多旅客并不需托运 20 公斤的行李，这笔钱完全可以省下来。如果旅客需托运行李或需机上餐食，可提前在官网购买托运行李额或提前订购餐食。记者查询发现，如果通过网上订购托运 10 公斤行李，航程在 1200 公里（含）以下，需花费 40 元；通过代理商则需花费 50 元，而如果到机场值机柜台办理则需 80 元。“这也是为了吸引旅客通过网站消费。”滕洋说，以此逐渐减少在其他方面的支出。

源自《济南时报》2015-04-09

购买机票可用支付宝 达美航空成美国首家

据路透社报道，达美航空公司将成为首家支持支付宝付款购买机票的美国航企。

4 月 1 日支付宝发布声明称，达美航空网站已经开始接受通过支付宝付款购票。支付宝在中国拥有 3 亿多的注册用户。

支付宝是中国最大的线上支付平台，支持支付宝将为中国旅客购买达美机票带来更多便利。达美称希望成

为对中国旅客最友好的美国航企。

经过十几年经济的高速增长，现在中国已经成为全球最大的出境旅游来源，达美航空这一决定凸显了中国出境旅游行业的吸引力。中国游客已经成为强有力的经济力量，是全球最具消费能力的群体。

据国家外汇管理局的数据，2014 年中国游客国际旅行花费 1650 亿美元，同比增长 28%，是两年来最大的

增幅。其中大部分消费都是在亚洲及其周边。各国政府开始采取措施吸引富裕的中国航空旅客。去年 11 月美国与中国签订协议，将中国旅客签证期限由 1 年延长到 10 年。

自 2009 年以来达美一直在增加直飞中国的航班。目前达美开通了北京、上海至底特律和西雅图航班，7 月 9 日以后还将开通洛杉矶至上海航班。

源自民航资源网 2015-04-02



开放战略促哈尔滨机场打造区域枢纽



今年前三月，哈尔滨机场旅客量在东北地区四大机场中位列第一，旅客量增速在全国前30位机场中排名首位。航班高峰时，跑道上平均每两分钟就能看到一架飞机起降。

目前，共有国航、南航、东航、韩国韩亚等37家国内外航空公司在黑龙江省投入运营，开通国内、国际航线168条，通航城市达到94个。

“这些数字还会增加”，黑龙江机场集团副总经理王岩忠告诉记者，“‘一带一路’战略的提出，俄罗斯开发远东地区及我国加大黑龙江沿边开放、中韩自贸区的合作，将为我省航空市场发展提供新的动力，将为市场发展带来新的增长点”。

市场营销部副经理哈玮的办公室里挂着一张大大的航图，“你看，以对俄航线网络为例，目前黑龙江省已

开通对俄航线9条，最远可以到达莫斯科。对日韩、东南亚的航线覆盖也越来越广，现在哈尔滨可以直飞台中，对蒙古航线也进入了洽谈阶段。国务院批准哈尔滨机场开通72小时过境免签政策，国际航线网络将得到加密完善”。

今年，黑龙江省机场集团还将有序开发航空市场，继续打造“门户+枢纽”战略，完善以哈尔滨为枢纽的区域航线网络。在干线市场方面，国际航线重点开发对俄、对韩及第五航权航线，国内干线重点开发至枢纽机场航线，增加频次和更换大机型。在支线市场方面，完善以哈尔滨机场为枢纽的干支联动网络建设，形成覆盖全省11个市县的“一干十支”民用机场布局。各支线机场争取更多运力引入，适时更换更大机型，增开季节

性旅游航班。引入基地公司，继续与深航、川航保持密切联系，争取实现两家公司全部落户哈尔滨机场，支持航空公司放置过夜飞机。

此外，哈尔滨机场扩建工作也将于今年全力推进。继续充实扩建项目部机构和人员，编制全面开工建设方案，将于四月份全面开工。随着哈尔滨机场扩建，哈尔滨机场未来航空运输市场将得到更大释放，届时可以满足1800万人次旅客量和17.5万吨货邮量的运营需求。

打造哈尔滨机场成为东北亚区域枢纽、对俄远东地区的门户机场，安全、便捷、高效的现代化民用航空体系初步形成，“一干十支”民用机场覆盖全省11市县，黑龙江空港开启腾飞新航程。

源自民航资源网 2015-03-29

吉祥航空 IPO 成功过会 拟募资 19.81 亿元

1991年，均瑶集团创始人王均瑶首开中国民航史私人包机先河，24年后又逢羊年，均瑶集团控股的吉祥航空IPO成功过会了。证监会核准了上海吉祥航空股份有限公司的首发申请。这意味着吉祥航空将成为第二家在A股上市的民营航空公司，也是民营中高端商务航空上市的“第一股”，即将登陆上海证券交易所主板市场。

根据吉祥航空披露的招股说明书，吉祥航空拟在上海证券交易所公开发行股数不超过2亿股（含新股发行与老股转让），老股转让数量不超过4000万股，发行后总股本不超过7亿股。拟募资19.81亿元用于引进7架A320系列飞机和2台备用发动机。主承销商为国泰君安证券股份有限公司。

据4月18日中国民航局的对外公告显示，今年一季度我国航空运

输市场保持快速增长态势，国内航线旅客运输量达9444万人，同比增长10.4%；而受国家“一带一路”战略推进和假期“出境游”升温等利好因素带动，国际旅客运输量同比增长36%。从增长结构看，中国—韩国、中国—日本和中国—东盟分别达到56.8%、46.0%和44.2%。截至4月22日，中证指数有限公司发布的“航空运输业”（G56）最近一个月平均静态市盈率为38.84。有证券人士指出，吉祥航空上市前景看好。

今年1月21日，春秋航空成功登陆上海证券交易所，成为中国航空业中民营资本的“第一股”。春秋航空总部同样位于上海，但主要定位为低成本航空，而吉祥航空目标客户群定位于中高端公商务及旅游休闲客户。最新数据显示，吉祥航空目前运营超过60条航线，其中港澳台航

线4条，国际航线9条，2014年上半年其营业总收入为31.91亿元，净利润1.91亿元，如扣除政府补助类收入5710.31万元，2014年上半年，吉祥航空的净利率远超中国国航、东方航空、南方航空和海南航空等国内四大上市航空公司。因此，吉祥航空将成民营中高端商务航空上市的“第一股”。

同时，近年来吉祥航空也在多条航线放大票价折扣，力争较高客座率，并投资控股设立九元航空有限公司，目的就是开拓廉价航空市场，扩大运力与运营规模。现任均瑶集团副董事长王均豪也曾在采访中表示，吉祥航空将近40家飞机，平均机龄只有3年多，是世界上年龄最年轻的机队，这也是吉祥航空的核心竞争力，“航空市场刚刚开始不久，我们也在不断地发展和融合”。

源自《温州商报》2015-04-23



河南省人民政府关于建设 高成长服务业大省的若干意见（四）

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。

五、促进服务业企业创新发展

按照主业突出、特色鲜明、成长性良好、竞争力强的标准，培育一批创新型服务业领军企业，支持技术和管理创新，推动重点项目建设，打造服务品牌，在全省尽快培育形成一批引领服务业发展的生力军。

