

中心刊

2013年第12期 总12期

页1

本期内容:

中心动态速递	1
2013中国机场论坛	2
携手开创中国机场发展新篇章	3
中国民用机场建设与发展	4
融资租赁助推中国航空业发展	5
专题讨论	6
专题讨论	7

中心动态速递



渭南之行 (2013.5.29-2013.5.30)

5月30日全天,渭南市政府举办“渭南市通用航空产业促进会”,省发改委基础处、省工信厅国防科工办、局方西北局通航处、军方西安指挥所航管科、阎良航空产业基地、卤阳湖开发区、中飞通航、陕西精功通航、西安腾龙航空等单位领导参加会议;会上由8位嘉宾发表主题演讲,参会代表展开专题讨论。北航研究中心高远洋主任发表题为“抓住机遇营造环境促进渭南通用航空大发展”的专题报告,任凯涛、丁冬赴渭南参加会议。



象山之行 (2013.6.7)

中心主任助理、研究员吴翔于6月7日到浙江省象山县就通用航空产业发展规划的前期工作在象山国际大酒店会议室向象山县委书记李关定等领导进行了汇报。参加会议的有象山县招商局及欲在象山投资通用航空产业的上海九鹰电子科技有限公司董事长黄国书等人。



武汉之行 (2013.6.7-2013.6.8)

2013年6月8日,中心主任高远洋、主任助理吴翔、助理研究员侯秀秀一行在武汉经济技术开发区管委会会议室与武汉经济技术开发区副主任窦智、武汉体育中心发展有限公司总经理王其华等就开发区计划举办中国EAA大会而委托我中心进行的项目规划情况进行了汇报,并与武汉经济技术开发区的相关同志讨论了有关举办EAA大会的相关意见,同时武汉经济技术开发区就我中心前期做的规划报告提出了一些修改建议。

6月8日下午,中心一行在武汉体育中心发展有限公司相关人员的陪同下到洪湖市新滩镇就EAA大会的会址选择进行了摸底考察与调研。

2013中国机场论坛(2013 China Airport Summit)论坛由中国民用机场协会发起,并联合首都机场集团公司、上海机场(集团)有限公司和广东省机场管理集团共同举办,是国内首届讨论机场业发展的论坛。

2013中国机场论坛

6月6日下午，由中国民用航空局支持，中国民用机场协会联合首都机场集团公司等多家单位主办的“首届中国机场论坛”在北京万达索菲特大饭店举行。

中国民用航空局、中国民用机场协会、首都机场股份公司、上海机场(集团)有限公司、广东省机场管理集团公司等民航管理部门、机场企业、航空运输企业、公务机企业领导及地方政府、临空经济区、咨询研究等机构代表500余人出席了此次论坛。中国经济周刊、财经界、中国产经新闻、中国民用航空等业界权威媒体亦悉数到场，对此次论坛盛况进行了报道。

与会代表着重探讨了机场业现状与趋势、机场规划建设、机场产业链及相关产业发展、临空经济区规划与城市经济、机场信息化与智能化、绿色机场建设发展、机场非航产业及服务业发展、公务机产业发展与专用机场、FBO建设等议题。论坛从宏观到微观，聚焦近年来我国机场业及相关产业优秀发展成果，为国内各机场企业提供了最新的行业观点、管理经验与资讯信息，也为各地方新建和改扩建机场提供了更科学、更完善的实践借鉴。

随着我国经济的快速发展，各界对航空客货运输的需求与日俱增，各地也越来越重视机场在地区经济发展中的特殊地位和作用，我国多数新建机场及改扩建工程亦不断推进并陆续投入使用，机场与其它相关产业逐渐融合。在此过程中，发展带来了诸多机遇，但是一些热点问题也亟需解决，以助力机场业能够快速、健康的起飞。

