

秋日胜春朝

秋天,意味着收获。2017年的秋天,河南航投又是一个丰收季!

9月25日,德国汉堡空客交付中心,随着一架全新A321客机的呼啸而起,由河南航投掌股的阿维亚(中国)公司完成了今年第8架飞机的交付任务,提前3个月完成全年订单,标志着河南省第一单飞机租赁业务圆满收官。

今年秋日胜春朝,金风送爽育新苗。

省委省政府有力落实习近平总书记“支持建设郑州—卢森堡‘空中丝绸之路’”的重要指示精神,丰富“一带一路”建设内涵,审议通过了《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划》和《推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案》,开通郑州直飞卢森堡洲际客运航线、打造卢森堡货航亚太地区分拨转运中心、争取欧洲银行金融机构在豫设立分支机构、争取国家支持在郑州航空口岸开展外国人72小时过境免签……河南省建设“空中丝绸之路”的专项清单详细落地。一项项一单单,是考题,更是赴征的鼓点,节奏有力,催人奋进。

只争朝夕,秋种赛春播。

河南航投紧抓机遇,深耕合作,不断扩大郑卢“双枢纽”效应,延展“空中丝绸之路”。9月13日河南—卢森堡“一带一路”经济合作论坛在郑州举行。河南航投积极参与,和卢森堡商会签署合作备忘录,将论坛发展为定期机制,使“空中丝绸之路”建设具体化、落地化,具有可操作性和持续性。

9月27日,航投考察团完成飞机交付任务后,马不停蹄考察立陶宛BAA航空培训学院,双方签署战略合作协议,进一步完善航空业发展的战略布局。

合资货航、签证中心、专属货站、培训学校等一系列合作相继推开,河南航投以高度的政治责任感和历史使命感,积极探索开拓,促进本土航空经济产业链的延伸和升级。

深红浅黄颜色鲜,不是春天胜似春天。航投人正以百倍的决心和信心,踏新程,绘新景,为河南民航产业的发展再添新风采。



P18 河南首家专业飞机租赁公司5个月交付8架飞机

卷首语 /Prologue

01/秋日胜春朝

高层声音 /Leader Voice

05/习近平：继续推进马克思主义中国化时代化大众化
07/陈润儿：河南物流业转型发展势在必行

特别关注 /Special Focus



08/引领中部服务全国连通欧亚辐射全球
河南省加快建设“空中丝绸之路”
09/郑州-卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划
15/推进郑州-卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案

特别策划 /Special Planning

18/河南首家专业飞机租赁公司5个月交付8架飞机
谱写航空金融双业融合发展新篇章
20/5个月8架空客飞机
河南首家飞机租赁公司“蛮拼的”
21/立足“一带一路”共话“空中丝路”
22/跟随河南省首家专业飞机租赁公司走进空客德国汉堡工厂
河南日报记者独家探秘“空客王国”
24/图说盛事

航投信息 /HNCA Information

26/河南-卢森堡“一带一路”经济合作论坛在郑州举行
卢最大经贸团访豫话合作
28/河南航投与立陶宛BAA航空培训学院
签署战略合作协议

29/省纪委驻国资委纪检组组长王成中一行
莅临河南航投调研纪检监察工作
30/河南航投召开经济责任审计结果通报会
31/比利时驻上海总领事馆商务领事司马凡儒一行
到访河南航投
32/南航河南公司新开郑州至五台山、宜昌等多条航线

行业动态 /Industry News

月度聚焦

33/政策引导市场向好 飞机租赁发展迈上新台阶
35/飞机租赁如何最大程度获取高额回报

月度盘点

37/28个区域金融中心城市 郑州首进“综合实力十强”

经济金融

38/建设EWTO 核心功能集聚区
郑州争做全国跨境电商“领头羊”
39/跨境电商成为外贸发展新增长点
39/郑州航空港实验区举行重大项目集中签约仪式



26 河南-卢森堡“一带一路”经济合作论坛在郑州举行

短波精粹

40/全球最大飞机完成发动机初步测试
40/摩尔多瓦推出简化中国公民赴摩签证新举措
40/23家单位签署《中国民航运行数据共享协议》
40/亚太区首个737MAX模拟机在新加坡投用
40/庞巴迪：正与中国三大航磋商C系列飞机订单

航空运输

41/祥鹏航空郑州—盐城航线9月10日正式开通
41/首都航空悉尼、伦敦两条直飞航线即将启航

通用航空

42/开飞机——不再是梦！
46/温德克飞机公司投资77亿落户贵州毕节

专家视点 /Expert Viewpoint

47/中国重点国际航空枢纽竞争力分析

文化旅游

50/心尖的翡翠——爱尔兰



28 河南航投与立陶宛BAA航空培训学院
签署战略合作协议

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
杨玉军 刘霞
卞士生 陈明华
袁书强 吴福林
寇社平 武 验

编辑部

责任编辑: 龙飞天

美术编辑: 鲍妍妍

编辑咨询: 张 睿

图 片: 赵宗丹 姚自力

校 勘: 赵俊鸽

联系方式

电 话: 0371-87528016

网 址: www.hnhtyxgs.com

投稿邮箱: htzxzz@126.com



52/2017 年全球旅游投资规模将达8396.8亿美元

创10年来新高

52/旅游业在创新中领跑经济增长

53/联合国世界旅游组织:

2017年上半年国际游客数量达5.98亿

项目建设

54/院士曝C919 国产发动机进展: 将取代国外发动机

55/空客天津A330 完成和交付中心落成

并交付首架A330

企业采风

56/天津航空引进首架空客A320neo型飞机

56/川航与捷克FAIR飞行学校、中飞院签署合作协议

产业政策/Industrial Policy

57/融资担保公司监督管理条例(上)

案例研究/Case Study

59/紧抓自贸区设立机遇 助力融资租赁业发展

环球航空/Global Aviation

61/波音预测中国未来20年需要7240架新飞机

62/空客旗下A3公司启动未来空中交通管理项目

航空百科/Aviation Knowledge

63/精准跟踪——让飞机永不失联



习近平

继续推进马克思主义
中国化时代化大众化

中共中央政治局9月29日下午就当代世界马克思主义思潮及其影响进行第四十三次集体学习。中共中央总书记习近平在主持学习时强调,我们党是用马克思主义武装起来的政党,马克思主义是我们共产党人理想信念的灵魂。发展21世纪马克思主义、当代中国马克思主义,必须立足中国、放眼世界,保持与时俱进的理论品格,深刻认识马克思主义的时代意义和现实意义,锲而不舍推进马克思主义中国化、时代化、大众化,使马克思主义放射出更加灿烂的真理光芒。

习近平在主持学习时发表了讲话。他指出,在人类思想史上,就科学性、真理性、影响力、传播面而言,没有一种思想理论能达到马克思主义的高度,也没有一种学说能像马克思主义那样对世界产生了如此巨大的影响。这体现了马克思主义的巨大真理威力和强大生命力,表明马克思主义对人类认识世界、改造世界、推动社会进步仍然具有不可替代的作

用。学习研究当代世界马克思主义思潮,对我们推进马克思主义中国化、发展21世纪马克思主义、当代中国马克思主义具有积极作用。

习近平强调,时代在变化,社会在发展,但马克思主义基本原理依然是科学真理。尽管我们所处的时代同马克思所处的时代相比发生了巨大而深刻的变化,但从世界社会主义500年的大视野来看,我们依然处在马克思主义所指明的历史时代。这是我们对马克思主义保持坚定信心、对社会主义保持必胜信念的科学根据。马克思主义就是我们党和人民事业不断发展的参天大树之根本,就是我们党和人民不断奋进的万里长河之泉源。背离或放弃马克思主义,我们党就会失去灵魂、迷失方向。在坚持以马克思主义为指导这一根本问题上,我们必须坚定不移,任何时候任何情况下都不能动摇。

习近平指出,只有民族的才是世界的,只有引领时代才能走向世界。要立足时代特点,推进马克思主义时

代化,更好运用马克思主义观察时代、解读时代、引领时代,真正搞懂面临的时代课题,深刻把握世界历史的脉络和走向。新中国成立以来特别是改革开放以来,中国发生了深刻变革,置身这一历史巨变之中的中国人更有资格、更有能力揭示这其中所蕴含的历史经验和发展规律,为发展马克思主义作出中国的原创性贡献。要有这样的理论自觉,更要有这样的理论自信。要立足我国实际,以我们正在做的事情为中心,聆听人民心声,回应现实需要,深入总结中国特色社会主义实践,更好实现马克思主义基本原理同当代中国具体实际相结合,同时也要放宽视野,吸收人类文明一切有益成果,不断创新和发展马克思主义。

习近平强调,世界格局正处在加快演变的历史进程之中,产生了大量深刻复杂的现实问题,提出了大量亟待回答的理论课题。这就需要我们对当代资本主义的研究,分析把握其出现的各种变化及其本

质，深化对资本主义和国际政治经济关系深刻复杂变化的规律性认识。当代世界马克思主义思潮，一个很重要的特点就是他们中很多人对资本主义结构性矛盾以及生产方式矛盾、阶级矛盾、社会矛盾等进行了批判性揭示，对资本主义危机、资本主义演进过程、资本主义新形态及本质进行了深入分析。这些观点有助于我们正确认识资本主义发展趋势和命运，准确把握当代资本主义新变化新特征，加深对当代资本主义变化趋势的理解。对国外马克思主义研究新成果，我们要密切关注和研究，有分析、有鉴别，既不能采取一概排斥的态度，也不能搞全盘照搬。同时，我们要坚持把自己的事情办好，不断发展中国特色社会主义，不断壮大我国综合国

力，充分展示我国社会主义制度的优越性。

习近平指出，回顾党的奋斗历程可以发现，我们党之所以能够不断历经艰难困苦创造新的辉煌，很重要的一条就是我们党始终重视思想建党、理论强党，坚持用科学理论武装广大党员、干部的头脑，使全党始终保持统一的思想、坚定的意志、强大的战斗力。我们要赢得优势、赢得主动、赢得未来，战胜前进道路上各种各样的拦路虎、绊脚石，必须把马克思主义作为看家本领，以更宽广的视野、更长远的眼光来思考把握未来发展面临的一系列重大问题，不断提高全党运用马克思主义分析和解决实际问题的能力，不断提高运用科学理论指导我们应对重大挑战、抵御重大风

险、克服重大阻力、解决重大矛盾的能力。要坚持不懈用马克思主义中国化最新成果武装头脑、凝心聚魂，坚定全党马克思主义信仰和共产主义理想，不断提高全党特别是领导干部的理论思维能力和思想政治水平。领导干部特别是高级干部要带头学习，原原本本学习和研读马克思主义经典著作，学习毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观，学习党中央治国理政新理念新思想新战略，要深入学、持久学、刻苦学，带着问题学、联系实际学，把科学思想理论转化为认识世界、改造世界的强大物质力量，以更好坚持和发展中国特色社会主义。

源自共产党新闻网 2017-09-29

龙飞天摘编



陈润儿

河南物流业转型发展势在必行

9月1日，全省物流业转型发展工作会议在郑州召开。河南省省长陈润儿出席并讲话，强调要站在战略高度审视物流业转型发展，抓住关键、统筹推进、扩大开放，积极服务“一带一路”建设，加快打造现代国际物流中心。

陈润儿指出，近年来，省委、省政府坚持把现代物流业作为推动服务业转型发展的重要着力点和突破口，加快推进多式联运，不断完善物流平台，产业发展呈现出良好态势。但同时也要清醒认识到，全省物流业发展仍存在一些问题与短板，突出体现在物流企业整体实力还不强、物流服务供给水平还不高、多式联运配套衔接还不畅，需要在转型发展中切实加以解决。

“河南物流业转型发展既势在必行，又大有可为。”陈润儿强调，河南发展物流业有条件、有基础、有机遇，在当前现代物流业发展突飞猛进、挑战与机遇并存的大背景下，省委、省政府审时度势，做出了积极服务“一带一路”建设、打造现代国际物流中

心的战略决策，对全省物流业转型发展提出了更高要求。要看到，这是服务国家发展大局的客观要求，是推进经济结构改革的有力抓手，是提高生产经营效率的重要途径，是居民消费升级的现实选择。我们必须提高站位、抢抓机遇，将物流业转型发展抓实抓好。

陈润儿要求，物流业转型发展要抓住关键、统筹推进。一要优化空间布局，构建“一中心、多节点、全覆盖”的现代物流空间布局体系。“一中心”，即建设郑州现代国际物流中心；“多节点”，即通过完善提升基础设施、强化区域集散分拨和物流配送功能，建设区域性物流节点城市；“全覆盖”，即建立覆盖全省城乡的分拨配送物流网络。

二要发展重点产业，将冷链物流、快递物流、电商物流作为主攻方向，加快形成全链条、网络化、严标准、可追溯、新模式、高效率的现代冷链物流体系，建设辐射全国、联通世界、绿色智慧、服务优质、安全高效的快递物流服务体系，构建布局合理、层

次分明、衔接顺畅、功能齐全、运作高效、服务优质的电商物流体系，以重点突破带动物流业素质全面提升。

三要创新多式联运，充分发挥河南自贸试验区制度优势和区位优势，完善枢纽场站设施、标准规范和协同机制，实现一份合同、一张单据、一个主体、一种费率、一票到底。

四要建设服务平台，着力完善信息服务平台、贸易口岸平台和物流园区平台，为产品供应方、需求方和运输服务方提供最佳资源配置方式。

五要壮大物流企业，一手抓龙头带动企业培育，一手抓外部大型企业引进，发挥示范带动作用，不断创新新业态模式。

陈润儿特别强调，物流业转型发展必须面向国际、扩大开放。要持续树立开放理念，强化开放意识，提升开放水平，通过提高服务标准、优化发展环境、强化人才支撑，以开放促转型，以开放促提升，以开放促发展。

源自《河南日报》2017-09-02

龙飞天摘编



河南省委省政府日前出台了《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划（2017~2025）》和《推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案》，文件指出，到2025年全面建成郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，成为引领中部、服务全国、连通欧亚、辐射全球的空中经济走廊。本刊特转载相关内容供大家学习。



新·闻·通·报

引领中部服务全国连通欧亚辐射全球

河南省加快建设“空中丝绸之路”

开通郑州直飞卢森堡洲际客运航线、打造卢森堡货航亚太地区分拨转运中心、设立郑州机场进境免税店、争取欧洲银行金融机构在豫设立分支机构、争取国家支持在郑州航空口岸开展外国人72小时过境免签……9月4日，有关记者从郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设推进会议上获悉，今明两年河南省建设“空中丝路”的专题清单已敲定，这标志着河南全面加快建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”。

6月14日，国家主席习近平在会见卢森堡首相贝泰尔时强调，中方支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”。

在“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”深入推进的基础上，

习近平总书记首次提出“空中丝绸之路”的概念，对我省参与“一带一路”建设、打造全方位立体化对外开放格局意义重大。

为贯彻落实习近平总书记的重要指示精神，省委常委会会议、省政府常务会议审议通过了《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划（2017~2025年）》（以下简称《专项规划》）和《推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案》（以下简称《工作方案》）。

《专项规划》侧重于总体设计谋划，突出系统性和前瞻性，明确提出提升“双枢纽”功能、构建国际航线网络、培育航空特色产业、推动经贸交流合作、强化金融服务保障、深化人文交流合作6项主要任务。争取到

2025年，郑州—卢森堡“空中丝绸之路”与郑州航空港经济综合实验区同步全面建成，郑州基本建成国家中心城市和国际枢纽城市，郑州、卢森堡成为亚太和欧美物流集散分拨基地，在支撑国家“一带一路”建设中发挥核心作用。卢森堡货航及合资货航空公司航空货运量超过100万吨，航空维修、航空租赁、金融服务、跨境贸易等关联产业形成集聚发展态势，郑州—卢森堡“空中丝绸之路”成为引领中部、服务全国、连通欧亚、辐射全球的空中经济廊道。

《工作方案》侧重于近期重点工作安排，突出可操作性，明确时间表、路线图和责任人。今明两年，郑州至卢森堡直飞洲际客运航线开通，卢森堡货航合资货运航空公司获批运营，

卢森堡飞行签证中心投入使用，药品进口口岸成功设立，双方物流信息深入对接，金融合作和文化旅游交流全面开展。

郑州和卢森堡，一头连着活跃的东亚经济圈，一头连着发达的欧洲经济圈，双方具备相似的区位条件、较为成熟的航空运输体系，合作领域不断拓展，合作潜力持续释放。今年

以来，卢森堡货航在郑州已累计运营437班，货运吞吐量突破8万吨，力争全年突破15万吨。接下来，河南省与卢森堡还要在拓展国际客货运航线、飞机融资租赁业务、开展签证便利业务等方面深化合作。

推进工作会议上，河南省发改委围绕《专项规划》明确的6项主要任务，结合《工作方案》的13项重点工作，

对今明两年工作进一步梳理细化，形成53项专题清单，作为郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设的具体抓手。按照计划，今年要推动郑州机场北货运区、航线开辟、多式联运、大型物流集成商兼并重组、飞机租赁等一批清单事项实现突破。

源自《河南日报》2017-09-06
周雅雯摘编

规·划·全·文

郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划 (2017—2025年)

为全面贯彻落实习近平总书记重要指示精神，加快建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”，提升河南服务“一带一路”建设支撑能力，制定本规划。

一、规划背景

(一)建设基础。郑州位于我国大陆中心，卢森堡地处欧洲中心，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，双方具备相似的区位条件、较为成熟的航空运输体系，合作领域不断拓展，合作潜力持续释放。

郑州航空港辐射带动作用日益显现。2013年3月，国务院批复《郑州航空港经济综合实验区发展规划》，郑州航空港经济综合实验区（以下简称航空港实验区）成为全国唯一一个以航空港经济为引领的实验区。发挥

国家战略平台优势，郑州航空港初步形成横跨欧、美、亚三大经济区，覆盖全球主要经济体的枢纽航线网络；郑州新郑国际机场（以下简称郑州机场）客、货运行业全国排名分别由2012年的第18位和第15位，上升至2016年的第15位和第7位；郑州新郑综合保税区进出口额跃居全国第一位，为建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”提供了载体支撑。郑州现代综合交通枢纽功能持续提升。郑州是国家确定的国际性现代综合交通枢纽，处于全国铁路网、高速公路网和航空网的中心，陆空衔接、多式联运优势突出。郑州机场二期工程建成投用，具备客运4000万人次、货运70万吨的年吞吐能力。开行直达德国汉堡的

中欧班列（郑州），实现每周“去程八班、回程六班”高频次常态化运营。以郑州为中心的米字形高速铁路网建设格局加快形成。民航、铁路、公路“三网融合”和航空港、铁路港、公路港、出海港（国际陆港）“四港联动”的集疏运体系基本形成，为建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”提供了基础支撑。

郑卢“双枢纽”合作空间不断拓展。卢森堡是欧洲重要的航空、陆路枢纽，卢森堡货航是欧洲最大的货运航空公司。2014年河南航投与卢森堡货航开展国际资本合作，郑州—卢森堡航线目前已覆盖德国、英国、比利时、美国、智利等欧美主要国家，卢森堡货航航班量达到每周15班，货

运量占郑州机场货运量的四分之一以上。2017年6月,双方相继签订成立合资货运航空公司、开展签证便利业务谅解备忘录和专属货站战略合作框架等一系列合作协议,双方在航空运输、跨境电商、金融服务、经贸交流等领域合作不断深化,为建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”奠定了坚实的合作基础。

(二) 战略机遇。2017年6月14日,国家主席习近平在会见卢森堡首相贝泰尔时提出支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”,为我省明确参与“一带一路”建设重点,打造“空中丝绸之路”核心区指明了方向。“一带一路”建设深入推进,“六廊六路多国多港”主体框架加快形成,特别是统筹推进陆、海、空、网四位一体的设施联通,为我省搭建开放型合作平台、探索与欧美发达经济体合作打开了新空间。以航空经济为代表的新经济快速发展,高时效、高质量、高附加值产品和服务需求持续扩大,为我省发挥航空经济先行优势,参与国际产能合作,带动产业转型升级提供了新动能。国家批复中国(河南)自由贸易试验区(以下简称河南自贸试验区),明确了加快建设贯通南北、连接东西的现代立体交通体系和现代物流体系,打造服务于“一带一路”建设的现代综合交通枢纽战略定位,对我省参与“一带一路”建设提出了新要求,我省有能力、有条件在更高层次、更高水平上服务全国大局。

(三) 重大意义。郑州—卢森堡“空中丝绸之路”贯通欧亚、辐射全球,在“一带一路”建设中发挥着重要支撑作用,对推动内陆地区构建开放型

经济新体制,吸引更多国家参与共建“一带一路”,打造全方位对外开放新格局具有重大意义。加快郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设,是增强“四个意识”、贯彻落实习近平总书记治国理政新理念新思想新战略的具体实践;是丰富拓展“一带一路”框架体系,全方位、多维度推进“一带一路”建设的重要支撑;是创新参与“一带一路”建设模式,打造特色优势品牌、形成示范带动效应的重要探索;是增强服务“一带一路”建设交通物流枢纽功能,促进区域发展优势与落实国家战略相结合的重要体现;是推动我省加快对外开放、优化产业结构,在更大范围、更宽领域、更高层次上融入全球经济体系的重大举措。

二、指导思想和发展目标

(一) 指导思想。全面贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神,深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神和治国理政新理念新思想新战略,统筹推进“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局,牢固树立和贯彻落实新发展理念,突出特色、厚植优势、扩大影响,把贯彻落实习近平总书记支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”重要指示精神作为我省参与“一带一路”建设的中心任务,与推进“三区一群”国家战略规划实施紧密结合,以深化郑州—卢森堡“双枢纽”合作为基础,着力拓展枢纽航线网络,构建连接世界重要航空枢纽和主要经济体、多点支撑的航线网络格局;着力拓展合作领域,全面加强以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容的交流合作;着力拓展服

务功能,形成引领中部、服务全国、连通欧亚、辐射全球的空中经济廊道,打造全国“一带一路”建设的重要支撑和我省对外开放的重要纽带,建成和平、繁荣、开放、创新、文明的“空中丝绸之路”,在国家“一带一路”建设中发挥更大作用。

(二) 战略布局。以航空网络为依托,拓展覆盖区域和合作领域,构建“双枢纽、多节点、多线路、广覆盖”的发展格局。“双枢纽”:主要是完善郑州和卢森堡枢纽功能,提升集疏能力,构建以郑州为中心的亚太集疏分拨基地、以卢森堡为中心的欧美集疏分拨基地;“多节点”:主要是以国际枢纽节点城市为重点,加强经贸人文交流,形成莫斯科、莱比锡、芝加哥、悉尼、亚的斯亚贝巴等多点支撑的网络框架;“多线路”:主要是依托“双枢纽”和主要节点城市,开辟航线、加密航班,构建连接世界主要枢纽机场的若干空中骨干通道;“广覆盖”:主要是通过多式联运,增强枢纽和节点的辐射功能,构建覆盖亚太、连接欧美、辐射非洲和大洋洲的航空网络体系和陆空联运高效、空空中转便捷的集疏体系。