（一）培育服务业领军企业。进一步深化国有服务业企业改革，积极发展混合所有制经济，鼓励各类投资主体通过出资入股、收购股权、认购可转债等多种途径，参与国有服务业企业改组改造，发展一批以品牌为龙头、资本为纽带，规模化、网络化经营的现代服务业企业集团。支持服务业企业加大科技研发投入，推进技术、管理和制度创新，构建高端人才培养引进机制、产学研协同合作机制、多元研发投入机制，高水平建设研发中心、重点实验室和工程实验室，突破关键核心技术，全面提升企业自主创新能力。力争到2020年，在服务业前沿技术和高端产品领域取得突破，培育形成100家具有全国影响力的创新型服务业领军企业。

（二）推进服务业全方位创新。围绕服务业新领域、新业态，加快技术、业态、模式和服务理念创新，提升服务业领域原始创新和集成创新能力。加快技术手段创新，鼓励开发服务业共性和关键技术，培育信息增值、创意设计、数字传媒等新兴服务市场。加快业态创新，引导推进总部经济、会展经济、健康养老经济和商文旅融合等业态发展，培育专业服务市场。加快商业模式创新，大力发展供应链管理服务业，鼓励发展电子商务、共同配送、直营体验店等新兴模式。加快服务理念创新，培育一批定制服务提供商、技术服务运营商和整体方案解决商。

（三）推动品牌和标准化建设。积极创建自主服务品牌，以现代物流、金融、信息等生产性服务业和文化、旅游、教育培训、健康养老等生活性服务业为重点，开展商标战略实施示范企业创建活动，推动传统老字号企业改造提升，培育形成一批具有自主知识产权和较强市场影响力的服务品牌。加强服务质量管理体系、标准

化体系和信用体系建设，积极申请开展国家级服务业标准化试点。引导鼓励服务业行业和企业采用国外先进标准，支持龙头企业积极参与国家、行业标准制订、修订。争取到2020年，培育发展50个全国知名的服务品牌，制定实施一批与国内外接轨的地方标准和服务规范。

六、加大政策扶持力度

（一）放宽市场准入。认真落实注册资本登记制度改革方案，实行注册资本认缴登记制，放宽注册资本登记条件，除法律、法规另有规定外，取消有限责任公司最低注册资本限制和公司设立时股东（发起人）首次出资比例、货币出资金额占注册资本比例、缴足出资期限的限制，研究探索新型市场主体工商登记，改革年度检验照制度，简化住所（经营场所）登记手续。清理行业和市场进入壁垒，在设立登记、行政许可、建设、土地、税费、金融、财政资金扶持和采购、医保定点、资质认定标准、学科建设，以及专业技术人员资格认证、职称评



聘等各方面，民办企业（机构）与公办企业（机构）享受同等待遇。

（二）保障和优化土地供应。在编制土地利用总体规划和城市总体规划时统筹考虑服务业发展用地布局，适当提高服务业用地比例，城市和小城镇黄金地段优先用于发展服务业，城乡规划确定的商业、仓储、服务设施用地，未经法定程序不得擅自改作他用。统筹安排年度新增建设用地计划指标和城乡建设用地增减挂钩指标，加快城镇低效利用土地再开发和城中村改造，盘活利用存量建设用地，优先保障服务业重点项目用地。支持用地单位在不改变土地主体、不重新开发建设前提下，依法依规利用工业厂房、仓储用房、传统商业街等存量房产和土地资源，发展信息服务、研发设计、文化创意等现代服务业。支持利用以划拨方式取得的存量房产和原有土地发展健康服务业，土地用途和使用权人可暂不变更，连续经营

1年以上、符合划拨用地目录的健康服务业项目可按划拨土地办理用地手续；不符合划拨用地目录的，经依法批准可采取协议出让方式办理用地手续。城市新建居住小区要预留规划面积，优先考虑家庭服务业站点发展需要。在符合土地利用总体规划的前提下，支持利用荒山、荒地、荒滩、废弃矿山等开发旅游项目。

（三）落实税收支持政策。积极推进营业税改征增值税试点工作，在一定期限内对税负增加的服务业企业给予财政补助。引进的国内外服务业知名企业和重点项目以及二、三产剥离后设立的服务业法人企业，缴纳房产税、城镇土地使用税确有困难且符合有关规定的，经批准可给予免征。物流企业综合保税区、保税物流中心、出口加工区投资用于自营物流设施建设和技术改造购置的进口设备，经认定后可享受免征关税和进口环节增值税的优惠政策。对养老机构提供

的养护服务免征营业税，对非营利性老年服务机构自用房产、土地免征房产税、城镇土地使用税，对符合条件的非营利性老年服务机构按规定免征企业所得税。

（四）完善价格和收费政策。落实国家鼓励类服务业用电、用水、用气、用热与工业同价政策，社会福利场所生活用电执行居民生活用电价格政策，养老机构用水、用气、用热执行居民生活类价格政策。非公立医疗机构医疗服务实行市场调节价，推进临床护理服务价格调整。加大服务业收费减免力度，对文化创新型企业、文化高新技术企业减免行政事业性收费。对非营利性医疗、养老机构建设免于征收有关行政事业性收费，对营利性医疗、养老机构建设减半征收有关行政事业性收费。清理服务业领域各类收费，取消不合理收费项目；有上、下限额度规定的服务业行政事业性收费的，一律按下限额度收取。对

入驻商务中心区和特色商业区的服务业项目，除中央有关规定外，免收各项行政事业性费用。

(五) 拓宽投融资渠道。加大服务业企业金融支持力度，引导金融机构增加重点企业授信额度，扩大贷款规模，在国家允许贷款利率浮动幅度内给予一定的利率优惠。鼓励发展产业链融资、商圈融资和企业群融资，支持地方法人银行业金融机构发行专项金融债，扩大中小服务业企业信贷投放规模。鼓励服务业企业通过创业投资和产业投资基金、发行企业债券和中小企业私募债券等多渠道筹措资金。支持符合条件的服务业企业上市，在产权确认、土地使用、税收征管、环保核查等方面给予积极支持，鼓励已上市的重点企业采取整体上市、定向增发、发行可转换债券等进行再融资。扩大服务业企业贷款抵(质)押品范围，积极发展知识产权、股权、特许经营权、应收账款、收费权、动产等抵(质)押贷款业务。支持符合条件的中小服务业企业在银行间市场发行集合票据、集合债券等直接债务融资工具。建立银企信贷沟通协调和资金需求信息发布机制，鼓励金融机构与重点企业加强合作。

(六) 加大财政投入。充分发挥财政资金的导向作用，引导和鼓励社会资本投向服务业领域。统筹整合服务业发展相关资金，综合运用补助、贴息、政府采购、资本金入股、奖励等方式，加大对现代物流、文化、旅游、电子商务、信息服务、工业设计、养老服务、健康服务等领域项目建设

支持力度。完善民航发展补助资金使用管理办法，支持航空公司、货运货代企业开拓国内外市场。对在我省境内新设立金融机构总部、地区性总部和金融机构到符合要求的省辖市以下区域(含省辖市)新增设分支机构的，加大省、省辖市财政资金奖励力度。对承办国际性和全国性会展、新获得中国驰名商标和中华老字号的服务业企业、组织制定服务行业国家标准和开展国家服务业标准化试点的企业，各地财政可给予一次性奖励。建立由省发展改革委、财政厅牵头，各相关部门参加的工作协调机制，统筹安排使用省服务业专项资金，完善绩效评价机制，提高资金使用效益。各地要根据实际情况安排服务业发展引导资金，支持服务业发展。

