

民用飞机“飞得更高”迈出关键一步

章玉贵

新支线客机 承载几代航空人期望

经过14年的艰苦奋斗与精心准备之后,首架由中国人自主研制的喷气式支线客机ARJ21-700于2016年6月28日成功实现由成都至上海的首次载客商业飞行。尽管这是一次普通的商业飞行,但对饱含太多辛酸泪的中国民用飞机产业而言,仍然是一个迟来的里程碑事件。

从商业市场价值而言,中国已跻身全球最大航空市场,但在民用飞机制造方面,仍是一个短板。中国民机产业起步并不算晚,在上世纪80年代就初步具备干线飞机制造能力,但由于各种原因始终未能跟上世界航空工业的发展主流。所以当波音、空客两大巨头在中国赚得盆满钵满时,中国的航空企业却只能充当代工角色。而“远10”的折戟沉沙,老“三步走”战略由于受到美欧联合绞杀而突然破灭,更让为中国的民机产业扼腕叹息。

痛定思痛后,又回到了以我为主的发展道路。2002年4月,新支线客机项目正式立项。2007年12月21日,被称为中国首架具有完全自主知识产权的新支线飞机ARJ21-700,在上海飞机制造厂总装下线。但短短数月之后,中航商飞就被迫对外宣布:由于飞机关键系统供应商未能按时提供试验条件,ARJ21-700首飞将推

迟,最终首飞时间比原计划拖延了9个月。之后,新支线客机项目一直在审慎推进,并于2012年4月完成全部研发试飞工作,进入审定试飞阶段,于2014年12月30日获得中国民航局颁发的型号合格证。但由于迄今未获得美国联邦航空管理局(FAA)的适航认证,故ARJ21只能在中国和部分亚洲、非洲及南美国家运营。被媒体普遍宣传的拥有自主知识产权,其实质是指中国民机产业通过该项目的研制获得了在独立设计、系统集成以及项目综合管理方面的能力,与真正意义上的全产业链自主创新与自主知识产权相距甚远。

新三步走关键跨越 需要二十年

ARJ21-700投入商业运营,标志着在成为与波音、空客比肩的中国商飞,实现了设计制造和运营管理的第一步跨越,根据中国商飞的发展规划,将以ARJ21的先行先试为基础,先在技术统筹、线路运营、国际适航证等方面积累经验,再复制到C919干线飞机上,以消除外界对中国产飞机的质量、可靠性和安全性的担忧。其后,将会制造300个座位及以上的远程客机,实现支线客机、中程客机和远程客机的三步跨跃,真正实现“飞得更高”。

不过,仅有不足十年发展经验的中国商飞要在短期内全面缩小与波音、空客两大巨头在中国赚得盆满钵满时,中国的航空企业却只能充当代工角色。而“远10”的折戟沉沙,老“三步走”战略由于受到美欧联合绞杀而突然破灭,更让为中国的民机产业扼腕叹息。

音、空客之间的差距并不现实。笔者估计,勤勉努力的中国商飞要真正跻身全球航空工业并成为较成熟的市场供应商,至少需要二十年。众所周知,无论是新支线客机项目还是中远程干线飞机项目,都是凝聚大量资金与高技术的系统工程,不仅需要数千亿元的资金投入以及发动机和航电系统等关键部件的国产化,更需要世界级的项目统筹和运营管理能力,特别是管理全球供应链的能力。

就制约中国民机产业发展的发动机来说,无论是ARJ21-700项目采用的CF34-10A发动机,还是不久之后首飞的C919采用CFM国际公司的LEAP-X1C发动机,都需要全球采购与配置。中航工业正在研制的CJ-1000国产发动机最早将于2022年装备C919,而适用于宽体客机C929的国产发动机CJ-2000预计要到2025-2030年完成适航取证。而这只是乐观的预计,这期间会否发生意外,谁也无法给出精准预测。欣慰的是,整合了国内相关技术与生产资源的中国航空发动机集团已经成立,预计国家和有关方面将投入专项资金1000亿元,加上配套资金,预计未来五年航空发动机将获得2000亿元的资金以及相关政策支持。但这只是静态的预测,作为航空工业明珠的发动机,其研制与试验周期之长以及投入商业运营之前需要克服的诸多瓶颈,在业内早已尽人皆知。

突破美欧认证壁垒 需要国家智慧

中国自主研制的首架喷气式支线客机ARJ21-700的交付运营,是志向高远的中国民用飞机产业实现由支线客机向中程客机乃至远程客机研制、生产与运营三步跨跃的关键一步。现阶段仍然主