(三) 发展目标。

1. 近期目标。到2020年,郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设取得重大阶段性成果,网络框架基本形成,重点领域合作实现突破,双方合作机制逐步健全。

郑州国际性现代综合交通枢纽功能显著提升,以航空港为龙头的四港联动、多式联运体系基本形成,郑州机场货运量突破100万吨、客运量突破3000万人次,其中国际地区货运

量突破60万吨、客运量突破300万人次。

航线网络持续拓展,郑州机场新增至欧、美、澳洲际客运航线,开通全货机国际航线35条、国际通航城市30个以上,卢森堡货航相关航线、通航点、周航班量实现翻番。重大合作项目建成投用,合资货航公司投入运营,专属作业区和飞机维修基地基本建成,卢森堡飞行签证中心常态化开展业务。

特色航空产业快速发展,建成全国重要的航空物流和冷链物流中心,飞机租赁业务形成规模,航空偏好型高端制造业加快集聚,跨境电子商务形成完整的产业链和生态圈。

人文交流更加密切,文化、教育、旅游等领域合作深入推进,郑州机场出入境人数实现翻番,郑州、卢森堡成为中欧经贸往来和人文交流的重要门户。

2. 远期目标。到2025年,郑州—卢森堡“空中丝绸之路”与航空港实验区同步全面建成,郑州、卢森堡成为亚太和欧美物流集散分拨基地,在支撑国家“一带一路”建设中发挥核心作用。卢森堡货航及合资货航公司航空货运量超过100万吨,航空维修、航空租赁、金融服务、跨境贸易等关联产业形成集聚发展态势,郑州—卢森堡“空中丝绸之路”成为引领中部、服务全国、连通欧亚、辐射全球的空中经济廊道。

三、主要任务

(一) 夯实基础,提升“双枢纽”功能。深化郑州—卢森堡“双枢纽”战略合作,建设郑州国际性现代综合交通枢纽,推进郑州、卢森堡枢纽对

接,构建多式联运体系,提升服务“一带一路”建设的物流枢纽功能。

1. 提升现代航空枢纽功能。研究编制《郑州机场国际航空货运枢纽战略规划》,加快郑州机场三期工程建设,建成北货运区及卢森堡货航(及其成员企业)专属作业区,打造卢森堡货航亚太地区分拨转运中心。开展国际资本战略合作,引入国内外知名物流集成商和货代企业,积极推进具有全球资源的国际物流集成商兼并重组工作。探索与国际主要枢纽机场合作,成立机场货运联盟,建立国际化航空物流网络。

2. 完善多式联运体系。围绕构建高效衔接的集疏运体系,加快建设便捷顺畅的空铁、陆空联运设施。高标准建设郑州南站及高铁快运物流基地,同步建设郑州南站至郑州机场的铁路联络线,实现高铁与航空无缝对接。引进卢森堡战略合作伙伴,创新郑州卡车航班服务模式,拓展卡车航班覆盖范围。推动卢森堡货航参与我省多式联运体系构建,打造服务多物流渠道、多运营模式、多贸易形态的一体化多式联运智能平台,推进郑州机场多式联运中心规模化运营,形成全国性“空空+空地”集散中心。拓展中欧班列(郑州)运输网络和腹地范围,探索将运行线路延伸至卢森堡,建成卢森堡二级操作场站,开展卢森堡与汉堡间的空铁、公铁等多式联运业务。

3. 促进郑卢枢纽对接。推进双方多式联运模式创新和标准对接,加强空铁联运航空物流体系建设,实现统一运输箱体、统一安检标准、统一操作流程、统一管理体制等标准对接。



促进物流信息共享,实现货运航空公司及相关货代企业与郑州机场国际物流多式联运数据交易平台数据对接,实现“一单到底、物流全球”的贸易便利化。

(二) 拓展布局,构建国际航线网络。以连接全球重要枢纽机场为重点,完善通航点布局,加密国际货运航线航班,新开直飞洲际客运航线,形成覆盖全球的国际客货运航空网络。

1. 拓展货运航线网络。吸引更多集疏能力强、覆盖范围广的货运航空公司开辟和加密货运航线,扩大全货机航班运营规模,构建骨干航空物流通道。欧洲方向,重点开通至莱比锡、科隆、华沙、马斯特里赫特等航线;美洲方向,重点开通至达拉斯、迈阿密、哈利法克斯、亚特兰大、洛杉矶、辛辛那提、圣地亚哥等航线;亚洲方向,重点开通至曼谷、东京、河内、阿布扎比等航线;大洋洲方向,重点开通至悉尼、墨尔本等航线;非洲方向,重点开通至吉布提、内罗毕、约翰内斯堡、亚的斯亚贝巴等航线。

2. 增开国际客运航线。加密欧美航线,开通至莫斯科、卢森堡、洛杉矶等航线,辐射欧美发达经济体;拓展澳洲航线,开通至墨尔本、悉尼、奥克兰等航线,辐射南太平洋广阔地区;对接非洲客运网络,

以迪拜为中转点，连接开罗、开普敦等非洲主要机场；串飞亚洲航线，以仁川、东京、吉隆坡等枢纽机场为主要通航点，完善日韩、东南亚中短程国际航线网络及港澳台地区航线网络，开辟暹粒、西港、斯里巴加湾等重点旅游航线。

3. 积极引进培育基地航空公司。加快推进与卢森堡货航合资组建货运航空公司，提升卢森堡货航、合资货航及成员企业郑州机场直航覆盖率，推动卢森堡货航成为郑州机场主要货运基地航空公司。加快组建本土货运航空公司，增加南航河南分公司运力投放，引进西部航空、祥鹏航空等国内航空公司在郑州设立基地公司，扩大机队规模。

(三) 强化合作，培育航空特色产业。利用全球资源和国际、国内两个市场，带动高端制造业、现代服务业集聚发展，构建以航空物流为基础、航空关联产业为支撑的航空经济产业体系，将航空港实验区打造成为郑州—卢森堡“空中丝绸之路”产业合作的先导区，带动我省产业结构转型升级。

1. 建设航空冷链和快递物流基地。依托郑州机场、进口肉类口岸、水果口岸等平台，吸引欧洲大型生鲜冷链集成商在郑州集聚，加快冷链物流基地建设，扩大冷链货物经郑州机场进出口规模，打造辐射全国、联接世界的郑州冷链产品交易中心和冷链物流集散分拨中心。加快发展优质农产品加工、出口、配送，扩大欧洲市场份额，打造我省农产品国际品牌。大力开展航空快递运输业务，积极推进与大型快递企业合作，完善分拨转

运、仓储配送、交易展示、信息共享等配套服务，全面提升快递物流中转和集散能力，建设郑州全国航空快递集散交换中心。

2. 促进航空偏好型高端制造业集聚。突出高端、智能、融合、绿色发展方向，积极承接欧洲产业转移，与卢森堡等欧洲国家合作建立产业创新中心，重点引进新一代智能终端、精密机械制造、生物医药、人工智能、飞机及零部件制造等轻量型、高价值高端制造业，将郑州打造成为欧洲企业在内陆地区的总部基地，带动全省加速融入全球制造业供应链和销售链体系。

3. 积极发展飞机租赁业。发挥航空港实验区国家战略平台优势，完善财税支持政策和通关等配套支撑条件，引进和培育一批大型租赁企业，支持阿维亚(中国)融资租赁、中原航空租赁公司等飞机租赁企业发展壮大，积极开展飞机经营性租赁收取外币租金业务，降低租赁企业融资成本和汇率风险，集中要素资源促进飞机租赁业集聚发展。探索在卢森堡、爱尔兰等地设立航空租赁平台，开拓国际航空租赁业务。

4. 培育发展飞机维修业。积极引进国内外航空制造维修企业，引导本地装备制造和电子电气企业向航空制造领域拓展，重点发展机载设备加工、航空电子仪器、机场专用设备以及航空设备维修等产业，推进飞机维修基地建设。促进南航河南分公司扩大维修规模和范围，建成投用河南航投飞机维修合资公司，打造国内一流的航空维修综合体。

5. 建设航空培训基地。积极发展

航空人才培养、航空商务咨询和认证评估等相关服务业，推动河南航投与中国民航飞行学院、卢森堡货航及阿维亚租赁集团等国内外战略合作伙伴共同在我省建立航空培训基地，开展飞行、模拟机、机务、航务等培训业务，培养航空管理人才和专业技术人才。

(四) 扩大开放，推动经贸交流合作。依托河南自贸试验区、航空港实验区和中国(郑州)跨境电子商务综合试验区等载体平台，聚焦重点经贸合作领域，构建“优进优出”发展格局。

1. 开展自由贸易先行先试。依托河南自贸试验区，争取国家支持，在交通物流融合、口岸平台建设、航空服务开放、多式联运示范、产业体系构建、投资贸易便利化等方面开展制度创新和改革试验。推动航空港实验区参与河南自贸试验区建设，争取在河南自贸试验区扩区时纳入实施范围，形成战略叠加优势。规划建设国际经贸合作产业园，打造中卢航空经济合作示范区，创新贸易模式，积极引进欧洲航空服务、信息服务、跨境电商、金融服务等现代服务业企业集聚，成为中欧联动发展、双向开放的合作典范。

2. 发展壮大跨境电子商务。依托中国(郑州)跨境电子商务综合试验区，积极引进欧洲知名品牌商、电商平台企业和物流集成商，拓展“跨境电商+空港+陆港+邮政”运营模式，双向设立国际商品展示交易中心、海外仓，建设双向跨境贸易平台和电商综合运营中心。创新“互联网+全渠道”的业态模式，完善国际营销网络和物流体系，参与制定跨境电商规则，

持续推进交易、监管、服务创新，优化生产链、供应链、贸易链、价值链，推动郑州跨境电子商务模式和标准体系向欧洲延伸，规划建设中欧跨境电子商务综合产业园，形成生产制造、平台营销、金融信保、仓储物流、综合服务为一体的跨境电子商务生态圈。

3. 完善口岸功能。加快申建药品进口口岸，实现与卢森堡药品口岸运营体系标准和运作模式对接；推动进口肉类、水果、冰鲜水产品、汽车整车和邮政国际邮件经转等一批功能性口岸扩大与卢森堡等欧盟国家的业务规模；完善郑州国际邮件经转口岸功能，建设国际邮件经转中心，争取向德国等欧洲主要国家开展国际邮件业务；加快形成我省高效运营的“1+N”功能口岸体系和辐射全球主要经济体的口岸开放新格局。

4. 提升通关能力。创新口岸监管方式，实行安全准入与税收征管作业相对分离以及属地管理、前置服务、后续核查、信息共享、执法合作等，将口岸通关现场非必要的执法作业前推、后移，把口岸通关现场执法内容减到最低限度。依托电子口岸公共平台，建设国际先进水平的国际贸易“单一窗口”，逐步实现企业通过“单一窗口”一站式办结所有通关手续，进一步提高国际贸易便利化水平。探索开展口岸查验机制创新和口岸管理部门综合执法试点，推动口岸联检单位进一步简化流程，提高通关效率。完善综合保税区保税加工、保税分拨、保税物流等功能，进一步拓展国际贸易、商品展销、维修、研发、结算等新业务，推动海关、出入境检验检疫、

税务、外汇管理等口岸管理相关部门共用数据标准、共享数据信息、协同监管服务。

(五) 促进融通，强化金融服务保障。借助卢森堡国际金融中心，加强与欧盟金融领域合作，吸引国际金融机构在豫设立分支机构，引进大型跨国公司设立财务中心、结算中心，构建国际化金融服务支撑体系。

1. 推进金融业务合作与创新。建立郑州—卢森堡金融合作发展平台及长效沟通机制，定期举办郑州—卢森堡专项金融交流活动。推动与卢森堡国际银行等欧盟金融机构合作，共同设立“空中丝绸之路”基金。拓展与欧盟在跨境电子商务金融服务、跨境证券经纪、跨境股权投资、出口信用保险、多式联运保险等业务方面的合作。争取合作设立物流金融中心。大力发展租赁业，探索设立航空港融资租赁服务平台，支持创新开展保税租赁、离岸租赁、出口租赁、联合租赁等业务，培育、引入金融租赁公司、融资租赁公司。

2. 深化金融服务业开放。引入欧洲商业银行、保险公司、证券期货公司、投资基金及其他金融机构，推动国外银行业金融机构在豫设立分支机构，支持设立中外合资银行和合资证券公司。支持符合条件的中资金融机构“走出去”，充分利用卢森堡欧盟单一牌照制度优势加快欧洲网点布局，鼓励我省企业到卢森堡证券交易所、纽约泛欧证券交易所等欧美交易机构上市、发行债券。争取增加证券、保险、基金等金融牌照，加快第三方跨境支付平台建设，支持其在市场竞争中发展成为国内主流的跨境支付机



构。

3. 积极发展离岸金融。推动在河南自贸试验区内发展离岸金融业务，逐步开展离岸银行、离岸保险、离岸证券期货和衍生品交易等业务，支持符合条件的企业通过境外放款、跨境贷款等方式开展双向人民币融资。稳妥推进本土金融机构和企业在欧洲进行融资，发行人民币债券和资产证券化产品，吸引欧盟国家央行、主权财富基金和投资者投资境内人民币资产。

(六) 沟通民心，深化人文交流合作。搭建合作交流平台，深化与卢森堡等欧洲国家在旅游、文化、教育、人才、科技等领域的合作交流，建设中欧人文交流重要门户。

1. 开展签证便利业务。加强与卢森堡大使馆沟通，推进签证便利业务常态化，建成投用卢森堡飞行签证中心。规划建设“河南卢森堡中心”，同步推进卢森堡“豫卢交流中心”建设，搭建双向交流合作平台。

2. 推动旅游互惠合作。依托郑州至卢森堡直达客运航线，大力开拓欧洲客源市场，推动成立航空旅游联盟。加强与欧洲国家行业协会及旅游企业合作，建成豫卢双向旅游平台。举办“中华源”、中欧旅游年河南系列旅游推广活动。

3. 推进文化交流合作。积极开展形式多样的中欧文化交流活动,推广少林、太极、甲骨文等特色传统文化。互办文物展览,在欧洲举办河南文物展,促进欧洲著名文物展品来豫展出。

4. 推动教育科技交流合作。加强与卢森堡等欧洲国家和地区的人文交流与教育合作,推进高校间师生交流互访,促进两地人才资源流动。推动我省高校与欧美高水平大学开展中外合作办学活动,引进国外优质教育资源。支持我省高校及职业院校依托自身优势“走出去”,稳妥开展境外办学,共建海外学院、特色专业、培训机构等,为“空中丝绸之路”提供智力和技术支撑。加强豫卢、豫欧科技人员交流合作,在航空物流、现代金融等领域引进欧洲高水平专家,搭建科技交流合作平台,合作共建实验室和科技合作基地。

四、合作机制

(一) 合作共建机制。推动中卢双方开展高层互访,共同推进相关协议落实和丰富拓展,促进“空中丝绸之路”建设在更多领域、更广范围内获得更多成果。争取国家发展改革委、外交部、商务部、中国民航局等部委支持,建立豫卢双方定期会商机制,及时协调解决工作推进中出现的问題。

(二) 航权协作机制。积极落实中卢两国航权协议,争取国家在航权开放、航线开辟、航班配额等方面加大对卢森堡货航的支持力度。支持卢森堡货航充分利用已开放的第五航权,根据郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设需要,进一步向国家争取更

多第五航权开放,增加卢森堡货航经郑州至其他国家的航点。

(三) 通关合作机制。建立大通关协作机制、强化协作交流,推动我省与卢森堡及欧盟跨境通关协作,优化双方通关流程,在郑州、卢森堡建设通关效率最优区域。建立健全郑州—卢森堡“空中丝绸之路”便捷通关协作机制。创新通关通检人员保障机制,提升“7×24小时”预约通关水平,逐步实现“7×24小时”通关,争取国家支持开展72小时过境免签。

(四) 签证合作机制。简化卢森堡签证业务流程,减少签证费用,实行面签结果当场告知制度,开展一站式签证服务,为向商务往来、文化旅游、探亲互访的双方公民颁发多次入境、多次有效签证提供便利。推动在郑州设立卢森堡欧盟申根签证中心,研究实施签证便利政策,将签证业务规模和经营范围扩大到所有欧盟国家。

(五) 项目推进机制。共建郑州—卢森堡“空中丝绸之路”项目库,推动有关项目纳入国家推进“一带一路”重大项目库优先推进清单,争取享受河南自贸试验区外资领域优惠政策。鼓励引进大型物流集成商及龙头型项目,推动与欧盟优势技术领域开展合作。

五、组织实施

(一) 加强组织推进。建立与国家推进“一带一路”建设工作领导小组办公室汇报衔接机制。发挥省参与建设“一带一路”工作领导小组统筹协调作用,加强指导郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作。省参与

建设“一带一路”工作领导小组办公室要会同相关单位建立工作联动推进机制。航空港实验区管委会、河南机场集团、河南航投作为主体责任单位,要加强配合联动,共同推动规划确定的重大事项落实。

(二) 强化政策支持。省直相关部门要按照职责分工密切配合,围绕目标任务健全政策支持体系。加强与对口国家部委沟通衔接,在航线开辟、航权开放、合资公司设立、签证便利化、人才引进等方面积极争取国家支持。持续优化发展环境,强化规划实施的财力保障,争取丝路基金、亚洲基础设施投资银行等机构加大支持力度,推广运用政府和社会资本合作模式,吸引更多社会资本参与“空中丝绸之路”建设。

(三) 推进规划实施。研究制定推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案。各责任单位要根据本规划和工作方案,细化措施,建立工作台账和合作项目库,共同推动规划落实。省参与建设“一带一路”工作领导小组办公室要加强对本规划实施情况的跟踪分析和形势研判,做好重点事项督查督办工作,重大问题及时报告。

(四) 加强宣传推介。通过电视、报纸、政府网站和主流媒体等各类新闻媒体资源,大力宣传郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作。拓宽对外传播交流渠道,加强与海外媒体合作,创新思路、主动谋划,培育和打造郑州—卢森堡“空中丝绸之路”文化品牌。

源自河南省人民政府门户网站
2017-09-26 龙飞天摘编

方·案·全·文

推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案



2017年6月14日,习近平总书记会见卢森堡首相贝泰尔时明确提出,要深化双方在“一带一路”建设框架内金融、产能等合作,中方支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”。为贯彻落实习近平总书记重要指示精神,推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设,突出2017—2018年近期重点工作任务,制定本方案。

一、总体要求和建设目标

深入贯彻落实习近平总书记重要指示精神,把建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”作为我省参与“一带一路”建设重要支撑,统筹谋划、突出特色,深化“双枢纽”战略合作,拓展航空运输、经贸产业、金融服务、人文交流、多式联运等领域合作,建立健全工作推进机制,明确主要任务和时间节点,抓好重大合作事项落实,打造我省对外开放的重要纽带,在建设现代立体交通体系、现代物流体系和服务于“一带一路”的现代综合交通枢纽中发挥更重要作用。2017—

2018年,郑州至卢森堡直飞洲际客运航线开通,卢森堡货航合资货运航空公司获批运营,卢森堡飞行签证中心投入使用,药品进口口岸成功设立,双方物流信息深入对接,金融合作和文化旅游交流全面开展。

到2020年,基本建成郑州—卢森堡“空中丝绸之路”,在航线网络拓展、合资航空公司运营、特色产业集聚、多式联运发展、旅游文化交流等领域实现突破。卢森堡货航及其意大利公司、合资货航公司的航线、通航点、周航班量由目前的3条、9个、15班增加到9条、20个、40班;开通至卢森堡客运航线,新增至欧、美、澳直飞洲际航线;初步建成飞机维修基地,飞机租赁业务形成规模;卢森堡飞行签证中心常态化运营,争取欧盟签证中心落地,郑州新郑国际机场(以下简称郑州机场)出入境人数实现翻番。

二、重点任务

(一) 编制《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划》。加强系统谋划,做好规划衔接工作,明确推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设的指导思想、战略布局、发展目标、主要任务、合作机制等内容,完成规划编制工作。(省参与建设“一带一路”工作领导小组办公室负责)

(二) 编制《郑州机场国际航空

货运枢纽战略规划》。加强向中国民航局汇报衔接,选择知名设计单位,明确规划期限、基本思路和重点任务,统筹考虑一并修订郑州机场总体规划,力争2017年年底前由中国民航局和省政府联合批复。(省发展改革委、河南机场集团、省民航办、郑州航空港经济综合实验区管委会负责)

(三) 拓展货运航线网络。依托郑州—卢森堡“双枢纽”,加密和开通卢森堡货航航线,连接国际主要枢纽节点城市。吸引更多货运航空公司开辟郑州至欧洲(莱比锡、科隆、华沙、马斯特里赫特等)、美洲(达拉斯、迈阿密、哈利法克斯、亚特兰大、洛杉矶、辛辛那提、圣地亚哥等)、亚洲(曼谷、东京、河内、阿布扎比等)、大洋洲(悉尼、墨尔本)以及非洲(吉布提、内罗毕、约翰内斯堡、亚的斯亚贝巴)等地的货运航线,构建覆盖全球的货运航线网络。(河南机场集团、河南航投公司、省民航办负责)

(四) 增开国际客运航线。2017年年底前,开通郑州至墨尔本直飞洲际客运航线;2018年上半年,力争开通郑州至卢森堡直飞洲际客运航线;2020年年底前,新增4个以上洲际客运通航点。完善港澳台地区航线网络及日韩、东南亚中短程国际航线网络。(河南机场集团、河南航投公司、省民航办、旅游局负责)



区内符合条件的跨国公司备案开展跨境双向人民币资金池业务,推进郑州航空港经济综合实验区内企业和金融机构通过发债、贷款等方式自主从境外(含港澳台地区)引入人民币资金,促进郑州航空港经济综合实验区内银行机构开展跨境人民币贸易融资资产跨境转让业务。(河南航投公司、省政府金融办、人行郑州中心支行、河南银监局、郑州航空港经济综合实验区管委会负责)

(九)推动文化旅游交流合作。依托郑州至卢森堡直达客运航线,开拓欧洲客源市场,加强与卢森堡及周边国家行业协会及旅游企业合作,扩大双向游客互送规模。合作开发旅游产品,与卢森堡航空旅行社共同打造豫卢双向旅游平台。开展形式多样的文化交流活动,积极参与“2018 中欧旅游年”活动,在卢森堡等国开展“中华源”河南系列旅游推介活动,与卢森堡互办文物展览。加强与卢森堡大学合作交流和教育资源共享,争取在郑州航空港经济综合实验区共建中外合作办学机构。(省旅游局、文化厅、文物局、郑州航空港经济综合实验区管委会、省教育厅、河南航投公司负责)