此次论坛的召开即旨在促进机场行业适应我国机场产业的快速发展，进一步提升机场企业的管理运营能力，促进机场与相关产业的有效合作。据悉，为探讨机场业最前沿的热点问题，为国内各机场企业提供最新的行业观点、管理经验与资讯信息，中国民用机场协会自2013年起，将每年定期举办中国机场论坛。



开幕大会



开幕大会嘉宾



携手开创中国机场发展新篇章

广东省机场管理集团有限公司张克俭总经理在开幕致词中，主要提到了三个方面：

第一方面，争取政府建立完善政策支持体系，提升机场业的战略地位。

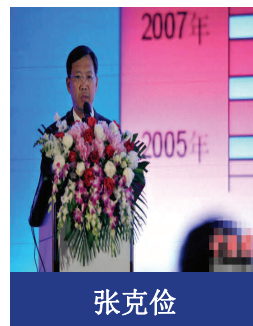
自2011年后广东省委主要领导三次对广东民航事业发展作出重要指示，中共中央政治局委员、省委书记胡春华同志就任后到湛江、梅县等地调研时，亲自过问机场新开航班等工作，朱小丹省长亲自协调白云机场扩建工程空域等问题，省委省政府主要领导带头重视机场的建设发展，提升了广东各地对民航业的认识。广东省正在落实国务院《若干意见》精神，制定出台《关于加快广东民航业发展的意见》，从引领广东经济社会发展全局的战略高度，争取建立完善支持广东民航发展的政策体系，着力解决制约广东民航发展的重大问题，推动广东民航业大发展。广东省有关部门牵头已完成白云机场综合交通枢纽规划，正在编制广东省民航机场发展规划和通用航空发展规划，明确未来10年乃至20年广东机场布局和发展方向。十二五期间，我们列入民航和广东省十二五规划的新建、续建机场项目共7项，预计总投资将达到300亿元，目前正紧锣密鼓地推进惠州机场复航工作，开展湛江机场迁建和韶关机场建设前期工作。同时，积极参与广东省通用机场规划，做好省内珠海通用机场、广州商务机场、阳江等通用机场的规划建设，逐步构建覆盖广东全省的通用航空运营网络。

第二方面，推进白云机场世界级航空枢纽建设和中小机场协同发展，提升广东民航国际竞争力

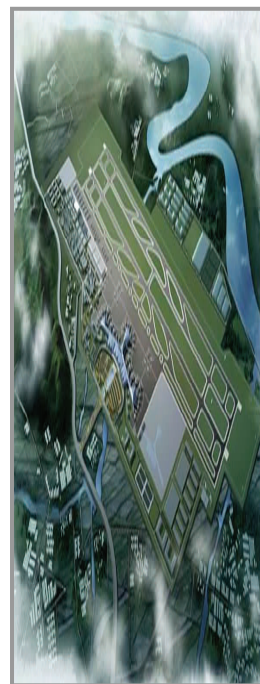
去年白云机场旅客和货邮吞吐量4831万人次、125万吨，同比增7.3%、5.8%；国际及地区旅客吞吐量达到830万人次，同比增长18.8%；中转旅客达到431.6万人次，同比增长15.6%。国际航线网络不断完善，白云机场国际和地区航线达到了114条。高效快捷的大通关服务使白云机场稳定保持在国际机场协会“世界十佳服务机场”行列，白云机场是通程航班监管模式试点享有24小时过境国际旅客免查验政策和部分外国人过境72小时免签证政策，关检合一“三个一”试点。大力推进白云机场扩建工程，构建以机场为核心的综合交通枢纽，白云机场扩建工程去年8月开工建设，第三跑道将于2014年建成投产，二号航站楼2016年建成投产。揭阳潮汕机场2012年旅客吞吐量210.3万人次；湛江机场2012年旅客吞吐量51.72万人次；梅县机场首次实现梅州-台湾包机直航。