(七) 扩大政府购买服务范围。在教育、劳动就业服务、社会保险、医疗卫生、养老、文化体育、社会公益服务等公共服务领域，科技研发、行业规划、资产评估、信息技术服务、检验检测检疫服务等技术服务领域，经贸活动、会议展览、绩效评估、项目评审、审计服务等行政服务领域，积极推行服务外包和政府采购。完善政府采购制度，制定政府购买服务指导性目录，明确政府购买服务的种类、性质和内容，并实施动态调整。凡在目录范围内的服务事项，原则上都要纳入政府采购范围，通过公开招标、邀请招标、竞争性谈判、单一来源、询价等方式确定承接主体。对不适宜或暂时不能实行政府采购的，可通过委托、承包等方式确定服务主体。

(八) 加大人才引进培育力度。实施现代服务业人才培养开发工程，加强对现代物流、文化创意、工业设计、旅游、金融、电子商务、服务外包等领域高级管理人才、专业人才的培养培训，建设会计、审计、法律、咨询、建筑设计等专业化、职业化人才队伍。加快建立人力资源服务体系，规范人事代理、人才推荐、人员培训、劳务派遣等人力资源服务。将引进服务业领军人才和重点人才纳入全省和各地人才计划和专项规划，公开招聘选拔一批现代物流、金融、文化旅游、会展等领域高级管理、技术、经纪人才，推进建立职业经理人制度。对引进的高级服务业人才在研发经费、住房补贴、家属随迁、子女入学等方面提供优惠政策，对高级人才获得的省级政府、国家部委和中国人民解放军以上单位，以及外国组织、国际组织颁发的科学、教育、技术、文化、卫生、体育、环境保护等方面奖金，免征个人所得税，努力营造良好创新创业氛围。

(未完待续)



山航货运卡车航班 探索创新之路

卡车航班，是指航空公司在货物始发地与中转航站或中转航站与最终目的地之间开辟固定地面运输路线，通过卡车对货物进行短驳服务的一种多式联运方式。此种运作模式通过卡车这种空地联运载体实现了异地货邮和区域枢纽空港之间的无缝衔接，把空运服务延伸到具有吸附能力和辐射能力的货源集散地，使得顾客在家门口就可以处理空运货物，购买过程更加便捷，购买成本更加低廉，顾客体验更加愉悦。

近几年，各大航空公司先后开展了卡车航班业务，通过卡车的机动性延伸航空运输网络进行渠道建设。山东航空货运部(以下简称“山航货运”)也较早地开始了卡车航班运营的探索，在多年的实践中积累了大量宝贵的组织过程资产，在此基础上不断根据市场环境的变化进行创新，通过潍坊、威海、临沂城市货站的搭建与完善，有效拓展与延伸了山东省内的航空运输网络，有效提升了省内渠道控制能力。

谋而后动 适时出击

早在2008年之前，山航已开始研究如何使山东区域整体“动”起来，以提高航班资源使用效率解决供需矛盾问题，即将货源充裕而货舱资源紧俏地区的货物及时分流到货舱资源富余的地区，以提高顾客满意度进而增加市场份额。与此同时，外部经济环境也在悄然发生变化，时针滑入2008年后，金融海啸不期而至。作为国民经济“晴雨表”的航空运输市场受到了极大的影响，航班载运率急速下滑，航空运价持续下跌，价格战成为航空公司货运市场竞争的主旋律。

正如其他公司一样，山航货运当年也面临着同样的困境：市场潜力在哪里？利润在哪里？突破口在哪里？一方面，从物流价值链来看，越接近终端顾客的地方，利润越高，反之越低。传统的航空运输企业往往更多关注的是机场对机场空运这一“点”，忽视了物流价值链这条“线”，一旦市场不景气，其抵御风险的能力便暴露无遗。另一方面，航空公司的航班

经常调整，也决定了非基地公司多采用快进快出、立竿见影的销售策略。这种策略主要依靠当地的销售代理人，以比拼价格为主要竞争手段，在市场淡季就表现为量价齐跌、雪上加霜。

2008年经过一系列讨论，山航货运最终确立了“向销售渠道要效益、向优质服务要效益”这一思路，通过构筑渠道壁垒和服务壁垒来打造基地优势，并将其作为今后营销工作的长期指导思想。正所谓“祸兮，福之所倚；福兮，祸之所伏”，也正是这种不利的市场环境，为山航货运卡车航班项目的正式上马提供了契机，因为开通省内卡车航班整合汽运资源延伸运输网络，不仅能够从源头上提高销售渠道的控制力，而且能够为顾客提供专属运输解决方案。

科学选址 以点带面

至此，山航货运卡车航班项目的大框架逐步清晰，早期的模糊概念已跃然纸上，接下来需要解决的关键问题就是如何科学选址。一方面，山航货

运通过研究省内货源结构和渠道结构后发现，大多数物流运输以及制造型企业都将潍坊市作为鲁北乃至山东地区的集散枢纽。同时，潍坊市地处山东省中间位置，高速公路四通八达，具有得天独厚的区位优势，可以成为连接山东航空济南、青岛两个主要枢纽空港的站点。因此，潍坊市成为山航货运首选的一个战略目标。另一方面，潍坊地区顾客也有着自身的迫切需求：一是成本需求，货量较少时单独发车及设立仓储库区成本偏高，容易在高节奏的市场竞争中失去竞争优势；二是专业知识的需求，由于信息不对称，时效货物不易赶上航班或夹杂危险品及违禁品遭退回；三是运力需求，单一的枢纽空港运力有限，影响大宗货物的一次成行，如能便捷地使用多地空港资源，顾客体验必然愉悦。

因此，在上述市场调研的基础上，山航货运决定选址潍坊市，建立城市货站，初期以快递企业、制造型企业、高端农产品农户为目标客户，从源头上向顾客靠拢，共同进行产品设计，为其提供综合性物流解决方案，将销售竞争从运力聚集地迁移至货源聚集地，摆脱红海进入蓝海。

2008年11月，山航货运潍坊城市货站正式成立，以此为支点，有效整合了济南、青岛两地运力资源，依托潍坊市的吸附与辐射能力成功撬动了山东市场，以服务营销为手段使得顾客价值稳步提升。2009年底，山航货运以潍坊城市货站为基础，继续开通了威海远程货站，将烟台、青岛两地资源进行了有效整合，山航货运的品牌影响力进一步得到传播与提升。

稳扎稳打 安全第一

如果说渠道建设是枝叶，那么安全

管理则是根基，唯有根深蒂固才能枝繁叶茂。近几年来，快递行业空运业务一直是多事之秋，从毒快递到快件自燃、从枪械到催泪瓦斯弹，安全形势不容乐观。山航货运自成立首个城市货站开始，即将安全管理放在首要位置，在实践中逐渐建立起一套较为完善的安全评估机制，每开发一家战略合作伙伴，首先评估其安全管理能力，从源头上将风险降低至可接受的水平。在日常合作中，建立起安全信息沟通机制，及时将承运人及民航局相关文件传递到位。定期举办公益性质的危险品专业知识培训，协助合作伙伴不断提升安全管理水平，共同筑牢安全根基，为长远合作奠定坚实的基础。

