

民航新闻 实践与探索

MINHANG XINWEN
SHIJIAN YU TANSUO

下 册

丁跃 主编



中国民航出版社

民航新闻 实践与探索

丁跃

主编

下

册

MINHANG XINWEN
SHIJIAN YU TANSUO



中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

民航新闻实践与探索 / 丁跃主编. —北京: 中国民航出版社, 2018.1

ISBN 978-7-5128-0526-2

I. ①民… II. ①丁… III. ①新闻报道 - 作品集
- 中国 - 当代 IV. ① I253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 003078 号

民航新闻实践与探索

丁 跃 主 编

责任编辑	李婷婷
出 版	中国民航出版社 (010) 64279457
地 址	北京市朝阳区光熙门北里甲 31 号楼 (100028)
排 版	中国民航出版社录排室
印 刷	北京金吉士印刷有限责任公司
发 行	中国民航出版社 (010) 64297307 64290477
开 本	787 × 1092 1/16
印 张	60.5
字 数	1180 千字
版 印 次	2018 年 3 月第 1 版 2018 年 3 月第 1 次印刷

书 号	ISBN 978-7-5128-0526-2
定 价	98.00 元 (上、下册)

官方微博 <http://weibo.com/phcaac>

淘宝网店铺 <https://shop142257812.taobao.com>

电子邮箱 phcaac@sina.com

目 录 (下)

他山之石 / 431

“给世界一种新的飞行方式” / 432

“小”政府和大规章 / 437

顾客在哪里，我们就飞到哪里 / 441

解码世界第一民航强国的机场基因 / 446

汉莎航空：“德国之翼”的传奇 / 452

法兰克福机场：欧洲枢纽地位当仁不让 / 456

法航—荷航：一桩“幸福美满的婚姻” / 460

赢得顾客的心是第一追求 / 465

全日空的经营密码 / 469

大竞争下的思考 / 474

大韩航空的精彩辩证法 / 477

仁川机场：力争站在世界天空的中心 / 482

迪拜国际机场：在这里连接世界 / 488

阿提哈德航空：不求最大 只求最好 / 493

樟宜机场：谱一曲和谐的交响乐 / 497

新航 做永远的领跑者 / 502

改革 30 年话民航 / 508

从世界第 37 位到世界第 2 位 / 509

从军民合一到政企分开 / 514

从相对封闭到对外开放 / 519

从统抓统管到放宽搞活 / 524



从国有独资到产权多元化 / 529
从“引进来”到“走出去” / 533

喜迎十八大 / 537

高擎科学发展之旗 / 538
在改革中鼓帆前行 / 545
飞向世界舞台的中心 / 552
中国航空经济乘势起飞 / 559
大爱的天空 / 566
科教人才之葩绚丽绽放 / 572
让一种力量永驻心中 / 576

庆祝西藏和平解放 60 年 / 583

看那神鹰披上了霞光 / 584
为了天路的畅通 / 592
世界之巅筑起神鹰金巢 / 595
神鹰衔来幸福花 / 601

寻找最美民航人 / 606

北疆风雪加油人 / 607
除夕无眠，只为那灯光永不熄灭 / 611
冲在延误一线的“救火队员” / 615
“马提前”的“机长范儿” / 618
“老大”孙琦 / 621
一个配载平衡员的平衡艺术 / 624
为爱工作 / 627
一颗螺丝钉的执著与坚守 / 630
“铁面判官”的幸福生活 / 634
小海岛“藏”着个大能人 / 637
民航医疗战线上的“特种兵” / 640
一位空姐的三种眼泪 / 643
天空中明亮的星 / 646
文弱书生“扛”千斤 / 649

天路探寻者 / 652
“老黄牛”车队长 / 655
民航“神经系统”的安全卫士 / 658
爱笑的人最美丽 / 661
做生命的守护神 / 664
油品质量的“把关人” / 668
与时间赛跑的人 / 671
柔弱也能有力量 / 674
闲不住的老孟 / 677
老齐的春夏秋冬 / 680
责任的力量 / 683
甘做忠诚的“北斗” / 686
从默默无闻到“北京榜样” / 690
捍卫高空上那一方净土 / 693
蓝天上的“雷锋班组” / 697

