

加快民航基础设施建设 推进民航强国发展战略

来源：《中国民航报》

作者：中国民用航空局局长 冯正霖

“十三五”时期，是我国全面建成小康社会的决胜阶段，也是实现从民航大国向民航强国跨越的关键时期。全行业要聚焦民航强国战略目标，围绕加快推进民航基础设施建设这个主题，凝聚共识，汇聚力量，共促发展。

一、深刻把握民航基础设施建设方面存在的突出矛盾

党中央、国务院、中央军委和各级人民政府都高度重视民航基础设施建设，一些重大的民航基础设施建设项目都是中央拍板决策的。2012年国务院出台《关于促进民航业发展的若干意见》，2016年印发《关于促进通用航空业发展的指导意见》，都对民航基础设施建设提出了明确要求。按照党中央和国务院的战略部署，在国家发改委、财政部等有关国家部委和军委联参、空军以及地方各级人民政府的大力支持下，民航广大干部职工积极作为，主动作为，《关于促进民航业发展的若干意见》出台五年来，特别是进入“十三五”时期，民航基础设施建设明显加快。但是，由于受行业内外诸多因素影响，民航基础设施建设领域仍然存在比较突出的矛盾。对当前我国民航基础设施建设的总体态势，可以概括

为两句话：一是基础设施建设对民航快速发展的贡献率不断增强；二是基础设施建设对民航可持续发展的约束尚未得到有效缓解。

（一）民航基础设施建设对行业发展的贡献率不断增强

五年来，民航基础设施建设取得显著成效。投资总量不断加大，五年累计完成固定资产投资 7555 亿元，其中工程建设直接投资 3714 亿元。机场建设稳步推进，共实施运输机场新建工程 53 个、迁建工程 14 个、改扩建工程 90 个，新增跑道 48 条、航站楼面积 467 万平方米、停机位 971 个。截至今年 7 月底，我国民航运输机场数量达到 225 个，通用机场 310 个。空管设施明显改善，累计完成空管系统投资 132 亿元，共实施终端管制中心、区域管制中心等各类空管系统建设项目 418 个，新增管制扇区 111 个，新增各类通导监视设备 1430 余台套；各类空中交通管制扇区达 344 个，不重复航线里程达 634.8 万公里。综合保障能力显著提高，航油储备能力达 500 万立方米，新增综合交通枢纽 11 个，共实施除冰雪、消防、应急救援、安检设施、节能减排等各类安全和新技术专项改造工程 385 个。基础设施科技含量逐步提高，大力推广 ADS-B、GLS、PBN、HUD、北斗导航等新技术应用，全国所有航路航线实现 PBN 运行。

作为国民经济社会发展的战略性产业，民航生产运行、健康发展必须依靠基础设施的强有力支撑，否则就会成为

“无米之炊”。近五年来，我国民航运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量年均分别增长 12.1%、11.2%和 5.2%，航班量持续保持 10%左右的增速。目前，我国民航旅客周转量在综合交通运输体系中的比重已达 28.2%，民航运输规模连续 12 年稳居世界第二。没有民航基础设施的有力保障，取得这样的成绩是无法想象的，可以说基础设施建设为行业保持快速发展作出了不可或缺的重要贡献。

（二）基础设施建设对民航可持续发展的约束尚未得到有效缓解

尽管成绩不小，但我们必须清醒看到，民航基础设施建设水平离行业持续健康发展、平稳安全运行、服务品质提升的需求仍有很大的差距，突出表现为“三个矛盾”：

一是发展的旺盛需求与基础设施建设相对滞后的矛盾。从固定资产投资增长率来看，近五年，我国民航运输发展增速高于同期国民经济发展速度，但全行业年均固定资产投资增长率仅为 2.3%，明显低于民航运输规模的增速，也低于全社会固定资产投资 12.8%的年均增长率，更是远低于交通运输业固定资产投资 16.1%的年均增长率。从机场基础设施保障能力来看，2016 年，美国商业航空旅客运输量为 9.28 亿人次，拥有民用商业机场 540 多个，其中 130 个枢纽机场平均拥有跑道两条以上；同期，我国完成的民航旅客运输量为 4.88 亿人次，颁证机场 218 个，拥有两条以上跑道的机场仅 14 个。