勇于创新 再下一城

自2014年开始，山航货运在潍坊城市货站、威海远程货站的基础上，又将视线远眺到了有“中国物流之都”美誉的临沂市场上。临沂市场小商品交易发达，货源充足，但要进入该潜在市场，首先需要回答的问题就是目标顾客在哪里？经过充分的市场调研，当地大型快递企业进入山航货运的合作视线，接下来的问题是如何搭建销售渠道，是否完全复制潍坊或者威海模式？对此，山航货运有针对性地挖掘了潜在客户的潜在需求，同时对自身资源进行了客观评估，最终决定参考威海远程货站模式创新运营模式——充分整合合作双方各自的资源优势共同完成卡车航班项目的运作，最终实现双赢的目标。2014年6月，首趟临沂至青岛的卡车航班成功起航。至此，临沂城市货站成功加盟山航货运卡车航班网络，以此为支点进一步撬动了鲁西南市场，山航货运的品牌影响力与渠道控制力再一次得到了有效提升。

截至目前，山航货运卡车航班每日运营4条固定线路，以潍坊城市货站为运营中心，辐射烟台、威海、滨州、东营、日照、淄博、临沂七大地市，通达济南、青岛两大机场衔接实体航班，客户群不断丰富，先后与8家知名快递企业客户，季节货、蔬菜、水果客户，航空货运代理客户，机械制造、电子产品等企业客户开展了空运合作业务。营销模式也不断创新，从最初的由货站到目的地机场发展到上门提货的“门到门”服务、由普货仓储与运输发展到特种货物仓储与运输、从货物状态电话查询发展到货物状态实时推送等增值服务，满足客户多样化的需求，最终帮助客户提升了产品价值，实现了双赢目标。山航货运卡车航班自开通以来，累计运输货物13000余吨，创收4100余万元。

未来之路 精益求精

他人的成功经验可以借鉴，但很难在短时间内成功复制，原因就在于成功源自时间的积累。山航货运卡车航班从初创至今，刚走过了7个春秋，逐渐在山航货运整体营销体系中凸显出自身的价值，但从成功到完美、从完美到卓越将有很长的路要走。产品设计、信息化建设、标准化建设、危险品防控是今后较长时间需要着力解决的问题。随着环境的变化，新的问题也将不断出现，但只要具备工匠精神，坚持不懈、精益求精，不求大唯求强，必然会打造出自身的核心竞争力，成为行业的隐形冠军。山航货运的城市货站建设无形中拉长了齐鲁之翼的跑道距离，必将助力齐鲁之翼飞得更高、更远。

源自民航资源网 2015-04-15



4月14日，上海虹桥国际机场公务机基地煞是热闹。来自美国、法国、加拿大、英国等国家的几十架参展飞机停靠在此，迎接亚洲商务航空大会及展览会（ABACE）。参会的各方人士，耳听六路眼观八方，打探出中国公务机市场的几个最新风向，并目睹影星成龙在航展上的风采。

风向一：公务机消费步入理性时代

与往年的奢华风不同，此次参展的中小型飞机达到30%，比去年翻了一倍，越来越多的参展商开打“实用牌”。

美国国家公务航空协会总裁兼首席执行官艾德·博伦在接受相关记者采访时表示，中国人正在从过去购买大型飞机转向更实用的中小机型，中国公务机市场开始呈现出“从大到小”的趋势。

这一点也得到达索猎鹰公司总裁兼首席执行官候颂咏的认同。他欣喜地告诉记者，虽然中国对猎鹰7X需求仍然十分强劲，但对两款短程机型——新型猎鹰2000S和猎鹰2000LXS亦抱有浓厚兴趣，这表明中

国市场日趋成熟。

另一变化是，市场上开始出现“二手机”。辉莱航空技术有限公司副总裁方凯睿认为，由于飞机保质期很长，改造后的二手公务机的体验跟新飞机差不多，但是价格却差不多便宜一半，他发现购买二手机客户比过去增多。辉莱航空通过与国外飞机制造商合作，将二手飞机改造成公务机再转售给国内买家。

“公务机不等同于奢侈品，它是让飞行更高效、更便捷的工具。其实，它倡导的是一种生活方式。”中国公务航空集团董事局主席廖学锋说，人们对公务机固有的奢华认识是困扰这个行业发展的一个很大障碍。

在此次展会上，公务机“去奢化”理念被频频呼吁，像金鹿航空等企业直接打出高端生活方式服务商的口号。然而，中国公务机市场距离成熟仍需很长时间。有关专家的预期是“10年”。

风向二：公务机市场爆发期还在后面

这两年受反腐风暴影响，央企订单大幅减少，冲击到不少做公务机生

公务机，将不再是小众狂欢

意的企业。不过，一位不愿具名的参展商坦言，很多人选择境外购买、托管，国内飞，实际上购机量并没有减少。

即便如此，过去一年国内公务机市场仍呈现出较快发展态势。通航资源网发布的《2015中国内地公务机报告》显示，截至2015年3月底，中国内地拥有的公务机数量共计252架，同比增长11%。公务机运营企业共计47个，其中北京、广东和上海位列前三。但报告也指出，我国近一半省份公务机市场存在空白。

多位参展商表示，随着有钱人越来越多，人们对高品质、高效率的出行追求更强，公务机市场势不可挡。事实上，公务航空已成为经济新常态下的通航投资热点。参展商觉得，公务机的消费群体也变得更加健康——过去很多私企老板为了巴结官员选择包机，现在他们发现自己真正有这个需求。

政策层面也释放出利好消息。民航局副局长王志清在开幕致辞中提出，“一带一路”战略、自贸区建设等都将为公务机发展带来大好机遇，民航局将通过推进通用航空法规体系建设、同步简政放权、放开低空飞行

等系列措施完善通航发展环境。

风向三：开放低空飞行 地面是主要问题

“我们将逐步开放 1000 米以下的空域，先在一些城市的某个局部区域试点，取得经验之后再推向全国。”面对记者“围攻”，民航局副局长王志清直言“希望大家多关心地面”，通用航空是一个系统工程，只有空域管理和地面基础设施保障都到位，才能畅行无阻。

他所说的基础设施问题正是制约我国公务机市场发展的瓶颈，比如停机位紧张，专用公务机航站楼或机场缺乏，专业技术及管理人员短缺等等。这些问题导致的直接后果是，公务机

的便利性远达不到预期。

显然，无论开放低空飞行，还是完善地面基础设施，都需要一个长期复杂的过程。

制约中国公务机市场进一步释放的另一大掣肘是“税收”。据统计，中国公务机的税率高达 22.5%。达索等多位公务机制造厂商在受访时呼吁，希望中国政府的税收能更低一点。

