

一路风景 一路躬耕

9月，一年中最迷人的时候。硕果飘香，风景如画。

河南空陆衔接立体开放的新格局初步形成，全方位口岸体系给力国家三大战略；航空运输进出口量占全省外贸近七成，郑州覆盖亚欧美，辐射带动能力显著增强。河南对外开放站到了新的历史起点。

河南航投年初启动的“新鲜卢森堡”项目，充分利用豫欧“空中丝路”的既有优势，通过“互联网+特色渠道”的经营模式，以星火燎原之势，迅速在全省铺开。一个月内，布局豫北鹤壁，郑东新区 CBD 展销中心盛大开业，黄河科技学院创客体验店活力满满……“新鲜卢森堡，幸福河南人”的愿景正在您身边落地。

9月23日，在郑州召开的卢森堡货航董事会，无疑又是一件让河南和实验区倍感振奋的盛事。卢森堡货航第一次在本国之外召开董事会，也是全球顶级航空货运企业第一次在郑州召开董事会，一揽子合作意向逐一落细落实。“收购卢货航35%股权”这一战略支点，已经撬动了豫卢间经贸文化旅游的大市场，“双枢纽”战略正不断提升河南对外开放的新水平。

桩桩件件，让人热血沸腾；但欢庆之余，我们还须躬身自省。

一方面要清醒认识，成绩得之不易，前路亦非坦途。首个航空经济示范区，并无太多经验可鉴。郭庚茂书记曾多次提及，实验区建设正处于滚石上山的关键时刻，稍有懈怠，都将功亏一篑。新常态下，世界和国内经济都在深度调整，对面临的阵痛和困难要做好足够的心理准备和措施应对。

另一方面要时刻谨记，历史责任重大，仍需躬耕努力。实验区是河南自身发展与“一带一路”战略相结合的最大优势和王牌。随着卢森堡货航在郑州投放运力的增加，覆盖全球的航线网络逐渐加密，郑州枢纽的地位也日益突出。但“大枢纽、大物流、大产业、大都市”的战略目标还需要我们做出更大贡献。从河南航投与卢森堡货航的合作规划看，无论是维修中心还是合资货航，对实验区产业集聚、枢纽建设均至关重要。

已有硕果，令人欣喜振奋；未来蓝图，更需竭虑描绘。

一路躬耕，才有一路风景。



P08 郭庚茂谢伏瞻会见卢森堡货航董事会主席
保罗·海明格一行

卷首语 /Prologue

01/一路风景 一路躬耕

高层声音 /LeaderVoice

05/李克强：以高水平对外开放促进深化国企改革

06/刘云山：从严从实推进专题教育 确保党和人民满意

07/郭庚茂：更好更快推进郑州航空港经济综合实验区建设

专题报道 /Special Report



08/郭庚茂谢伏瞻会见卢森堡货航董事会主席保罗·海明格一行
张明超一同参加

10/赵建才视察航投臻品CBD展销中心

11/卢森堡货航董事会在郑州召开

12/卢森堡货航董事集体参观郑州航空港区

13/卢森堡国际货运航空公司首次在郑州召开董事会议

14/“希望更多卢货航飞机从这里起飞”

15/ 越来越多欧洲人正在“认知”河南

16/图说盛事

特别策划 /Special Planning



18/新鲜卢森堡 幸福河南人

跨境E贸易打通“最后一公里” 航投样本分析

22/河南航投与黄河科技学院签署战略合作协议

23/“新鲜卢森堡”项目布局豫北

河南航投与鹤壁市政府签署战略合作协议

24/一条国际货运航线如何实现“买卖全球”

航投信息 /HNCAInformation

25/河南航投开展“严以律己”专题学习研讨

26/有序展开 快速推进

河南航投召开飞机维修基地可行性研究研讨会

27/航投担保与省科技厅签署科技金融合作协议

27/航投置业开展安全大检查活动

专家视点 /ExpertViewpoint

28/规划不是助推“幻想”

——通航发展规划需采用整合思维

天地时评 /WorldReview

30/“互联网+”时代需要全方位O2O

31/国务院发文首肯O2O：最具活力的经济形态

行业动态 /IndustryNews

月度聚焦

32/详解国企改革顶层设计

月度盘点

35/中国市场上的波音盛宴

经济金融

39/国务院印发《加快海关特殊监管区域整合优化方案》

40/河南打造空陆衔接立体开放新格局

41/飞机租赁专家：中国应建立飞机资产管理体系

短波精粹

42/未来3年跨境电商规模年增速有望超过30%

42/前8个月航空运输进出口占全省外贸63.7%



P25河南航投开展“严以律己”专题学习研讨

42/国产大飞机内部布置公开 可搭乘168名乘客

42/今年前8个月空客交付中国飞机数量达90架

航空运输

43/7月我国航空运输总体保持平稳增长

43/全球航空业与旅游业正加快融合发展

44/法国欲年吸引中国游客500万 中法航线迎新商机

45/最繁忙机场：首都机场客运第二 香港货运第一

通用航空

46/通用航空与资本怎样联姻？

47/空客直升机占40%中国市场

47/中国已建28支警用航空机队 有47架直升机

48/业内仍看好公务机市场



P11 卢森堡货航董事会在郑州召开

编委会

主 任：张明超

副主任：刘建葆

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

编辑部

文 字：秦 妞 龙飞天
张楠华 蒋舒展
杨微霖 孙启勇
邵海英 赵宗丹
张 睿 刘翠翠
高 翔 杨文杰
赵世军 张 玥
张一凡 罗晓晨
刘静宜 姚自力
郑 鹏 王 璨
郭 翔

摄影： 赵宗丹 姚自力

责编： 张楠华

美编： 张 睿 赵宗丹

校勘： 赵俊鸽



项目建设

49/亚洲出现机场新建扩建潮：投资总额达2268亿美元

企业采风

50/中国华信购捷克航企股权 将开北京直飞布拉格航线

50/奥凯航空等中外五方组建货运航空公司

产业政策/Industrial Policy

51/国务院办公厅关于加快融资租赁业发展的指导意见

案例研究/Case Study

55/七年跃居全球第二大航空公司

——达美航空的国际扩张之路

专题视窗/Features



P58 重现升势 航空货运变革新纪元

环球航空/Global Aviation

61/泰丰资本计划出售飞机租赁公司AWAS

61/巴航工业扩大公务机欧洲销售网络

美文赏析/Essay Appreciation

62/君子慎独论

62/感言

航空百科/Aviation Knowledge

63/娃娃乘机讲究多



李克强

以高水平对外开放促进深化国企改革

9月18日，中共中央政治局常委、国务院总理李克强主持召开深化国有企业改革和发展座谈会，并作重要讲话。

李克强说，国有企业是党和国家事业发展的重要物质基础和政治基础，为推动发展、改善民生、提升国家综合实力作出了重大贡献，但也存在体制不顺、机制不活、管理不善等问题，今年以来受各种因素影响，又出现总体利润下滑、亏损增多等情况。要充分认识到国企改革发展的重要性、紧迫性，准确把握和认真落实党中央、国务院关于国有企业改革和发展的有关精神与部署，坚持社会主义市场经济改革方向，着力推进国企改革，完善国有资产管理体制、现代企业制度和市场化经营机制，坚持和完善基本经济制度，毫不动摇巩固和发展公有制经济，毫不动摇鼓励、支持、引导非公有制经济发展，推进混合所有制改革，促进相互融合、共同发展。

李克强指出，国企改革要以解放和发展社会生产力为标准，最终成效也要体现在提高发展的质量和效益上。国有企业要把深化改革与稳增长、调结构、惠民生有机结合，围绕经济建设这个中心，主动担负起促进产业升级、扩大有

效需求、提升经济竞争力等重任。要做好增量、盘活存量、主动减量，优化国有资本布局结构，推动企业兼并重组，抓紧处置“僵尸”企业、长期亏损企业和低效无效资产，提高国有资本配置和运行效率，加快技术改造和内部挖潜，减少亏损、扩大盈利，增强企业活力、竞争力和抗风险能力，确保国有资产保值增值，创造更多社会财富，促进宏观经济运行的整体改善。

李克强强调，要坚持创新驱动发展战略，把国企改革与大众创业、万众创新紧密结合。“双创”不仅是个体和小微企业的兴业之策，也是大企业特别是国有企业的兴盛之道，是我国经济持续健康发展的新动力之源。要依托“互联网+”，打造众创、众包、众扶、众筹等平台，汇聚企业员工和全社会创新力量，通过生产方式和管理模式变革，使企业创造活力迸发、创新能力倍增。要健全激励约束机制，弘扬企业家精神，壮大企业家队伍，依靠广大员工共同努力，推动国有企业在改革创新中实现更大发展。

李克强说，要以高水平对外开放促进深化国企改革。国有企业要抓住国家推进“一带一路”建设和开展国

际产能合作的机遇，充分利用中国产品性价比好、建设能力强等优势，主动对接国际市场需求，积极参与全球竞争与合作，在竞争中创出品牌，在进一步扩大开放中加强合作、拓展空间，实现企业发展水平跃升。

李克强指出，国企改革涉及面广，要加强和改进党对国有企业的领导，充分发挥企业党组织政治核心作用。各地方各部门要共同营造良好环境，正确处理政府和市场关系，持续推进简政放权、放管结合、优化服务改革。国有企业首先是企业，要落实《公司法》要求，推动完善企业法人治理结构，提高各类监督和监管的有效性，防止国有资产流失，使企业真正成为自主经营、自负盈亏、自担风险、自我约束、自我发展的独立市场主体。要加快制定贯彻《中共中央国务院关于深化国有企业改革的指导意见》的配套政策和鼓励企业创新发展的举措，对需要试点的应支持企业积极探索，建立合理的容错机制，分类推进，因企施策，形成合力，推动国企改革发展取得更大进展，为保持经济中高速增长、迈向中高端水平作出新贡献。

源自《人民日报》2015-09-21



刘云山

从严从实推进专题教育 确保党和人民满意

中共中央政治局常委、中央书记处书记刘云山9月21日出席部分地方单位深化“三严三实”专题教育工作座谈会，强调要深入学习贯彻习近平总书记中央政治局第二十六次集体学习时的重要讲话，按照立根固本、落细落小、修枝剪叶、从谏如流的要求，从严从实推进专题教育，确保取得党和人民满意的成效。

座谈会上，与会同志普遍反映专题教育开展以来，领导干部党性修养有了新提高，作风有了新变化，中央政治局以“三严三实”为题进行集体学习，又一次为全党作出表率，为专题教育注入新动力。刘云山听取发言后说，习近平总书记重要讲话明确提出践行“三严三实”的新要求，各级领导干部要时时铭记、事事坚持、处处上心，切实发挥旗帜和标杆作用。

刘云山指出，理想信念是作风的基石，深化专题教育，要突出抓好理想信念教育，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，深化党章和党纪党规学习，打牢践行“三严三实”的思想基础。开展学习研讨，要联系实际、注重质量，把自己摆进去，把思想晒一晒，看一看在忠诚党的理想和

事业上做得怎么样，在践行党的宗旨上做得怎么样，在遵守党的政治纪律和组织纪律上做得怎么样，防止泛泛而谈、流于表面。要发挥正反两方面典型作用，既从先进典型、英雄模范中汲取正能量，又从反面典型中受警醒、知敬畏，始终保持共产党人的操守。

刘云山说，深化专题教育，重在解决问题。要强化问题导向，把组织力量、班子力量、个人力量、群众力量结合起来，认真查找解决不严不实问题，不等不拖、落细落小，从一个个具体问题改起，从一件件具体事情做起。要高质量开好专题民主生活会和组织生活会，在深入谈心基础上认真开展批评和自我批评，把问题挖深

入、把根源弄清楚、把整改措施定实在。要把解决基层干部不作为、乱作为、贪腐以及执法不公等问题，纳入县一级“三严三实”专题教育，集中开展专项整治，解决群众反映强烈的突出问题，加强基层组织和干部队伍建设，让群众看到实实在在的变化。

刘云山强调，各级党委（党组）要强化推进专题教育的主体责任，强化党委（党组）书记第一责任人的责任，强化领导班子成员一岗双责，加强督促指导，认真严肃问责，推动责任落实。要坚持两手抓两促进，把专题教育着力点放到协调推进“四个全面”战略布局上，放到推动改革发展稳定上，用经济社会发展成果检验专题教育成效。

源自《人民日报》2015-09-22



郭庚茂

更好更快推进郑州航空港 经济综合实验区建设

8月31日，河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂，省委副书记、省长谢伏瞻，省政协主席叶冬松与省四大班子部分领导同志到航空港实验区调研，实地查看重点工作推进落实情况，并召开座谈会，研究讨论、悉心指导航空港实验区下一步建设和发展。就做好航空港实验区建设下一阶段工作，郭庚茂强调要把握好六个方面。

一是积极实施国家“一带一路”战略，更好更快推进航空港实验区建设。“一带一路”战略是我国在新形势下重塑全方位对外开放新格局的重要战略，对国内区域开放发展将产生重大而深远的影响。习近平总书记在河南调研指导工作时，强调河南要建成连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为“丝绸之路经济带”建设多作贡献。航空港实验区作为国家确定的内陆开放高地，是东联西进的重要枢纽之一，也是河南自身发展与“一带一路”战略相结合的最大优势和王牌，是河南加快发展的最大机遇。各级各部门、各领域各行业都要提升思想认识，强化机遇意识，着眼大局，主动配合、协力攻关，全力推进航空港实验区更好更快发展。

二是坚持“四大”并进，突出枢

纽建设。推进航空港实验区建设，要围绕建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市的目标，把交通建设作为起点，把发展物流作为杠杆，重点突出枢纽建设，特别是抓好航空与陆路“双枢纽”、国内与国外“双枢纽”建设，形成比较稳定、不可替代的优势。要坚持缺什么抓什么，把物流中心、分拨中心、基地公司、仓储设施、飞机维修等关系枢纽建设的每一个条件作为关键，抓紧抓好抓出成效，努力实现可持续发展。

三是坚持产业为基，以贸兴市、市产互动。发展产业、造福人民是航空港实验区建设的目的，也是航空港实验区向更高水平发展的基础。要坚持商贸启动、市场产业互动，注重以电子商务等新业态新模式来促进商贸业发展，以商贸业发展带动兴办市场、带动物流，以商贸物流集聚产业。

四是坚持战略格局，使航空港实验区发展与区域经济发展相互促进、相互依托。要按照交通一体、产业链接、生态共建、服务共享的原则，自觉把航空港实验区建设同“一区三圈八轴带”发展格局结合起来，与河南的发展、周边地区的发展结合起来，既带动中原崛起河南振兴，也努力培育支撑航

空港实验区发展的丰厚腹地。

五是坚持深化改革，创新体制机制，培育新的动力。体制机制滞后，航空港实验区就无法成为对外开放的高地，无法成为带动河南发展的重要增长极。要注重深化改革，明确专人专题研究体制机制创新问题，紧跟中央改革部署、落实好中央各项改革举措，复制好外省的成功经验，为航空港实验区发展提供强大动力。

六是坚持产城互动，增强综合保障和服务能力。产业是发展的基础，城市是产业发展的依托。没有产业支撑，城市发展不起来；城市功能不完善，产业发展水平也上不去。要坚持产城互动、协调推进，抓紧解决人才、生产要素运作机制等一些突出问题，为产业发展提供保障。

郭庚茂最后强调，建设郑州航空港经济综合实验区事关河南发展全局、事关国家发展大局，要坚定不移地加快推进。现在正是航空港实验区建设滚石上山的关键时刻，我们要坚定信心，咬牙挺住，每一步都力求想好、走对，不折腾、不丧失时机，尽全省之力拼上去，打好决胜战，争取早日实现既定目标。

源自河南省人民政府网 2015-09-01

卢货航（郑州）董事会



“双枢纽”战略，就是把郑州打造成亚太物流集疏中心，把卢森堡建成欧美物流集疏中心，通过双枢纽使中国市场与世界连接起来，在为世界经济服务中获得自身发展。

本刊专报

郭庚茂谢伏瞻会见卢森堡货航董事会主席保罗·海明格一行 张明超一同参加



本刊讯 9月22日，河南省委书记、省人大常委会主任郭庚茂，省委副书记、省长谢伏瞻在郑州会见卢森堡货航董事会主席保罗·海明格一行，副省长赵建才参加会见。河南航投董事长、党委书记张明超一同参加。

郭庚茂首先代表省委、省政府向保罗·海明格先生一行的到来表示诚挚欢迎，对卢森堡政府、卢森堡货航以及所有为促进豫卢友好合作做出努力的朋友表示衷心的感谢。

郭庚茂说，中国是世界上最大的新兴市场，虽然当前经济下行压力较大，但仍然处在合理区间，经济发展的基本面没有改变。我们对中国经济发展前景充满信心，希望各位朋友也能看到这个大趋势，继续坚定在中国投资发展、实现合作共赢的信心。我们推进与卢货航的合作是一种战略性考虑，不仅关注合作企业自身的效益，更重要的是带动卢森堡和河南两

地经济的发展、为民众谋求就业和福利。具体的战略目标即“双枢纽”战略，就是把郑州打造成亚太物流集疏中心，把卢森堡建成欧美物流集疏中心，通过双枢纽使中国市场与世界连接起来，在为世界经济服务中获得自身发展。郑州机场二期工程即将建成

投用、保税区等通关便利化功能不断完善、米字形快速铁路网加快构建，这些都为我们战略目标的实现创造了条件、打下了基础。实践证明，双方合作成功有效、前景光明。我们愿在已有成效的基础上，真心实意地推进与卢森堡、卢货航在更宽领域的合作。

保罗·海明格对郭庚茂、谢伏瞻的会见和河南省对卢货航给予的支持表示感谢。他说，郑州位于中国核心腹地，我们开展与河南、河南航投的合作，希望可以借助于郑州优越的区位，进一步挖掘中国新兴市场的优势。过去双方良好的合作也进一步印证了我们的战略决策是非常明智的。展望未来，我们对双方合作的美好前景充满信心。今后，我们将进一步加密航线，积极推进在郑州设立合资飞机维修基地、成立合资货运航空公司、开展跨境E贸易等，不断拓展合作领域，努力把双方的合作推向新高度。

（本刊综合编辑 图 / 赵宗丹）



赵建才视察航投臻品 CBD 展销中心



9月22日下午，河南省副省长赵建才与前来参加卢森堡货航第三季度董事会的卢方代表一起视察了位于郑东新区的航投臻品CBD展销中心。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆陪同并详细介绍了“新鲜卢森堡”项目的落地推进情况。

赵建才一边视察一边详细询问展销中心的日销售额、热销产品、采购周期等具体情况，对“新鲜卢森堡”项目迅速布局河南各地表示很欣慰，并鼓励河南航投紧抓“一带一路”战略实施的重大历史机遇，深入发展“双枢纽”战略，用“大枢纽”带动“大物流”，进一步做好双向跨境E贸易。

当卢森堡货航的董事们看到货架上琳琅满目的“家乡特产”时，异常兴奋，纷纷惊呼：“Luxfresh, just be at hand”。随行的翻译转达了董事们对“新鲜卢森堡”项目的期待：希望更多卢森堡、欧洲的商品进入河南，服务河南百姓。

(文 / 张楠华 图 / 赵宗丹)

卢货航（郑州）董事会



卢森堡货航董事会在郑州召开

航空货运大佬齐聚郑州，共同谋划深入发展与合作的大事，不仅意味着郑州作为新兴的国际货运枢纽在业内的影响力日益凸显，而且彰显出河南省对外开放的水平上升到了一个新的历史高度。



本刊讯 9月23日，卢森堡货航第三季度董事会在郑州召开。河南航投董事长、党委书记张明超参会。这是卢森堡货航第一次在本国之外召开董事会，也是世界顶级航空货运公司第一次在郑州召开董事会。航空货运大佬齐聚郑州，共同谋划深入发展与合作的大事，不仅意味着郑州作为新兴的国际货运枢纽在业内的影响力日益凸显，而且彰显出河南省对外开放

的水平上升到了一个新的历史高度。自2014年1月河南航投收购卢森堡货航35%股权以来，双方频繁互访，精诚合作，“郑州—卢森堡”双枢纽战略效应不断放大，卢森堡货航在郑州机场的航班密度已由最初的每周2班加密至10班，目前正筹划增至13班，以郑州为中心枢纽、覆盖全球的航空货运网路骨架已基本形成。截至9月18日，卢森堡货航在

郑州机场的货运量已累计突破5.1万吨。卢森堡货航董事会主席保罗·海明格表示，此次董事会选址郑州，是为了让董事们更深入地了解开放的河南和充满活力的航空港实验区，进一步突出郑州作为亚太物流中心的枢纽地位，助推双方在合资维修中心、合资货航等方面的合作。

(文 / 张楠华 图 / 赵宗丹)

卢货航（郑州）董事会



卢森堡货航董事集体参观郑州航空港区



本刊讯 卢森堡国际货运航空公司 2015 年第三季度董事会结束后，9 月 24 日上午，河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆陪同卢货航 15 位董事先后参观了“新鲜卢森堡”保税仓、郑州机场货站及即将投用的机场二期 T2 航站楼。

在了解了“新鲜卢森堡”保税仓的选址、面积和功能等情况之后，董事们来到了机场西货站。卢货航 CEO 德克·李奇一边详细询问现场货物的来源地、投运地、运送频率等情况，一边兴奋地告诉工作人员，

随着“双枢纽”战略效应的不断放大，卢货航会进一步增加在郑州机场的运力投放，将从现在的每周 10 班加密至每周 13 班，每天会有更多来自卢森堡和欧洲的货物需要在这里集疏。

而机场二期 T2 航站楼的建设速度和规模更是让卢货航董事会主席保罗·海明格惊喜不已。他说，一年来参观时，这里还只是一个刚刚开建的工地，现在已芳容显露，即将投用。保罗表示，随着河南航投与卢货航合作的不断深入，双方不仅要加大在郑州机场的货运量，同时还在积极谋划合资货航、维修中心的成立，探索客