(十)建设合资飞机维修基地。加快制定商业计划书,推进合同谈判和公司设立等工作,力争2019年年底前取得中国民航局民用航空器维修单位维修许可,正式承接飞机维修相关业务。(河南航投公司、河南机场集团、郑州航空港经济综合实验区管委会、省民航办负责)

(十一)深化豫卢贸易产业合作。推动“新鲜卢森堡”双向跨境贸易平

台快速发展,2018年上半年设立卢森堡海外物流仓,建立健全物流体系,促进跨境电子商务出口,带动双方优势产业合作。扩大郑州航空邮政口岸业务规模和覆盖范围,争取2018年年底前设立药品进口口岸。落实“三互”(信息互换、监管互认、执法互助),推进大通关建设,全面推行“一站式作业”“联合查验、一次放行”等通关新模式。创新通关通检人员保障机制,完善国际贸易“单一窗口”功能,提升“7×24小时”预约通关水平,确保货物“随到随检、快速验放”。(河南航投公司、省政府口岸办、省邮政公司、食品药品监督管理局、郑州海关、河南出入境检验检疫局、河南机场集团负责)

(十二)促进多式联运发展。拓展郑州—卢森堡“双枢纽”货物集疏功能,促进双方物流信息共享,力争2018年上半年实现卢森堡货航及相关货代企业与郑州机场国际物流多式联运数据交易服务平台数据对接。积极

推进具有全球资源的国际物流集成商兼并重组工作。推动郑州国际陆港公司与卢森堡国铁开展合作,2018年年底前设置卢森堡二级操作场站,开展卢森堡与汉堡间的空铁、公铁等多式联运业务。(河南机场集团、郑州国际陆港公司、河南航投公司、郑州海关、河南出入境检验检疫局负责)

(十三)打造航空经济专业人才培养体系。面向国内航空产业发展及郑州航空港经济综合实验区建设人才需求,依托卢森堡货航等专业合作伙伴,借鉴海外成熟的人才培养及培训体系,采用共同投资、联合培养等方式,搭建航空培训平台,重点打造飞行培训、机务维修、空乘服务等特色专业。(河南航投公司、省教育厅、人力资源社会保障厅、民航办、郑州航空港经济综合实验区管委会负责)

三、保障措施

(一)建立统筹协调工作机制。

发挥省参与建设“一带一路”工作领导小组统筹协调职能,省参与建设“一带一路”工作领导小组办公室会同相关单位建立工作协调推进机制,及时协调解决工作推进中出现的问题,督促各责任单位制定具体工作计划,确保各项重点任务落到实处,重大问题、重大事项及时报告。

(二)积极争取国家支持。抓住国家支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”重大机遇,省发展改革委、民航办、省政府外侨办、省商务厅等部门要向国家对口部门汇报衔接,争取国家在航线开辟、航权开放、合资公司设立、签证便利化等方面给予支持。

(三)建立信息互通和情况通报制度。省参与建设“一带一路”工作领导小组办公室牵头,会同有关单位建立定期会商和信息通报制度,及时沟通工作进展情况,按月定期上报。

源自河南省政府网站 2017-09-12

龙飞天摘编





核·心·事·件

河南首家专业飞机租赁公司5个月交付8架飞机 谱写航空金融双业融合发展新篇章

本刊讯 当地时间9月25日，德国汉堡空客交付中心，一架编号为MSN7782的全新空客A321飞机，从检测库徐徐驶出，稳稳止于停机坪；30分钟后，发动机启动，履新飞机腾空而起，向莫斯科谢列梅捷沃机场呼啸而去。谁也不会想到，这是河南省第一家专业飞机租赁公司——阿维亚融资租赁（中国）有限公司今年内交付的第8架飞机！这家由河南民航

发展投资有限公司与阿维亚租赁集团成立的合资企业，从4月份至今，短短5个月时间里交付了8架飞机，提前3个月完成了全年任务。有关专家介绍，这在国内航空、金融双业界创造了租赁新纪录，为河南高端产业的发展趟出了新路子，成为“空中丝路”上的新探索。

飞机租赁在国外发达国家已是比较成熟的金融业态，全球各大航空公

司约有二分之一的飞机来自不同形式的租赁，但我国本土的飞机租赁业务还相对落后，中西部更是有差距，河南目前处于起步阶段，专业飞机租赁公司几乎为“零”。2016年8月，河南航投与立陶宛阿维亚租赁集团共同出资在郑州设立阿维亚融资租赁（中国）有限公司（简称阿维亚中国），成为河南首家本土飞机租赁公司；11月，阿维亚（中国）与俄罗斯航空公

司签署5架A320-214及3架A321-211飞机的售后回租意向合作书，河南历史上首单专业飞机租赁业务落地，俄航项目确定2017年交付8架飞机的任务。今年4月，第一批3架飞机分别在法国图卢兹和德国汉堡空客交付中心履约，此后，阿维亚（中国）以每月1架的交付速度推进。至9月份履行2架，合计达到8架，提前一个季度完成交付任务，创造了令各方专家惊叹的“空中丝路”租赁业务的新速度，对“一带一路”沿线国家民航产业产生了积极而深刻的影响。

据悉，俄航在俄罗斯的市场占有率达42.3%，以莫斯科谢列梅捷沃机场为总枢纽承运国内及国际航班，截至9月25日，阿维亚（中国）已交付的前7架飞机均已投入正常运营，每日约2~3个航班，既承飞俄罗斯卡马河畔切尔内机场、喀山国际机场、索契国际机场及鄂木斯克机场等俄罗斯境内航线，又执飞德国慕尼黑机场、丹麦哥本哈根机场、捷克布拉格鲁济涅机场等国际航线。截至2017年9月30日，俄航拥有A320/321共109架，阿维亚（中国）租赁的8架占比7.3%。从2016年底至今，俄航新增A320/321共20架，阿维亚（中国）交付8架，占比40%。2017年1~8月，俄航客运量较去年同期增长14.5%，乘客收入公里数同比增加12%，俄航机队经理尤金·科奇科尔表示：“俄航的收益及沿线国家民众的航空出行便利化，阿维亚（中国）在其中发挥了不可替代的作用，做出了突出贡献。”

作为河南唯一一家直接承接境外飞机租赁项目的新公司，阿维亚（中国）无疑为本省高端产业的丰富和发

展探索出一条成功之路，是“空中丝路”拓展的生动实践。

第一，攻破法律难关。融入国际市场。离岸飞机租赁项目涉及法域广泛，阿维亚（中国）的俄航项目涉及到俄罗斯、爱尔兰、英国、百慕大、中国、美国等6个国家及地区的法律，各个法域下文件繁多，阿维亚（中国）的股东河南航投本着“业务流程高效、飞机注册便利、法律文本国际化”的原则，要求阿维亚（中国）在跨境项目的实践中务必探索出新业态的科学模式。根据这样的高标准，阿维亚（中国）实行了强强联手的“尖刀连”业务模式。阿维亚团队是境外团队的主负责人，在全球具有雄厚的飞机租赁综合实力，他们了解各国法律规定，并与中国境内尖端金融团队国开行进行沟通协调。同时，由于离岸飞机租赁涉及的法律问题比境内项目复杂得多，对于律师团队的要求也很高，中部地区没有一家能承担此项工作的律师机构，河南航投则花费大量时间通过北上广的律所分支机构直接联系境外律师。“尖刀连”强强联手模式最终攻下了每次交付飞机的40多个文本审核，突破了国际交易的重重难关。

第二，创新融资模式，开辟业务蓝海。之前河南省内没有一家金融机构开展过针对飞机租赁项目的专业融资，为了确保该项目的顺利落地，阿维亚（中国）找到了其合作伙伴国家开发银行河南省分行。该行是国内在飞机融资领域最大最有经验的银行，也是中国最大的对外投融资机构，尤其在“一带一路”建设中发挥着重要

的作用。经过双方近10个月的通力合作，3.44亿美元贷款全部到位。阿维亚（中国）的俄航项目也成为河南省首单飞机融资项目，在中部金融市场产生了极强的影响力，加大了金融机构对民航业尤其是专业飞机租赁业务的关注和投资力度，实行更加优惠的金融政策，创新举措扶持高端新业态的发展壮大，促进了“空中丝路”上融资模式和投资观念的升级。

第三，为政府部门高端服务提供决策依据。经过此单业务，阿维亚（中国）对飞机租赁业务的全操作流程有了掌握，自下而上地为政府部门提供决策的实践依据。如在外汇使用、税收和行政审批政策制定环节，省政府迫切需要有真正业务落地的企业提出各个环节的现实情况和需求。阿维亚（中国）运用自身的实践资料，协同河南省政府团进行进一步考察，从业务角度提出很多意见和建议，目前已体现在省政府相关规划报告中。

河南省政府高度重视“空中丝绸之路”的建设，重视飞机租赁行业的发展，而阿维亚（中国）作为省内唯一业务落地企业，为省内行业发展提供了宝贵的实践经验。河南航投董事长张明超表示：“目前，河南省收取外币租金试点政策已经落地，阿维亚（中国）将积极运用俄航项目积累下来的实战经验，不断开拓国内外市场。接下来，我们不仅要做强金融通的通道，而且会在行业上不断深耕，联动发展飞机维修基地、飞行员培训中心等产业，促进本土航空金融产业链不断完善和升级。”

（文/武 验 图/姚自力）

媒·体·声·音

5个月8架空客飞机 河南首家飞机租赁公司“蛮拼的”

当地时间9月25日，德国汉堡空客交付中心，一架编号为MSN7782的全新空客A321飞机，从检测库缓缓驶出；30分钟后，飞机从空客交付中心的跑道上起飞，向莫斯科谢列梅捷沃机场呼啸而去……这架飞机正是河南省首家专业飞机租赁公司——阿维亚融资租赁（中国）有限公司向空客购买的第8架飞机，这样，阿维亚（中国）圆满完成了今年与俄罗斯航空公司签订的交付任务。

飞机租赁“零突破”

2016年8月，河南民航发展投资有限公司与立陶宛阿维亚租赁集团共同出资在郑州设立阿维亚融资租赁（中国）有限公司，成为河南首家本土飞机租赁公司。同年11月，阿维亚（中国）与俄罗斯航空公司签订飞机售后回租协议，确定2017年交付8架飞机的任务，成为河南省历史上首单专业飞机租赁业务。

离岸飞机租赁项目涉及俄罗斯、爱尔兰、英国、中国、美国等多国法律，各个法域下文件繁多，阿维亚（中国）攻下了每次交付飞机的40多个文本审核，突破了国际交易的重重难

关。从今年4月至今，仅用5个月时间就交付了8架飞机，提前一季度完成了全年任务。

截至目前，阿维亚（中国）已交付的前7架飞机均已投入正常运营，既承飞俄罗斯卡马河畔切尔内机场、喀山国际机场、索契国际机场及鄂木斯克机场等的俄罗斯境内航线，也执飞德国慕尼黑机场、丹麦哥本哈根机场、捷克布拉格鲁济涅机场等的国际航线。

“阿维亚（中国）的业务在国内航空、金融双业界创造了租赁新速度，为河南省高端产业的丰富和发展探索出一条成功之路，是‘空中丝路’拓展的生动实践。”该项目的融资方——国家开发银行河南省分行的相关负责人表示，国开行作为国内最大的飞机融资银行，将加大与阿维亚（中国）的业务合作力度，支持河南省“空中丝路”建设及飞机租赁业发展。

“空中丝路”新探索

飞机租赁在发达国家已是较为成熟的金融业态，全球各大航空公司约有80%的飞机来自不同形式的租赁，国内约有60%的飞机来自租赁公司。但目前我国本土的飞机租赁业务还相

对落后，我省也尚处于起步阶段。

近日，省委常委会议原则通过了《郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设专项规划（2017年~2025年）》和《推进郑州—卢森堡“空中丝绸之路”建设工作方案》，明确提出争取到2025年，航空维修、航空租赁、金融服务、跨境贸易等关联产业形成集聚发展态势。

在25日的飞机交付现场，河南航投董事长张明超表示：“通过阿维亚（中国）俄航项目的成功实施，为我们延展‘空中丝路’建设积累了一定的实战经验，为今后与‘一带一路’沿线国家更加深入合作拓宽了渠道。今后，我们将按照省委、省政府的相关规划方案，丰富‘空中丝路’建设项目。”

下一步，阿维亚（中国）将不断开拓国内市场，在专注于飞机租赁业务开展的同时，适时引入飞机维修、飞行员培训、包机、文化旅游等航空相关产业项目。公司将发挥自身的融资和专业优势，积极开拓飞机租赁上下游行业，为我省引进更多的专业航空业名企，发挥筑巢引凤的作用。

源自河南日报客户端 2017-09-26

立足“一带一路”共话“空中丝路”

一花独放不是春，百花齐放春满园。“一带一路”倡议让沿线各国寻求到共同发展的历史机遇，而郑州—卢森堡“空中丝绸之路”则成为“一带一路”建设的生动实践。作为“空中丝路”新探索，河南民航发展投资有限公司与立陶宛阿维亚租赁集团合资成立河南省首家专业飞机租赁企业——阿维亚融资租赁（中国）有限公司。从今年4月至今，已完成8架空客飞机的交付。由此，让河南与德国、俄罗斯等“一带一路”沿线国家紧密相连。当地时间9月25日，在德国汉堡空客交付中心结束最后一架飞机交付手续后，各方代表举杯庆祝，共话“空中丝路”。

希望与河南航投开展更多合作

虽然从未踏足中原，但是河南发展航空经济的热潮却早就传到了空客公司德国总部秘书长贡纳·格罗斯的耳中。他表示：“河南拥有发展航空经济的先天优势，河南航投给了我们这样一个机会，首次订单的成功落地，让我们坚定了合作的信心和决心。希望未来能够和河南航投在更多领域开展合作。”



诚信是多方合作的基础

作为业界精英的阿维亚租赁集团，与河南航投这个“新兵”的首次合作就在5个月时间内交付了8架空客飞机。阿维亚租赁集团首席执行官塔达斯·戈贝里斯说：“诚信是双方合作的基础，河南在大力发展航空经济，河南航投也在不遗余力地为‘空中丝路’建设贡献力量，由此坚定了双方合作的信心。”



期待更多中原百姓乘坐俄航

俄罗斯航空公司共运行着202架飞机，运营着52个国家的137条常规航线。俄航机队经理尤金·科奇科尔说：“‘空中丝路’建设将促进河南与俄罗斯在经贸、文化等方面的往来。期待未来更多中原百姓乘坐俄航机长驾驶的飞机飞往全世界。”



源自《河南日报》2017-09-26

跟随河南省首家专业飞机租赁公司走进空客德国汉堡工厂 河南日报记者独家探秘“空客王国”

你知道一架飞机是怎么制造出来的吗？作为世界飞机制造业的两大巨头之一，“AIR-BUS”（空中客车）的大名如雷贯耳。从今年4月份以来，河南省首家专业飞机租赁公司——阿维亚融资租赁（中国）有限公司陆续向空客公司购买了8架客机。当地时间9月25日，本报记者实地探访空客德国汉堡工厂，近距离感受空客飞机的生产组装流程。

全球每1.5秒有一架空客飞机起降在汉堡市中心以西10公里处，坐着空客公司汉堡总装厂。走进这个拥有自己机场的工业园区内，仿佛置身一个欧洲小镇，宁静又充满活力。

作为飞机制造商，空客公司多年来稳坐全球飞机订单霸主的位置，为400家航空公司制造飞机，每年交付量为670架左右，全球每1.5秒就有一架空客飞机起降。当天，在交付停机坪上，除了河南省定制的MSN7782外，还有4架客机等待主人“认领”。

“德国汉堡工厂是空客在德国规模最大的企业。我们这里负责组装空中客车A320全系列客机并进行涂装，同时也进行A380巨无霸的初步组装。”空客德国汉堡工厂秘书长贡纳·格罗斯告诉记者，能通过和阿维亚（中国）公司重要股东河南航投的合作，把发展的触角延伸到中国腹地，对空客来说也是非常重要的突破。

与其他飞机制造商不同的是，空

客公司每个工厂只生产飞机的一部分零件，这些部件之后都被运往位于法国图卢兹和德国汉堡的总装线进行总装。

从一颗螺丝钉感受“德国制造”

跟随空客A320生产总装线负责人卡洛斯·阿尔坎塔拉走进9号机库内，正在进行内设安装的两架“绿飞机”映入眼帘。而机型正是河南省定制的空客A321客机。她告诉记者：“这些飞机还没有完成内设和喷漆，需要喷上防腐的绿漆，因此被称为‘绿飞机’。”

A321机型是空客A320家族中最大的机型，与A320相比，增加了24%的座位和40%的空间。机翼面积略微扩大，仅一个机翼就重达4.5吨，通过约1200个铆钉组装到机身的两面。

在机身周围，整齐堆放着来自世界各地的零部件，都在排队等待组装进机舱内。在所有客舱内部装饰、座椅和行李架安装完毕后，工人们会测试所有系统。随后，飞机会被送往油漆机库进行喷漆。尽管飞机制造属于高科技业态，但记者看到几乎所有的装配工作都由人工完成。

网上流传的“德国布线图”也在空客机库得到印证，现场不仅处处可以看到如艺术品般精美的线路布局，就连所有的螺栓、螺钉等紧固件也都分门别类地放置在一个个透明储物柜中，由专人管理。工人们不能私自取走固件，需要由管理员统一分发，哪怕只有一颗钉

子，消耗数量也必须登记在册，处处体现出“德国制造”的严谨。

机翼可摆放飞机的空中巨无霸

作为空客的“超级王牌”，A380这个空中巨无霸可搭载大约500名乘客，是目前世界上最大的喷气式客机。这款机型的零部件来自欧洲各地，最后在法国图卢兹的组装厂组装，汉堡工厂负责主要部件的组装。

在驱车去往A380组装车间的途中，记者遇到了一架外形酷似“大白鲸”的超级运输机，货舱容积达1400立方米，最大载重47吨，目前全球仅有5架，它们的任务就是将各个工厂生产的飞机部件运送到图卢兹或汉堡的总装厂。

由于A380机身体积巨大，超出超级运输机的运载能力，因此要靠多式联运进行运送。A380究竟有多大？一个比例关系可以让你想象：一架能装100多人的A320客机可以放置在A380的一个机翼上。

在A380组装车间内，虽然仅有一架飞机的尾翼部分，但上面的喷漆已经显示出是阿联酋航空公司的涂装。为什么要提前喷漆呢？卡洛斯·阿尔坎塔拉说：“尾翼装上飞机后离地太高，喷漆难度巨大，因此需要事先喷漆好后再装上。”另外，由于A380的发动机造价昂贵，空客将在客机准备交付时再进行安装。

源自《河南日报》2017-09-26
本刊综合编辑

2017年9月26日 星期二 要闻 | 03
河南日报 编辑：薛程 刘颖

跟随我省首家专业飞机租赁公司走进空客德国汉堡工厂 本报记者独家探秘“空客王国”



空客德国汉堡工厂生产车间内，一架A380巨型客机正在接受喷漆。

【本报综合记者 李延周】9月25日，由省委网信办和省委宣传部主办的“2017网上看河南”采风活动启动仪式，在郑州举行。省委宣传部部长赵素萍出席启动仪式，并发表讲话。

赵素萍在讲话中指出，此次采风活动是省委宣传部落实“互联网+”行动计划的重要举措，也是省委宣传部落实“四个全面”战略布局、推进“四个河南”建设的具体体现。她希望广大新闻工作者深入一线，挖掘好故事，讲好河南故事，为中原崛起、河南振兴、中华复兴提供强有力的舆论支持。

启动仪式上，省委宣传部部长赵素萍宣读了《2017网上看河南采风活动实施方案》，并对采风活动提出了具体要求。她强调，采风活动要坚持正确导向，弘扬主旋律，传播正能量，为中原崛起、河南振兴、中华复兴提供强有力的舆论支持。

启动仪式在热烈的掌声中圆满结束。采风活动将持续一个月，全省各地都将开展丰富多彩的采风活动。省委宣传部表示，将全力支持采风活动，为新闻工作者提供必要的保障和服务。

此次采风活动是省委宣传部落实“互联网+”行动计划的重要举措，也是省委宣传部落实“四个全面”战略布局、推进“四个河南”建设的具体体现。她希望广大新闻工作者深入一线，挖掘好故事，讲好河南故事，为中原崛起、河南振兴、中华复兴提供强有力的舆论支持。

启动仪式在热烈的掌声中圆满结束。采风活动将持续一个月，全省各地都将开展丰富多彩的采风活动。省委宣传部表示，将全力支持采风活动，为新闻工作者提供必要的保障和服务。

2017“网上看河南”采风活动启动

赵素萍出席启动仪式
这次采风活动，将以“喜迎十九大，网聚正能量”为主题，重点围绕中原崛起、河南振兴、中华复兴等重大主题，深入挖掘好故事，讲好河南故事，为中原崛起、河南振兴、中华复兴提供强有力的舆论支持。

启动仪式在热烈的掌声中圆满结束。采风活动将持续一个月，全省各地都将开展丰富多彩的采风活动。省委宣传部表示，将全力支持采风活动，为新闻工作者提供必要的保障和服务。

此次采风活动是省委宣传部落实“互联网+”行动计划的重要举措，也是省委宣传部落实“四个全面”战略布局、推进“四个河南”建设的具体体现。她希望广大新闻工作者深入一线，挖掘好故事，讲好河南故事，为中原崛起、河南振兴、中华复兴提供强有力的舆论支持。

启动仪式在热烈的掌声中圆满结束。采风活动将持续一个月，全省各地都将开展丰富多彩的采风活动。省委宣传部表示，将全力支持采风活动，为新闻工作者提供必要的保障和服务。



张明超在新闻发布会上发言。

【河南新闻联播】张明超，河南省航空发展投资有限公司董事长。他在会上表示，公司将加大投入，提升服务质量，为河南省航空事业做出更大贡献。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司自成立以来，始终秉承“安全第一、服务至上”的经营理念，不断提升运营效率，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司将始终坚持以客户为中心，不断提升服务质量，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司将始终坚持以客户为中心，不断提升服务质量，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司将始终坚持以客户为中心，不断提升服务质量，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司将始终坚持以客户为中心，不断提升服务质量，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

张明超表示，河南省航空发展投资有限公司将始终坚持以客户为中心，不断提升服务质量，为旅客提供更加舒适、便捷的飞行体验。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。