风向四：产业链正在全面激活

围绕公务航空领域的各种相关企业纷纷亮相展会。北京贝亦德技术开发有限公司是为公务机提供专用无托杆电动飞机牵引车。负责人丁雪刚告诉记者，公务机市场的到来给他们带

来很多机会，但实际落地时仍然存在很多障碍，比如牌照获取。

厦门太古飞机工程有限公司除了提供飞机维修服务，还为私人飞机提供设计整装方案。他们展出的中国五行风设计模型吸引了很多目光。像这样做公务机室内设计的企业不在少数。来自美国的 Rockwell Collins 公司则推出一项公务机上网的装置，通过 iPad 就可以自动控制照明和无线上网。打造宽敞舒适的乘机环境是公务机区别于客机的地方，有公司甚至打出“空中办公室”的概念。

还有为公务机提供对接机场服务的公司、公务机融资方面的公司，等等。随着公务航空领域的快速发展，产业链上下游也将迎来活跃期。

达美欲在上海建立国际枢纽 扩张中国市场

据彭博社报道，达美航空公司首席执行官安德森表示，他期望在与中国东航的合作不断增强的基础上，在上海建立一个国际枢纽。

安德森对其员工表示：“当考虑到我们的长期战略时，我们需要在上海打造一个类似于阿姆斯特丹的枢纽。”

安德森的评论突显了达美航空对扩展中国市场的重视。达美航空增加了上海航班服务，并与东航在天合联盟内建立了合作关系。效仿阿姆斯特丹史基浦机场的运营来建立一个枢纽，将让达美吸纳中国国内旅客，并直飞美国目的地。

今年达美航空还将开通洛杉矶至上海的航线，每天一班。上周，达美成为美国首家支持支付宝购票的航空

公司。安德森称：“当我们进行长期规划时，越来越清晰的事实是中国将成为我们业务的重要部分。”达美没有就中国战略的咨询做出回应。

达美是继美联航之后跨太平洋航线的第 2 大美国航企。当达美在东京建立枢纽时，美联航已经开始开通成都等中国二线城市的航班。

作为东航的基地，上海还不能像史基浦机场那样成为达美的海外门户。根据国际机场协会的数据，上海机场国际旅客量全球排名第 29，而史基浦机场排名第 5。

博伊德集团总裁博伊德表示，中国政府不太可能允许达美执飞中国国内两城市间的航线，那么达美意向中的上海枢纽只能依靠国内航空公司中转旅客。

源自民航资源网 2015-04-07

花絮

4 月 13 日，ABACE 前一天，香港影星成龙现身航展，并登上巴西航空 Legacy500，引起现场骚动。

其实，早在 2012 年，成龙就携带其价值 2 亿元人民币的私人飞机来上海。此次来沪让人猜测他是否有意再度购机。

据悉，在去年亚洲公务机展上，巴航工业确认成龙继莱格塞 650 之后，再次选择莱格塞 500 中型公务机作为其开展中国、亚洲乃至全球慈善事业的最新座驾。成龙将于今年接收其新莱格塞 500 飞机。当然，成龙此行的另一目的是拍片。

或许，成龙此行还有为其新公司寻找生意的打算。记者在展

会上邂逅的耀莱航空技术有限公司负责人，从其处得知成龙是该公司第二大股东。耀莱航空提供公务机包机服务的同时，很大一块业务是销售改装后的二手公务机。该负责人介绍，目前他们与一家叫 Flying

Colours Corp. 的公司合作，后者为其完成二手公务机的改造工作，随后耀莱航空将改造后的二手机销售给国内买家。Flying Colours Corp. 也是鹿巴迪授权改装的维修中心。



源自中国企业家网 2015-04-17

FedEx 欲现金收购 TNT 快递公司 扩张欧洲市场

据彭博社报道，美国联邦快递公司（FedEx）将以每股 8 欧元的价格现金收购荷兰物流公司 TNT 快递公司，以扩展其欧洲快递业务。

FedEx 的收购价格比 4 月 2 日 TNT 收盘价还高 33%。两公司发布声明称，已经达成了有条件协议。FedEx 是全球最大的货运航空，收购 TNT 将增强其欧洲的航空及地面运输网络。扩张欧洲市场是 FedEx 首席执行官弗雷德增加 17 亿美元收入计划的一个重要支柱。

两年前美国联合包裹公司（UPS）因欧洲监管部门

反对而放弃了收购 TNT 的计划。欧盟监管机构称，UPS 没有为 TNT 的部分业务找到合适的买家，以保证快递业的竞争性。由于 FedEx 在欧洲的网络有限，一旦 UPS 收购 TNT，那么一些客户将只能选择 UPS 和 DHL。

对于 TNT 而言，完成出售将意味着其寻求复兴战略或是替代计划的成功。TNT 一直在出售资产以提振其财务状况，更多的是关注欧洲陆上运输。该公司已经连续 4 年亏损。在欧洲 TNT 与德国邮政公司的 DHL 快递子公司等进行竞争。

源自民航资源网 2015-04-07



合并加快美国航空获得单一运营证书

美国航空于美国时间4月8日获得联邦航空局（FAA）为美国航空和全美航空颁发的单一运营证书，标志着两家公司的整合取得一个重要里程碑。

联邦航空局批准美国航空和全美航空以单一证书运营，是两家公司在超过18个月的时间里，为统一运营政策和程序所做努力的结果。即日起，大多数航班的运作、维护和调度程序都将实现统一。空管通信的呼叫信号也将统一采用“美国航空”来指称两家公司。

美国航空首席运营官 Robert Isom 表示：“获得单一运营证书，是我们在实现全面整合的道路上迈出的重要一步，是公司方方面面努力的结果。对于如此规模的一个项目，许多机构和个人必须相互合作，才能确保项目的顺利完成，不过最终必须由一个人来负责整个项目的统筹。为此，我们非常感谢负责这一大型项目的整合运作高级副总裁 Ed Bular 机长所发挥的领导作用，以及在副总裁 Jim Ballough 领导下 CAVOK 集团所提供的支持。同时，我们还要高度赞扬一线员工，以及代表他们利益的工会领导，在学习和落实新政策和新程序，以及在我们取得单一运营证书的过程中在恪守这些政策和程序方面发挥的积极作用。

“在 Skip Whitrock 领导下，联邦航空局的联合过渡团队，指导我们落实了严格的程序，确保美国航空为监管合规性打下了坚实基础。我们非常感谢 Skip、部门经理 Nick Reyes 和 Larry Field，以及联邦航空局所有相关人员，在过去一年里为我们提供的宝贵指导。

“最终，作为一家全球性航空公司，此项工作涵盖了许多地区。我们感谢美国交通部以及超过50个国家的监管当局，它们与我们一道，确保了这一关键项目始终处于正轨。”

Isom 最后讲道：“尽管今天标志着我们的整合过程取得一个重要里程碑，但依然还有很多工作要做；我们将集中更大精力，努力过渡到单一订票系统，完成一线员工队伍的整合过程。”

由超过700名员工组成的团队，审查了两家公司的465份手册以及相关政策、程序和计划，并精挑细选出了最适合新公司内实施的方案。同时，超过11万名员工分多个阶段，完成了数十万小时的培训，发布的政策和程序超过了11.5万页。

联邦航空局对美国航空单一运营商身份的认可，并不意味着我们的客户服务会有所变化；在美国航空于今年年底过渡到单一订票系统之前，客户依然可以在网站 aa.com 和 usairways.com，或在美国航空或全美航空的售票柜台办理登机手续。

