启 航

一只“巨鸟”启航。6 月 15 日从欧洲腹地——卢森堡起飞，在天地之中——河南郑州着陆。自此，它飞翔在欧洲与中国之间，携带无数颗种子，播下万般希望。

6 月 27 日，“郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通仪式隆重举行。一架能承载 140 吨货物的波音 747–8F 全货机又一次平稳降落在郑州新郑国际机场，这只隶属于卢货航的“巨鸟”，是目前世界上最先进的货机巨无霸。

巨鸟启航，开辟了一条横贯中欧的“空中丝路”。卢森堡和郑州，充分发挥各自的区位和市场优势，形成了以欧美和亚太为中心的“双枢纽”，遥相呼应，协同共振。自 6 月 15 日首航以来，每周有 2 班飞机直飞，进出口货物每班平均达 99 吨。随着郑州航空港经济综合实验区的进一步发展和“空中丝路”效应的显现，运力将逐步递增。今年 7 月份，将加密至每周 4 班，明年初加密至每周 13 班，至 2016 年底，卢货航在郑州枢纽的年货运量将达到 20 万吨。

启航，仅仅是搏击长空的开端。

巨鸟启航，将延伸出一个个航空经济的产业链。从航空货运到卡车航班，从飞机维修中心到飞行员培训基地，从合资货运公司到冷链物流……，一桩桩航空实业都在紧锣密鼓地筹划，河南航投的每一位员工都像上紧了发条的钟表，在拼命与时间赛跑。

巨鸟启航，将划出一片对外开放的新天地。货运航线的开通，只是一株绽放在空中丝路上的鲜花，开辟郑州到卢森堡的客运航线，是下一步努力的方向。同时，郑州与卢森堡文化、旅游深层次的交流与合作，将进一步阐释“双枢纽”的战略意义。

巨鸟在欧洲腹地与天地之中的丝路上飞来翔去，携带无数颗种子，终将相继发芽开花。

目 录 CONTENTS

2014 年第 6 期 · 总第 26 期 · 6 月 30 日出版

P10 “郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通运营

卷首语 / Prologue

01/ 启航

高层声音 / Leader Voice

05/李克强：确保完成经济社会发展目标任务
06/郭庚茂：让中原在实现中国梦的进程中更出彩
07/谢伏瞻：扩大豫港豫台合作，实现互利共赢

特别策划 / Special Planning

08/“郑州-卢森堡”国际货运航线开通
卢森堡首相发信祝贺
10/“郑州-卢森堡”国际货运航线开通运营
——郑州机场迎来首个国际货运航空基地公司
“双枢纽”加速全球货运网络布局
12/这是一个充满活力的地方
——专访卢森堡驻华大使石泰嵋
13/选择河南是看中了这里的未来
——专访卢森堡货运航空公司董事会主席保罗·海明格
14/航空经济引领国际货运枢纽“起航”
15/盛事简办 实事办实
16/启 航 历 程
17/图 说 盛 事

航投信息/ HNCA Information

18/赵建才在上海会见卢森堡客人
20/第六届中国国际物流博览会隆重举行
河南航投展区倍受热访
21/河南航投召开教育实践活动
领导班子专题民主生活会
22/南航河南航空公司经营许可获批
22/河南航投集体户口顺利开户
22/河南航投员工就医绿色通道正式开启
23/河南航投开展子公司督查活动
23/学习教育常态化 确保入脑入心
河南航投开展学习焦裕禄精神书法比赛
24/航投物流：国际贸易端午试销开门红
25/“中原唱响中国梦”征文展示
多彩中国梦

专家视点 / Expert Viewpoint

26/互联网在如何重塑物流?

天地时评 / World Review

29/中国有机会引领互联网金融创新

行业动态/Industry News

月度聚焦

30/FTZ新声音

月度盘点

34/全球航空业以巨大贡献迎百年华诞

经济金融

38/民航局与河南省人民政府签署合作备忘录
38/央行决定下调金融租赁公司
存款准备金率0.5个百分点
39/郑州市公布全面深化改革实施意见
航空港区要大胆探索先行先试
39/前5月河南省外贸中部第一

航空运输

40/国务院常务会议讨论通过《物流业发展中长期规划》
40/中航工业全国布局爱飞客通用航空综合体
41/石家庄机场欲打造华北航空快件集散中心

通用航空

42/小型飞机制造商欲在华建厂 中外合资是前提
43/通用航空助推地方经济发展研讨会在宁波召开
各方专家建言献策

项目建设

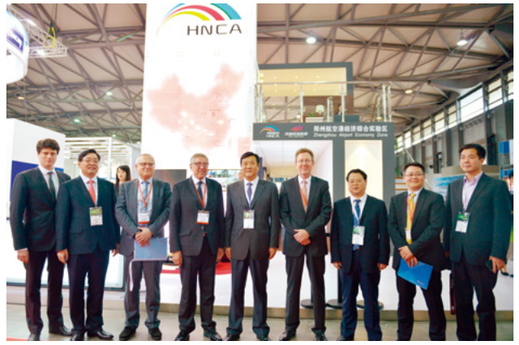
44/郑州推进5大平台建设 打造内陆开放型经济高地
45/大飞机“中国心”研发提速 仍需10年磨一剑
46/北京新机场2018年投用 将侧重承担国际合作
47/郑州航空港和西安航空城 一条新丝路两城航空梦
48/俄副总理希望中俄建立飞机制造联合企业
48/库尔勒、哈密两机场改扩建项目可研报告
获批

企业采风

49/国航开上海-慕尼黑航线 拥有最多中欧航线
50/海航夹缝生存深耕北美 与国有“三大航”形成竞争

产业政策/ Industrial Policy

51/河南省人民政府关于加快电子商务发展的若干意见 (续)



P18 赵建才在上海会见卢森堡客人

P24 航投物流：国际贸易端午试销开门红

目 录 CONTENTS

2014 年第 6 期 · 总第 26 期 · 6 月 30 日出版

编委会

主　任： 张明超

副主任： 刘建葆

委　员： 悦国勇　郑立亮
郭艳红　李冬静
李东棵　刘　霞
杨玉军　卞士生
陈明华　吴福林
寇社平　武　验

编辑部

文　字： 秦　妞　龙飞天
张楠华　王　璨
袁子云　蒋舒展
杨微霖　李冠琳
孙启勇　张　睿
赵宗丹　于梦歌
张恩昊　张　玥
陈　真　张一凡
周舒扬　姚自力
王继丽　袁子云
王艳艳　王　伟

摄　影： 赵宗丹　王　璨

美　编： 张　睿　赵宗丹

校　勘： 赵俊鸽

案例研究 / Case Study

54/FBO产业取得成功的4大核心因素
——美国经验启示录

专题视窗/Features

直升机与城市间越来越紧密的关系

环球航空 / Global Aviation

61/庞巴迪C系列重启发动机地面测试
无缘范堡罗航空展
61/全球最大的太阳能飞机首飞成功
62/美国的“嘀嘀”能打飞的
企业价值182亿美元

美文赏析/ Essay Appreciation

63/《为 学》
63/《为 学》感言

航空百科 / Aviation Knowledge

64/儿童乘机小贴士：让快乐起飞

李克强

确保完成经济社会发展目标任务

6 月 6 日，中共中央政治局常委、国务院总理李克强在中南海主持召开部分省市经济工作座谈会并作重要讲话。李克强指出，以往的成功经验表明，中国经济是干出来的，这也是我对中国经济的总体信心所在。

李克强说，当前经济运行总体平稳，经济增长、城镇新增就业、物价总水平等都处在合理区间。但也要看到经济发展稳中有忧，下行压力仍然较大，风险和挑战不容忽视，各地发展不平衡，有的方面还比较突出。要贯彻落实中央经济工作会议精神，保持经济平稳增长，促改革、调结构、惠民生，完成今年经济社会发展主要目标任务，必须更好地发挥中央和地方两个积极性。坚持发展是第一要务，咬定青山不放松。一方面要狠抓已出台政策措施的落实，务求早见实效；另一方面要针对经济运行中的新情况和突出问题，创新宏观调控方式，精准发力、定向调控，多措并举支持实体经济，稳定社会预期，在统筹稳增长、促改革、调结构、惠民生中敢于担当，勇于攻坚，善破难题。

李克强强调，要在深化改革优化发展环境上狠下功夫。越是挑战多、困难大的时候，越是要下好改革先手棋。各地区、各部门要以更大力度，把各项改革落到实处、推向深入。围绕更好激发市场活力，一手抓持续推进简政放权，一手抓及时跟进事中事后监管，便利投资、创业和就业，营造和维护公平、公正、法治的市场秩序，促进政府管理更加透明、规范、高效，为发展提供支持和保障。

李克强指出，无论是克服当前困难，还是谋求长远发展，关键是在调结构、促升级上要有新进展、新成效。调结构，“主引擎”在市场，各级政府要发挥引导作用和当好“助推手”。要有扶有控，选准调结构的切入点和突破口，集中力量，更多支持新兴产业中成长型、创新型“领头羊”和充满活力的民营经济、小微企业，下决心淘汰落后产能。放大现实增长动力、拓宽未来发展空间。

李克强说，惠民生是各级政府的责任，也是促发展的重要抓手。稳增长、促改革、调结构都要向改善民生聚焦，多做雪中送炭的事情。对扩大就业、中西部交通水利基础设施、棚户区改造、农村饮水安全、集中连片特困地区扶贫攻坚等重大民生工程，要加大力度、加快进度，切实回应群众期盼、解决实际问题，到年底交出有内容、有数字的成绩单，使广大人民受益、为经济发展助力。

李克强强调，完成今年经济社会发展主要目标任务，是各级党委政府不可推卸的重大责任。面对发展中的难题，各地区、各部门要不等不靠、主动作为、真抓实干，创造性地开展工作，做到守土有责、守土尽责，不能敷衍了事，更不能为官不为。国务院已作出部署，近期将开展全面督查，政策不落实、工作不到位的要问责。今年时间即将过半，要有大局意识和强烈紧迫感，抓紧推进各方面工作，不得拖延。通过共同努力，争取今年经济发展“上半场”表现不俗，“下半场”勇夺佳绩。

源自中央政府门户网站 2014-06-06

郭庚茂

让中原在实现中国梦的进程中更出彩

6 月 25 日，河南省市厅级主要领导干部学习贯彻习近平总书记系列重要讲话和十八届三中全会精神研讨班在省委党校开班。省委书记、省人大常委会主任郭庚茂在开班式上作专题辅导报告，强调要深入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讲话精神，坚定总坐标，坚持总思路，完善总方略，加快中原崛起河南振兴富民强省，让中原在实现中国梦的进程中更出彩。

郭庚茂强调，首先要坚定总坐标，坚定地同以习近平同志为总书记的党中央保持高度一致。要掌握总书记系列重要讲话的思想精髓，把握贯穿其中的坚定信仰追求、历史担当意识、真挚为民情怀、务实思想作风和科学思想方法，紧密联系思想和工作实际，深化认识、廓清迷思、增强定力，着力在三个方面引正纠偏。一要坚定正确政治方向，坚持和发展中国特色社会主义，不断增强“三个自信”。二要端正根本政治立场，坚持以人民群众为本，始终与人民心连心、同呼吸、共命运。三要把握科学的思想方法，坚持实事求是，遵循客观规律。

郭庚茂指出，坚持总思路，就是要倍加珍视总书记的肯定和鼓舞，认真总结近年来的探索实践，把已被实践证明正确的总体思路坚持下去，既把当前的事情做好，又着眼今后一个时期特别是“十三五”发展，一张蓝图绘到底、一以贯之谋发展。一要确立总目标。就是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“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦作出更大的贡献。二要把握总布局。就是把中国特色社会主义事业“五位一体”总布局和全面推进党的建设新的伟大工程在河南具体化，打造“四个河南”、推进“两项建设”。三要聚焦三战略。就是持续实施粮食生产核心区、中原经济区和郑州航空港经济综合实验区三大国家战略规划，推动经济社会持续健康发展。

郭庚茂强调，完善总方略，就是完善“一个载体”、构建“四个体系”、夯实“五大基础”、强化“六个保障”。“一个载体”就是科学发展载体，包括产业集聚区、商务中心区和特色商业区（街）。“四个体系”就是现代产业体系、现代城乡体系、自主创新体系、现代市场体系。“五大基础”就是现代交通、信息网络、水利支持、能源支撑、生态环境五项基础能力建设。“六个保障”就是开放、改革、人力资源、思想文化、社会和谐、干部队伍等六个方面的保障。

郭庚茂强调，让中原在实现中国梦的进程中更出彩，使命光荣、责任重大。各级领导干部和广大人民群众要紧密团结在以习近平同志为总书记的党中央周围，全力以赴、齐心协力，团结一致打好总体战。要围绕中心、服务大局，心往一处想、劲往一处使，汇聚起万众一心、共推发展的强大合力；要解放思想，开拓创新，让一切推动发展的激情竞相迸发，让一切创造社会财富的源泉充分涌流；要敢于担当、积极作为，始终保持昂扬向上的精神状态，攻坚克难、奋力拼搏；要真抓实干、务求实效，努力创造经得起人民、实践和历史检验的业绩，为实现中华民族伟大复兴的中国梦作出更大贡献。

源自《河南日报》2014-06-26
本刊有删节

谢伏瞻

扩大豫港豫台合作，实现互利共赢

6 月 3 日至 16 日，河南省委副书记、省长谢伏瞻带领参访团分别赴香港和台湾进行经贸文化合作交流活动。在密集的行程中，谢伏瞻向香港、台湾各界表达了希望扩大豫港豫台合作领域、实现互利共赢的愿望，并就国家三大战略规划的实施情况进行了广泛宣传推介。

谢伏瞻在与香港各界会谈、交流中表示，随着三大国家战略规划的加快实施，河南将迎来经济社会发展的新一轮黄金期。郑州航空港经济综合实验区作为全国首个上升为国家战略的航空港经济发展先行区，肩负着打造“内陆开放高地”先行先试的重任，为河南经济社会发展注入了新的活力、插上了腾飞的翅膀。河南大力实施开放带动主战略，进一步扩大开放招商、承接产业转移的有利条件和比较优势日益突出。近年来，河南积极推进改革创新，着力完善金融体系，不断优化金融环境，切实改进金融服务，金融业整体实力和活力不断提升，我们将加快金融诚信体系建设，加快推进郑东新区等金融集聚核心功能区建设，为更多金融机构落户河南创造便利条件，促进经济金融良性互动发展。

谢伏瞻表示，香港是高度繁荣的国际大都市和自由港，是河南了解世界、走向世界的重要窗口和桥梁，是河南重要的贸易伙伴和最大的外资来源地。我们期望通过此次豫港经贸交流活动，进一步拓展豫港双方合作领域，创新合作方式，提升合作水平，推动河南结构调整和产业升级，实现携手发展、互利共赢。

在与台湾各界的交流中谢伏瞻表示，河南地处华夏腹地，历史悠久，文化灿烂，区位优越。近年来，河南经济持续快速发展，已成为大陆重要的经济大省、新兴工业大省和有影响的文化大省。随着三大国家战略规划的加快实施，河南正在成为境内外客商投资兴业的热土，为包括台湾在内的境内外企业提供了扩大合作、共同发展的难得机遇。豫台之间人员往来、经贸交流空前活跃，2013 年，河南对台湾贸易额 24.7 亿美元，目前有 1925 家台资企业到豫投资兴业。豫台交流合作前景无限。欢迎台湾企业到郑州航空港经济综合实验区投资落户。希望广大台商积极与河南相关企业合作，参与到河南的产业转型和经济发展中来。

（本刊综合编辑）

花旋空中丝路

新闻事件

“郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通
卢森堡首相发信祝贺

“郑州号”接受水门礼。

6 月 27 日 15 点 30 分，一架满载欧洲商品的波音 747-8F 全货机平稳降落在郑州新郑国际机场（以下简称郑州机场），这架目前国际上最先进的货机巨无霸被命名为“郑州号”，来自卢森堡国际货运航空公司（以下简称卢货航）；当晚，它将满载中国的货物，从这里直飞卢森堡芬德尔机场。一来一去，标志着“郑州 – 卢森堡”中欧双枢纽战略进入实质性运营阶段，横贯中欧的货运“空中丝绸之路”成功开通，卢货航成为入驻郑州机场的首个国际货运航空基地公司，郑州向国际货运枢纽的目标又迈近了一步。

在郑州机场举行的航线开通仪式简短而热烈。河南省副省长赵建才在仪式上表示，河南省正在全力推进综合交通枢纽的构建，航空枢纽建设和航空关联产业的共同发展呈现出良好的发展局面；卢森堡位于欧洲腹地，卢货航是欧洲最大、世界知名的全货运航空公司，在国际民航界享有盛誉。“郑州 – 卢森堡”国际货运航线的开通，标志着卢森堡和郑州双枢纽战略的进一步发展，对助推郑州国际航空货运枢纽建设、打通河南连接世界的主要经济通道、打通横贯中欧的货运“空中丝绸之路”具有重要的意义。河南省政府有关方面将全力做好服务保障，为货运航空战略的发展创造良好的条件。

卢森堡驻华大使石泰嵋在仪式上宣读了首相泽维尔 · 贝特的贺信。贝特在贺信中表示，河南省与卢森堡的合作，将会是中卢两国互利友好合作的典范。河南航投参股卢货航，从一个侧面印证了中国在世界经济发展中是一支重要的推动力量。我深信，双方货运航线的开通，能够使两个蓬勃发展的国家从中受益。希望双方携起手来，共同将郑州打造成为国际化的货运平台。

出席仪式的还有河南省省长助理安惠元，省政府副秘书长刘世伟及省直有关部门、中央驻豫有关单位、郑州市航空港区管委会、机场驻郑单位等有关企业的负责人。

当天乘坐“郑州号”抵郑的卢货航董事会主席保罗 · 海明格、河南航投领导张明超、刘建葆、悦国勇、郑立亮、郭艳红参加了仪式。

赵建才在仪式举行前与石泰嵋进行了会谈。仪式结束后，赵建才又与石泰嵋一起登机视察，与机组人员亲切交谈，并详细询问了航班飞行的情况。

卢货航是欧洲最大、世界第八大全货运航空公司，拥有覆盖全球的航线网络、市场资源以及行业内最为先进的货运机队。2013 年初，卢森堡政府启动了卢货航 35% 股权出售交易，河南航投以高效务实的合作风格及合作共赢的企业文化，最终赢得了卢方政府和卢货航的高度尊重和共同认可，从众多竞争者中胜出。今年 1 月 14 日，河南航投与卢货航在郑州签订了购股协议，并于 4 月 23 日完成股权交割。

新开辟的“郑州 – 卢森堡”国际货运航线，由卢货航波音 747-8F 执飞，每周两班，航班号分别为 CV9746 和 CV9757，卢森堡当地时间每周四和周六起飞，北京时间每周五和周日晚 8 点到达郑州；当晚 10 点从郑州返航。自 6 月 15 日执飞首个货运航班以来，截至 6 月 27 日，“郑州 – 卢森堡”国际货运航线已试运营两周。期间，平均每个航班进口货物 77 吨，出口 121 吨，初步显示出该航线极大的集疏能力和发展潜力。据了解，在航线启动阶段，每周有 2 班飞机执飞，随着郑州航空港经济综合实验区的进一步发展和“空中丝路”效应的持续显现，后期的运力投放规模将逐渐增加。据卢货航分析，今年 7 月航班可加密至每周 4 班，明年初将加密至每周 13 班，至 2016 年底，卢货航在郑州枢纽的年货运量将达到 20 万吨。逐步打造以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心，覆盖全球的航空货运网络，推动中欧双枢纽战略的深入实施。

卢货航作为郑州机场首家国际货运航空基地公司，对郑州航空港经济综合实验区的发展具有积极的龙头带动作用。

首先，为河南省进一步完善“大物流”格局夯实重锤。依托“郑州 – 卢森堡”国际货运航线，充分利用卢货航在质量控制、高价值货物运输、危险品运输、冷链运输等方面的先进经验和独特优势，进一步发展仓储及地勤操作业务，推动河南省卡车航班分拨及冷链物流等产业的发展。吸引国内外货物在郑州集疏，提高郑州机场的货运吞吐量，逐步引导世界知名的航空公司、物流企业、货代公司及高端制造企业入驻实验区，并进行深度投资及广泛的业务开展。

第二，第一家国际货运航空基地公司的入驻、中欧双枢纽货运“空中丝路”的开通，将有力推动郑州航空港经济综合实验区航空产业的发展，有利于河南产业结构的调整和升级。作为合作内容之一，卢货航将在郑州设立飞机维修基地和飞行员培训中心，促进高端制造业、航空偏好产业及与航空物流配套的金融、保险等高端服务业在实验区聚集，这些都将对河南省的经济转型具有积极促进作用。

第三，进一步促进中欧尤其是河南与欧洲之间的经济贸易和文化旅游往来。卢森堡及河南有关专家共同表示：“郑州位于中国的腹地，正如卢森堡位于欧洲腹地，共同的区位优势将产生共振效应。国际货运航空公司入驻中国内陆省份，势必将深刻打造双枢纽的高地，成为深化中欧社会经济交往的重要窗口。”中国与欧洲经济基础良好，且互补性强，随着“郑州 – 卢森堡”国际货运航线的运营愈加成熟，在双方合作成功的基础上，今后将开通客运航线，为两地经贸交流与合作提供更便捷、高效的通道，带动和促进中国和卢森堡乃至欧亚各地经济、文化、旅游的交流与发展。

（文/张楠华　图/赵宗丹）

“郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通运营

郑州机场迎来首个国际货运航空基地公司
“双枢纽”加速全球货运网络布局

（摄影 / 赵宗丹）

编前话

6 月 27 日，“郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通。这条新闻，不仅对河南航投意义非凡，而且对于整个郑州航空港经济综合实验区也是一个具有历史标志性的事件，它是实验区向国际货运基地迈进的关键一步。《河南日报》在 28 日与 30 日两天，于显著位置用大量版面进行了多篇报道，本刊特汇辑出刊，希望读者有所获益。