要依赖于国外关键零部件的中国民机产业,亟需在发动机、机载与航电系统等关键技术实现自主技术供给,并以国家智慧突破美欧在适航认证领域设置的瓶颈。

目前,中国商飞已在技术统筹等方面取得关键性突破,其下一步需要解决的问题是向客户展现出成熟的技术支持能力以及产品的运行品质与安全性能,而这些当然离不开民机研制全过程的质量控制体系和相关程序规范,完善的飞行支持与营销服务体系。即便根据乐观预计,我国将在2025年实现C919的商业化运营,但届时波音和空客很可能早已推出了波音737和空客320的升级产品。假如美欧联手在适航取证方面刁难,中国商飞又将面临遭受双重打压的局面。

所谓国际适航认证,早已成为既有主导大国对新兴经济体民机产业发展进行战略锁定的王牌。美国人很清楚,中国通过ARJ21-700飞机的研制,已走完了喷气支线客机设计、制造、试验、试飞全过程,攻克了鸟撞试验、全机高能电磁场辐射试验、闪电防护间接效应试验等一大批重大试验课题,掌握了失速、最小离地速度、颤振、自然结冰、起落架摆振等一大批关键试飞技术,就技术层面而言,已具备颁证条件,但迟早卡在手上不发,原因不言自明。

破解国际认证壁垒,需要国家智慧,而国家智慧的背后,是中国和美欧围绕民机产业发展的布局与利益分配如何找到有效的均衡点。

(作者系上海外国语大学国际金融贸易学院院长)

焦点评论

老汉卖“盖章鸡蛋” 质量不好可一换二



鸡蛋盖章保质量,老汉诚信观念强。
顾客选购凭章印,假一赔二有担当。
遥想当年阳澄蟹,戒指防伪不久长。
经商自律因人异,法洽监管是保障。

刘军/漫画
孙勇/诗

APP新规 需强化用户权益保障

冯海宁

国家互联网信息办公室28日发布《移动互联网应用程序信息服务管理规定》(下称规定),根据规定,APP提供者须按照“后台实名、前台自愿”原则,对注册用户进行基于手机号码等真实身份信息认证。该规定于2016年8月1日起施行。

移动互联网和智能手机产业的快速发展催生了APP应用程序行业的兴起。官方数据显示,目前在我国国内“应用商店”上架的APP就超过400万款,且数量还在高速增长。伴随APP数量增长的是APP乱象频出,存在损害用户合法权益的行为。

在此之前,主要是依靠相关通知来约束APP,约束力显然很有限。工信部去年11月就《移动智能终端应用软件(APP)预置和分发管理暂行规定》公开向社会征求意见,但似乎没有下文。这次发布的规定应该是我国针对APP管理的第一部正式法规,重要性不言而喻。

笔者以为,给APP立规矩,既需要从保障公共利益、公共安全的角度实行“注册用户真实身份认证”,还应该进一步强化用户个体权益的保障。近年来问题APP侵犯用户权益的现象频频上演,比如工信部通报显示,今年一季度发现手机应用商店的不良软件29款,涉及违规收集使用用户个人信息、

交易所向“宝华”发关注函的法律意义

缪因知

万科的股权之争逐步升级,深圳证券交易所6月27日向万科的第一大股东“宝能系”(钜盛华公司及前海人寿公司)和第二大股股东华润股份公司分别发出关注函,要求双方各自说明它们是否存在协议或其他安排等形式,以共同扩大所能支配的万科股份表决权数量的行为或事实,是否互为一致行动人及其理由。

之所以有此一间,是因为去年底宝能系强势入主万科时,曾与当时万科管理层的同盟者华润两军对垒,仿佛不相两立。但现在多家媒体质疑,华润与宝能系或许存在诸多接触密谈,如双方同时宣布将在下次股东大会上联手否决引入深圳市地铁集团有限公司的预案,并指

控万科内部人控制等治理问题。万科独立董事华生更是直言可以临时冻结“宝华”两家的表决权。

需要指出,商场如战场,三方博弈并无黑白之分。昔日敌化今日友,谈不上首鼠两端。大股东选择与现任管理层渐行渐远,更无背叛一说。但万科是港深两地上市公司,公众投资者成千上万,现在主打的是万科管理层、宝能、华润,但被波及的池鱼多多。这就是深交所发出监管函的目的:依法监管,保护中小股东的利益。

《证券法》专章规定了“上市公司的收购”。其意旨是为了防止特定股东独大,默默地控制了一家上市公司,而损害其他股东的利益。所以自任何股东持股5%起,每增加5%的持股,都必须暂停增持并公告,而持股达到30%

后要继续进行增持的,即使只增加一股,也应当向该上市公司所有股东发出收购要约。

而为了防止规避监管,这里的持股计算标准并不是只看单个账户,而是看“一致行动人”,即通过协议、其他安排,共同支配的一个上市公司股份表决权数量的多个投资者。这是个相当弹性的概念,一致行动人之间可以非亲非故、彼此不持股,但只要不是心有灵犀纯属巧合,而是有所沟通,就会满足此定义。