我国民航旅客运输量为美国的 52.59%，但机场密度不足美国的四成，生产运行保障压力明显高于美国，特别是在我国吞吐量排名前 50 位的机场中，有近 30 个机场处于饱和状态。在今天的民航工作会议上，我们分析民航强国应具备八个基本特征，其中“具有布局功能合理的国际航空枢纽及国内机场网络”是一个重要特征，从我国机场网络布局的现状来看，还需要我们进一步加大机场建设力度。从空管运行保障能力来看，目前我国日均运行 1.4 万多个航班，高峰期达到 1.6 万多班，但是，空管基础设施建设明显滞后，航班运行需求与空管保障能力之间的矛盾日益突出。以空管雷达建设为例，空管雷达是保障飞行安全、提高空域利用效率的重要基础设施，目前，美国 FAA 有 1000 余部雷达为其提供全空域监视服务，而我国空管系统现有运行的雷达台站仅 110 多座，雷达设备仅 140 余套，即使在我国东部发达地区，部分机场进近区域仍然存在雷达盲区，西部地区中低空尚未实现雷达连续覆盖，新疆大部分区域甚至还没有雷达覆盖，部分地区雷达还面临服役时间较长，需要更新改造的问题。“十三五”期间，我国航空运输仍将保持较快增长速度，若不能尽快扭转基础设施建设滞后的被动局面，长期紧贴保障能力的“天花板”运行，必将影响民航服务品质的提升，甚至引发诸多安全风险。

二是行业运行系统性要求强与基础设施建设协调性不够

的矛盾。航空运输是一个系统性、协作性要求很强的行业，需要航空公司、机场、空管、油料等各运行主体和保障单位密切配合，通力协作，反映到基础设施建设领域就是要做到规划建设同步、建设标准相容、系统配置衔接，任何一个环节的基础设施建设存在短板、拖了后腿，都会影响整个系统的正常、高效、顺畅运行。但当前，我国民航基础设施建设协调性不足的问题比较突出。如，空管工程与机场主体工程建设进度往往不同步。机场主体工程由于项目建设前期工作要求高、影响力大，受到各方高度重视，在审批程序、资金来源、地方政府支持等方面占有多重有利因素，居于机场建设的主导地位，工程进度一般能够得到保证；但空管工程往往受多种因素制约，导致进度落后，预算执行率较低，近两年虽有所好转，但整体执行率仍不高。以成都双流机场第二条跑道空管工程为例，当初机场工程在地方政府的全力推动和支持下，进度较快，而空管工程场外导航台的规划、征地等手续因没有纳入机场工程，导致建设进度滞后，间接影响了机场的整体运行，这种情况在全国空管工程建设中具有普遍性。再如，即使在空管系统内部，也存在因基础设施建设协调性不够，导致空管运行效率无法有效提升的问题。在有些地区，因相邻机场或区域的基础设施建设标准不同步，有的采用雷达管制，有的采用程序管制，由于两者在间隔标准等方面存在不同（雷达管制下，两架飞机的最小间隔只需要