运航线的开通，这些都需要更完善的基础设施，希望郑州机场新航站楼早日投入使用，使双方合作的范围更广、进展更快。

在首次走进郑州、亲身感受航空港的活力和美丽之后，卢森堡货航的董事们纷纷表示，这次在郑州召开董事会，让他们更深入地了解了河南航投与郑州航空枢纽的发展前景，今天的参观，对实验区的建设也有了更全面的了解，对双方下一步的合作充满信心。

（文 / 张楠华 图 / 赵宗丹）

媒体声音

卢森堡国际货运航空公司首次在郑州召开董事会议 航空经济引领中原站上世界舞台

9 月 23 日，卢森堡国际货运航空公司（简称卢货航）在郑州召开 2015 年第三季度董事会会议。据悉，这是卢货航董事会首次在欧盟之外的城市召开集体会议，不仅意味着郑州作为新兴的国际货运枢纽在业内的影响力日益凸显，更彰显出河南对外开放的水平上升到一个新的历史高度。

据了解，卢货航董事会议分为定期会议和临时会议两种，定期会议是指由法律和公司章程确定的每年度定期召开的董事会会议，一年分为四次，每季度召开一次。此次董事会定期会议，全球共有 15 名董事来郑州参加，其中河南民航发展投资有限公司（简

称河南航投）作为卢货航第二大股东，有 3 名董事出席会议。

自 2014 年 6 月郑州—卢森堡航线首航以来，卢货航在郑州机场的货运量已累计达到 5.1 万吨，航班密度加密至每周 10 班，三条国际货运航线分别是郑州—卢森堡、郑州—米兰、卢森堡—郑州—芝加哥，使郑州成为联通欧洲与美洲的重要航空节点城市。据悉，此次董事会议除商讨内部事务及发布运营成果以外，最重要的是推进卢货航与河南航投共建合资货航以及飞机维修基地项目。目前，合资飞机维修基地可研工作已进入全面实施阶段。

“作为一家全球跨国公司，我们首次选择在欧盟以外的地区召开董事会，可以让董事会成员亲身感受到开放的河南和充满活力的郑州航空港实验区。”对于董事会议选址郑州，卢货航董事会主席保罗·海明格坦言，郑—卢“双枢纽”战略效应的迅猛增长，进一步突出郑州作为亚太物流中心的枢纽地位。放眼未来，卢货航将致力于实现更高跨越并成为世界级精英企业的一员，河南对于企业实现这个目标将起到区域性以及全球性的重要作用。

源自《河南日报》2015-09-24



卢货航（郑州）董事会



“希望更多卢货航飞机从这里起飞” ——卢森堡货航董事走进郑州侧记



（摄影 / 赵宗丹）

气势恢宏的机场二期T2航站楼、繁忙有序的电子商务物流园区、久负盛名的少林功夫……9月24日，卢森堡国际货运航空公司（简称卢货航）的15名董事，在结束了首次在郑州召开的董事会议后，走进郑州，近距离感受了现代化综合交通枢纽建设和文化旅游发展，对一个开放的河南有了全新的认识。

“航空港很快就会成为备受瞩目的新枢纽”

一大早，伴着蒙蒙细雨，卢货航董事一行来到郑州航空港经济综合实

验区。在先后参观了“新鲜卢森堡”保税仓以及机场西货站楼后，他们来到了机场二期T2航站楼。“综合交通换乘中心（GTC）都由哪些部分组成？”“什么时候投用？”在航站楼门前的规划展示图前，董事们兴致勃勃地向河南机场集团负责人询问着。

“去年初这里还是一片坑坑洼洼的工地，现在已经快要投用了，简直是太神奇了！”站在高大明亮的T2航站楼里，卢货航董事会主席保罗·海明格的激动之情溢于言表。当看到已经完成校飞的第二跑道，他笑着说：

“希望未来，可以出现更多带有卢货航标志的飞机从这里起飞！”

“这次来，最想看的就是这个中部地区的航空枢纽是如何发展的。”卢货航董事弗朗索瓦·托马说，她相信通过不懈的努力，郑州航空港很快就会成为备受瞩目的新枢纽。“我相信它的发展对中国及欧洲社会、经济、文化旅游等发展都会起到强大的辐射效应！”

“双方急需客运航线促进文化旅游交流”

对于喜欢中国功夫的欧洲人，能

来到这千年古刹少林寺，是他们梦魂萦绕的事。

走进少林寺，董事们首先观看了武术表演，小罗汉拳、二指禅、少林童子功，每一个少林功夫的目观亲触，都让他们为之震撼，不断感叹中国功夫的千锤百炼。二十分钟表演，他们几乎没有放下过手中的摄影器材，喜不自禁，不住地点头。

站在少林寺山门前，卢货航CEO德克·李奇特意放慢了脚步，认真听着身旁翻译的解说。“由于工作关系，我去过世界很多国家，但是这里却给了我最强的感动。中原文化博大精深，少林功夫不仅对中国人有意义，对全世界人民都有重要意义。”他希望未来可以将少林寺的武术表演带到卢森堡，让更多的欧洲人感受到中国功夫所带来的震撼。

保罗·海明格在参观完少林寺后，表现得最为兴奋：“在河南航投和卢货航合作成功的基础上，我们急需一条客运航线，为两地交流合作提供更加快捷、顺畅的通道，并带动和促进中国与卢森堡乃至欧亚各地经济、文化、旅游的交流发展，实现河南省与卢森堡的全面深度合作。”

源自《河南日报》2015-09-26

越来越多欧洲人正在“认知”河南 ——专访卢货航董事会主席保罗·海明格



（摄影 / 赵宗丹）

卢森堡国际货运航空公司（简称卢货航）董事会主席保罗·海明格，再次来到了河南。与以往不同，这次与他随行的还有15位卢货航的董事。此行，他们不仅首次离开欧盟在郑州举行了董事会议，还参观了郑州航空港以及少林寺。“能够让董事们近距离感受开放的河南，是我们此行最珍贵的收获。”保罗的言语中，充满兴奋。

对于公司董事会议首次选址欧盟之外的地区，9月25日，保罗在接受《河南日报》记者专访时表示，河南航投收购卢货航35%的股权，是卢货航第一个来自亚太地区的投资方，在郑州召开董事会，也是国际化企业的象征和标志。“此行可以让中方了解卢货航作为一家国际企业的整体情况，也能使卢方董事们进一步了解河南航投这个优秀的合作伙伴以及中国的新兴市场。”

今年6月在卢森堡，河南航投与卢货航就在郑州成立中国合资货运航

空公司、郑州合资飞机维修公司签署了两项合作协议。当记者问道：“新的合资货航是否会成为卢货航自己的竞争对手”时，保罗如实回答：“两个公司之间并不存在‘竞争’，而是‘互补’。卢货航辐射的是欧洲的传统航线，新公司成立后将更好地适应日益增长的亚太市场需求，进而延伸到美洲市场。双方的合作可以同时把中国的货物在欧洲和美洲集疏。”

回想去年首航仪式，保罗那句：“选择河南是因为看中这里的未来。”至今让人记忆犹新。那么今天，他的想法会发生变化吗？

“过去的一年半时间，我们共同见证了当初选择的正确性，更加坚定了我们在河南投资发展、实现合作共赢的信心。”保罗说，随着对外开放水平的不断提升，河南、郑州正在被越来越多的欧洲人所知晓，阔步登上世界的舞台。

源自《河南日报》2015-09-26

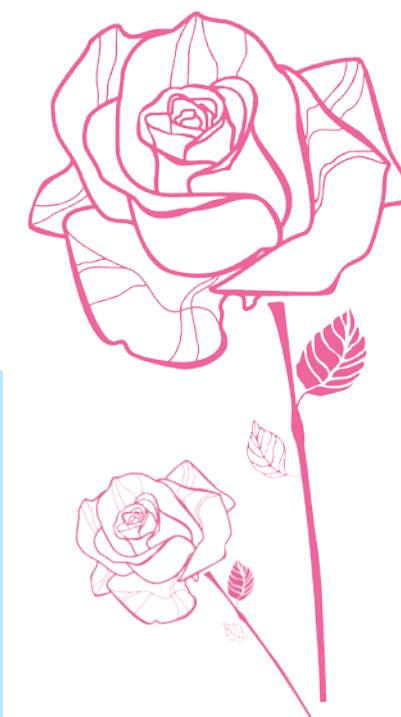


图说盛事

- 1、河南省副省长赵建才和卢货航董事在航投臻品展销中心体验线上购物。
- 2、河南航投董事长、党委书记张明超同卢货航董事热情交谈。
- 3、河南航投总经理、副董事长、党委副书记刘建葆同卢货航董事参观 T2 航站楼。

- 4、卢货航董事参观电子商务保税仓。
- 5、卢货航董事参观少林寺，交流旅游文化发展。
- 6、卢货航董事参观机场西货站。

(摄影 / 赵宗丹)



|| 本刊特报

新鲜卢森堡 幸福河南人

——跨境E贸易打通“最后一公里”航投样本分析



本刊讯 “哇！在家门口就能买到来自欧洲的正品真货！不是海淘胜似海淘！感到生活质量‘蹭’地一下提高了，幸福指数飙升呀！”发出这样感慨的是家住郑东新区的90后美女张娜。乐口事牛奶、皇家葡萄酒、歌德100%果汁、西班牙橄榄油、南极红虾……这些标着洋文的商品虽然已满满装了一购物车，但看她东挑西选的样子，好像还没买够。9月20日，位于郑东新区世博大厦一楼的河南民航发展投资有限公司双向跨境E贸易

进口商品展销中心开业，这是“新鲜卢森堡”项目的东区店，记者看到这里人头攒动，熙熙攘攘，像张娜一样大呼“幸福指数飙升”的顾客还真不少。

同时开业的还有河南黄河科技学院校园内的“新鲜卢森堡”创客体验店；在此之前，今年5月份“新鲜卢森堡”项目在郑州新华书店落户、6月份与郑州电视台联手设店、7月份在周口铺开，9月2日刚刚在鹤壁布局……马不停蹄，稳扎稳打，河南航

投的双向跨境E贸易正在全省落地开花，为河南融入“一带一路”建设增添了新亮点。

互联网+特色渠道：幸福就在家门口

说到“新鲜卢森堡”，离不开一条洲际货运航线的开辟。去年1月，河南航投收购欧洲最大全货运航空公司卢森堡国际货运航空公司35%的股权，当年6月，“郑州—卢森堡”航线开启；今年4月，“卢森堡—郑州—芝加哥”航线开通，形成了“一



点连三洲，一线串欧美”的国际货运网络；6月，“郑州—米兰”航线开通，卢货航“郑州号”直飞意大利。至此，以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心的“双枢纽”战略步步深入。

货运航班从每周2班升至10班，河南航投深切感受到国家“一带一路”战略带来的巨大发展机遇，深切感受到中欧空中丝路的广阔前景，也进一步坚定了深入发展“双枢纽”战略的决心和信心。今年1月份，由河南航投下属的航投物流公司启动了“新鲜卢森堡”双向跨境E贸易项目，立足卢森堡，直采欧洲商品，在郑州航空港区设立展销中心，进行线上和线下的O2O交易。

但如何更稳更快地将一颗火种播向全省18个地市，如何让河南人在乡村社区、足不出户就享受到进口商品的新鲜与实惠？河南航投摸索出了一套“互联网+特色渠道”的经营模式，把位于航空港保税区内的体验店直接搬到了寻常百姓的家门口。

周口地区人口密集，拥有170多个乡镇、1100多万人口；同时位居豫东南，与安徽接壤，交通四通八达，拥有公路、铁路、水路“三位一体”的大交通格局。在分析透周口及其周边巨大的市场潜力之后，河南航投立即开始布局“新鲜卢森堡”项目。航投物流公司独具慧眼，与周口广播电视台进行战略合作，前期在当地奥斯卡影城引进跨境电商，大获成功；后

期利用广电系统500多个乡村社区网点，配以强大的媒体宣传优势，通过“互联网+全媒体”的特色渠道，将“新鲜卢森堡”项目逐步落地扩大，打造了“洋货进农家，土产卖全球”的农村样板。今年68岁的王留栓老汉说：

“抬腿进影院，举手买洋货，过足了眼瘾嘴瘾，还花不了几个钱；以后俺的皮毛加工产品还可以卖到欧洲，这美事以前连想也没敢想！河南人真有福气！”

据了解，“新鲜卢森堡”项目根据不同地域，突出实际特色，正陆续在各地布局落子。

同样抓特色，河南航投通过与世博大厦房地产商合作，一个引进商品，一个提供门面，通过“互联网+地产”的合作渠道，不仅实现了在黄金地段营销成本低、销量好的目的，而且展销中心从“港区到东区”的转移，标

志着“郑—卢”双枢纽战略从形成“大枢纽”，到迈向“大物流”，再到发展“大都市”的成功飞跃，缔造了跨境E贸易“到家门口”的都市版本，势必出现文章开头张娜幸福抢购的镜头。

与河南黄河科技学院合作的高校样本，走的是“互联网+创客”渠道，不仅使4万多院校师生积极投入到跨境E贸易的创业项目中，而且使青年学子找到了实习基地，得到了创新报酬，激发了双创热情。

“除了上述渠道，‘新鲜卢森堡’项目还与以包括大商在内的传统商业超市、以满亿100为代表的便利店和新华书店等专业经销商合作，打造‘互联网+传统渠道’模式”，航投物流的负责人难掩兴奋，“我们与南阳、开封等地市的跨境电商合作也已排上日程”。但同时他强调，“‘花开遍豫，





各表一枝’，‘新鲜卢森堡’跨境E贸易虽在全省迅速推开，但我们一直坚持‘做批发不做零售，做高端不做低端’的原则，这就要求项目落地一定根据实际特点建一个成一个，具有可复制性，这样才能使跨境电商的‘最后一公里’真正打通，才能打造成百姓家门口的幸福工程。”

自有航线源头直采：幸福来自产品超值

目前国内电商专家都有这样的忧心：未来国内进口类跨境电商的发展存在四大瓶颈，一是商品同质化，母婴化妆品等居多；二是产品良莠不齐，物有不值；三是缺乏自有物流渠道，自主性差；四是落地点布局混乱，繁华都市扎堆，血拼价格，二三线城市及乡村布点不力。然而，这些困扰着绝大多数跨境电商的难题，在河南航投却都迎刃而解，因为河南航投有着

无可比拟的核心竞争力。

充分利用与卢货航合作的“双枢纽”战略优势，河南航投自有覆盖全球的货运航线，不仅物流运输有保障，自主性强，而且严控源头坚持原产地直采，将优势资源转化为优质货源。根据河南人口多、消费层次丰富的市场特色，河南航投跨境E贸易坚持“打主导、打特色、打层次”的进货原则，以30余种主导产品（包括牛奶、食用油、果汁等与百姓生活息息相关的日常用品）为核心，以400余种特色产品为辅助，以1000余种补充产品为外环，形成重点突出，丰富多元的商品结构。这样，既形成了“每人每天消费一瓶奶、一瓶水、一瓶果汁”的核心产品群，又有双立人刀具、申根精神葡萄酒、日默瓦行李箱、唯宝水晶等欧洲特色产品，成功解决了跨境电商商品同质化问题。

业内专家认为，现在跨境电商的

竞争不仅仅是单一的价格战，已升级到供应链之争。稳定的货源、上下游的协同，这些都是最终制胜的法宝。而在供应链管理中，确保正品渐渐成了跨境电商的重点和难点。对此，上述专家表示，在进口货源的采购上大多跨境电商是很难从厂商手里拿到一



手货源的，采购链条中必然充斥着各级批发商，甚至批发商以下的扫货公司，所以要保证正品难度非常大。

河南航投坚持“高质不高价，让奢侈品不再奢侈”的理念，目前已在卢森堡当地与卢森堡货航成立“新鲜卢森堡”公司，发挥当地专业采购团队的优势，融入当地市场经营，实现采购本土化，甄选商品，对接厂商，确保稳定货源，保证商品质量，避免采购环节任何可能出现的“第三只手”，不仅大大节省中间开支，造就价格优势，而且选进的产品超值，本身就意味着“省钱”。以其主打产品乐口事牛奶为例，不仅奶源自然环保，营养也更丰富。据郑东新区展销中心的业务负责人介绍，每100克乐口事奶蛋白质含量高达3.4克，高于目前市场上大部分液态奶产品；尤其值得



一提的是，乐口事奶通过把乳糖分解成更小颗粒，有效解决了乳糖不耐受症，避免了许多人喝牛奶腹泻的问题。

信息一体化平台：幸福的技术保障

造福河南百姓，除了产品优，布局准，“新鲜卢森堡”跨境E贸易打通“最后一公里”还有一项硬实力，那就是河南航投双向跨境E贸易信息一体化综合服务平台。

全智能的信息化平台为项目的全产业链管控提供了技术支撑。包含了采销平台、货代、报关报检、仓储、财务结算中心、“航投臻品”跨境电商网站、APP、微信移动端、会员中心、支付平台、EDI数据交换平台的一体化解决方案，以其集成性、便利性、统一性、开放性、安全性为航投物流以及跨境电商业务带来了新的腾飞。

目前，这一在中部地区领先的信息平台，对内实现规划采购周期，优化销售环节，减少资金占用，提高货

物清关及物流配送效率，加强财务税务协同管控，真正做到事前预测、事中控制、事后分析决策。对外构建跨境E贸易交易服务平台，为“空中丝路”提供全面信息化支撑；同时对接海关商检，严把质量关，减少流通环节，降低商品价格。目前，这一功能齐全、独具航投特色的信息化平台，已完成与综保区通关服务平台的无缝对接。一句话：这项硬实力能为所有线上线下客商提供全流程、一体化的信息技术服务。

航投物流还充分利用实验区建设的政策利好，积极协调航空物流园区、保税仓及货代业务，为“新鲜卢森堡”项目进社区提供强劲的仓储、物流等硬件支撑，通过数据输入，以信息化直接服务运营，让各级代理商和客户足不出户就能了解到自己的货物“在哪里”、“怎么样”，不断提升线上轻松购物、线下便捷体验的幸福感。

（文／张楠华 图／赵宗丹）



“新鲜卢森堡”布局高校 “互联网+创客”活力满满 河南航投与黄河科技学院签署战略合作协议



后一公里”的战略布局之一。双方将以河南航投现有的双向跨境E贸易系统和稳定丰富的货源为依托，充分发挥黄河科技学院人力资源、电商技术等优势，通过跨境电商、大学生创新创业领域的合作，发展微商、微店、淘宝店铺为主体的N级创业团队，在平台建设、微店微商技术服务、App开发、跨境直采、电子商务、物流管理等领域展开深度合作，加速推动河南航投跨境电商云生态系统建设，创新商贸流通领域电子商务的发展模式，并为大学生创新创业提供实战锻炼和就业机会。

(文/张楠华 图/赵宗丹)

本刊讯 9月21日上午，在河南省副省长徐济超、省政府副秘书长黄布毅等领导的共同见证下，河南航投董事长、党委书记张明超，黄河科技学院院长杨雪梅分别代表双方签署了战略合作协议，为双方实现优势互补，扩大双向跨境E贸易成果，激发双创活力奠定了重要基础。

签约前，徐济超一行参观了位于黄河科技学院内的航投臻品创客体验店。热情的“学生创客”现场演示了可实现“一秒钟开店，一分钟做老板”的微商申请平台以及“刷刷身份证，

海关全对接，鼠标轻松点，货品送到家”的“航投臻品”购物体验一体机系统。徐济超与学生进行亲切交流与体验互动，他对河南航投与黄河科技学院的合作给予充分肯定。徐济超表示，双方的合作，既为跨境E贸易有效落地开辟了新的渠道，又为青年学子提供了广阔的创新创业平台，将来这里一定会走出一大批电商企业家！

据悉，此次河南航投与黄河科技学院结成战略合作伙伴，是“新鲜卢森堡”项目依托郑州—卢森堡“双枢纽”优势，打通双向跨境E贸易“最



“新鲜卢森堡”项目布局豫北 河南航投与鹤壁市政府签署战略合作协议



本刊讯 9月2日，河南航投与鹤壁市人民政府战略合作签约仪式在鹤壁市举行。河南航投董事长、党委书记张明超，总经理、副董事长、党委副书记刘建葆，副总经理悦国勇及相关业务负责人；鹤壁市委书记范修芳，市长唐远游，市委常委、常务副市长史全新，市委常委、副市长于燕，市委常委、市委秘书长李成宽，市政府秘书长许新房、副秘书长裴文顺出席仪式。张明超与唐远游分别致辞。悦国勇、史全新代表双方签署《战略合作协议》，仪式由于燕主持。

张明超在致辞中表示，河南航投成立以来，紧紧围绕省委省政府的战略部署，积极建设国际航空货运枢纽，成功收购了欧洲最大的全货运航空公司——卢森堡国际货运航空公司35%

的股权，确立了以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心的“双枢纽”战略，开通了郑州至卢森堡、芝加哥、米兰的国际货运航线。航线开通一年来，从郑州机场执飞的航班已加密至每周10班，形成了以郑州为中心“一点连三洲，一线串欧美”的航空国际货运网络。依托航空货运优势，河南航投多角度融入“一带一路”建设，大力发展双向跨境E贸易，启动了“新鲜卢森堡”项目，直采欧洲1000多种商品进入中原。为促进郭庚茂书记今年6月份出访卢森堡等欧洲国家成果落地，河南航投正在全省18个地市大力推进“新鲜卢森堡”项目的展开，打通海外购物、买卖全球的“最后一公里”。此次签约将大力推进双向跨境E贸易的延伸，双方