第三方面，大力发展航空经济，打造航空运输产业链

广州航空经济产业园概念设计，打造航空维修制造产业集群区、航空经济总部商务区、航空文化休闲体验与空港生活保障区“一园三区”，占地面积超过20000亩；航空维修制造产业集群区，规划航空维修、飞机零部件制造、航空电子研发制造、航空符合材料研发生产。航空经济总部商务区，规划航空公司总部区、商贸零售区、航空金融、电子信息、会展会议区、健康产业区、教育产业区等功能区块。建设航空文化休闲体验与空港生活保障区，规划航空博物馆、飞行模拟培训与体验、航空运动、航空娱乐、休闲旅游、航空科普教育、飞行器展览。



张克俭



中国民用机场建设与发展

中国民用航空局机场司王坤之副司长，主要介绍了中国民用机场发展概况，发展面临的机遇以及发展的目标与趋势。



王坤之

机场发展概况

机场数量不断增加，截止2012年底，我国民用运输机场为183个，规模不断扩大，设施标准提高，已与民航发达国家相当，183个民用运输机场中，枢纽、干线机场44个，支线机场139个。从区域分布看，东部49个占26%，中部25个占14%，西部90个占49%，东北20个，占11%。近一半干线机场分布在东部地区，80%的支线机场分布在西部、中部和东北地区。服务范围不断扩大；按100km服务半径或1.5小时车程距离计算，现有机场覆盖了中国内地77.7%的地级以上城市和76.0%的少数民族自治州、盟、地区首府，初步形成了以北京、上海、广州等三大国际航空枢纽为中心，以成都、昆明、重庆、西安、乌鲁木齐、武汉、沈阳、郑州、杭州和长沙10个区域性枢纽机场为骨干，其他干支线机场相配合的基本格局。保障能力不断提升；飞行区指标为4F的机场有北京首都、上海浦东、广州白云、成都双流、西安咸阳、昆明长水和杭州萧山七大机场。主营业务不断提高；首都机场旅客吞吐量8192.9万人次，位列世界第二名；浦东机场货邮吞吐量295万吨，位列世界第三名。

发展面临的机遇

《民用机场管理条例》将民用机场定位为“公共基础设施”，各级人民政府应当采取必要的措施，鼓励、支持民用机场发展，提高民用机场的管理水平。为机场建设和管理明确了责任主体。《国务院关于促进民航业发展的若干意见》的实施将进一步促进机场建设的进程。

“扩大内需”、“区域协调发展”、“经济结构战略性调整”等宏观调控政策导向为提速机场基础设施建设提供了良好的政策环境。综合交通运输体系的建立和完善将推动机场的建设步伐与功能完善。

国家大飞机项目的实施将与民用机场建设尤其是支线机场建设形成相互促进的良性发展局面。改革开放30多年来，我国民航运输量平均增长17.6%，远高于其他运输方式运输量的增速，凸显航空经济在加快区域经济发展中的地位和作用，因此各地政府对建设机场、发展民航事业的热情空前高涨。截止到2013年4月，已有近30个省（市、区）政府与民航局签署了促进当地民航发展的会谈纪要或签署战略合作协议。

机场发展的目标与趋势

打造综合交通枢纽，国家发改委印发的《促进综合交通枢纽发展的指导意见》中明确提出：按照“布局合理、衔接顺畅、服务便捷、集约环保”的原则在全国范围内建设42个综合交通枢纽。据不完全统计，目前至少有44个城市已经开展了临空经济区的发展规划。绿色机场研究，节能减排、低碳环保是全球面临的共同责任，绿色发展的概念在机场规划建设中日益受到重视。通用机场建设，民航局正在进行全国通用机场布局规划，由机场司起草的《通用机场建设规范》已经发布。



