

吴献东到航空工业兰飞、万里调研

本报讯（通讯员 李晓国 马俊）3月13日至14日，航空工业党组成员、副总经理吴献东到航空工业兰飞和万里调研科研生产情况，听取公司经营情况和党建工作汇报，并与班子成员座谈交流。

在兰飞，吴献东先后参观了公司仿真模拟大厅、试验验收分厂、装配分厂、综合科研楼和机械加工分厂，认真听取了公司精益管理推进情况，详细了解了公司近年来研制生产的各种产品，重点询问了公司承担的某重点型号项目研制情况，高度评价了公司基于模型的系统工程研制思路，肯定了公司研发设计的先进性和小型化、轻量化、一体化、低成本化的研发理念。针对兰飞下一步发展，吴献东指出，要坚持改革发展，持续推进公司改革转型，着力解决历史遗留问题；要坚持创新发展，首先要是技术创新，实现技术领先，其次是努力研制新产品，开发新市场，开拓新客户，还要创新发展方式，深化科学发展，提升发展质量效益；要克服一切困难，按照时间节点要求完成“三供一业”移交工作；军民融合发展一定要遵循坚持主业、发展“三同”“三高”产品的原则，民品发展一定要坚持市场化、多元化，降低发展风险；持续推进从严治党，使从严治党深入人心；加强核心人才队伍建设，一方面引进高端人才，另一方面通过持续加强党建工作，提高公司职工特别是年轻职工从专业、理念、信仰上对航空事业的忠诚度，

为公司打造核心人才队伍奠定基础。

在万里，吴献东在听取了公司改革与发展、党建与企业文化建设、“十三五”规划、2018年重点工作、代管单位情况等方面的汇报后表示，万里地处西北，在人力资源匮乏和生产设备紧缺的客观条件下，近年来在产品交付、经营管理等方面取得了可喜的进步，行业美誉度和客户满意度快速提升。公司上下要珍惜改革发展成果，进一步拓宽视野、拓展市场、加大创新力度，力争取得更新更好的成绩。针对公司下一阶段工作，吴献东强调，要做好顶层设计方向和把控，在充分研讨和论证的基础上，切实提出公司近期、中期和长期目标；要高度重视产品质量和交付，利用核心技术在航空主业和非航空民品领域扩大产品占比；要牢固树立客户意识，关注客户需求，进一步提升服务客户水平；要不断推进科学管理和精益管理，推动公司精益生产落到实处；要重视创新工作，持续推广“创新工作室”模式，在全公司范围内营造创新氛围，打造创新文化；要利用新机制、新方法和新思路，同步发展非航空民品，打造新的经济增长点；要运用现代化和信息化管理工具，进一步提升公司管理水平和研发能力，不断满足客户需求；要重视产品的迭代发展，将“轻量化、小型化”作为发展方向，不断提升产品综合性能；要充分发挥党组织作用，重点关注民生工程。

聚焦两会·声音



全国人大代表贾大风：

专业化发展是促进“老字号”国有企业改造升级的必由之路

本报记者 姜春艳 吴斌斌 梁晓英

吴斌斌 摄

“我关注两个问题，一个是如何推动东北三省国有企业做强做优做大，促进企业持续发展，另一个是如何降成本，减轻企业负担。”全国人大代表、中国航发东安董事长、党委书记贾大风在接受记者采访时表示，振兴东北地区等老工业基地一直是国家的一个重大战略，虽然新时期以来东北三省很多重大企业进行了改革重组，但仍存在很多短板，比如体制机制不完善、结构性和资源性矛盾凸显，资源枯竭、创新能力弱等，破解难题、转型升级迫在眉睫。

“老字号”国有企业遇到新时代，发展如何将破题？

“全面转型升级势在必行，但是转型升级的关键是不能再贪大求全，按照过去‘小而全’‘大而全’的模式运行，必须要聚焦主业，走专业化道路，要以供给侧结构性改革为主线，从体制机制入手，从空间布局着力，向纵深发展，向专业集中，瘦身健体，提质增效，不断增强企业的活力和市场竞争能力，真正把国有企业做强做优做大。”贾大风说。

我国国有企业的发展过程大致经历了三个重要时期：从建国到改革开放的有计划经济阶段，因为当时特定的经济环境和历史条件，这些企业在建立之时就体现出了“小而全”“大而

全”的特点，同时担负着很多社会化保障职能，主业优势体现不够明显；二是上世纪80年代到90年代由计划经济向市场经济改革阶段，很多国有企业开始了第二次产业升级，调整产品结构，逐步转向了市场化发展道路，将人财物资源投入到主导产品上，慢慢地表现出了“有所为、有所不为”；三是新时期由制造大国迈向制造强国的第三次转型升级阶段，深化企业改革，强化创新驱动，瞄准国际标准，努力实现专业化发展。

“东北地区老工业基地以装备制造、能源、原材料等战略产业和骨干企业为主，而且多是建国初期建起来的。”贾大风介绍说，我国第一个五年计划时期从前苏联和东欧国家引进了156项重点工业基本建设项目，后来实际正式施工项目为150项，黑吉辽占了56项，近三分之一的比例，其中东安公司就列属国家“一五”期间重点建设工程，是新中国首批六大航空企业之一。大浪淘沙，不进则退，随着东北经济的大幅衰退，素有“共和国长子”之称的国有企业发展也显出颓势，在新技术不断推陈出新带来的产业化浪潮中渐失话语权和竞争力。为了振兴东北老工业基地建设，国务院出台了相关政策，比如加快