合作前景光明。

唐远游在致辞中介绍了鹤壁市基本情况和近年来的发展。他表示，鹤壁市发展环境优良，地处中原经济区连接环渤海经济圈的前沿，呈现铁路和高速公路双十字的交通格局，区位优势突出。鹤壁海关、出入境检验检疫局等口岸建成运行，正在申建综合保税区，一些知名的外向型企业纷纷入驻，对外贸易蓬勃发展。今天签署战略合作协议，对双方优势互补，实现共赢意义重大，鹤壁市委市政府将努力提供一流服务，创造一流环境，大力支持河南航投在鹤壁的发展。

据悉，此次双方携手旨在推动“新鲜卢森堡”项目在鹤壁落地。河南航投具有国际货运网络丰富、进口渠道畅通、电商平台服务完善等核心优势；鹤壁是豫北区域中心城市，区位优势凸显，经济发展后劲强，且是中国优秀旅游城市，常年吸引大量的外地游客，消费市场广阔。此次合作，为双方实现资源共享，进一步扩大“新鲜卢森堡”项目辐射范围，提高豫北人民生活品质打下坚实基础。

签约仪式前，张明超、刘建葆一行还对鹤壁市综保区选址、开发区科创中心、商务中心区、海关及出入境检验检疫局等业务进行了实地考察，详细了解了当地经济及外贸发展情况。

(文/张楠华 图/赵宗丹)



媒体声音

郑州—卢森堡“双枢纽”战略助推双向跨境“E贸易” 一条国际货运航线如何实现“买卖全球”

“在家门口就能买到来自欧洲的正品质真货，生活品质‘噌’的一下提高了！”9月20日，在郑州CBD商务外环的“新鲜卢森堡”东区店内，90后美女张娜正在忙着将一个个标着洋文的商品放进购物车……一条国际货运航线带来双向跨境“E贸易”，将跨境保税产品从欧洲市场“搬”到百姓家门口，而像这样的O2O线下体验店也正在全省落地开花。

“互联网+特色渠道”打通“最后一公里”

大枢纽带来大物流。自“郑州—卢森堡”航线开通后，今年4月，“卢森堡—郑州—芝加哥”航线开通，形成了“一点连三洲，一线串欧美”的国际货运网络；6月，“郑州—米兰”航线开通，卢货航“郑州号”直飞意大利。至此，以郑州为亚太物流中心、以卢森堡为欧美物流中心的“双枢纽”战略步步深入。今年以来，卢货航在郑州机场的货运量已累计突破3万吨，航班从每周2班增至10班。

随着卢货航在郑州的货运航线进入常态化运营，如何能使跨境电商的“最后一公里”真正打通，让河南人足不出户就享受到进口商品的新鲜与实惠？

一套“互联网+特色渠道”的经

营模式，让中原百姓在家门口实现了“买卖全球”的梦想。今年5月，“新鲜卢森堡”项目落户郑州新华书店；随后，又与大商新玛特“联姻”，在郑州二七路金博大店设立体验店；很快，再次布局周口市和鹤壁市，打造了“洋货进农家，土产卖全球”的农村样板；而河南黄河科技学院校园内的“新鲜卢森堡”创客体验店，更是激发了青年学子双创热情。据统计，目前全省各地已经有15家“新鲜卢森堡”实体体验店，涵盖传统百货、高校、企业等各个行业。

自有航线源头直采破解电商瓶颈

“未来国内进口类跨境电商的发展将面临四大瓶颈：商品同质化、产品良莠不齐、缺乏自有物流渠道、落地点布局混乱。”业内人士认为，现在跨境电商的竞争不仅仅是单一的价格战，已升级到供应链之争。“稳定的货源、上下游的协同，这些才是最终制胜的法宝。”

“我们拥有覆盖全球的货运航线，不仅物流运输有保障，自主性强，而且严控源头坚持原产地直采，将优势资源转化为优质货源。”卢货航执行副总裁凯文·纳什告诉记者，河南航投与卢货航已在卢森堡当地成立了

“新鲜卢森堡”公司，发挥当地专业采购团队的优势，融入当地市场经营，实现采购本土化，甄选商品，对接厂商，确保稳定货源，保证商品质量，避免采购环节可能出现的“第三只手”。

信息一体化为“买卖全球”提供保障

其实，“新鲜卢森堡”跨境E贸易打通“最后一公里”还有一项硬实力，那就是河南航投双向跨境“E贸易”信息一体化综合服务平台。

据悉，全智能的信息化平台为“新鲜卢森堡”项目的全产业链管控提供了技术支撑。该平台还对接海关商检，严把质量关，减少流通环节，降低商品价格。目前，已完成与综保区通关服务平台的无缝对接，可以让各级代理商和客户足不出户就能了解到自己的货物“在哪里”、“怎么样”，不断提升线上轻松购物、线下便捷体验的幸福感。

“河南航投的双向跨境‘E贸易’正在全省落地开花，努力打造成百姓家门口的幸福工程。这也是落实郑州—卢森堡‘双枢纽’战略的重要实践，为河南融入‘一带一路’建设增添了新亮点。”河南航投董事长张明超说。

源自《河南日报》2015-09-21

河南航投开展“严以律己”专题学习教育



本刊讯 根据中央、省委要求和河南航投“三严三实”专题教育实施方案安排，9月29日，河南航投以“严以律己，严守党的政治纪律和政治规矩，自觉做政治上的‘明白人’”为主题，进行“三严三实”专题教育第二专题学习研讨。省管企业“三严三实”专题教育第三巡回检查组组长、省管国有企业监事会主席王子亮和巡回检查组成员莅临参会指导。公司党委书记、董事长张明超主持学习研讨并作总结发言，党委副书记、总经理、副董事长刘建葆就重点内容进行了领学，公司领导班子成员逐一发言，中层以上干部及公司“三严三实”领导小组工作人员参加了集中学习研讨。

本次学习研讨采取个人自学、集中学习、观看专题教育片和集体研讨相结合的方式。在个人自学阶段，公司党员干部认真学习了习近平总书记关于严明党的政治纪律政治规矩的重

要论述，重点研读了《中国共产党章程》《习近平谈治国理政》、《习近平关于党风廉政建设和反腐败斗争论述摘编》等书目。

29日上午，公司党委举行集中学习和视频辅导报告会，在刘建葆的领学下，集中学习了习近平总书记在中共中央政治局第二十六次集体学习时的讲话，集中收看了全国党建研究会特约研究员、北京市委党校姚桓教授的专题视频讲座和警示教材《警钟长鸣》。

29日下午，公司领导班子成员围绕研讨主题分别发言，大家结合各自思想和工作实际，谈体会、查问题，在交流互鉴的基础上提出了具体整改措施和努力方向。大家一致认为，专题学习研讨既是一次集体学习交流，也是一次深刻的党性教育。通过深入交流，分享体会，强化了严于律己的思想行动自觉，强化了对严守党的政

治纪律和政治规矩重大意义的认识，强化了对严于律己精髓的理解。大家一致表示，严守党的政治纪律和政治规矩，要心有所畏，在思想上敬畏党纪国法，把牢正确的政治方向，自觉政治上思想上行动上与党中央与上级党委保持高度一致；要言有所戒，在言语上以党纪国法为准绳，力戒言语失规，始终做到在党言党、在党忧党、在党护党，维护好党的光辉形象；要行有所止，在行为上以党纪国法为底线，坚持懂规矩、守纪律，切实做到政治上讲忠诚，组织上讲服从，工作上讲程序，行动上讲规范，坚决做政治上的“明白人”。

针对专题教育和公司下步工作，张明超在总结讲话中强调三点意见。第一，在提升认识上下功夫，准确把握严守党的政治纪律和政治规矩的重大意义。要深刻明晰严守党的政治纪律和规矩是营造良好政治生态环境的

迫切需要，是打造过硬队伍的必然要求，是推动企业改革发展的坚强保障。用严明的政治纪律和规矩对党员干部持续教育和引导，让懂规矩、守纪律成为一种责任和习惯，为企业的持续科学健康发展打下坚实的智力基础、把握好方向。

第二，在扎实推进上下功夫，从严从实开展“三严三实”专题教育。坚持将真抓实做贯穿专题教育始终，把“三严三实”专题教育作为当前和今后一个时期的重大政治任务抓紧、抓实、抓出成效。始终坚持以上率下，领导人员要当标杆、作示范，形成上行下效、上率下行的良好局面；始终强化学习教育，突出学习习近平总书记和郭庚茂书记的系列重要讲话精神，抓好政治纪律和政治规矩的学习，注重运用好“两种教材”、“两面镜

子”，进一步增强守纪律、讲规矩的思想自觉和行动自觉；始终突出问题导向，对照“三严三实”标准，对照“十不十欠”，深入查摆自身在“不严不实”方面存在的问题和具体表现，真正让“三严三实”的要求成为思想上的自觉，行动上的标杆；始终做到真纠实改，要坚持把“三严三实”专题教育查摆问题的整改，与党的群众路线教育实践活动后续整改、省委巡视反馈意见整改、“三查三保”活动发现问题整改结合起来，切实解决思想和作风上的突出问题，确保专题教育取得实实在在的成效。

第三，在自觉践行上下功夫，以专题教育的成效推动企业科学快速发展。认真按照中央和省委“两手抓、两促进”的工作原则，坚持将“三严三实”专题教育与企业中心工作相结

合，把思想上的收获内化为指导工作的实际能力，转化为推动企业深化改革、快速发展的强大动力。抓好重点项目，将“三严三实”中“严”和“实”的要求，落实到履行岗位职责、加强经营管理上，做到守土有责、守土尽责，以点带面进行攻坚突破，推动企业在实验区的建设中再立新功；抓好建章立制，继续严格按照中央和省委省政府关于深化国有企业改革的新精神、新指示，结合问题整改，建立管用有效的制度，促使各级党员干部自觉在法纪约束下用权、在制度笼子里办事、在规矩界限内作为；抓好和谐稳定，围绕员工切身利益问题和反映强烈突出的问题，立足工作实际，进行妥善合理的解决，实现企业与员工的共同成长。

(文 / 秦妞 图 / 赵宗丹)

航投担保与省科技厅签署科技金融合作协议

本刊讯 前不久，航投担保与河南省科技厅正式签署《科技金融结合“科技保”业务合作协议书》。此举既是贯彻落实《河南省人民政府关于创新机制全方位加大科技创新投入的若干意见》文件精神的重要举措，也是河南省内科技和金融相结合的一次创新，通过政府部门、银行、担保公司等多方合作的多种风险共担模式，突破了传统银保方式下的风险收益格局，对融资链条中的各方起到良好的引导带动作用。

根据协议，双方将本着“政府引导、市场运作、专业管理、风险共担”的原则，围绕“科技金融”这一主题，

在河南省科技型企业融资方面展开全面合作。具体模式为：由省科技厅向航投担保推荐科技型企业，航投担保进行甄别筛选，为推荐企业在金融机构的贷款提供担保，省财政厅联合科技厅对此设立科技金融引导专项资金，对航投担保发生的实际业务进行50%的风险分担。航投担保此次与科技厅达成合作协议，符合河南航投关于创新经营模式和服务理念的精神要求，将有效拓宽航投担保优质项目来源，极大降低业务风险，同时加强金融对科技创新的支撑推动作用，促进河南省科技型企业健康快速发展，实现合作方的互惠共赢。

据了解，协议签署之前，航投担保与省科技厅已取得充分沟通。9月10日，航投担保参加由省财政厅、科技厅、人民银行、金融办联合召开的《河南省科技金融引导资金管理办法》（简称办法）座谈会。会上，相关政府部门、多家大型商业银行、担保公司以及创投公司针对上述风险补偿资金管理模式进行专项讨论，并反馈具体意见。目前，办法正在进一步修订完善中，不日将会正式下发，规范的管理条例也将极大有利于航投担保与科技厅合作业务的具体实施。

(杨文杰)

有序展开 快速推进

河南航投召开飞机维修基地可行性研究研讨会

本刊讯 9月2日下午，在公司会议室举行了合资飞机维修基地可行性研究项目研讨会。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，罗兰·贝格大中华区总裁吴琪，卢森堡货航机务维修副总裁翁诺·皮特斯马，河南省民航办规划处处长裴中华，省机场集团代表，罗兰贝格项目团队成员等参会。

罗兰·弗格拉斯曼详细介绍了工作进展和当前成果。参会各方在听取汇报后，充分交流了工作思路，明确了下一步工作重点、任务分工、成果交付节点等。本次会议成功举行标志着合资飞机维修基地可研工作进入全面实施阶段，在目前工作有序开展、项目进展顺利的基础上，下步项目将又好又快地推进。



(文 / 郭翔 图 / 赵宗丹)

航投置业开展安全大检查活动

本刊讯 为了贯彻落实航投置业《关于印发〈河南航投置业有限公司开展“三查三保”活动实施方案〉的通知》，排查清除建筑施工现场安全隐患，近期，置业公司项目部、监理单位和施工单位三方围绕国际贸易服务中心项目共同开展了安全大检查活动。

三方人员先是对施工场地进行了认真细致的排查，重点查看了场地的安全设备，了解建筑施工单位的安全

生产责任落实情况，纠正违章行为。对施工现场的脚手架、基坑支护与模板工程，以及塔吊等重要部位的安全防护、建筑工人安全帽的佩带，施工现场用电设施执行情况，对脚手架的安装拆除方案的制定及使用情况进行了全面排查。同时，对项目的施工进度情况进行了认真细致的了解。

在检查结束后，三方人员于项目部会议室召开了安全检查专题会议，各检查组汇报检查中存在问题，要求

施工单位立即对存在的问题进行整改，及时消除事故隐患。会后由监理单位整理出专题会议纪要并下发相关单位。

最后，置业公司提出，对于存在的安全隐患，施工单位和监理单位要互相配合，高度重视、及时整改，提高安全防范意识，坚持不懈抓好安全工作。在保证安全生产和施工质量的前提下，加快工程建设进度。

(张一凡)

规划不是助推“幻想” ——通航发展规划需采用整合思维

作者：张姿

中国航空规划设计研
究总院有限公司综合规划
研究院产业规划所所长

2015年，各行各业都在整装待发、绞尽脑汁地迎接航空产业近五年的“热度”发展，业内人士都在呼吁其应该进入更加回归市场、尊重规律的“常态”速度。笔者作为一名规划工作者，在参与宏观涉及国家层面、微观具体到通航园区的系列工作中，也有几个方面的思考如下。

一个问题：规划诉求何来？

“新常态”下，传统产业面临巨大挑战，经济稳增长和产业转型需求让各界对新兴产业更加青睐。通用航空作为民航事业的两翼之一，具备产业链关联和挖掘空中资源的双重价值，又在“互联网+”的时代迎合了更多的消费体验，因此成为了业内外

关注与投资的热点。基于以上形势，几类规划需求孕育而生。

一是国家相关部门从促进行业发展、支撑相关立法以及提升政府应急事件处置与救援能力等角度出发，组织专业单位开展专题规划工作。

二是地方政府从综合交通规划和发展新兴产业的角度出发，开展区域性通用航空总体发展规划，制定区域性通用机场布局方案和重点机场所在地的相关产业发展方案。

三是地方政府为了盘活已有机场资源，如闲置通用机场，或军转民用机场，或运量不饱满的运输机场，希望围绕跑道建设航空园区或基地，规划当地通航产业发展与用地布局。

四是一些实力企业为了引进航空制造项目或发展通航运营，希望地方政府提供项目落地等一系列解决方案，为此推动地方政府规划本地通航产业发展。

五是通航制造或运营企业从明确细分市场、分析竞争态势、制定战略行动以及投融资需要，展开中长期发展规划。

可以说，经过近几年的行业交流与学习、国际经验借鉴以及中国发展实际的研究，笔者越来越认识到，有效的通用航空发展规划的核心目标是规避资源重置，理性应对“一窝蜂”发展现象，为政府和企业选择合理、高效、集约的发展路径，用数据告知

发展目标与规模。规划工作不是助推“幻想”，中国的通用航空事业发展既需要系统、前瞻的规划，也需要脚踏实地的实践。

一个重点：区域性通用航空发展规划

一般认为，美国通用航空的发达主要源于其先天条件，如二战后的机队与人员资源、优越的地缘政治环境，以及自由竞争的市场经济体制。但实际上，在美国通用航空发展史上，也有一系列专项发展规划起到关键作用。例如被称为“国家通用航空蓝图”的通用航空运输实验计划（AGATE）（Advanced General Aviation Transport Experiments）将公务飞行、包机飞行、私人飞行统一纳入了国家运输系统规划，有效促进了通用航空产业发展。而目前在我国，尽管各界都在努力，但尚未形成顶层促进通用航空产业发展的规划或立法，相反，以省市为单位的区域通用航空发展规划反而在一段时间内成为规划重点。

这类规划要解决的核心问题主要有三个方面。

第一是要解决区域通用机场布局问题。我国各省市现有通用机场数量与通航发达国家美国相比，差距巨大，面积或人口级别相同的行政区域所拥有的通用机场数量仅为美国的1/10至1/8。机场数量及服务能力与人口密度、城镇分布以及消费水平均难以匹配。因此，我国亟需解决通用机场的布局问题，方法主要是从地理人口分布、民生发展与公共服务需求、经济发展以及特色旅游等多元因素出发，统筹规划，合理布局。

第二个需要解决的问题是，如何利用机场资源发展通用航空产业，为区域经济的发展插上腾飞的翅膀。通用航空产业链中，整机及相关制造业属于高端装备制造业的重要内容，具有较高的关联带动作用，科技含量较高，生产工艺相对节能环保。通用航空的运营与服务保障处于产业链的下端，作为现代服务业能够满足时下追求虚拟价值的新型消费需求，同时可为区域经济发展贡献更多的新兴价值。因此，各地如何选择通航产业链条，需从各地的产业基础与能力出发，规划与之相匹配的通航产业内容，以

龙头项目为带动，制定合理的促进政策，才能有的放矢，助推地方经济的发展。

第三个需要解决的问题是，将当地的发展诉求、想法与国家重大战略部署、行业发展总体规划有效衔接。尤其是与区域经济三大战略、国家通用机场布局总体方案、国家应急救援总体规划、国家临空经济示范区申请等重要内容紧密结合，真正体现规划的宏观指导与决策支持作用。

一个理念：整合规划

基于以上思考，我们提出整合规划的理念，这也与国家提倡的“多规合一”的思路一致。为了能够有效解决区域通用航空发展所涉及的机场建设、产业选择、土地利用、招商引资、商业模式、运营方案等一系列问题，促进资源共享，避免重复建设。必须融合产业经济、城市规划、交通工程、区域规划、环境规划等多专业，打造自上而下的整合思路，贯彻“机场先导、产业主线、空间探索、规划引领”的工作路线，打造区域协作、实践可行、保障有力、生态支撑的通用航空发展方案。

整合规划理念在通用航空领域的运用，可以让“信手拈来”的通用航空项目在产业经济、土地利用、区域竞争、技术条件的约束下合理地存在与发展，可以让规划直面飞机制造商、通航运营商、服务保障主体的实际问题，发挥政府统筹资源的能力与促进发展的决心，可以有效改善我国通用航空产业发展的整体环境，从而致力于我国通用航空事业的实质性发展。

源自公务与通用航空 2015-09-16



“互联网+”时代需要全方位 O2O

苏宁董事长张近东

当 O2O 模式已经成为全行业公认的趋势时,我们需要有更深刻的、清醒的认知,才能指引我们沿着正确的方向继续开拓。现在很多人把 O2O 模式等同于线上为线下引流,或者所谓“到家服务”,事实上那只是一种流程上的打通,它发生的只是物理反应,创造不了多少新价值。

“互联网+”时代的 O2O 模式,应该是围绕行业本质和核心能力,将线上线下最有优势的要素资源在各个环节进行深度融合,从而产生化学反应。比如大数据挖掘推动的 C2B 定制会改变研发路径,精准营销会提升运营效率,物流云共享会大幅减少社会物流资源的重复建设和消除冗余,众筹模式会改变创业生态等,每一个环节都可以通过互联网提升实体经济信息化水平、运营效率和资源配置,最终创造增量价值。这才是全方位的 O2O 模式。

所以,O2O 的深化不仅仅是实体企业的问题,也是互联网企业的问题,归根结底是中国经济的问题。实体企业如果不积极运用互联网技术进行转型升级、提升运营效率,很可能就会被淘汰;互联网企业如果不与实体企业融合,就会丧失立足之本,无法抓住未来的机遇;中国经济如果不借助互联网振兴实体经济,就无法提升产业链效率,变

成泡沫经济。

而要加强全社会的 O2O 融合,实体企业和互联网企业都要行动起来,破除行业壁垒,破除门户之见,开放共享、相互合作,通过互联网技术将双方资源深度融合,将“互联网+”政策落实为各行各业的产业升级,重振实体经济。

互联网零售 CPU,就是打造商品供应链的专业化经营能力,广覆盖、快捷便利的物流能力,以及满足用户需求的 O2O 极致服务能力。

首先,商品供应链的专业化经营能力是 CPU 的核心,也是赢得市场地位的关键能力。

商品供应链的专业化经营能力是对用户需求的分析、对产品功能体验与成本结构的理解、对流行趋势的预测,以及商品流通、库存周转、线上线下运营等一整套的能力,需要靠长时间的积淀与市场实战才能积累的。在互联网时代,这种能力通过大数据精准营销、C2B 反向定制,发挥了更大的作用。