6 月 27 日 15 时 30 分，卢森堡货运航空公司的波音 747-8F 全货机平稳降落在郑州机场，卸载欧洲商品、装载中国货物，停留近 6 小时后，再次起航直飞卢森堡芬德尔机场。“郑州 – 卢森堡”直飞航线的开通运营，让卢货航成为入驻郑州机场的首个国际货运航空基地公司。

直航欧洲构建亚欧空中大陆桥

航空经济时代，河南亟须一条直飞航线来架起通往欧洲的空中桥梁。

卢货航作为欧洲最大、世界第八大全货运航空公司，拥有覆盖全球的航线网络、市场资源以及行业内最为先进的货运机队。2014 年年初，河南航投从众多竞争对手中成功收购了卢货航 35% 股权，并于今年 4 月 23 日完成股权交割。

据了解，新开辟的“郑州 – 卢森堡”国际货运航线，由卢货航波音 747-8F 执飞，这是目前全球最先进的全货机机型。航线开通初期每周有 2 班飞机执飞，后期将逐步增加运力投放，7 月可加密至每周 4 班，明年初将加密至每周 13 班，至 2016 年年底，卢货航在郑州枢纽的年货运量计划达到 20 万吨。

“航线的开通标志着‘郑州 – 卢森堡’中欧双枢纽战略进入实质性运营阶段，郑州向国际货运枢纽的目标又迈近了一步。”河南航投董事长张明超表示，未来，郑州的航空货运服务将延伸至欧洲的每一个角落，大量欧洲市场货物也会在郑州进行保税仓储和分拨。

截至目前，郑州机场已经拥有货运航空公司 15 家，开通航线 28 条。其中，直达亚欧美澳四大洲的国际货运航线 22 条，海关每周监管的货运航班达 136 架次。

共振效应提升国际货运竞争力

纵观全球航空货运枢纽发展壮大过程，均离不开基地航空公司的支撑，基地航空公司的业务量一般要占到机场业务量的50%以上。

卢货航作为郑州机场首家国际货运基地公司，对航空港发展的龙头带动作用正在显现。据统计，自 6 月 15 日至今，该航线试运营两周间，平均每个航班进口货物 77 吨，出口 121 吨，初步显示出航线极大的集疏能力和发展潜力。

与卢森堡货航的合作只是开始，下一步，我省将与卢货航合资组建本土航空货运公司，充分利用卢货航在高价值货物运输、冷链运输等方面的先进经验和独特优势，进一步发展仓储及地勤操作业务，推动卡车航班分拨及冷链物流等产业的发展，吸引国内外货物在郑州集疏，完善“大物流”格局。此外，卢货航也将在郑州设立飞机维修基地和飞行员培训中心，促进高端制造业、航空偏好产业及与航空物流配套的金融、保险等高端服务业聚集。

“郑州位于中国的腹地，正如卢森堡位于欧洲腹地，共同的区位优势必将产生共振效应。”卢货航董事长保罗 · 海明格表示，国际货运航空公司入驻中国内陆省份，必将为两地经贸交流与合作提供更便捷、高效的通道，带动和促进中国与卢森堡乃至欧亚各地经济、文化、旅游的交流与发展。

源自《河南日报》2014-06-28

媒体声音 专访

这是一个充满活力的地方

——专访卢森堡驻华大使石泰嵋

“这是一个充满活力的地方。”这是第二次来豫的卢森堡驻华大使石泰嵋对郑州的评价。

6 月 27 日下午 2 点，石泰嵋与夫人从北京乘坐高铁来到郑州，参加“郑州—卢森堡”国际货运航线的开通仪式。他没有带随行人员，全程靠妻子生疏的中文充当临时翻译。

从郑州东站前往郑州机场的途中，他的目光大部分时间停留在车窗外。“这是哪里？这个工程什么时候能完工？今天的天气真是太棒了！……”石泰嵋对一个地方的关注度更多的体现在城市建设和环保问题上。

2013 年 8 月才来到中国任职的他，此前分别在印度和日本担任过大使。提到对三个国家的感受，他直言：“中国像一台动力强劲的发动机，正在快速发展中，每天都有新变化。”对于印度和日本两个国家的传统文化，他也表示至今难忘。

“河南正处于变革升级、提速发展时期，相信未来这里会成为深化中欧社会经济交往的重要窗口。”

——石泰嵋

“每个城市都应该有属于自己的符号，以前我对郑州的了解就是少林寺，现在多了一个航空港。”石泰嵋认为，在传统文化的映衬下，郑州现代化大都市的发展速度更显得与众不同。

对于卢货航入驻郑州机场，他希望能够搭上郑州航空港发展的顺风车，全面打开卢森堡与河南各项领域的合作。

近年来，中国赴卢森堡旅游的游客已经从原来的寥寥无几上升到现在的每年 15 万人次以上，卢森堡人学习中文的热情也空前高涨。石泰嵋表示：“河南与卢森堡一样，都拥有悠久的历史、灿烂的文化，希望‘双枢纽’战略能让中卢两国人民不再转机欧洲，直飞目的地，为两地文化旅游提供更便捷、高效的通道。”

中卢之间的经贸往来稳中有进，两国经济发展具有很强的互补性，卢森堡国土面积虽小，却是中国在欧盟第一大直接投资目的地。石泰嵋说：“河南正处于变革升级、提速发展时期，相信未来这里会成为深化中欧社会经济交往的重要窗口。”

选择河南是看中了这里的未来

——专访卢森堡货运航空公司董事会主席保罗·海明格

6 月 27 日下午，当一架波音 747-8F 全货机降落郑州机场停机坪后，一位身穿白色衬衫的老人第一个走下了舷梯。他就是卢森堡货运航空公司董事会主席保罗·海明格，一个坐着自家货运飞机来到河南的“大老板”。

寻求合作伙伴是航空公司的生存之道。“我认为这一规律并不仅限于航空业，没有合作伙伴，任何一家公司都不可能成为提供全球性服务的全球性企业。”这位 74 岁的老人，提到“合作”这个词语时，语气中难掩兴奋。

在卢森堡政府启动卢货航 35% 的股权出售交易一年后，河南航投从众多竞争者中胜出。为什么最终选择与河南合作?

“我们一直希望加大对中国市场的开拓力度，但没有找到合适的机会。郑州航空港经济综合实验区的建设，可为航空货运企业提供良好的业务发展机会和发展平台。”保罗坦言，正是航空港这块“金字招牌”，让卢森堡政府及卢货航将“橄榄枝”抛向了这座内陆城市。

“我们一直希望加大对中国市场的开拓力度，但没有找到合适的机会。郑州航空港经济综合实验区的建设，可为航空货运企业提供良好的业务发展机会和发展平台。”

——保罗·海明格

凡事讲求长远性是欧洲人的性格特征之一。“最终选择河南，也是因为政府没有把一条航线仅仅当成一个交易，而是当作一个地区发展航空经济的突破口。”他告诉记者，河南计划通过 20 年的时间打造国际货运枢纽，让他们对未来市场发展前景充满信心。

据统计，2013 年亚太市场是航空货运市场的主市场，约占 40% 的份额，电商时代的迅猛发展，也让现代物流业成为中国的朝阳产业。

“亚太地区是航空业发展最具潜力的市场，尤其是中国。”保罗认为，河南拥有优越的地理位置，是连接卢森堡与欧美国家的完美纽带。“从商业的角度来说，通过郑州机场这个门户打开亚太地区巨大的航空市场，也是符合客观规律的。”

“郑州与卢森堡有很多相似之处，‘双枢纽’战略模式可实现双方诉求，形成共赢的良性发展。”他表示，中国与欧洲经济基础良好，且互补性强，随着“郑州—卢森堡”国际货运航线的运营愈加成熟，在双方合作成功的基础上，今后将开通客运航线，为两地经贸交流与合作提供更便捷、高效的通道。

源自《河南日报》2014-06-30
（摄影 / 赵宗丹）

花旋空中丝路

深度报道 综述

航空经济引领国际货运枢纽“起航”

“郑州号”开启货舱门，准备卸货。

四天时间，三个喜讯，让郑州距建成“国际物流中心”这个目标又近了一步。

6 月 24 日，郑州发布消息：今年年初以来，郑欧班列班数、货重、货值均位列全国第一，综合影响力位居国内亚欧班列首位；6 月 26 日，省政府与阿里巴巴集团签署云计算和大数据战略合作框架协议；6 月 27 日，“郑州—卢森堡”国际货运航线开通运营，郑州机场迎来首家货运航空基地公司——卢森堡货运航空公司……

从航空到铁路，从现代物流到信息数据，以打造连通世界的内陆型现代物流中心为契机，我省“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、促进大发展”的发展思路越来越清晰。

国际货运航线布局全球

开放促进发展，合作实现共赢。“郑州—卢森堡”国际货运航线开通运营后，双方打造以郑州机场为亚太物流枢纽、卢森堡机场为欧美物流枢纽的“双枢纽”战略，分别覆盖亚太和澳洲、欧美和非洲市场的全球航线网络，构建出一条亚欧空中大陆桥。

“我们后期的运力投放规模将逐渐增加，2016 年计划年货运量达到 20 万吨，每周的航班密度仅比香港机场少一班。”卢货航董事会主席保罗·海明格说，目前，卢货航亚太区总部设在香港，在上海、北京和郑州三个内地城市开通了航线。

航线的开通仅仅是合作的开始。“在航线良好运营的基础上，双方将共同设立合资货运航空公司，借助卢森堡航线现有网络，进一步完善郑州机场航线网络，以串飞形式连接欧美市场，提升郑州枢纽的货运吞吐量。”河南航投董事长张明超告诉记者，合资公司筹备工作已开始编制商业可行性研究报告。

机场货邮吞吐量，是衡量一个地区航空经济发展活跃度的重要指标之一。今年一季度，郑州机场完成货邮吞吐量 8.96 万吨，同比增长 136.47%，增速在全国大型机场继续保持第一位。

多式联运夯实枢纽地位

卢货航能够成为欧洲最大的全货运航空公司，与完善的航空物流配套网络密切相关。

卢森堡的航空物流配套设施能够满足食品物流、医药物流、冷链物流等货物的仓储及运输要求，当地两大卡车公司可实现与欧洲各地高速公路的无缝对接，将航空货物通过公路运往欧洲 8 个中转枢纽、177 个目的地。

“航空货运只是大物流体系中的一个组成部分，解决的是长距离干线运输的问题。最终完成运送服务还需要‘落地配’来补充和完善。”郑州机场客货公司总经理马飞说。

从 2013 年 7 月 23 日开通卡车航班至今，郑州机场已经开通了到北京、天津、青岛、西安等城市的卡车航班。为进一步完善“大物流”格局，机场将充分利用卢货航的先进经验和独特优势，发展仓储及地勤操作业务，推动卡车航班分拨及冷链物流等产业的发展，打造航空货物“门到门”快速运输系统。

河南机场集团负责人表示，随着卢货航入驻机场、郑欧班列常态化运行、卡车航班的快速集散等多式联运体系的完善，国际物流中心“连天接地”的新图景正在成为现实。

物流中心吸引产业集聚

枢纽的建设带来了产业的集聚，机场成为不断聚集优势资源的平台。

马云带来了“云计算”，卢货航带来了“飞机维修”，酷派、天宇、创维等 16 家智能手机企业纷至沓来，友嘉精密机械产业园等 48 个项目相继签约……高端制造业、航空偏好产业及与航空物流配套的金融、保险等高端服务业纷纷“落户”郑州航空港。

“作为合作内容之一，卢货航将在郑州设立飞机维修基地和飞行员培训中心。”张明超告诉记者，卢货航具有独立的飞机维修能力及完善的维修设施，具备完善的飞行员培训体系，在行业内首屈一指。

中国交通运输协会副会长王德荣说，随着世界范围内产业结构调整加快，电子、信息等一大批高附加值新兴产业产品，以及传统制造业的升级换代产品，对航空运输具有很强的依赖性。

正如保罗·海明格所言：“河南正成为中国重要的新兴市场和国内外战略投资者青睐的热土。”

源自《河南日报》2014-06-30

新闻侧记 消息

盛事简办 实事办实

“郑州－卢森堡”国际货运航线的开通，不仅是河南航投的头等大事，也是郑州航空港实验区的一件盛事，是河南民航经济发展过程中的一件喜事。作为主办方的河南航投，严格按照中央八项规定和省委省政府若干意见，举办重大活动坚持“盛事简办，实事办实”的原则，实行“6 不设”，做到“一俭二效三实”，切实将转变作风体现在具体事情上，将群众路线教育实践活动贯彻落实到实际工作中。

控制经费，注重“俭”。河南航投在企业内部确定必要的参与人员，并统一安排集体乘车，其他员工在公司正常上班；不特地安排工作用餐；对于卢森堡方面的客人，没有赠送纪念品和土特产，严格依照规格安排适当的接待。

简化仪式，注重“效”。主要做到“6 不设”：仪式现场不设背景版，更不设 LED 屏幕；不设主席台，更不设鲜花；不设遮阳棚，更不设座椅。只有必要的话筒和简易条幅。同时，除省领导和国外官员外，没有安排其他发言，整个仪式时间不超过 30 分钟，节省了大量的人力物力财力和时间，极大地提高了工作效率。

精选媒体，注重“实”。该航线的开通，对河南省建设大枢纽、发展大物流有积极的带动作用。秉持实事办实的原则，河南航投提前与上级领导部门沟通，确定参与媒体，规范并简化新闻报道，做到了用事实说话，不做过度宣传。

河南航投通过将盛事简办，实事办实，让群众切切实实感受到了工作作风的转变，为接下来的整改和落实树立了良好的典范。

（文 / 张楠华 图 / 王璨）

花旋空中丝路

启航历程

2013年3月13日，河南省委书记郭庚茂与时任卢森堡可持续发展与基础产业部部长克劳德·维斯勒，在北京就卢货航购股项目举行了首次会谈，确定了双方合作的意向和基本的战略方向，由此拉开了卢森堡项目合作的序幕。今年1月14日，在河南航投与卢森堡签署股权买卖协议和商业合作时，本刊编辑了自 2013年至2014年1月之间双方洽谈合作的大事记，记录了卢森堡购股项目的合作情况。仅仅时隔5个月，“郑州–卢森堡”国际货运航线首航成功，开通仪式圆满完成，国际贸易相继开展……一个个具有历史意义的事件，印证着河南航投只争朝夕、开拓进取的足迹。以下“启航历程”后续了今年1月份以来公司拼搏奋飞的画卷。

2014 年 1 月 14 日， 河南省省长谢伏瞻在郑州会见卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施一行，共同见证了河南航投收购卢货航35% 股份的协议签署。河南航投董事长、党委书记张明超分别与卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施、卢货航董事会主席保罗·海明格签署了股权买卖协议和商业合作协议。河南省副省长赵建才，省长助理、省民航办主任安惠元，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆一同参加了仪式。这标志着国际一流的全货运航空公司正式落户郑州航空港经济综合实验区，为河南省对外开放增添了新高地。

2014 年 3 月 17 日， 河南省副省长赵建才会见了卢森堡政府代表汤姆·维斯格博。同时，汤姆此次来访，对股权交割等问题进行最终确认。

2014 年 4 月 23 日， 河南航投与卢森堡政府正式完成股权交割和商业登记变更。

2014 年 4 月 30 日， 河南航投代表团赴卢森堡参加第一次股东会和董事会。

2014 年 5 月 20 日， 卢货航董事会主席保罗·海明格在郑州与河南航投商谈双枢纽战略实施规划。

2014 年 5 月 27 日， 卢货航总裁兼 CEO 德克·李奇与河南航投在郑州商谈航线开通事宜。

2014 年 6 月 15 日， 卢货航第一架货运班机抵达郑州，首航成功完成。

2014 年 6 月 17 日 –19 日， 上海2014年第六届中国国际物流、交通运输及远程信息处理博览会期间，河南省副省长赵建才率河南航投、港区管委会和机场集团联合参展，期间与卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦·鲍施会谈，并共同参观展览。

2014 年 6 月 27 日， “郑州 – 卢森堡”国际货运航线开通仪式在郑州举行。河南省副省长赵建才、省长助理安惠元、省政府副秘书长刘世伟参加了仪式。仪式举行前赵建才与卢森堡驻华大使石泰嵋进行了会谈；仪式结束后，赵建才与石泰嵋一起登机视察。河南航投领导张明超、刘建葆、悦国勇、郑立亮、郭艳红与当天乘坐“郑州号”抵郑的卢货航董事会主席保罗·海明格一同参加了仪式。该航线的运营标志着“郑州 – 卢森堡”中欧双枢纽战略进入实质性推进阶段，横贯中欧的货运“空中丝绸之路”成功开通，卢货航成为入驻郑州机场的首个国际货运航空基地公司，郑州向国际货运枢纽的目标又迈近了一步。

（文 / 袁圣博）

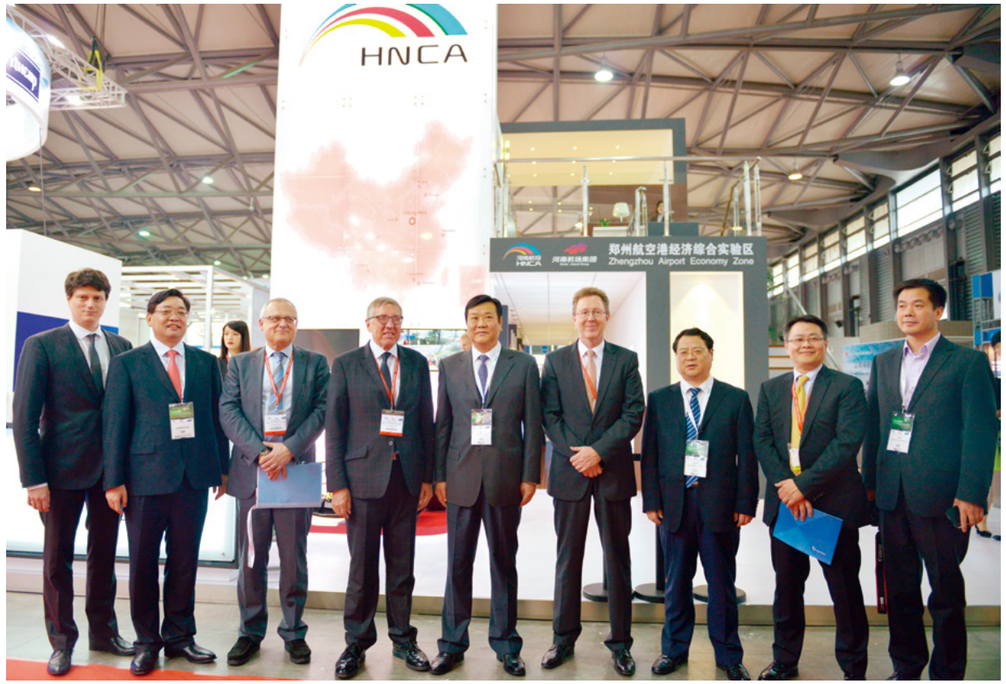
1

2 3 4

1、参加仪式的领导与卢森堡客人合影留念。
2、河南省副省长赵建才会见卢森堡驻华大使石泰嵋。
3、河南省省长助理安惠元与河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆与石泰嵋夫妇视察货机并留影。
4、“郑州号”正在卸货。

图说盛事

摄影 / 赵宗丹 王璨



赵建才在上海会见卢森堡客人

河南航投董事长张明超共同参加

6 月 17-19 日，第六届中国国际物流博览会在上海举行。河南省副省长赵建才率团参加，并在上海与共同参会的卢森堡可持续发展与基础产业部部长弗朗索瓦 · 鲍施一行亲切会面，举行会谈。双方对中欧货运双枢纽的合作成功及进展情况表示满意，并对今后航空经济多领域的合作拓展进行了深入探讨。河南航投董事长、党委书记张明超，副总经理悦国勇带领公司展团参会，并共同参加会见。

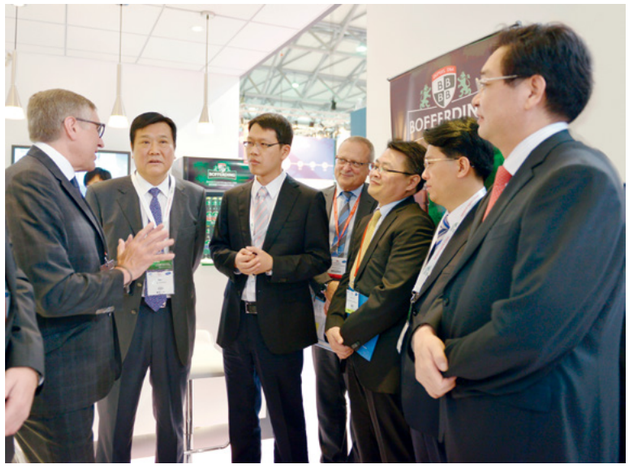
会谈中，赵建才表示，很高兴能在上海见到来自卢森堡的客人。当前国际市场竞争激烈，建立战略合作势在必行。今年 1 月 14 日，河南航投与卢森堡货航在郑州签署了股权收购协议，正式确立了双枢纽战略合作模式，这一决策着眼于长远发展和互惠互利，得到了双方政府的高度重视和大力支持。协议签署以来，合作进展得顺利，双方已经建立起一套有效的沟通协调机制。卢货航组织管理架构的不断完善，为双方的业务发展提供了运营保障。“郑州 – 卢森堡”货运航线试运营以来，往返航班的载货量都在 100 吨以上，非常有潜力，也说明我们共同确立的双枢纽战略是非常富有成效的。希望未来我们双方共同努力，进一步推动这一战略全面实施。双方合作是一个非常好的开始，接下来，我们要依托“郑州 – 卢森堡”航线，不断开拓新的合作领域，进一步促进中欧尤其是河南与欧洲之间的经济贸易和文化旅游往来。