10 公里；程序管制下，两架飞机则至少需要 10 分钟的纵向间隔，换算成距离，相当于 150 公里左右的间隔），这就导致部分节点或区域成为空中通行的“肠梗阻”，从而影响了整个区域的空域容量、运行效率以及航班保障能力的提升。此外，随着行业发展规模的不断扩大，民航运行体系的复杂性进一步增强，各子系统之间的相互影响更加突出，对行业发展协调性的要求越来越高，如空管的 CDM 协同决策系统、机场的 A-CDM 协同放行系统，在整合资源、提高航班正常率以及系统整体运行效率等方面都具有积极作用，但由于在基础设施规划、建设、标准等方面的不同步、不兼容等问题，导致系统之间协调性不够、联动性不强，前一段时间，因受天气等原因影响，航班正常率比较低，CDM 跳变现象严重，其中一个主要原因就是各方的协调性不够，影响了系统的整体效能，也导致基础设施建设的投资效益和运行效率大打折扣。

三是民航服务质量提升的要求与基础设施建设在规划设计等方面前瞻性和创新能力不强的矛盾。真情服务是民航必须坚守的“三条底线”之一，提升民航服务品质是我们的重要任务，是践行“发展为了人民”理念的本质要求。民航基础设施的软硬件规划、设计、建设水平，直接影响人民群众对民航真情服务的获得感。当前，我国民航基础设施建设在规划设计方面存在一些短板。不少大型机场的规划缺乏前瞻性，对运量增长的分析评估不足，加之机场建设周期较长，

有的机场建成不到两年，就达到了项目建设目标年的吞吐量，从而不得不实施改扩建工程；一些机场建设项目设计不合理，存在先天不足，有塔台视野被遮蔽的，有机坪进出口过于狭窄的，有滑行道、联络道数量不足的，有近机位比例偏低的，机场投入运行后暴露出诸多问题。比如，以机场跑滑系统设计为例，首都机场 T1、T2 航站楼与北侧远机位之间隔着三条联络滑行道，浦东机场 T1、T2 航站楼与南侧远机位之间隔着两条联络滑行道，且都没有设置服务车辆下穿滑行道的地下通道，成为影响机场安全、高效运行的重要因素。再如，以跑道构型设计为例，近距跑道虽然具有布局紧凑、土地利用率高等优点，但在运行上也存在明显局限性，由于近距跑道的相互影响，各跑道往往不能达到单条独立运行跑道的容量。在机场规划设计中，必须综合考虑机场的长远发展、运行特点以及实际需求等因素，研究设计适宜的机场跑道构型，而不仅仅是照搬国外经验，照抄标准图纸，这就要求我们的规划设计人员必须具备创新意识，要“设计作品”，而不是“复制产品”。又如，以航站楼方案设计为例，成功的航站楼设计应该充分体现人性化服务、功能优先、效率优先的理念，注重空间体验、流程组织、中转效率、交通换乘和商业服务的协同发展，候机楼设计方案的选择，应当以有利于提升机场、空管、航空公司等部门的协同运行效率为目标，以更好满足旅客出行需求为出发点。但国内有一些航站楼的设计方

案往往将关注的重点，放在了追求建筑物外观的“高大上”或“奇特异”上，而忽视了候机楼的真正“内涵”，本末倒置，往往导致旅客耗费大量时间在机场内奔波，高能耗致使机场运行成本居高不下，应急处置更难以做到迅速精准有效。这种只注重管理者的要求、仅从业主角度设计的机场等基础设施，怎可能更好地满足旅客需求？更何谈民航真情服务？此外，一些机场还存在“买得起马，配不起鞍”的现象，对于机场基础设施建设工程的传统项目，特别是在建筑物的装修装饰上，舍得花大钱，但对于能够有效提升机场安全水平、运行效率的新技术应用等项目，却不纳入工程项目建设，舍不得投资。

上述“三个突出矛盾”，是当前民航基础设施建设存在的主要问题，也是必须研究解决的突出短板。只有加快解决这些问题，着力补齐民航基础设施建设中的突出短板，才能真正践行“三条底线”，才能不负重托，不辱使命，不断增强行业发展后劲。

二、“十三五”时期民航基础设施建设的总体要求、基本原则和主要任务

今年2月，习近平总书记在北京新机场考察时，强调北京新机场是国家发展的一个新动力源，要求把北京新机场建设成为“精品工程、样板工程、平安工程、廉洁工程”。习近平总书记为北京新机场确定的发展定位，把民航业的战略