融资租赁助推中国航空业发展

长江租赁有限公司董事长任卫东对我国航空业融资租赁的现状和展望做了仔细而深入的介绍。

中国航空租赁业发展现状及展望

1981年，中国引入融资租赁方式，成立了第一家合资和中资租赁公司；1987年-1996年，全行业呈现“繁荣”景象，迅猛发展；1997年-2000年，风险全面爆发，全行业进行清理整顿增资扩股；2001年-2006年，制度建设基本完善，公司经营管理规范有序；2007年，我国融资租赁业进入快速发展阶段；2011年，商务部发布《“十二五”期间促进融资租赁业发展的指导意见》。截至2013年3月底，我国在册运营的融资租赁企业的总数为628家，注册资金总计约1970亿元人民币，全国融资租赁合同余额约16500亿元人民币。

据统计全国在册运输飞机1922架，租赁引进的有1100余架。全国在册的通用飞机1379架，通过银行或租赁公司融资的有306架。而据波音预测，2012-2031年间中国将需要引进5260架新飞机，价值6700亿美元，其中以租赁方式获得的飞机将占45%，即2367架新飞机，价值约3015亿美元。2020年国内通用飞机的保有量将达到4500架左右，即新增通用飞机3000余架，价值约780亿美元。假设租赁渗透率达45%，即1350架新飞机，价值约351亿美元。

融资租赁公司助推中国航空业发展

作为国内规模最大的飞机租赁公司，海航航空租赁结合国内外航空发展的经验，倡议国家政府部门针对中国航空业发展制定更完善的产业规划，由租赁公司作为连接飞机制造厂商和航空运营企业（亦称“航空公司”）之间的纽带，建立一套“中国航空产业系统链”。

海航租赁一直致力于最大程度的降低通用航空公司的成本：通过租赁公司批量采购切实降低航空公司的购机成本；通过SPV租赁模式可以为航空公司提供税费的减免或递延；为客户安排境外租赁模式，直接在境外完成飞机购买并租赁的交易结构，联合国内运营公司，实现降低成本及飞机境内运营的需求；致力于持续开发新的租赁业务模式和结构，创新融资方式，拓宽飞机融资渠道，切实为航空公司降低成本。



专题讨论



高远洋
北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任



李晨
精功通用航空股份公司总经理



陆迅
上海霍克太平洋公务航空中心副总经理



任卫东
渤海租赁股份有限公司副总裁

讨论主题:

- 民航机场规划公务机基地相关问题探讨
- 国外公务机行业的运营规范和标准
- 行业组织在公务机产业发展中的作用
- 公务机场建设对区域经济的影响
- 航空金融租赁模式探讨
- 公务机场、FBO建设的融资模式探讨
- 低空开放下的通用航空产业投资机遇

主持人高远洋: 这个环节是专题讨论, 请嘉宾就这些问题进行讨论, 进一步发表看法和观点。有请四位嘉宾, 他们是长江租赁有限公司董事长任卫东先生; 金鹿航空有限公司副总裁张鹏先生; 上海霍克太平洋公务航空中心副总经理陆迅先生; 精功(北京)通用航空有限责任公司董事长兼总经理李晨先生。

刚才张总跟任总都做了演讲, 另外两位是李总和陆总, 中国目前来讲最好的FBO就是上海霍克太平洋的, 首先请他们两位介绍一下他们自己和他们的公司。

陆迅: 大家下午好。刚才嘉

宾也谈了一些关于SPV和运营方面的一些问题, 我在这里谈一个针对我自己本身最在行的一个问题, 就是观念性的问题。其实现在我们在运营过程中碰到的诸多问题的根源, 我觉得是观念的问题, 也就是跟公务航空正名的一个问题。现在有很多声音说, 大飞机, 尤其像北京、上海, 大飞机的时刻都很紧张, 为什么要给公务机腾出一些时刻, 为了个人的一些享受, 占用大众的资源。也正是因为这个问题, 在建的时候说是给富人拿地的, 地方政府把地的价格就定贵, 而且也很难找到成本比较低的资金, 所以说名正而言顺, 名不正则言不顺, 言不顺则事不顺, 所以首先是正名的问题。其实公务航空是一个资产工具, 它提高了工作效率、创造了价值。为什么要选择公务机? 其实它主要是跟国外是通达的, 比如大航班到不了我坐公务机来, 通达; 第二是节约时间; 第三是私密性。最后是舒适性, 到了中国以后增加了一个, 是身份的象征, 其实我们应该弱化身份的象征, 而是回归公务航空应有的地位和本分。