鲍施指出，河南航投收购卢货航 35% 的股权，是双方合作的良好开端，为今后的延伸带来了更多的机遇。双枢纽战略的实施，在卢森堡国内的媒体和民众中反响非常积极。我们对未来的发展充满信心，也非常有诚意，希望能够通过双方进一步的努力，促进卢森堡与河南之间在机场枢纽、国际贸易及文化旅游等方面的拓展。

会谈前，赵建才来到河南企业的展台前，详细了解了此次参展的情况，并勉励参展企业把握好交流机会，做好推广工作，为河南省发展大物流、建设大枢纽做出新的贡献。

张明超表示，本次博览会与卢货航共同参展，内容丰富，布展新颖，展示了双方联手后的崭新面貌，双方的合作更加融合，预示着未来业务的拓展会更加深入。

（文 / 张楠华　图 / 赵宗丹）



第六届中国国际物流博览会隆重举行
河南航投展区倍受热访

6 月 17 日，第六届中国国际物流、交通运输及远程信息处理博览会在上海隆重开幕。作为国际物流行业最优质、有效的商贸平台之一，此次博览会吸引了来自全球约 800 家企业和近 2.5 万专业人士参加。河南作为国内唯一参展的内陆省份，格外引人注目。尤其是河南航投展区，以其丰富的展示内容、亮丽的布展风格，以及七大产业板块的科学布局，极大地吸引了来自主办方、行业协会及以国内外知名企业的眼球，倍受青睐。

简短而隆重的开幕仪式刚一结束，德国城市发展建筑交通部运输与研究部部长 Birgitta Worringen 女士从主席台走下，在众多人员的陪同下，来到河南航投展区，与河南航投董事长、党委书记张明超友好交谈。Birgitta Worringen 说，她之前就了解到河南航投收购了卢森堡国际货运航空公司（以下简称卢货航）35% 的股份，此次得知河南航投参展，特地带领主办方前来观展。Birgitta Worringen 表示，河南航投的到来，透露出中国内陆省份民航企业大力发展物流业的积极信号，期待河南航投未来与欧洲的商贸合作更加深入。

随后，中国交通运输协会联运分会秘书长李军也来到河南航投展区。她表示，多式联运是未来物流业发展的方向，前不久习近平总书记到河南考察时，对郑欧班列的发展给予积极鼓励，此次河南航投前来参展，又让她看到了河南在航空物流方面的努力和新希望。

张明超对 Birgitta Worringen 及李军的关注表示感谢，并分别向她们介绍了郑州航空港经济综合实验区的发展概况，以及河南航投作为实验区重要建设主体之一，目前产业发展的情况及未来战略规划。张明超表示，河南航投与卢货航的合作进展得非常顺利，双方正共同努力，积极推进中欧双枢纽战略的实质性运营，架起了横贯中欧的空中货运丝绸之路。这次博览会，为河南航投提供了非常难得的契机，希望通过这一有利平台，加强与国内外相关领域的交流，大力发展临空经济，进一步拓展国际贸易与航空货运业务，实现多方合作共赢。

（文 / 张楠华　图 / 赵宗丹）

河南航投召开教育实践活动
领导班子专题民主生活会

6 月 20 日，河南航投召开教育实践活动领导班子专题民主生活会。省委第十四督导组组长李汴霞出席会议并讲话，副组长马宏以及督导组其他成员到会指导。会议由党委书记、董事长张明超主持。公司领导刘建葆、悦国勇、郑立亮、郭艳红参加了会议。

会上，张明超首先通报了专题民主生活会准备情况，对本次民主生活会提出了要求，并代表公司领导班子作了对照检查，认真查找了河南航投领导班子在“四风”方面存在的突出问题，深刻剖析了问题根源，明确了今后的努力方向和整改措施。

随后，公司领导班子成员按照“照镜子、正衣冠、洗洗澡、治治病”的总要求，以“为民务实清廉”为主题，聚焦“四风”问题，逐一进行了个人对照检查，并认真开展批评和自我批评。大家在批评和自我批评中，做到了自我批评从具体工作上深入查找，从工作差距中深刻查摆，从思想党性上深度剖析，发自肺腑，触及灵魂；相互批评开诚布公、胸怀坦荡，既有红红脸、出出汗的严肃，又有加加油、鼓鼓劲的和谐，切实达到了帮助同志、增进团结、促进工作的目的。

李汴霞在听取了班子成员发言后作了重要讲话，对河南航投专题民主生活会给予了充分肯定，认为会议准备充分、安排紧凑、主题鲜明、重点突出，大家的发言态度端正，严肃认真，既查找了问题，剖析了原因，又坦露了真思想、坦讲了真心话、坦言了真问题、坦斥了真危害，真正达到了“团结—批评—团结”的目的，开得很好、也很成功。同时李汴霞也指出了会议存在的一些不足，并对下一步工作提出要求：一是提高认识，持续加强学习教育，在“深学”上下功夫；二是持之以恒，用好批评和自我批评这一有力武器，持续反思查摆问题，在“细照”上下功夫；三是真抓实做，采取更加有力的措施，持续推进整改落实，在“笃行”上下功夫；四是统筹兼顾，坚持两手抓、两不误、两促进，全面推动公司的改革发展。

最后，张明超代表公司领导班子作了表态发言。他表示一定要把李汴霞的重要讲话落实到今后的工作中去，在“常、深、实”上下功夫，一是抓“常”作风建设。公司将把作风建设作为一项长期的任务来抓，切实转变领导干部工作作风，为企业快速健康发展凝聚正能量；二是抓“深”活动开展。公司将继续抓好学习教育，坚持不懈查问题，集中精力抓整改，切实在制定整改方案上下功夫、在强化正风肃纪上下功夫、在完善制度体系上下功夫，确保把各项整改措施落到实处；三是抓“实”成果转化。公司将继续把教育实践活动与企业加快发展、深化改革各项重点工作更好地结合起来，以实实在在的工作成绩检验教育实践活动的成效，以实际行动为加快推动郑州航空港经济综合实验区建设作出贡献。

又讯：6 月 25 至 30 日期间，河南航投各党支部陆续召开基层专题组织生活会，公司领导分别下到支部，亲临会议进行督导，并就教育实践活动下一步工作的开展提出具体要求。

（文 / 王继丽　图 / 赵宗丹）

南航河南航空公司经营许可获批

6 月 23 日，中国民用航空局（以下简称民航局）为中国南方航空河南航空有限公司（以下简称南航河南航空公司）颁发了《公共航空运输企业经营许可证》，南航河南航空公司运营筹备工作取得重要进展。

2013 年 7 月 8 日，经民航局批准，南航河南航空公司获准筹建。2013 年 9 月 28 日，由河南民航发展投资有限公司和中国南方航空股份有限公司共同出资组建的南航河南航空公司，在郑州航空港区揭牌，目前获得经营许可，标志着双方的合作工作又迈出了重要的一步。之后，按照民航主管部门的要求，合作双方将加快完成运行合格审定工作，及早实现以新的航空公司名义进行实质运营，开展国内（含港澳台）、国际航空客货运输、航空器维修等业务。（蒋修宝）

河南航投集体户口顺利开户

为了解决外地户籍员工落户郑州难、给日常生活带来诸多不便的问题，河南航投党的群众路线教育实践活动办公室将“办理集体户口”作为专题，安排专人负责解决。通过与公安部门多次沟通协调，公司集体户口近日顺利开户。

7 月中下旬户主户籍办理完毕后，有意转入公司集体户口的员工可准备个人相关材料，随时迁入“大家庭”。

此次开户是河南航投在党的教育实践活动中扎实解决职工群众诉求、立行立改的重要成果之一，外地员工落户郑州后，在驾照、护照签证、住房购买、医疗报销、各种户籍证明办理等方面实现了便捷、高效。

（于梦歌）

河南航投员工就医绿色通道正式开启

6 月 3 日，河南民航发展投资有限公司（以下简称河南航投）与河南省直第三人民医院（以下简称省直三院）签订了医疗合作服务协议，河南航投员工在省直三院的绿色就医通道自此正式开启。河南航投纪委书记郑立亮，省直三院工会主席、副院长张崇涛在签订现场分别代表双方表示，一定要把绿色通道建设好、运作好，切实为河南航投员工看病就医提供便捷优质的服务。

河南航投自第二批党的群众路线教育实践活动开展以来，积极听取群众呼声，本着“多为员工办实事、做好事、解难事”的原则，对纳入立行立改事项的问题，安排专人负责研究解决。为解决员工反映的看病难、建立就医绿色通道问题，公司教育实践活动领导小组主要领导多次召开专题会议，多方征求意见，调研咨询专家，研讨解决方案。

此次医疗合作协议的签订，是河南航投在教育实践活动中扎实解决职工群众诉求的重要成果之一。根据协议，省直三院为河南航投公司员工在门诊、住院、体检等 5 大项提供系列化的优质、便捷服务，而且，定期派人到河南航投进行健康巡诊服务、举办健康教育活动，进行养生与保健、急救知识、卫生常识及慢性病防治的义务讲座。

（于梦歌）

河南航投开展子公司督查活动

6 月 10 日至 12 日，河南航投副总经理郭艳红带队深入航投置业、航投物流、航投担保等 3 个子公司，对今年 1 至 5 月份经营目标计划完成情况进行现场督查。

郭艳红一行分别在港区和总部以座谈的方式听取了各子公司今年前五个月的运营情况，重点询问了置业公司在建工程项目的进展情况、物流公司关于国际贸易和电子商务平台的运营情况、担保公司银保业务开展情况及银行授信情况。郭艳红在座谈时指出，部分项目时间紧、任务重，要用倒排工期的方式，制定时间节点，认真落实，保证项目按时完成。子公司要进一步完善管理制度，做到责任明晰，把大家的主动性、积极性充分调动起来。要不断挖掘、培养人才，创新方式方法，扎实推进各项业务，努力完成年初制定的绩效考核指标。

各子公司干部员工表示，将进一步落实公司年度工作会议精神，以“转中求快、干中求为、变中求胜”为指导，创新思路、克服困难，总结经验、改进不足，确保各项目标计划的完成。

（周舒扬）

学习教育常态化　确保入脑入心
河南航投开展学习焦裕禄精神书法比赛

为了深入持久学习贯彻焦裕禄精神，将学习教育融入到日常工作中，真正做到入脑入心，河南航投不断创新学习方式，于近期举办了“学习焦裕禄精神，践行群众路线”专题硬笔书法比赛。

活动开展以来，广大员工踊跃参加，先后有 90 多名干部员工参加比赛，共收到书法作品 100 余幅，内容以《念奴娇·追思焦裕禄》、“六问六带头”、“焦裕禄精神实质”等为主。

6 月 24 日，河南航投党的群众路线教育实践活动办公室组织有关领导及专家根据书写内容、字体、版面设计等内容，对参赛作品进行现场评比，从中评选出一等奖 10 名，二等奖 20 名及三等奖、优秀奖若干名，并分别进行表彰鼓励。

（文/于梦歌　图/赵宗丹）

航投物流：国际贸易端午试销开门红

5 月 27 日至 6 月 6 日，航投物流抓住端午销售旺季，积极开展首批国际贸易商品试销工作，期间累计完成销售额 75 万元，迎来了开门红。

航投物流坚持以国际贸易为切入点，通过整合供应、运输、货运代理以及市场网络等资源，带动航空物流园区项目，最终目标发展成为航空物流综合服务集成商。根据该经营思路和发展目标，公司积极筹备国际贸易和电子商务平台建设，并于 5 月份之前完成了国际贸易资质的办理、供应渠道开发、销售市场调研和电子商务平台技术开发等工作，为启动国际贸易奠定了良好基础。

此次试销主要通过“航投臻品”线上网站销售和线下传统销售两种方式进行，首批商品品种主要为进口葡萄酒，啤酒及乳制品。截至 6 月 6 日，共实现销售额 75 万元，其中航投臻品网销近 300 单，销售额 10 万余元。由于商品系优选，品质好，适销对路，试销期间很受欢迎，其中基安蒂葡萄酒，1L 装全脂纯牛奶等产品，短短几天即售罄，且恰迎巴西世界杯，啤酒也十分畅销。

此次试销旨在对航投物流国际贸易运营系统和队伍素质进行检验，为下一步规模化经营打下基础。通过试销，公司在创造经济效益的同时，也积聚了一部分稳定的客户群，并起到了良好的宣传、推广效果。在业务流程和队伍专业素质等方面，需要进一步优化提高。下一步航投物流将做好以下几方面的工作：一是进一步优化电子商务平台；二是扩大商品采购范围，丰富商品结构，开辟更多供应渠道，重点依托“郑州 – 卢森堡”国际货运航线的开通，自主开发欧洲直购合作商；三是积极开展代理商加盟工作，尽快筹建销售网络；四是进一步优化业务流程，完善基础业务制度。努力通过国际贸易的成功运营，为“郑州 – 卢森堡”国际货运航线提供稳定的货源支持。

（文 / 王艳艳　图 / 赵宗丹）

多彩中国梦

党群工作部　王伟

五千年的华夏历史，藏了多少梦。
从嫦娥奔月到神十飞天，
从新中国成立到睡狮觉醒，
我们的梦多姿多彩，
我们的梦波澜壮阔。

我也有一个梦，
一个建设美丽家乡的梦。
她凝聚了一亿河南儿女的梦。
这个梦，
是绚丽的梦，
是多彩的梦。

我的梦是红色的梦。
红色，
是河南的经济，繁荣与富强。
她是国家战略的中原经济区，她是寄予众望的郑州航空港。

我的梦是橙色的梦。
橙色，
是河南的文化，厚德与健康。
她是诗书礼乐的中原文明，她是铿锵抑扬的豫剧唱腔。

我的梦是黄色的梦。
黄色，
是河南的历史，源远与庄重。
她是气势恢宏的殷墟遗址，她是九朝古都的金銮瓦台。

我的梦是绿色的梦。
绿色，
是河南的风景，壮观与锦绣。
她是茂林修竹云台山，她是清香怡人的信阳茶。

我的梦是青色的梦。
青色，
是河南的政治，清廉与公正。
她是焦裕禄的无私奉献，她是任长霞的威严警徽。

我的梦是蓝色的梦。
蓝色，
是河南的交通，快速与便捷，
她是四通八达的高速公路，她是航空港上的飞翔雄鹰。

这就是我的梦，
一个美丽的多彩梦。
我要用美妙的歌声，
唱出我心中的中国梦。

互联网在如何重塑物流？

作者：黄刚

中国供应链联盟理事

2014年，“互联网思维”一词已经被各大领域滥用，在各种吐槽面前，词语本身并无错，错在利用应用者的心态和出发点。2014年的今天，陆续有企业推出互联网车队、互联网整合物流园区、互联网的物流交易平台、以及美国打车软件Uber开始应用到物流领域，这一切都是互联网模式融入到传统物流的商业模式，蕴含着重要的商业潜力。

一、必须关注物流前端的商业变迁

过去 10 年电子商务的发展，将传统的中国物流推进快车道，京东、阿里等企业陆续在海外上市，物流成为其估值的重头戏。京东物流始终强调其核心价值，阿里上市头一年（2013年）高调启动菜鸟物流平台，物流对于大型平台电商企业有着不言而喻的战略价值。

从另外一个角度来看，真正服务于电商的物流企业，反而缺乏对行业价值的认识。诸多物流企业的经营者的思路大部分处于被动服务角色，从运营中获取微薄的利润，这样的企业是典型的低头做事的思维，缺乏抬头看天的商业视觉。而 2014 年的行业变化可以带给我们诸多启示：

1、快递量的变化：当物流企业看全国包裹数量从 2012 年 57 亿到 2013 年 92 亿的变迁，2014 年可能超过 120 个亿的趋势时，只看到量的变化，没有注意物流前端商业的变化。

2、物流需求的变迁：曾经诸多企业在服务于合同物流（B2B）的业务时，电商 B2C 物流需求来了；当物流企业全面争夺B2C物流需求时，O2O 和 C2B 来了。面对京东、阿里、苏宁 O2O 的布局，面对海尔、小米 C2B 的趋势，顺丰、日日顺等企业早就开始布局这个市场了。传统的物流企业，你知道下一个服务的价值点在哪儿吗？特别是那些继续玩合同物流的企业。

3、物流载体的变化：有关数据显示，2013 年高速路货车的流量相对于上年降低了 2-5%，半挂车销量降低了 27%；而三通一达、顺丰等的流量增幅到 50%-100%，顺丰的飞机达到 34 架（自有全货机达 15 架），德邦等零担企业的业务量递增 40% 左右。这一切基础数据可以看出整个物流业态的变迁。

4、物流上游商业的变迁：2014 年的商业已经从工业化思维升级到互联网思维。从供应链的角度看，2014 年各大产业的供应链模式都面临新的变迁。传统的工业化思维是批量生产产品，从不同的渠道渗透末端消费者，渠道供应链是卖库存模式；而 2014 年的互联网商业已经从 O2O 的体验到 C2B 的定制化服务，传统的手机模式到 C2B 小米模式，传统的家电模式到海尔的互联网转型的 DIY 模式，传统的底特律汽车模式到硅谷的特斯拉生产汽车模式，这一切互联网化的产业，都将是 C 端驱动为核心，以信息替代库存，颠覆了传统的商业模式，当然随之而来的是物流服务模式的变革。

新型的互联网商业，带动的是个性化的定制消费 +O2O 的体验，这将催生小批量、多批次、高频率的物流服务需求，B2B 的物流服务一定会落寞，随之而来的是快递、零担的需求递增，要打造这样的物流服务体系，一定是平台化物流企业的春天。

所以，物流上游商业因互联网思维而加速发展，物流企业若还不快速转型和创新，市场的淘汰是无情的。

二、互联网思维给物流行业带来的商机

1、物流平台互联网化

中国物流的十大平台，包括零担物流平台、公路港平台、快递平台、最后一公里平台、物流园区平台、物流运力资源平台、物流人脉商业平台 ... 从不同的角度解析未来平台化发展的商业价值，这些平台永远不是孤立的，叠加在一起就构成了中国物流的商业生态。

中国物流的平台化企业 2014 年已经初具规模，但平台化的商业业态还尚未成型，物流平台企业的商业模式还比较传统，如何转型经营思维成为当下首要问题。

物流平台应该思考阿里巴巴模式、小米模式、360 模式：

1）物流平台企业应该学习阿里巴巴生态模式。不赚取上下游的钱，从平台角度延伸出数据、金融、流量、营销等商业价值。其实物流平台交易的资金池是足够大的，大数据的价值也明显，阿里巴巴的平台思维帮助诸多想利用互联网创业的创业者实现梦想，同样物流平台也会带动更多的中小物流企业来实现创业。

2）物流平台企业应该学习小米模式。主流产品手机并不赚钱，代工而且是外包富士康，备件和增值服务是其主要的盈利渠道。同样，物流平台应该是上游下游整合的模式，自己的主流商品或服务不赚钱，延伸出来的服务是获利的重要方式。

3）物流平台企业应该学习 360 免费模式。当年金山、瑞星、卡巴斯基打得火热时，360 的免费模式推出，让整个杀毒市场颠覆性变革，这种颠覆性的思维，可以吸收大量的用户，从而带来另一种商业升级。

2014 年的今天，陆续有企业推出互联网车队、互联网整合物流园区、互联网的物流交易平台、以及美国打车软件 Uber 开始应用到物流领域，这一切都是互联网模式融入到传统物流的商业模式，蕴含着重要的商业潜力。

2、物流业的粉丝经济

今年 3 月，在成都和增益快递总经理杨华深度交流的时候，大家有一个共鸣，当今的物流企业是抱着金饭碗讨饭吃。物流企业作为乙方，通过提供物流服务获取微薄的利润，其实物流作为商业通路，拥有重大的营销和数据价值。这是互联网时代唯一能面对客户的群体，在保证信息安全的前提下，这里蕴含着重大的大数据分析和精准营销的价值，物流行业积累粉丝的价值远远超出常人所意料。

以快递来说，2013 年全国快递包裹数量 92 亿，中国的网购人群超过 4 亿，这 4 亿网名的地理位置、购物频率、购物喜好都可以通过物流角度去分析和挖掘。物流行业的粉丝经济的玩法：

1）整合物流用户的粉丝经济。通过微信或 APP 提供给顾客查询追踪服务，最终获取用户的信息，实现精准营销，这个方面顺丰、百世物流做得很不错，而且积累了大量的使用快递用户的粉丝，获得良好体验的同时汇集了大量的用户人群。将快递 C 端用户（会员）与电商平台整合，这是典型的顺丰速运 + 顺丰优选模式。

2）新营销功能。物流末端数据将孵化出新的营销功能，曾经与陕西落地配企业黄马甲高层交流的时候，他们定义末端的落地配不仅能做好物流，营销也是其重要的工作。与成都知名物流企业蚂蚁物流董事长李浪交流的时候，李董说蚂蚁通过搬家为切入口渗透每一个小区、每一个家庭，通过物流为渠道成功推进目录式营销，掌握每个社区人群的大数据，蚂蚁对从物流角度获利并不是看好的，但通过物流延伸整个供应链，推动试销体验、推动商贸这是其中大的战略。

3）ToB 的粉丝经济。都说粉丝经济是 toC 的服务，其实 toB 的粉丝经济一样有潜力，如果企业能够整合各大甲方（物流需求方）的需求和关注点，帮助打造一个为甲方高层服务的有价值的平台，这将带来很大

的客户粘度。

4）最大的物流行业粉丝平台。本想把这个环节省略的，因为打造全国最大的物流行业的粉丝平台，正是本人所在企业的商业秘密。所有物流行业的商业合作都是由人决策的，不同层次的物流人的商业需求差异很大，细分不同人群的需求，本质上就是一种粉丝经济的服务，面对 72 万的物流人的需求（截至 2014 年 6 月 1 日）有着重大的商业价值。

3、信息扁平化，促进行业供求和运营监控的平台化

互联网特别是移动互联网快速发展带来的价值，就是将商业沟通、交易变得越来越轻松、便捷、高效、安全，电子商务发展到今天，大家都能亲自体会到。当互联网和移动互联网融入到物流行业，将会带来哪些革命呢?