自美国航空和全美航空于2013年12月合并以来，两家公司一直稳步推进双方的整合过程，包括全美航空加入寰宇一家联盟，将独立的飞行常客计划合并为单一的 AAdvantage 计划，以及与飞行员和空乘人员达成为期5年的集体劳资协议等。

源自民航资源网 2015-04-09

美航企抱怨海湾巨头加紧扩张 呼吁冻结新航班

据彭博社报道，4月17日美国航空、达美航空公司和美联航首席执行官联合致信美国政府称，海湾航企在美国政府可能对其实施限制之前，正在加紧增加飞往美国的新航班。

美国三大航企的领导者们表示，海湾航企增加航班的行为说明有必要冻结海湾航企的扩张，直到对双方之间的争议达成解决办法为止。他们还呼吁海湾航企充分披露其财务报表。

美国政府目前正在审查阿联酋航空、卡塔尔航空与阿提哈德航空是否获得各自国家政府的不公平补贴，这些补贴使得美国航企难以与它们进行竞争。美国航企称，美国政府的公众意见反馈期截止到5月，而海湾航企正利用这一时间扩张其航班服务。三大航企的首席执行官们在联合信中表示：“情况现在很明显，海湾航企正利用这一延迟改变既定事实，加紧增加新航班服务，以便在美国政府采取行动制止其补贴式扩张之前获取更多市场份额。”

美国-阿联酋商业理事会主席丹尼·锡伯莱特 (Danny Sebright) 表示，海湾航企飞美国的航线大多数已经筹划数年时间，只不过由于无法获得足够飞机而延迟。

美国航企首席执行官们在其联合信中单独点到了阿联酋航空的部分新航班。联合信中提到，作为海湾航企中最大的一家，阿联酋航空正在推出迪拜-佛罗里达奥兰多航班，这一举措可能会影响美国航企自身的奥兰多-印度航班业务。阿联酋航空还将迪拜-西雅图和迪拜-波士顿的每日航班数量增加一

班，并且将执飞米兰-纽约航班的飞机换成一款机型更大的飞机。美国航企称，阿联酋航空将其迪拜枢纽作为美国与新德里和孟买等亚洲城市之间的中转站，从欧洲传统枢纽吸引走了大量旅客。

美国航空发言人凯西·诺顿 (Casey Norton) 称，“自从我们首次就海湾航企获得不公平补贴向美国政府说明情况以来，海湾航企近期宣布了航班扩张计划，考虑到这一事实，由美国三大航企发出的这封联合信加强了我们的对于冻结海湾航企新增运力的请求。”

开放与公平天空组织 (Partnership for Open & Fair Skies) 女发言人吉尔·扎克曼 (Jill Zuckman) 称：“实施冻结是确保阿联酋航空、阿提哈德航空与卡塔尔航空不利用相关国家政府协商之机进行扩张的唯一公平办法。”

源自民航资源网 2015-04-21



新加坡竞争局批准新航工程与波音合资计划

新加坡竞争局 (CCS) 批准了波音公司 (The Boeing Company) 和新航工程公司 (SIAEC) 的合资计划。

该局 4 月 9 日宣布其决定时说, 它认为合资计划“将不会显著削弱新加坡任何市场的竞争”, 因此不会违反我国的竞争法律。

拟成立的合资公司将从事波音飞机的维修、翻新及相关的工程、物流和供应链与存货管理服务, 服务对象是新航集团的顾客, 以及其他主要在南亚太地区的第三方顾客。波音新加坡公司和新航工程公司将各持合资公司 51% 及 49% 股权。

竞争局说, 波音及新航工程都向市场提供库存技术管理和机队技术管理服务。

在研究了它们的陈述以及业内利益相关者的回馈后, 竞争局发现这两个服务在本地都存在具一定能力的其他供应商, 足以在市场上制衡新的合资公司, 而航空公司也有能力更换供应商。

波音及新航工程也无意和不能通过合资公司来预防或限制竞争者在任何其他有关市场有效的竞争。

源自民航资源网 2015-04-10

罗尔斯·罗伊斯从阿联酋航空获得历史最大订单

罗尔斯·罗伊斯获得阿联酋航空价值 92 亿美元的历史最大订单, 为其提供逾达 900 发动机和 TotalCare 服务。这些发动机将用于装配自 2016 年开始投入服务的 50 架空客 A380 飞机。

这一决定证明逾达 900 是四发 A380 客机的首选发动机。如今, 该发动机被大多数 A380 客户选装, 占该机型总市场份额的 50% 以上。

罗尔斯·罗伊斯首席执行官任杰安 (John Rishon) 表示: “在过去 30 年里, 阿联酋航空取得了巨大成功, 这在很大程度上得益于 Tim Clark 先生的卓越领导。罗尔斯·罗伊斯自 1996 年以来一直助力阿联酋航空, 我们很荣幸为阿联酋航空的成功贡献一份力量, 也很高兴阿联酋航空能够一如既往地信任我们的技术, 并和我们签订公司历史上最大的一笔订单。”

阿联酋航空总裁 Tim Clark 先生表示: “罗尔斯·罗伊斯是阿联酋航空的重要合作伙伴, 其为持续改进逾达 900 发动机的经济和运行性能所做的投入给我们留下了深

刻印象, 这也是我们为 50 架 A380 选装该发动机的决定性因素。新订单不仅进一步巩固了双方的伙伴关系, 还将对英国乃至欧洲的航空制造业产生显著的经济影响。”

逾达 900 于 2007 年助力首架 A380 投入商业运营, 如今已被 8 家运营商的超过 70 架 A380 选装, 累计飞行时间超过 400 万小时。该发动机拥有最低的生命周期油耗性能, 其最新版本结合了专为逾达 XWB 和逾达 1000 发动机开发的相关技术。

源自民航资源网 2015-04-20



卡航连续第四年荣膺“最佳中东航空公司”奖

4 月 21 日, 全球五星级航空公司卡塔尔航空公司 (以下简称: 卡塔尔航空) 宣布, 在近期上海举行的“第八届 TTG 中国旅游大奖”颁奖典礼上, 卡塔尔航空荣获“最佳中东航空公司”大奖, 这也是卡塔尔航空连续第四次获此殊荣。

“最佳中东航空公司”这一奖项再次肯定了卡塔尔航空在为客户提供五星级服务、树立业界服务标准、航线网络、市场营销及广告设计等诸多方面所取得的巨大成绩。

“TTG 中国旅游大奖”自 2008 年创办以来, 一直被公众视为大中华区旅游行业年度最具影响力的奖项之一。该评选旨在嘉奖年度最佳航空公司、酒店、度假村、酒店式公寓及其他旅游服务。今年“TTG 中国旅游大奖”的获奖者是由 TTG 旗下刊物: 《TTG 中国》、《TTG-BTmice 中国》, 《TTG 亚洲》, 《TTG 印度》、TTG Asia Luxury 和 TTGassociations 组织广大读者, 通过网络和纸质投票的方式评选而出。

卡塔尔航空集团首席执行官 Akbar Al Baker 先生表示: “能够连续四年蝉联这一奖项, 我们深感荣幸。卡塔尔航空一直致力于为我们的旅客提供五星级服务, 创造难忘的美好飞行体验, 看到我们的努力持续得到业界认