主持人高远洋: 谢谢陆总。

国外有一个统计, 在美国经常使用公务机的人士他的营业水平普遍好, 其实它是一个非常好的商务工具。下面请李总来说一下。

李晨: 首先感谢主持人给我这个机会。我自我介绍一下, 我叫李晨, 在金鹿公航, 我想给大家介绍的FBO其实还有很小规模的, FBO在美国是一个产业, FBO是通用航空发展的基石, 意思是没有FBO就没有公务航空这个产业。我们可以看出它在同行里的地位, 另外在美国19000个机场里, 大概90%多是小机场, 甚至有的是草地的, 通用飞机在里边运行, 这些小的机场更离不开FBO, 很多的机场没有这个能力, 但是它用运输机场的一些别的能力, 比如贵宾室, 但是在小机场没有这样的功能, 做通用机场的时候一定要考虑有这么一个FBO。小的FBO主要做什么? 它的第一大职能就是加油, 飞机没有油是起不来的, 所以无论FBO的大小, 加油能力是必备的, 其他有的能提供购物、租车等等, 所以在通用航空领域, FBO更加显得重要。

主持人高远洋：金鹿公务航空也是非常著名的一家公司了，从最早私人飞机的销售、培训到现在拥有FBO，取得了很大的业绩。接下来想问问金鹿航空的张总，国内公务航空门槛很高，金鹿做了十多年了，同时也是业内的主力和领军企业，这个问题我想交给张总，对这个很也新技术领域，不管是投资人还是公务机公司，对他们来讲有什么好的建议和忠告？

张鹏：因为刚才在给大家做汇报的时候谈到金鹿公务机是中国第一家公务航空企业，是属于中国公务航空的先行者，1995年开始营业到现在18年了，中国第一家商务公务机的引进到现在发展成57架飞机的机队，如果加上我们在香港的机队，现在有70架飞机的机队。这18年的发展历程，实际上在一定程度上来说，代表了整个中国公务航空产业的缩影。这18年作为先行者，18年的过程真是从最开始一路上下来是披荆斩棘，也付出了很多努力。刚才主持人说的对于后来者有什么建议或者想法，首先这个产业确实在国内来说是一个非常热的产业，整个传统的业务竞争是非常激烈的，尤其是从前年下半年开始，一些大的国际公司都在竞争国内，他们面临的公务航空的潜在用户，所以未来市场竞争会越来越激烈，我们不光要面临国内的竞争，还要面临国际的竞争，所以对想进入到这个行业的新的进入者，我觉得必须得有充分的心理准备，面临着巨大的挑战。但是无论任何行业，无论高技术、高投入、高资金甚至于高竞争的行业都有挣钱的，都有成功的经验，所以对于高竞争的行业，最重要的就是创新的商业模式，才能把未来的路发展得更好，否则在现有的无序竞争和恶性竞争的环境下，一定会受到伤害。

主持人高远洋：李总，针对这样的环境，你是否同意张总的意见，或者怎么定位你的发力点？

李晨：我非常同意张总的意见。我们是一个小企业，所以我们没有选择自己从头开始做，我当时在研究这个问题的时候，感觉无从下手，后来我们也是积极寻求国际合作，我们选了一个我们认为在行业里比较优秀的合作伙伴，就是瑞士的一家公司，它在欧洲做得比较好，管理了60家大型的公务机，运行了12年，没有一分的银行贷款，做得非常稳健，所以我们跟它一起在国内做一个合资企业，现在是刚刚起步，它到中国也有很多问题，有很多中国特色的情况，在这方面我们要向张总多学习，作为一个后来者，必须有自己独立的盈利模式，不然的话做别人做过的业务，可能后期会付出更高的成本和代价，还不见得能做成。