1）货主与承运方的交易将越来越扁平化。当然革掉信息中介黄牛的命，还不是一时半会的事，因为新一代的货运车场黄牛，他们也在互联网化。不管怎么样，信息通路打通，对行业健康发展一定会起到良好的促进着用。2014 年第一个将打车模式融入到物流的“路歌车场”就是很重要的一个例子，它将是 2014 年物流行业互联网化的重要标杆。

2）监控管理越来越可视化。5 月汇通天下的 G7 平台推出，这将实现物流运营数据的可视化监控，让一线的信息与后台的监控彻底扁平化。

3）公路港、物流园区平台化的整合，也将促进信息扁平化的发展。

4）物流人才供求的扁平化。中国物流行业唯一的新媒体平台的《物流指闻》，5 月启动了一项免费的服务，就是帮助企业向 72 万人发布行业招聘信息，通过微博、微信同步覆盖全行业，坚持一个月下来，成功帮助几十家企业找到 40 多位行业优秀人才，互联网的思维彻底将物流行业的供求信息扁平化，这只是第一个尝试。

4、众筹模式，对物流行业发展带来新的思维

将互联网领域的众筹模式应用到物流行业——不管是资本的众筹还是资源的众筹，都会带来很大的想象空间。

1）资本的众筹。可以想到的是互联网领域的 3W 咖啡模式，是典型的用互联网思维众筹业界大佬形成的一个商业平台。其实物流行业的平台思维完全可以参考 3W 咖啡模式，这对物流行业资本、资源整合带来很大的想象空间。前台表象整合的是资本，后台整合的是资源，最后整合的是商业。

2）运力整合。这个低级点的玩法就是属于快递、零担的加盟模式，新的社会化运力整合在今年快速兴起，因为不懂物流行业的潜规则其而快速被“灭掉”的“人人快递”，模式本无错，错在经营的思维和商业策略，众筹的运力整合会给当前的物流行业带来巨大商机。

5、物流新营销、物流新媒体迎来新商机

物流行业的营销方式将面临新的变革，基于互联网思维的营销将变革传统物流营销模式，互联网营销人杜子建曾经说过：内容驱动产品的时代已经全面到来，尤其是移动互联网领域，一个优秀的总编足抵 100 个优秀的销售代表。物流业的营销思路必须面临新的转型，谁手上掌握了物流行业最有影响力、最有价值的粉丝群体，谁将是最大的营销平台。同时营销方式也必须采用互联网的思维，体验式、互动式、案例式成为主流趋势。

源自民航资源网 2014-06-05

中国有机会引领互联网金融创新

中国已建立了强有力的科技和电子商务支柱体系，有条件发展起比其他国家效率更高、成本更低、速度更快的新型资本配置体系，有机会创造一个多层次的线上资本市场，更好地服务于实体经济。

发展互联网金融，中国拥有坚实的市场基础。当前，中国实体经济的巨大融资需求尚未得到满足，无论是个人及中小企业融资，还是银行资产的证券化，都数额巨大且需求迫切，金融资本的供需对接呼唤更为高效的渠道与手段。与此同时，依托于一个年轻的、人数众多的专业群体，中国已经建立起了强有力的科技和电子商务支柱体系。完全有理由相信：中国有条件发展起比其他任何国家效率更高、成本更低、速度更快的新型资本配置体系，有机会创造一个多层次的线上资本市场，更好地服务于实体经济。

发展互联网金融，是中国金融业的时代课题。十八大为中国经济改革设定了非常清晰的愿景和目标。如何充分利用机制创新和技术创新，让高额储蓄有效地支持小企业，激发经济活力，也是当前国内金融业必须直面的时代课题。实践证明，单纯依靠传统金融机构满足实体经济的需求已经面临瓶颈，而互联网的速度、透明度以及低成本是传统金融服务模式所无法比拟的。在中国的经济转型过程中，传统金融与新金融模式，应有机结合、互为补充。

发展互联网金融，应允许一定条件下的创新试错。创新具有不确定性，往往经历过失败才能有所突破。在探索过程中，行业要调整发展思路，监管部门要完善制度体系，企业要有勇气承担风险，全社会也要有胸怀包容失败。

我们期待，中国互联网金融的发展乃至整个金融业的改革，能在两个层面取得突破：一是在国家层面，金融监管部门及时捕捉市场变化和科技引领的商业模式转化，使监管有一定的前瞻性；二是在特别试验区层面，可以通过行政、法律授权，允许深圳前海、上海自贸区等试验区进行更广泛的试验。

几年来的实践，我们充分感受到了监管部门对互联网金融发展的开放思维和心态，因此对行业前景更有信心。我们坚信，未来中国在成为全球互联网金融创新引领者的同时，也一定会成为最大的受益者。

源自《人民日报》2014-06-16

FTZ 新声音

上海自贸区航空租赁业逐步“放飞”

日前，中国飞机租赁有限公司（以下称“中飞租赁”）租赁给东方航空股份有限公司（以下称“东方航空”）的首架 A320 型客机在德国汉堡完成交付，该项业务是通过在上海自贸区内设立的 SPV（单机公司）完成的。该机已于 2014 年 5 月 29 日在上海自贸区浦东机场综保区海关顺利入关。

据了解，2013 年 8 月，中飞租赁与东方航空签署完成了 6 架 A320 飞机的租赁协议，本次交付的这架空客 A320-200 型客机为这批飞机中的第一架。

上海自贸区成立以来，融资租赁产业进入了快速增长的新阶段。截至目前，区内已累计引进 406 家境内外融资租赁母公司和 SPV 项目子公司，累计注册资本超过 286 亿元人民币，运作的租赁资产中，包括 60 架民航客机、3 架直升机。上海自贸区的制度创新为国内航空租赁业的“放飞”提供了广阔的空间。

航空业作为一项深具国家战略意义的行业，一直以来备受政府及社会各界的关注。根据民航总局的预测，到 2025 年，中国的航空公司将需要约 2880 架新飞机，中国已经成为全球最大的飞机交易市场。

在融资租赁蓬勃发展的背后，一些问题也随之浮现出来。据不完全统计，国内航空公司在册飞机中有 58% 通过租赁方式取得，其中融资租赁占 20%，经营性租赁占 38%。租赁飞机已经成为中国航空公司取得飞机的主要手段。但另一方面，在全部租赁取得的飞机中，由中国租赁公司经营的只占不到 10%，绝大多数的飞机租赁业务被国外租赁公司垄断。

在国务院印发《上海自由贸易试验区总体方案的通知》中，对于改革与促进航空租赁行业做了诸多努力，主要体现在 SPV 设立、购机税收政策、外汇融资和支付便利化等方面。

财政部、海关总署、国家税务总局发布的通知明确，对上海自贸区内注册的国内租赁公司或其设立的项目子公司，经国家有关部门批准从境外购买空载重量在 25 吨以上并租赁给国内航空公司使用的飞机，享受《财政部、国家税务总局关于调整进口飞机有关增值税政策的通知》和《海关总署关于调整进口飞机进口环节增值税有关问题的通知》规定的增值税优惠政策。

在政府支持、市场需求的双重利好下，国内航空租赁业务因“自贸区”而蓬勃起来。中飞租赁表示，正在做更多的、具有附加价值的创新租赁方案。此次与上海自贸区“结缘”，希望通过上海自贸区制度改革和金融创新政策，为中飞租赁进一步开拓国内飞机租赁市场提供助力。

在 5 月 28 日上海自贸区融资租赁产权交易平台的启动仪式上，包括民生租赁在内的多家租赁公司分别与上海自贸区融资租赁产权交易平台签署了合作意向协议，有意通过这一平台批量转让租赁资产，大飞机租赁就是其中重要一环。

有消息称，民生租赁正在积极试水租赁资产转让，腾出更多资产规模进军大飞机租赁市场。

而交银租赁，在完成第一单飞机融资租赁业务后，依托自贸区内 SPV 操作，目前已在上海自贸区内实现了飞机、船舶租赁业务的全覆盖，业务模式涵盖融资租赁和经营租赁，并实现了境内外客户和业务的全面突破。

数据显示，上海自贸区挂牌成立后引进的各类融资租赁公司 225 家，占累计总数的 55%，新增注册资本 189 亿元，占累计总数的 66%。随着上海自贸区投资管理、贸易监管及金融改革等制度创新的不断深入，融资租赁企业的操作流程将日益简化和便利，国内航空租赁业运营环境也将更趋成熟。

源自《浦东时报》 2014-06-03

自贸区：正在加快培育融资租赁功能

上海自贸区 6 月 12 日再迎央企落户：中国交建集团发起设立中交建融租赁有限公司。至此，自贸区融资租赁企业增至 400 余家，注册资本逾 300 亿元人民币。

据了解，培育融资租赁功能，将成上海自贸区改革战略目标的重要一环。市场人士认为，未来自贸区将成国际融资租赁集聚中心，促金融国际化“桥头堡”落地。

400 余家融资租赁企业落户

12 日，中国交建集团旗下中交建融租赁有限公司落户自贸区。根据上市公司公告，这一国内最大的建筑企业携手旗下子公司上海振华重工，以及中和物产、中交国际等，发起的融资租赁企业注册资本达 50 亿元人民币。该公司成为自贸区注册资本最大的金融租赁企业之一。

此前，多家央企、银行赴区内涉足融资租赁。截至 5 月末，自贸区内融资租赁企业已达 419 家，其中母公司 111 家，特殊目的公司 308 家，开展业务涵盖飞机、直升机、船舶及海洋钻井等大型设备。交通银行、上海银行等已宣布在区内涉足金融租赁业务。

“启动 8 个多月以来，自贸试验区在投资管理体制方面全面推进改革，总体看开局良好，运行有序。”中国（上海）自贸试验区管委会党组副书记王辛翎说，创新金融服务实体，培育融资租赁功能，将是实现自贸区改革战略目标的重要一环。

作为一种新兴融资工具，融资租赁服务在国内方兴未艾。中国交通建设集团董事长、总裁刘起涛说，央企涉足融资租赁的主要功能，在于推动产业资本和金融资本融合。比如从实业角度，传统工程设备购置成本高，工期后闲置期长，通过融资租赁就可以满足使用和融资双向需求，大大降低企业成本。

结合企业需求与跨境融资对接

去年 9 月，国务院印发《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》，允许和支持各类融资租赁公司在自贸区内设立项目子公司并开展境内外租赁服务，以深化国际贸易结算中心试点，推动贸易转型升级。

目前，自贸区融资租赁聚集效应已初步显现：目前在最低注册资本限制、兼理商业保理业务等方面，自贸区内融资租赁企业拥有多项改革利好。实际上在 A 股市场，从去年下半年起，涉及融资租赁的上市公司已经历多轮涨势。

在制造业产能过剩、中小企业融资难度大的背景下，“先租后买”、一次性投资少的融资租赁已成为国内主要装备、汽车及船舶制造企业的重要销售方式。“融资租赁在帮助中小企业快速获得所需设备、减少一次性支付额资金压力方面具有积极作用。”商务部流通业发展司副巡视员张蜀东说。

去年下半年，上海自贸区内某租赁公司就以融资租赁方式，将 1 架波音 737 飞机出租给海航旗下货运航空公司扬子江快运运营。“此外，可利用离岸人民币降低融资成本，也是自贸区发展融资租赁的实质利

好。”中国交建财务总监傅俊元说，通过自贸区内融资租赁的综合成本有望进一步下降。

国内融资租赁业务有望翻番

5 月底，上海自贸区融资租赁产权交易平台已正式启动。国泰君安证券研报认为，2015 年我国租赁业务有望从目前的 1.55 万亿元提高到 3 万亿元，特别是受益于自贸区优惠政策，飞机等装备租赁业务量有望得到极大提升。

中交建融租赁有限公司董事长刘文生认为，一方面，自贸区在融资租赁方面改革利好明显。另一方面，上海可依托现有装备制造平台，以及丰富的金融融资租赁人才。“自贸区的设立为企业发展金融租赁业务提供了新平台。”

市场人士认为，融资租赁公司密集落户自贸区，这一变化也表明，从制造产品出口到服务贸易，是自贸区有别于传统保税区的亮点。

“全球 500 强内排名前十的建筑企业中，实际利润多来自特许经营。而我国企业制造产品能力比较强，真正的弱项在于融资。一方面银行有钱找不到项目，也不放心项目。另一方面不乏企业有市场没钱，所缺乏的是投资商。”傅俊元说。

源自《新华每日电讯》2014-06-13

自贸区推广需积极稳妥

针对当前叫停第二批自贸区申请的有关报道，国家发展和改革委员会副秘书长范恒山 6 月 10 日明确表示，自贸区的推广应当积极稳妥，对于有必要设立的自贸区需要给予充分论证。

国务院新闻办公室当天举行新闻发布会，介绍中国区域发展与区域政策的基本情况。范恒山在发布会上说，当前的确有不少地方提出申请，希望设立自贸区。但他表示，自贸区毕竟是试验区，既要看试验的成效，也应把握试验的路径，在此基础上再进行推广。总体来说还是应当积极稳妥，对于有必要设立的也要给予充分论证。

范恒山表示，上海自贸区是我国改革开放的重要探索，在体制上承担先行先试的重要任务。自去年 9 月份建立以来，国内外对在上海自贸区扩大服务业开放、建立外资准入前国民待遇和负面清单的管理模式、深化金融领域开放等方面的试点工作非常关注。“到目前为止，上海自贸区的改革正在按照中央要求、按照经济发展规律向前推进。我们要继续深化、完善和拓展相关试点任务，尽快形成可复制、可推广的经验。”范恒山说。

源自《河南日报》2014-06-11

上海自贸区条例草案大改 为制度创新留空间

有自贸区“基本法”之称的上海自贸区条例草案动了一场大“手术”。

6 月 17 日上午，《中国（上海）自由贸易试验区条例（草案）》（修改稿）提交上海市十四届人大常委会第十三次会议二审。相比 4 月上会的一审草案稿，此次修改稿进行了 40 多处的修改，增加了不少指导性、引领性条款，更加注重为自贸区进一步实行制度创新预留空间。据悉，二审之后，草案修改稿还要在下一次市人大常委会会议上进行表决，一旦表决通过，条例拟于 8 月 1 日起实施。

17 日，上海市人大常委会法工委主任丁伟做了《上海市人大法制委员会关于〈中国（上海）自由贸易试验区条例（草案）〉审议结果的报告》，这份报告长达 18 页。“社会各界对条例关注的程度、条例内容的重要程度，是人大地方立法史上前所未有的。”丁伟接受早报记者采访时说，“（报告中）总体情况说明回答了这次修改中三个重要原则，修改的亮点就在于这三个原则，其他都是原则的具体体现。”

三个原则的第一条便是“预留制度创新空间，处理好改革的阶段性与法规相对稳定性之间的关系”。丁伟表示：“对一些改革创新还在持续深化的内容，如海关监管制度创新等，建议通过‘概括加列举’等表述方法，增强立法的前瞻性。”据此，条例草案第十八条、十九条各增加了一款，分别是：“按照通关便利、安全高效的要求，在自贸试验区开展海关监管制度创新，促进新型贸易业态发展”以及“按照进境检疫、适当放宽进出口检验，方便进出、严密防范质量安全风险的原则，在自贸试验区开展检验检疫监管制度创新”。

另两个原则分别是“科学厘定条款内容，把握好中央事权与地方事权内容修改的侧重点”和“抓住简政放权这个关键，积极为培育国际化、市场化、法治化的营商环境提供保障”。

据丁伟报告，由于自贸区建设没有现成做法可以遵循，为此，法制委员会建议增加“自主改革”的内容作为第四条：“本市推进自贸试验区建设应当聚焦制度创新的重点领域和关键环节，充分运用现行法律制度和政策资源，改革妨碍制度创新的体制、机制，不断激发制度创新的主动性、积极性，营造自主改革、积极进取的良好氛围。”

条例草案修改稿还将一审稿中较为后置的“社会参与”部分内容放入总则，并修改为两款。理由是，自贸区的各项改革，应当激发社会活力，切实把企业作为重要主体。

源自《东方早报》2014-06-18

知识回顾

上海自贸区 即 中国（上海）自由贸易试验区，是中国政府设立在上海的区域性自由贸易园区，属中国自由贸易区范畴。该试验区于 2013 年 8 月 22 日经国务院正式批准设立，于 9 月 29 日上午 10 时正式挂牌开张。试验区总面积为 28.78 平方公里，相当于上海市面积的 1/226，范围涵盖上海市外高桥保税区（核心）、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等 4 个海关特殊监管区域。

中国（上海）自由贸易试验区（Free Trade Zone 缩写 FTZ）：是根据本国（地区）法律法规在本国（地区）境内设立的区域性经济特区。这种方式属一国（或地区）境内关外的贸易行为，即某一国（或地区）在其辖区内划出一块地盘作为市场对外做买卖（贸易），对该地盘的买卖活动不过多地插手干预、且对外运入的货物不收或优惠过路费（关税）。

与国际上传统自由贸易区（FTA）不同的是，传统自由贸易区是多个国家一起玩，游戏规则多国共同制定；而这种方式是一国在自己的地盘玩，自己地盘自己做主，游戏规则自己制定。

航空运输：全球发展的重要动力

6 月 2 日第七十届国际航空运输协会年会暨世界航空运输峰会在卡塔尔首都多哈举行。国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布了《航空业经济效益》（Economic Performance of the Airline Industry）报告，概述了航空运输如何为消费者、全球经济体、政府和投资者增加价值。报告显示了航空业如何通过效率增益来提升盈利能力，同时连接更多城市，降低运输成本，支持就业以及进行重大投资。

总体概况

2014 年，全球在航空运输方面的支出有望达到 7,460 亿美元，相当于全球 GDP 的 1%。预计旅客数量将达到 33 亿人次，旅客受益于不断发展的全球网络，机票实质价格预计将下降 3.5%（通胀后）。连通性的增长，以及通胀后运费下降 4%，也使企业受惠。

航空业对于经济的推动体现在促进 6,210 亿美元的旅游消费，以及运送价值 68,000 亿美元的商品。航空业为全球 5,800 万人提供了工作机会。此外，航空公司正在对飞行机队的现代化投入巨额资金。今年航空业将交付 1,400 架飞机，价值约为 1,500 亿美元。

航空业的盈利能力持续微弱且今年的税负压力预计将高达 1,210 亿美元（与 2013 年的 1,130 亿美元相比，有所增长）。航空公司有望在 2014 年实现净利润 180 亿美元，净利润率达 2.4%。超过 2012 年的 61 亿美元收益和 2013 年的 106 亿美元收益。这些数据集合了行业层面的收益数据和其他数据记录，并非单个航空公司的业绩指标。

2014 年，投资者将看到更多让人欣喜的回报。2014 年，行业平均投资资本回报率（ROIC）有望达到 5.4%（2012 年为 3.7%，2013 年为 4.4%）。但是即使有所提升，ROIC 距离达到行业资本成本（估计为 7%-8%）仍有差距——考虑到大多数行业的最小值。尽管回报相对较低，预计行业仍将做出重大投资，并对就业和经济发展做出巨大贡献。

国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟先生（Tony Tyler）表示：“航空是经济增长的催化剂。目前航空公司收入占全球 GDP 的 1%，今年，航空业将安全运送 33 亿人次的旅客和价值 68，000 亿美元的商品。尽管航空公司自身受高税负所累，且盈利能力羸弱，但业界仍努力创造就业，促旅游业创收，乃是全球经济发展的重要动力之一。航空公司的净利润率仅为 2.4%，运送每位旅客仅获利 5.42 美元。可见，航空业对全球经济的贡献，以及航空业的投资回报率之间，是多么的不匹配。”

汤彦麟先生说道：“航空公司进一步提升绩效的努力需要政府的配合，激励行业成功的监管机构，满足消费者和商业需求的、性价比高的基础设施，以及合理的税负。政府应该明白，航空业的真正价值在于其提供的全球连通性及其带动的增长和发展，而非从行业身上榨取税费。”

全球财务业绩

180 亿美元的全球行业利润将持续提升。然而与此前预计的 187 亿美元（3 月）相比有小幅下调。影响行业盈利能力的主要因素包括：

全球经济表现：三月份以来，经济环境有所恶化。世界贸易放缓，商业信心下降，对中国的经济增长和各种地缘政治风险存在担忧。目前的盈利预测是基于 2014 年 2.8% 的全球 GDP 预期增长（低于 3 月份 2.9% 的预期）和 3.6% 的世界贸易增长。随着时间的推移，经济前景有望改善。

航空公司业绩提升：航空公司通过改进行业结构持续提升自身业绩。长途航运市场的整合和合资企业正在实现效率增益，今年座位利用率有望达到创纪录的全行业全年新高 80.4%。与此同时，2014 年的独特城市对数量预计可达 16，161 个，与 2013 年相比增长了 2.4%，是 1994 年的近两倍。

客运趋势：相对薄弱的经济增长和燃料成本持续走高，航空旅行表现极其坚挺。2014 年的整体旅客增长预计将保持强劲（与 2013 年相比增长了 5.9%），但是随着近期商业信心下降，增长的溢价成分已经放缓。航空运输业仍是一个非常有竞争力的行业。2014 年，经通胀调整后的不含税款和附加费机票价格预计将比上一年下降月 3.5%。

货运趋势：相较于客流量的强劲增长，航空货运自 2010 年以来一直处于低迷状态。这主要是由于世界贸易不寻常的微弱，同时与公司”在岸“生产的平行趋势有关。尽管如此，我们预期将有 2010 年以来最强劲的需求，低于正常水平的周期性好转有望产生 3.1% 的增长。然而，今年的收益预计将下跌 1.5%。货运（缓慢）和客运（强劲）增长趋势之间的分歧为航空公司匹配运能与需求建立了挑战。为满足客运需求增加的运能同时也带来了货运运能。行业不断追求流程改进以提高竞争力。为了提高竞争力和振兴贸易增长，除了电子货运倡议将会实现后台业务流程无纸化，行业正在努力在 2020 年前实现将运输时间从目前的平均 6.5 天减少 40 小时。