言论引领 / 702

三个利益并重 / 703
建设服务型政府 / 706
切实依法行政 / 708
民主 公开 透明 / 710
发挥好两只手的作用 / 712
以开放促改革促发展 / 714
推进竞争 反对垄断 / 716
切实维护好行业系统性 / 719
毫不松懈地抓好航空安全 / 721
保持高度的安全警觉 / 723
不折不扣地执行规章制度 / 725
打牢安全管理链条 / 727
关键在于落实安全责任 / 729
为中国梦插上腾飞的翅膀 / 731
中国梦搭建广阔人生舞台 / 733
脚踏实地 共同奋斗 / 735



历史的天空 / 737

- 期待民航未来更美好 / 738
- 坚持周总理批示精神不动摇 / 742
- 周总理批示高屋建瓴常说常新 / 746
- 情系延安 / 749
- “两航”起义永不磨灭的历史记忆 / 753
- “孤胆英雄”华龙毅 / 759
- 一颗挚爱飞翔的心 / 763
- 壮志凌云“飞虎”情 / 770
- 为了正义和光明 / 777
- 陆家沂的人生航行图 / 783
- 何祖锐：唱响人生四季歌 / 788
- 谢国良：桂华飘香处 民航赤子心 / 794
- 追忆民航北京医院的初期建设 / 800

民航人口述历史 / 802

- 我的父亲刘敬宜 / 803
- 回眸百年的飞行 / 806
- “蹒跚”的立法 / 809
- 梅花跟斗的希望 / 812
- 八达岭长城吊挂 / 815
- 一条跑道的抉择 / 818
- 西南国门话沧桑 / 821
- L130 的新主人 / 824
- 唐山救援 / 827
- 送给祖国的新疆图片 / 830

经典回眸 / 833

- 跨越 42 年的聚会 / 835
- 桃仙机场：今夜无人入眠 / 839
- 八万里路云和月 / 845
- 唐蕃古道彩虹飞架 三江源头神鹰翱翔 / 881

高铁来了，民航怎么应对？ / 889
让行业文化成为建设民航强国的基石 / 898
拦机属违法 维权莫疯狂 / 906
白云大乔迁 / 912
情理两难的困惑 / 917
长水样本 / 924



他山之石

【按语】从2005年起，中国民航的运输规模已居世界第二，成为名副其实的航空大国。民航局党组提出中国民航要实现从民航大国向民航强国的跨越。

何谓世界民航强国？如何建设世界民航强国？需要我们对世界民航发达国家进行充分的了解，所谓“他山之石，可以攻玉”。从政府层面，主要是如何有效地实施对航空运输的安全监管，为航空运输发展营造良好的市场环境，为航空运输活动提供可靠的基础保障等。从企业层面，主要是世界先进的航空公司、机场如何确保飞行安全、提高服务质量、提高市场竞争力和经济效益，包括这些国家的政府和企业为保障航空运输高质量的发展所采取的政策、措施、手段和应用新技术的情况等。

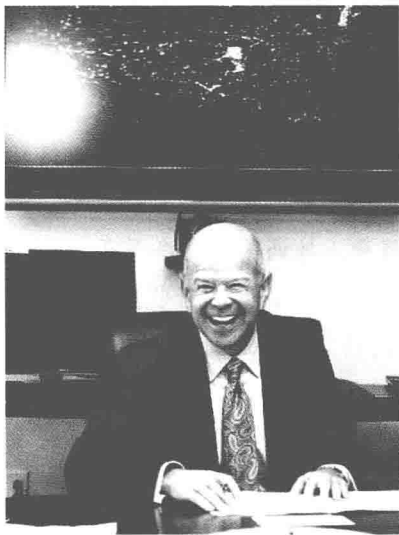
为达成以上目的，2011年民航报社设立专项经费，抽调采编业务骨干，组成精干报道组，分赴美国、德国、日本、澳大利亚、新加坡等，对政府航空事务主管部门、主要航空公司、机场等进行了大规模的采访，刊发了一组高质量的报道，受到业内广泛好评。

这次采访，对全面提升民航报社记者、编辑业务能力是一次很好的实践练兵活动，既检验了新闻采访的写作能力和英语水平，又开阔了视野，为今后广泛开展国际化的新闻报道工作积累了经验。中国民航报社新闻记者对工作认真负责的态度、良好的职业精神和职业素质也给外国朋友留下了深刻的印象。

“给世界一种新的飞行方式”

——美国全力打造新一代航空运输系统

□ 本报赴美国报道组



美联邦航空局胡尔塔局长接受本报记者的采访。

大幅度提高空域系统的飞行效率和机场的使用效率，正是新一代航空运输系统建设的首要目标。在 FAA 看来，建设新一代航空运输系统，无异于是对美国空域系统的一次脱胎换骨。