未来，公司将继续加大投入，引进先进设备，提升机队规模，为河南省航空事业做出更大贡献。同时，也将加强与各方合作，共同推动河南省航空事业高质量发展。



2017年9月25日(当地时间),在德国汉堡空客交付中心,阿维亚融资租赁(中国)有限公司向俄罗斯航空成功交付第8架飞机。交付现场举行了简短的剪彩仪式。



2017年9月22日(当地时间),中国驻汉堡总领事馆总领事孙从彬在德国汉堡空客交付中心会见河南航投董事长、党委书记张明超,并合影留念。盛赞阿维亚(中国)俄航项目的成功实施。

图说盛事

摄影 / 姚自力



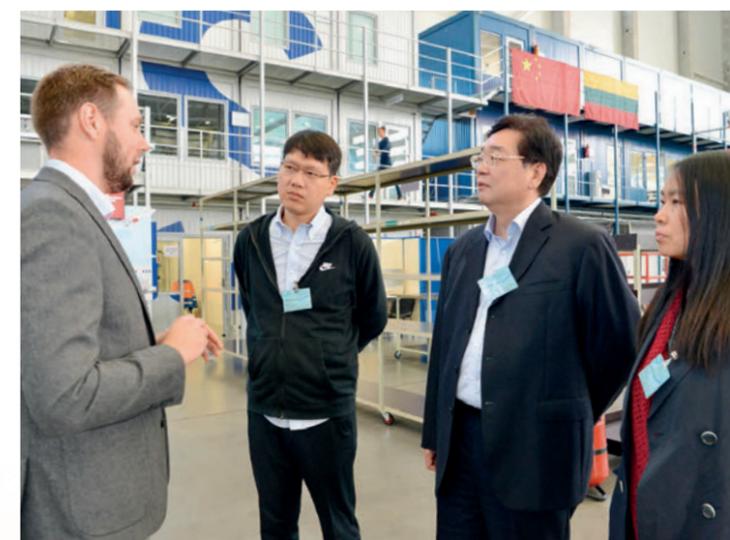
2017年9月25日(当地时间),河南航投董事长、党委书记张明超率团与中国驻立陶宛大使馆经济商务参赞陈霖会谈。



2017年9月22日(当地时间),河南航投董事长、党委书记张明超率团在德国汉堡空中客车工厂参观A320组装流水线。



2017年9月25日(当地时间),河南航投董事长、党委书记张明超考察第8架交付飞机。



2017年9月25日(当地时间),河南航投董事长、党委书记张明超率团在立陶宛FL技术公司考察。



河南航投与卢森堡商会在郑州签署合作备忘录

郑卢“空中丝绸之路”进入全面合作阶段

河南—卢森堡“一带一路”经济合作论坛在郑州举行 卢最大经贸团访豫话合作

本刊讯 “一带一路”倡议为沿线国家和省份带来了巨大发展机遇，作为创新参与“一带一路”建设新模式的郑卢“空中丝绸之路”，为河南与卢森堡创造了历史性的发展契机。9月13日，在郑州，以河南—卢森堡“一带一路”经济合作论坛举办为标志，郑卢“空中丝绸之路”建设进入了全面合作的新阶段。由21家重量级企业组成的卢森堡最大经贸团集体来郑，与豫方企业共聚一堂，分享郑卢“双枢纽”合作经验与成果，探索未来互利共赢新机遇，目的是推进郑卢“空中丝绸之路”建设，促进河南与卢森堡经贸合作的全面铺开。

此次论坛由卢森堡商会与河南贸促会主办，河南航投承办。河南省人民政府副秘书长万旭、卢森堡驻华大使馆公使衔参赞卢睿朗出席论坛并分别代表双方致辞。河南省贸促会和卢森堡商会分别介绍了双方经济情况。河南贸促会与卢森堡大公国商会签署合作谅解备忘录。在万旭、河南航投董事长、党委书记张明超和卢方相关领导的共同见证下，河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆，卢森堡商会雅诺·艾佩尔丁分别代表双方签署合作备忘录。与会专家和行业代表围绕卢森堡与河南物流发展前景进行主题讨论，并开展贸易洽谈

会，卢方代表还参观了中国(河南)自由贸易试验区、河南保税物流中心、郑州陆港及重点企业。

今天郑卢“空中丝绸之路”的延伸拓展，源于卢森堡货航与河南航投3年来合作取得的举世瞩目的成绩。2014年1月河南航投收购卢森堡货航35%股权之后，豫卢经贸发展掀开了历史性的一页。双方开辟了郑州—卢森堡货运航线，架起了横贯中欧的“空中丝绸之路”，构建起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。豫卢双方在航空货运领域的合作不仅交出了一份满意的答卷，也为双方的商贸往来

奠定了良好的基础。今年6月14日，国家主席习近平在会见来华访问的卢森堡首相贝泰尔时强调，中方支持建设郑州—卢森堡“空中丝绸之路”。自此，郑卢“双枢纽”合作模式由河南探索上升为中国的国家战略，河南召开省委常委会议、省政府常务会议和郑卢“空中丝绸之路”建设推进会议，审议通过郑卢“空中丝绸之路”建设《专项规划》和《工作方案》，对6大重点领域、13项重点任务、53项专题工作进行安排部署和推进落实，建设“空中丝绸之路”为豫卢双方的合作发展开创了新的历史局面。

卢森堡工商界已充分认识到郑卢“空中丝绸之路”的巨大潜力和河南对外开放的政策优势，双方政府官员和企业代表互访更加频繁，积极探索加深合作的新契机。今年8月，河南省政府代表团访问卢森堡期间，省领导见证了河南航投与卢森堡商会合作意向的签署，双方约定共同发起一系列活动，搭建起河南与卢森堡及更多“一带一路”国家之间的互惠互利新平台。短短一个月后，在卢森堡政府官员带领下，卢森堡商会组织卢森堡重点企业代表团访豫，主动融入郑卢“空中丝绸之路”建设，进一步了解市场，寻找机遇。

卢森堡商会历史悠久，1841年10月1日成立，是卢森堡国家自治的第一次体现，卢森堡所有注册企业必须成为其会员，目前商会拥有会员企业9万家，占总就业人数的75%，占GDP总数的80%。此次挑选重量级企业访豫，足见卢方对工商界整体参与郑卢“空中丝绸之路”建设的高度重视。

此次来访的企业中，既有卢森堡货航、卢森堡国家铁路多式联运公司



在深度讨论会上，河南航投总经理刘建葆就航空等问题回答了与会嘉宾的提问。

等卢森堡国宝级的航空运输和物流企业，也有ADK、卢森堡GSK等金融、法律咨询服务企业；既有历经百年仍在法国、德国和比利时等地区享有盛誉的格朗士布施（Grosbusch）等水果和蔬菜配送服务企业，也有致力于国际贸易和电子商务及文化旅游的EMD环球中国数字化品牌公司，欧亚申根集团等领域的新兴企业。而中方参与论坛的企业也均为一流优秀企业，涵盖进口贸易、物流、文化旅游、法律及税务咨询、农业、健康、教育等各个领域。

论坛上，刘建葆就航空运输等问题回答了与会嘉宾的提问，并表示希望在航空货运合作的基础上，加强双方在航空客运领域的合作，促进人员交流，带动贸易发展。与会企业代表向媒体表示，“一带一路”建设为沿线国家和省份的企业带来巨大的历史机遇，河南航投与卢森堡货航架起的郑卢“空中丝绸之路”，不仅成为河南省对外开放的重要平台，而且带来了双方合作的希望和机遇。希望通过此次论坛，直接对口企业进行洽

谈，了解市场行情，寻找对接合作伙伴。

为使郑卢“空中丝绸之路”的建设具体化、落地化，具有可操作性和持续性，此次论坛上，河南航投与卢森堡商会签订合作备忘录。双方同意将“河南—卢森堡‘一带一路’经济合作论坛”发展为定期机制，以双年交替形式举办，为中卢双方及其他“一带一路”沿线国家搭建互利互惠的新平台，并根据企业需要逐步拓宽论坛覆盖范围，适时举行金融推介会、电子商务推介会、旅游文化推介会等。河南航投董事长张明超表示：

“从开辟郑卢货运航线架起空中丝绸之路，到携手卢森堡商会推进双方在航空运输、金融贸易、文化旅游、人文交流等多方面加深交流合作，河南航投正在按照省委省政府的战略部署，努力将郑卢‘空中丝绸之路’打造成为引领中部航运、服务全国联通、辐射世界市场的空中经济廊道，促进双方在更大范围、更宽领域、更高层次融入‘一带一路’建设。”

(文/张楠华 图/赵宗丹)

河南航投与立陶宛 BAA 航空培训学院 签署战略合作协议



本刊讯 9月27日，河南航投董事长、党委书记张明超带队在德国汉堡空客中心督检俄航第8架飞机交付之后，赴立陶宛BAA航空培训学院进行考察，开展相关业务交流与洽谈，张明超与BAA航空学院董事长兼首席执行官艾格勒·维塔柯凯维休塔分别代表双方签署了战略合作协议。双方将依托各自优势，大力开展航空服务业合作，延伸产业链条，实现共建共赢。

在河南省日益加快“空中丝绸之路”建设的背景下，《方案》及《规

划》的出台加大了支持力度，河南航投紧抓重要机遇，积极谋划布局飞行员培训中心的建设，促进本土航空经济产业链的完善和升级。

BAA航空培训学院是欧洲地区规模可观、影响力大的飞行领域培训中心，旨在为全球客户提供飞行员、机组和其他航空人员的系列培训解决方案。此次战略合作协议的签署，符合河南省航空业发展的战略布局，属于产业升级转型的重要内容。

根据协议，双方对在郑州设立及发展飞行员培训中心达成共识。该飞

行员培训中心拟建设全能飞行模拟器的飞行员培训中心、机组成员培训中心，设置私人飞机执照和商业飞行员执照考取服务，开设ATPL航线运输飞行员执照培训综合课程等。

未来，BAA航空培训学院将在培训技术和管理方面与河南航投展开全面合作，为中国民用航空储备专业飞行精英。双方依托中部庞大的国内市场 and 对方经营管理方面的成熟经验，合作会取得成功，成为河南省航空经济发展的新动力。

(文/崔文琼 图/姚自力)

省纪委驻国资委纪检组组长王成中一行 莅临河南航投调研纪检监察工作

本刊讯 9月13日下午，省纪委驻国资委纪检组组长王成中、副组长陈素华一行莅临河南航投调研纪检监察工作，河南航投党委书记、董事长张明超，纪委书记、工会主席郑立亮等参加了调研。

座谈会上，张明超首先简要介绍了公司基本情况。他说，河南航投自成立以来始终致力于打造一支“好干事、干好事、事干好、不出事”的干部队伍，注重对党员干部的党性教育，突出用制度规范保证不能腐，用案例警示教育保证不敢腐，用思想政治教育保证不想腐，最终实现企业风清气正、党员干部心中不想腐的目标。5年来，河南航投发展势头良好，党员干部干劲足，党风廉政建设效果显著。

随后，郑立亮就河南航投纪检监察工作有关情况进行了汇报。他表示，河南航投成立5年来，少有违纪违法案件，现阶段纪检监察主要工作有三个方面，一是严格保证执纪审查安全。执纪审查安全工作一直是公司纪委高度重视的一项内容，日常谈话、函询等程序均严格按照纪律要求开展。二是标本兼治推进以案促改。公司党委高度重视，及时召开以案促改工作会议，制定了实施方案，成立了由党委书记任组长的以案促改工作领导小组，并迅速部署推进，进行专



题教育，纪委书记通报省管企业典型案例，党委书记进行集体廉政谈话。三是河南航投创新监督执纪“四种形态”标识考核。“四种形态”标识考核工作是在党委的研究部署下，由公司纪委具体负责的，对监督执纪“四种形态”在河南航投具体制度化建设的积极尝试，目前已完成对公司17家单位上半年的标识考核。

听取汇报后，王成中对河南航投纪检监察工作给予了高度评价。他指出，执纪审查安全工作既是一项严肃的政治责任，也是一条严格的政治纪律。要严格按照省纪委有关

要求，高度重视，压实安全责任，全面清除安全隐患，确保执纪审查安全工作落实到位。以案促改工作落脚点在这个“改”字上。制度上改是有形的，可以通过完善制度来逐步规范；思想上改是无形的，可以通过制度规范去营造氛围逐步实现。以案促改的最终目的是要完成党员干部思想上的改。河南航投监督执纪“四种形态”标识考核是一项制度创新，值得尝试。希望河南航投能继续探索，不断完善，在进一步实践中积累经验。

(文/李顺治 图/赵宗丹)

河南航投召开经济责任审计结果通报会



本刊讯 9月15日下午，省委组织部干部监督处调研员余长坤、省审计厅经济责任审计局副局长王小冬、经济责任审计一处处长周书文和副调研员张建华一行莅临河南航投，召开对董事长张明超、总经理刘建葆经济责任审计结果通报会。会议由河南航投党委书记、董事长张明超主持并作表态发言。公司领导班子成员及各部门负责人出席会议。

会上，首先由周书文通报审计结果。审计结果报告对河南航投成立5年来所取得的成绩进行了充分的肯定，并对审计中发现的问题向全体参会人员进行了通报。

随后，余长坤提出整改要求。一

是高度重视反馈结果，强化整改担当意识。经济责任审计是贯彻全面从严治党的重要要求，是干部监督体系的重要组成部分，也是依法规范领导干部权力运行，促进领导干部履职尽责，推进党风廉政建设的重要手段。抓好审计整改是进一步加强全面从严治党，严格依法行政的必然要求，也是加强审计结果运用，促进企业规范发展的有机体现。河南航投应高度重视此次审计中发现的问题，制定整改方案，统筹安排，强力推进。主要负责人是第一责任人，各部门负责人要主动认领责任，积极整改，防止层层传导压力变成层层推卸责任，做到真整改、真负责。二是明确细化整改任

务，严格落实责任追究。各单位的主要负责人要切实履行审计整改第一责任人的责任。今年省委省政府先后对审计整改作出重要指示，并强调各有关单位重点落实四个方面的整改工作：坚持问题导向，列出问题清单；按照各自责任，明确分工；严格依法依规，切实整改；明确整改落实时限，定期检查。对于本次审计发现的问题，省审计厅已经依法依规提出了整改意见。希望河南航投认真落实审计处理意见，严格落实责任追究。三是强化措施统筹安排，限时完成整改任务。按审计报告要求，应在60天内向省委组织部和省审计厅上报书面整改报告。四是举一反三标本兼治，严

守规矩干净干事。审计的目的是在发现问题、整改问题的基础上，举一反三深入研究本单位本行业出现的制度性缺失和管理漏洞，查漏补缺，建立长效机制。

最后，张明超代表河南航投郑重表态：一是提升认识，扎实开展整改落实。9月5日，河南航投接到审计报告后，第一时间召开专题会议研究，已初

步拟定整改草案。会后，将严格按照审计组明确的整改重点，进一步细化整改方案，把问题整改工作摆上重要日程，切实抓好落实，确保60日内整改完毕。二是完善制度，构建现代化企业体系。公司要以审计整改为契机，强化风险防控体系构建、完善企业法人治理结构、全面深化企业改革，为企业健康发展

顾，加快“空中丝绸之路”建设。要把整改落实工作作为总结经验、健全机制、促进发展的机遇，以落实整改、推动工作为开展整改的切入点和落脚点，以问题的有效整改作为贯彻落实中央、省委省政府重大决策部署的强大动力，努力促进企业各项工作提速度、上水平。

(文/任金璐 图/赵宗丹)

比利时驻上海总领事馆商务领事司马凡儒一行 到访河南航投

本刊讯 9月29日上午，比利时驻上海总领事馆商务领事司马凡儒一行到访河南航投。公司总经理、党委副书记、副董事长刘建葆会见了客人。公司相关业务负责人参加，双方就潜在的合作领域进行了深入沟通。

刘建葆首先向司马凡儒一行表示欢迎，然后介绍了河南省情和公司业务的发展状况。刘建葆说，郑州航空港经济综合实验区是中国第一个国家战略层面的航空经济发展先行区，河南自贸试验区也在去年经过国家批复，各项政策的支持推动河南经济快速发展。河南航投作为河南省为促进航空经济发展而成立的主要投融资平台，承担着引领航空港实验区建设的



责任与使命。河南航投自2014年收购卢森堡货航35%股权以来，不断扩大“双枢纽”效应，有效提升了郑州国际航空货运枢纽在世界范围的影响力；与南航合作成立的南航河南航空有限公司，是郑州机场目前唯一的基地航空公司；与立陶宛阿维亚融资租赁公司成立的河南首家飞机租赁公司，在不到一年时间内完成了交付8架飞机的售后回租业务，填补了河南的行业空白。刘建葆表示，河南航投

的七大业务板块相继铺开，需要加大强强合作力度，扩大业务范围，深耕业务项目。河南航投希望与比利时方面深入了解，寻求在金融投资、航空运输、飞机制造、文化旅游等方面多层次、全方位的合作机会，促进双方互利共赢。

司马凡儒表示，此行到访河南，河南经济的发展，尤其是航空业的迅速崛起，令他刮目相看；与河南航投的会谈，令他坚定了合作的意愿。司

马凡儒表示，他从2007年至今10年间一直致力于促进中比两国在经济、文化、教育和贸易方面的合作。特别是帮助中国企业赴比利时投资，同时帮助比利时的企业在中国市场推广他们的服务和产品。未来希望能与河南航投在多个领域展开合作，共同推动比利时与河南更深层次的经贸交流，让河南航投成为打开双方合作的新窗口。

(文 / 龙飞天 图 / 赵宗丹)

政策引导市场向好 飞机租赁发展迈上新台阶



南航河南公司新开郑州至五台山、宜昌等多条航线



CZ6643/4，航班时刻为每天17:15从郑州机场起飞，18:15到达宜昌，19:05从宜昌起飞，21:05飞到昆明；17:40从昆明返回，19:45到达宜昌，20:35从宜昌起飞，21:35回到郑州。

新恢复的郑州-重庆-腾冲航线每周一、二、四、六各一班，航班号为CZ6353/4，航班时刻为11:10从郑州起飞，13:00到达重庆，14:10从重庆起飞，16:25到达腾冲，17:05从腾冲返回，18:50到达重庆，19:50从重庆起飞，21:35回到郑州。

从9月16日起，南航还加密了郑州-广州、海口航线密度。每天新增一班郑州-广州航班，使南航郑州到广州的航线增加到每天9班。而郑州到海口的航线，仅在9月30日、10月1日、10月7日、10月8日共新增4班往返。

(文 / 徐 行)

本刊讯 为保证河南旅客国庆假期出行，南航河南公司提前安排运力，从9月16日开始，南航河南航空公司在开通郑州至五台山和郑州至宜昌旅游航线的同时，恢复郑州至腾冲旅游航线，加密郑州至广州和郑州至海口航班密度，为“十一”和“中秋”出游提供更加便捷的空中通道。

新开通的郑州-五台山旅游航线，航班号为CZ6625/6，计划每天一班，使用波音737-800飞机执飞，每天12:55郑州机场起飞，14:05到达五台山机场。15:40飞机从五台山机场起飞，17:00回到郑州。

新开通的郑州-宜昌-昆明旅游航线同样每天一班，航班号为

伴随着航空制造、航空运输产业的快速成长，中国的飞机租赁市场正悄然发生着改变。新兴飞机租赁模式持续演进，金融租赁公司、飞机租赁公司等一大批从事飞机租赁业务的机构不断涌现。

继飞机租赁公司在天津、上海等自贸区集中落地后，成都双流自贸试验区也于近期实现了西部地区在飞机租赁领域的“零的突破”，迎来了首家飞机租赁SPV公司——四川航壹号飞机租赁有限公司。有消息称，成都海关将制定出台进口飞机异地委托监管方案。在政策引领之下，四川的飞机租赁业务有望得到进一步开展。

庞大的市场吸引境内外租赁公司参与

目前，多元化、国际化且体量庞大的飞机租赁市场在我国已经逐步成

型。

据前瞻产业研究院航空租赁行业研究小组早前的预测，到2025年，中国民航租赁市场规模将达到1300多亿美元。而在近10年间，飞机租赁市场以年均复合增长率超过10%的速度迅猛成长。

与其他租赁模式相同，飞机租赁同样具备融资与融物的双重属性，为航空工业、航空运输以及金融资源搭建起互联、互通的桥梁。其作用不仅体现在为航空公司降低资金成本、扩大机队规模、帮助航空公司更好地根据自身运力与需求合理配置飞机上，同时还可以通过融资租赁的方式促进包括飞机零部件生产、销售、拆解，航空物流等领域在内的全航空产业链的发展。

在政策的鼓励下，不少从事飞机

租赁业务的公司将触角伸向海外，通过并购或者在海外设立子公司等多种方式，与各国的航空公司开展合作，提升公司在国际竞争中的地位，积极打破欧美租赁公司的市场垄断。

在中国飞机租赁“走出去”的同时，境外的同业机构也看到了中国航空市场的发展潜力。不管是新机场的建设，还是支线航空的发展，国外的租赁公司都在积极寻找参与以及与中国合作的机会。爱尔兰普租赁公司高级副总裁兼亚太区负责人彼得·安德森在第四届中国民航支线航空论坛上表示：“目前公司已经与中国的25个航空公司有合作关系。我们将继续关注中国并寻找机会，支持中国航空领域的发展。”

不过，全球经济发展放缓、资金成本和油价上涨、供需关系失衡等因

素，为飞机租赁市场的未来发展带来了新的挑战。

优化结构 经营性租赁增加

有业内专家认为，未来飞机租赁市场可能出现小幅波动，但总体保持上行发展态势，市场仍然有较大的发展空间。

飞机租赁主要有两种模式：经营性租赁与融资性租赁。在飞机租赁发展的初期，因监管、法律、税收、会计配套制度尚待完善，长期以来，国内的金融租赁公司在飞机租赁业务中较多采用了融资性租赁的方式。

然而，受到航空公司扩张、财务成本和资产负债率较高的影响，经营性飞机租赁业务则受到了更多的重视。对于航空公司而言，其优势在于，一方面，有利于优化公司财务结构并降低资产负债率，提升资产灵活性；另一方面，有助于提高航空公司的再融资能力。

从全球商用飞机市场的发展情况来看，目前50%以上为经营性租赁。

据中国飞机租赁集团控股有限公

司披露的数据，截至2017年6月末，该公司经营性租赁收入达到了3.4亿港元，较去年同期大幅增长92.54%，经营性租赁项下的机队规模由去年6月末的10架飞机扩增至今年6月末的25架飞机。另据国银租赁披露的信息，公司在役机队中经营租赁飞机占比已超过了85%。

随着租赁公司专业化水平的提升，国内的租赁公司已开始由融资性租赁为主、经营性租赁为辅向二者并重的方向转变。

公开数据显示，截至2016年末，东航、南航、国航的经营租赁占比分别为34.76%、31.11%与23.60%。

短期来看，租赁公司在经营性租赁业务方面的占比并不会迅速扩大，融资性租赁仍会占据较大比重。但从长期来看，全球航空市场，特别是国内航空需求的持续增长，仍将是带动飞机租赁增长的重要推动力，经营性飞机租赁业务仍有上升与发展的空间。