地位提高到了一个新的高度；习近平总书记对新机场建设提出的工程建设目标和要求，也是对民航全行业基础设施建设的殷切期望。北京新机场建设指挥部认真贯彻落实习总书记重要指示精神，深入研究，制定了明确的目标、任务，采取了一系列措施，切实按照习总书记要求，全面扎实推进“四个工程”建设，取得了不错的效果，近日马凯副总理到北京新机场建设工地视察时，给予了高度肯定。民航全行业要以习近平总书记重要指示精神来武装头脑，转变观念，科学推进“十三五”时期民航基础设施建设工作。

（一）总体要求

认真贯彻落实党的十八大、十八届三中、四中、五中、六中全会精神和习近平总书记系列重要讲话精神，坚持创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，按照民航局党组“一二三三四”新时期总体工作思路，以民航“十三五”发展规划为引领，紧紧围绕民航业供给侧结构性改革这条主线，以落实基础设施建设主体责任为重点，以推进现代工程管理为抓手，以理念创新、机制创新、技术创新为动力，着力提升民航基础设施建设水平，加快民航基础设施建设实施步伐，努力构建安全、便捷、高效、绿色的现代民用航空系统，为实现民航强国战略目标奠定更加坚实的物质基础，更好地满足国家全面建成小康社会的需要。

（二）基本原则

——坚持目标导向。围绕民航强国发展战略目标，着眼于破解行业发展的瓶颈和短板，坚持适度超前，扩大建设规模，加快建设步伐。

——坚持规划引领。全面落实民航“十三五”规划和各专项规划，增强行业规划与城市区域规划、产业发展规划的有效衔接，突出行业发展的全局性、整体性和系统性。

——坚持协调发展。主动服务“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带等国家战略，坚持民航与地方经济社会、民航与其他交通方式协调发展。进一步优化行业结构，形成运行资源、保障资源和服务资源相互支撑、均衡发展的格局。坚持军民航深度融合发展，进一步开放民航基础设施建设市场。

——坚持创新驱动。创新建设理念，坚持绿色低碳、以人为本、效率优先。创新方式方法，加大新技术、新装备、新工艺的研究和推广应用，促进行业安全运营、转型升级、提质增效。

（三）主要任务

根据“十三五”规划目标，到“十三五”末，我国航空运输总周转量将达到1420亿吨公里，旅客运输量要达到7.2亿人次，货邮运输量要达到850万吨，年起降架次保障能力要达到1300万架次。完成上述目标，任务十分艰巨，对民航基础设施建设提出了更高的要求。

——在基础设施建设方面，要着力构建功能定位完善的国际枢纽、区域枢纽，以及层次结构明晰的大中小型枢纽、非枢纽运输机场、通用机场的现代机场体系。至2020年，规划44个新建机场、30个续建机场、139个改扩建机场、19个迁建机场，完成51个机场建设项目的前期工作，建成机场超过50个，运输机场总数达260个左右；新增跑道68条、航站楼面积707万平米、停机位1832个，新增综合交通枢纽26个。重点建设与京津冀、长三角、珠三角三大城市群相适应的世界级机场群，北京新机场建成通航，加快上海、广州等机场的改扩建工程；提升成都、昆明、深圳、重庆、西安、乌鲁木齐、哈尔滨等机场的国际枢纽功能，加快成都新机场建设；推动天津、石家庄、太原、呼和浩特、大连、沈阳、长春、杭州、厦门、南京、青岛、福州、济南、南昌、温州、宁波、合肥、南宁、桂林、海口、三亚、郑州、武汉、长沙、贵阳、拉萨、兰州、西宁、银川等机场形成各具特色的区域枢纽；支持和推动大型货运枢纽机场建设；通用机场新增700个以上。