主持人高远洋：我替大家问一个问题，如果大家有兴趣的问题，可以写一个纸条。接下来问一下任总，可能谈到金融租赁，涉及航空业的租赁，可能过去很多人想买飞机，我们建议他找一个金融租赁公司，他说他不差钱，我想问一下任总，你对航空业的支持除了融资租赁以外，还提供哪些方面的支持和服务？国内大家比较热衷于机场建设，FBO的建设，在这方面有没有一些金融支持的工具和手段？

任卫东：第一个问题，对于航空业提供金融租赁是金融业一个基本的服务，现在除了提供资金的服务之外，现在陆续在开展包括提供飞机的引进方面的技术咨询、管理、资产管理、飞机处置，特别是将来中国会有几千架

的二手飞机，我想将来会有一个很大的二手飞机交易市场，交易平台，所以我想在这儿，租赁公司不简单的是提供融资的支持，我想更重要的是给客户提供一个全新的支持服务，从他选飞机开始，到合同谈判、飞机的融资、飞机的交付，未来飞机的资产管理，二手飞机处置以及包括将来他在航材备件上供应商的选择，这块租赁公司可能提供更多的服务。在航空整个产业链的融资上，实际上我们过去几年来，特别是我们做的空客320厂方的融资租赁项目，应该说开拓了融资租赁公司投资大型航空基础设施的先例，这个项目的资金量高达38个亿，也是目前我所知道的中国租赁公司里操作最大的单体航空类的租赁项目，我想通过这个项目的操作，我觉得未来中国航空业特别是在FBO公务机地面运营这个方面，我觉得租赁公司可以发挥更大的作用。

主持人高远洋：最后请每位嘉宾用一句话结束今天的论坛，你最关切或者最期待什么，对中国公务航空这个行业？

张鹏：我们是中国公务航空产业的从业者，我们代表的是中国公务航空，我们也有巨大的规模和核心的技术，我们能够承担800架飞机，去代表我们国家，谢谢。

陆迅：我想对媒体朋友们说，转变大众观念，公务机不是奢侈机，是提高生产效益的运输工具，谢谢。

李晨：通用航空和私人飞行离我们并不遥远。



北京航空航天大学通用航空产业研究中心是通用航空领域一家专业权威的研究和咨询机构，由北京航空航天大学、国家民航局运输司、中国民航科普基金会、首都公务机公司、中国民用航空杂志社等共同发起，旨在于建立“产、学、研、政”合作平台，促进各方交流与合作，推动中国通用航空产业发展。中心主任为著名的通用航空产业专家高远洋博士。

中心的研究与服务领域

政策研究：通用航空发展环境与政策研究，为国家通用航空相关政策法规的制定提供研究支持。

产业研究：通用航空产业结构、产业链、产业发展模式与商业机会研究，产业经济分析，行业发展趋势预测，将联合AOPA-China等行业协会与专业机构推出《中国低空经济年度发展报告》。

产业规划：通用航空产业区域性发展研究及产业园区规划。承担了北京、云南、渭南、鄂尔多斯、平泉等地的通用航空产业发展规划及园区规划项目。

咨询与资讯：通用航空投资与运营管理专项研究，为通用航空投资者、运营企业与消费者提供专业咨询与资讯服务。

人才培养：汇集资深教授、政府官员、业内专家及实战家，打造顶级师资团队，培养中国通用航空产业领军人才。

国际合作：利用中心与国外通用航空业界的广泛联系，促进国际交流与合作，为国际通用航空技术、管理及项目的引进建立渠道与国际合作平台。

地址：北京市海淀区学院路39号唯实大厦508室

邮编：100191

电话：010-8233 9252 /13811801198

Email: chnga@sina.com

审核：吴翔

编辑：陈婷

网站：ga.buaa.edu.cn/