可, 我们非常高兴。也由衷感谢广大忠实的中国旅客给予我们的信任。”

此外, 在 4 月 15 日举办的“第三届飞客旅行奖”颁奖典礼上, 卡塔尔航空也被评选为“2014 年度最受常旅客瞩目的国际航空公司”。与此同时, 卡塔尔航空集团旗下哈马德国际机场也在中国唯一专注出境旅游的月刊《世界》举办的“2015 旅游盛典”中, 摘取“最佳新机场”桂冠。

卡塔尔航空大中华北区总经理张扬先生表示: “2014 年对于卡塔尔航空集团意义重大, 哈马德国际机场的正式启用, 首架 A380 客机及全球首架 A350 客机交付等一系列新成绩, 让我们在业界始终出类拔萃。搭乘卡塔尔航空的航班, 旅客不仅能够体验全球最先进的航空设施, 更加可以感受我们引以为傲的五星级空中服务。这些举足轻重的奖项, 见证着卡塔尔航空始终如一的服务承诺。”

在过去的一年中, 卡塔尔航空还获得了由中国权威旅游和航空期刊评选出的一系列奖项, 包括: 《旅游休闲》“2014 年最佳服务航空公司”奖、《商务奖励旅游 MICE》“2014 年度最佳航空公司”奖、《商旅》(中国) “2014 年度最佳中东航空公司”奖, 以及《时尚旅游》“2014 年度最佳航空公司”奖等。

源自民航资源 2015-04-21





论读书

◎ 培根

读书足以怡情，足以傅彩，足以长才。其怡情也，最见于独处幽居之时；其傅彩也，最见于高谈阔论之中；其长才也，最见于处世判事之际。

练达之士虽能分别处理细事或一一判别枝节，然纵观统筹，全局策划，则舍好学深思者莫属。读书费时过多易惰，文采藻饰太盛则矫，全凭条文断事乃学究故态。

读书补天然之不足，经验又补读书之不足，盖天生才干犹如自然花草，读书然后知如何修剪移接，而书中所示，如不以经验范之，则又大而无当。

狡黠者鄙读书，无知者羡读书，唯明智之士用读书，然书并不以用处告人，用书之智不在书中，而在书外，全凭观察得之。

读书时不可存心诘难读者，不可尽信书上所言，亦不可只为寻章摘句，而应推敲细思。

书有可浅尝者，有可吞食者，少数则须咀嚼消化。换言之，有只需读其部分者，有只须大体涉猎者，少数则须全读，读时须全神贯注，孜孜不倦。书亦可请人代读，取其所作摘要，但只限题材较次或价值不高者，否则书经提炼犹如水经蒸馏，淡而无味。

读书使人充实，讨论使人机智，笔记使人准确。因此不常做笔记者须记忆力特强，不常讨论者须天生聪颖，不常读书者须欺世有术，始能无知而显有知。

读史使人明智，读诗使人灵秀，数学使人周密，科学使人深刻，伦理学使人庄重，逻辑修辞之学使人善辩；凡有所学，皆成性格。

人之才智但有滞碍，无不可读适当之书使之顺畅，一如身体百病，皆可借相宜之运动除之。

滚球利睾肾，射箭利胸肺，慢步利肠胃，骑术利头脑，诸如此类。如智力不集中，可令读数学，盖演题需全神贯注，稍有分散即须重演；如不能辨异，可令读经院哲学，盖是辈皆吹毛求疵之人；如不善求同，不善以一物阐证另一物，可令读律师之案卷。如此头脑中凡有缺陷，皆有特效可医。

感言

儿时，一提到“读书”二字总想到写不完的作业和背不完的课本，所以听到这两个字，总会很不开心地撅撅嘴。成人后，随着家里的书柜被我渐渐翻遍，才慢慢体会了读书的意义所在。

就像培根说的，读书能怡情、能长才。书籍能在迷茫无助时指引你，能在孤独寂寞时陪伴你，它亦师亦友。阅读是一种习惯的养成，是带着疑问探索的过程，不能为读而读，要为益而读。林语堂先生在谈到自己读书感受时也曾用“开茅塞，除鄙见，得新知，增学问，广识见，养性灵”来形容。我们未必要人人达到那种境界，但至少明白，通过读书来学习的过程是终生不能休止的。

在信息匮乏的古时，能读到书的都不是等闲阶层，普通人为了能读到书往往都要付出很大代价。信息时代到来后，书本以各种形式呈现，获取知识变得越来越便利，人们却变得越来越轻浮躁，捧起书本的时间更多被点点手机所取代。是时候改变自己了，放几本书在手头，让它像吃饭睡觉一样成为生活的一部分，很快你就能感受到自己的变化，感受到它的神奇力量。

让我们一起悦读吧！

（龙飞天）

探秘小米

（二）

强调责任感比管理更重要：有一个故事大家都听过：“一个和尚挑水吃，两个和尚抬水吃，三个和尚没水吃。”这是为什么？归根到底就是责任不明确，人越多就越容易出现推卸责任的现象。如果三个和尚可以简单分配一下，轮流负责挑水，那么就不可能出现没水吃的情况。

企业是一个集体，管理起来更加的复杂，如果不能明确责任，就会出现相互扯皮、互相推诿的“挑水现象”，那么也会出现“没水吃”的情况。对于企业来说，企业的“水”就是利益。因此，最好的管理方法就是强调责任感，做好责任分配工作，根据不同的部门，不同的职位，确定其应该承担的责任。只要是在自己的职权范围内，如果没有做好，那就要接受惩罚，通过责任来加强自主行动力，让员工能够更加主动地工作。

一个团队想要实现配合，就必须做好分工。很多企业出现过这样的情况，一个新产品推出市场，结果大败而归。企业高层要问责，于是找到销售部门，销售部门说是他们的市场策略没问题，应该找生产部门；找到生产部门，生产部门说他们的质量没问题，应该找产品开发部门；而开发部门说他们是按照企业市场战略来执行的。最后企业市场战略是企业高层决定的，绕了一个圈子，结果绕到了自己身上。责任在谁那里始终不清楚，那么就无法找到问题所在，更无法解决问题。

丢掉多余的包袱：给小小的缝衣针穿线的时候，越是集中注意力，瞄准目标，线却越是难以进入那小小的针眼。也就是说目的性越强，越不容易成功。我们每个人都体会过这种情况，最简单的就是压力越大，越不容易达到目的。

在心理学上，这种现象叫做“目的颤抖”，在日常生活中我们可以理解为压力过大。这样的例子，在现实生活中屡见不鲜。比如平时学习刻苦，成绩名列前茅的学生，遇到重大考试，却偏偏考不好；著名的运动员，在某个世界级比赛上，突然发挥失常，遭到淘汰等等。很多我们平常可以应该做到的事，在关键时刻却突然失误。按道理来说，我们集中精力应该能够取得更好的效果，但是却事与愿违。不管在什么时候，心态都是最重要的，如果能够随时保持轻松的心态，丢掉心理负担和包袱，就能轻松迎接一切问题和困难。