——在空管基础设施建设方面，着力构建安全、容量、效率和服务统筹兼顾、协调发展的现代化民航空管体系。至2020年，建成民航运行管理中心、气象中心、情报管理中心、空域管理中心，完善区域管制中心、终端管制中心、塔台管制室以及各类培训设施建设。完善甚高频覆盖，构建安全高

效的通信传输网络，提供可靠地空通信服务。补充完善陆基导航设施，满足传统导航及最低 PBN 运行需求。加快完善雷达、ADS-B、场面监视雷达及多点定位系统布局，实现自动化系统联网运行。确保新建、改扩建机场空管建设项目同步实施。

——在科教基础设施建设方面，按照“出成果、出人才、出效益”的总体要求，着力构建集基础技术研究、应用技术开发、成果转化和创新人才培养于一体的民航科教支撑体系。至 2020 年，建设 10 个左右行业重点实验室和工程技术中心，培育形成 2 个~3 个学科交叉、综合集成的国家实验室。继续支持科技成果转化基地建设，择优选取适宜领域实施重大技术装备试验和示范项目，加快自主知识产权技术与产品的应用推广，重点支持开展机场跑道端特性材料拦阻系统、机场高速行李分拣系统、机场综合监视系统、智慧旅客服务系统等重大科技成果转化工作。大力推进民航公共云服务、民航“互联网+”行动计划、网络安全等方面的工程建设，为民航持续发展、安全发展、科学发展提供强有力的信息技术支撑。

应当说，“十三五”期间民航基础设施建设任务十分繁重。我们必须勇于担当、攻坚克难、砥砺前行，以高度的历史责任感，全面落实“十三五”建设目标和任务，力争到“十三五”末，民航运行保障能力明显增强，资源配置水平明显

提高，行业运行效率明显提升，容量饱和问题明显缓解，与其他交通方式衔接明显改善，充分发挥民航业在促进国民经济社会发展中的战略基础性作用。

三、全面提升民航基础设施建设水平

新的发展阶段对民航基础设施建设提出了“品质工程”的要求。这就是要以“功能合理、运行安全、服务人本、工程耐久、质量可靠、资源节约、生态环保”为目标，牢固树立先进的建设理念，推进现代工程管理，着力打造集内在品质和外在品位于一体的现代民航基础设施建设工程，使民航基础设施建设迈上新台阶。

（一）在推进“四个机场”建设上下功夫

一是要建设平安机场。安全是民航生产运行的底线，也是基础设施建设的底线，在机场建设中要始终将安全摆在首要位置，把安全贯穿于建设工程的全过程。机场功能设计要统筹考虑安全运行、安保安检、反恐制暴等基本需求。施工组织管理要切实落实安全主体责任，建立健全各项安全管理制度，统筹好安全与进度、安全与质量的关系，坚持合理工期，坚决杜绝盲目赶工和随意压缩工期现象，从严从细从实抓好安全生产。要按照精细管理的要求，建立工程质量全链条管理，严格遵守技术规范和操作规程，以工匠精神追求高品质工程，确保基础设施建设项目在全寿命周期内保持运行平稳、持续安全。

二是要建设绿色机场。牢固树立可持续发展理念，大力引进绿色低碳理念，在机场的选址、规划、设计、施工、运营直至废弃的整个生命周期，高效利用能源、水源、土地源、物料源等一切被利用的资源。引入海绵城市、花园机场理念，建设海绵机场、生态机场，积极推广应用环保新材料、光伏发电、雨水循环再利用等技术，实现垃圾无害化，污水处理率和能耗等要控制在科学合理水平。实施严格科学的环评管理，最小化影响环境。完善绿色机场标准体系，实现机场建设绿色标准化。