燃油成本稳定：但从未如此长时间地居高不下。自 2011 年以来，平均航空燃油成本保持在 120 美元 / 桶以上，今年的平均航空燃油成本预计为 124.2 美元 / 桶。行业燃油总费用预计将达 2,120 亿美元。燃油效率提高了 1.7%，对节油飞机的投资是其驱动因素之一。

汤彦麟先生继续指出：“能够在商业航空百年华诞之际实现盈利是一个好兆头。收支平衡一直是航空公司的重大挑战。大量证据表明，行业自身进行结构性调整以提升盈利能力的努力已见成效。尽管航空燃油价格高于 120 美元 / 桶，但行业的盈利能力仍在增强。这是第一次，全球客座率的全年平均值将有望超过 80%。燃油效率亦将持续上升。然而，基础设施成本上升，航空交通管理效率低下，税负沉重和监管成本高企，是行业进步的巨大阻碍。”

（摄影 / 姚自力）

区域盈利能力

与 2013 年相比，2014 年所有地区的盈利能力都有望提高。然而，由于各个地区的当地问题和经济条件不同，意味着提高程度并不一致。

北美航空公司的财务业绩最为强劲。今年的税后净利润最高，可达 92 亿美元。这代表着每位搭乘飞机旅客的净利润为 11.09 美元，对比两年前的数据（2.83 美元），今年实现了显著提高。但是收入的净利率仅为 4.3%。整合和辅助收入的贡献推动了这一提高。客座率上升至新高，4 月份旅客座位利用率达到 83.7%。

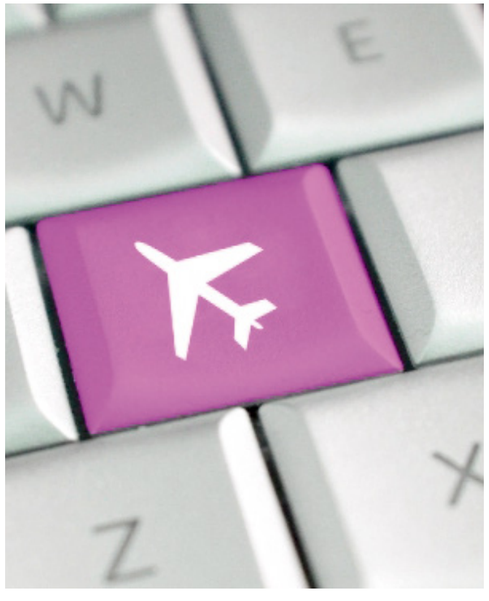
欧洲航空公司继续受严格监管和基础设施成本所累。今年该地区有望产生净利润 28 亿美元，这意味着每位旅客仅 3.23 美元，利润率仅为 1.3%。但这样的营运效率已是非常客观，4 月份更实现了 80.7% 的客座率。欧洲领空的低效管理水平致欧洲航空公司的营运亦受到牵连。欧盟委员会业绩评估组（Performance Review Unit of the European Commission）估计，这会让欧洲航空公司每年耗资 38 亿美元。除此之外，我们估计，今年消费者因延迟浪费的时间成本将高达 76 亿美元。

亚洲航空公司今年有望实现 32 亿美元的收益，高于 2013 年的 20 亿美元。每位旅客的利润低于行业平均值，为 2.98 美元，净利润率为 1.6%。然而，今年货运市场的适度改善有望推动该地区的航空公司。客运需求有望实现 7.4% 的健康增长。地区的财务业绩也受印度市场困境的拖累。希望新政府将解决高燃油税，孟买运能不足，基础设施成本高和管理繁琐等长期存在的问题。

中东航空公司有望实现 16 亿美元的净利润，意味着每位旅客利润为 8.98 美元，收入利润率为 2.6%。平均收益较低，但单位成本更低，部分原因是运能增长所致，今年为 13%。机场基础设施的重大发展足以应对强劲增长，特别是海湾地区。然而，海湾地区的领空运能跟不上行业的发展。由此产生的时间成为了海湾航空公司联通枢纽的效率的负担。该地区需要一个管理有限领空的、更为协调的举措。

拉美航空公司面临着一个复杂环境，薄弱的国内市场阻碍了业绩，但是一定程度的整合和一些长途市场的成功推动今年的净利润超过 10 亿美元，每位旅客为 4.21 美元，利润率为 3%。该地区的需求增长略微下降至约 6%。政府正在努力匹配需求和高效的机场基础设施，并逐渐转至与私营部门的合作以便为发展提供资金。航空业正在提醒当地政府确保这种安排得当，并确保拥有稳健和独立的经济监管。

非洲是过去两年来最为薄弱的地区。勉强实现盈利（1 亿美元），这意味着每位旅客仅 1.64 美元，收入利润率仅为 0.8%。业绩正在改进，但是速度缓慢。洲际市场逐渐开放面对激烈竞争，但是非洲内部连通性发展的障碍仍然严重。该地区的航空公司同样遭受高税收、高基础设施成本和高燃油成本（通常与税收相关）。



其他绩效

尽管盈利能力相对较弱，航空业仍持续为消费者、各经济体和政府创造更多价值：

航空的全球连通性现在已扩展至 16,161 个城市对，几乎是 1994 年的两倍。连通性的增加推动经济利益的进一步扩大。同一时期内，航空公司已将航空运输的通胀后成本降低了一半，这是与全球供应链有关的贸易、旅游和外国直接投资的重大刺激因素。

航空业的工作数量正在上升。2014 年的航空公司工资总额有望达到 1400 亿美元（与 2013 年的 1340 亿美元相比，有所上升），直接员工达 239 万人（与 2013 年的 233 万人相比，有所上升）。由于生产力进一步提高了 2.5%，今年单位劳动力平均成本预计会下降 0.7%。这些员工在他们工作的经济体内极富生产力，每位员工产生的总附加值（GVA——这是企业层面的 GDP）为 100,540 美元。

航空公司的环境业绩不断提高。2014 年，航空公司预计将使用约 2,710 亿升燃油。在此过程中，行业的碳排量将达到 7.22 亿吨，较上一年增长了 3.2%。2014 年，得益于新飞机的投资（航空公司将在 2014 年交付 1,400 架新飞机，价值 1,500 亿美元，并将停用约 800 架燃油效率低下的旧飞机），燃油效率预计将提高每 ATK 1.7% 和每 RTK 1.9%。

航空业仍然致力从 2020 年起于实现碳中和增长。除此之外，至 2020 年还将实现燃油效率年均增加 1.5% 并补充到 2050 年净排放量减少一半的长期目标（与 2005 年的水平相比）。

源自民航资源网 2014-06-03

3 年主要运营指标对照表

	2012	2013	2014
航空运输开支（收入）	6790 亿美元	7100 亿美元	7460 亿美元
贡献税收收入	1060 亿美元	1130 亿美元	1210 亿美元
净税后利润（利润率）	61 亿美元（0.9%）	106 亿美元（1.5%）	180 亿美元（2.4%）
平均税后利润 / 旅客	2.05 美元	3.37 美元	5.42 美元
平均单程票价（2014 美元）	256 美元	239 美元	231 美元
投资资本回报	3.7%	4.4%	5.4%
运价（美元 / 吨）	2.44 美元	2.28 美元	2.18 美元
旅客	29.77 亿	31.41 亿	33.20 亿
客运需求增长（RPK）	+4.9%	+5.7%	+5.9%
货运需求增长（FTK）	−1.0%	+1.8%	+3.1%
机队规模（飞机）	24,494	25,628	25,851
客座率	79.3%	79.7%	80.4%
燃油效率（负 = 改进）	−1.5%	−1.9%	−1.7%
碳排放（吨）	6.82 亿	7 亿	7.22 亿
直接员工（人）	227 万	233 万	239 万
单一城市对	15,412	15,782	16,161
运载贸易价值	64,000 亿美元	65,000 亿美元	68,000 亿美元

民航局与河南省人民政府签署合作备忘录

为贯彻落实党的十八届三中全会和《国务院关于郑州航空港经济综合实验区发展规划（2013-2025 年）的批复》精神，进一步推进郑州航空经济综合实验区建设相关工作，近日，民航局与河南省人民政府签署了《关于共同推进郑州航空港经济综合实验区建设合作备忘录》（以下简称《备忘录》）。

根据《备忘录》，民航局与河南省人民政府将深化局省合作，明确分工，创新共建机制，按照“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的总体思路，共同推进实验区建设。双方将重点完善实验区规划体系，积极推进郑州机场和空管工程建设，建设国际航空货运枢纽以及郑州国内客运中转换乘中心，大力发展航空产业，提高郑州机场运营服务水平，加强实验区发展人才保障，加大实验区发展政策支持力度。

为助力郑州国际航空货运枢纽建设，河南省将引进或组建以郑州为基地的货运枢纽承运人和物流集成商，建设货运中转中心，建设航空货站仓储，完善快件监管中心、海关监管仓库等设施。民航局将支持国内外航空公司加快构建以郑州为主要基地的国际货运枢纽和物流中心，在航权、航线、航班和时刻等方面优先安排，引导航空公司增开连接郑州机场与国际大型枢纽机场的货运航线。双方将共同促进郑州机场的通关便利化，增加空域资源，同时加快机场综合交通枢纽建设。

未来，双方将进一步完善郑州机场客运航线网络。河南省将完善相关政策，吸引和鼓励国内外航空公司开辟航线、加密航班，积极引进或组建低成本航空公司。民航局则支持郑州机场打造轮辐式航线网络，逐步发展成为全国重要的客运中转换乘中心。

根据《备忘录》，双方将大力发展河南省航空产业。河南省将吸引推动飞机制造、维修项目以及国内外通用航空维修制造企业落户实验区。民航局将做好航空器适航审定、通用航空产业园规划建设等方面的指导和支持，支持郑州市在通用航空领域开展改革试点工作。

源自民航资源网 2014-06-24

央行决定下调金融租赁公司存款准备金率 0.5 个百分点

中国人民银行决定从 2014 年 6 月 16 日起，对符合审慎经营要求且“三农”和小微企业贷款达到一定比例的商业银行下调人民币存款准备金率 0.5 个百分点。

按此标准，此次定向降准覆盖大约 2/3 的城商行、80% 的非县域农商行和 90% 的非县域农合行。央行表示，此次定向降准的范围不含 2014 年 4 月 25 日已下调过准备金率的机构。

此外，为鼓励财务公司、金融租赁公司和汽车金融公司发挥好提高企业资金运用效率及扩大消费等作用，下调其人民币存款准备金率 0.5 个百分点。

源自《新华每日电讯》2014-06-11
本刊有删减

郑州市公布全面深化改革实施意见 航空港区要大胆探索先行先试

管理重心下移、打造“政务超市”、推行便利通关试点……作为全省深化改革、体制机制创新示范区，郑州航空港经济综合实验区在下一阶段的发展中将先行先试，探索可复制、可推广的体制制度，为郑州市全面深化改革提供样板。6 月 5 日，郑州市委对外公布的《关于全面深化改革的实施意见》中，对航空港区的体制机制创新提出了具体目标。

如何建立精简、高效的政府管理体制？《意见》提出，将推进管理重心下移，对直接面向基层、量大面广、由办事处管理更方便有效的经济社会事项，一律下放办事处。在健全行政审批运行机制方面，将把各部门的审批权限集中划转，推行一门受理、并联审批、多证联办的“政务超市”审批服务模式。

《意见》提出，将进一步完善重大开放平台发展机制，加快郑州新郑综合保税区转型升级，启动“研发、制造、销售、物流、维修、结算”六中心建设；同时完善便捷通关机制，加快推进口岸与海关特殊监管区区港联动、区区联动，开展一次申报、一次查验、一次放行便利通关试点。

在人才引进及管理方面，《意见》提出将在航空港区逐步实施全员聘任（聘用）制、身份档案制、竞争上岗制、岗位工资制。同时创新高端人才政策与工作机制，建设领事（外事）服务中心、海外高层次人才（专家）服务中心等人才要素平台，加快构建与航空港区发展相适应的“人才特区”。

源自《河南日报》2014-06-06

前 5 月河南省外贸中部第一

6 月 10 日，有关记者从郑州海关了解到，今年前 5 个月，河南省进出口总值 1357.3 亿元人民币，与去年同期相比增长 4%，其中出口 824.7 亿元，增长 2.8%；进口 532.6 亿元，增长 5.8%；贸易顺差 292.1 亿元，缩小 2.4%。前 5 个月，河南省进出口规模保持中部第一位、全国第十三位，富士康在河南省所属企业进出口占全省外贸的 54%。

以美元计价，前 5 个月，河南省外贸进出口总值 221.7 亿美元，增长 6.5%。其中出口 134.7 亿美元，增长 5.3%；进口 87 亿美元，增长 8.4%。贸易顺差 47.7 亿美元，扩大 0.1%。

源自《河南日报》2014-06-11

国务院常务会议讨论通过《物流业发展中长期规划》

降低物流成本　杜绝雁过拔毛

6 月 11 日召开的国务院常务会议按照统筹稳增长、促改革、调结构、惠民生的要求，实施定向调控、注重标本兼治，推动经济优化升级，部署建设综合立体交通走廊打造长江经济带，讨论通过《物流业发展中长期规划》，决定简化合并增值税特定一般纳税人征收率，减轻企业负担。

会议指出，物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，是市场经济发展的必要条件，具有基础性、战略性作用。会议通过了《物流业发展中长期规划》，确定了农产品物流、制造业物流与供应链管理、再生资源回收物流等 12 项重点工程，提出到 2020 年基本建立现代物流服务体系，提升物流业标准化、信息化、智能化、集约化水平，提高经济整体运行效率和效益。

会议强调，当前建设现代物流体系要突出重点。一要着力降低物流成本。加快物流管理体制改革，打破条块分割和地区封锁，加强市场监管，清理整顿乱收费、乱罚款等各种“雁过拔毛”行为，形成物畅其流、经济便捷的跨区域大通道。二要推动物流企业规模化。推进简政放权，支持兼并重组，健全土地、投融资、税收等扶持政策，培育发展大型现代物流企业，形成大小物流企业共同发展的良好态势。三要改善物流基础设施，完善交通运输网络，改进物流配送车辆城市通行管理，加快解决突出的“卡脖子”问题，提升物流体系综合能力，服务和联通千百万企业，方便和丰富广大群众的多彩生活。

源自中国经济网 2014-06-11

本刊有删节

中航工业全国布局爱飞客通用航空综合体

中航工业 6 月 3 日在珠海宣布，为进一步落实“融入区域发展经济圈”的战略，该公司将在全国建设 50 家左右爱飞客通用航空综合体。

爱飞客是由中国航空工业集团公司英文缩写 AVIC 的谐音而来，含义是热爱航空、热爱飞行的通用航空忠实粉丝。爱飞客将成为中航工业以私人驾驶执照培训、个人飞行活动、飞机托管、飞机销售和航空服务为主要业务内容的时尚消费品提供商。

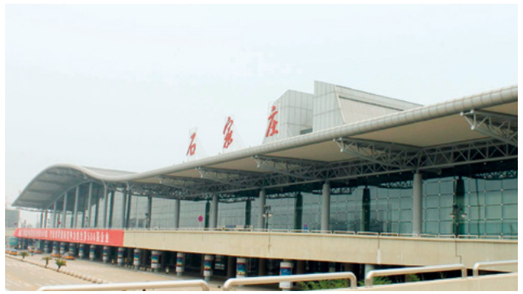
爱飞客综合体业务包含：飞机会展中心、飞行员培训中心、机场及 FBO(固定运营基地)、航空文化馆、通航会展中心、爱飞客活动中心、爱飞客公寓、航空度假酒店、综合娱乐中心等。未来爱飞客将成为集通用航空与创意文化产业协同发展的综合性品牌。

据中通航飞企业文化部部长韩建昌介绍，先期进行的 3 个爱飞客航空俱乐部建设已于去年完成筹建，珠海爱飞客航空俱乐部已于今年 5 月 28 日开通了国内首条低空航线，珠海 – 阳江 – 罗定 – 珠海三角航线。

今年，中航工业将开工建设首个爱飞客通用航空综合体，未来几年逐步打造覆盖全国主要经济区域的网络化布局体系。

源自中国新闻网 2014-06-05

石家庄机场欲打造华北航空快件集散中心



7 月 1 日，在国内快递业中一枝独秀的顺丰航空将开通石家庄—杭州—长沙航线，这将大大提升京津冀至华中及华东方向航空货物运输时效，为石家庄机场打造华北地区货运和快件集散中心平添注脚。

顺丰挺进河北布局京津冀

据悉，7 月 1 日顺丰航空将开通的石家庄—杭州—长沙航线，由波音 737-300 执飞，每周周一至周五飞行五班。顺丰航空货运航班开通后，将在石家庄机场设点分拣分发，货物在石家庄机场落地后，通过顺丰的地面物流网络，直接送往消费者手中，河北、山西、江浙沪湘等地的航空快件递送时间将缩短半天，大大提升了京津冀至华东及华中方向周边城市运输时效和运力资源。

业内人士分析认为，顺丰航空布局河北能达到一举三赢的效果，一是布局京津冀，抢占市场先机。二是扩展京津冀地区的业务份额。三是利用便捷的集疏运体系，充分挖掘河北及周边市场潜力。

石家庄机场航空快件稳步增长

按照《京津冀地区民航运输协同发展发展实施方案》（草案）勾勒的京津冀主要机场功能定位：石家庄机场为全国大众化枢纽机场、华北地区航空货运及快件集散中心、首都机场的主要分流和备降机场。在航空货运方面，石家庄机场将建设华北地区快件集散中心形成与京津机场功能互补、协同发展的掎角之势。

根据国家邮政局发布的 2013 年邮政行业运行状况显示，河北省的快递业务量排名全国第 10 位，全年累计快件的运送量为 2.1 亿件，同比增长 66.5%，是国内快件运输总量和发展速度较快的省份。目前，国内快件市场，航空货运快件占据约 10% 的市场份额，2013 年，仅河北地区的航空快件运送量就大约在 2000 多万件，京津冀地区的航空快件运输量更是达到 1.2 亿件。随着首都机场客货保障能力超负荷运转，年均增长率超过 50% 的航空快件亟待消化。

相关专家表示，石家庄机场建设成为侧重于发展航空快件的华北地区货运和快件集散中心，而天津机场建设形成与海港互补的北方航空物流中心，不但能帮助首都机场分流减压，还能形成京津冀机场间功能互补，有望改变航空货运南强北弱的现实。

跨境电商另一片蓝海

来自商务部的数据显示，2012 年我国跨境电子商务交易额约 2 万亿元，2013 年中国跨境外贸电商交易额突破 3.1 万亿元，同比增长 55%，呈现爆发式增长的态势，未来中国跨境电商交易规模将持续高速发展，而以快件为主的航空货运将大有可为。

2014 年 4 月，石家庄机场国际快件监管中心正式开工建设，实现海外购物本地仓储配送的一体化速递服务。2014 年 5 月，石家庄航空邮件处理中心项目正式签约，航空邮件将在石家庄机场内实现自动分拣、自动分拨和航空安检一体化。两个月的连续动作，石家庄机场为跨境电商打通了服务平台。

而随着石家庄机场国际快件监管中心和石家庄邮件处理中心的投用，依托石家庄空港工业园内的综保区，今后的海外快件和邮件，避免了二次分拣、二次提取、市内运输和报关等方面的流程，提高了运行效率、节省了时间成本。通过互联网电商订购的国外快件由美国抵达石家庄时间将缩短 3—5 天。

源自民航资源网 2014-06-06

小型飞机制造商欲在华建厂

中外合资是前提

意大利比亚乔航空工业公司目前正在计划在中国成立合资企业。比亚乔首席商务官朱利亚诺 · 费尔滕（Giuliano Felten）表示已经与中国一些国企和省级政府官员就合资建厂进行过协商。费尔滕拒绝透露中国合作伙伴人选，但是他说：“虽然尚未成立具体的项目，但是目前的确存在在中国投资的可能性。”比亚乔公司的 98% 股份由阿布扎比穆巴达拉发展公司持有。法拉利家族的皮耶罗 · 法拉利（Piero Ferrari）现仅持有少量股份。该飞机制造商拒绝透露其在中国销售业绩详情。

大中华区公务机市场为赛斯纳和巴航工业等飞机制造商提供了快速成长的前景。加拿大飞机制造商庞巴迪公司预计未来 20 年内中国将接收超过 2400 架公务机，数量是现有机队的 8 倍。虽然超过 650 亿美元的总价值远不及同期北美地区接收公务机的总价值（2570 亿美元），但是对于飞机制造商而言，这仍然是巨大的机遇。

将飞机制造商吸引到中国投资与中国政府计划打造重要飞机生产基地的目标相符，生产的小型飞机和成熟的商用飞机将与波音公司和空客公司的飞机形成竞争。

借鉴汽车制造业模式

中国的汽车制造业的发展模式与巴西、印度的不同——外国汽车制造商如果想在中国生产就必须与中国企业合作。中国企业将获得合资企业一半的盈利。过去 20 年内，中国的汽车制造业发展迅速，一跃成为世界上最大的汽车市场。

中国航空业也将借鉴汽车制造业的模式。外国飞机制造商必须通过与中国企业合作才能获准在中国生产。

购买每架公务机都要花费几百万美元，而租赁的费用为每小时数千美元。在小型飞机制造业高端领域，有人认为公务机的销量有限，所以外国飞机制造商在中国成立工厂的经济效益也有限。

亚翔航空表示，大中华区公务机领域领先者——湾流宇航公司和达索猎鹰公务机公司目前都没有在中国制造飞机的计划。中航工业通用飞机有限公司一名知道内情的高层也表示：“除了湾流和达索，全球几乎所有的小型飞机制造商都已经与中方就成立合资企业进行过讨论。一些已经有所行动，而另一些却还在张望。就与 20 年前的汽车制造商一样，没人想落后于他人。”