其次,创新物流运营和产品,夯实零售 CPU 的基础。

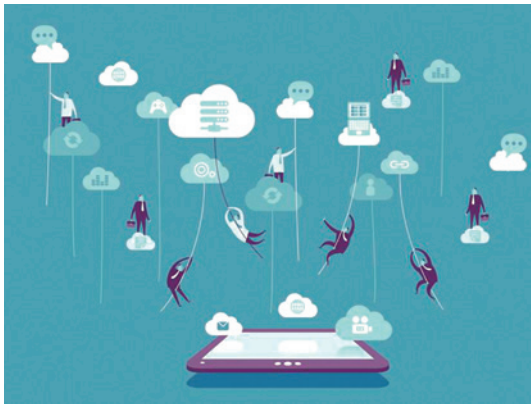
互联网零售最基础的能力就是物流,如果没有物流,互联网零售就无法落地。不管是纯线上的电商,还是线上线下融合的 O2O 零售,都需要把产品快捷、安全地送到用户

手里。1999 年,在电商刚刚开始兴起的时候,我就去中关村考察了一星期,最后在电商和连锁之间,我还是选择了连锁,这有两个原因:一个是硬件的限制。那时候电脑还属于奢侈品,没有普及,而且当时还需要拨号上网,网速很慢。第二个原因是,我们当时还没有形成覆盖全国的网络,东西卖出去了怎么快捷地送到用户手中,无法解决。

现在,连锁店的顾客在线上下单买了产品,通过数据分析,会安排一个离他最近的门店进行配送,有的顾客在半个小时之内就拿到了产品,这让他们都非常惊讶。而这就是在 O2O 时代,物流运营能力的体现。

第三,是塑造能满足用户极致体验的 O2O 专业化服务能力。

移动互联网时代,服务是唯一的产品,移动端全面实现了与线下人员、商品、促销和服务的无缝对接。让用户不仅可以实时看到货物送到哪里了,还能查询身边的门店正在进行的各类促销、特色活动和售后服务等,并可以进行预约、交易以及互动,真正做到随时随地、虚实融合。这就是云商模式,不独在线上,也不独在线下,哪里有用户,我们就在哪里。现在我在网上看到很多企业都在谈云商模式,也都在探索,



这说明它已经成为行业共同的模式了。

在互联网时代,一个企业的价值不是你拥有多少,而是你有多少为别人所用。开放、共享、融合是新的商业文明,每一个企业都可以通过与对方的合作,整合资源,实现社会价值的最大化。

如果每一个实体企业都可以坚

守行业本质,运用互联网技术打造自己的 CPU,那么中国实体经济的振兴,中国宏观经济的转型升级就有了希望。如此,中国制造才有可能升级为智能制造,中国零售才能打造全球领先的零售平台,向世界输出高价值的商品,先进的商业模式,为全球的投资者创造更丰厚的价值回报。

源自新华网 2015-09-21

新闻链接:

国务院发文首肯 O2O：最具活力的经济形态

9 月 29 日消息,国务院办公厅发布了《关于推进线上线下互动加快商贸流通创新发展转型升级的意见》(以下简称《意见》),《意见》肯定了线上线下互动是最具活力的经济形态之一,是促进消费的新途径和商贸流通创新发展的新亮点。

针对《关于推进线上线下互动加快商贸流通创新发展转型升级的意见》,有关媒体整理了对 O2O 产生影响的 5 个重点:

1. 指出线上线下互动创新发展方向:《意见》支持商贸流通市场主体特别是实体店发展线上线下互动,开展体验、共享、协同等商业模式创新。鼓励实体企业应用互联网连接消费者、连接上下游企业,鼓励消费者之间通过互联网直接联系,发展体验消费,合作消费。指导企业适应时代发展需求,不断开展技术应用创新和产品服务创新。

2. 提出实体商贸流通业转型升

级的实践路径:《意见》指出,零售业通过线上线下互动,开展全渠道经营;批发业通过线上线下互动,由商品批发向供应链管理服务转型;物流业通过线上线下互动,走精准、高效、集约的发展之路;生活服务业通过线上线下互动,实现在线化、标准化、便利化;商务服务业通过线上线下互动,实现智能化、精细化、网络化。

3. 明确 O2O 技术与服务亟需推广:《意见》要求加快云计算、大数据等现代信息技术在商务环节的应用推广。支持发展面向企业和创业者的平台开发、网店建设、代运营等第三方服务,为线上线下互动创新发展提供专业化的支撑保障。

4. 政府管理及政策向 O2O 企业亮起绿灯:《意见》提出除法律、法规和国务院决定外,各地方、各部门一律不得增设线上线下互动企业市场准入行政审批事项。加快公

共服务领域资源开放和信息共享、推进一照多址、一址多照等住所登记制度改革。

5. 加大对 O2O 企业财税及金融的支持力度:《意见》称线上线下互动发展企业符合高新技术企业或技术先进型服务企业认定条件的,可按现行税收政策规定享受有关税收优惠政策。支持线上线下互动企业引入天使投资、创业投资、私募股权投资,发行企业债券、公司债券、资产支持证券,支持不同发展阶段和特点的线上线下互动企业上市融资。

据了解,此次国务院正式对外发文,是首次以官方名义肯定了 O2O 在社会经济中的推动作用。业内人士分析,《意见》精神的贯彻落实,将协助部分企业“过冬”,加速行业转型。

源自中国情报网 2015-09-29

详解国企改革顶层设计

9月中旬，中共中央、国务院下发了《关于深化国有企业改革的指导意见》，明确了国企改革的顶层设计，全面提出了新时期国有企业改革的目标任务和重大举措。当月下旬，国务院又印发了《关于国有企业发展混合所有制经济的意见》，本编辑取了两个文件的核心信息和专家解读，供读者参阅。

深化国企改革指导意见印发 明确改革目标和举措

中共中央、国务院近日印发了《关于深化国有企业改革的指导意见》。这是新时期指导和推进国有企业改革的纲领性文件，从总体要求到分类改革、完善现代企业制度和国资管理体制、发展混合所有制经济、强化监督防止国有资产流失等方面提出国企改革目标和举措。

到 2020 年取得决定性成果

到 2020 年，在国有企业改革重要领域和关键环节取得决定性成果，形成更加符合我国基本经济制度和社会主义市场经济发展要求的国资管理体制、现代企业制度、市场化经营机制，国有经济活力、控制力、影响力、抗风险能力明显增强。

国企划分为商业类和公益类

根据国有资本的战略定位和发展目标，结合不同国有企业在经济社会发展中的作用、现状和发展需要，将

国有企业分为商业类和公益类，并实行分类改革、分类发展、分类监管、分类定责、分类考核。

大力推动国有企业改制上市

积极引入各类投资者实现股权多元化，大力推动国有企业改制上市，创造条件实现集团公司整体上市。允许将部分国有资本转化为优先股，在少数特定领域探索建立国家特殊管理股制度。

混合所有制改革不设时间表

发展混合所有制经济的目标是促进国有企业转换经营机制，放大国有资本功能，提高国有资本配置和运行效率。坚持因地施策、因业施策、因企施策，不搞拉郎配、不搞全覆盖，不设时间表，成熟一个推进一个。

从“管企业”向“管资本”转变

国有资产监管机构要准确把握依

法履行出资人职责的定位，科学界定国有资产出资人监管的边界，建立监管权力清单和责任清单，实现以管企业为主向以管资本为主的转变。

国企负责人不能高官又高薪

国企将实行“与社会主义市场经济相适应的企业薪酬分配制度”，对党中央、国务院和地方党委、政府及其部门任命的国有企业领导人员，合理确定基本年薪、绩效年薪和任期激励收入。

企业领导人分类分层管理

根据不同企业类别和层级，实行选任制、委任制、聘任制等不同选人用人方式。董事会按市场化方式选聘和管理职业经理人，合理增加市场化选聘比例。市场化选聘的职业经理人实行市场化薪酬分配机制。

国企改革方案呈现四大亮点



中共中央、国务院近日印发《关于深化国有企业改革的指导意见》，此次国企改革方案有哪些特点和亮点？如何使国企真正成为独立市场主体？如何防止国有资产流失？

此次改革方案有哪些亮点？

“指导意见既体现改革的协同性、耦合性，又体现措施的针对性、有效性。”中国企业研究院首席研究员李锦说。

专家指出，指导意见有四方面突出亮点：一是强调国有企业属于全民所有，深化国有企业改革就是要保护好、使用好、发展好国有资产，做强做优做大国有企业；

二是强调国有企业要真正成为独立的市场主体，提出一系列符合市场经济规律和企业发展规律的改革措

施，破除体制机制弊端，激发企业活力；

三是强调坚决防止国有资产流失，多措并举加强国有资产监督，实施信息公开建立阳光国企，强化决策问责和监督问责，从制度上遏制国有企业腐败问题；

四是加强和改进党对国有企业的领导，把党的领导与完善公司治理统一起来，将党建工作总体要求纳入国有企业章程，创新国有企业党组织发挥政治核心作用的途径和方式。

国企如何真正成为独立市场主体？

指导意见提出，国有企业改革要遵循市场经济规律和企业发展规律，坚持政企分开、政资分开，促使国有企业真正成为依法自主经营、自负盈

亏、自担风险、自我约束、自我发展的独立市场主体。

一系列相关重要措施在指导意见中体现：依法落实企业法人财产权和经营自主权；转变国有资产监管机构职能；推动企业完善市场化经营机制推进公司制股份制改革，积极引入各类投资者；商业类国有企业按照市场化要求实行商业化运作；依法独立自主开展生产经营活动……

国资委研究中心主任楚序平说，通过这一系列改革措施，充分调动企业经营管理者和职工的积极性、主动性和创造性，激发国有企业的内生活力，使国有企业真正成为充满生机活力的市场主体，促进国民经济持续健康发展。

如何防止国有资产流失？

国有资产来之不易，是全国人民的共同财富。“过往，国有资产监督领域存在监督资源分散、多头重复监督等问题，一些国有企业也暴露出管理不规范、内部人控制严重、企业领导人员权力缺乏制约等现象。”中国人民大学教授刘俊海指出。

为此，指导意见提出，强化企业内部监督，强化对权力集中、资金密集、资源富集、资产聚集的部门和岗位的监督，防止权力滥用；建立健全高效协同的外部监督机制，实施信息公开，加强社会监督。

国资委主任张毅表示，要建立健全国有企业重大决策失误和失职、渎职责任追究倒查机制，建立健全企业国有资产的监督问责机制，坚决遏制

侵吞、贪污、输送、挥霍国有资产等腐败现象，严厉查处违法违纪问题。

如何通过改革激发企业活力？

在各方看来，增强活力是搞好国有企业的本质要求，深化国有企业改革，要以解放和发展社会生产力为标准，以增强国有企业活力、提高国有资本效率为中心。

指导意见提出一系列增强活力的重大举措，主要包括：依法落实企业法定财产权和经营自主权，通过界定功能明确不同企业的战略定位，推动国有企业同市场经济深入融合，激发企业的活力。

对于指导意见提到的“建立健全企业各类管理人员公开招聘、竞争上岗等制度”“推进全员绩效考核”，李锦印象深刻，他说，只有切实做到

收入能增能减、奖惩分明，建立能上能下、能进能出的合理流动机制，才能真正激发广大职工活力。

除此之外，李锦认为，文件中透射的推进资本专业化运作，优化国有资本配置，引入非国有资本参与国有企业改革等，都将有助于放大国有资本功能，激发各类资本的活力。

源自《河南日报》2015-09-14

国务院印发意见分类推进国企混合所有制改革

国务院日前印发《关于国有企业发展混合所有制经济的意见》（以下简称《意见》）。《意见》作为《中共中央国务院关于深化国有企业改革的指导意见》的配套文件，明确了国有企业发展混合所有制经济的总体要求、核心思路、配套措施，并提出了组织实施的工作要求。

《意见》指出，当前，应对日益激烈的国际竞争和挑战，推动我国经济保持中高速增长、迈向中高端水平，需要通过深化国有企业混合所有制改革，推动完善现代企业制度，健全企业法人治理结构；提高国有资本配置和运行效率，优化国有经济布局，增强国有经济活力、控制力、影响力和抗风险能力，主动适应和引领经济发展新常态；实现各种所有制资本取长补短、相互促进、共同发展，夯实社会主义基本经济制度的微观基础。

《意见》提出，国有企业发展混

合所有制经济，要坚持政府引导、市场运作，坚持完善制度、保护产权，坚持严格程序、规范操作，坚持宜改则改、稳妥推进，切实保护混合所有制企业各类出资人的产权权益，调动各类资本参与发展混合所有制经济的积极性。

《意见》明确了国有企业发展混合所有制经济五方面的工作任务：一是按照国有企业功能界定和分类，分类推进国有企业混合所有制改革。二是从集团公司和子公司、中央企业和地方企业不同层面，分层推进国有企业混合所有制改革。三是鼓励各类资本参与国有企业混合所有制改革。四是建立健全混合所有制企业治理机制。五是建立依法合规的操作规则。

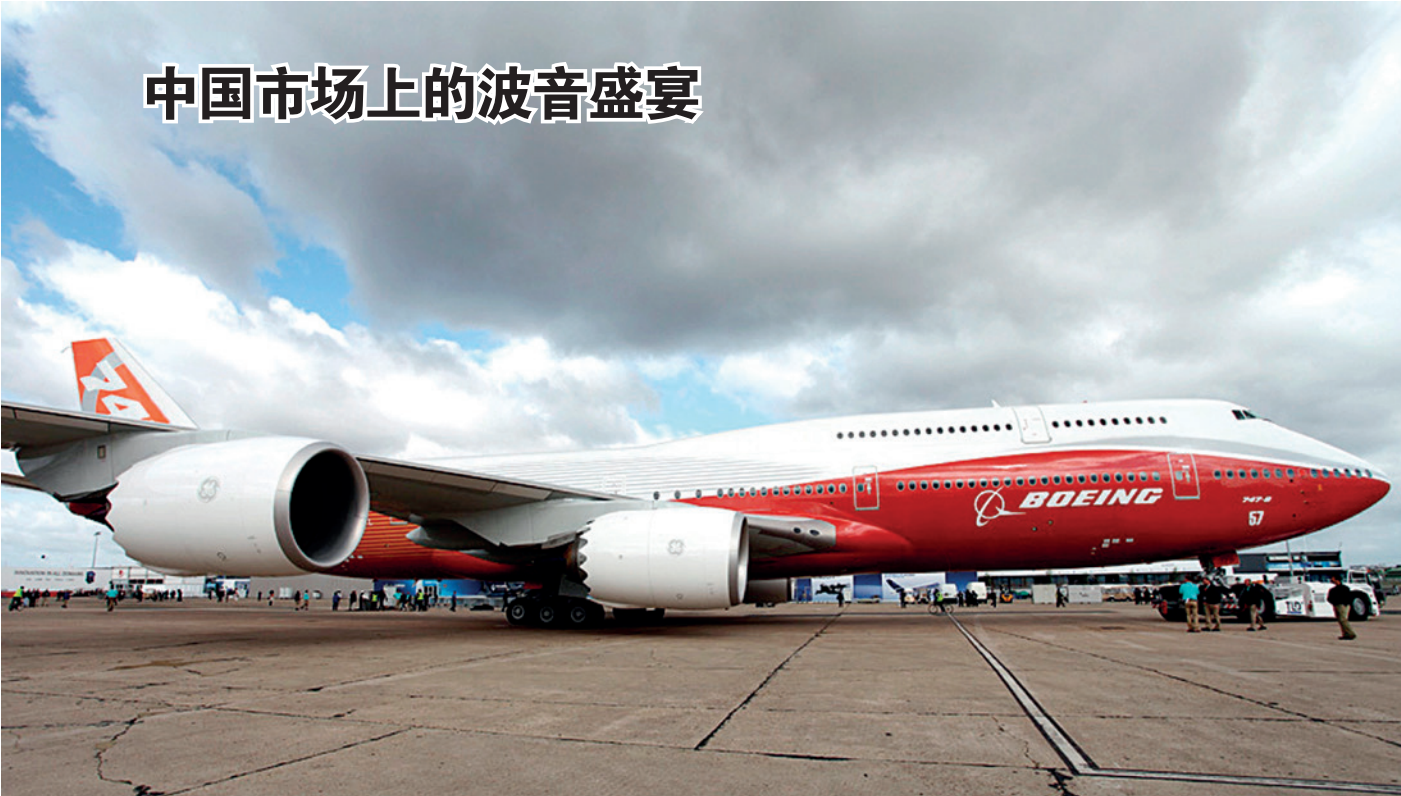
《意见》明确，主业处于充分竞争行业和领域的商业类国有企业，充分运用整体上市等方式，积极引入其他国有资本或各类非国有资本实现股

权多元化。主业处于关系国家安全、国民经济命脉的重要行业和关键领域、主要承担重大专项任务的商业类国有企业，要保持国有资本控股地位，支持非国有资本参股。结合电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等领域改革，开展放开竞争性业务、推进混合所有制改革试点示范。公益类国有企业，加强分类指导，推进具备条件的企业实现投资主体多元化，鼓励非国有企业参与经营。

《意见》指出，要营造国有企业混合所有制改革的良好环境，精心组织实施。要加强产权保护，健全多层次资本市场，完善支持国有企业混合所有制改革的政策，加快建立健全法律法规制度。要建立工作协调机制，加强混合所有制企业党建工作，开展不同领域混合所有制改革试点示范，营造良好的舆论氛围。

源自《河南日报》2015-09-25

中国市场上的波音盛宴



中国企业与波音将展开系列合作

美国西雅图时间9月22日，中美民用航空领域合作签字仪式在美国西雅图举行，中国政府有关部门和企业分别与美国波音公司签署了关于全面战略合作、建立完工中心、大部件生产和购机等系列合作文件。这些合作文件的签署标志着中美民用航空领域合作取得新的突破性进展。

中国国家发展改革委与波音公司签署了《关于提升民用航空产业全面战略合作的谅解备忘录》，确立了未来5年（2016 - 2020年）双方的合作目标和主要内容，包括大幅度提升工业合作与生产规模和层次、共同发展绿色航空技术、举行创新发展领导力研讨和发展世界级的航空运输

系统等内容。此次备忘录的签署以双方长期开展交流合作为基础，以重大项目系统性合作为牵引，以显著提升合作规模和层次为目标，为中国民用航空产业和波音公司的全面战略合作奠定基础。

波音公司与中国商飞签署了关于在中国建立737飞机完工中心的合作文件，双方将共同出资建立合资公司。该项目是中美两国航空工业企业的高等级合作，标志着波音公司与中国企业的合作层次进一步提升，同时也是波音公司首次将其总装生产系统的一部分延伸到海外。该项目的实施能够有力促进中国相关企业发展，提升中国民机产业链在全球的地位，使中国

有关企业成为波音一级供应商。

中航工业与波音公司签署了747-8飞机结构件工作包的合作文件。波音将授予中航工业增加有关工作包和组建的生产量，这将大大提升中航工业制造能力，加强基础设施建设和供应链管理，为双方带来互利的合作成效。

中国民用航空市场发展迅速，潜力巨大。为满足中国航空市场的长期需求，促进中美两国经贸合作关系的进一步发展，扩大航空工业合作规模，中国航空器材集团公司、工银租赁和国银租赁与波音签署了订购300架波音飞机的协议。这一成果体现了中美两国互利合作的重要内涵。

源自人民网 2015-09-24

工银租赁签 30 架波音 737 飞机订单

美国当地时间 9 月 22 日，国家主席习近平抵达西雅图，全球瞩目的对美国事访问行程正式展开。作为中美双方经济合作领域的重头戏，中国的航空公司和飞机租赁公司将与美国波音公司签署总数为 300 架的飞机采购协议。其中，中国最大的飞机租赁公司工银租赁已于 9 月 22 日习主席抵达当天，由丛林总裁和波音民机公司总裁雷康纳在国家发展改革委主任

徐绍史和波音公司董事长 Danis 的见证下，代表双方签署了 30 架 737—800NG 的购机协议。此次习主席访美，将“航空城”西雅图定为访问的第一站，并将于美国当地时间 9 月 23 日上午，参观波音西雅图工厂并发表重要讲话，体现了航空领域合作在两国经贸关系中的重要地位。

近年来，以工银租赁为代表的国

内航空租赁公司异军突起，成为全球航空租赁领域新生力量，无疑为中美贸易的再平衡增加了重要的砝码。此前工银租赁自主采购的波音、空客等各类型飞机交付和营销顺利，目前也正在积极开拓北美飞机租赁市场，力争在年内实现自购波音飞机的在美销售，为中美两国在航空领域的合作增添新的内容。

源自中国民航网 2015-09-23

圆通订购 15 架波音飞机 成民营快递最大手笔

美国当地时间 9 月 23 日上午，圆通集团董事长喻渭蛟来到波音公司总部，与波音方面正式签订了波音 737—800BCF 全球启动用户协议。虽然圆通方面并未直接公布本次协议的购机数量，但知情人士向媒体记者透露，此次圆通订购了 15 架飞机，堪称中国民营快递史上最大一次手笔。”

据悉，在西雅图购机前，圆通航空已拥有 3 架波音 737—300 货机。有关记者从圆通方面了解到，目前第一架已经试运营，第二和第三架也将于今年 11 月和 12 月陆续投入商业营运。

圆通此次购买的波音 737—800BCF（客改货机型），为波音公司为正在逐步退出市场的波音 737—

300/400 货机所提供的后继发展机型，是基于目前市场上运行成熟的波音 737—800 客机改进的全货机机型。据介绍，与目前市场上机龄较老的波音 737—300/400BCF 相比，波音 737—800BCF 除了机龄和市场机源数量方面拥有优势外，在最大有效业载、最

大航程、舱容体积、耗油经济性等方面也均有明显的优势。

这次购机后，圆通航空飞机数量将直逼顺丰航空，国内民营快递速度之争必将升级，整体竞争态势也将更加激烈。

源自中国民航网 2015-09-25
本刊有删改



国银租赁与波音金融合作 提供 40 亿美元融资

美国当地时间 9 月 25 日，国银金融租赁有限公司董事长王学东代表公司与美国波音金融公司首席执行官 TimMyers 在美国纽约签署飞机租赁和融资业务合作谅解备忘录，双方将在飞机融资、租赁、资产处置、再租赁等方面开展合作。国家开发银行董事长胡怀邦等领导出席并见证了签署过程。