核心能力建设先行

对于从事飞机租赁的公司而言，

业务的开展，除了雄厚的股东背景以及遍布全球的优质客户外，资金成本优势和抵御周期风险的能力是两大不可忽视的核心能力。

为了应对与抵御市场的周期性风险与操作风险、交易风险等，在租赁机型选择方面，应重点选择流动性较高的机型，有助于加快飞机资产的流转，分散风险并提高收益。在信息系统建设方面，强化内部管理，运用内外部资源，建立符合租赁公司自身需求的IT系统，对业务信息进行自动化、多角度分析，为项目决策提供量化依据。

行业的发展，不仅需要完善的风险管理体系“保驾护航”，还需要“人”的支持。爱尔兰的飞机租赁业一直处于全球的领先地位，除了得益于它完善的税收、会计、税收政策与法律环境外，人才储备也是其一大利器。

飞机租赁是一个对专业化要求较高，对人才储备要求更高的行业。从业人员既要了解飞机、航空等专业技术，又要熟知金融、会计、税收等知识，既要能敏锐把握行业与市场动向，又要对全球宏观经济有全面了解。

培养全方位的专业化人才以支撑相关业务的快速发展，是飞机租赁发展中必须突破的一道坎。与爱尔兰、新加坡等国家和地区相比，我国飞机租赁业务在专业人才队伍建设上一直是短板，专业人才梯队建设在近几年才开始被重视起来。

源自中国金融新闻网 2017-09-09

罗晓晨摘编

延伸阅读

飞机租赁如何最大程度获取高额回报



据空客和波音公司预测，未来20年内民用航空市场将会以每年5%的速度保持增长，预计将新增4万架飞机的需求，这对于飞机租赁公司而言可谓商机巨大。然而航空租赁市场竞争激烈，很难获取高额的投资回报。如何才能在充满挑战的市场中获得成功？阿维亚航空租赁公司交易部副总裁 Jonas Juodagalvis 通过深入分析飞机资产管理的基本原则，为投资者解答如何获取高额回报。

初期分析至关重要

几年前，投资者通过投资全新飞机可获得20%的投资回报，但随着市场形势变化，投资者如无良好的资产全周期管理方案，可能连15%的回报率都无法实现。事实上，目前大多数投资者对投资回报率的期望只有10%，甚至更低。

根据阿维亚租赁公司的经验，如果投资者愿意多出一份努力，在高风险市场中依然可以获得高投资回报。

Jonas Juodagalvis 指出，“购置飞机最重要的一环便是初期分析和交易架构。在购置二手飞机之前，投资者必须分析资产状况，并对其未来10到12年的发展潜力做出预判。对于二手飞机而言，投资者必须重点考虑飞机租赁期，并对零部件处理做出清晰的计划。”

汉莎航空咨询公司高级咨询师 Klaus Kreher 也表示，初期分析至关重要，必须谨慎对待。

在 AeroTime 的采访中，Kreher 就资产分析发表了看法：“从创造长期价值的角度考虑，我们会建议客户关注飞机残值的影响因素。最关键的

因素便是：资产的竞争产品、用户多样性、国家多样性、飞机销售总量以及资产的市场份额等。”

Jonas Juodagalvis 补充道：“在初期决策和商业建模阶段，千万不可光图省事。谨慎的决策机制让我们在租赁行业与众不同。我们会专业、仔细地分析可能存在的风险和市场潜力，这样才能准确判断每架飞机及零部件在10至12年甚至更长时间内的发展潜力。”

技术和管理是核心

飞机资产管理方法一般分为两种，一种是购置全新飞机，进行全生命周期管理；另一种则是购买二手飞机出租直至寿命终结。这两种管理方法的共同点便是确保尽可能长的飞机使用时间。

“创造投资回报的方式有多种，



包括购置新一代飞机、飞机拆卸、改装延寿等等。” Aerotask 公司金融业务副总裁 Rob Watts 指出，“但是每种方式所需的专业技能却是迥然不同的。投资全新飞机的回报率很大程度上取决于资金成本，而老旧飞机投资获利的关键则在于技术。需要指出的是，全新飞机的投资回报率基本上是可以预见的，但是二手飞机的投资潜力巨大。风险越大，回报越高。”

大型租赁公司一般会对飞机进行从购置到拆解的全程管理。购置新飞机并进行全生命周期管理，可保证飞机性能和维修保养状况。此外，租赁公司也可通过拆卸飞机获得利润。此类租赁公司的典型代表是通用电气商

业航空服务公司 (GECAS) 和爱尔兰普租赁公司 (AerCap)。这两家公司已成功运营了数十年。

另外一种方法则是购置二手飞机并多次出租。在此模式下，租赁公司也可通过拆解出售发动机、起落架等零部件获得收益。当然，在租赁过程中对飞机进行妥善维护才是获得投资回报的关键。

汉莎航空咨询公司高级咨询师 Haihong Xu 在写给 AeroTime 的邮件中指出，“飞机资产是个总体概念，包括飞机、工具、装备和备用材料等。租赁公司在租赁期满收回飞机资产时，必须对飞机资产各部分进行整体评估。”

然而，很多二手飞机租赁公司并没有认识到飞机的全面价值。在购置和出租二手飞机的过程中，他们缺乏管理出售飞机零部件的经验和专业知识。

“他们也因此失去了获取额外利润的机会，” Juodagalvis 表示，“如果投资者希望获得更好的投资回报，就不应该回避风险。无论飞机多么老旧，投资者总可以通过拆卸零部件获得收益。”

购置新飞机很难实现 20% 的投资回报率。事实上，购买二手飞机才可能实现高额回报。

当然，购置二手飞机在融资和租赁方面可能会有一些问题，但是二手飞机确实可以为投资者带来更为优厚的回报，回报率可达到 20%。

越有挑战性的市场，才越有可能获得高额回报。而阿维亚租赁公司所关注的也正是这些充满挑战性的市场。

Juodagalvis 总结道，“通常情况下，我们会对飞机资产进行全周期管理，保证飞机具有尽可能长的服役时间，并因此获得优厚回报。对于一架已服役 12 年的飞机，其它公司可能在出租一期后便直接卖给拆解公司了。而我们会继续出租至少两到三期，确保飞机达到使用寿命极限。在延长资产租赁期限的同时，我们还会通过出售或出租零部件来获得最大收益。”

(文 / 姜 一 图 / 姚自力)



28 个区域金融中心城市 郑州首进“综合实力十强”

9 月 8 日，中国（深圳）综合开发研究院在 2017 中国（郑州）国际期货论坛上正式发布第九期“中国金融中心指数” (CDI·CFCI)，郑州首次进入区域金融中心“综合实力十强”。

什么是中国金融中心指数？

据悉，中国金融中心指数旨在多维度、综合性衡量我国城市金融发展状况，客观评价各城市金融产业绩效、金融机构实力、金融市场规模和金融生态环境等状况。首期 CDI·CFCI 指数于 2009 年 5 月发布，其后每年更新一次，此次发布的是第九期指数。

第九期指数评价范围涵盖我国 31 个金融中心城市，包括上海、北京、深圳 3 个全国性金融中心城市和六大经济区域的 28 个区域金融中心城市。本期综合竞争力排名依次是：上海、北京、深圳、广州、天津、成都、杭州、重庆、南京、苏州、武汉、大连、郑州、西安、济南、青岛、沈阳、厦门、长沙、福州、无锡、宁波、昆明、合肥、哈尔滨、长春、乌鲁木齐、石家庄、南昌、南宁和温州。

郑州金融中心综合竞争力的得分 39.11 分，排在全国第 13 位，在 28 个区域金融中心中排名第 10 位。郑州已经发展成为在全国具备一定领先实力的区域金融中心。



郑州首次进入区域金融中心“综合实力十强”，同时郑州年度指数增速全国第一，高达 15.1%。

据了解，在指数排名中，北京、天津、郑州、青岛和成都成为综合得分“进步五强”；天津、武汉、济南、青岛、长春五个金融中心排名上升 2 位以上；成都保持西部金融中心地位，重庆、西安等西部城市与成都的差距进一步拉大。

“郑州近三年增速非常快，说明

郑州金融中心建设步入佳境。”中国（深圳）综合开发研究院金融与现代产业研究所所长刘国宏对郑州金融发展作出积极评价并对郑州金融中心发展提出建议。他认为，郑州要围绕全国金融创新高地、金融产业集聚发展新平台发力，打造期货交易的“东方芝加哥”，真正把全国性市场打造成有全球性影响力的市场。

源自《河南日报》2017-09-09

罗晓晨摘编

建设 EWTO 核心功能集聚区 郑州争做全国跨境电商“领头羊”

面对跨境电商强劲的发展势头，郑州市如何持续保持领先地位？9月8日，郑州市全面启动建设EWTO(电子世界贸易组织)核心功能集聚区，将跨境贸易的新业态、新模式、新规则在这一区域进行集中展示，打造在全国有示范性、在全球有影响力的新型业态功能集聚区、制度创新示范区。

今年上半年，郑州市跨境电子商务继续交出一份靓丽的“成绩单”：进出口包裹总量占全国15个跨境试点城市的1/3。7月，首届全球跨境电商电子商务大会在郑州举行，围绕跨境电商发展的机遇挑战、制度创新、交流合作等展开讨论，形成了一系列共识。首要就是引导建立EWTO的贸易制度和规则，占领新的国际贸易规则体系制高点和话语权。

EWTO核心功能集聚区是郑州发展跨境电商的重要探索。郑州市希望以此为创新实践，为河南发展EWTO新型贸易方式、构建EWTO国际规则，更好地参与“一带一路”建设积累经验，作出贡献。“这标志着河南跨境电商发展又开辟了一个新的领域，势必进一步凸显河南在全国的排头兵和‘领头羊’地位。”河南出入境检验检疫局局长李忠榜说。

EWTO核心功能集聚区实行集中监管模式。郑州海关创新提出“跨境电子商务综合监管服务改革创新方案”，实现同一海关监管场所内不同



业务模式的综合集约化监管。郑州海关关长孙玉宁说：“此举将推动郑州跨境电商发展进入物流全通道、贸易全方式、商品全品类、消费全体验和监管高效率的‘四全一高’新时代。”

据了解，郑州市已聘请专业机构对EWTO核心功能集聚区进行专业策划和规划设计，并提出初步构想：EWTO核心功能集聚区规划范围东至华夏大道(原四港联动大道)，西至经开第八大街，南至南三环，北至陇海铁路，规划面积10.51平方公里。其中，核心功能区位于东三环(107辅道)以西，将布局电商总部、金融商务、涉外机构、商贸体验、国际社区等功能区，并提供保税物流、通关监管、人才“双创”、会展等服务。功能支撑区位于东三环以东，将以中欧班列

(郑州)和多式联运为基础，布局仓储物流、专业展贸等业态。EWTO核心功能集聚区将按照“线上线下深度融合、监管服务高度融合、商贸商务高度融合、创意会展高度融合”的理念，打造全球网购商品集疏分拨中心、“一带一路”商贸物流合作交流中心、全球跨境电子商务大数据服务中心、内陆地区国际消费中心。

按照规划，今年郑州市跨境贸易电子商务交易额要达到1000亿元，总体发展水平居全国前列、居中部省会城市第一位，成为中西部地区辐射全国的国际网购物品交易和要素资源集疏中心，努力实现“买全球、卖全球”的发展目标。

源自《河南日报》2017-09-11
罗晓晨摘编

跨境电商成为外贸发展新增长点

商务部发言人高峰在近日的发布会上表示，根据初步统计，今年上半年，13个跨境电商综合试验区跨境电商的进出口规模超过了一千亿元人民币，同比增长一倍以上。其中，B2B占比达到60%。跨境电商进出口已成为我国外贸发展新的增长点。

政策效应对进出口影响较大，“一带一路”倡议对中国外贸起到了不小的推动作用。随着政策的推进，中国制造在“一带一路”沿线国家的市场需求将凸显。正是看到了这一点，许多中国企业，如聚贸跨境电商早早

地开始了在“一带一路”沿线国家的布局，与各个国家、机构、企业陆续开展了合作。

跨境电商是进出口数据提升的重要推手。受“互联网+”浪潮的影响，中国跨境电商蓬勃兴起。据中国电子商务研究中心监测数据显示，2016年中国跨境电商交易规模6.7万亿元，同比增长24%。其中，出口跨境电商交易规模5.5万亿元。2017年，各个数值仍在高速增长中。另据统计，我国跨境电商2009至2016年GMV复合增长率高达32%，渗透率快速提升

至26%。在进出口中，跨境电商发挥了增加外贸业务量、重塑产业价值链、提升品牌竞争力的重要作用。

“可以看出，外贸新业态的发展，对推动我国外贸继续回稳向好，培育我国外贸新的增长点，特别是推进外贸领域供给侧结构性改革，正在发挥着积极的促进作用。”高峰说，下一步，商务部将不断完善与外贸新业态发展相适应的政策体系，营造更加有利于外贸新业态的发展环境。

源自黄河新闻网 2017-09-11
朱琳旭摘编

郑州航空港实验区举行重大项目集中签约仪式

9月28日，2017年郑州航空港经济综合实验区重大招商引资项目集中签约仪式在郑州航空港经济综合实验区举行，现场签约项目33个，总投资516亿元。省委常委、常务副省长翁杰明，省委常委、郑州市委书记马懿等出席签约仪式。

据悉，本次集中签约项目涵盖光电显示、智能终端、新能源汽车、金融租赁、IC设计及软件开发、生物医药、冷链物流、特色商业等多个领域。其中：光电显示产业项目4个，总投资174.7亿元，包括华锐科技5

代TFT-LCD生产线及4.5代OLED生产线项目、第壹有机光电OLED照明及显示生产线项目等。智能终端产业项目17个，总投资196.4亿元，在整机方面有欧拓、新中桥、鼎泰达、华商、鑫迪宝等10个项目，建成投产后可年产智能终端产品1.2亿部以上，年产值约530亿元。

此外，本次签约使郑州航空港经济综合实验区在新能源汽车、金融租赁、IC设计及软件开发、生物医药等领域实现了较大突破。新能源汽车方面，新签约奇瑞新能源汽车生产、租

赁及运营基地项目和意昂新能源汽车科技城项目，总投资80亿元；金融租赁方面，新签约中原航空租赁和传化网络小额贷款2个项目，总投资20亿元；IC设计及软件开发方面，新签约芯米科技氮化镓电力电子芯片设计项目等4个项目，总投资14.5亿元。

据初步统计，郑州航空港经济综合实验区今年已累计签约项目65个，总投资1016亿元，已连续5年实现招商引资“超千亿”目标。

源自《河南日报》2017-09-29
龙飞天摘编

全球最大飞机完成发动机初步测试

据报道，用来发射火箭的超大型飞机 Stratolaunch 成功完成了发动机的初步测试。

Stratolaunch 飞机设计用于作为向低轨道发射运载火箭的平台，其翼展接近 118 米，使用 6 台波音 747 同型号的发动机。该飞机计划 2019 年首飞。

（民航资源网）龙飞天摘编

摩尔多瓦推出简化中国公民赴摩签证新举措

据中国驻摩尔多瓦大使馆网站消息，自 2017 年 7 月 28 日起，摩尔多瓦允许持有有效的欧盟成员国签证（不含过境签证）或居留许可的中国公民免签入境。在上述签证或居留许可有效期内，我公民可在摩尔多瓦停留 6 个月内不超过 90 天（首次入境日起计算）。

（中国侨网）李莎莎摘编

23家单位签署《中国民航运行数据共享协议》

9 月 6 日，民航运行数据共享第一次联席会议在京召开，民航局运行监控中心、空管局、航科院，国航、东航、南航等 23 家单位签署《中国民航运行数据共享协议》，参加单位将共同建立统一的数据共享平台用于交换运行数据。这标志着中国民航业在推进运行数据共享合作，开展数据中心建设的工作中迈出了坚实第一步。

（民航资源网）杨琦摘编

亚太区首个737MAX模拟机在新加坡投用

据 AIN 新闻报道，波音公司在新加坡启用了亚太区首个 737 MAX 8 全模拟机，新加坡圣安航空是主要用户之一。预计亚太区的 737 MAX 飞机用户将至少达到 15 家。除此之外，波音还计划今年 11 月在新加坡启用一个 787-9 模拟机。

（民航资源网）杨琦摘编

庞巴迪：正与中国三大航磋商C系列飞机订单

据路透社报道，庞巴迪公司一位高管于 9 月 26 日表示，庞巴迪期望在数月内与中国航企达成 C 系列飞机的相关交易，该公司正与中国三大航举行会谈。

庞巴迪商用飞机公司的结构融资主管 Marc Meloche 表示，庞巴迪也在与飞机租赁公司就购买 C 系列飞机举行商谈。他还表示，希望能够在加拿大总理 Justin Trudeau 下月访华期间，宣布达成交易。

（民航资源网）龙飞天摘编

祥鹏航空郑州—盐城航线 9 月 10 日正式开通

有关记者从云南祥鹏航空有限责任公司（以下简称“祥鹏航空”）了解到，该公司于 2017 年 9 月 10 日正式开通郑州—盐城航线，这是目前河南郑州与江苏盐城两地间唯一直飞航线，将为两地旅客的出行带来极大的便利。

祥鹏航空郑州—盐城航线航班号

为 8L9641/42，每天一班。

自祥鹏航空于 2016 年 10 月 28 日成立郑州运营基地以来，逐步增加运力投入，开通多条郑州航线，充分利用郑州中原腹地的地理优势，与祥鹏航空西南地区的昆明、成都、丽江等各运营基地形成联动互补，构建辐射全国，连通东亚、东南亚地区的航

线网络。目前，祥鹏航空在郑州投放运力 5 架，开通郑州进出港航线 18 条（其中，17 条国内航线，1 条国际航线），为郑州乃至河南地区旅客出行提供更加多样的出行选择，更加便利的出行服务。

源自搜狐网 2017-09-10

朱琳旭摘编

首都航空悉尼、伦敦两条直飞航线即将启航

9 月 28 日，首都航空在青岛召开“助力青岛飞向世界”新闻发布会。会议宣布首都航空青岛—悉尼航线、青岛—伦敦航线将于 10 月、11 月相继启航。青岛市政府、首都航空、青岛机场、澳大利亚新南威尔士州旅游局等相关单位的嘉宾及媒体记者出席新闻发布会，共同预祝两条国际航线顺利启航。

发布会现场，首都航空市场总监王银军与嘉宾们共同宣布由首都航空执飞的“青岛—悉尼”航线将于 10 月 29 日正式启航，山东地区首条直飞伦敦的“青岛—伦敦”航线也将于 11 月 17 日盛大启航。自 2016 年至今，首都航空在青岛相继开通了直飞墨尔本、温哥华、莫斯科 3 条国际航线，

青岛—悉尼航线是继青岛—墨尔本航线开航一周年后又一条中澳航线，也是首都航空再次发力澳大利亚航线网络的重要举措。青岛—伦敦航线则是继青岛直通莫斯科后，又一条直通异国首都的航线，彰显了首都航空的航线特色，直通首都，搭建特色的文化交流平台。两条航线均由空客 A330 双通道宽体机执飞，宽敞经济舱及品质公务舱服务让旅客尽享舒适与便捷，机上特色餐食更是让空中旅途充满惊喜。

中国现在已成为澳大利亚第一大旅游客源国，澳大利亚也是中国第三大远程旅游客源市场。在中澳两国建交 45 周年之际，青岛—悉尼航线的开通进一步拉近了两国的距离，也

将为两国旅游业的发展创造更多的价值。在“2017 中澳旅游年”的推动下，首都航空将加强同澳洲方面的合作，把握机遇，深耕中澳两国的航线布局，探索和开发更多的旅行目的地。

同样正值中英建交 45 周年，首都航空开通的青岛—伦敦航线也为中英关系的“黄金时代”增添了新的“黄金成果”。作为首都航空以及山东地区首条直通英伦的航线，填补了首都航空和山东地区直航英国的航线空白，扩大了航线网络版图，加速了首都航空辐射全球的航线网络布局建设，也为周边地区旅客提供了多样、便捷的出行选择。

源自民航资源网 2017-09-28

龙飞天摘编

通航之窗系列报道（之十三） 策划 / 通航项目组 文字图片 / 李泉彬



电影2012中，当男主角驾驶飞机飞上天逃离灾难的那一刻，所有观众都长舒了一口气，同时大多数观众也都会想一个问题，我能不能也像男主角一样开着飞机在天空飞行？答案是肯定的！现如今，想飞上天很简单，学习驾驶飞机就好像学习开车一样，同样有驾驶学校，当然，也同样需要驾驶执照。

想飞行，先考证

民航飞行员执照分4类：私人、商用、航线运输驾驶员、多成员驾驶员执照。私人飞行员执照可用于私人飞行或娱乐，商用、航线等执照主要用于职业飞行员。打个比方，私人飞行驾照相当于汽车驾照中的C类执照，是级别最低的执照，就像开私家车的驾驶员，基本要求是身体可以保证安全驾驶。职业飞行员拥有的商用飞行驾照，相当于汽车驾照中的B类和A类执照，就像开大客车跑长途、跑高速的司机，需要多项体检，以

保证乘客安全。前者以自用为目的，后者则有公共运输交通工具的驾驶资格，两者的最大区别为：私照持有者可以在不以取酬为目的的非经营性运行的相应航空器上担任机长或者副驾驶；私人驾驶员执照持有人不得在以取酬为目的的经营性运行的航空器上担任机长或者副驾驶，也不得为获取酬金而在航空器上担任飞行机组的必需成员。在航空发达国家，私人学习驾驶飞行就像学习驾驶汽车一样方便，电影中的美国，60万飞行员中，

私人飞行驾照拥有者超过20万。

只要你已经年满17周岁，能正确读、听、说、写汉语，无影响双向无线电对话的口音和口吃（申请人因某种原因不能满足部分要求的，民航局应当在其执照上签注必要的运行限制），并具有初中或初中以上文化程度，就可以考私人飞行驾照。不过考取飞机驾照的费用要比汽车驾照高一些，私人飞行驾照培训报价普遍在25万元到30万元左右。

万元人民币左右。

第二步：体检

根据CCAR-67部的规定，申请私照至少需要取得II级体检合格证。建议在联系到培训机构后由培训机构向所在民航地区管理局的航空卫生部

门申报个人航空体检。航空II级体检对身体的要求并不高，民航局专家称，现在经过调整后的私照飞行员体检标准，没有对身高、体重、视力、听力等基本身体素质的硬性规定，换句话说，如果你的身体可以驾驭汽车、能拿到汽车驾驶证，就基本满足了成为私照飞行员的身体要求。即便患有糖尿病、高血压、冠心病等慢性疾病，只要经系统治疗稳定病情后，仍有可能享受飞行乐趣。