在大中华区公务机市场份额仅次于湾流宇航的庞巴迪公司表示目前没有在中国成立公务机合资企业。未来是否会有这一计划目前尚不可知。

理性的选择

对于通航巨头德事隆集团而言，与拥有广泛人脉的中航通飞合作绝对是一个理性的选择。该集团中国业务发展部负责人威廉 · 舒尔茨（William Schultz）说：“在今日的飞机销售中，与当地的联系仍然是必须考虑的因素。所以拥有像中航通飞这样的合作伙伴对于产品的推广是必不可少的。”

2012 年 11 月，赛斯纳决定在与中航通飞合作成立两家合资企业生产浆状 XLS 和凯旋号单发涡桨多用途飞机。目前首架在中国制造的凯旋号飞机已经下线。

同年，巴航工业也同意与中国航空工业集团成立合资企业组装莱格赛 600 飞机。

皮拉图斯飞机制造公司重庆工厂于 2013 年 8 月 5 日正式成立，同年就获得 50 架 PC-12 和 PC-6 的订单。皮拉图斯公司首席执行官马库斯 · 布赫（Markus Bucher）说：“我们相信寻找当地的销售伙伴是成功的关键。”

源自民航资源网 2014-06-10

通用航空助推地方经济发展研讨会在宁波召开

各方专家建言献策

6 月 10 日，“助力产业，园梦通航”通用航空助推新区经济发展研讨会在宁波杭州湾举办。研讨会由中国航空运输协会通用航空分会与宁波杭州湾新区开发建设管理委员会联合主办，来自国内外通航领域的 130 余名通航业界人士、地方主管部门代表及相关领域专家共同出席，就我国通用航空的发展、通用航空如何助推区域经济发展等问题进行深入探讨。

近几年，随着各项利好政策的相继出台，地方政府和企业投资发展通用航空产业园的热情持续高涨。根据不完全统计，目前已有 116 个县级及以上城市在建或计划建设通用航空产业园区，其中大部分计划涉足飞机发动机、整机或零部件制造。然而，相较于产业园区的迅猛增加，2012 年、2013 年通用航空作业增长量都不超过 5%，2013 年飞行总量中 72% 为飞行培训，专业通用航空作业时间依旧较少，人们预计的井喷式发展并没有到来。庞大的产业园区数目背后，真正运作成功者极少，举步维艰者众多，建设中和建设后重重困难，地方政府发展通航产业，可以说机遇与风险并存。

中国航空运输协会通用航空分会主任吴桐水指出，从产业生命周期视角看，我国通用航空还处在“生长阶段”，主要表现为产业的基本要素还处在从无到有的生长期，结构性机制还没有形成，制约产业发展的制度性因素普遍存在，这与当前市场需求膨胀和资本高度集聚的现状存在极大的矛盾。为防止园区盲目建设、无序竞争、造成社会资源浪费，通用航空分会认为有必要通过座谈或研讨等形式系统探讨我国通用航空产业园发展路径、趋势和应有的政策支持，为地方政府把脉，为国家制定政策提供支撑。

吴桐水主任指出，中国通用航空的发展首先应在中央层面建立一个统一的领导机构；其次，应继续推进加快低空管理体制改革；三要加大发展民族航空制造业，发展我们自己的民族品牌；四要大力推进基础设施保障体系建设，地方政府应积极推动机场及飞行服务站建设；五要完善法律法规政策，不能用运输航空管通用航空；六要加大政府投入，大力培育市场主体，引领社会资本投入通航制造业、飞行学校、机场及服务设施建设等通用航空领域，充分发挥要素市场和产品市场的作用。

研讨会上，吴桐水主任就通用航空产业园区发展建设提出四点建议：一是根据自身的条件做一个可行的产业规划；二是按照规划采取综合措施，使通用航空在本地区逐步发展起来；三是瞄准一个或者几个突破口，通用航空医疗救护、私人飞行都可以考虑；四是对发展制造业做深入调研，现在全国各地都要上制造业，制造业是要大发展，但是千万不要盲目。

北京航空航天大学通航产业研究中心主任高远洋博士认为，中国通用航空大发展还需要两到三年的产业准备期。每个地方建机场都要搞个产业园，多建机场肯定是有利的，但并不一定建机场一定要搞产业园，也要考虑经济条件等等。

中国航空运输协会通用航空分会总干事王霞表示，2014 年度，通航分会计划以“助力产业，园梦通航”通用航空助推地方经济发展为主题，邀请相关专家和业务领导针对中国通航产业园区的现状、问题、发展趋势、经营模式及支持政策等问题进行研讨，最终形成一份“中国通用航空产业园区发展报告”，并针对几点需要国家解决或支持的问题写出提案，上交国家有关部委，帮助、引导通用航空产业园发展。

源自民航资源网 2014-06-12

郑州推进 5 大平台建设 打造内陆开放型经济高地

6 月 5 日，《郑州市 2014 年度对外开放工作实施方案》出台，郑州市将加快推进“两港”、“两区”、E 贸易、郑欧班列、商品口岸五大开放平台建设，建设内陆开放型经济高地。

“两港”打造内陆开放门户。郑州国际陆港服务内陆、郑州航空港联通世界。未来，郑州通过密集的铁路、公路、航空网络，打造中原内陆开放门户。

郑州航空港突出抓好机场二期及各项配套工程建设，大力开辟货运航线，积极引进基地航空公司与货代企业，推动预约卡车航班转为定期卡车航班；郑州国际陆港完成铁路一类口岸搬迁工作，基本建成铁路集疏功能区，启动菜鸟“中国智能骨干网”关键节点、国际陆港集装箱集疏中心等项目建设，实现铁路货运量 20 万标准箱以上。

“两区”拓展海关特殊监管区。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。

新郑综合保税区三期围网工程确保年内通过海关总署等十部委验收，建成区港联动信息系统，加强与周边省、市联系，实现区域通关、通检的联动，构建大通关机制；积极做好郑州经开综合保税区申报工作，整合出口加工区 A 区、B 区和河南保税物流中心的功能，下半年启动建设工作。

“郑欧班列”积极融入新丝路建设。以郑州打造中欧铁路物流通道枢纽中心城市为契机，年内开通途经霍尔果斯、满洲里、凭祥口岸的班列，通过西北、东北、西南方向全方位打造立体化出境格局。积极开展国际集装箱过境中转业务和邮政集装箱运输业务，力争全年实现班列开行 100 班的目标。真正实现多口岸、多线路、多目的地、多式联运的“四多”目标，把郑欧班列打造成“丝绸之路经济带”中欧物流通道的第一品牌。

“商品口岸”不断完善开放功能。日本神户牛肉、新西兰羊肉，过去都是从上海、天津口岸进口，周期长，仓储费用高。郑州进口肉类指定口岸获批后，可一站空运直达郑州机场，我省肉类进口企业可以缩短进口时间，减少成本。

在肉类口岸获批筹建的基础上，郑州将积极申请增加食品进口资质，拓展进口水产品、红酒、奶粉、鲜花等口岸功能；推进郑州药品进口口岸申建，加快口岸食品、药品、医疗器械检验检测中心项目建设；推进汽车整车进口口岸申建，充实郑欧班列回程货源；推进河南电子口岸平台建设，加强与机场、E 贸易的需求对接，确保年内投入运营。

源自《河南日报》 2014-06-09
本刊有删节

大飞机“中国心”研发提速 仍需 10 年磨一剑

国家主席习近平指示“一定要把大飞机搞上去”，令国产 C919 客机所受到的关注急速升温，关乎大飞机核心零部件的国产化问题也成为了讨论的一大焦点。

5 月 27 日，记者了解到，大飞机“心脏”即发动机的研发工作正在加速，不过 C919 装上“中国心”恐怕仍需要 10 年左右。

“我国航空发动机方面的工业基础还比较薄弱，很多工作必须从基础做起。”该人士表示，作为民用客机，C919 的生产制造区别于军机，而国产航空发动机也是这个道理。“从这个意义上讲，C919 国产大飞机为国产发动机留下选型空间的作法也是对这个行业的最大带动。C919 一旦市场化，我们的国产发动机也就有望获得一笔稳定的起始订单，从而成功打开市场。”

国产发动机研制平台

根据记者查询，打造大飞机国产发动机的重任主要落在了于 2009 年 1 月 18 日在上海成立的中航商用航空发动机有限责任公司（简称“中航工业商发”）身上。作为中国航空工业集团公司（简称“中航工业”）旗下直属子公司之一，该公司是我国大型客机发动机项目的总承制单位，其主要从事民用发动机总体设计、系统集成、总装和试验、适航取证以及销售和售后服务等业务。

今年以来，中航工业商发的大客发动机研发工作也是“紧锣密鼓”。记者了解到，在今年 1 月 7 日召开的大客发动机有关型号的项目行政总指挥系统会议上，中航工业副总经理、项目行政常务副总指挥李方勇要求项目参研单位全线必须更快更坚决更彻底地适应民机市场要求，确保全面完成 2014 年度研制任务。

“这其实也是一个转型的良好契机，中航工业商发是一个很好的平台，可以进一步解决中航工业内部发动机研发、制造资源市场化的问题。”中航发动机方面的前述技术专家就认为，这家注册资本为 60 亿元人民币的公司由中航工业、上海烟草、上海电气、上海国盛共同出资组建，是一家股份多元化企业：“不同于其他的子公司，这个平台更加市场化，所以也就能更加开放，通过它可以方便地进行国际合作，也可以更好地实施激励机制，中航工业整体的发动机研发资源未来也能通过这个渠道实现市场化。”

千亿投资或惠及全行业

不过，虽然平台建构逐步成熟，但并不意味着大飞机的“中国心”有望很快装上。此前，曾有官方媒体称，中航工业商发有望在 20 年左右的时间，实现大飞机发动机的自主研制和生产。

根据记者查阅，《规划》中的确提出要集中力量发展大型客机发动机，用 10 年左右时间完成研制，不过这一时间目标对于行业内来看，却并不一定是刚性交付期，但充分说明了未来 10 年国产发动机的投入比将有大幅抬升。

中航工业总经理林左鸣此前就曾表示，“十二五”期间，中航工业将全力发展航空发动机技术，拟自主投入 100 亿元。而经过这一轮大飞机热潮，全国涌入国产发动机产业的资金或能高达千亿，其带动作用也必将惠及整个体系。

源自《21 世纪经济报道》 2014-05-28

北京新机场 2018 年投用 将侧重承担国际合作

6 月 9 日，北京市政协召开新机场建设提案办理协商会，市发改委相关负责人介绍，新机场计划于 2017 年完成主体工程，2018 年建成投入使用。根据目前的优化方案，新机场将突出以人为本的理念，乘客到最远登机口距离约 630 米，用时约 8 分钟。

新机场航站楼设计高度降为 50 米

在年初的北京市“两会”上，多位市政协委员提案建议，加快建设新机场。这既是首都航空发展的迫切需求，也是社会各界的共同期待。

市发改委相关负责人介绍，目前国家领导小组已明确北京新机场建设计划，即 2014 年上半年完成可研审批并尽快开工，2017 年完成主体工程，2018 年建成投入使用。目前，航站楼建设方案已经形成共识，即在节能环保节约成本的基础上，建成国内新的标志性建筑。噪声治理也取得突破，北京及河北省配合民航局、环保部已完成环评报告评审等工作。

针对委员建议建设绿色机场，市发改委相关负责人表示，新机场航站楼建设方案将充分体现以人为本，节能环保的理念。

根据目前的优化方案，新机场航站楼旅客到最远登机口的步行距离约 630 米，用时约 8 分钟。另外，航站楼设计高度由 80 米降为 50 米，功能分区合理，有利于提高运行效率，也有利于采取屋顶自然采光和自然通风设计。同时实施照明、空调分时控制，积极采用地热能源、绿色建材、空气净化、温湿度控制等绿色节能技术和现代信息技术。

新机场轨道交通线今年开工

该负责人说，今年将陆续开工建设一批新机场外围基础设施项目，其中新机场轨道交通线，北起牡丹园，南至新机场，全长 66 公里，采用专用轨道线设计，实现半小时到达中心城。该项目将按照市场化方式建设，预计 2018 年完工。

京冀将协商区域税收分配

委员们还提出多个涉及新机场临空经济区规划建设的提案。临空经济区地跨京冀，将成为推动京津冀协同发展的关键切入点。

市发改委相关负责人表示，北京市已会同河北省联合向国务院提出，与新机场建设同步规划临空经济区。国务院要求北京、河北分别提出规划建议。目前北京市规划建议基本思路已基本形成。涉及内容包括区域协同发展、严控人口规模等几个方面。

在加强区域合作方面，北京提出打破行政区划限制，先行先试，创新临空合作区管理和开发建设模式。同时，按照“利益共享，责任共担”的原则，京冀两地协商 GDP、税收、节能减排等方面的分配分担机制。

新机场侧重承担国际合作

有委员建议，新机场与北京首都机场可采取市场选择和政府导向的混合分工方式。对此，市发改委相关负责人表示，民航部门初步意见是，新机场和首都机场都定位于大型国际枢纽机场，都服务国际和国内的航空需求。初步设想首都机场以保障客运为主，货运侧重于辐射国内。而新机场客货并重，侧重于承担国际竞争与合作的功能。

同时，初步考虑在京津冀区域内，打造由首都机场、新机场、天津机场、石家庄机场等构成的机场群。

源自《新京报》2014-06-10

郑州航空港和西安航空城——一条新丝路两城航空梦

编前语

近日，关于“西安航空城实验区得到中国民航局批复”的话题备受热议。作为两个邻省，河南正在如火如荼地建设郑州航空港，陕西又要申报建西安航空城，这是激烈竞争？还是合作共赢？

《河南日报》记者采访了河南大学经济学院名誉院长、中原发展研究院院长耿明斋。希望专家的观点会对读者有所启示。

耿明斋说，随着经济全球化和市场分工的进一步分化，航空交通运输在经济社会活动中的地位也越来越重要，导致航空运输快速发展和相关产业的增量迅速增大，各地发展航空经济的热情高涨。交通工具的发展直接影响到经济的发展，同时也推动了当地经济产业的发展。就目前来看，发展航空经济是一种趋势，武汉、重庆、成都和云南等也都在努力，郑州航空港和西安航空城建设都是顺应时代潮流，两者互不影响。

他同时表示，两者还有很多不一样的地方。首先，西安航空城是由中国民航局批准的，而郑州航空港是获国务院批准的，是国家级综合实验区。其次，郑州航空港的着力点是综合性实验区，是以郑州大型航空枢纽为依托，以发展航空货运为突破口，着力推进高端制造业和现代服务业集聚，着力推进产业与城市融合发展，着力推进对外开放合作和体制机制创新，探索以航空港经济促进发展方式转变新模式，努力把实验区建设成为全国航空港经济发展先行区，为中原经济区乃至中西部地区开放发展提供强有力支撑。而西安航空城的着力点在航空旅游和航空制造业，覆盖面不够广。从这一点来说，并不能对郑州航空港构成竞争。第三，两者的发展潜力也不一样。河南的经济总量多年来位居全国第五位，郑州的经济总量和经济规模比西安大得多；除了河南一亿人的消费市场，加上周边中原经济区，总人口近两个亿，所以，经济腹地也比西安大很多。因此，郑州航空港的发展潜力也就大很多。第四，郑州的区位优势远大于西安。郑州地处内陆腹地，连南启北，沟通东西，地面运输发达，铁路网、高速公路网优势远超西安。这些区位和空间优势构成了郑州航空港的一个重要支撑。

“‘新丝绸之路经济带’是又一个国家战略，是一个具有开放性概念的东西通道。郑州和西安是同一轴上的不同点，各自都有正向带动作用。”耿明斋说。

源自《河南日报》2014-05-29

本刊有删节

俄副总理希望中俄建立飞机制造联合企业

俄罗斯副总理罗戈津 6 月 6 日在俄罗斯新西伯利亚市表示，在俄中联合研制远程宽体客机项目的基础上，未来两国可建立类似空中客车公司（空客）的航空联合企业。

罗戈津当日在新西伯利亚第二届国际科技论坛上表示，俄中联合研制远程宽体客机的项目即将进入飞机设计阶段，这一项目将成为两国科技合作的领军项目。在此基础上，两国未来可仿照欧洲国家成立空客公司的先例，成立联合企业。

俄罗斯工业贸易部副部长斯柳萨里表示，俄中联合研制远程宽体客机的项目投资额为 70 亿至 80 亿美元。

罗戈津还说，升级改造米 -26 直升机也是两国航空领域合作的重要项目。

中俄双方 5 月 20 日正式签署了《中俄关于全面战略协作伙伴关系新阶段的联合声明》，其中提出要开展民用航空领域的合作。根据中俄双方的合作意愿，中国商飞公司与俄罗斯联合飞机制造集团此前就已签署了企业间关于民用飞机研究方面的谅解备忘录。

源自新华网 2014-06-06

库尔勒、哈密两机场改扩建项目可研报告获批

近日，新疆库尔勒机场改扩建项目和哈密机场飞行区改扩建项目可行性研究报告获国家发改委批复，项目总投资 67987 万元。

库尔勒机场改扩建项目估算总投资 58228 万元。预计 2015 年开工建设，项目包括：新建航站楼 25000 平方米；站坪机位扩建至 10C2D，增加 7 个 C 类机位，站坪面积增加 46000 平方米；新增一条联络滑行道，满足 D 类飞机运行要求，建设面积 13000 平方米；配套新建停车场 9500 平方米；改扩建航管楼、消防救援中心等其它相关设施；配套建设消防、供水等辅助设施。

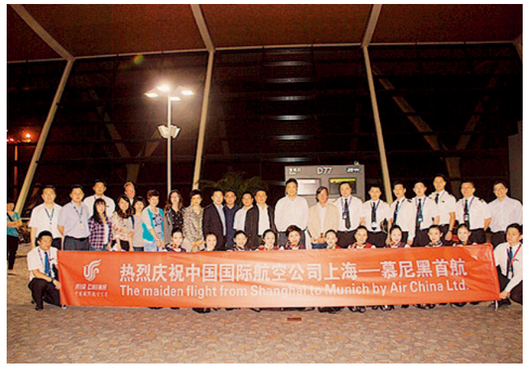
哈密机场飞行区改扩建项目批复总投资 9759 万元。主要建设项目包括：跑道向东延长 400 米、宽 50 米，两侧道肩各宽 2.5 米；扩建站坪，将原 230 米 ×120 米站坪扩建为 305 米 ×120 米，道肩宽 3.5 米；新建东端联络道、扩建跑道东端的掉头坪、新建东端防吹坪以及导航气象、助航灯光等相关配套设施。

据新疆自治区发改委相关负责人介绍，两项目的建设对促进当地旅游、矿产资源开发，促进当地区域经济发展、维护社会稳定、加强国防现代化建设都具有十分重要的意义。目前，两项目前期工作进展较快，有望提前开工建设。

源自《新疆经济报》2014-06-07

国航开上海 – 慕尼黑航线

拥有最多中欧航线



国航上海 – 慕尼黑航线首航前留影

6 月 6 日，国航开通上海—慕尼黑航线，国航是目前唯一一家开通上海 – 慕尼黑航线的国内航空公司。至此，继法兰克福、米兰、巴黎后，国航上海至欧洲的通航点增加到 4 个，与国航北京及成都等地至欧洲的数条航线进一步形成联动，成为目前拥有最多中欧航线的航空公司。

该航线航班号为 CA827/8，每周 4 班，班期为 2/4/5/7。去程航班于北京时间 01:00 从上海起飞，慕尼黑当地时间 07:10 抵达；回程航班于慕尼黑当地时间 12:35 起飞，北京时间第二天 05:45 抵达上海。该航线机型与其他上海赴欧航线机型为国航宽体机型空客 330-200。其公务舱 180 度全平躺座椅，全舱配备个人娱乐及电源系统，或舒展，或娱乐，让身心在云端自由呼吸。

在美丽而充满活力的慕尼黑，不仅有雄奇伟岸的阿尔卑斯山，温柔秀美的伊萨尔河，神秘古朴的新天鹅堡，闻名遐迩的茜茜公主传说，享誉四方的国际啤酒节，更有绿茵豪门拜仁慕尼黑球队。提起慕尼黑，宝马、西门子及许多跨国公司的欧洲总部也都设在这里，使得慕尼黑成为德国新经济中心之一，这也为航空业的发展提供了良好的基础。

德国慕尼黑地处欧洲的中部，拥有德国第二大机场，国航此次新开的上海—慕尼黑航线，不仅满足了旅客从上海直飞慕尼黑的需求，也充分考虑到众多经慕尼黑中转至欧洲其他地区旅客的潜在需求。同时，也使得悉尼、台北、福冈等周边地区的旅客经北京中转往来欧洲拥有了更多选择。继今年国航计划新开的北京—维也纳—巴塞罗那、北京—海参崴两条欧洲航线后，上海—慕尼黑航线的开通使得国航欧洲航线增至 25 条，旅客可便捷到达欧洲 20 个主要城市。与此同时，作为全球最大的航空联盟——星空联盟的成员，目前依托于星空联盟强大的航线网络，国航旅客可顺畅到达 195 个国家的 1328 个目的地。慕尼黑是世界各大航空公司在德国的重要枢纽之一，从这里转乘其他星空联盟成员航班十分便捷，使旅客的行程能够轻松衔接。

此外，国航注重提升与航线配套的服务产品。国航在上海浦东国际机场推出了“贵宾自驾免费停车区”服务，并进一步扩大“畅行地空”产品范围，新增上海至华东多地的空地联运线路，加之配套的飞行管家服务、上海通程中转服务等产品，旅客将会有全新的感受和体验。此外，国航在中欧航线上还特别提供如精选餐食、贵宾专车接送等服务产品，其温馨舒适的客舱环境和细致周到的服务，是旅客来往中欧两地的称心之选。