根据协议，国银租赁将在全球范

围内为接收波音飞机的航空公司提供总金额为 40 亿美元的融资及租赁解决方案。同时，波音公司和波音金融公司将会为国银租赁提供行业信息共享、潜在融资和租赁客户推介、国内外航空市场飞机再处置等服务。本次协议的签署充分反映了中美两国在航空方面的良好合作，对进一步促进中美经贸交流有着重要的意义。

国银租赁是经中国银监会批准设

立的非银行金融机构，注册地位于深圳，注册资本 80 亿元，其中机队规模超过 188 架，客户遍布于 23 个国家和地区的 41 家航空公司。

波音金融公司是波音公司的全资子公司，负责安排、组织和提供资金等综合性的客户融资服务，重点借助第三方融资，同时积极管理风险，为波音民用飞机集团产品和服务提供广泛而高效的融资方案。

源自中国民航网 2015-09-28

波音在华工厂建在哪儿

美国当地时间 9 月 23 日，波音公司与中国商用飞机有限责任公司（下称“中国商飞”）签署了关于在中国建立 737 飞机完工中心的合作文件，双方将共同出资建立合资公司，标志着波音海外工厂落户中国。

据《华尔街日报》披露，新工厂将是波音首个大型海外生产基地，负责 737 客机最后的制造步骤，包括安装座椅、机上娱乐系统、一些厨房和厕所，今后有可能新增喷漆、飞行测试等。不过，文件并没有点名新工厂的具体位置，有传闻称，浙江舟山呼声较高。另外，《华尔街日报》称，该工厂将主要生产波音的新型 737 Max 喷气飞机。

多地争夺

航空项目对区域经济具有强大的

辐射和带动能力。目前，中国多个地方早已启动准备程序，争取波音工厂的落地。其中，浙江舟山呼声较高

据悉，波音、中国商飞和中国政府正在制订最终的商业协议，并计划在稍晚时间宣布设施选址和首批飞机交付时间。波音目前每月生产 42 架 737，预计分别在 2017 年和 2018 年将月产量提升到 47 架和 52 架，以满足市场对这种世界最高效单通道飞机的强劲需求。目前在波音今年交付的客机中，约有 1/4 流向中国。

中国工厂是波音在海外设立的首家工厂。据英国《金融时报》报道，此举标志着，这家美国飞机制造商在这个增长迅速的航空市场的战略发生了变化。波音一直不愿在美国以外设厂，更倾向于从当地合作伙伴那里进口零配件，就像几十年来它在中国所

做的那样。

《金融时报》援引知情人士的话表示，波音中国工厂将设在浙江舟山，负责处理面向中国市场销售的客机，不会对美国的就业产生任何影响。

按照《上海证券报》之前的报道，舟山建设波音组装厂的方案已上报国务院。为争取波音项目落地，舟山市已就此准备逾两年，并规划了舟山航空产业园。波音中国总裁去年也曾到舟山考察。按照方案，该组装厂将位于朱家尖岛，具备毗邻机场和港口的优势。

另外，也有消息称，沈阳近几年来也在争取波音项目。早在 2013 年，波音公司传出将在中国建立民用飞机完成中心消息之际，辽宁省委省政府及沈阳市委市政府全力推进波音项目落户沈阳。目前，沈阳市已完成了项

目的预可研工作，并制定了针对波音完成中心项目进一步完善的沈阳市航空产业布局规划和项目选址规划。在今年的全国政协会议上，全国政协委员孙红建议，国家发改委应对波音完成中心项目落户沈阳给予政策等方面的支持。此外，还有媒体报道称，成都也在积极争取波音项目。

一位航空制造行业人士分析称，制造商在工厂选址时通常会考虑当地航空基础、地理位置、空域、当地优惠政策等因素。

航空业分析师曾风指出，关于波音在中国的工厂落户舟山，未必只是猜测。“我们知道，舟山位于中国南北海运大通道和长江黄金水道的交汇处，地理位置较为方便。另一方面，如果要在舟山当地建设航空工业这样的大型项目，很可能与当地政府的一些优惠政策相关。”曾风说。

北京航空航天大学经济管理学院高远洋教授认为，上述地方在吸引波音工厂方面各有优劣：“沈阳拥有航空工业基础，但是缺少交通运输特别是港口运输优势。舟山航空基础比较薄弱，但是毗邻港口，有利于飞机大部件的运输，而且生态环境好，这一点对外国公司也有吸引力。”

押宝中国

波音在中国开厂的决定，正是追随了空客的脚步。同时，这一决定也可能与美国国会决定关闭美国进出口银行有关，该银行为客机出口提供重要的资金支持

在曾风看来，波音计划在中国开办工厂的重要因素，便是看中了中国航空市场的潜能。

波音预测未来 20 年中国将需要

6330 架飞机，占全球新飞机总数的 16.6%，市场价值约为 9500 亿美元。届时，中国将成为波音民用飞机的最大客户。波音首席执行官丹尼斯·米伦伯格表示，波音在中国市场上开展业务运营活动已有 42 年历史，目前继续在中国进行投资以扩大产能。

值得一提的是，波音的竞争对手法国空中客车集团（下称“空客”），早已尝到在华建厂的甜头。2008 年 9 月，空客天津 A320 总装线投入生产，拉动了 A320 飞机在华的订单量。2014 年，空客向中国的航空公司交付 153 架新飞机，占空客全球交付量 629 架的 24.3%，至此空客向中国交付的飞机数量连续 5 年超过 100 架。

近日，空客还对外宣布，其美国境内的第一个飞机制造工厂将在莫比尔市（Mobile）正式成立。据悉，空客集团早在 2012 就表示将在美国境内建立工厂，为此已先后投资 6 亿美元，如今已在莫比尔市正式建成。空客表示，该工厂还将成为美国境内第一个获得欧洲航空安全局（EASA）认证的工厂。

空客的全球全面布局无疑让波

音感受到了来自老对手的压力。波音 CEO 曾向美国国会表示过将工厂搬出美国的意愿。今年 4 月 23 日，路透社报道称，波音公司前首席执行官吉姆·迈克纳尼表示，如果国会坚持取消美国进出口银行的信贷，波音公司将不得不把位于美国的工程和制造业业务搬到海外。

报道介绍称，进出口银行主要是通过提供一般商业渠道所不能获得的信贷支持，促进本国商品及服务的出口。出口信贷的减少将给波音在海外的对手创造竞争优势，因为波音的竞争对手仍然能够得到当地出口信贷机构的支持。

与此同时，波音还面临苹果、亚马逊、Facebook 和谷歌等航空航天及国防领域中“非传统”竞争对手的挑战。“这些公司正在太空、卫星和无人机等领域中从事相关工作。除非我们拥有全球性的公司规模和全球性的多样化战略，让我们在世界各个地区都展开合作，否则（波音）将无法展开竞争……我们必须朝着那个方向继续进行扩张。”米伦伯格称。

源自人民网 2015-09-28

本刊有删减



国务院印发《加快海关特殊监管区域整合优化方案》

——整合优化海关“特区” 促进跨境电商发展



近日，国务院办公厅印发《加快海关特殊监管区域整合优化方案》（以下简称《方案》），全面系统部署海关特殊监管区域整合优化和创新升级。

《方案》指出，海关特殊监管区域是我国开放型经济发展的先行区，是加工贸易转型升级的集聚区。要通过完善政策、创新制度、拓展功能、优化管理，营造国际化、市场化、法治化环境，增强科学发展内生动力；要推进加工贸易向中西部和东北地区梯度转移、向海关特殊监管区域集中，

促进加工贸易转型升级；要发挥要素集聚和辐射带动作用，服务“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带等重大国家战略实施，促进区域经济社会协调发展。

《方案》明确，要坚持市场导向、问题导向、法治导向和效能导向基本原则，突出创新制度、统一类型、拓展功能、规范管理重点任务，推进海关特殊监管区域类型、功能、政策和管理四方面整合，实现产业结构、业务形态、贸易方式和监管服务四方面优化。

《方案》提出，逐步将现有出口加工区、保税物流园区、跨境工业区、保税港区及符合条件的保税区整合为综合保税区；新设立的海关特殊监管区域统一命名为综合保税区。逐步统一海关特殊监管区域信息化管理系统，统一监管模式。鼓励辐射带动能力强的大型项目入区发展，在自由贸易试验区内的海关特殊监管区域积极推进内销选择性征收关税政策先行先试。促进海关特殊监管区域发展保税加工、保税物流和保税服务等多元化业务，支持区内企业利用剩余产能承接境内区外委托加工。鼓励区内企业开展高技术含量、高附加值项目的境内外维修、再制造业务，支持企业运用跨境电子商务开拓国际市场。创新通关监管服务模式，将海关特殊监管区域纳入通关一体化格局，加快复制推广自由贸易试验区及海关特殊监管区域试点成熟的创新制度措施。

《方案》要求，各省（区、市）人民政府要根据《方案》和当地实际情况，制定相应的实施方案，加强统筹，落实责任，稳妥推进相关工作，确保海关特殊监管区域整合优化取得实效。

源自新华网 2015-09-06

河南打造空陆衔接立体开放新格局



式上线运行，初步形成集通关、物流、商务服务于一体的大通关信息平台，可实现与海关、检验检疫、边防等多个部门的互联，为推动口岸部门信息资源共享、提高通关效率奠定了技术基础和平台支撑。

目前，郑州保税物流中心跨境E贸易日处理量已达百万包，郑州航空口岸、郑州综合保税区已完成跨境电商平台部署并开办业务，郑州航空口岸跨境电商一般模式累计通关商品达2.1万件，新郑综保区跨境电商保税模式累计通关商品13.4万件。郑州国际陆港跨境电商平台也已进入测试阶段。

全方位口岸体系给力三大国家战略

“十三五”时期是河南深入推进粮食生产核心区、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的关键时期，这对河南口岸发展提出了新的更高要求。

有关负责人表示，河南力争到“十三五”末，建设形成以郑州航空、铁路国际枢纽口岸“双核”驱动，商丘洛阳重要口岸“双翼”引带，东西与“一带一路”融合，南北与京津冀、长江经济带对接，进口肉类、进口粮食、进口汽车等特种商品进口口岸为补充，综合保税区、保税物流中心等特殊监管区为支撑，跨境电商为引领以及电子口岸等口岸信息化“互联网+”相贯通，与沿海沿边等主要口岸紧密合作、联动发展，辐射全球主要经济体的全省口岸开放新格局。

源自《河南日报》2015-09-28

9月25日，有关记者从河南省口岸办获悉，近年来，河南把口岸建设作为打造内陆开放高地的关键举措，促进河南开放型经济快速成长，努力开创河南口岸发展新格局。目前，口岸已经成为河南外向型经济发展的重要引擎、贸易便利化机制创新的实验区、对外开放的高地和融入“一带一路”战略的桥头堡。

空陆衔接立体开放格局初步形成

近年来，按照省委省政府“建设大枢纽、发展大物流、培育大产业、塑造大都市”的思路，河南实现了由单一空港向陆空衔接的立体开放格局转变，口岸通行与带动能力显著增强。

目前，郑州航空口岸航线基本覆盖全球，呈现出国际货邮量大于国内货邮量、全货机货邮量大于客机腹仓、进出境货邮量基本平衡的可喜变化。郑欧班列运营两年来，已实现多线路、常态化和每周往返2班稳定运行，货运总量和满载率、境内外集疏分拨范围均居中欧班列首位。郑州新郑综合

保税区业务量在全国42家综保区中排名第二；河南保税物流中心、郑州出口加工区、河南德众保税物流中心业务不断拓展。

以建设郑州国际航空枢纽、国际陆港和特定口岸、海关监管区（所）为抓手，河南已经初步形成了陆空高效衔接、区港联动、多式联运的综合口岸体系和立体开放格局。

口岸功能不断拓展通关便利化持续推进

依托郑州航空、铁路口岸，在开通同胞落地签、外国人口岸签证、国际快件等业务基础上，河南进口水果、进口冰鲜水产品、进口食用水生动物指定口岸业务不断拓展，进口汽车整车口岸已验收运行。作为第一个获批的内陆陆路进口肉类指定口岸，郑州、漯河两个查验区通过验收。郑州进口粮食、进口澳大利亚屠宰用牛指定口岸、药品进口口岸项目已获批并正在抓紧建设。

在构建大通关机制和推进通关便利化方面，河南电子口岸今年2月正

飞机租赁专家：中国应建立飞机资产管理体系

近日，飞机租赁界的著名专家、天津航空金融服务公司董事长任卫东在第四届中国航空金融发展（东疆）国际论坛宣称，随着中国的航空公司以租赁方式引进的飞机越来越多，中国亟需建立完善的飞机资产管理体系。中国应做好充分准备，迎接航空资产管理时代的到来。

截至2015年6月，中国在册民航运输类飞机约2528架，资产规模超过1250亿美元，同比增长超过15%。其中，以租赁方式引进的飞机约占2/3，资产规模超过800亿美元，同比增长超过20%。

“对飞机资产的运营、技术的管理以及相关方面监控审核的重视程度，决定了飞机资产未来价值的大小。就中国而言，飞机资产管理处在起步阶段，大量的飞机资产并没有严格按照航空资产的要求去做。可以说，这一块业务几乎是空白。随着飞机资产

规模的增大，中国很有必要建立完善的飞机资产管理体系。”任卫东表示。

据了解，航空资产管理服务是针对飞机从订购、生产、投入运营、退役等飞机全生命周期提供的综合性资产管理服务，服务类型包括飞机投资管理服务、融资管理服务、租赁服务、飞机交易服务、退租及残值处置、飞机价值评估等相关服务。

任卫东表示，航空资产具有规模大、收益长期稳定、风险低、流动性好等特点，“应运用好资产管理金融工具，实现不同投资者对稳定收益率回报的要求，把控好飞机资产的风险，实现飞机资产的流动性和残值处理”。

据了解，围绕飞机资产管理金融工具有多种，包括境内外银行融资、境内外企业发债、基金和资产证券化、保险和信托、夹层融资、收益权保理、经营性和融资租赁以及相关的理财产品。“目前，飞机资产利用以上金

融工具开展业务在中国还较为单一，因此建立飞机资产管理体系任重道远。”任卫东表示。

2015年1月，渤海租赁联合天津东疆投资控股有限公司、香港国际金融发展（中国）有限公司，成立了以提供航空金融和资产管理服务的国内首家综合性航空金融服务公司——天津航空金融服务有限公司。目前，天津航空金融服务有限公司注册在天津自贸试验区天津港东疆片区。据了解，天津东疆已成为中国的飞机租赁中心。

任卫东曾任香港航空有限公司董事长、长江租赁有限公司董事长，在航空界与飞机租赁界具有较大影响力。任卫东表示，近日，天津航空金融服务公司与中民国际租赁签署了战略合作备忘录。根据备忘录内容，天津航空金融将为中民国际租赁提供飞机投资咨询及管理服务。

源自中国民航网 2015-09-29



未来 3 年跨境电商规模年增速有望超过 30%

近日，市场调研机构 AC 尼尔森联手洋码头发布《2015 跨境网购消费报告》(下称《报告》)显示，跨境电商已经成为国人获得海外商品的主要渠道，这一比例超过通过线上代购、国内商场购买纯进口商品等其他方式；品类齐全和安全度高则是消费者选择购物网站的两大首要标准。

跨境购物中哪些品类比较受欢迎？调查数据显示，衣服、化妆品和包包的占比分别达到 60%、53% 和 40%。作为跨境电商打价格战的“标品”：即保健类和母婴类商品在整体排序中反而处于中等偏下位置。

商务部最新数据显示，国内跨境电商平台已超过 5000 家。境内通过各类平台开展跨境电子商务的企业已达到 20 万家。未来 3 年，跨境电商规模年增速有望超过 30%。

目前，跨境电商发展还处于初级阶段，只能做到海外商品进入中国市场，但却很难实现类似国内成熟电商的完善、极致服务。为了破局跨境电商痛点，跨境电商企业近期推出“7 天无理由本土退货”、海外直邮 3 天极速达等服务体验。（凤凰网）

前 8 个月航空运输进出口占全省外贸 63.7%

9 月 21 日，有关记者从郑州海关获悉，今年 1～8 月，郑州海关监管进出境航班 10414 架次、进出境人员 87.3 万人次，同比分别增长 15.7% 和 41.4%；海关监管货邮量 12.37 万吨，同比增长 17%。今年 1～8 月，河南以航空运输方式进出口 1655 亿元，占全省外贸的 63.7%。

据郑州海关相关负责人介绍，郑州机场目前已开通国际客货运航线 47 条（其中客运 20 条，货运 27 条），覆盖亚、欧、美等四大洲，辐射带动能力显著增强。同时，国际快件、保税航油、空陆联运等新业务得到快速发展。目前，UPS、中外运、嘉里大通等 8 家企业已入驻郑州机场开办国际快件业务。（《河南日报》）

国产大飞机内部布置公开 可搭乘 168 名乘客

9 月 16 日至 19 日，第 16 届北京国际航空展在国家会议中心举办。在中国商飞的展台，以模型形式展出了国产 C919 大飞机以及 ARJ-21 新支线飞机，飞机模型一侧都是采用透明材料制作，可以看到飞机舱内设施布置情况。从中可以看到，C919 大飞机可以安装 168 个乘客座位（每排 6 个，共 28 排）。（《环球军事》）

今年前 8 个月空客交付中国飞机数量达 90 架

9 月 16 日，空客在第十六届北京国际航空展上透露，今年前 8 个月，空客交付中国新飞机数量已经达到 90 架。根据目前的交付计划，2015 年全年，空客交付中国飞机数量将连续 6 年超过 100 架。

截至 8 月 31 日，空客今年从法国图卢兹、德国汉堡和中国天津向中国交付 90 架新飞机，占空客公司同期全球交付量（397 架）的 20% 以上。

在今年已交付的 90 架飞机中，包括 17 架单通道的 A320 系列飞机（其中 33 架是由空客天津总装线完成总装的 A320 系列飞机）和 13 架 A330 系列飞机。（中国民航网）

7 月我国航空运输总体保持平稳增长

今年 7 月，我国航空运输总体保持平稳增长，其在综合交通运输中的增长势头表现抢眼。据统计，全行业完成运输总周转量 73.92 亿吨公里，旅客运输量 3915.0 万人次，货邮运输量 48.72 万吨。

从民航局日前发布的 2015 年 7 月主要运输生产指标统计数据来看，7 月份全行业运输总周转量继续呈现稳步增长态势，同比增幅达到 12.5%。从航线结构分析来看，国内航线完成运输总周转量为 48.21 亿吨公里，同比增速分别达到 9.4%；国际航线运

输总周转量增长明显，达到 25.71 亿吨公里，同比增幅达到 19.0%。

在全球航空市场保持平稳增长的大背景下，7 月我国民航旅客运输量增速达到 9.2%。其中，国内航线旅客运输量达到 3550.2 万人次，同比增长 7.6%；国际航线也呈现较快增长态势，完成旅客运输量 364.7 万人次，同比增速高达 26.7%。尤其值得一提的是，从统计数字来看，“一带一路”航线完成的旅客运输量呈现明显增长态势。

货运方面，7 月全行业的货邮运输量增长平稳，同比增长 6.3%。国

内航线完成货邮运输量 33.43 万吨，同比增长 7.3%；国际航线共完成货邮运输量 15.29 万吨，同比增长 4.1%。

与国内和国际业务量均保持平稳增长势头不同，7 月的港澳台航线表现低迷，无论是运输总周转量还是旅客运输量，亦或是货邮运输量，均较去年 7 月有所下滑。

在航班效率方面，7 月全行业仍保持较高水平。其中，正班客座率达到 83.3%，同比增长 1.1%；正班载运率达到 72.3%，同比增长 0.2%。

源自中国民航网 2015-09-24

全球航空业与旅游业正加快融合发展

随着全球跨境旅游迅速发展，航空运输业与旅游业在市场开放、旅游便利化主题下加快融合发展。

有关记者 15 日从中国国家旅游局和国际民航组织中国办事处获悉，联合国世界旅游组织与国际民用航空组织当日首次发表共同声明，强调旅游和航空运输是可持续增长与发展的重要部门，尤其是对于最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家。旅游和航空运输对创造就业机会发挥着至关重要的作用，通过它们与地方经济产业的关联直接或间接地发挥作用，在家庭和国家层面提升收入，改进收支平衡并推动经济发展。

据介绍，两大国际组织在声明中强调，旅游与航空运输发展有助于促进经济关联，通过加强合作弥补发达国家与发展中国家之间的鸿沟。在政策实施方面，政府应避免不必要的管制和负担，并采取特殊的步骤优化连通性，为促进旅游和航空运输发展实施协调良好、统揽大局的措施。应积极推行各种措施来改善航空运输条件，适当考虑以最符合成本效益的方式吸引公共和民营资本。

据了解，目前中国民航局与中国国家旅游局已经达成协议，将在开拓新兴市场、倡导文明出行、提升服务质量等方面建立合作机制。中国民航

局副局长王志清说，民航业与旅游业互相支持、互动发展。去年以来，中国民航发展势头持续向好，航空运输保持较快增长态势，尤其是国际航线旅客运输量增幅远远高于国内航线旅客运输量增幅，主要得益于中国旅游业特别是出境游市场的强劲增长。

国家旅游局副局长王晓峰说，民航业与旅游业相互依存，同步增长，不少地方政府借助修建机场开发当地旅游资源。中国旅游业将与民航业在信息沟通、市场开拓等方面建立合作机制，促进民航旅游业共同发展。