三是要建设智慧机场。综合运用大数据、云计算、物联网、移动互联网等先进信息技术，大幅提升机场运行、旅客服务、机场管理的水平。在机场运行上，要实现设备互联、信息互通、资源共享、协同决策，不断优化生产运行流程，提高运行效率。在旅客服务上，要进一步普及电子客票、电子发票、自助值机、无纸登机等服务，建立健全旅客出行信息告知制度，特别是航班变更、延误等直接影响旅客出行的动态告知服务。鼓励引进智能化新产品、新服务，提升旅客的便利性、舒适性和个人体验。在机场管理上，积极采用现代化信息技术，实现机场人员、设备、能源和空间等资源的集约化管理和利用。

四是要建设人文机场。机场建设要始终把旅客放在突出位置，把旅客舒适度和满意度作为衡量标准，在公共交通换

乘、飞机滑行效率、旅客步行距离、中转时间、首件行李到达等各项指标上，提供人本化服务。要注重旅客体验，不断改进提升机场设施的服务功能和流程改造。在增强安全保障和提升服务品质等方面，要认真研究、探索创新，要舍得下功夫、舍得投资，不断从空间品位、环境品位、文化品位和服务品位等维度进行综合考虑，真正做到以人为本。

（二）在推行现代工程管理上下功夫

一是要实现项目管理专业化。民航基础设施建设专业性强，技术含量高，需要多学科、多工种的协同配合，要高度重视会管理、懂工程的项目管理专业化团队组建。大中型基础设施建设项目，要加强各专业间协调配合，推行机场建设项目集中统一管理，将空管、油料、航空公司的有关人员也纳入机场指挥部，空管、油料、航空公司等工程的征地拆迁、规划审批、环境评价等事项，具备条件的应当统一纳入机场建设工程一并办理，统一招标采购，统一管理工程质量、安全和进度。

二是要实现工程施工标准化。在施工管理中，要严格执行工程标准和技术规范，建立健全各项规章制度，建设项目的全过程应当是执行标准规范的全过程。工地管理要全方位实现施工作业标准化和工地管理标准化，确保“安全零事故、质量零缺陷、岗位零差错”。

三是要实现管理手段信息化。广泛应用信息技术、网络

技术和通讯技术，搭建管理信息平台，实现管理过程的全自动控制，达到规范管理流程、提高管理效能、降低管理成本的目的。北京新机场建设中，飞行区工程创新研发并应用了数字化施工管理系统，实现了对关键工艺的自动化监控，在国内尚属首次；航站区工程建设中，施工方集成运用物联网、BIM、移动互联网等信息技术，搭建新机场智慧工地信息化管理系统，实现了新机场工地劳务实名制、视频安防全监控、塔吊监控防碰撞、污水排放等集成化管理，以信息化、精细化、智能化管控提升“智慧建造”水平，这是新机场主航站楼主体结构提前封顶的关键，大幅提升了北京新机场管理水平。

四是要实现日常管理精细化。要注重细节，把粗活做细、把细活做精。一个好的工程建设项目，一定是从每个环节、每道工序、每个建设者的精细操作把关中建成的。细节决定成败，精细决定品质，港珠澳大桥的建设证实了这一点，北京新机场建设更是如此。民航基础设施建设项目技术含量高，工程结构复杂，更要注重细节，形成严谨科学的工作作风，要按照主体工程的质量管理要求，严格要求附属工程。我们很多基础设施建设工程出现问题，往往就出在对附属工程不够重视，出在日常管理不够精细上。

（三）在落实建设责任上下功夫

一是要落实政府部门的责任。民航基础设施建设中，民

航行政机关负有行业政策、行业规划、行业投资、行业补贴、行业工程质量监督等责任；各级地方政府负有城市和区域规划、建设项目储备与审批、建设资金投入、招投标管理等责任。各方切实履行责任，是加快民航基础设施建设的重要前提。民航局将在前期工作的基础上，大力推进简政放权，进一步简化项目审批手续，规范审批流程，全面放开民用机场建设和运营市场，创新民用机场建设和运营投融资方式，加大对政府和社会资本合作的政策支持。在这里，也希望各级地方政府作为机场的主要投资主体，创新投融资渠道，多渠道筹措建设资金，同时要高度重视机场特别是大型枢纽机场综合交通体系的建设，努力实现“零换乘”。