源自民航资源网 2014-06-07

海航夹缝生存深耕北美

与国有“三大航”形成竞争

海航集团有限公司（简称“海航集团”）在 5 月底引进一架波音 787 远程宽体客机之后，宣布集团运营机队总数达到 500 架。尽管这一数字充满争议，但海航集团在航空运输领域多年的经营与构筑，已经成为能够与国有“三大航”在国内同台竞争，并在国际业务上共同抗衡外航的重要力量。在通过成立一系列的区域型航空公司，借助地方政府力量布局国内市场之后，海南航空股份有限公司（简称“海航”）作为海航集团航空产业的旗舰，在国际业务上提速便成为必然的选择，而这一目标的重点则是北美市场。

深耕北美

作为除国有“三大航”之外，在国际业务开拓上最为积极的中国航空公司，海航于 6 月 6 日在西雅图接收了其第八架波音 787 远程宽体客机。这也是海航在一周之内接收的第二架 787 飞机，目前该机型被尽数投放在北美航线，目前海航在北美开辟了西雅图、芝加哥、多伦多 3 个航点，而 6 月 20 日，在北美的第四个航点波士顿也将正式开航。

“北美市场相对来说比较容易进入，一方面是因为中国尚有大量北美航线的航权没有使用，另一方面是中美这两个世界上最大的经济体之间存在着市场潜力，对航空运输的需求空间非常大。”海航航空集团有限公司执行董事长兼执行总裁王英明在 6 月 5 日接受本报记者专访时表示。

目前中美航线是中国和美国航空公司争夺的重点领域，和此前多年美国公司更为积极进入这一市场而中国公司相对迟缓不同，在国内需求放缓之后，中国航空公司开始认识到这一市场的价值之所在。

海航则是较早意识到这个市场价值的中国航空公司之一，早在 2008 年 6 月便开通了北京 – 西雅图定期客运航线。目前中美之间最大的承运人是中国国际航空股份有限公司，包括即将开航的华盛顿在内，国航在北美的航点高达 8 个，并且全部投入波音 777-300ER 大型宽体机执飞。同样，中国东方航空股份有限公司和中国南方航空股份有限公司也逐步加大在北美地区开拓的力度，而美国的航空公司则更为积极，本月之内美国航空公司便将宣布开航上海和香港到达拉斯的两条新航线。

规模之困

目前海航将投入运营的全部 7 架波音 787 飞机投入到北美地区的 3 个航点之中，这种全新的远程宽体客机在燃油效率上的提升已经在之前的运营中得到证实，其合适的座级也非常适合海航目前新开航的芝加哥航线培育期以及西雅图和多伦多这样二级航点的客流数量。

但随着波士顿航线的开航，以及规划中诸如纽约纽瓦克机场这样更多航点计划的提上日程，海航机队中宽体机数量不足这一劣势便显露出来。

有消息表明，为解远程机队规模之困，海航甚至有可能购买波音公司已经生产出来但并未交付给客户的一批 787 飞机，这些飞机因生产批次问题在性能上达不到官方公布的标准，但优势在于不需要等待交付周期立刻就可以交付使用。

尽管海航集团飞机总数已经达到 500 架，但海航运营的飞机数量在今年底计划也才刚刚达到 158 架的规模，目前的机队数量甚至要低于国航子公司深圳航空有限责任公司，并且与厦门航空有限公司的差距也非常小。

源自《华夏时报》 2014-06-07

河南省人民政府关于加快电子商务发展的若干意见（续）

在传统经济领域循序渐进发展的基础上，航空经济、电子商务、大数据等经济增长的新业态、新领域是河南省实现跨越发展的重要突破口，2014年1月，河南省人民政府发布了《关于加快电子商务发展的若干意见》，本刊已分两期连载完毕，供读者查阅保存。

（五）大力拓展和深化电子商务应用。

1. 加快发展网络零售业。丰富完善“豫货网上行”网络平台功能，加大宣传和推广应用力度。加强与淘宝网、京东商城、苏宁等国内知名电子商务平台的合作，组织我省名特优产品开展网上推介，提升品牌市场占有率；积极推进名优产品网络零售商城建设。鼓励我省生产商、贸易商建立大类产品或单品电子商务营销网络渠道，扶持一批知名网上商城做大做强；发展传统商贸企业网络零售业务。鼓励大型传统百货、连锁超市、批发市场等重点商贸企业，依托现有实体网点、货源渠道、物流配送等商业资源，组织开展网络零售业务，促进传统商品流通方式向电子商务方式转变；规划建设一批社区电子商务连锁超市，促进社区商业服务网络化。推动酒类、药品等特殊商品流通应用电子商务，探索提供房产、汽车、定制服务等消费需求在线服务。

2. 应用电子商务开拓国内市场。推进中小企业电子商务应用。鼓励我省中小企业应用第三方平台开展电子商务，支持有条件的第三方电子商务平台开设“河南企业专区”；支持品牌效应突出、产品标准化程度高、系列齐全的骨干企业建立企业电子商务网站，实现采购、生产、销售全流程电子商务。鼓励生产企业直接开展网络零售业务。支持生产企业依托自身品牌，通过第三方零售平台

开设网络旗舰店、专卖店等网络零售终端；鼓励有条件的企业自建零售平台，开展网络零售、网上订货和洽谈签约等业务。推动专业化网络营销服务企业承接传统企业电子商务业务，培育网络销售领域的总代理、总经销。

3. 大力发展跨境贸易电子商务。充分利用跨境贸易电子商务服务试点政策。加强跨境贸易电子商务服务平台建设，推进管理和运行机制创新，先行先试，发挥应用效能；贯彻落实《国务院办公厅转发商务部等部门关于实施支持跨境电子商务零售出口有关政策意见的通知》（国办发〔2013〕89号），支持跨境电子商务零售出口，实行电子商务出口经营主体分类和按规定登记备案。加快电子口岸建设。探索实行一次申报、一次查验、一次放行，推动快速通关、规范结汇、依法退税等相关环节配套协同。鼓励电子商务企业“走出去”，针对不同语言进行区域划分，建立境外销售渠道，开展网上推介，提升我省产品在境外市场的品牌影响力和附加值。支持外贸企业通过网络渠道，扩大境外产品进口，满足国内需求。开展外贸重点平台择优认定和动态管理工作。引导、支持企业提供展会型国际贸易电子商务服务。

4. 扩大农业农村电子商务应用。巩固和扩大农村商务信息服务试点成效，推进农村移动网络信息服务工作。整合利用省内涉农网络平台和信息资源，加强农产品网上购销对接。支持面向农村、农业、农民的电子商务应用平台和服务体系建设。引导和扶持涉农电子商务平台与农业产业化龙头企业、农村专业合作组织、农资生产配送企业、种养大户等开展合作，形成双向互动的应用协作机制。加快万村千乡市场工程农家店信息化改造、“农超对接”电子商务应用步伐，扩大农村市场网上消费规模；加强对农村信息员、农民经纪人应用电子商务的培训。鼓励电子商务服务平台与农业产业化基地、大型超市、农产品批发市场、加工企业、大型餐饮连锁企业进行对接，拓宽农产品流通渠道。

5. 促进电子商务创新发展。实施“网络超市”、“移动商城”促进工程。应用宽带移动网络前沿技术，加快发展移动电子商务，推动手机、掌上电脑等智能移动终端在商贸流通领域普及应用，扩大移动电子商务覆盖面。鼓励电子商务服务技术创新、内容创新、模式创新，加强电子商务新技术自主研发和引进，加快成果转化。引导和支持电子商务企业开拓新领域，发展新业务，探索新模式。

6. 深入推进电子商务示范工程。推进国家电子商务示范城市建设，支持电子商务基础条件好、网络贸易需求旺盛、市场发展前景广阔的城市争创国家电子商务示范城市；加快电子商务示范基地和产业园区建设，完善我省重点园区功能，提升辐射力，打造国内知名品牌园区；鼓励有条件的省辖市、县（市、区），结合当地优势产业，建设不同特色的电子商务园区。推进创建省、市、县三级电子商务示范企业，重点培育一批省级和国家级电子商务示范企业，壮大我省电子商务骨干企业队伍，加快企业应用电子商务步伐。

（六）加强电子商务市场监管。

1. 完善政策体系。贯彻执行国家电子商务法规，结合实际，积极推进我省电子商务地方法规立法工作。研究制定我省电子商务行业规范和标准。统筹编制电子商务行业发展规划，加强引导和组织实施。

2. 加强执法管理。按照在发展中规范、以规范促发展的总体要求，坚持“管放结合”原则，加大网上商务活动的监督管理，规范网上经营行为，强化事中执法检查和事后违法追究，建立网络经营和消费主体纠纷投诉与调解处置机制。各地、各相关部门要上下联动、通力协作，严厉打击利用网络制售假冒伪劣商品、侵犯知识产权、传销、诈骗等非法行为，保护网络消费者合法权益，维护健康有序的网上流通秩序。

3. 推行实名备案。对各类网商和电子商务第三方服务企业开展网络经营活动实行实名备案，商务等监管部门依据备案信息实施监督管理，备案和监管信息在相关政府部门之间互通共享。

四、落实保障措施

（七）加强组织领导。

各级政府要切实把加快推进电子商务列入重要日程，加大统筹协调和政策扶持力度，及时研究解决发展中的困难和问题。省政府将对各地、各部门电子商务工作情况进行督导考核。

（八）加大政策支持力度。

贯彻落实国家扶持电子商务发展的各项政策。省财政统筹利用政策资金，对电子商务发展给予重点支持，用于支持创建国家电子商务示范城市和省级以上示范基地、示范企业、重点园区以及骨干电子商务平台建设、人才培训和引进、信用和统计体系建设等。各地要结合实际统筹本级政策资金支持电子商务发展。建立多元化、多渠道的投融资机制，引导各类社会资本投资电子商务产业；对符合我省产业结构调整总体布局的重点电子商务园区，比照经济技术开发区、产业集聚区相关支持政策执行；对国家和省重点电子商务项目，参照省重点项目进行管理，在规划、土地指标等方面给予支持；鼓励利用存量土地发展电子商务；降低电子商务企业设立门槛，放宽电子商务领域外资准入限制；推行统一受理、联合审批、限时办结服务措施；支持建立网络营销孵化中心，加快电子商务人才培养。

（九）营造良好发展环境。

支持电子商务行业中介组织建设，鼓励和支持协会依照法律、法规和协会章程开展工作，引导企业守法诚信、规范经营，强化协会会员自律；支持商务研究专业院所开展电子商务发展战略和政策研究，为政府决策提供支持；利用省内外各类主流媒体，大力宣传电子商务的重要作用和发展趋势，普及电子商务应用知识，大力推介省内电子商务优秀企业，营造有利于电子商务发展的舆论氛围。

河南省人民政府

2014年1月21日

（完）

FBO 产业取得成功的 4 大核心因素
——美国经验启示录

近年来，国内通航界对FBO产业非常关注，并将其作为通用航空产业发展的重点业务方向。本文将结合美国FBO产业的发展现状，从概念和运行特点上，对FBO产业发展的关键要素进行分析，以作为行业投资建设的参考。

FBO 主要是立足机场，为各类航空用户（主要是通用航空用户）提供加油、维修、机库租赁等各项服务以获取利润，从本质上讲，FBO 并不是一个专业化的技术工种，而是一个综合性的机场地面服务商。笔者通过对美国多家特色 FBO 运营商的考察与分析，总结出发展 FBO 产业需要重视的几个方面。

简化便捷是基础

对于用户来说，简化便捷是他们选择 FBO 的主要考虑因素。在美国，通过 FBO 进入机坪的乘客几乎不需要任何的安检，对于包机飞行，由飞机所有人或飞行运营公司确认飞行信息，由机长负责确认登机人身份即可，也无需 FBO 的安全检查。哪怕是位于运输机场的 FBO，外客来访也只需要 FBO 接待人员带领即可。除一些位于重点城市附近的大型公务机场和运输机场需要核查通过人员的证件外，其他人员通过 FBO 登机甚至连证件都不需要。即使像纽约、华盛顿这样的敏感区域的大型运输机场，如不涉及国际飞行，乘客的身份只要机长确认即可。

便捷的程序可以大大提高 FBO 的运行效率，同时也保护了使用者的隐私。在美国，很多 FBO 负责人以及 FAA 的代表一再声明：过多的安全检查和限制并不利于通用航空的发展，只要不影响运输航班的安全，建议不要对通航用户进行安全检查。

但是，不安检并不意味着放弃了安全管理，美国的做法是通过设施以及管理程序等方式，进行“隐形”的安全管理。执行私人飞行任务时，FBO 管理人员只允许登机人员在 FBO 前面的停机坪活动，不允许他们进入到机场空侧区域。例如，当来自中方的一个访问团在 Fresno 机场 FBO 机坪参观时，美方人员会派出一个三人的小组，一人负责给培训团介绍各种情况，一人负责控制培训团成员的行走范围，以防止误入机场的控制区，还有一人负责控制 FBO 所有进出机坪的入口，以防止人员无序进出机坪。

在人员和车辆控制上，机场采取分片负责的原则，各个 FBO 和相关单位负责其所属的停机坪，进入机场隔离区的车辆和人员都要统一登记管理。FBO 公司自身的车辆通常需要安装特殊的 IC 卡和遥控按键，才能打开隔离区大门进入到机坪，客户的车辆在有 FBO 人员引导的情况下，才能进入到停机坪。在具体的机坪管理上，美国国家航空运输协会制定了一套完整的地面服务流程和标准，颇受员工欢迎，成为员工入职培训的基础。

此外，FBO 和海关、边检人员的紧密合作是提高国际客户服务效率的关键。一般而言，设有海关的机场都由 FBO 负责核对人员，并将证件传送至海关边检的办公室，针对一些重要机场的国际飞行任务，甚至可以由海关人员到飞机上提供通关服务。

优化服务是核心

美国全境拥有大约 3000 余家各类 FBO，在 FBO 的服务中，网络化、专业化和多元化是未来 FBO 发展的主要趋势。

网络化

随着客户对服务要求的提高，网络化成为大型 FBO 发展的必由之路。以目前世界上最大的 FBO——Signature 公司为例，Signature 公司隶属于英国 BBA 集团公司，是一家全球化的 FBO，目前在全世界有 100 家分支机构。在美国本土，从西部的加利福尼亚到中部的堪萨斯再到东部的马里兰都遍布着 Signature 的服务点，形成了网络化布局。

公务航空不同于运输航空，行程往往缺乏预先准备，在节日、重大会议等特殊时期，公务飞行量会大幅增加，服务保障难度就较大。Signature 认为：FBO 的停机坪可以决定同时能保障多少架飞机，但保障运行效率则取决于 FBO 的服务能力及与周边机场的协调能力。因此，网络化、系统化的调度与组织管理能力是 FBO 服务保障能力的重要建设方向，Signature 每个分支机构的人员数量不多，小的服务点的雇员仅十余人，多的也不过数十人。但是一旦某个服务点飞行保障计划比较紧张时，各个分支机构都可以立即提供有力的人力支援，保证服务质量。

专业化

除了网络化外，专业化服务能力也成为 FBO 的一个发展趋势，这是由于地面服务受经济波动的影响大，且技术门槛低，竞争相对激烈，发展具有一定技术门槛的高附加值专业化服务，有利于 FBO 应对经济波动，同时避免过度市场竞争。成立于 1967 年的 Jet Aviation 是其中一个典型代表，Jet Aviation 位于纽约州的 Teterboro 机场，是通用动力集团的全资子公司，主要发展以湾流系列公务机的维修为特色的专业性 FBO。

Jet Aviation 主要在全世界 24 个主要机场上设置分支机构，拥有 5100 名雇员，业务涉及湾流飞机的维修、保养、翻新、托管、培训、包机等方面。以托管、维修以及代管等模式服务的公务机机队高达 1700 架，是世界上最大的公务机机体维修商。在 Teterboro 机场，Jet Aviation FBO 每年服务超过 3.5 万次公务机起降，占机场年度起降架次的 25%。

多元化

对于没有能力形成网络化布局的小型 FBO，面对通用航空市场结构的改变，传统依靠地面服务或油料销售的盈利模式难以为继，因此很多小型 FBO 在积极开发维修、培训和飞机销售等上下游市场，位于美国加州洛杉矶附近的 Threshold aviation 是其中一个典型的代表。Threshold Aviation 驻于 Chino 机场，以提供维修、改装以及内饰装修为主要业务，同时也为公务机客户提供油料、机库、休息室、飞行计划等常规 FBO 服务。由于 Chino 机场是一个通用机场，只有一些通用航空用户，而没有定期航班，因此 Threshold Aviation 发展出较强的维修和内饰改装能力以吸引客户。该公司获得了 FAR-145 维修资质，维修人员也具有 A&P 维修执照，

能够提供多机型维修、放行、定检、机体改装等多项业务，FAA 甚至委任了该公司的技术人员作为维修工程委任代表，可以直接负责一些专业维修方案的制定和审批工作。

Threshold Aviation 的所有者是一个退役的战斗机飞行员，也是一个飞行发烧友。他同时拥有多种民航飞行执照和等级。因此该公司有很多特色的维修服务，如改装维修二战飞机、改装维修退役的军用飞机等。该公司甚至获得了 NASA 用于科研的飞机的维修合同，并可以为 NASA 的实验飞机设计维修和改装方案。

除维修、改装服务外，Threshold Aviation 还拥有较强的运营服务能力。该公司拥有 FAR-135 部运行资质（与中国法规体系不同的是，美国的 FAR-91 部运行和代管运行不需要运行合格审定），直接运营飞机，同时还代管私人飞机和进行包机飞行。公司运营了 20 架飞机，其中 10 架是面向私人的代管航空器，10 架是用于对外包机业务。

在 Threshold Aviation 公司的年度收入中，机务维修占 50%、公务包机收入占 20%、航空器代管占 20%、加油及其他服务约占 10%。可以看出，传统的地面服务在公司的收入构成中已经成为一个很小的部分。在公司的 70 名员工中，维修人员 50 名，签派员 2 名，全职飞行员 5 名，兼职飞行员 10 名，油料服务人员 5 名。此外，还聘用了一些兼职乘务员，负责管理和营销的人员仅 3 人。高效的管理体系是保障 FBO 获取利润的重要保障。

维修是小型 FBO 业务拓展的一个主要方向，但是，通用航空机型种类众多，单一机型机队规模小，飞行量相对较小，维修业务量相对不大，获得很多通航机型的维修许可相对困难、成本较高。因此，一些 FBO 往往依附一些制造商开展相关业务， 位于 Kansas 的 YingLing Aviation 就是其中的一个典型代表，YingLing Aviation 位于威奇托的 Mid-continent 机场，主要面向赛斯纳公司机队提供维修服务，以及常规的加油等地面服务。公司具备了赛斯纳公司所有螺旋桨机型的维修能力授权，拥有 120 名员工，绝大多数为机务人员。除了这些维修业务，YingLing Aviation 还提供航空汽油和航空煤油的加油业务，由于该公司 24 小时全天开放，良好的服务甚至争取了一部分支线航班和空军飞机的油料供应业务。对于一些公务机客户，机库租赁费是 FBO 的重要收入来源，YingLing Aviation 的机库使用是以 200 平方英尺（约 18.6 平方米）为单位计收，一架中小型飞机一个月的机库租金为 1500 美元，这个价格相对于公务机客户而言是可以接受的，因此该公司的机库租赁业务发展也相对较快。

自主管理是常态

严格来讲，FBO 并不是一个专业的产业形式，它是多个产业模式的集合平台。该平台基于一个固定的特殊地点——机场，通过面向航空用户提供各种增值服务来获取收益。这种服务可能仅仅是加油、清洁的地面服务，也有可能是维修、改装等高技术服务，也有可能拓展到飞行培训、维修培训甚至直接的公务包机运营等业务。不同的业务模式受不同的行业法规所约束，很难用某种单独的法规去统一规范，因此，行业自主管理成为 FBO 的一个常态管理特征。

在与美国各 FBO 的交流过程中，笔者发现，几乎所有的 FBO 运营商都明确表示，他们的成立不需要遵守任何 FAA 或地方政府设定的专业标准，只是在企业注册的时候在当地工商局注册即可。如果企业愿意，可以主动寻找第三方进行服务质量标准的审计，但并非政府强制。FBO 的服务内容和质量的提升完全依赖于市场竞争。

即使涉及到安全管理，对于通用机场来说，也仅要求各个 FBO 管辖各自的区域，且责任非常明确，任何外来物品或者人员进入都会引起相关 FBO 运营人的注意，不会出现管理漏洞。而对于运输机场来说，由于涉及公共航空的旅客安全，因此这里运营的 FBO 的停机坪周边都设置了专门的技术设备，一旦有人员或车辆突破了 FBO 的管辖范围，塔台和机场指挥部门会立刻知晓，并立刻派人检查核实，并由 FBO 来承担相关责任，这就使得 FBO 极为关注机场的安全问题。

利益平衡是关键

FBO 与机场之间的利益关系，是影响 FBO 发展的关键点。一般来讲，FBO 的投资模式包括如下几种：一是 FBO 投资人租用机场土地，由投资人投资建设运营，机场提供围界的进出口，并划设专用的机坪提供给 FBO 使用；二是在没有客户有兴趣投资运营 FBO 时，由机场自己投资建设，并委托经营，但这种情况一般很少发生，往往在极其偏僻的机场。无论哪种模式，机场要保证对 FBO 的公平开放原则，即机场不会限制 FBO 的进入，同时，机场也不会直接开展 FBO 的运营并与其他 FBO 进行竞争。

FAA 对于引进 FBO 无明确的规定，但是依据机场 FBO 的引进原则，往往会至少引入两家 FBO，以形成市场竞争，但一般不会多于 5 家，因为过于激烈的市场竞争会导致 FBO 经营状况下降，最终会导致机场的管理混乱。