截至目前,钜盛华及前海人寿合计持有万科24.29%的股份,华润及一致行动人合计持有万科15.30%股份,虽然它们之前各自累积了这么多股份是合法的,但假如它们为一致行动人的话,其持股比例39.59%就会突破多个重要阈值,引发新的法律结果。

在此假设的基础上,即使它们试图再增持一股,也会触发向所有其他股东发出全面收购要约的义务,而不能自行在交易系统下单了事。而之前假若“宝华”之间曾秘密达成一致行动同盟却不公之于众,也会被中国证监会采取责令改正、监管谈话、出具警示函、责令暂停或者停止收购等监管措施。在改正前,它们将不得对其持有或者实际支配的股份行使表决权。

不过,算旧账时,行政合规义务和民事关系效力需要区分。“宝华”真金白银买来的股份被冻结表决权的可能性并不太大。深交所的干预或许着眼于“宝华”向公司和广大股东说清楚彼此之间的关系,然后大家依法依规行事,想干嘛还干嘛。

应对老龄化问题任重道远

周子勋

2530万小学生入学,而到了2008年,这一数字下降了三分之一。未来十年间,中国20-24岁年轻劳动力规模将减少30%。

随着少子老龄化现象的不断加剧,如何养老已成为我国必须面对的社会问题。我国现行的养老体系是“以收定支”,年轻劳动力减少,老人增多就意味着未来年轻人的负担会越来越大,不免出现在许多西方国家一样的问题,即养老开支将占据政府开支的绝大部分,而且财政难以维系。如果不做大力调整和改进,中国的养老领域将会出现严重的结构问题,同时,一大批老年人将会遭遇一个质量极差的养老服务。然而不幸的是,虽然老龄化是一个被谈得麻木了的老问题,但目前仍然缺乏系统的应对方案、资源与制度保障以及足够的政策准备。

在当前鲜有对家庭养老提供相应政策支持的背景下,机构养老的缺乏和社区养老配套的不足已严重影响到老年人的生活状态和中国人安心养老的愿望。据了解,目前全国2万多个社区中,一大半配套设施还只是停留在“麻将室”阶段。尽管此前已有部分日本护理公司进驻国内市场,但考虑到“观念”、“人才”、“政府支持”等多重阻碍,养老护理产业的普及仍需时日。当老龄化扑面而来的时候,政府在养老服务上将面临重大挑战。比如,在北京老年人要进养老院,按现在的供应情况和老年人口数量,排队得排100年,养老服务供应严重不足。

老龄化应对之策

老龄化趋势不可阻挡。党中央、国务院高度重视积极应对人口老龄化的问题。从当前中央的一系列表态与行动来看,近一个时期内,人口老龄化问题将成为我国政府政策措施的重要落脚点。综合来看,以下几个方面是我国应对老龄化工作的关键着眼点:

一是树立积极应对人口老龄化的思想观念。一方面,主管部门需要更多地开展人口老龄化国情教育、老龄政策法规教育,普及老龄化社会观念与对策;另一方面,要加强家庭建设,引导人们自觉承担家庭责任、树立良好家风,巩固家庭养老基础地位。

二是完善老龄政策制度。一方面,注重顶层设计,不断完善老年人家庭赡养和扶养、社会救助、社会福利、社会优待等基本政策,进一步推进养老服务和医疗保险制度改革;另一方面,制定家庭养老支持政策、农村留守老人关爱服务政策、扶助老年人慈善支持政策、为老服务人才激励政策以及养老服务机构分类管理制度等配套政策制度,促进各种政策制度衔接,增强政策合力。

三是发展推进养老服务业和老龄产业。发展养老服务业应当以更好地满足老年人养老服务需求为核 心原则,推进养老服务制度、标准、设施、人才队伍建设,构建居家为基础、社区为依托、机构为补充、医养相结合的养老服务体系,力求培育养老服务产业新的增长点。

四是发挥老年人积极作用。老年人在化解社会矛盾、维护社会稳定中具有经验和威望的双重优势,可以起到对年轻人的传帮带作用。同时,引导老年人更多地投入社会工作,也有利于老年人形成健康心态与进取精神,有益于老年生活与社会和谐。

五是健全老龄工作体制机制。一方面,完善党委统一领导、政府依法行政、部门密切配合、群团组织积极参 与、上下左右协同联动的老龄工作机制,形成老龄工作大格局。另一方面,要健全社会参与机制,发挥有关社会组织作用,发展为老志愿服务和慈善事业。

总之,随着中国老龄化时代的到来,未来各大城市将面临多种人口问题——劳动力缺乏、年轻人缺乏、抚养比过高、老龄化加重。老龄化社会将倒逼国内地方政策要大力改革。如果一些大城市在户籍政策、医疗和教育等领域大力放开,抢先创造出政策差別,将有利于吸引人才和劳动力集聚,降低老龄化社会的劳动力风险。