源自新华网 2015-09-16

法国欲年吸引中国游客 500 万 中法航线迎新商机

2014 年共有 170 万中国游客到访法国，今年有望增加到 200 万，而法国方面希望在 2020 年，这一数字上升至 500 万人。这是 9 月 14 日，法国旅游发展署在上海举办的普罗旺斯大区旅游推介活动中传出的信息。赴法中国游客数量的快速增加，以及法国旅游部门希望继续大力在华吸引客流的目标，将为中法航线市场创造越来越广阔的商机。

法国旅游发展署有关人士在推介现场表示，如果说，早年间初次访法的中国游客，往往把目的地集中在首都巴黎及周边；现在，像普罗旺斯这样适合旅客再次赴法、进行深度游的旅游目的地正越来越受欢迎。当天，法国普罗旺斯大区旅游委员会主席和当地马赛、阿维尼翁、埃克斯·普罗旺斯、圣特洛佩等多座城市的旅游局共同开展推介，详尽介绍当地著名的

蔚蓝海岸、薰衣草田野、各类古迹、特色酒庄、文化活动等旅游资源，对中国市场的期待展露无遗。

而作为旅游业最直接带动的产业之一，民航业将会因此赢得的市场机遇，已经吸引了航空公司纷纷布局。

2014 年，东航和海航分别开通昆明－巴黎和杭州－西安－巴黎航线，国航也提出申请，希望在今年年内开通成都－巴黎航线，在传统的三大航空枢纽之外，旅游客流正在逐渐支撑起更多城市的赴法航班容量。

除了开辟航线，中法航企还在吸引旅客上推出更多举措。去年 11 月，同为天合联盟成员的中国东方航空与法国航空、荷兰皇家航空，在上海浦东国际机场正式合作启动“天合中转”；搭乘法荷航航班经浦东机场转乘东上航航班的旅客，在始发站巴黎戴高乐国际机场、阿姆斯特丹国际机

场办理值机手续时，即可以直接领取后段东上航航班登机牌，并将行李直接办理托运至目的地。今年 4 月，这一服务进一步扩容为双向，搭乘东上航航班、在浦东机场转机法荷航的旅客，在其起始地值机时，也能够领取后段浦东机场出港的法、荷航航班登机牌，旅客行李同样能在起始地就直接托运至法、荷航航班的最终目的地。

目前，中国游客赴法主要还是从国内飞往巴黎、然后再前往其他城市的行程安排。而在 9 月 14 日的活动现场，从事法国普罗旺斯大区旅游业务的相关专业人士对媒体表示，这一情况可能会发生变化；法国南部的尼斯机场正在研拟，吸引航空公司开辟由中国直达尼斯的航班。若这一目标实现、中国旅客能便利地直飞法国南部，中法航线市场的扩容速度，或将更加乐观。

源自中国民航网 2015-09-15



最繁忙机场：首都机场客运第二 香港货运第一



据 CNN 报道，8 月 31 日国际机场协会（ACI）发布 2014 年全球机场运输量报告，美国哈兹菲尔德－杰克逊亚特兰大国际机场输送旅客人次超过 9600 万人次，连续 17 年蝉联第一，北京首都国际机场则以 8600 万人次的客流量继续排名第二。

报告显示，2014 年客运量持续上涨，全年全球各机场运送旅客人数超 67 亿人次，较 2013 年增长了 5.7%。其中，亚特兰大国际机场客运量增长了 1.9%，北京首都国际机场增长了 2.9%。

ACI 总干事安吉拉·吉登斯（Angela Gittens）表示，客运量与国际形势息息相关，尤其在 2014 年国际旅游业遭遇了各类国际不确定因素，比如东欧和中东地区所带来的挑战。此外，埃博拉疫情也对航空业提出了重大挑战。不过这些仍未阻止旅客的出行步伐，2014 年全球客流量年

增长量达 5.7%，高于 2004 年至 2014 年的平均值 4.3%。

此次排名前十的机场由高到低依次为：亚特兰大国际机场（9600 万人次，增长 1.9%）、北京首都国际机场（8600 万人次，2.9%）、英国伦敦希斯罗机场（7300 万人次，1.4%）、东京羽田机场（近 7300 万人次，5.7%）、洛杉矶国际机场（7000 万人次）、迪拜国际机场（7000 万人次）、芝加哥奥黑尔国际机场（近 7000 万人次）、巴黎戴高乐国际机场（近 6400 万人次）、达拉斯沃斯堡国际机场（近 6400 万人次）、香港国际机场（6300 万人次）。其中，迪拜机场由 2013 年的第七名上升为第六名，洛杉矶国际机场由第六名上升为第五名，芝加哥奥黑尔国际机场则由 2013 年的第五名跌至第七名。

在国内旅客客流量方面，亚特兰大国际机场以 8540 万人次的客运

量继续位列榜首，北京首都国际机场（6890 万人次）和东京羽田机场（6290 万人次）紧随其后。

迪拜机场则在国际客运方面表现出众，2014 年全年运送国际旅客达 6990 万人次，希斯罗机场和香港国际机场分别以 6810 万和 6290 万人次排名第二和第三。

在航班起降量方面，芝加哥奥黑尔国际机场交通量达到 881000 架次，成为起降流量最大的机场。亚特兰大国际机场和洛杉矶国际机场的交通量分别为 868000 架次和 708000 架次，位列第二和第三。该榜单上其余机场排名依次为达拉斯沃斯堡国际机场、北京首都国际机场、丹佛国际机场、夏洛特国际机场、拉斯维加斯麦卡伦国际机场、休斯顿机场、伦敦希斯罗机场。与 2013 年相比，奥黑尔国际机场和亚特兰大机场交通量均有所下降，下降量分别为 0.2% 和 4.7%。

在货运运输方面，香港机场高居榜首，2014 年全年货运量超过 440 万公吨（1 公吨等于 2205 磅）。孟菲斯机场和上海浦东机场分别以 420 万和 320 万公吨的货运量排名第二和第三。该榜单上其余机场排名依次为韩国仁川机场、阿拉斯加安克雷奇机场、迪拜机场、肯塔基路易斯维尔机场、东京成田机场、德国法兰克福机场、台北桃园机场。

源自民航资源网 2015-09-01

通用航空与资本怎样联姻？

近期在深圳举办的 2015 中国通航产业与金融资本高峰论坛上，不少人士认为，通用航空与融资租赁都是朝阳产业，由于处于起步阶段，发展道路曲折，特别是融资难的问题亟待解决。

市场环境并不成熟但已现过热苗头

通用航空区别于民用航空，包括公务机、直升机、无人机等小型飞机的航行，偏向于低空。AOPA—china 中国航空器拥有者及驾驶员协会秘书长张峰表示，从 2010 年到现在，低空领域和租赁业一样，也有很好的政策不断出台。人才的培养在加快，内外交流，培训门槛降低，低空开放为融资租赁产业带来新机遇。

巅峰智业旅游文化首席咨询顾问葛羿认为，由于户外旅游成为主要增长点，所以通航旅游进入启动阶段，最重要的方式就是空中观光。

由于通用航空处在起步阶段，仍有许多条件制约中国通航的发展。民生金融租赁周丽媛表示，第一是严格的空域管制；第二是高额进口关税增值税；第三是运营成本居高不下。

目前地方政府和企业纷纷斥资兴建通航产业园，数据显示至少有 116 个县级以上城市加入其中，但投资热潮中潜伏着各种问题。一位专家认为，在市场环境并不成熟的情况下，动辄成百上千亩的征地，明显是一种投资

过热的苗头。他表示，通航产业作为一个新生的孩子，没有哪个产业像它一样，还在学步就出现这样的投资过热苗头，面对这样的它，如何规划通用航空的投资布局，如何引导它的投资至关重要。

提供多元化产品解决融资难问题

有专家预测，航空业将有望成为中国下一轮经济发展的领跑者。国信证券胡猛表示，在这样大好时机下进入资本市场，航企应充分利用新三板资源配置的作用，把握通航企业在新三板市场挂牌及融资的机会，通过融资、代办交易等方式壮大自身的能力。

9 月 7 日、8 日国务院连续发布支持融资租赁发展的文件，而通航产业与融资租赁的结合也是大势所趋，租赁业作为国际上较为流行的融资方式，对缓解租赁双方资金压力，助推中国制造业，尤其是高端装备制造“走出去”意义凸显。

目前融资难、租赁资金来源单一对于通用航空是一个重要问题。中信海直刘铁雄认为，“国家讲通航是一个万亿元的大蛋糕，但这个万亿元大蛋糕好像一直是一个饼，始终没有变成现实。我们通航公司发展有很好的前景，但是发展得很慢，有很多因素，有说空管的，有说行业政策的，但是我觉得各种原因其实都有”，他认为融资对于通航公司确实是一个大

问题。

AOPA—China 协会副秘书长郭阳提到，因为通航还没有发展到一定程度，在金融这个环节面临很多很现实的问题。

金融机构包括通航企业，以及一些政府机关对于航空租赁、通航租赁的认知度是非常匮乏的。融众国际融资租赁曹毅认为，这可能会催生培训业的发展，“这一块，我们首先提出来从认知度的角度解决这个痛点的问题。”

葛羿建议，通航企业应当轻资产、网络化、快增长，“什么叫轻资产？买飞机不行，租飞机是可以的。什么叫网络化？不形成网络没有运营能力，没有一个标准的管理能力和市场的控制能力。快增长就是速度，现在“互联网+”时代下，第一讲资本的规模，第二讲资本的质量。”

周丽媛建议，可以从提供多元化的金融产品例如资产证券化解决问题，除了比较标准的融资租赁之外，也有经营租赁可以发债、上市，可以结合非常多的金融元素进来。“目前融资渠道主要还是股东增资，还有银行贷款，后者占比达到 80%。”

与资产证券化相似，通航租赁和 P2P、B2C 这种商务的结合、跨平台的结合可能是未来的发展趋势。

源自《南方都市报》2015-09-15

空客直升机占 40% 中国市场

第三届中国天津国际直升机博览会 (2015 直博会) 9 月 9 日在天津开幕，空中客车直升机展出 4 架主力直升机，其中包括一架轻型单发小松鼠系列 H130，两架轻型双发 H135，以及一架海豚家族的中型 H155 直升机。

直博会现场，参观者将能够近距离地一睹中国首架 HEMS 配型的 H135 的风采，该直升机由北京 999 急救中心运营，将在空中客车直升机的展台进行静态展示。同时，参观者还可鉴赏到来自空中客车直升机知名小松鼠家族的 H130 直升机，该系列直升机是中国轻型单发直升机的典范，占

空中客车直升机市场份额的近 50%。

空中客车直升机客户捷德航空还将在其展台展出一架海豚系列 H155 直升机。而隶属于飞机所有者及飞行员协会 (AOPA) 的一架 H135 还进行了飞行表演。

空中客车直升机中国创立于 2006 年 12 月，是空中客车直升机的全资子公司，负责全套空中客车直升机产品的销售和客户支持服务。空中客车直升机中国占有 40% 的中国市场份额，目前已有 190 多架空客直升机公司生产的民用直升机在中国飞行。

空中客车直升机是空中客车集

团的全资子公司，其为在苛刻环境下服务、保护、拯救生命及安全运输乘客的客户提供最为高效的民用和军用直升机解决方案。每年飞行总小时数超过 3 万飞行小时，现役机队包括 12000 架直升机，由遍布 152 个国家的超过 3000 个客户运营。空中客车直升机全球员工总数超过 23000 人，2014 年创收达 65 亿欧元。其完全整合到空中客车集团后，为与公司新标识保持一致，空中客车直升机对其产品标号进行了重新命名，由“H”代替了此前的“EC”。

源自环球网 2015-09-09

中国已建 28 支警用航空机队 有 47 架直升机

天津直升机博览会上传出信息，目前中国各地已建立起 28 支警用航空机队，拥有 47 架直升机。

早在 1993 年，武汉公安局就率先在全国购买警用直升机。此后广州、郑州、南京等地公安部门也先后组建警用航空队伍。随着警用航空器明确为国家航空器，各地也已初步形成空地立体化全方位的社会治安防控体系。

公安部警用航空管理办公室副主任刘道林在博览会上表示，目前，全国 18 个省份已建立起 28 支警用航空机队，共有 47 架直升机，机型包括

国产的 AC311、312 以及国外直升机。同时，25 个省份 150 余个公安部门配备了 300 多架警用无人机，主要是近两年购置的。

“直升机在追捕罪犯、巡逻搜索、运送警力、缉私禁毒等众多领域正日益发挥出不可替代的作用。”刘道林说。

不过他也表示，当前中国还面临警用航空机队建设规模较小，实战能力较低，管理不规范，保障体系不健全等诸多问题，尤其是现有航空队任务覆盖面不足 10%，发展存在不平衡。而且，

全国多数城市尚未建立警用航空队，与复杂的社会治安环境不相适应。

目前，多地正积极筹备扩大航空机队规模，民航部门也给与了大力支持。初步估计，到“十三五”末，全国警用航空机队将达到 50 支，直升机数量将达到 100 架。

刘道林表示，目前警用航空机队正重点提升远程机动、空中监控、警力投送、实战应用 4 种能力，同时探索对警用无人机的管理，以适应不断发展的需要。

源自新华网 2015-09-11



业内仍看好公务机市场

中国大陆的公务机市场从数年前的高增长态势进入冰冷期。网易财经近日从民航资源网独家获得的今年国内公务机报告显示，今年的各项数据相比于过去并没有发生太大变化。不过，大部分公务机运营和分析人士均认为，市场变冷这是暂时的，中国未来的公务机市场仍然具有广阔空间。

这份《中国内地公务机报告》显示，截至 2015 年 8 月底，中国内地拥有的公务机数量共计 253 架，分布省份位列前十的依次为：北京、广东、上海、四川、辽宁、山东、陕西、黑龙江、浙江、云南。

在运营企业方面，截至 8 月底，中国内地公务机运营企业共计 48 个，其中，北京的公务机运营企业数量尤为突出，达到 14 个之多，广东和上海分别位列第二位和第三位，而仍有近一半省市尚无公务机运营企业。

部分企业出于非运营盈利目的，自己也拥有部分通航飞机。自有非运

营企业拥有飞机数量的排行依次是，中国海监 4 架飞机，民生银行 3 架，三一集团、CCTV、CAAC、东银控股、苏宁电器、ICBC 均各有 2 架。不过，这些自有飞机并不全是公务机。

值得注意的是，在中国内地现有的这些公务机当中，有超过一半的飞机来自两家飞机制造商，即湾流和庞巴迪，尤其是湾流飞机，在所有飞机型号中占比超过 30%。这种远程高端公务机在国外成熟市场占比则要低得多，分析人士指出，中国的公务机消费不理性。消费者偏重追求航程更远、空间超大的超远程高端公务机，造成不必要的资源浪费，也使中国公务机机队结构不是很健康。

今年报告中的这些数据相比于去年并无太大变化，而前些年的增长则要快得多。航空业咨询机构亚翔航空指出，大中华区公务机的数量在 2012 年增长了惊人的 40%，比 2011 年多了 96 架。但是，到了 2014 年年底，

增长率放缓到只有 16%。该机构还预计 2015 年的整体增长率将进一步放缓至 10%。

公务机行业相关人士也均认为，中国公务机市场的增长确实明显放缓了，这主要是因为政策上的限制，一方面低空领域的限制迟迟没有放开，基础设施的落后也没有明显改善；另一方面，近几年中央政府开展的大规模的反腐行动则对公务机市场产生了立竿见影的负面效果。

不过大部分分析认为，公务机市场的冷清只是暂时的，中国未来的公务机市场发展仍然有广阔的空间。而在公务机运营市场也越来越丰富，网易财经获悉，飞星软件飞常准近日就新上线一项功能，增加了公务机预定入口，消费者可以直接在软件上预定公务机。

源自民航资源网 2015-09-28

亚洲出现机场新建扩建潮：投资总额达 2268 亿美元

亚洲各国和地区正在大力开展机场的新建和扩建项目，亚太地区正在建设的机场投资总额已增至 2268 亿美元。

报道称，这是因为廉价航空企业 (LCC) 的普及导致旅客人数急剧增加，现有机场的负荷量已濒临极限。航班延误已成常态，为了不让机场混乱事态阻碍经济增长，各国政府及运营公司都开始紧急增设滑行跑道、扩建航站楼。

据位于澳大利亚的亚太航空中心 (CAPA) 调查，亚太地区新建机场的投资额增至 912 亿美元，现有机场的扩建投资额增至 1356 亿美元，投资总额共计 2268 亿美元，达到了世界投资总额 6069 亿美元的 37%。亚太地区在地区排名中独占鳌头，投资额为排名第二的北美 (1077 亿美元) 的 2 倍多。其中，机场新建扩建动向最显著的是中国。北京正着手在城市南部建设新机场，共投资 840 亿元工程费，预计 2019 年正式投入使用。据 CAPA 调查，中国地方城市等也有 780 亿元的机场投资计划，2014 年底中国共有 202 个机场，预计到 2020 年将增至 260 个。由于收入水平提高，利用飞机出行的人数增加，印度也加速了机场投资建设。负责管理孟买市的州政府开始在该市郊外建设新机场。一期工程费就达到了 620 亿卢比。

新加坡、中国香港、韩国首尔等地也加快了机场新建、扩建步伐。这些国家和地区都以成为亚洲航空中转站 (枢纽机场) 为目标，不断加强设备建设，力争吸引更多的航班。之所以加速机场的新建和扩建，是因为机场的载客能力已接近饱和状态。据日本经济新闻统计，2014 年亚洲各国家与地区主要 11 个机场的客流量达到 5.66 亿人，已达到了预期最大吞吐量的 97%。北京、首尔、雅加达、曼谷、马尼拉的 5 个机场的吞吐量已超过客流量上限。

国际航空运输协会 (IATA) 调查显示，亚太地区 2014 年航班客流量约为 11 亿人，是客流量仅为 5 亿人

的 2004 年的两倍还多。预计到 2030 年代中期，客流量将达到 29 亿人，这是因为经济飞速增长，廉航逐渐普及，利用飞机出行的商业人士和游客将越来越多。北京首都国际机场的吞吐量在 2011 年超过承运能力，现在每天约有 1600 班航班在该机场起降，排班过于密集。东南亚各国在经济成长的背景下，旅客急速增加，雅加达国际机场 2014 年的吞吐量已达到最初设想的 3 倍。机场设备落后已成为经济增长的绊脚石。航班延误常态化将阻碍企业招商引资，也会给旅游观光带来负面影响。此外，航班排班过密也很可能影响空中安全。

源自中国日报网 2015-09-08



中国华信购捷克航企股权 将开北京直飞布拉格航线

据 Ch-aviation 网 站 报 道，中 国 华 信 能 源 公 司 宣 布 收 购 捷 克 Travel Service 航 空 公 司 10% 的 股 份。9 月 5 日 华 信 能 源 称 后 续 将 进 一 步 收 购 其 39.92% 的 股 份。

华信能源总裁陈秋途表示：“投资捷克的航空公司对我们而言是发展欧洲业务的巨大机遇。同时我们也将为捷克共和国在亚洲地区带来利益，不论是投资商还是游客。在开通布拉格至北京首都机场的直航航线以及下一步与中国一家大型航空公司建立合作后，我们将把布拉格机场打造为中

国及亚洲游客和投资商前往该地区的门户。”

该交易也让华信能源能够进入捷克航空公司，因为 Travel Service 持有捷克航空公司 34% 的股份。该交易的具体金额尚未透露。

Travel Service 航空公司主要运营欧洲及地中海地区的定期航班以及包机服务。目前运营有 6 架空客 A320-200、2 架波音 737-700、32 架波音 737-800 以及 1 架波音 737-900 飞机。

源自民航资源网 2015-09-09



奥凯航空等中外五方组建货运航空公司

近 日，奥 凯 航 空 有 限 公 司、ATSG 西 部 有 限 公 司、唯 品 会 等 中 外 五 方 宣 布 合 资 组 建 星 邦 国 际 快 运 航 空 有 限 公 司，服 务 国 内（含 港、澳、台）及 周 边 国 际 航 线。

新 组 建 的 合 资 公 司 命 名 为 星 邦 国 际 快 运 航 空 有 限 公 司，注 册 地 位 于 天 津 自 贸 试 验 区 东 疆 保 税 港 区，注 册 资 本 金 折 合 人 民 币 4 亿 元，待 政 府 有 关 部 门 审 批 后 计 划 于 2016 年 年 中 实 现

开 飞 运 营。奥 凯 航 空 在 星 邦 国 际 快 运 的 注 册 资 金 中 占 最 大 比 例。新 成 立 的 航 空 公 司 将 主 要 服 务 于 电 子 商 务 推 动 下 迅 速 增 长 的 中 国 和 周 边 国 家 的 航 空 货 运 快 运 需 求。

星 邦 国 际 快 运 航 空 有 限 公 司 将 是 一 家 拥 有 独 立 承 运 人 资 质 的 新 航 空 公 司，按 照 国 际 标 准 独 立 运 营，拥 有 自 己 独 立 的 航 徽、机 队、航 线 和 组 织 架 构。星 邦 国 际 快 运 预 计 在 开 航 运 营 的

一 年 内 拥 有 6 架 小 型 和 中 型 货 机，可 提 供 安 全、优 质、可 靠 的 国 内 外 航 空 快 运 服 务。

星 邦 国 际 快 运 将 向 国 内 和 国 际 快 递 公 司 提 供 覆 盖 国 内 和 亚 洲 周 边 地 区 的 第 三 方 快 递 和 货 运 包 机 服 务，并 将 逐 步 提 供 覆 盖 欧 洲 和 美 洲 地 区 的 中 远 程 跨 境 快 递 和 货 运 包 机 服 务。