二是要落实项目法人的责任。在民航基础设施建设中，项目法人单位负有主体责任，要严格工程招投标管理、合同管理、施工总承包、分包管理。从业单位要遵守建设法规、信守合同，健全建设项目管理机构，配齐配强工程质量和安全生产管理人员，切实做到责任到位、投入到位、培训到位、基础管理到位和应急处置到位。民航空管系统要切实加强基建队伍建设，创新空管基建项目建设管理的体制机制，做到空管工程建设与机场改扩建工程“同步审批、同步建设、同步交付使用”。

三是要落实设计施工单位的责任。项目设计施工单位在民航基础设施建设质量和安全中的作用至关重要，要加强基

基础研究，创新设计理念，提高设计水平，提高施工作业水平。当前，特别要加强设计质量的提升，这是保证基础设施建设质量和安全的基础所在。要加强设计文件审查工作，对设计质量不高、达不到功能要求、偏离建设“四个机场”目标的设计文件，要坚决退回。要建立设计质量责任制和设计质量评价制度，增强设计单位提高设计质量的内在动力和自觉。对设计单位也要建立信用考核体系，对设计质量低劣或因设计质量造成工程质量出现问题的，要严肃追究相关设计单位责任。要进一步放开民航基础设施建设市场，进一步激发市场活力，同时要加强市场监管，创造公平、公正的市场竞争环境，使民航基础设施建设得到又快又好发展。

四是要落实工程质量监督部门的责任。工程质量监督部门是民航基础设施建设质量的“守护神”。质量监督是民航行业管理的基础工作，是维护和规范民航工程建设市场秩序的利器。民航工程质监部门要进一步加强行业工程建设质量监督队伍的建设，强化民航专业工程建设质量和安全监督责任，加快行业质量监督部门特别是地区管理局质量监督机构的改革，完善规章标准体系、工程质量与安全监督制度，创新监管机制和监管方式，尽快建立健全符合行业发展需要的工程质量监管执法手段，不断提高质量安全监管能力。

（四）在全面从严治党上下功夫

廉政建设与安全、质量同是工程的生命线，也是基础设

施建设的底线。廉政建设和工程质量安全建设相辅相成，廉政方面出现问题，工程质量就很难得到保证，这是一般规律。从近年来民航违法乱纪的典型案件看，民航工程建设领域一直是腐败现象高发之地，也是民航反腐败斗争的重要领域，我们要落实“两个责任”，保持反腐败高压态势，对腐败“零容忍”，共同营造民航基础设施建设的良好政治环境。要严格依照国家法律法规、基本建设程序运作，加强廉洁风险防控，坚决避免腐败问题滋生，努力把所有工程建设项目都建成廉政工程，真正做到干干净净做工程，认认真真树丰碑。要加强制度建设，完善项目决策、招投标程序、财务制度、纪检监督、审计跟踪等制度，建立健全廉政风险防控机制。特别是要加强权力运行的监督制约，抓住工程建设项目的关键岗位和关键环节，构建起“不敢腐、不能腐、不想腐”的长效机制，坚决避免出现“工程建起来，干部倒下去”的情况，打造行业廉政建设良好形象。

加快民航基础设施建设，全面推进民航强国战略是时代赋予我们的光荣使命，责任重大、任务艰巨。让我们凝心聚力、攻坚克难、真抓实干、团结协作，以更加坚定的信心和扎实的工作，加快推进民航基础设施建设，为全面实现小康社会、国家和地方经济社会发展做出新的更大的贡献，以优异的成绩迎接党的十九大胜利召开！

（本文表达系作者个人观点）