“给世界一种新的飞行方式”，这是美国联邦航空局（FAA）官方网站上一个介绍新一代航空运输系统（NextGen）的视频节目的标题，它开宗明义地宣示了美国正在全力打造的 NextGen 即新一代航空运输系统的定位和目标。

2011 年 8 月 19 日上午，本报赴美国报道组访问了位于美国首都华盛顿独立大道 800 号的美国联邦航空局，这是本报自创刊以来首次派出记者对这个当今世界上最负盛名的航空安

全管理机构进行实地采访。而我们这次采访的主题就是美国新一代航空运输系统的建设实施情况。

接受我们采访的是当时负责美国联邦航空局主管新一代系统建设的副局长，而现已升任代理局长的麦克·胡尔塔（Michael P. Huerta）。胡尔塔局长热情爽朗，谈笑风生，对我们提出的问题作了详细解答，使我们加深了对美国目前正在进行的这一重大航空变革的认识和了解。

美国空域系统的一次脱胎换骨

采访从我们前一天由纽约肯尼迪国际机场赶赴华盛顿杜勒斯国际机场的一次航班经历开始。这是我们在美国采访期间的第一段美国国内空中旅程，但很不巧就遭遇了航班延误。我们乘坐的原定 8 时起飞的达美航空的航班，先是被通知更改登机口，随后是登机延迟。终于登上飞机后，我们发现犹如置身于北京首都机场，飞机一样在滑行道上排队等待，等轮到我们的飞机起飞时已经是上午 9 时了。

“这是一个空中交通流量密集并且人口稠密的地区，这些地区的机场空中交通活动随时有可能互相产生冲突，如何处理相应的空中交通问题，对于我们而言是极大的挑战。”胡尔塔在对我们的遭遇表示同情后毫不讳言地解释道。而从某种意义上讲，肯尼迪机场的现状正折射出美国建设新一代航空运输系统的必要性和紧迫性。

胡尔塔告诉我们，建设新一代航空运输系统是在美国政府的倡议下启动的，它是美国政府、运输部和联邦航空局现在的工作重点。该系统致力于改善美国的国家空域系统（NAS 即 National Airspace System），并将使整个航空业受益。实施这项计划，还要与美国国土安全部、国防部、商务部和美国国家航空航天局进行合作。

作为目前世界上最大、最快捷的空中交通系统，美国的空域系统为民用和军方的空管人员提供交通管理服务，每时每刻都有 5000 多架民用飞机和军用飞机在空中飞行。2009 年，美国航空乘客人数为 6.89 亿人次，每年的空运货物总量为 1633 万吨。而且，到 2025 年，空中交通流量预计还将在现有基础上增长 50%。随着航班量的增长，美国民航业面临着航班延误的困扰，特别是美国春末和夏季经常发生的雷暴极易造成大量航班延误，这不仅给航空公司造成巨大损失，而且带来燃油消耗和碳排放增加，给环境带来不利影响。

美国是世界上航空技术领先的国家，自二战以来，美国始终使用雷达导航，也就是飞机沿着地面雷达站指引的航路飞行。而新一代航空运输系统则是基于卫星导航的新型飞行方式，从而代表着美国空中交通管制将实现以地面为基础的系统向以卫星为基础的系统的变革，这一系统包括六大变革方案，它们是基于美国全球定位系统（GPS）的广播式自动相关监视（ADS-B）、新一代网络化天气系统（NNEW）、广域信息管理系统（SWIM 系统）、空中交通管理协同技术（CATMT）、国家空域语音系统（NVS）和数据通信（DataComm）。美国建设新一代航空运输系统，主要是通过推动大力发展并广泛应用上述最新航空技术，并使之与新建机场基础设施和新的飞行程序齐头并进，最终实现系统建设的目标。

依托最新的以卫星定位系统为支撑的导航技术，新一代航空运输系统将能使

更多的飞机在更密集的航路上安全飞行。卫星导航使飞行员知道本机与其他飞机的精确位置以及与地面的相对关系。通过使用 SWIM 共享的天气信息,飞行员与空管人员一样也能够获取实时天气状况,空管人员和飞行员能够据此提前作出有效的决策,避免在恶劣天气条件下临时更改航线;该系统将减少陆空语音通信,可以降低 20% 的航路误差;新一代航空运输系统技术将使飞行航路更为精确,即使在不利的环境状况下,如复杂天气和高山地形,也能够安全有效地使用空域,并减少航班延误;由于摆脱了地面导航点布局和性能的限制,可以使两点间的飞行距离减少到最短,这些都有助于减少对燃油的消耗。据 FAA 专家的保守估计,到 2018 年,新一代航空运输系统将降低航班延误 21%,减少二氧化碳排放 1400 万吨,降低燃油消耗大约 15 亿加仑(57 亿升,约 445 万吨)。