源自中国民航网 2015-09-26

国务院办公厅关于加快融资租赁业发展的指导意见

国办发〔2015〕68 号

作为连接金融业与实体产业的重要桥梁，融资租赁业以及以融资租赁业为代表的现代商业模式将为中国经济转型升级提供强有力的资金支持。国务院办公厅印发的《关于加快融资租赁业发展的指导意见》，从国家层面对融资租赁行业发展进行顶层设计，全面系统部署加快发展融资租赁业，表明了国家支持行业发展的态度和决心，中国的融资租赁行业将迎来重要战略机遇期。



各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

近年来，我国融资租赁业取得长足发展，市场规模和企业竞争力显著提高，在推动产业创新升级、拓宽中小微企业融资渠道、带动新兴产业发展和促进经济结构调整等方面发挥着重要作用。但总体上看，融资租赁对国民经济各行业的覆盖面和市场渗透率远低于发达国家水平，行业发展还存在管理体制不适应、法律法规不健全、发展环境不完善等突出问题。为进一步加快融资租赁业发展，更好地发挥融资租赁服务实体经济发展、促进经济稳定增长和转型升级的作用，经国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

（一）指导思想。深入贯彻党的

十八大和十八届二中、三中、四中全会精神，认真落实党中央、国务院的决策部署，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，完善法律法规和政策扶持体系，建立健全事中事后监管机制，转变发展方式，建立专业高效、配套完善、竞争有序、稳健规范、具有国际竞争力的现代融资租赁体系，引导融资租赁企业服务实体经济发展、中小微企业创业创新、产业转型升级和产能转移等，为打造中国经济升级版贡献力量。

（二）基本原则。坚持市场主导与政府支持相结合，着力完善发展环境，充分激发市场主体活力；坚持发展与规范相结合，引导企业依法依规、有序发展；坚持融资与融物相结合，提高专业化水平，服务实体经济发展；

坚持国内与国外相结合，在服务国内市场的同时，大力拓展海外市场。

（三）发展目标。到 2020 年，融资租赁业务领域覆盖面不断扩大，融资租赁市场渗透率显著提高，成为企业设备投资和技术更新的重要手段；一批专业优势突出、管理先进、国际竞争力强的龙头企业基本形成，统一、规范、有效的事中事后监管体系基本建立，法律法规和政策扶持体系初步形成，融资租赁业市场规模和竞争力水平位居世界前列。

二、主要任务

（四）改革制约融资租赁发展的体制机制。

加快推进简政放权。进一步转变管理方式，简化工作流程，促进内

外资融资租赁公司协同发展。支持自由贸易试验区在融资租赁方面积极探索、先行先试。对融资租赁公司设立子公司，不设最低注册资本限制。允许融资租赁公司兼营与主营业务有关的商业保理业务。

理顺行业管理体制。加强行业统筹管理，建立内外资统一的融资租赁业管理制度和事中事后监管体系，实现经营范围、交易规则、监管指标、信息报送、监督检查等方面的统一。引导和规范各类社会资本进入融资租赁业，支持民间资本发起设立融资租赁公司，支持独立第三方服务机构投资设立融资租赁公司，促进投资主体多元化。

完善相关领域管理制度。简化相关行业资质管理，减少对融资租赁发展的制约。进口租赁物涉及配额、许可证、自动进口许可证等管理的，在承租人已具备相关配额、许可证、自动进口许可证的前提下，不再另行对融资租赁公司提出购买资质要求。根据融资租赁特点，便利融资租赁公司申请医疗器械经营许可或办理备案。除法律法规另有规定外，承租人通过融资租赁方式获得设备与自行购买设备在资质认定时享受同等待遇。支持融资租赁公司依法办理融资租赁交易相关担保物抵（质）押登记。完善和创新管理措施，支持融资租赁业务开展。规范机动车交易和登记管理，简化交易登记流程，便利融资租赁双方当事人办理业务。完善船舶登记制度，进一步简化船舶出入境备案手续，便利融资租赁公司开展船舶租赁业务。对注册在中国（广东）自由贸易试验区、中国（天津）自由贸易试验区海

关特殊监管区域内的融资租赁企业进出口飞机、船舶和海洋工程结构物等大型设备涉及跨区的，在确保有效监管和执行现行相关税收政策的前提下，按物流实际需要，实行海关异地委托监管。按照相关规定，将有接入意愿且具备接入条件的融资租赁公司纳入金融信用信息基础数据库，实现融资租赁业务的信用信息报送及查询。

（五）加快重点领域融资租赁发展。

积极推动产业转型升级。鼓励融资租赁公司积极服务“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带、“中国制造 2025”和新型城镇化建设等国家重大战略。鼓励融资租赁公司在飞机、船舶、工程机械等传统领域做大做强，积极拓展新一代信息技术、高端装备制造、新能源、节能环保和生物等战略性新兴产业市场，拓宽文化产业投融资渠道。鼓励融资租赁公司参与城乡公用事业、污水垃圾处理、环境治理、广播通信、农田水利等基础设施建设。在公交车、出租车、公务用车等领域鼓励通过融资租赁发展新能源汽车及配套设施。鼓励融资租赁公司支持现代农业发展，积极开展面向种粮大户、家庭农场、农业合作社等新型农业经营主体的融资租赁业务，解决农业大型机械、生产设备、加工设备购置更新资金不足问题。积极稳妥发展居民家庭消费品租赁市场，发展家用轿车、家用信息设备、耐用消费品等融资租赁，扩大国内消费。

加快发展中小微企业融资租赁服务。鼓励融资租赁公司发挥融资便利、

期限灵活、财务优化等优势，提供适合中小微企业特点的产品和服务。支持设立专门面向中小微企业的融资租赁公司。探索发展面向个人创业者的融资租赁服务，推动大众创业、万众创新。推进融资租赁公司与创业园区、科技企业孵化器、中小企业公共服务平台等合作，加大对科技型、创新型和创业型中小微企业的支持力度，拓宽中小微企业融资渠道。

大力发展跨境租赁。鼓励工程机械、铁路、电力、民用飞机、船舶、海洋工程装备及其他大型成套设备制造企业采用融资租赁方式开拓国际市场，发展跨境租赁。支持通过融资租赁方式引进国外先进设备，扩大高端设备进口，提升国内技术装备水平。引导融资租赁公司加强与海外施工企业合作，开展施工设备的海外租赁业务，积极参与重大跨国基础设施项目建设。鼓励境外工程承包企业通过融资租赁优化资金、设备等资源配置，创新工程设备利用方式。探索在援外工程建设中引入工程设备融资租赁模式。鼓励融资租赁公司“走出去”发展，积极拓展海外租赁市场。鼓励融资租赁公司开展跨境人民币业务。支持有实力的融资租赁公司开展跨境兼并，培育跨国融资租赁企业集团，充分发挥融资租赁对我国企业开拓国际市场的支持和带动作用。

（六）支持融资租赁创新发展。推动创新经营模式。支持融资租赁公司与互联网融合发展，加强与银行、保险、信托、基金等金融机构合作，创新商业模式。借鉴发达国家经验，引导融资租赁公司加快业务创新，不断优化产品组合、交易结构、租金安



排、风险控制等设计，提升服务水平。在风险可控前提下，稳步探索将租赁物范围扩大到生物资产等新领域。支持融资租赁公司在自由贸易试验区、海关特殊监管区域设立专业子公司和特殊项目公司开展融资租赁业务。探索融资租赁与政府和社会资本合作（PPP）融资模式相结合。

加快发展配套产业。加快建立标准化、规范化、高效运转的租赁物与二手设备流通市场，支持建立融资租赁公司租赁资产登记流转平台，完善融资租赁资产退出机制，盘活存量租赁资产。支持设立融资租赁相关中介服务机构，加快发展为融资租赁公司服务的专业咨询、技术服务、评估鉴定、资产管理、资产处置等相关产业。

提高企业核心竞争力。引导融资租赁公司明确市场定位，集中力量发展具有比较优势的特定领域，实现专业化、特色化、差异化发展。支持各类融资租赁公司加强合作，实现优势互补。鼓励企业兼并重组。鼓励融资租赁公司依托适宜的租赁物开展业务，坚持融资与融物相结合，提高融资租赁全产业链经营和资产管理能

力。指导融资租赁公司加强风险控制体系和内控管理制度建设，积极运用互联网、物联网、大数据、云计算等现代科学技术提升经营管理水平，建立健全客户风险评估机制，稳妥发展售后回租业务，严格控制经营风险。

（七）加强融资租赁事中事后监管。

完善行业监管机制。落实省级人民政府属地监管责任。建立监管指标体系和监管评级制度，鼓励融资租赁公司进行信用评级。加强行业风险防范，利用现场与非现场结合的监管手段，强化对重点环节及融资租赁公司吸收存款、发放贷款等违法违规行为的监督，对违法违规融资租赁公司及时要求整改或进行处罚，加强风险监测、分析和预警，切实防范区域性、系统性金融风险。建立企业报送信息异常名录和黑名单制度，加强融资租赁公司信息报送管理，要求融资租赁公司通过全国融资租赁企业管理信息系统及时、准确报送信息，利用信息化手段加强事中事后监管。建立部门间工作沟通协调机制，加强信息共享与监管协作。

发挥行业组织自律作用。加快全国性行业自律组织建设，履行协调、维权、自律、服务职能，鼓励融资租赁公司加入行业自律组织。加强行业自我约束机制建设，鼓励企业积极承担社会责任，大力提升行业的国际影响力。

三、政策措施

（八）建设法治化营商环境。积极推进融资租赁立法工作，提高立法层级。研究出台融资租赁行业专门立法，建立健全融资租赁公司监管体系，完善租赁物物权保护制度。研究建立规范的融资租赁物登记制度，发挥租赁物登记的风险防范作用。规范融资租赁行业市场秩序，营造公平竞争的良好环境。推动行业诚信体系建设，引导企业诚实守信、依法经营。

（九）完善财税政策。为鼓励企业采用融资租赁方式进行技术改造和设备购置提供公平的政策环境。加大政府采购支持力度，鼓励各级政府在提供公共服务、推进基础设施建设和运营中购买融资租赁服务。通过融资租赁方式获得农机的实际使用者可享

受农机购置补贴。鼓励地方政府探索通过风险补偿、奖励、贴息等政策工具，引导融资租赁公司加大对中小微企业的融资支持力度。落实融资租赁相关税收政策，促进行业健康发展。对开展融资租赁业务（含融资性售后回租）签订的融资租赁合同，按照其所载明的租金总额比照“借款合同”税目计税贴花。鼓励保险机构开发融资租赁保险品种，扩大融资租赁出口信用保险规模和覆盖面。

（十）拓宽融资渠道。鼓励银行、保险、信托、基金等各类金融机构在风险可控前提下加大对融资租赁公司的支持力度。积极鼓励融资租赁公司通过债券市场募集资金，支持符合条件的融资租赁公司通过发行股票和资产证券化等方式筹措资金。支持内资

融资租赁公司利用外债，调整内资融资租赁公司外债管理政策。简化程序，放开回流限制，支持内资融资租赁公司发行外债试行登记制管理。支持融资租赁公司开展人民币跨境融资业务。支持融资租赁公司利用外汇进口先进技术设备，鼓励商业银行利用外汇储备委托贷款支持跨境融资租赁项目。研究保险资金投资融资租赁资产。支持设立融资租赁产业基金，引导民间资本加大投入。

（十一）完善公共服务。逐步建立统一、规范、全面的融资租赁业统计制度和评价指标体系，完善融资租赁统计方法，提高统计数据的准确性和及时性。依托企业信用信息公示系统等建立信息共享机制，加强统计信息交流。建立融资租赁业标准化体系，

制订融资租赁交易等方面的标准，加强标准实施和宣传贯彻，提高融资租赁业标准化、规范化水平。研究制定我国融资租赁行业景气指数，定期发布行业发展报告，引导行业健康发展。

（十二）加强人才队伍建设。加强融资租赁从业人员职业能力建设，支持有条件的高校自主设置融资租赁相关专业。支持企业组织从业人员开展相关培训，采取措施提高从业人员综合素质，培养一批具有国际视野和专业能力的融资租赁人才。支持行业协会开展培训、教材编写、水平评测、经验推广、业务交流等工作。加大对融资租赁理念和知识的宣传与普及力度，不断提高融资租赁业的社会影响力和认知度，为行业发展营造良好的社会氛围。

各地区、各有关部门要充分认识加快融资租赁业发展的重要意义，加强组织领导，健全工作机制，强化部门协同和上下联动，协调推动融资租赁业发展。各地区要根据本意见，结合地方实际研究制定具体实施方案，细化政策措施，确保各项任务落到实处。有关部门要抓紧研究制定配套政策和落实分工任务的具体措施，为融资租赁业发展营造良好环境。商务部与银监会等相关部门要加强协调，密切配合，共同做好风险防范工作。商务部要做好融资租赁行业管理工作，会同相关部门对本意见的落实情况进行跟踪分析和督促指导，重大事项及时向国务院报告。

国务院办公厅
2015年8月31日



七年跃居全球第二大航空公司 ——达美航空的国际扩张之路



达美航空是仅次于美国航空集团的全球第二大航空公司，2014年营业收入403.62亿美元，净利润6.59亿美元，总资产541.21亿美元。达美航空每年旅客运输量超过1.7亿人次，航线网络覆盖全球六大洲64个国家的334个目的地；总部位于亚特兰大，拥有近80000名员工，机队规模772架。达美航空是天合联盟的创始成员，达美航空及其全球联盟合作伙伴每日航班提供超过1.5万次。达美航空主要的枢纽机场包括阿姆斯特丹、亚特兰大、波士顿、底特律、洛杉矶、明尼阿波利斯/圣保罗机场、纽约肯尼迪机场、纽约拉瓜迪亚机场、巴黎戴高乐机场、盐湖城机场、西雅图机场和东京成田机场。除美国以外，欧洲的巴黎戴高乐机场、荷兰阿姆斯特丹

机场以及亚洲的东京成田机场是其国际化重要枢纽机场。

商业航空发展百年来，受经济情况波动影响一直伴随行业重组整合。2008年，达美航空以31亿美元的价格收购了美国西北航空。2011年，美国联合航空与大陆航空以32亿美元的价格合并成立联合大陆航空集团。2013年12月，美国航空与全美航空以110亿美元的价格合并成立新的美国航空集团。美国是全球最大的航空市场，同时美国三大航空公司也是全球领先的综合型三大航空公司。美国三大航空公司中，达美航空国际化水平略低于其他两家，受到美国国内市场发展压力以及包括西南航空、捷蓝航空和精神航空等低成本航空的竞争影响，促使达美航空大力寻求国际发

展扩张之路。

达美航空作为全球第二大航空公司集团，其国际航线和国际旅客在欧洲和亚洲也具有优势。

达美航空在美国以亚特兰大、肯尼迪、底特律、明尼阿波利斯、洛杉矶、西雅图为主要国际门户枢纽，其中亚特兰大周国际旅客座位数25.42万，纽约肯尼迪16.8万遥遥领先。在欧洲大陆，阿姆斯特丹、巴黎戴高乐和伦敦希斯罗为主要国际枢纽基地，其中阿姆斯特丹地位特殊，周国际旅客座位供应量7.42万。在亚太地区，达美航空以东京成田机场为重要国际枢纽，周国际旅客座位供应量6.62万。

可以发现达美航空在拉丁美洲及南美洲地区、中国地区以及大洋洲没有强有力的航线枢纽，这也预示着达

美航空的国际扩张线路的方向。

达美航空全球股权收购策略

在全球最大的北美、欧洲和亚太市场，一般情况国际化航空公司通过联盟方式合作共享发展业务。达美航空作为天合联盟的创始成员，带领天合联盟瓜分全球市场。同时，达美航空通过股权投资进入其他区域国际市场。

大型外国航空公司间的结盟，以及美国全球性航空公司间的联合使得太平洋和大西洋的上空形成了供应寡头的局面。每一家全球性航空公司都与大型的外国航空公司结成了享有反垄断豁免权的合作伙伴关系：美国航空与英国航空和日本航空签署协议；联合航空与汉莎航空和全日空结盟；达美航空与法国航空、荷兰航空和意大利航空合作。例如，达美和法航可以通过协调航班时刻表，共用值机柜台，并且共享营业额。从而使双方可以在没有合并员工带来痛苦的情况下，实现“真正的合并”。如果两家航空公司同时服务的航线上班机没有坐满，航空公司可以共同计划减少航班。这种管理客流的办法极大地提高了利润率。仅达美航空在美国的机场与法国、荷兰和意大利的城市之间的航班就可以为达美及其合作伙伴贡献 120 亿美元营业额，并且实现两位数的利润率。

这些联盟在许多国际航线上展开了厮杀。但是，当两家竞争对手，而不是四五家对手提供服务时，定价权就要大得多。达美航空与维珍航空签订的协议就是最好的例子，前不久这个合作关系获得了反垄断豁免权。为



了构建跨大西洋的特许经营权，达美斥资 14 亿美元翻新扩建纽约肯尼迪机场的 4 号航站楼。2008 年以前，达美航空公司在全球最繁忙的商务旅行航线上——肯尼迪机场至伦敦希思罗机场——还是排名比较靠后的公司。2009 年，维珍航空、英国航空、美国航空和达美航空都在竞相争夺这个业务。2010 年，英国航空公司和美国航空公司合并了业务，在该市场占据垄断地位。但是现在达美把往返于希思罗和肯尼迪机场的航班数增加了一倍以上，从每天 3 班增加到 7 班。达美航空的市场份额一夜之间翻了一番，达到 37%。美国航空与英国航空，以及达美航空和维珍航空总共控制了该

航线 90% 的份额。

自 2011 年以来，达美航空有计划进行一系列股权投资扩张国际业务，4 个航空公司的投资总额超过 10 亿美元。达美航空期望投资提出 20% 股权要求的日本天马航空，因为日本当局监管要求股份低于 20% 而尚未公布。

达美航空以 6500 万美元收购墨西哥航空 4% 的股份；以 1.56 亿美元收购巴西戈尔航空 9% 的股份；以 3.6 亿美元收购维珍大西洋航空 49% 的股份；以 4.5 亿美元收购中国东方航空 3.55% 的股份。

通过股权投资收购进入并发展其弱势国际区域航线网络，这是达美航

空领先于联合大陆集团和美国航空集团的战略思路。

达美航空借东航扩大潜力巨大的中美航线

伴随亚太以中国和印度为主的新经济体的发展，欧美之间的大西洋航线而会逐步被美亚之间的太平洋航线所取代。美国和远东经济政治联系密切，在美国连接中国、韩国、日本的国际航线中，美日航线优势明显，远远领先中美航线和美韩航线。韩国首尔仁川机场国际化针对中国和日本的国际枢纽中转策略效果明显，仁川机场的直达美国的航线也要领先于中国北京首都机场和上海浦东机场，而广州机场的美洲航线本身就不多。

无论是基于经济发展的潜力规模以及人口的基数，中美间国际航线未来几年内一定会成为美国到远东之间的最大规模且增长潜力最快的国际航线。

中美之间的国际航线伴随美国入境中国旅游人数的下降和中国入境美国旅游人数的上升，而使得 2014 年年中中国航空公司整体占比第一次超过美国航空公司。

中国东方航空公司于 7 月 27 日宣布其与达美航空签署了一份附条件的股份认购协议，达美将投资 4.5 亿美元认购东航在香港联合交易所上市的 H 股股份，以获取约占东航在 H 股 10% 以及总股本 3.55% 份额的股权，成为除东航集团及关联公司外的第一大外部股东。按照最终达成的协议，达美获得东航董事会一个观察员席位，可以列席董事会和规划发展委员会会议，但并无投票权。东航 H 股股价目前处于历史相对高位，达美认股溢价比例较高。相对于 2007 年新加坡航空和淡马锡当时联合拟以 9.3 亿美元获得东航 25% 的股份和 3 个董事会席位的交易条件，东航本次融资交易从公司发展及资本市场两方面看还是比较划算的。东航引入达美股东身份对于当前国有企业的混合所有制改革也是一个有益的尝试，同时对于东航国际化业务发展具有借鉴和推动作用。

中美航线中美国联合大陆航空和中国国际航空优势明显，处于第一梯队，当前每周航班座位数大约 1.8—2 万；达美航空、美国航空以及中国的东航和南航处于第二梯队，每周航班座位数接近 1 万。同属天合联盟的达美航空和东方航空目前以代码共享方

式经营着美国国内的 30 条航线、中国国内的 43 条航线，以及 7 条中美之间的跨太平洋航线。东航有上海和南京到美国纽约、旧金山、洛杉矶和檀香山的 4 条航线，达美有底特律、洛杉矶和西雅图到北京和上海的 7 条航线。在过去三年多时间中，围绕中美航线运营，东航和达美之间的合作紧密。尤其自 2013 年 8 月开始，为突破不同航站楼之间的运营瓶颈，达美和东航还在上海浦东机场专门推出了一个名为“跨楼中转”合作项目以解决旅客在两个航站楼间提取行李、办理转机手续的不便。为了更好的实现中转衔接，在 2015 年 4 月初，达美将位于浦东机场的乘客值机服务台从二号航站楼，直接迁至东航所在的一号航站楼，双方合作进一步加深。

达美航空入股中国东方航空是达美航空亚太国际化发展的策略延伸，达美看好中国市场的发展潜力尤其是以浦东为主要枢纽基地的东方航空的未来前景。天合联盟在上海浦东机场的市场份额 41%，在北京首都机场的市场份额 31%。达美寄希望东方航空的合作模式可以继续演绎并复制与欧洲法荷航在阿姆斯特丹和巴黎戴高乐合作的成功经验，从而打造亚太地区除东京成田机场外的浦东国际枢纽港，达美航空和东方航空新的战略合作期望将创设中美之间最具经济效益的航线，并为旅客提供最为持久的世界级服务。这一目标体现达美航空国际化战略在亚太发展的重要布局。