需要注意的是，40岁以下的私照飞行员体检有效期为36个月，40周岁以上为24个月，年龄满50周岁以上为12个月。有效期届满时，需体检合格证持有者再进行体检鉴定并更新体检合格证。

第三步：办理学员执照

拿到体检合格证后就可以办理“民用航空器学生驾驶员执照”，也就是所谓的学员执照。具体由培训机构向所在地民用航空地区管理局申请办理。

第四步：理论培训及理论考试

私照的理论培训需40小时，主要包括规章条例、飞机的一般知识、飞行性能、计划和装载、人的因素、气象学、领航、操作程序、飞行原理、无线电通话；参加完理论培训后就可以到民航局授权的民用航空器驾驶员执照理论考试点进行考试了。私照的理论考试为80道题，满分100分，通过成绩为80分。当然如果你有足够的信心认为自学可以通过理论考试，以自学的方式来完成理论学习也是允许的。

第五步：飞行训练

根据民航局的最新要求，无论是飞机私照还是直升机私照都需要进行40小时的飞行训练，主要包括至少20小时带飞(dual)、10小时单飞(solo)，其中包括3小时转场、3小时夜间(night flying)、3小时仪表(IFR)等。根据学员的接受能力以及天气的影响，整个飞行训练的持续时间在一个月左右。

第六步：办理执照

完成了理论培训，通过了理论考试和飞行训练，通过了实践考试后就可以由培训机构向所在地的民航地区管理局申请办理执照。地区管理局核准后将颁发一本民用航空器驾驶员临时执照并将材料报到民航局，民航局核准后将颁发民用航空器私人驾驶员的正式执照。

哪里能报名参加私照培训

目前，随着我国通用航空事业的发展，出现了越来越多的飞行员培训机构，主要为：

- 安阳航空运动学校（用于培训的飞行器主要有运5、初教6、塞斯纳172R飞机以及R22、R44等轻型直升机）
- 北京航空航天大学初级类航空器飞行培训实验中心
- 大同航空训练基地（用于培训的飞行器主要有运5、初教6以及各种超轻型飞机）
- 上海东方航空教育培训有限公司（现阶段主要以塞斯纳-172R型教练机开展培训课程）
- 广东白云通用航空有限公司，即原阳江通用航空有限公司（用于培训的飞行器有运5、初教6、塞斯纳172R和其他超轻型飞机，以及贝尔206、R22、R44、施韦策300CB等轻型直升机）
- 广东通用航空有限公司（用于培训的飞行器主要有运5和塞斯纳

172型飞机等）

- 哈尔滨飞龙国际航空培训有限公司（国内第一家具有商用飞行驾照和私人飞行驾照培训的地方飞行培训机构，提供固定翼飞机、直升机的私人、商用驾驶执照训练、取证）
- 海南亚太通用航空有限公司
- 首都通用航空有限公司
- 四川航空运动学校（用于培训的飞行器主要有运5、初教6以及各种超轻型飞机）
- 武汉通用航空有限公司
- 中国民用航空飞行学院
- 珠海直升机公司
- 北京雁栖湖飞行俱乐部（北京第一家培训轻型飞机驾驶员的飞行学校，考试合格后由民航总局颁发私人飞机驾驶执照）
- 东方航空公司训练中心（以上海龙华机场、江苏南通机场和江苏常州机场作为本场和转场训练基地，以美国固定翼塞斯纳172R型教练机为主）

- 武汉通航国际飞行培训中心（主要提供恩斯特龙 480 直升机培训）
- 珠海 F&F 航空俱乐部（赛斯纳 172R 飞机私照培训机构，有三架赛斯纳 172R 飞机，飞行场地为珠海九州机场）
- 西安中飞航空俱乐部（西安中飞航空俱乐部是西北唯一一家私飞机发照机构，目前拥有数架美国赛斯纳 172R 型飞机）
- 北京华教通用航空公司飞艇商照
- 亚太通用航空有限公司（私照单发飞机）
- 山西三晋通用航空有限责任公司（私照单发飞机、私照多发飞机、私照滑翔机）
- 中国飞龙专业航空公司（私照直升机、私照单发飞机、）
- 西安中飞航空俱乐部有限公司（私照单发飞机）
- 黑龙江龙垦通用航空公司（私照单发飞机、私照多发飞机）
- 中恒飞行俱乐部（私照单发飞机）
- 鄂尔多斯通用航空有限责任公司（私照单发飞机）
- 上海金汇通用航空有限责任公司（私照直升机）

除以上私照培训机构以外，我国大陆地区还有 6 家设有飞行技术专业的院校：中国民用航空飞行学院、中国民航大学、北京航空航天大学、南京航空航天大学、山东滨州学院、沈阳航空工业学院。其中，除中国民用航空飞行学院外，均采用了学员国内学理论、外送学飞行的教学模式。

如何飞上天

首先，你得找一架飞机开

因为私照不能用于营利性目的，所以除非你有土豪朋友愿意借飞机给你开，不然的话，你自己就得是个土豪，而且是个买得起飞机的土豪。目前的私人飞机市场上，从 100 多万元的小飞机到上亿元高端商务机任君选择。

和开车一样，除了驾驶者要考证，飞机也要有自己的小本本，业内

称为“适航证”，由国家民航局颁发，否则再奢华的飞机也只能停在停机坪上。简单地说，购买飞机前，必须先向民航局申请购机批文，然后再去购买合适的机型。这项手续现阶段相对繁琐，但有消息透露很快将得到简化，比如不再需要购机批文。

从申请到拿到适航证，正常需要一个月。最后别忘了，和汽车一样，适航证每年也要年审。



其次，你需要一个地方让飞机起飞降落

随着通用航空机场数量的增多，你可以开着你的飞机随时起飞随时降，只需要发出请求并支付一定费用即可。通用机场是需要经费建设、管理、维护的，这就像收费停车场，用就必须缴费。当然，如果你购买了一架私人飞机，你需要选择一个机场对飞机进行保养、检修、停放，而选择机场要本着使用方便、空域宽松、租赁合理、保障便利等方面原则去考

你还应该知道的

除了考取私照的流程及飞行的手续以外，还有一些小常识应该让您知道：

1. 实际培训中，民航学校学生、英语较好、理工科毕业的学生可能更具优势。航趣飞机网工作人员解释，培训过程中相关的飞机手册都是全英文，直升机也都是直接从欧美引进，此外飞行员还需要学习航空英语，并需要对航空、机械等领域专业知识有所了解，所以虽然看似“人人能学”，但其实还是有一定门槛的。
2. 正常情况下，从报名训练到取得证照三个月内就可完成，但根据现有情况，由于个人素质不一，多数人半年才能拿到执照。
3. 不满足于私用飞行驾照还想进阶？可以在积累一定飞行时间后，进行相应升级训练，考取商用执照，这样你就具备资格迈入职业飞行员行列了。

私人飞机在中国才刚刚起步，但在世界市场上，私人飞机产业已比较

考虑。

最后，还要看你飞向哪里

“飞机不是你想飞就能飞”。开着私人飞机，摁下启动键前，还要提前提出飞行计划申请，经过飞行管制部门审批、报备，但审批业务放开也是近几年才有的事。2010 年 8 月，国务院、中央军委印发《关于深化低空空域管理体制改革的意见》，低空空域改革试点自 2011 年起开始向全国推广，千米以下低空放行开始“经

报批后严格执行”。作为试点的珠海已率先设立全国首个低空飞行航线珠海—阳江—罗定。

通用航空器上天，除了保证高度不能超过 1000 米之外，还面临着各种飞行保障问题：气象、航行、应急救援、通信、导航等，这都是长期以来制约低空飞行的难题。不过，随着低空开放政策进一步宽松和明朗，目前已经有许多企业开始进军这一服务领域。长远来看，用私人飞机连接各个城市将指日可待。

成熟。资料显示，全世界总共有私人飞机约 31 万架，其中美国是世界上私人飞机产业最发达的国家，该国拥有约 27 万架私人飞机，这个数字至少是中国的 3000 倍。而随着国内通

航产业发展的逐步升温，通用机场的普及、私人飞行执照的需求也会变的越来越高。相信未来数年，考取私照的人数会大大增加，而这其中，有时仅仅是为了圆一个飞天梦。



温德克飞机公司投资 77 亿落户贵州毕节

9月9日，贵州省毕节通用航空产业发展试验区新闻发布会在贵阳国际生态会议中心召开。毕节市发改委相关负责人解读了有关试验区发展的工作方向。发布会上，落户毕节市金海湖新区重大的投资项目：温德克通航产业项目也对外公布了有关“通航+”的未来预期。

8月24日，贵州省发展和改革委员会发布《关于毕节市建设通用航空产业发展试验区的复函》（黔发改高技〔2017〕1265号），同意毕节市建设省级通用航空产业发展试验区。由此，毕节的通航产业迎来新的发展契机。

毕节市发改委相关负责人提出，下一步，试验区将主要在基础设施、产业集聚、通航市场培育、创新政策、改革措施5个方面开展工作。

毕节市政府副秘书长邓林在会上表示，毕节市通过通用航空产业发展试验区建设，有望构建起完整的航空产业链及产业集群，将极大提升贵州

省航空产业在国内外的综合竞争力，占据中国航空产业制高点。

而令毕节市政府感到兴奋的是，在刚刚落幕的贵洽会上，全球排名第13位的温德克飞机公司正式与贵州签约，将投资77亿元落户毕节市金海湖新区。

温德克（中国）公司总裁厉宁在回答记者提问时表示，之所以选择毕节，一是因为毕节优越的自然条件，在中国西南省份，空域相对干净，可以任通航自由翱翔。二是因为毕节市政府政策先行，发布了很多有利于通航产业发展的措施。三是看中了试验区先行先试的条件。

据了解，温德克（中国）有限公司已完成对美国温德克飞机公司的全资收购，拥有温德克飞机公司全部资产和温德克“鹰”型飞机全部知识产权。温德克“鹰”型飞机是全球第一款取得美国FAA23部适航认证的全复合材料通航主流飞机。2012年，美国《航空历史》杂志将温德克“鹰”飞

机与F-117A、空客320等飞机共同评为“改变人类航空历史的15款飞机”之一。

厉宁表示，此次落户毕节，将着力打造“通航+旅游”，下一步要打造五大中心，为公司提供核心支撑，把通航全产业落地。据他介绍，这五大中心包括：工程技术中心、制造中心、教育培训中心、运营管理中心以及生活配套中心。其中，生活配套中心就包括了特色小镇的打造。

“通航飞机制造引领的特色小镇，包括通航运动、汽车运动、山地运动、极限运动、军事对抗运动、高空运动等，高度叠加度假人群，发展以产业为支撑的小镇。”厉宁说。

厉宁进一步表示：“与毕节市政府合作建设毕节温德克通用航空旅游产业小镇，正是通过以制造中心为核心的产业落地，结合毕节通航机场群的建设，积极探索中国通航运营管理的全新模式，为贵州乃至全国的通航产业发展做出积极的贡献。”

毕节市金海湖新区管委会主任喻祖常预计，5年内，温德克通航全产业项目可实现综合税收10亿元以上。5年后，全产业项目每年可实现综合税收4亿元以上。通航产业项目产业链长，对新区经济社会发展具有重要的带动作用。

源自澎湃新闻新闻网 2017-09-11
王杰婧摘编



中国重点国际航空枢纽竞争力分析

作者 赵巍 民航资源网资深专家

中国是仅次于美国的全球第二大航空运输大国，中国机场数量也仅次于美国全球排名第二。2016年，中国境内民用航空（颁证）机场（不含香港、澳门和台湾地区）共有218个，其中定期航班通航机场216个，定期航班通航城市214个。航空客运年旅客吞吐量1000万人次以上的机场有28个，其整体旅客吞吐量占国内全部机场旅客吞吐量的79.1%，北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占国内全部机场旅客吞吐量的26.2%。年旅客吞吐量200~1000万

人次机场有21个，其旅客吞吐量占国内全部机场旅客吞吐量的12.8%。年旅客吞吐量200万人次以下的机场有169个，其旅客吞吐量只占到国内全部机场旅客吞吐量的8.1%，不足10%。航空货运年货邮吞吐量10000吨以上的机场有50个，完成货邮吞吐量占国内全部机场货邮吞吐量的98.3%，其中北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占国内全部机场货邮吞吐量的49.6%，接近半壁江山。而年货邮吞吐量10000吨以下的机场有168个，其货邮吞吐量只占到国内

全部机场货邮吞吐量的1.7%，不足2%。

中国是全球OD旅客增量最大的国家，2016年中国OD旅客增量比第二名的美国和第三名的印度增量总和还要多。2016年中国境内机场主要生产指标继续保持平稳较快增长，全年旅客吞吐量完成101635.7万人次，首次突破10亿人次，同比增长11.1%。其中国内航线（含港澳台地区航线）完成91401.7万人次，同比增长10.3%；国际航线完成10234.0万人次，同比增长19.3%。全年货运

完成货邮吞吐量 1510.4 万吨，同比增长 7.2%。其中国内航线（含港澳台地区航线）完成 974.0 万吨，同比增长 6.1%；国际航线完成 536.4 万吨，同比增长 9.1%。全年完成飞机起降 923.8 万架次，比上年增长 7.9%。其中国内航线（含港澳台地区航线）完成 842.8 万架次，同比年增长 7.1%；国际航线完成 81.0 万架次，同比增长 16.9%。

中国机场在全球航空枢纽地位和贡献也越来越大。2016 年中国国内有 7 家机场（北京 2，上海浦东 9，广州 15，成都 27，昆明 39，深圳 40，上海虹桥 45）进入全球客运 50 强，有 6 家机场（上海浦东 3，北京 15，广州 19，深圳 24，成都 43，杭州 50）进入全球货运 50 强。

按照国家发改委和民航局最新发布的《全国民用运输机场布局规划》发展目标：预计到 2020 年，中国机场旅客吞吐量将达到 15 亿人次，年均增长 10.4%；2025 年将达到 22 亿人次。加强民用运输机场建设，有利于扩大民航服务范围、完善机场枢纽功能、提高网络整体效益，为民航持续健康发展奠定基础。2020 年，国内民用商业运输机场数量达 260 个左右，北京新机场、成都新机场等一批重大项目将建成投产，枢纽机场设施能力进一步提升，一批支线机场投入使用。2025 年，建成覆盖广泛、分布合理、功能完善、集约环保的现代化机场体系，形成 3 大世界级机场群、10 个国际枢纽、29 个区域枢纽。京津冀、长三角、珠三角世界级机场群形成并快速发展。北京、上海、广州机场国际枢纽竞争力明显加强，成

都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等国际枢纽作用显著增强，航空运输服务覆盖面进一步扩大。展望 2030 年，机场布局进一步完善，覆盖面进一步扩大，服务水平持续提升。

中国和美国一样具有庞大的国土面积和庞大的国内航空市场，机场群和机场格局必然满足多样化多元化的层次需求。中美两国多元化的国际航空枢纽布局也不同于单一国家以首都或最大工商业城市的单一国际枢纽。《全国民用运输机场布局规划》明确提出建设京津冀、长三角、珠三角三大世界级机场群，建设包括十大国际枢纽。未来中国重点规划建设的十大国际枢纽，除北上广之外，还包括成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等七大国际枢纽。其中成都、昆明、重庆、西安是中国西部最主要的经济政治中心城市，而且是中国实施“一带一路”重点节点城市。乌鲁木齐和哈尔滨则是西北和东北边境中心城市，同时乌鲁木齐也是“一带一路”重要门户城市。深圳国际航空枢纽第一次提出，则是对深圳机场定位的纠偏。深圳作为中国最具创新动力的城市，已经成为中国继北上广之外的第四大城市。深圳的经济总量已经开始超越广州和香港，具有国际化城市发展潜质，具备国际航空枢纽发展的前提和条件。下文重点分析中国七大国际航空枢纽竞争力。

中国 7 大国际航空枢纽基本状况

成都、昆明、深圳、重庆、西安、

乌鲁木齐、哈尔滨等七大国际航空枢纽是未来中国除北上广之外最大国际化开放窗口。2016 年成都旅客吞吐量排名全国第 4，货邮吞吐量排名全国第 5，飞机起降排名全国第 5；昆明旅客吞吐量排名全国 5，货邮吞吐量排名全国第 9，飞机起降排名全国第 4；深圳旅客吞吐量排名全国第 6，货邮吞吐量排名全国第 4，飞机起降排名全国第 6；重庆旅客吞吐量排名全国第 9，货邮吞吐量排名全国第 10，飞机起降排名全国第 8；西安旅客吞吐量排名全国第 8，货邮吞吐量排名全国第 14，飞机起降排名全国第 7；乌鲁木齐旅客吞吐量排名全国第 17，货邮吞吐量排名全国第 17，飞机起降排名全国第 19；哈尔滨旅客吞吐量排名全国第 21，货邮吞吐量排名全国第 22，飞机起降排名全国第 24。其中成都、昆明、深圳、重庆、西安等 5 家枢纽机场飞行区属于 4F 级，两条跑道，基本具备全球大型机场运行标准；乌鲁木齐和哈尔滨机场飞行区属于 4E 级，1 条跑道，也属于全球较大型机场。

7 大机场运营参数基本处于两个梯队，成都、昆明、深圳、重庆、西安等机场三大业务量基本居于全国前十，居于第一梯队，只有西安货运比较落后。乌鲁木齐和哈尔滨则整体居于第二梯队，运营指标为第一梯队的一半到三分之二左右。

深圳机场曾经一直是仅次于北上广四大机场（首都、浦东、虹桥、白云）的中国第五大机场，货邮吞吐量一直仅次于北上广三大机场（首都、浦东、白云）稳居全国第四。最近几年深圳机场旅客吞吐量逐渐

被成都和昆明超越。深圳机场连接国家（地区）数目只有 15 个，服务的航空公司只有 35 家，基本属于一个国内航空枢纽机场。深圳一直处于珠三角香港的阴影之下，深圳的旅客吞吐量大约只有香港的 60%，货邮吞吐量大约只有香港的四分之一。依托深圳的产业基础和经济实力，国际化的深圳未来对于国际航空枢纽的需求旺盛，发展潜力巨大。深圳本地直达国际航线无论是客运还是货运都有无限的想象空间。

成都和昆明是一对欢喜冤家，运营参数基本相当；成都凭借庞大川蜀人口基数，在全国主要航空干线联通方面作用突出。云南则拥有全国最大支线网络，以及面向东南亚独特地理毗邻优势而成长迅猛。2016 年昆明机场飞机起降架次已经超越成都，当前在洲际航空发展上，成都和昆明也是你争我抢。

重庆和西安也是一对跷跷板。一个是西部唯一的直辖市，经济发展是全国亮点；一个是西部地区历史最悠久旅游资源最丰富的西北重镇、经济文化中心和历史古都。重庆和西安两机场旅客吞吐量也是此起彼伏，在国际航线发展上也是你追我赶。连接机场数、直飞航线、日均进港航班西安领先重庆；连接国家数、服务航司数、高峰小时架数则是重庆领先西安。在全国千万级大型机场放行准点率排名中，西安机场和重庆机场都可圈可点名列前茅。

作为边境中心城市航空枢纽港乌鲁木齐和哈尔滨在航空通达性方面则比较落后。加大国内市场联通度同时加大国际市场联通度都需要不断进化

和发展。当然乌鲁木齐和哈尔滨机场发展速度在全国千万级机场中是比较快的。乌鲁木齐旅客吞吐量从 2007 年全国排名 19，成长为 2016 年全国排名第 17；哈尔滨旅客吞吐量则从 2007 年全国排名 23 成长到 2016 年全国排名 21。边境城市航空枢纽布局针对区域辐射的航空货运具有独特价值，就像美国的阿克雷奇（2016 年货运全美排名第 2）、迈阿密（2016 年货运全美排名第 4）和洛杉矶（2016 年货运全美排名第 5）一样。同样洛杉矶的跨洋国际航线，迈阿密辐射拉美的国际航线也是我们两大边境城市需要学习借鉴的。

中国 7 家国际航空枢纽国际航线（含地区航线）贡献均低于 10%，其中成都 9.2%，深圳 7.2%，昆明 6.3%，重庆 6%，乌鲁木齐 4.8%，哈尔滨 4.8%，西安 3.7%。国际航线基本以附近的日韩航线、旅游热点东南亚航线为主，洲际航线基本都是凤毛麟角。作为中国未来国际航空枢纽的主力军，大力拓展全球国际航线网络依然任重道远。

2016 年美国十大国际航空枢纽，按照登机旅客旅客统计的国际旅客贡献率纽约肯尼迪机场 53.5%，迈阿密 47.9%，华盛顿达拉斯 33.4%，纽约纽瓦克 30.9%；洛杉矶 27.4%，休斯顿 24.8%，旧金山 23%，芝加哥奥黑尔 15.6%，达拉斯沃斯堡 11.9%，亚特兰大 11%。中国北上广三大机场，上海浦东国际旅客贡献 40% 左右，北京首都机场国际旅客贡献 23% 左右，广州白云机场 20% 左右。中国十大国际航空枢纽国际旅客运输量都是短板。

中国 7 大国际航空枢纽的业务量发展趋势与潜力

哈尔滨机场旅客吞吐量 5 年（2011—2016）复合增长率 15.71%；昆明机场 5 年复合增长率 15.52%；重庆机场 5 年复合增长率 13.5%；乌鲁木齐机场 5 年复合增长率 12.77%；西安机场 5 年复合增长率 11.82%，成都机场 5 年复合增长率 9.63%。

七大国际航空枢纽的航空货运水平相对客运影响力更低，只有深圳年货邮吞吐量突破 110 万吨，全球排名 24。相比于珠三角地区的巨无霸香港机场，也不足香港的四分之一。珠三角以深圳为中心的全球高科技电子加工工业基地，应该给深圳高端航空物流带来机遇和空间。成都机场年货邮吞吐量超过 60 万吨，全球排名 43。昆明机场年货邮吞吐量 38 万吨，重庆机场年货邮吞吐量 36 万吨都处于较低水平。西安机场航空货邮吞吐量 23 万吨，与西北高科技中心城市的地位不符。乌鲁木齐机场货邮吞吐量 15 万吨，哈尔滨机场货邮吞吐量 12 万吨，大力发展区域乃至全球航空货运需要继续努力贡献地方经济。

昆明机场、成都机场和深圳机场飞机起降架次已经突破 31 万架次。西安机场接近 30 万架次，重庆机场 27 万架次。飞行区等级 4F 级别，2 条跑道应该能够支撑未来 40 万架次的年起降架次，未来跑道和航站楼扩建也需要提前筹划落实。乌鲁木齐机场飞机起降架次 16 万架次，哈尔滨机场 12 万架次，未来业务成长跑道和航站楼扩建都应该提前布局规划实施。