一项艰巨的宏大工程

在采访中,胡尔塔局长对中美两国民航发展的现状作了对比:“我认为现在中美两国的航空业正处于一个非常有意思的时刻,美国联邦航空局正利用新技术替换原有的导航系统,但中国同行却在努力解决迅速扩大的航空系统带来的问题。”

“你们和我们的情况大不相同,”胡尔塔对记者说,“你们的挑战是如何迅速发展和加强基础设施建设,因为你们现在处于发展进程中。就某些方面而言,比如技术方面,你们面临的挑战可能在一定程度上比我们容易面对,因为你们不需要替代那么多旧技术。”

“美国联邦航空局面临着艰巨的任务,既要管理一个复杂的航空系统,又要实施新技术并且维持高水平的航空安全。”胡尔塔补充道。他说,他听到有人比喻现在的进程,就像是为一位正在进行马拉松比赛的运动员做心脏移植手术。

据了解,为了实施这一艰巨而宏大的工程,FAA 专门成立了由两组管理人员即 NextGen 管理委员会和 NextGen 审查委员会组成的管理机构。NextGen 管理委员会主席由一位 FAA 副局长担任,全面负责 NextGen 的相关事宜,对 NextGen 的发展和性能标准进行行政监管并作出推进执行的战略决策。管理委员会在 NextGen 审查委员会的支持下,负责解决跨机构执行问题,并识别和系统表达对关键政策问题的立场观点。

建设新一代航空运输系统是一项投资大、持续时间长且需要各方密切合作的工程。胡尔塔局长告诉我们,目前美国每年投入新一代航空运输系统建设的资金达到 15 亿美元,而在未来 10 年,预计将投入总计达 200 亿美元~250 亿美元的资金。这些资金一方面用于技术设备的更新换代,部署诸如 ADS-B、SWIM 等核心技术系统;另一方面用于人员培训,使之掌握相关技术。这些投资一部分由政府预算拨付,

这部分投资是最重要的，需要按时完成，并产生明显的效果，以引导机场、航空公司等航空运营方扩大资金投入。“只有每架配备好的飞机获益后，美国联邦航空局和用户才能建立起投资信心。”胡尔塔告诉我们。因此，FAA 的一项重要工作就是通过深入科学的分析工作，在更大范围内进行相关系统与程序的演示和运营测试工作，以控制风险、验证效果，使参与新一代系统建设和应用的各相关方能认识到所获得的益处。此外，相关产业的配合也很重要。FAA 还在全球伙伴的支持下，开展无缝高效国际合作，以求在全球范围内统一标准、程序和方针，保证系统的有效性和安全性。

已经取得显著进展

胡尔塔告诉记者，美国实施新一代航空运输系统已经取得了显著进展。例如：精密导航的发展降低了多数跑道的运行标准，从而使航班以精准、低耗油的方式起降；持续部署的广播式自动相关监视系统（ADS-B）网络已经覆盖美国大部分区域，并且提供相关服务，预计 2013 年将完成全面部署；对现有的技术进行改进，例如广域信息管理（SWIM）系统项目允许美国联邦航空局更加有效地与用户共享自身的设施和系统之间的信息，提升了规划和运输管理水平。

据了解，在精密导航方面，FAA 主要强化了基于性能的导航即 PBN 的应用。FAA 已经公布了相当数量的基于性能的导航（PBN）路线和程序，仅 2010 财年就公布了 51 个高海拔区域导航（RNAV）航路、90 个 RNAV 进场和离场航线，以及 59 个所需导航性能即 RNP AR 进近程序。在 90 个 RNAV 程序中，有 10 个适应优化剖面下降即 OPD 程序。据介绍，飞机使用这种程序具有显著降低燃油消耗、减少排放和噪音的效果。由于认识到 PBN 的好处，目前 92% 的美国定期航空承运人配备了不同等级的 RNAV，约 53000 架通用航空飞机配备全球卫星导航系统，以方便应用更先进的进近程序，从而可以在更低能见度条件下着陆。