创新从细节开始：谈起创新，许多人觉得这个词遥不可及，离自己太远，觉得创新应该是乔布斯这些人的专利。大部分人对于创新的理解，都以为是能够彻底颠覆过去，实际上这是一种误区。量变引起质变，这在创新上依旧能够成立。从细节之处开始，一点点地创新、颠覆，对细节不停地改进、提升，最后一定能够成功地创新。



印度的“米粉”们

货运物品如何“坐”飞机



哪些货物可以“坐”飞机

一般来说，托运的物品只要对飞机机舱、旅客没有危害，都可以上飞机。当然，根据民航运输业内对于航空货运物品的分类，有九大类的物品是比较特殊的，它们涉及易燃、易爆、辐射等属性，对此，航空货物运输有明确的相关规定。这些特殊货物只要满足民航危险品的运输要求、包装规范并处理妥当，也是可以搭乘飞机的。

一些鲜活易腐物品作为特殊货物，经过审查合格后，也是可以进行运输的。如旅客出行所带的宠物、奥运会上的参赛马匹、“友好的使者”大熊猫，甚至刚刚孵化的鸡雏、南方的花卉和海鲜等，都可以乘机。

另外，航空货运因其高度的安全性，成为各种贵重物品运输的首选，比如：车展上的名贵轿车、价值连城的珍贵字画等。

货物如何买“机票”

给航空货物买“机票”，一定要找靠谱的货运代理。在中国航空运输协会的网站上，可以查询到正规的货运销售代理，以避免贪小便宜吃大亏。

选定一家货运代理公司后，需要和货运代理人签订

一份“货物托运委托书”，上面会清楚地注明货物的详细信息，包括品名、件数、重量和收发货人姓名、地址、电话等。根据委托书，代理人向航空公司订舱，进行货物交接，为您打印航空运单，这张运单既是货物的“机票”，也是“身份证”，还是您和航空公司之间的运输合同。如果您的货物要出国，货运代理还要去海关、检验检疫等部门为货物办理放行手续，这跟旅客乘机出国是一个道理。

当然，您也可以自己办理航空货运手续。您需要持所乘航空公司的机票和护照（确保护照在有效期内）直接到航空公司指定的地面代理公司发运，然后自己办理托运、报关、报检等手续。如果一切顺利，大约只需要3个小时就能办完全部手续。

货物怎样顺畅“登机”

当代理把货物送到航空公司地面服务商的货站后，后续的工作就全权交给提供地面服务的专业公司。

为了保证货物飞行安全，货物也要和旅客一样，接受安全检查程序。随后，地服公司的员工要对通过了安全检查的货物进行“量体”，检查包装，称量尺寸重量，

检查一下货物的“身体条件”。要是涉及海鲜、活物，还会特别看一下包装有没有湿损、宠物的笼子是否坚固、笼子门锁是否锁好。在满足乘机要求后，货物也会像旅客一样，在航班到来之前“小憩”一下。地服公司会根据它们的类别安排合适的“候机厅”：有普通货的号位、贵重货保管库、鲜活冷库、手机货物存储区，还有安静舒适的动物旅馆。对于活体动物、手机等贵重物品，地服公司还会24小时进行安全巡察，给予特别照顾。

然后就是“登机”了。根据航空公司的装配计划，

地服公司完成货物装配后，会用车送到飞机下帮它们顺利“登机”。地服公司在为货物安排“座位”时，还会特别用心。如手机、贵重物品，会放在其他货物上面，防止挤压变形；活体动物会用专门设备装运，用网罩罩好，方便它们上下飞机，并通知机长货舱内有这些特殊旅客的存在。除此之外，他们还要做好货物“机票”的处理，将信息录入到航班系统中，以便货物到达后，对方的代理及时接收并联系收货人快速“接机”。

旅客通过机场安检的招式

当旅客从办理托运行李到通过安检的过程中，遇上物品不让带的情况时，怎么办？下列“三招”让您简单快速过检。

“托”：在登机前发现不能随身携带但可托运的物品时，如液体、刀具等，可在时间允许的情况下到换取登机牌的值机柜台办理托运。

“移”：将不能携带的物品，如护肤品、贵重打火机、刀具等送到安检移交台，工作人员会为您办理免费暂存30天的手续。在30天内，您可以本人领取（带本人身份证和暂存单据），也可以由亲友代领（带暂存人的身份证和复印件、暂存单据和复印件及领取人的身份证），到单据上的指定地点领取。

“交”：如果有亲朋好友送行，可以让他们在安检外稍等片刻，在您顺利过检后再离开。这样您有不能随身携带来不及托运的物品，便可以“交”给您的亲友保管。



鲜为人知的飞行编队标志

编队飞行在民航中除非有特殊情况，否则是绝对禁止的，但在军航中却是家常便饭。编队飞行是指两架或两架以上飞机按一定队形编组或排列飞行，主要用于攻击、轰炸、空投、搜索、检阅、表演、训练等。基本编队队形有楔队、梯队、横队和纵队等。在编队飞行中，各机之间必须保持规定的距离、间隔和高度差。编队飞行时，带队的叫长机，剩下的叫僚机。飞行中，长机位置相对固定，队形要靠僚机目测长机位置进行调整。

飞行员在编队初期很难找准长、僚机位置关系，为加强印象，会在地面把飞机按编队要求摆好，僚机在座舱里强化长机投影印象。

歼5空中双机编队飞行时基本队形关系是如何确定的呢？僚机一是根据长机的“缩影大小、清晰程度”概略判断；二是根据主、副标志线精确判断：首先长机内侧机翼（右翼）外翼刀后缘看到座舱盖为主标志线，再透过长机尾喷口中间看到长机外侧机翼（左翼）的外翼刀中间作为副标志线，僚机位置正确。以此类推，能发现许多位置偏差。

为让目测更加准确，可在机身上加画标志线。如：一前一后至少画上两条标线或三角形等图形，在空中依靠标线重合来判断位置。



强5四机编队飞行，当僚机飞行员看到长机（或前一架飞机）机翼翼刀上画有的下半圆图案与机身画有的上半

圆图案对齐成一个圆圈且上下倒三角尖对尖时，说明编队间距离、间隔和高度差符合要求。

空中加油编队飞行时，轰油6机翼下面也画有红色的编队线，以便受油机确定与加油机的距离、间隔和高

度差。

现在明白了，陆航直升机上这个“神秘”的标志，就叫“编队标志”。之所以画成那样，应该与编队飞行时僚机飞行员看到长机起落架在机身上的投影位置有关。

网络上还有一种观点：国外先进

战斗机可以进行“自动编队”，即飞行员靠自动驾驶仪完全不用操纵，只要看仪表就行。事实真的如此吗？看，局部放大后仔细观察，为什么美国空军不论是F-16、F/A-18还是大名鼎鼎的F-22，编队飞行时僚机飞行员都歪着脖子飞？

答案只有一个，就是僚机飞行员在密切观察长机的位置及编队标志。据有经验的老飞行员介绍，编队飞行时，僚机飞行员要用70%的精力盯着编队标志，眼睛都不敢眨一下。就好像是“鸭子浮水”，表面平静水下紧搁鲢（眼睛不动，手、脚不停的操纵油门、杆、舵）。如果连F-22“猛禽”都不能自动编队，还有谁能呢？