源自民航资源网 2017-09-05

孙艺陇摘编



心尖的翡翠——爱尔兰

在没有盛夏的爱尔兰，七八月是最好的时节。大西洋温暖的洋流和湿润的海洋性气候，仿佛凯尔特神话里大地的精灵，施了魔法般将这个绿色孤岛变得郁郁葱葱。甜蜜的香侬河蜿蜒着从卡文郡的香侬珀特流经奎尔卡山脉的山坡，再到克莱尔郡的路普黑德，最后流入大西洋，沿岸都是壮观的自然美景。大西洋是一樽蕴着自然馈赠的宝盒，天蓝色金丝绒铺陈的华贵内饰上，爱尔兰就是那颗仿佛有泉眼静淌的心尖的翡翠。

爱尔兰无疑是多雨的。阴晴小雨不断交替，编织着暧昧又隐晦的天空。光阴模糊的季节里，昼夜交替不再清晰可鉴。忍着懵懵困意，心底暗自揣测着时间的变更，却惊觉早晨的天空已渐渐显现海贝的光泽，启明星在皎月额头印下别离的轻吻。远处的海浪无休止地拍打着岩礁，这千万年的潮涨潮落，会在绵延无尽的海岸线上，刻画出怎样的沧桑皱褶。苦涩的海水将岩石本来的模样剥离，曾经一体的海陆终究被这样割裂，地质的断层，造就了爱尔兰这片新的天地。



系列报道 欧洲之风

大河之舞

还记得 2009 年央视春晚的舞台上，一场来自异国的演出，博得了观众怎样经久不息的掌声吗？由远及近的整齐舞步、动人心弦的踢踏声，震撼了每个人的心灵。这就是爱尔兰国宝、世界顶级演出之一、百老汇的常青藤——《大河之舞》。《大河之舞》是世界著名的踢踏舞剧，全球巡演 21 年来，蝉联 21 年全球票房冠军，在全球演出 18000 余场，票房高达 30 亿美金，走遍 117 个国家的 2317 个城市和地区，为 425 位国家领导人现场表演，在全球拥有超过 3600 万观众，演出总行程达到 70000 英里，其舞台原声音乐曾获得格莱美最佳音乐专辑奖，全球售出 1100 万张超白金销量。

大河之舞用舞蹈歌颂了自然对人类的无私馈赠，也探索了人与自然的和谐共处之道，像一则披着飘逸舞裙的饱含深意的哲学命题，让人们在欣赏之余，更多了些对生命的思考。



高威艺术节

高威艺术节是全爱尔兰最大型的节日，每年有超过 10 万人在七月份左右参加高威艺术节，它举办的宗旨和目标是要将更多元化、国际化的表演艺术带进高威，并将高威及爱尔兰最好的表演节目呈现在世界大众面前。经过多年发展，高威艺术节已经成为爱尔兰最具规模的国际艺术节，包括戏剧、流行音乐、古典音乐、电影、书展、街头装置、儿童活动等。赏心悦目的舞台表演、游行队伍，还有来自世界各地的音乐节目，是它独具匠心的特色。这是一场真正意义上的全民盛宴，无论是平静闲适的老人，还是满腔热血的知识青年，亦或是饱含童心的孩子，都能在这场空前盛会上找到自己的“天堂”。

高威艺术节给了人们从绿宝石岛步行到这个艺术大学城的最好理由。著名的摇滚艺术家、无名的街头表演者，几杯健尼士啤酒，此时你仿佛已融入其中，你不再是过客，而是久别的归人。



都柏林

如果说爱尔兰西部地区体现着凯尔特神话的民俗与魔幻，那么都柏林则更多的是乔伊斯式的晦涩与多变。一方面如英伦绅士般，一个眉眼却早已拒人于千里之外，一方面也有着与传统相悖的张扬。《泰坦尼克号》中，男女主角在船舱底部激情起舞，淋漓香汗从发尖坠落，迷醉的酒精在空气中肆意挥发，年轻的男女，眼中除了舞蹈就只有彼此。他们跳的正是爱尔兰的传统舞蹈，而爱尔兰风笛的声音也贯穿着整部电影。都柏林是欧洲的异类，有着拉丁人的热情洋溢。夜幕降临，都柏林的深夜酒吧里，人们举杯畅饮，人们欢歌载舞，醇厚的吉尼斯黑啤里，喋喋不休的都柏林口音像舌尖的舞蹈，沉浸在梦幻般的醉意里。

“要是我们能像仙人一样全心全意地爱或者恨，我们也许就能像他们那样长生不老了。不过，在这一天到来之前，他们永不衰竭的快乐和悲哀很大程度上正是他们的魅力所在。他们的爱从不知疲倦，星辰的轮回也绝不会让他们放慢舞步。”叶芝的《凯尔特的迷雾》里，有这样一句话，在我看来与其是在说神灵，倒不如是在说他所深爱的爱尔兰人民。他们仿佛活在神话里的远古神祇，用爱和舞蹈去拥抱这个世界，用行动向我们诠释，“爱是永不止息”。

(李莎莎)

2017 年全球旅游投资规模将达 8396.8 亿美元 创 10 年来新高

2017世界旅游城市联合会香山旅游峰会19日在美国加州洛杉矶开幕。世界旅游城市联合会秘书长、北京市旅游发展委员会主任宋宇在发表主旨演讲。

宋宇表示，旅游业是世界经济中的朝阳产业，正成为拉动世界经济增长的战略性、综合性、支柱性产业。2017年，旅游业呈现以下三个特点。

第一，旅游产业持续发展，成为拉动世界经济发展的重要动力。世界旅游城市联合会测算，2017年全球旅游总人次将达119亿，旅游总人次达到全球人口规模1.6倍。旅游业GDP在全球GDP总量中占比超过10%。2013年至2017年，全球旅游投资年均增长率达4.2%，2017年全球旅游投资规模将达8396.8亿美元，创10年来新高。联合国

世界旅游组织预计，到2020年，仅国际游客就可达到16亿人次，国际旅游收入将达到2万亿美元，直接提供就业岗位1.3亿个。旅游业已成为增加出口收入和非技术劳动力就业的有效载体。

第二，旅游城市加快发展，成为推动世界旅游发展的重要引擎。《世界旅游经济趋势报告》统计，世界已形成伦敦、巴黎、纽约、东京、北京、上海六大超级城市群，成为旅游主要集散地。目前，联合会128个会员城市的旅游经济总量达1.89万亿美元，占全球旅游经济总量37%。

第三，共享经济迅猛发展，成为改变旅游发展业态的活力因子。以共享经济为主要特征的企业深入到旅游业各个方面。2016年，联合会会员单位Airbnb房源已覆盖全球194个国

家，可同时提供150万个房源。

宋宇说，世界旅游城市联合会是世界上第一个以旅游城市为主体的旅游组织，秉承“旅游让城市生活更美好”核心价值，致力于推动世界旅游城市交流合作。联合会希望推动会员城市之间的资本、技术、人员要素流动，提升旅游城市对世界经济的影响力，为旅游全球化注入新活力。

本届香山旅游峰会为期两天，主题是“全球化与世界旅游城市发展”。来自51个国家、87个城市的37位部长、市长、旅游机构高管和来自联合国世界旅游组织、亚太旅游协会等国际旅游组织的400余位代表出席会议。

源自中国新闻社 2017-09-21
李莎莎摘编

国内游的主要动机。2016年中国城镇居民的旅游动机主要以休闲度假及娱乐为主，占48.3%；其次是探亲访友，占27.2%，再次是观光游览，占13.9%；商务出差、健康疗养以及其他旅游目的地的游客比例均低于10%，分别为8.1%，1.4%，1.1%。而对于农村居民来说，休闲度假及娱乐也是最核心旅游动机，占到36.4%，其次是探亲访友，占到31.7%。

节假日旅游占国内旅游市场近4成比重。假日旅游是当前中国国内游市场的一大热点，其中市场规模及旅游收入均保持着10%左右的增长。当前全国7个节假日接待游客量达到14亿人次左右，约占全国国内旅游市场

的32%，仅春节、国庆和清明三大节日，旅游收入就达到了8863亿元人民币，占了全年收入的22.5%，可以推测出七大节日所占比例将达到40%左右。

假日旅游市场呈现6大特征。一是拼假错峰出行成为新趋势；二是旅游消费换代升级，乡村休闲度假受到青睐；三是举家出行旅游成为新假日旅游重要方式；四是短途自驾是假日旅游的首要交通方式；五是主题化节日活动深受旅游者喜爱；六是学生游成为节日游客生力军。

假日旅游消费行为受假期长度、气候气温、空间距离影响明显。其中，3天假期的旅游市场主要以近郊游为主，而7天长假的旅游空间则大

幅扩展，中远距离比例显著提升；冬季期间的元旦、春节假日，旅游者偏向去南部避寒旅游和北部冰雪旅游。夏季则偏向去东部滨海旅游。

《报告》分析指出，中国旅游市场规模稳步扩大，旅游业在创新发展中继续领跑经济增长。中国旅游已经发展到大众化旅游中高级阶段，向日常休闲回归，差异化游憩环境逐渐成为休闲的手段。休闲需求进入越来越多百姓的日常生活，国内旅游需求旺盛，旅游投资维持高位，旅游就业稳步增加。据推断，预计2017年全年旅游总收入5.3万亿元，同比增长12.3%。

源自人民网 2017-09-08
李莎莎摘编

联合国世界旅游组织： 2017 年上半年国际游客数量达 5.98 亿

9月14日，在成都召开的联合国世界旅游组织第22届全体大会上，该组织发布数据显示，全球598个旅游目的地在2017年上半年共迎来5.98亿国际游客，同比增长3600万人。

据介绍，从世界各地旅游目的地反馈的游客数量显示了今年上半年全球旅游强有力的需求。世界范围内，国际到达游客（过夜游客）同比增长6%，明显高于自2010年以来4%的稳定增长趋势。这是7年以来游客数量

增长最为强劲的半年。

许多在之前经受衰退的旅游目的地的稳健增长和持续恢复支撑了游客数量的增长。在联合国世界旅游组织范围内，中东地区的增长最为强劲，达到了9%，欧洲和非洲涨幅为8%，紧跟其后的是亚太地区以及美洲，涨幅分别为6%和3%。

联合国世界旅游组织相关负责人解释，全球主要客源市场的跨境旅游需求推动了全球游客数量的增长。中国、加拿大、法国、美国等国持续表

现出稳定的跨境消费增长态势。此外，最近经受跨境消费衰退影响的巴西和俄罗斯也在今年上半年表现出显著的恢复趋势。

“2017年上半年显示了世界旅游市场持续动态且富有弹性的健康增长，包括了一些在去年受到安全挑战的旅游目的地的强势复苏。”联合国世界旅游组织秘书长塔勒布·瑞法依说。

源自《新华社》 2017-09-15
李莎莎摘编

旅游业在创新中领跑经济增长

近日，中国旅游研究院发布了《中国国内旅游发展年度报告2017》。《报告》指出，国内旅游市场继续维持12%以上的高速增长，家庭休闲度假成为国内游主要市场特征。预计今年国内旅游收入达4.4万亿元。

国内旅游市场规模长期保持在15%左右的增长速度，而旅游收入总体保持12%左右的增长速度。目前，中国国内旅游极发达地区是：江苏、浙江、广东、山东；国内旅游发达地区是：安徽、河北、四川、湖北、河南、北京、江西、湖南、辽宁、福

建。区域旅游流空间格局总体稳定，东部地区在旅游客流量和旅游交通便捷度方面均保持较强优势。国内游的客流量依然以东部三大经济区之间、三大经济区与成渝地区之间、长三角与中部地区之间旅游流为主。

休闲度假和探亲访友成为居民

院士曝 C919 国产发动机进展：将取代国外发动机



国产大飞机的一举一动一直受到外界的关注。新加坡媒体9月10日报道称，在2017中国500强企业高峰论坛之“轻量化材料产业发展论坛”上，中国科学院院士、中国航发航材院研究员曹春晓表示，国产大飞机C919未来使用的“长江-1000”国产发动机正在研制中，该发动机的钛合金用量初步估算达23%。

曹春晓在论坛上表示，国外航空发动机钛用量占到很高的比例，F100是25%，V2500是31%，F119用钛合金的重量比占40%，这是最高的纪录。我国的发动机中“昆仑”发动机占14%，“太行”已达25%。将来要用在C919上的“长江-1000”现在还不成熟，正在研制之中，相信将来有一天要取代国外买来的发动机。初步估算，这个发动机的钛合金用量是23%。

中国航空专家王亚男接受有关记者采访时表示，大量采用钛合金对于航空发动机减重很有帮助，钛合金的结构强度、刚度在与钢材一样的情况下，重量大大轻于钢材。但制造或锻造钛合金大型构件的难度很大，如果“长江-1000”的钛合金用量能达到专家所说的23%，就说明中国在发动机大型构件的制造方面已取得丰厚的技术储备。

据报道，目前为国产大飞机C919提供动力的是从国外采购的LEAP-1C发动机。而“长江-1000”是中国首款商用航空发动机，最早于2011年9月北京国际航空航天展览会亮相。2012年3月，中国商飞副总经理吴光辉透露，中国针对C919专门设计的国产发动机正在上海进行认证。

据王亚男介绍，中国在军机发动机制造领域有着一定应用钛合金

的技术储备，特别是张恩和主持研制的“太行”发动机，研制过程中锻炼出的优秀科研团队与研制经验都是非常了不起的成绩，“长江-1000”应该就是这支团队所掌握的技术与经验在民用领域应用的一个结果。

香港媒体近日报道称，中国航发商用航空发动机有限责任公司总经理冯锦璋8月26日在无锡的2017高层次人才创新创业无锡交流大会上透露，由中国商发自主设计的首台中国造商用航空发动机，即装配国产大飞机C919的“长江-1000”发动机，将在2017年内完成装配，并实现整架飞机的总装下线，接下来将进行高密度、高强度的试验。

王亚男认为，如果按照香港媒体的说法，今年就可以实现总装下线，那“长江-1000”在2018年就可以进行地面和空中试车。一般来讲，国外较成熟发动机型号的地面和空中试车要经历一到两年时间，如果是一个新型号可能时间还要更长。

王亚男强调，C919的国产发动机虽然取得了一定的进展，但民众要充分认识到发动机研制的高风险与长周期，要对研制进展有更为合理的预期，在肯定阶段性进步的同时，也要正视差距。既不能一棒子打死，也不能捧得太高。

源自环球网 2017-09-11
卞鑫志摘编

空客天津 A330 完成和交付中心落成 并交付首架 A330



9月20日空中客车在天津宣布正式启用其欧洲以外首个A330宽体机完成和交付中心，表明其进一步推动公司国际化进程及加强与中国战略合作伙伴关系的决心。同日，一架由空客中欧员工共同完成的A330飞机也在该中心顺利交付给天津航空公司。

空客天津A330完成和交付中心与目前的空客天津A320系列飞机亚洲总装线和空客天津交付中心园区相连。该中心所负责的工作包括客舱安装、飞机喷漆和生产飞行测试，以及客户接收和飞机交付等环节。目前，该中心已有150多名中国员工在法国图卢兹完成了相关培训和资质认证工作。

空客天津A330完成和交付中心设有喷漆车间、称重车间及主厂房等设施。主厂房占地面积为16800平方米，设有3个站位。至2019年初，该中心将拥有超过250名员工，达到月产两架A330飞机的生产速率。

空中客车公司首席运营官兼民用飞机总裁法布里斯·布利叶表示：“空客天津A330完成和交付中心启用并开始交付飞机是空客公司国际化和空客与中国合作伙伴关系发展的又一重要里程碑。空客天津A330宽体机完成和交付中心是欧洲以外首个宽体机完成和交付中心，具有十分重要的意义。这使空客和中国航空业长久以来的合作伙伴关系从单通道飞机领域扩展到宽体机领域。在此，我要感谢所有为此创举付出辛勤努

力的合作伙伴和空客员工，并特别感谢天津航空对空客A330飞机的认可。”

第一架在空客天津A330完成和交付中心交付的A330飞机由天津航空运营，装配罗罗遄达700发动机，其两级客舱布局共设有260个座位。这架飞机由该中心的中国员工在法国图卢兹的A330总装线与当地员工共同完成。

截至2017年8月底，中国各航空公司运营的空客飞机数量超过1480架，其中包括由9家航空公司运营的202架A330系列飞机。空客A330是目前中国民航运营数量最多的宽体飞机。

空客A330系列飞机是世界上最为高效、用途最广泛的宽体飞机之一，拥有同级别飞机中最优秀的运营经济性。迄今为止，A330系列获得近1700

架订单，其中1300多架已交付给全球超过110家运营商。凭借99.5%的运营可靠性以及持续产品改进，A330系列飞机是目前成本效率最高、灵活性最好的宽体飞机。

空中客车公司是航空、航天及相关服务领域的全球领导者。2016年，空中客车公司营业收入达670亿欧元，共有约13.4万名员工。空中客车为市场提供涵盖100座到600座以上级别最完善的民用飞机系列产品。同时，空中客车是欧洲领先的加油机、战斗机、运输机以及特种任务飞机制造商，也是全球领先的航天企业之一。在直升机领域，空中客车还为全球客户提供最高效的民用及军用直升机解决方案。

源自民航资源 2017-09-20
龙飞天摘编

天津航空引进首架空客 A320neo 型飞机

9月7日，一架喷涂有“天津航空”字样的A320neo型飞机从法国图卢兹起飞，历经约10小时的空中飞行，横跨欧亚大陆，于北京时间9月8日上午10时30分平稳降落在天津滨海国际机场，这是天津航空引进的首架空客A320neo型飞机。

A320neo型飞机是现款A320系列飞机的改进、创新、环保机型。其安装有新型高效的发动机并配备空客最新的鲨鳍小翼，较原机型可降低15%的燃油消耗，大幅减少碳排放量，并可降低50%的噪声水平。A320neo型飞机的引进，将为天津航空健康、持

续、高速发展增添新动力。

据悉，天津航空计划在9月下旬引进第2架A320neo飞机，同时年内还有其余A320neo引进计划。新飞机的加入必定为天津航空国际化战略转型提供强有力的运力保障。

源自民航资源网 2017-09-10
朱琳旭摘编

川航与捷克 FAIR 飞行学校、中飞院签署合作协议

9月29日，由川航集团和德阳市人民政府共同主办的2017四川国际航空航天展览会隆重开幕，这是四川首次主办的国际性综合航展。本次航展以“共舞蓝天融合发展”为主题，集高峰论坛、飞行表演、商务洽谈、航天科普等八大板块于一体，全面呈现全球航空航天成果。

作为本次航展的主办方和参展商，川航集团发挥自身优势，通过邀请国内外资深专家和知名企业参展、精心打造企业形象展馆等多种方式，深度参与展会筹办。展会期间，川航集团、川航股份与捷克FAIR飞行学校、中国民航飞行学院签署战略合作框架协议，以发展四川通用航空为契机，在飞行学员培养、教学科研、师生互访、学术交流等领域开展深度合作，加强专业教员及学员管理等方面的交流，积极探索飞行学员培养领域的战略合作。

携手中捷航校 深化校企合作

近年来捷克和四川省在航空航天领域频频合作。为响应国家“一带一路”倡议，加快促进四川省与中东欧国家开展国际合作交流，落实捷克与四川省的战略合作，航展期间川航集团、川航股份与捷克FAIR飞行学校、中国民航飞行学院共同签署战略合作框架协议，在既有合作的基础上进一步密切校企关系、促进产教融合，助力四川通航产业发展。

作为本次航展的一大特色，航展地点设在当今世界最大的飞行学院——中国民航飞行学院。该院为中国民航培养了大量的专业人才。9月30日，川航股份还将在该院召开专场空乘招聘，在满足企业专业化人才需求的同时，推广航空文化，激发大众参与民航、建设民航的热情。

发挥企业平台价值 促进区域资源集聚整合

据报道，航空产业是四川省重点发展的七大军民融合产业之首。同时，航空与燃机也是四川重点培育的五大高端成长性产业之一。川航集团作为承接四川省通航产业发展任务的国有企业，担负着航空兴省核心平台的发展使命，致力于成为四川省通航产业系统解决方案的实践者、通航产业链健康快速发展的推动者、以及通航产业战略目标实现的贡献者。

以办好此次航展为契机，川航集团依托既有优质的航空运输主业资源，积极引领航空关联产业创新发展，推动区域航空产业资源整合与集聚，助推区域产业结构优化，创新驱动转换，带动区域临空经济发展，进一步推动四川地区的航空航天、军民融合产业的深度发展。

源自民航资源网 2017-09-29
龙飞天摘编

融资担保公司监督管理条例（上）



第一章 总 则

第一条 为了支持普惠金融发展，促进资金融通，规范融资担保公司的行为，防范风险，制定本条例。

第二条 本条例所称融资担保，是指担保人为被担保人借款、发行债券等债务融资提供担保的行为；所称融资担保公司，是指依法设立、经营融资担保业务的有限责任公司或者股份有限公司。

第三条 融资担保公司开展业务，应当遵守法律法规，审慎经营，诚实守信，不得损害国家利益、社会公共利益和他人合法权益。

第四条 省、自治区、直辖市人民政府确定的部门（以下称监督管理部门）负责对本地区融资担保公司的监督管理。

省、自治区、直辖市人民政府负责制定促进本地区融资担保行业发展的政策措施、处置融资担保公司风险，

督促监督管理部门严格履行职责。

国务院建立融资性担保业务监管部际联席会议，负责拟订融资担保公司监督管理制度，协调解决融资担保公司监督管理中的重大问题，督促指导地方人民政府对融资担保公司进行监督管理和风险处置。融资性担保业务监管部际联席会议由国务院银行业监督管理机构牵头，国务院有关部门参加。

第五条 国家推动建立政府性融资担保体系，发展政府支持的融资担保公司，建立政府、银行业金融机构、融资担保公司合作机制，扩大为小微企业和农业、农村、农民提供融资担保业务的规模并保持较低的费率水平。