2010 年，FAA 决定批准在全国范围内部署 ADS-B。此前，FAA 在肯塔基州路易斯维尔、墨西哥湾、宾夕法尼亚州费城和阿拉斯加这 4 个关键点进行了测试，其中，在墨西哥湾的应用很有说服力。墨西哥湾拥有 38 个石油和天然气平台，每天有 5000 次~9000 次直升机飞行。过去在仪表飞行规则（IFR）条件下，墨西哥湾空域需要分为一系列 20 英里乘 20 英里的虚拟格子，任一格子内同时只能允许一架直升机飞行。在天气较差或者低能见度的气象条件下，管制员想要安全地指挥飞机，仅能依靠估计的或机组报告的位置，以及从签派员那里获得的二手位置信息。而自 2009 年 12 月 17 日以后，ADS-B 的应用改变了这一切。ADS-B 提供识别航空器的 GPS 定位数据（与车载定位系统一样）和高度信息，航空电子设备将这些数据广播

发送至所飞区域的地面站网。地面站现已按计划在湾内各个石油和天然气平台上部署完毕，管制员现在可以在他们的屏幕上看到配备 ADS-B 的直升机的准确位置，飞行员可以直接飞向目的地平台，两机间只需要保持 5 海里的间隔，而过去两机间隔为 120 海里，空域的利用率大大提高。

正如 FAA 官网视频专题片所宣示的那样：“新一代航空运输系统就是将正确的信息在正确的时机传递给正确的人，减少延误，提高容量。在降低对环境的影响并且始终如一地保证安全的前提下，新一代航空运输系统将真正给世界带来一种新的飞行方式。”（赴美国报道组由本报总编辑刘树国带队，成员为严宽、光琪凝、许晓泓，此文由刘树国执笔）（2012 年 1 月 4 日）

“小”政府和大规章

□ 本报赴日韩报道组

在当下，一个不论是文化、社会、经济还是生活都需要与外界紧密交流的时代，飞机成为了非常重要的交通工具，特别对日本这样一个四周环海的国家来说，必须通过民航的发展来促进人和物的交流，推动社会及经济发展，提升国际竞争力。

日本的国土面积同我国云南省相当，人口总数超过1亿人。在这个面积不大、人口众多的国家，共拥有22家航空公司，106个机场。2010年度，年旅客运输吞吐量达到1.38亿人次，相当于每个日本人一年平均乘坐一次飞机出行。

尽管近年来日本整体经济衰退和人口老龄化等问题日益突出，直接影响到了日本民航业的发展，但不可否认，不论是在整体管理水平还是在运行效率上，日本民航业在亚洲地区仍然名列前茅，在全球竞争格局中仍然占有一席之地。

日本民航发展究竟有哪些经验教训值得我们学习借鉴？对我国建设民航强国又有哪些启发？带着这些问题，本报赴日韩采访团走进了日本国土交通省民用航空局。

“小”政府：扁平化机构保证高效

“当下，一个不论是文化、社会、经济还是生活都需要与外界紧密交流的时代，飞机成为非常重要的交通工具，特别是对日本这样一个四周环海的国家来说，必须通过民航的发展来促进人和物的交流，推动社会及经济发展，提升国际竞争力。”在日本国土交通省民用航空局的网站首页，这样描述了民用航空在日本社会经济中的地位。

伴随着日本社会经济的发展,自20世纪60年代以来,日本民航在客货运输上均实现了快速稳定的增长,直到2001年“9·11”事件发生,在重创全球民航业的同时,也影响了日本民航。这种连续40年的持续增长,除了经济发展的因素外,和日本民航管理机构的设置也有着密切关系。

截至2011年,日本民航局共有6800名员工。在日本民航局机关中,只有三个部门:航空运输部、安全部、交通管理部。此外,日本民航局下属有2个地方民航局(类似于中国的地区管理局)和4个航空交通管制部。2个地方民航局分别位于东京和大阪,东京航空局负责关东地区的航空业务,而大阪则负责关西地区。4个航空交通管制部分别位于札幌、东京、福冈和那霸,负责空中管制、航路规划、批准航空公司的飞行计划等工作。当然,在这2个地区下属还有30个机场事务所,27个机场运营管理所等机构。由此可见,日本民航局只有三级机构,这种扁平化的管理非常有利于政府效率的提高。