需要说明的是，除了大型运输机场外，大多数通用机场的所有者是地方政府，因此机场并不以营利为主要目的，其收费只要能够满足机场的日常运行与维护就可以了，因此，通用机场往往不收取起降费，停场费用也非常低廉。对于运输机场，起降费也只向 12000 磅（5.4 吨）以上的飞机收取。低廉的收费降低了通航用户的使用成本，促进了通航产业的发展。机场的日常费用通常来自机场周边土地的租金，由于不以赢利为目的，租金也非常便宜。

在传统的油料销售管理方面，机场当局作为油料的总供应方，每年按照 FBO 的需求进行油料的订购与分配，为保护 FBO 的业务开展，机场自身通常并不涉及油料销售，同时，机场向各个用油单位提供的油料供应价格是一样的，而 FBO 的销售价格依据其提供的服务不同而有所不同，并不是油价越低越受客户认可。

综上所述，健康的通用航空 FBO 产业应该是一个以良好的服务、便捷的程序争取客户的地面服务集成商，在这个领域，适当的市场竞争，良好的自我管理能力以及和机场利益之间的平衡，是保障这个行业健康发展的前提。因此，我国通航领域发展 FBO 产业，首先需要从政策层面进行顶层设计，将 FBO 由机场资源的掌控转移到服务质量的建设上来，才能最终促进通航产业的健康发展。

源自《公务与通用航空》2014-06-06

直升机与城市间越来越紧密的关系

前不久，千里运送心脏器官挽救北京12岁男孩儿的新闻事件引起了社会的极大关注。作为“第二棒”的直升机运输，作用得到了很好体现。

如今，在我国很多城市，直升机已经开始慢慢走入平常百姓的生活。尽管这样的使用仍处于起步阶段，与国外相比还相对落后，但可以看到的是，直升机与城市的关系，正变得越来越紧密。

与偏重私人使用的公务机市场不同，中国民用直升机机队的增长和发展，主要来自如海上石油和天然气开采、紧急救援、公安执法、城市救援以及其他工业应用等更加传统的运营任务和行业需求。而这些业务领域恰巧体现了直升机用于城市发展的功用。

城市的效率工具

我国地域幅员辽阔、地形复杂，很多城市的经济发展依托周边尚未被开采和勘探的矿产和石油、天然气等资源。但是，这些资源所处的地区往往交通条件差，依靠地面交通极其不便利，直升机则成为最理想的交通工具。

除去这些城市工业需求，以及电力巡线、航测航拍、施工建设等城市作业需求外，更能体现直升机与城市关系的，则主要体现在公共事业领域内的直升机应用。由于具备对起降场地要求低，无需跑道，可垂直起降，可悬停，能提供点对点飞行，具有更高的便捷性、灵活性的优势，直升机在城市发展中应用十分广泛。尤其是在处理各种突发事件时，直升机快速、高效、受地理限制少的优势越发明显，此前汶川地震发生后开展的直升机救援就是很好的实例。

据担任此次飞行任务的华彬天星通航有限公司飞行机长曹威介绍，从接到120指令到飞行计划被批复，仅用了15分钟，从机场到医院全程也仅用了10分钟。而正常从北京首都国际机场到目的地安贞医院，车程最快也要半个小时。

北京首航直升机通用航空服务有限公司执行董事长兼总裁徐立冬告诉记者，在像北京这种堵车严重的大城市中，直升机能够在应急医疗救援中发挥巨大的作用。直升机对于起降地点的环境要求相对较低，可以在狭小的场地内垂直起降，甚至可以在水上、房顶上、山顶上等极端或特殊的场所起降，因此可以很好地解决在公路不畅通情况下的紧急救援问题。

直升机作业高效的优势，在火灾等紧急事件发生后也得以充分体现。日前，上海闵行区一冷链物流公司厂区内一空置厂房着火。据悉，事发时尽管消防车辆增加到22辆，但地面消防车仍无法立刻控制局面。此时，“最牛外援”——K-32消防直升机——出现，并派上了大用场。其在附近的黄浦江水面取水后，根据需要空投水炮，成功配合地面消防人员将大火扑灭。

更常态化发展

随着我国经济的发展，国内各类大型活动明显增多，特别是奥运会、世博会等大型国际比赛、展览的举办，使城市安保面临各种压力和挑战。大型活动的特点是人多，组织工作复杂，信息获取、鉴别难度大，现场秩序一旦失控后果不堪设想。直升机在这种情况下可发挥独特的功效，其空中监控范围广，机动性强，可实时获取全局性的信息，并能根据需要快速机动地转换监控目标，实现空中有效的监控和指挥。

在世博会期间，上海市警务航空队的警用直升机就被安排在场馆上空巡逻，以掌控入沪车流状况，并及时与交通部门联合指挥疏导。今年农历新年时，为监控庙会等人流聚集地的情况，北京市的公安警务直升机也会发挥积极的作用。面临旺季交通拥堵时，北京市的交通指挥人员也会搭载公安警务直升机升空，在空中协调指挥地面交通。

打造配备齐全的警务航空体系，已成为各地城市、特别是大中城市的一项重要工作。直升机空中执勤，将越来越常态化。近日，浙江、黑龙江、山西等地加强武警直升机队伍建设的消息频繁见诸报端。据媒体报道，为加强安保工作，北京警航总队根据市局整体工作部署，每日计划两三个巡逻飞行时段，投入5架警用直升机，设置多条预定航线，围绕北京城区大型交通枢纽、火车站、公交场站、公园景区等人员密集场所及周边道路，开展警务飞行空中巡逻。据了解，按照目前的工作模式，每周直升机巡逻时间将不少于30个小时。

与此同时，各大城市的航空急救能力建设也在不断增强。很多城市的红十字会、医疗急救部门积极与通航企业建立起广泛的联系，试图建立一套完善的航空救援服务体系。其中，涉及救援飞行任务的申请、空中医疗救援服务、转运病人标准以及运作流程、支付体系等各个环节的内容，也在逐步建立和完善。

同样谋求常态化发展的还有城市空中游览项目。据统计，世界上有1000多家各类通用航空公司正在开展空中游览和航空旅游业务，并处于良性循环和发展壮大的阶段。可以说，直升机给城市旅游经济注入了勃勃生机，因此被看做是“环城市经济”。据悉，像三亚等旅游城市，旅游市场已成为通用航空事业发展的重要组成部分。

让城市尽快飞起来

中国城市对直升机的需求由来已久，但是由于整个通用航空领域面临的几大难题，如空域受限、缺乏机场和起降点、油料供给匮乏、配套设施薄弱、常年低位徘徊造成的行业整体人才和技术储备羸弱、税收和财政补贴滞后等诸多限制，整个体系发展缓慢，长期处于雷声大、雨点小的局面。

拿城市间的空中捷运来说，直升机可以称得上是城市管理的有效工具，它的使用可缩短民众出行的时间，使城市人群的选择更加自由化。在发达国家，建立直升机定点航班是城际沟通的一种常用手段。然而在我国，空中捷运系统基本上仍处于初始阶段，类似的需求只能求助于包机飞行，固定的直升机航线鲜有案例。

业内人士分析指出，抛开低空政策、税收财政政策等宏观层面的统筹规划而言，单就城市建设这一层面，就还有很多工作要做。直升机停机坪作为直升机在城市应用的基础保障设施，城市管理部门或政府相关部门应采取积极的措施加以规划筹措。然而，我国城市在这一领域的规划工作还远远不够。

当然，针对这一问题，很多大城市已逐步开展了相关的建设工作，如北京市的999医疗急救专用停机坪已达20个，3年内计划在京津冀地区增至100个。在北京安贞、同仁等大型医院的屋顶和地面，也都有为直升机起降安排的专用场地。

此外，在直升机针对城市的紧急状况展开救援时，还存在力量分散的问题。目前，我国现有的直升机应急救援力量分布在军方、公安部、交通运输部、卫生部等多个部门，很难形成统一的“合力”，亟待必要的统筹和协调。

同时，随着直升机市场的日益成熟，国内一些商业性的直升机运营企业也愿意参与到为城市服务的业务中来。以商业化的手段调动民间力量，将民间资源作为国家资源的重要补充，已成为一大发展趋势。然而，如何做好相关的统筹协调工作，特别是在发生紧急状况时如

何调动民间力量，如何解决好“由谁买单”等一系列运作方面的问题，仍需要建立完善的机制来加强管理。

直升机参与到城市发展建设中来的益处颇多，普通百姓也能受惠于此自然是好事。因此，不难理解从专家学者到群众百姓都在热切地盼望着直升机飞进城市，促进城市经济的发展。然而，新事物的发展总要经历一个较为漫长的过程，如何更好地平衡各方资源，在飞机数量有限的前提下实现供需平衡，如何使城市找准定位，因地制宜地开展空中项目，还需要长时间的摸索与实践。

随着低空的进一步开放，各方努力的效果逐渐显现，中国城市直升机应用快速发展的繁荣时代必将到来。

延伸视界

民族直升机产业须加紧跟上

随着城市建设的不断发展，对直升机的需求量将不断增加。霍尼韦尔航空航天防务和航天销售副总裁 Tom Hart 表示，全球直升机采购需求维持了 2013 年的强劲势头。其中，公共事业领域直升机采购需求量呈增长趋势；随着司法执行、石油天然气行业计划升级机队和延长运营时间，直升机需求量在这些领域内维持稳定。未来几年内，将有新的直升机平台陆续投入使用，这也将拉动直升机总体采购需求的增长。对于中国的城市发展而言，同样如此。据空中客车直升机公司预测，中国未来 10 年将需要超过 1000 架直升机。

如今，我国的直升机市场已经成为一个完全开放的市场，国际化特征明显，5 家国际知名的直升机制造企业都有产品在我国运营。而面对需求量巨大的民用直升机市场，国内本土直升机制造业的发展速度也应进一步加快。应该说，国内直升机市场对国产直升机抱有极大的热情和期望。

然而，长期以来直升机在我国航空产品中受重视程度严重不足，又多年仅限于军用直升机的研制生产，民用直升机的研制、生产和销售近乎于零，加之国内发展民机经验少、难度大，投入有限，国产民用直升机品牌形象的塑造更是难上加难。如今，随着民族直升机产业的不断发展，我国形成了从 1 吨级到 13 吨级较为完整的产品谱系。其中，中航直升机顺应市场需求，从现有平台升级和新产品开发入手，推出了 AC 系列民用直升机，顺应了“让市场在资源配置中起决定性作用”的理念，前景被普遍看好。

当然，要想打造一个较为成熟的民用直升机市场，仍有很长的路要走。在制造领域，要建立集主机研发、传动、发动机和其他配套产品生产于一体的产业发展基础，形成完整的研发、试验、生产和服务体系，打造具有国际影响力的品牌形象。同时，要形成以客户需求为核心的设计理念，满足用户需求；要不断提高直升机的核心技术水平，顺应时代发展。在这一过程中，还应坚持自主开发与国际合作相结合的原则，积极学习国际企业先进的技术和管理经验，并为我所用。

此前，中航工业科技委主任张洪飚曾建议，在航空应急救援体系建设所需采购项目中，仍应以国产直升机和国产航空装备为主。其中，采购直升机的国产化率不得低于 80%。他还建议，选择部分重点城市作为试点，建立全部国产直升机或以国产直升机为主体的航空应急救援体系。面对如此大的市场需求，届时，技术先进的国产直升机必将派上更大的用场。

源自《中国民航报》 2014-06-04

庞巴迪 C 系列重启发动机地面测试 无缘范堡罗航空展

据 Flightglobal 报道，庞巴迪公司将在未来几周内重启 C 系列发动机地面测试，这意味着 C 系列不会在 7 月 14 日开始的范堡罗航空展上亮相。辅助动力设备、电力系统和航空电子设备的静态测试目前也在进行中。

庞巴迪表示考虑安排 C 系列在下次举办大型航展时首度亮相，因此可能要等到 2015 年 6 月巴黎国际航空展开幕。庞巴迪重申 C 系列将按照计划于明年下半年投入使用。

庞巴迪称，在 5 月 29 日的飞行测试中，发动机启动后获取动力时发生故障。庞巴迪已经与发动机供应商普惠达成共识，并且引入新的控制措施以防止类似情况发生。庞巴迪表示，故障对 FTV1 机身造成结构性损伤，但是这些损伤可以修复。自去年 9 月 16 日至今，4 架 C 系列 CS100 测试机已完成共计 330 小时的飞行测试。

庞巴迪 C 系列是首个采用普惠齿轮涡扇发动机并接受飞行测试的商用飞机机型。空客 A320neo、伊尔库特 MS-21、三菱 MRJ-90 和巴航工业 E 系列 E2 都选择了该发动机。该发动机的创新之处在于使用风扇驱动齿轮系统，该系统与 C 系列发动机故障没有直接联系。此前两家公司已经确认普惠静洁动力 PW1500G 发动机故障源自低压涡轮。

源自民航资源网 2014-06-11

全球最大的太阳能飞机首飞成功

6 月 2 日，目前全球最大的太阳能飞机“太阳驱动”2 号在瑞士西部城市帕耶讷成功首飞。明年 3 月，两名瑞士探险家将驾驶“太阳驱动”2 号从海湾地区出发，开启环球飞行之旅。

“太阳驱动”项目发起人、瑞士探险家贝特朗·皮卡尔及其团队 6 月 2 日发表声明称，当天清晨，“太阳驱动”2 号在帕耶讷机场成功实现首飞，飞行持续 1 小时 45 分钟，最高飞行高度为 2400 米，在飞行过程中飞机各项技术指标正常。

今年 4 月 9 日正式亮相的“太阳驱动”2 号是“太阳驱动”号的升级版，它超越“太阳驱动”号成为目前全球体积最大的太阳能飞机。它的翼展达 72 米，堪比波音 747-800 型客机，重 2.3 吨，最大飞行高度可达 8500 米，最高时速为 140 公里。

“太阳驱动”2 号的机身和机翼均采用极轻的碳纤维材料，机翼上安装有 17248 块超薄、高效太阳能电池板。与“太阳驱动”号一样，“太阳驱动”2 号在飞行中无需一滴燃料，仅依靠阳光就能实现昼夜飞行。

源自《中国质量报》 2014-06-05

美国的“嘀嘀”能打飞的企业价值 182 亿美元

“嘀嘀打车”和“快的打车”这两个打车软件在国内已红遍大江南北，而在美国，也有一款类似的软件，它叫 Uber。这家公司 7 日宣布，最新完成 12 亿美元融资，这使该公司的总估值达到 182 亿美元。

Uber4 年前在美国旧金山起家，目前业务已经遍及全球 37 个国家和地区的 128 个城市，有数十万交通运输服务提供商和数以百万计的消费者接入其平台。Uber 此前已通过数轮融资从 Benchmark、德太投资、谷歌风投等处募集到 3 亿多美元资金。

Uber 正在大力宣传。他们说，随着公司业务的增长和扩张，公司已经从一家硅谷科技创业公司进化为全球许多城市中千百万人的生活方式：将地面交通转变成一种无缝服务，提供一种另类的城市交通方式，从而让买车成为历史。

这家公司还一直宣称可以给司机带来高收入。Uber 表示，如果纽约市的一名 UberX 司机的平均每周工作时间至少达到 40 个小时，那么其年薪将可达到 90766 美元；而如果是在旧金山，其年薪也可达到 74191 美元。UberX 是 Uber 提供的低成本服务，司机可使用自己的汽车来为 Uber 用户提供服务。相比之下，一般的美国出租车司机的年薪只有 3 万美元左右。

Uber 的野心并不止于一个叫车软件。近期，Uber 在纽约曼哈顿推出快递服务，未来可能把该项服务扩展至其它城市。由于有谷歌的资本和运营支持，使 Uber 在打车应用中脱颖而出。Uber 在 2013 年采购 2500 辆无人驾驶汽车，这一举措可能对整个交通行业产生深远影响。今年五月初，谷歌地图加入 Uber 叫车功能，打开了海量用户入口。此外 Uber 还有私人飞机搭乘业务，使“打飞的”成为现实。这些多样性的规划给了投资者和外界更多的想像空间。

不过，也有市场人士质疑这么高的估值，认为很难排除 Uber 自身及其投资人在融资前鼓吹的可能性。

源自《今日早报》2014-06-09

《为 学》

（清）彭端淑

天下事有难易乎？为之，则难者亦易矣；不为，则易者亦难矣。人之为学有难易乎？学之，则难者亦易矣；不学，则易者亦难矣。

吾资之昏，不逮人也；吾材之庸，不逮人也；旦旦而学之，久而不怠焉，迄乎成，而亦不知其昏与庸也。吾资之聪，倍人也；吾材之敏，倍人也；屏弃而不用，其与昏与庸无以异也。圣人之道，卒于鲁也传之。然则昏庸聪敏之用，岂有常哉？

蜀之鄙有二僧：其一贫，其一富。贫者语于富者曰：“吾欲之南海，何如？”富者曰：“子何恃而往？”曰：“吾一瓶一钵足矣。”富者曰：“吾数年来欲买舟而下，犹未能也。子何恃而往？”越明年，贫者自南海还，以告富者，富者有惭色。

西蜀之去南海，不知几千里也。僧富者不能至而贫者至焉。人之立志，顾不如蜀鄙之僧哉？是故聪与敏，可恃而不可恃也，自恃其聪与敏而不学者，自败者也。昏与庸，可限而不可限也；不自限其昏与庸而力学不倦者，自力者也。

译文

天下的事情有困难和容易的区别吗？只要肯做，那么困难的事情也变得容易了；如果不做，那么容易的事情也变得困难了。人们做学问有困难和容易的区别吗？只要肯学，那么困难的学问也变得容易了；如果不学，那么容易的学问也变得困难了。

我天资愚笨，赶不上别人；我才能平庸，赶不上别人。我每天持之以恒地提高自己，等到学成了，也就不知道自己愚笨与平庸了。我天资聪明，超过别人；能力也超过别人，却不努力去发挥，即与普通人无异。孔子的学问最终是靠不怎么聪明的曾参传下来的。如此看来聪明愚笨，难道是一成不变的吗？

四川边境有两个和尚，其中一个贫穷，其中一个富裕。穷和尚对有钱的和尚说：“我想要到南海去，你看怎么样？”富和尚说：“您凭借着什么去呢？”穷和尚说：“我只需要一个盛水的水瓶一个盛饭的饭碗就足够了。”富和尚说：“我几年来想要雇船沿着长江下游而（去南海），尚且没有成功。你凭借着什么去！”到了第二年，穷和尚从南海回来了，把到过南海的这件事告诉富和尚。富和尚的脸上露出了惭愧的神情。

四川距离南海，不知道有几千里路，富和尚不能到达可是穷和尚到达了。一个人立志求学，难道还不如四川边境的那个穷和尚吗？因此，聪明与敏捷，可以依靠但也不可以依靠；自己依靠着聪明与敏捷而不努力学习的人，是自己毁了自己。愚笨和平庸，可以限制又不可以限制；不被自己的愚笨平庸所局限而努力不倦地学习的人，是靠自己努力学成的。

《为学》感言

天下事，所谓难易均是相对的。只要你开始做了，困难就会越变越小；而当你缩在角落仰视它，它就会变得强大，像大山一样压着你，直到你退却。这就是“为”与“不为”的区别。

你认为工作很繁琐，一推再推；你感到任务很繁重，一拖再拖。始终不做就永远不成。人，生来都不是全能的，都是在实践中不断学习探索，从而征服一座座看似“不可企及”的山峰。在步履中我们收获经验，增长才干，才一步步迈向最后的成功。

习近平总书记强调：“空谈误国，实干兴邦”；李克强总理说：“喊破嗓子，不如甩开膀子”。讲的都是实干才有出路，善做才会善成。

今日，竞争前所未有，机遇前所未有。郑州航空港经济综合实验区为我们展开了巨大的画卷；历史为我们搭建了广阔的平台。河南航投大有作为，身为航投的一份子，我们更要做好那颗关键的“螺丝钉”，不断拧紧学习的钻劲，鼓足干事的拼劲。

千里之行始于足下。每天不断地积累加速度，最终便会飞越千山万水。只要我们每一个人用心而为，航投定会展翅高飞。（龙飞天）

儿童乘机小贴士：让快乐起飞

暑期来临打算带小孩乘飞机出行的家长们要注意了，咱们小朋友乘坐飞机还是有很多需要注意的。

★家长如何帮小孩子买机票？

小宝宝还有没身份证如何购买机票呢？其实还没有身份证的小朋友不用着急，宝宝们完全可以用户口本等相关证明便可购买到机票，但是大家要记得登机时也要带好相关证件哦！

★儿童购票优惠多

小朋友们出行，真可谓是经济实惠！一般 2-12 岁的儿童（以户口本日期为准）乘坐国内航班可以购买到儿童票，享受 5 折的折扣，并且还可以享受燃油费减半等优惠。而且如果有低于 5 折的特价票，小孩子们也可以和成人一样购买。

★儿童乘机携带物品需注意

乘飞机时，小孩子们的一些小玩具可是不能带上飞机的，比如玩具枪、鞭炮、假蛇等物品。而且在随身行李中不能有超过 100 毫升的膏状、乳状物或液体，比如牛奶、护肤品、洗发水等等。

★儿童乘机安全小贴士

在飞机起降过程中，由于客舱压力的变化，会引起耳朵胀痛等不适。这时家长需要给小孩子采取一点保护措施。

如果是婴幼儿，让孩子吸奶嘴或者用奶瓶喝水，用吸吮来平衡管内外空气压力。并且机舱里空气干燥，应注意给孩子抹些保湿用品，并不时在鼻孔里点一两滴生理盐水，防止过渡干燥引起鼻内疼痛流血。

稍大一点的孩子，可以让孩子们咀嚼口香糖或吃些零食来缓解耳部压力，吃糖果还可以补充身体糖分，缓解旅途疲劳。在孩子耳朵不适的时候，家长也可以给孩子讲些小故事分散小孩子们的注意力。

在选择座位时，家长也应尽量让小孩子远离紧急出口位置。在旅途中，应注意系好小孩的安全带，并且让小孩子尽量不要乱走动，在小孩子在上厕所时，家长也最好陪同。这样可以防止在突遇气流，飞机颠簸对小孩子造成伤害。