各级人民政府财政部门通过资金投入、建立风险分担机制等方式，对主要为小微企业和农业、农村、农民服务的融资担保公司提供财政支

持，具体办法由国务院财政部门制定。

第二章 设立、变更和终止

第六条 设立融资担保公司，应当经监督管理部门批准。

融资担保公司的名称中应当标明融资担保字样。

未经监督管理部门批准，任何单位和个人不得经营融资担保业务，任何单位不得在名称中使用融资担保字样。国家另有规定的除外。

第七条 设立融资担保公司，应当符合《中华人民共和国公司法》的规定，并具备下列条件：

（一）股东信誉良好，最近3年无重大违法违规记录；

（二）注册资本不低于人民币2000万元，且为实缴货币资本；

（三）拟任董事、监事、高级管理人员熟悉与融资担保业务相关的法律法规，具有履行职责所需的从业经验和管理能力；

（四）有健全的业务规范和风险控制等内部管理制度。

省、自治区、直辖市根据本地区经济发展水平和融资担保行业发展的实际情况，可以提高前款规定的注册资本最低限额。

第八条 申请设立融资担保公司，应当向监督管理部门提交申请书和证明其符合本条例第七条规定条件的材料。

监督管理部门应当自受理申请之

日起30日内作出批准或者不予批准的决定。决定批准的，颁发融资担保业务经营许可证；不予批准的，书面通知申请人并说明理由。

经批准设立的融资担保公司由监督管理部门予以公告。

第九条 融资担保公司合并、分立或者减少注册资本，应当经监督管理部门批准。

融资担保公司在住所地所在省、自治区、直辖市范围内设立分支机构，变更名称，变更持有5%以上股权的股东或者变更董事、监事、高级管理人员，应当自分支机构设立之日起或者变更相关事项之日起30日内向监督管理部门备案；变更后的相关事项应当符合本条例第六条第二款、第七条的规定。

第十条 融资担保公司跨省、自治区、直辖市设立分支机构，应当具备下列条件，并经拟设分支机构所在地监督管理部门批准：

- (一) 注册资本不低于人民币10亿元；
- (二) 经营融资担保业务3年以上，且最近2个会计年度连续盈利；
- (三) 最近2年无重大违法违规记录。

拟设分支机构所在地监督管理部门审批的程序和期限，适用本条例第八条的规定。

融资担保公司应当自分支机构设立之日起30日内，将有关情况报告公司住所地监督管理部门。

融资担保公司跨省、自治区、直辖市设立的分支机构的日常监督管理，由分支机构所在地监督管理部门负责，融资担保公司住所地监督管理部门应当予以配合。

第十一条 融资担保公司解散的，应当依法成立清算组进行清算，并对未到期融资担保责任的承接作出明确安排。清算过程应当接受监督管理部门的监督。

融资担保公司解散或者被依法宣告破产的，应当将融资担保业务经营许可证交监督管理部门注销，并由监督管理部门予以公告。

第三章 经营规则

第十二条 除经营借款担保、发行债券担保等融资担保业务外，经营稳健、财务状况良好的融资担保公司还可以经营投标担保、工程履约担保、诉讼保全担保等非融资担保业务以及与担保业务有关的咨询等服务业务。

第十三条 融资担保公司应当按照审慎经营原则，建立健全融资担保项目评审、担保后管理、代偿责任追偿等方面的业务规范以及风险管理等内部控制制度。

政府支持的融资担保公司应当增强运用大数据等现代信息技术手段的能力，为小微企业和农业、农村、农民的融资需求服务。

第十四条 融资担保公司应当按照国家规定的风险权重，计量担保责任余额。

第十五条 融资担保公司的担保责任余额不得超过其净资产的10倍。

对主要为小微企业和农业、农村、农民服务的融资担保公司，前款规定的倍数上限可以提高至15倍。

第十六条 融资担保公司对同一被担保人的担保责任余额与融资担保公司净资产的比例不得超过10%，对同一被担保人及其关联方的担保责任余额与融资担保公司净资产的比例不

得超过15%。

第十七条 融资担保公司不得为其控股股东、实际控制人提供融资担保，为其他关联方提供融资担保的条件不得优于为非关联方提供同类担保的条件。

融资担保公司为关联方提供融资担保的，应当自提供担保之日起30日内向监督管理部门报告，并在会计报表附注中予以披露。

第十八条 融资担保公司应当按照国家有关规定提取相应的准备金。

第十九条 融资担保费率由融资担保公司与被担保人协商确定。

纳入政府推动建立的融资担保风险分担机制的融资担保公司，应当按照国家有关规定降低对小微企业和农业、农村、农民的融资担保费率。

第二十条 被担保人或者第三人以抵押、质押方式向融资担保公司提供反担保，依法需要办理登记的，有关登记机关应当依法予以办理。

第二十一条 融资担保公司有权要求被担保人提供与融资担保有关的业务活动和财务状况等信息。

融资担保公司应当向被担保人的债权人提供与融资担保有关的业务活动和财务状况等信息。

第二十二条 融资担保公司自有资金的运用，应当符合国家有关融资担保公司资产安全性、流动性的规定。

第二十三条 融资担保公司不得从事下列活动：

- (一) 吸收存款或者变相吸收存款；
- (二) 自营贷款或者受托贷款；
- (三) 受托投资。（未完待续）

罗晓晨摘编

紧抓自贸区设立机遇 助力融资租赁业发展



今年以来，我国新设辽宁等7个自由贸易试验区（以下简称“自贸试验区”）总体方案落地。新设自贸试验区纷纷推出了促进融资租赁业务发展的相关政策，为融资租赁业发展提供先行先试的广阔空间。可以预见的是，融资租赁业借助自贸试验区设立的“东风”，其业务发展将迎来新一波机遇，为推动产业升级、拓宽融资渠道和促进经济结构调整等方面注入新活力。

明确定位 走差异化发展路径

据商务部发布的《中国融资租赁业发展报告（2016—2017）》指出，分区域看，东部地区在融资租赁企业数量、注册资本、资产总额等方面占据绝大部分，均达到全国总数九成以上。

上海、天津、深圳三地作为融资

租赁行业集聚地的优势不断增强，而西部和东北等地区，长期以来，由于市场对融资租赁的重视度不足，还未形成完全市场竞争氛围。据了解，东北地区的多数企业，以实际拥有而非实际运用的资产规模作为评价企业经营成果的标准，相对融资租赁业务需求，缺乏金融、贸易、财税、会计、法律、项目评估等各类知识的复合型专业人才，一定程度上制约了行业发展。

因此，虽然不同自贸试验区在政策方面有共性，但也要因地制宜，根据当地融资租赁业务发展实际情况，明确定位，走差异化发展路径。自贸试验区可实施“重点扶持，分级发展”战略，形成“2+3”发展模式。即依托自贸试验区与融资租赁园区两大发展基地，建立融资租赁业务链条上的

三个梯队。

以辽宁自贸试验区为例，其发展融资租赁业务，可结合大连当地经济特点，从以下两个方面着力：一是重点服务支柱及战略新兴产业。重点支持船舶、港航物流等支柱产业，同时着力引导与拓展信息技术、高端装备制造、新能源等战略新兴产业发展，推动产业升级。二是以中小微企业融资租赁服务为补充。发挥融资租赁业融资便利、期限灵活等优势，加大科技型、创新创业型中小微企业支持力度。三是开展特色SPV、消费融资租赁业务。对特定业务开展单体、专业融资租赁业务，如单船、汽车租赁等。

先行先试 推广建立配套产业政策

2015年，国务院先后印发了两条发展融资租赁业的指导意见，但由

于全国各地发展差异较大，管理与政策扶持体系仍待进一步完善。比如，大连市已设立了外资融资租赁服务园区，成立外商投资融资租赁行业协会，也出台了相应的区域性扶持措施，但未形成各方联动、协调发展的统一格局，也无统一的管理与政策扶持体系。

随着自贸试验区的落地，为推动区域性融资租赁业务的发展，还需要从企业管理、财政、税收、法律、金融支持等方面入手，推广与建立多维度配套产业政策。

具体来讲，在企业设立管理方面，应降低注册资本限制，改认缴制为实缴制，扩展融资租赁公司业务（如兼营保理）等。在财政方面，提高融资租赁企业落户及专业人才引进补贴。在税收上，放宽加速折旧条件限制，完善增值税销项税额抵扣项目，降低即征即退优惠适用条件，实行增值税差额扣除政策，特别对于货物出口及高端技术设备引进予以税收优惠。在法律保障方面，建立租赁物登记对抗制度，确立融资租赁登记查询司法效

力。而在金融支持方面，实行资本金与外债意愿结汇、收取外币租金、跨境资金集中运营管理、放宽外债管理等。

优化环境 健全制度保障与管理协调机制

作为融资租赁的四大支柱之一，法律制度的健全对融资租赁业发展至关重要。截至目前，我国融资租赁业尚未出台专门的配套法律法规，相关业务开展缺乏司法与制度保障，间接增加了交易成本。

比如，我国物权法对出租人的收回权、动产租赁物登记等的规定仍有欠缺，物权确认未得到法律认可，租赁物资产主要通过收取租金的方式收回，也尚无退出机制。

因此，自贸试验区需要进一步优化环境，健全制度保障与管理协调机制。一方面，在全国推进融资租赁立法、完善租赁物保护制度、设立租赁物退出机制的同时，应整合并设立地区融资租赁业协会，形成统一的行业自律体系；另一方面，也要加强

行业管理，规范行业市场秩序。此外，融资租赁行业内部需要加大同业沟通交流，完善地区租赁物权等司法保障机制；以培训和宣传教育形式，培养与吸引专业人才，推动人才队伍建设。

创新发展 拓宽融资渠道

当前，我国融资租赁企业数量快速增长，截至2016年底，我国登记在册的融资租赁企业已达6158家，相较于上年底增幅达70.3%。

但需指出的是，在融资租赁企业扩张的同时，其经营面临着实收资本不足与融资渠道单一的双重困境。融资租赁企业需要较高的营运资金，而认缴制管理形式使得很多企业注册资本不到位，实收资本较少，且企业融资渠道单一，多以自有资金和银行贷款为主要资金来源。

因此，拓宽融资租赁企业的融资渠道成为必经之路，有以下四个路径可助力融资租赁企业扩大资金来源。一是引入民间资本投入，探索建立融资租赁产业发展基金。二是创新融资渠道，借用互联网金融平台，发展小额、分散的融资租赁市场，如汽车等消费融资租赁等。三是鼓励银证保等各类金融机构在风险可控前提下加大融资租赁支持力度，如发展投资保险、租赁保理、租赁信托、供应商担保等创新型金融产品，并对高端装备制造、高科技电子设备等租赁业务，引入政策性低息贷款等。四是支持融资租赁企业以增资扩股、外债融资等方式拓展资金来源，以兼并重组方式整合资源，以资产证券化等方式盘活租赁资产等。

源自中国金融新闻网 2017-09-09
罗晓晨摘编

波音预测中国未来20年需要7240架新飞机

波音公司9月7日在北京发布了针对中国市场的最新《当前市场展望》报告，预测未来20年中国将需要7240架新飞机，总价值达1.1万亿美元。与2016年度发布的预测相比，新飞机需求数量调高了6.3%。

波音民航集团市场营销副总裁兰迪·廷塞斯(Randy Tinseth)表示：“中国经济的持续增长、中产阶级人群的不断扩大、对基础设施建设的巨大投入以及航空商业模式的发展变化等因素为这一长期预测提供了依据。中国机队规模的增长速度远高于世界平均水平，并且未来20年全球新飞机需求中的近20%将来自于中国的航空公司。”

单通道飞机依然是服务于中国国内及亚洲区域市场的主力。波音预测截至2036年中国单通道市场将需要5420架新飞机，占新飞机需求总量的75%。低成本航空公司和全服务航空公司将继续增购新飞机，扩张“点对点”航线网络，以满足中国乃至全亚洲范围内休闲及商务方面的出行需求。

廷塞斯指出，来自中国客户的储备订单表明737MAX

8依然是单通道飞机市场需求的核心。

波音预测未来20年中国宽体机市场将需要1670架新飞机。为满足远程航线的扩张并寻求运营灵活性，航空公司越来越倾向于选择中小型宽体机，而对于超大型全新宽体机的需求将主要集中于货运市场。

廷塞斯认为，中国出境游市场将继续保持快速增长——出境游规模正朝着每年2亿人次迈进。在此背景下，凭借着新技术以及卓越的运力和效率，波音787和777X家族将在支持中国远程航线市场的增长方面发挥核心作用。

在全球范围，波音预测未来20年将需要价值6.1亿美元的41030架新飞机。目前，波音飞机是中国航空公司客货运输体系中的主力机型。中国运营的所有民用喷气机中，超过50%是波音飞机。同时，中国参与了所有波音机型的制造，包括737、747、767、777和最具创新意义的787梦想飞机。超过9000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。

源自中国民用航空网 2017-09-07 孙艺陇摘编

2017-2036年中国市场新飞机需求

飞机类型	座级	需求量	美元价值
支线喷气机	90 及以下	150	\$100 亿
单通道	90-230	5420	\$5700 亿
小型宽体	200-300	940	\$2600 亿
中型 / 大型宽体	300 及以上	550	\$1900 亿
宽体货机	---	180	\$600 亿
合计	---	7, 240 (占全球总量 18%)	\$1.09 万亿占全球总量 18%



空客旗下 A3 公司启动未来空中交通管理项目



据Aviation Week报道，空客旗下A3公司启动了未来空中交通管理（ATM）项目，可以让不同类型的飞行器（如快递无人机、飞行出租车）共用空域，并可用于新的任务。

该项目名为Altiscope，是A3公司推出的第四个项目，可以对ATM相关政策及运营模式进行模拟评估，以让监管部门、政策制定者、运营商、城市规划者等来测试不同方法并评估影响。

在Altiscope被用于模拟评估的未来，可能会有数百辆飞行器在主要城市上空空域飞行，包括低空快递无人机、飞行出租车、高空遥感和通信中继飞机。

在城市环境中飞行器可以飞至离建筑多近的距离，此类决策可能会对空域容量和任务实施产生意想不到的影响，而Altiscope项目的目的是让规划者能够评估这些影响，并制定相关规则。

现在的空域规则如同道路驾驶规则一样，随着时间的推移而不断发展。预计至2035年空中交通量将会有1~2个数量级的增长，届时现有的空域规则将不再适用。Altiscope的目标是在不同地域和管辖范围内对所有形式的空中交通进行建模，并探索规则改变对空域的影响。

该项目主管Karthik Balakrishnan表示，Altiscope与美国联邦航空管理局（FAA）、美国国家航空航天局

（NASA）和其他机构已使用的ATM模拟系统不同。

大部分现在所使用的ATM模拟系统着眼的是如何对空管系统进行改进，以应对商用空中交通预期的增长。他表示，我们现在讨论的是航班数量呈数量级增长，这意味着需要一个全新的方法来对飞机实施管制。

A3公司正与其母公司空客和外部的合作伙伴一起合作。Balakrishnan表示，我们正放眼全球各种不同的环境：乡村、城市和郊区。我们希望与多种类型的伙伴合作并考虑到在他们空域的具体、现实的场景和应用。

他还表示，我们的想法是不能局限于针对飞机的某种特定用途提出解决方案，而是要理解相关各方的需求。这一问题的关键是了解需要衡量哪些因素。

这是关于确定对公众及监管部门来说什么可以作为重要的标准。之后就可以挑选出不同的交通模式、运营类型，开始对规则稍作调整并发现其所产生的影响。

Balakrishnan称，空客所拥有的一个优势是我们有如此多不同的项目，有人驾驶的和无人驾驶的、大的和小的飞行器。这意味着当我们在进行模拟时，不能对任何特定的系统、平台、地理或管辖范围进行优化。我们必须着眼整个空域系统。

源自民航资源网 2017-09-09

张一凡摘编

精准跟踪——让飞机永不失联

2014年3月8日，马来西亚航空公司的MH370客机消失无踪——这架波音777-200ER飞机虽然装配有大量精密的通信导航监视设备，用于与空管人员沟通和报告其所在位置，但至今难觅其踪迹。

MH370失联促使人们开始关注如何追踪一架飞机，我们该如何保障一架飞机“看得见，听得到，管得住”，以及我们为什么至今还要靠黑匣子才能了解当时发生的一切。以MH370事件为鉴，3年来，中国民航致力于推进全球航空器追踪工作，站在国家战略和国家安全的高度，不断加强民航航空安全保障体系、航空安全监控能力、技术装备支撑能力和应急响应处置能力建设。

2016年12月1日起，中国民航全面实现客机全球追踪监控，成为亚洲继新加坡后第二个实现全球追踪的国家。

2017年7月，民航局正式公布《中国民航航空器追踪监控体系建设实施路线图》，我国也由此成为全球第一个出台民用航空器追踪监控路线图的國家。民航局飞行标司副司长杨洪海介绍：“2025年底前，中国民航将完善民航运行信息监控网络，全面提升中国民航航空器全球追踪监控能力，建成具有自主知识产权的中国民航航空器追踪监控体系，让追踪能力成为安全飞行必不可少的组成部分。”

未知的“盲区”

当前对飞机的监控主要依靠雷达，但雷达覆盖范围一般为从海岸向外延伸350公里左右。这意味着，当飞机在跨海飞行或者在偏远地区飞行时，由于信号覆盖不到而无法被地面控制中心掌控精确位置 and 实际运行状态。一旦发生意外情况，定位和搜救将十分困难。在地球上，这些“监视盲区”多位于海域、极地、山区和荒漠等——它们占据了地球80%以上的面积。因此，只有覆盖范围广、可靠性高的卫星才能彻底解决航空器全球监视问题。

正如MH370与雷达失去联系后，唯一的调查线索是

其向国际海事卫星发送过的信号，但如果没有这个信息，以雷达最后获得的位置数据为中心，这架飞机的燃料足够让它飞到半径为5500公里范围内的任何地方——这个范围相当于整个地球表面面积的七分之一。

MH370事件发生一个月后，国际航协（IATA）召集了一个特别小组，评估可用于追踪的技术，并推荐一个全球追踪系统，防止MH370航班的悲剧再度上演。2014年5月，包括各国监管机构在内的航空业界各方齐聚国际民航组织（ICAO）总部，就飞机追踪问题召开特别会议，确定了开展全球航班追踪的战略规划。

2015年11月，ICAO制定了例行航空器追踪规范，强制航空承运人在2018年11月8日前实现对其海洋区域运行至少每15分钟通过自动报告对航空器进行追踪（4D/15）。国际民航有识之士意识到，“当无法对一架大型现代飞机定位时，公众对航空的信任和信心都处于危险之中；又由于缺乏经过证实的事实，事件就只剩下猜测”。通过卫星进行跟踪，实现更精确、更稳定、更可靠的航空器搜索追踪迫在眉睫。

卫星照耀地球

科技攻克重重“未知”踏步前进，人类从不囿于困境。海运全球船舶定位系统就给了民航示范。基于卫星的全球海运遇险及安全系统（GMDSS）可以让国际海事组织（IMO）在全球追踪船只，争取确保没有一艘船能消失无踪，从而在海上挽救更多生命。

如今，民航正努力向海运看齐，全球航空器遇险及安全系统（GADSS）应运而生。在民航局运行监控中心，这里设置了专门的席位，通过飞机通信寻址与报告系统（ACARS），对所属区域的我国航空器实施追踪监控。除航空器位置信息外，还可以通过该系统，对航班号、起降机场、高度、地速、剩余油量等信息做到一目了然。运行监控中心负责人表示，2017年底前将全面实现国航、海航、东航、南航等国内主要运输航空公司的航班信息

监控。

目前，ACARS 是绝大多数航空公司与航班上的人员联系的主要技术之一，中国民航约有 97% 运输飞机安装了 ACARS。该通信系统可以在航空器和地面用户之间通过甚高频、高频或卫星数据链传输报文，在飞机与航空公司运行控制中心(AOC)之间建立常规双向数据链通信。

不过，相比 ACARS，广播式自动相关监视(ADS-B)具有更强的实时数据传输能力。该系统通过机载设备自动采集飞行器的位置信息，并提供秒级更新间隔的位置数据，最终利用数据链通信完成对航空器运行的监视和信息传递。当前，ICAO 已将其列为全球重点发展的空中交通监视技术；美国则将 ADS-B 作为新一代交通运输系统六大核心技术之首，要求从 2020 年 1 月 1 日起，在其指定空域内运行的航空器必须满足 ADS-B（发送）性能要求；欧洲则是明确了 2020 年 6 月的 ADS-B（发送）强制运行要求；澳大利亚、加拿大、印度等国均制定了 ADS-B 实施计划。中国民航局新技术应用与发展工作委员会明确从 2019 年 7 月 1 日起，中国民航全面实施 ADS-B 系统运行。在可以预见的未来，该系统将成为主要的监视系统。不久前，星基 ADS-B 系统运营商 Aireon 公司表示，2018 年其系统部署完成后可以提供实时 100% 的全球空中交通监视和追踪，从而实现全球所有地区对飞机的实时追踪。

除 ACARS 和 ADS-B 外，宽带卫星通信链路和“北斗”短报文(RDSS)也是利用卫星精准获取航空器定位信息的主要科技手段。

飞行安全是最高利益

在国航运行控制中心大厅外环有两块监控屏幕，这些屏幕显示着国航每天 1200 多架次的飞机起落——在这个席位上，每个当值的航班跟踪人员都是飞机安全运行的幕后守护者。

“被动接受飞行员报告，已远不能满足我们的监控需要。2010 年，我们员工自主开发了一个综合性一体化监控平台，并开始使用。最初，它只有简单查询的功能，随着监控体系的不断建设，逐步实现了保障极地运行航班、双发飞机延伸航程运行(ETOPS)等重点航班，能够了解机组需求并及时提供地面支持。”国航运控中心

黄丽秋经理介绍。目前，国航 ADS-B 系统满足了在国内繁忙终端区 300 公里区域内的航班精准定位，北京、成都终端区已经达到 1 秒的更新频率，其他航路航线达到 5 秒更新频率，同时将 ACARS 位置报告下发间隔缩小为国内 15 分钟，国际 9 分钟，并可以根据具体运行情况及及时调整并缩短位置报文间隔。

如今，不仅是国航，国内各大航空公司都已实现基于现有技术的境外运行航班 4D/15 追踪，具有国际载客运行资格的 19 家航空公司全部完成航空器追踪监控补充运行合格审定。深圳航空更是率先尝试并实现了航空器“6D”追踪监控。深航运行标准部高云总经理介绍，目前深航与中国交通通信信息中心合作，运用海事宽带卫星通信(SBB)技术，不仅实现了地面运控中心与飞机的卫星语音通话功能，还在现有经度、纬度、高度、时间信息基础上，增加了“地速”和“航向”信息，大大提升了飞机追踪监控质量与效率，强化了安全体系建设。

然而，所有的安全成绩都是需要付出成本的，对精确追踪来说亦是如此。“因为 4D/15 会产生流量，这就需要一定的成本。从技术层面上，我们也能达到最小 1 分钟间隔，但那样要多花费一个亿。我们觉得 15 分钟是一个常规需求，所以最后规定了 4D/15。”杨洪海说。实际上，在国外，不少航空公司并不愿意承担追踪系统的成本，甚至有人提出“10 万次飞行都不会发生一次事故，为什么要承担永远都用不到的追踪系统的成本”。如此的对比下，中国民航对安全的重视程度可想而知。

赵世军摘编