“在这6800名员工中,约有75%的员工工作地点都在机场。”日本民航局总务科岩崎说。他告诉我们,这些人员中除了管制员外,还有监察员。日本民航监察员几乎所有时间都在一线单位,不仅会检查机场的运营,还会随时抽查航班,跟随航班一起,检查机务、飞行以及空中服务等各项工作。一旦发生了不安全事件,监察员能够很快赶到现场,掌握第一手信息。

大规章:管理公平、公正、公开

2011年9月,一个月内日本的空管人员出现了两次影响安全的事件,一是冲绳那霸机场的空管人员在工作时间打瞌睡,导致一架抵达机场的飞机无法着陆,二是东京羽田机场的空管人员将美国总统专机“空军一号”飞行计划贴上博客。“这两起事故都并没有特别的原因,但这说明我们的规章制度还不够完善,为此我们已经拿出方案进一步完善规章制度了。”日本民航局交通管理部门的负责人告诉记者。据了解,泄露“空军一号”飞行计划的事件发生后,政府整改方案中提出,原则上禁止航空管制员将私人的相机、手机等带入管制室。此外,方案中还提出“应研究浏览飞行计划时提高保密性的办法,诸如使用ID以保存阅读记录”。

这就从某种意义上反映出了政府严格按规章办事的特点。如果出现了影响安全的事件,日本民航局首先想到的就是弥补规章制度上的漏洞,通过规章制度来管理约束人的行为。而更关键的是,普通从业人员也一定会严格执行规章制度。

而正是这种规章制度高于一切的思想,使得许多在中国棘手的问题,在日本民航局看来平淡无奇。比如,航线航班时刻的分配。阿部是日本民航局航空事业课专门负责航线航班时刻调整的官员,他告诉记者:在日本民航,航班时刻的分配每个

季度都会进行更换，如果航空公司没有特殊申请，时刻上没有变化，仍然会按照过去约定的情况来执行。如果出现了新增时刻，日本民航局也会召集航空公司前来开会，共同讨论分配的问题。在阿部眼中，按照规则制度进行管理，自然就能体现出公平、公正、公开。

服务大众：航空业的根本落脚点

“航空业对日本来说非常重要。我们国土面积小，人工成本高，要促进民航发展，需要实施天空开放政策。”岩崎在接受采访时表示。分析近年来日本民航的旅客运输量的发展趋势，就不难看出天空开放政策对日本航空业的促进作用。

2006年，日本国内航线的旅客运输量达到历史之最，为9400万人次，此后连续下滑，2010年这一数据仅为8224万人次。日本国际航线旅客运输量的最高点也出现在2006年，随后是连续三年的下滑，尽管2010年仍受到国际金融危机影响，但2011年日本民航的国际航线旅客运输量却出现了明显的增长。

日本政府除了重视通过航空途径进行对外交流外，还充分考虑到航空业服务大众的功能。日本政府认为，航空运输能够有效改善日本偏远海岛的交通状况，是连接偏远海岛和本岛之间的重要手段。因此，日本的通勤航空的发达程度在国际上数一数二，而日本通勤航空网络更是日本国家航空运输体系的重要组成部分。

日本一共有6家通勤航空公司，开辟了56条通勤航线。“日本大多数地方都有新干线，很多人都选择新干线和大巴，所以通勤航空的航线虽然多，但是旅客数量比较少。”岩崎表示。因此，日本的通勤航空也存在亏损问题，对此，日本政府对偏远地区的机场建设和部分通勤航线采取了倾斜性的补贴政策。

日本政府有一个“空港准备特别账户”，从这个账户中能够发放对偏远地区的机场建设补贴金。为了促进偏远地区航空运输业的发展，提高当地社会福利水平，对于第三类机场（日本政府把民航机场定位为公共基础设施，并把机场分为四类：一是大型国家机场，如东京成田、大阪关西等机场；二是国内主要干线机场；三是较小的民用机场；四是军民合用机场）的跑道、机坪等飞行区建设，“空港准备特别账户”可按50%的比例投入建设资金补贴，用以支持地方政府机场建设资金的不足。而北海道、冲绳、奄美群岛等偏远地区，航空运输的发展对改善当地交通运输条件、促进区域经济社会发展具有至关重要的作用。因此，日本政府对这些地区的机场建设补贴比例达到了60%~95%。

对航空公司的补贴金额则每年不固定。每一个自然年结束后，日本民航局都会要求运营通勤航线的航空公司上报前一年的亏损金额。根据前一年的亏损金额，日本民航局会和财政省等部门来共同决定补贴的金额。据了解，中央政府给予一部分