达美航空投资入股方式的国际化发展策略值得中国航空公司在国际化成长中思考学习和借鉴。

源自民航资源网 2015-09-17

重现升势 航空货运变革新纪元



航空货运业在经历了几年的低迷后又开始呈现上升趋势，但是与2008年前的航空货运业相比，现在的全球货运业远没有到蓬勃发展的阶段。

航空货运业是二战后经济的支柱，推动了全球航空货运业以每年约6%的速度增长。但该行业在金融危机之后经过猛烈挣扎，在2010年短暂反弹后，在2011年~2013年再次停止增长。2014年全球航空货运量增长了4.5%，2015年的前5个月同比增长了4%。这使业界重新对航空货运业充满乐观的憧憬。

“我不认为我们完全理解我们经历了表现平平的3年。”亚特兰斯航空总裁兼首席执行官威廉·福莱恩表示，“增长停滞的很大一部分原因在于亚洲……但现在我们又看到了需求的增长，而且我们看到了整个市场的增长趋势。”

尽管如此，业内人士提出现在的

航空货运业着重于电子商务、供应链管理和经营非传统贸易航线这3个领域，只有那些顺应这种趋势的经营者才能继续赚钱。“商业环境将继续动荡。”UPS的总裁布莱登·卡纳瓦指出，“这种变化将继续瓦解传统的商业模式。成功的货运航空公司将重新审视、重新创建和重新投入资金，以确保公司的持续服务能力和盈利能力得到提高。”

服务的调整

虽然现在整体的货运需求已远不如FedEx创始人、主席和首席执行官菲德瑞克·史密斯所描述的那个“货运的黄金年代”，“但是还有一个显著的需求来自某些特殊领域的零部件和产品的航空运输”。卡纳瓦表示，电子商务正在逐步改变全球民众的购买习惯和推动快递运输需求的增加。

“我们的主要改变之一是注重航空航天业和医疗保健业。”卡纳瓦表示，“电子商务是另一个巨大的改变，这将使全球GDP增长4倍，同时跨境电子商务将使全球经济增长7倍。2014年，有2500亿美元来自在线销售。到2030年，30%的零售销售来自互联网。”

总体来说，UPS这样的公司与传统的货运公司和客运公司相比，应该更能够利用快速变化的货运机会。在过去几年间，UPS和FedEx已经通过调整，减少了他们在优质快速运输服务上的需求，即一旦提供签名，即可灵活为客户提供运输服务。

卡纳瓦表示：“在国内，大部分交易减少好像是永久性的。更多的贸易是分区域进行的，供应链也变得更有效率了。我们认为，这一点突显整体网络的重要性，我们需要调整网络

来满足客户的需求。”

他说：“航空是客户需要快速运输时的一个选择。但是，如果以客户为导向，还应该地面交通、火车和海运等其他选择，客户自己选择以什么样的方式收到他们的货物。”

南半球市场日益重要

航空分析人士布莱恩·特瑞说：“有航空公司愿意投资和创新，认为收益会从飞机的腹舱中得到。在历史上，货运已经被认为是一种商品。这也是分歧所在。你不会只考虑货运的服务价格，而是考虑运输公司的整体能力。”

另外一个需要调整的是货运航线。航空货运在亚洲、非洲和拉丁美洲开始变得越来越重要，重要程度很有可能赶超传统的东西贸易空中走廊。货运承运人目前都在讨论南北半球市场的转向和南半球市场。“南半球市场和南北半球市场的需求正在增长。”特瑞说，“我们看到最快的增长出现在非洲和拉丁美洲。”福莱恩表示：“当你们谈论南南贸易或南北贸易时，离不开航空运输。鲜货和所有易腐烂的货物，当然会是一个增长的领域。”

卡纳瓦指出：“就新兴市场而言，肯定在亚洲、拉丁美洲、非洲/中东和印度有机会。”但新兴市场需要达到基础设施标准，他解释说，基础设施落后对一些潜在市场的航空货运需求设置了一个上限，特别是在非洲。“新兴市场的最重要因素是完善基础设施和消除贸易壁垒。”卡纳瓦表示，“有效参与国际贸易起始于国内，如

对公路的投资，以及对桥梁、机场、联运和港口的改进。这些硬资产投资简化了货运流程，加快了商品的运输速度，刺激了经济增长。”

谨慎乐观

相比近年来稳定的局势，波音预测未来20年将每年增长4.7%，这是一个很强劲的增长。尽管如此，比2012年波音公司预计每年增长5.2%还要低一些，也比2008年预计每年增长5.8%~6.1%低。

波音公司商业飞机市场副总裁兰迪·廷塞斯说：“我们认为航空货运业的贸易量将在未来几年有稳定的增长。波音正在筹划制造未来20年的货运飞机。超过52%的新货机交付预计将取代即将退休的飞机。”波音公司说：“70%以上的新飞机将于2014年至2033年交付，这些都是大型飞机，比如波音747-8和波音777。”

业界对航空货运业的未来仍然很乐观。今年7月，国际航空运输协会(IATA)发布了最新的货运量数据，显示同比减少的是欧洲、北美和拉丁美洲的航空公司。2.1%的货运量增长可能只是对全球航空货运市场而言，在非洲和中东地区的增长帮助货运业走出了困境。

“货运量的增长无疑开始减缓。”国际航空运输协会总干事及首席执行官汤彦麟警告说，“我们看到2014年货运量的增长已处入停滞状态。一些经济基本面仍反映出今年下半年会反弹。但我们必须认识到，商业信心没有完全恢复，出口订单量在减少。”

2014年末，IATA预测未来5年

全球货运量的年度增长率是4.1%，现在预测2015年~2019年将恢复稳定的航空货运量增长。汤彦麟依然很谨慎地指出：“尽管我们看到了正面的趋势，但全球整体经济前景面临的风险很大，因此航空货运业仍然会有向下的趋势。”他说：“贸易保护主义是一个持续的危险因素，对地缘政治的隐忧、石油价格的波动，以及来自铁路和海上的竞争也可能影响这个预测。航空货运业当然不能自我感觉良好。”

卡纳瓦表示：“我们生活在大数据时代，客户可以看到关于他们自己的业绩表现。”他解释道：“客户已经可以非常老道地理解复杂的全球供应链，以及如何有效地运行，以发挥服务和成本的优势。”

“举个例子，156家公司坐落在我们的全球航空枢纽路易斯维尔，以降低运输成本。但近年来，我们通过卡车运输已经提高了处理能力，并将货物运抵附近的客户手中。这种创新和调整是商业世界的一种适应方式。我们不应该害怕，我们应该接受它，因为它使业务开展得更好。”卡纳瓦指出。



延伸：

跨境电商对航空货运市场的影响

在经历了 2008 年经济危机，市场短暂调整后，航空货运业开始步入下滑通道。而此时，公路运输、铁路运输等正处于节节攀升的阶段。快递企业和电商的跨界发展、社会产业转型和转移等因素都制约着航空货运业的发展，航空货运业面临内忧外患，基本上陷入了十年九亏的境地。在传统航空货运业务的开展日益艰难，跨境电商物流却进入蓬勃发展的时代，航空货运企业普遍面临转型的艰巨任务。国内企业纷纷开始谋求模式之变，跨境电商对航空货运业而言，真的能带来转机？货航应该如何布局？电商之路是否成功，在一定程度上还要看企业本身的基因和适应市场的能力。

跨境电子商务是指分属不同国家的交易主体，通过电子商务平台完成交易、进行支付结算，并通过跨境物流送达商品、完成交易的一种国际商业活动。跨境电子商务作为推动经济一体化、贸易全球化的技术基础，具有非常重要的战略意义。跨境电子商务不仅突破了国家间的障碍，使国际贸易走向无国界贸易，同时它也正引发世界经济贸易的巨大变革。

传统航空货运业的天然缺陷在电子商务平台的催化下逐渐消失。但是，航空货运业还需要一段时间的发展才能更好地把握跨境电商带来的机遇。

未来航空货运业的出路主要有以下几个方面：

服务综合化和经营一体化

对于此种综合化和一体化的经营及服务，很多发达国家已经率先进行了实践。与传统的单一模式的物流服务不同，这种综合性的服务模式，不仅是纯粹的货运服务，还是货运、信息处理、配送等多种服务的有机结合，是一种现代意义上的物流转型。这种模式要求航空公司在给客户提供高质量的货物运输服务的同时，针对不同类型客户的不同需求，提供有特色的定制服务。通过经营一体化实现航空货运产业链的整合，发展自身已有的业务，改变之前的局面，争取更大的主动权，提供更加实时高效的服务。

搭建统一的航空物流信息平台，实现信息共享

航空物流是一个紧密的业务过程，是通过相关业务的合作共同完成的，而信息孤岛制约了航空货运业的长足发展。目前几乎所有的航空公司都构建了货运信息系统，但多数仍处于起步阶段。代理人同时跟多家航空公司打交道，需要通过多套系统进行信息核对和处理，无法充分进行业务的交流和信息资源的整合。现在的情况是，当代理人想知道在某条航线上

有哪些公司航班时，必须逐个查询航线和价格。这种模式既不利于对货物的整体调配，又无法保持市场上的信息畅通，还容易产生错误。整个航空货运业普遍存在的问题是系统的兼容性和接驳性差，信息的共享和流通面临很大的障碍。

多式联运与分销执行

跨境电商的发展将带来很多机会：多式联运、跨境电商服务商和供应链业务（尤其是分销执行）。跨境电商无法只依靠航空货运完成物流运输，因为航空货运的运输线路覆盖率低、可达性差，航空货运应该加强和水运、陆运等的结合和协作。航空货运通过与其他运输方式的合作，有利于弥补自身网络的不足，降低成本和增强服务的灵活性，更好地满足不同的运输需求。

跨境电商模式下最显著的特征是通过仓储前置，用位移换时间，进而通过选择更具经济性的运输方式降低干线运输成本；而在最后一公里，再借助灵活快捷的配送，提升客户体验。因此，未来跨境电商的代表物流模式，应该是干线海运。当然，随着国内跨境铁路的发展，铁路也有可能从中分一杯羹。不过，就目前来看，还要等上好一阵子，这一天才会到来。

源自《中国民航报》2015-09-25

泰丰资本计划出售飞机租赁公司 AWAS

知情人士透露，泰丰资本计划出售旗下飞机租赁公司 AWAS，吸引了两家中国公司的兴趣，交易总价值或超过 50 亿美元。

上述知情人士称，工银租赁及中航工业集团正在寻求收购爱尔兰飞机租赁公司 AWAS 的可能性。泰丰资本拥有 AWAS 公司 75% 的股份，目前正与德意志银行及高盛集团合作处理出售事宜。

收购 AWAS 将有助于中国企业利用本土庞大航空市场的优势，中国航空市场预计将超越美国成为全球最大市场。一名知情人士表示，AWAS 吸引中国企业的另一

个原因是随着人民币贬值进行海外投资是一个发展途径。

据悉，AWAS 拥有 250 多架商业飞机，客户遍及 49 个国家的 100 多家航空公司。工银租赁是中国最大的飞机租赁商。2011 年中航工业的金融单位曾表示有意收购外国租赁公司以进行扩张。

3 月初麦格理集团（Macquarie）宣布收购 AWAS 的 90 架飞机，随后泰丰资本表示将在未来几年寻求退出 AWAS 的投资。

9 月初中国渤海租赁公司收购了爱尔兰飞机租赁公司 Avolon。

源自民航资源网 2015-09-25

巴航工业扩大公务机欧洲销售网络

巴西航空工业公司宣布：阿特拉斯航空服务公司成为其在欧洲新的授权销售代理（ASR）。阿特拉斯航空服务公司总部位于德国，根据双方协议，阿特拉斯公司将负责在德国、奥地利和瑞士境内推广和销售巴航工业全线喷气公务机产品。

巴航工业公务机总裁兼首席执行官马尔科·图里奥·佩莱格里尼（Marco Tulio Pellegrini）表示：“我们热烈欢迎阿特拉斯航空服务公司的加盟，并相信阿特拉斯在航空领域 45 年的专业经验将帮助我们的销售团队在这一地区取得持续性的成功。欧洲是全球公务机的第二大聚集市场。通过此次合作，我们将重申对公司对欧洲市场的承诺，进一步扩大销售网络，为客户提供最卓越的产品

和服务。”

根据销售代理协议，阿特拉斯航空服务公司将同巴航工业欧洲销售团队紧密合作，按照巴航工业的销售战略，通过引进真正具有创新性的公务机产品，进一步扩大巴航工业在这一传统公务航空市场的机队规模。

阿特拉斯航空服务公司首席执行官尼古拉斯·冯·曼德（Nicolas von Mende）表示：“非常荣幸成为巴航工业授权销售代理。我们在欧洲公务航空领域的传统优势能够满足巴航工业对长期合作伙伴的所有要求。我们期待向客户引进这些备受赞誉的产品，同时希望我们能携手巴航工业在欧洲的公务航空市场取得成功。”

源自民航资源网 2015-09-05

君子慎独论

◎ 曾国藩

(节选)

细思卉人工夫，其效之尤著者，约有四端：曰慎独则心泰，曰主敬则身强，曰求仁则人悦，曰思诚则神钦。慎独者，遏欲不忽隐微，循理不问须臾，内省不疚，故心泰。

盖《大学》自格致以后，前言往行，既资其扩充，日用细故，亦深其阅历。心之际乎事者，已能剖析乎公私；心之丽乎理者，又足精研其得失，则夫善之当为，小善之宜去，早画然其灼见矣。而彼小人者，乃不能实有所见，而行其所知。于是一善当前，幸人之莫我察也，则趋焉而不决？一不善当前，幸人之莫或伺也，则去之而不力。幽独之中，情伪斯出，所谓欺也。惟夫君子者，惧一善之不力，则冥冥者有堕行；一不善之不去，则涓涓者无已时。漏而慄

感言

在中国传统文化中，严于律己是君子修身的一个重要方面，而慎独则被认为是修身的最高境界。

作为晚清名臣，曾国藩在修身方面下足了功夫，最常提及慎独二字。在《君子慎独论》中，曾国藩认为，“慎独”可以时时内省而无愧于心，从而将欲念遏制在隐微处，如此才能心胸安泰。

只有在独处时还能做到严律己，不逾矩，才能真正做到“修身、齐家、治国、平天下”，这也是“慎独”在“三严三实”专题教育中屡被提及的原因。无论是工作还是生活，在个人独处或没有外部约束的监督下，我们都应学会“慎独”。自觉遵守规则，注意修养，做到心存敬畏，慎独慎微。

(张楠华)

如帝天，方寸而坚如金石。独知之地，慎之又慎。此圣经之要领，而后贤所切究者也。

参考译文：

仔细思考古人在修身方面所下的工夫，成效特别显著的大概有四项：慎重独处，就会心胸泰然；庄严恭敬，就会身体强健；追求仁义，就会心悅虔服；正心诚意，则神灵也会钦敬他。慎重独处，就是遏制自己的贪欲，连其中最隐蔽微小的地方也不放过，行事遵循自然之理，一刻也不间断，这样内心时时自省且无愧于心，所以心胸安泰。

自从《大学》穷究事物的原理并获得知识之后，过去的言论行为都可用作个人开阔眼界充实知识的资料，日常处理的琐事问题，更可深化个人的阅历见识。君子这样做了，他的心在遇到实事时，已经能剖析公私的区别：他的心在联系道理时，又足以精辟地研究其得失。那么对于善事应当做，不善的坏毛病应去掉，早已经清醒地认识到了。而那些小人们，却不能有实在的见识，去实行他所知道该做的事。于是办一件好事，惟恐别人不知道是自己干的，做事的时候迟疑不决。改正一个不好的毛病。侥幸认为别人可能窥视不到，改正得很不得力。背地里自己独处，虚假的情弊自然会产生，这就是欺骗啊！而君子，惟恐办一件善事办得不彻底，在晦暗中会产生堕落的行为；一个坏毛病不改正，就会像涓涓细流长年不断地犯错。暗室之中凛然不动邪念如同面对天神，主心骨坚硬如同金石。在自己主持工作的地方单独行事，一定要慎之又慎。这就是圣人遵奉的准则要点，也是后世贤人切实研究的问题呀！

娃娃乘机讲究多

多数旅客认为，孩子乘坐飞机与大人乘机没什么区别，也与乘坐其他交通工具无异，但现实情况并非如此。家长带着孩子乘坐飞机，却对乘机规定不了解且缺乏相关防护常识，时常会在客舱内感到束手无策。那么，如何让孩子更好地享受飞行快乐呢？

准备功课要做足

带孩子乘坐飞机，首先应了解必要的乘机规定。根据各航空公司的规定，并不是所有人都能够乘坐飞机的，婴儿必须满足出生后满14天的条件才能被允许乘机。这是因为刚出生的新生儿肺部尚未完全张开，毛细血管脆弱，身体对气压、重力等因素变化耐受力较弱，过早乘坐飞机不利于婴儿的身体健康。

确定满足乘机条件的孩子就可以考虑购买机票了。但问题又来了：买机票需要身份证已经成为了大家的共识，可孩子太小还没有身份证，该如何购买机票呢？其实，家长们大可不用着急。根据民航部门相关规定，给小宝宝购买机票，用户口簿等相关证明就完全可以搞定。只是需要提醒家长们，在带着宝宝登机时也要带好相关证件。若乘坐国际航班，还需要为孩子办理护照，持护照办理登机手续。

机票价格方面，在一般情况下，未满2周岁的婴儿应按成人全票价的10%购买婴儿票，并且飞机上不提供



座位；而2周岁~12周岁的儿童则需要按成人全票价的50%购买儿童票，还可以享受燃油费减半等优惠。如果有低于五折的特价票，儿童也可以和成人一样购买。

另外，建议带孩子出行的家长最好提前值机，在选择座位时尽量选择相对单独的区域。因为客舱内的经济舱座位几乎

都是连在一起的，并没有太多私密的空间，航空公司也不太可能专门设置一个儿童专区或家庭专区给带孩子的家长，一家大小搭乘长途飞机，通常需要和其他旅客坐在一起。如果担心自己的孩子因为坐太长时间而烦闷吵闹的话，最好在选择座位时提前选择相对独立的区域，减少对其他旅客的影响。举例来说，若搭乘飞机的座位以2-4-2布局的话，可以选择左右两边的位置。这个位置通常是两个座位连在一起的，可以让孩子坐在窗户边，家长坐在外面，以形成一个比较单独的区域。关于应该选前舱座位还是后舱座位这个问题，大多数业内人士的建议是尽量选择中部的座位。因为这个位置距离飞机重心近，在起降过程中的起伏会小一些，可以降低儿童出现晕机症状的概率。

途中技巧须知晓

除了登机前的各种准备以外，家长们在飞行途中仍然要多加注意，特别是要在以下几个方面重点加强对孩

子的保护。

适当增减衣物。在正常情况下，飞机上的温度高低主要取决于客舱空调系统，而乘务人员会根据实际情况对空调温度进行相应的调节，但温度设定不会起伏太大。一般白天飞行，客舱温度会控制在21摄氏度~23摄氏度；夜航温度会控制在22摄氏度~24摄氏度。相比成年人，婴幼儿对温度的感知更为敏感，无论是过冷还是过热，都会使他们感到极其不适。而且婴儿因为年龄太小还不能用语言表达情绪，孩子只能大哭，这通常让家长感到手足无措。因此，为了避免这种情况的出现，建议家长们在冬季乘机时为孩子穿一些方便穿脱的衣服，在夏季乘机时为孩子带一件薄外套。在进入客舱后，家长们要根据实际温度适当给孩子增减衣物。

注意客舱安全。在飞行途中，家长们应注意系好孩子的安全带，不要让孩子在客舱内四处爬行或随意走动。在孩子上厕所时，家长最好陪同，防止在突遇气流，飞机颠簸时对孩子造成伤害。对于还不能独立坐在座位上的婴儿，家长需要全程抱好孩子，特别提醒不要将孩子头朝过道抱在怀中。因为飞机客舱内的过道狭窄，孩子的脑袋容易被其他旅客或者餐车无意碰伤。此外，为了让孩子在飞机上能够安静一些，很多家长会给孩子带玩具。要提醒广大家长的是，在飞行途中尽量不要让孩子手中掌握棒棒糖、尖锐玩具等。因为一旦飞机发生突然的颠簸，手中的东西极有可能戳伤自己，建议家长给孩

子携带毛绒类玩具。

空中喂食有讲究。在飞行过程中需要给孩子喂食时，家长们尽量不要选择颗粒状食物。孩子在食用果冻、糖果、小饼干和果仁等零食时，应注意避免食物误吸入气道，引发气道梗阻窒息而危及生命。一旦发生异物梗阻，家长们不要慌张，可采用将孩子抱着倒置过来压肚子的急救法，将吸人气道的食物挤出来。同时，建议家长们在遇到这种情况时及时呼叫乘务员。乘务员都受过专业培训，对此类突发事件会进行专业的处置。

在起飞、降落时保护好耳膜。与系好安全带一样，在飞行过程中，特别是在起飞、降落时保护好孩子的耳膜也十分重要。因为在飞机起降过程中，客舱压力的变化通常会使人们出现耳朵胀痛等不适。孩子的耳膜比成人薄，可以承受的压力也相应小得多，更容易感到不适。家长们应采取正确、有效的措施在飞机起飞和降落时让其咽鼓管开启，防止航空性中耳炎的发生。具体做法是在飞机起飞和降落时给孩子喂奶或喂零食，使其做吞咽动作，实现鼻咽腔和中耳腔的气压平衡。如果孩子哭闹也不要阻止，因为哭闹也有利于开启他们的咽鼓管。在飞机起飞和降落时不能让孩子睡觉，因为在睡眠时压伤耳膜的可能性大增，一定要将孩子从睡梦中叫醒。如果孩子患感冒应尽量推迟行程，因为患感冒会导致其咽鼓管堵塞。在飞机起降时，由于气压变化，耳内外及鼻窦内外气压失衡，易发生鼓膜和鼻窦气压伤。