推进企业兼并重组，支持优势产业、骨干企业、重要品牌扩大市场份额，依托国防军工企业优势，发展军民两用技术，促进军民融合等等。

2013年到2016年，习近平总书记先后三次到东北三省考察调研，要求着力优化产业结构，做好“三篇大文章”，即改造升级“老字号”、深度开发“原字号”、培育壮大“新字号”，要加速促进项目聚焦，不断扩大引资规模，大力推进东北老工业基地经济建设发展。

当前，中国特色社会主义进入了新时代，面对发展新形势，国有企业发展不能贪大求全，如果再按照“小而全”“大而全”的模式去运行，实现全面升级必定会十分艰难。贾大风建议，国有企业若想真正实现产业升级，做强做优做大，必须要聚焦主业，走专业化发展道路。

“德国制造业之强很大程度上依靠的是一大批有‘隐形冠军’之称的中小企业，这些企业走的就是专业化发展之路，它们技术集中、反应灵活、耗能较低，凭借自己的专业能力将经营范围覆盖全球各地。”贾大风以工业强国德国为例分析说，依据社会化分工论，社会协作和分工越为精细和完善，经济综合竞争能力就越强，能够有效地降低生产成本，提高生产效

率，分散投资风险，实现均衡发展。

“这需要国家在大的统一层面筹划。”贾大风的一个担心是，东北地区的这老国有企业，关系庞杂，有的属于国资委管理，有的属于地方国资委管理，还来自不同工业集团，仅靠他们自发建立专业化发展，构建整体供应链是很难做到的。

他建议国家出台区域产业政策，为区域产业走专业化发展道路做好指引，形成具有协作与分工功能的产业链条或者企业集群，不断健全与产品生产相关联的供应链机制与体制，进一步提高供给结构的适应性和灵活性；期望国家能够进一步加大“老字号”国有企业的产业升级的政策引导力度，使其找准自身的产业定位、目标和路径等，引导企业不断做好结构优化、专业深耕，提升核心竞争能力；积极推动区域军民融合，发展高技术军民融合产业，在带动区域经济协同创新发展的同时，打造军工企业专业发展优势，使其实现高质量、高效益运行；加快专业化发展的步伐，帮助国有企业分离移交“三供一业”等非重点、非核心业务，减轻企业社会化保障职能，促进企业瘦身健体、提升效率。

陈少洋带队拜访国家质量监督检验检疫总局

本报讯（通讯员 王英杰）3月13日，中国航发党组成员、副总经理陈少洋带队拜访国家质量监督检验检疫总局副局长、党组成员、国家标准委主任田世宏。

陈少洋介绍了中国航发的基本情况，汇报了集团的发展战略以及成立一年多来加大自主创新、推进体系建设、加强标准化工作的有关情况。陈少洋对国家质检总局在标准化工作方面给予中国航发的高度重视和关心支持表示感谢，并希望国家质检总局在标准化示范项目、标准化融合发展、国际交流合作等方面给予中国航发更多的指导和帮助。

田世宏表示航空发动机是国之重器，国家质检总局将重点予以支

持和做好服务，进一步完善有关标准化技术组织，积极提供对外交流合作平台，加快推动航空发动机军民标准化融合发展和商用航空发动机标准化示范等。他希望中国航发开展全面标准化建设，充分发挥中央企业带头作用，积极开展标准化对标达标活动，研究探索科技创新、标准研制和产业发展“三同步”发展模式，形成一批可复制可推广的经验。

国家质检总局有关司局领导、国家认证认可监督管理委员会、国家标准化管理委员会、上海市质量监督局有关领导以及中国航发总部有关部门负责人、中国航发商发有关领导参加会见。

王之林到中国航发动力所和黎明检查工作

本报讯（通讯员 牛春兴 黎宣）3月13日至14日，中国航发党组成员、副总经理王之林先后到中国航发动力所和黎明检查工作，就科研生产和服务保障提出新要求。

在动力所，王之林详细了解了型号研制进展情况，听取了2018年工作规划和后续研制规划，并对2018年研制任务进行了安排部署，明确了工作要求。他强调，动力所要发挥总师单位牵头抓总作用，提前谋划、加强沟通，确保重点任务与重点节点；要加强质量管理和过程控制，积极吸取研制过程中的有益经验和教训；要高度重视安全生

产工作，严守试验、外场安全底线，保障研制工作顺利进行。

在黎明，王之林参观了叶片加工中心等生产现场，听取了相关研制产品的工作汇报，并就产品市场需求、产能规划等与有关人员进行了研讨交流。他要求，黎明要增强客户服务意识，靠前思考、加强沟通，变被动服务为主动服务，有效提升服务质量；要统筹考虑，认真梳理、策划、制定相关服务保障工作的价格标准，并积极贯彻执行；要进一步采取措施提升产品质量和产品研制水平，切实保障产品完好率，尽最大可能满足用户需求。



全国人大代表张金华：

通航产品要造得出 飞得起 用得好

本报记者 梁晓英 姜春艳 吴斌斌

梁晓英 摄

航空应急救援因其快速、高效、受地理位置限制较少的优势，是灾难应急救援的“最后一公里”，在防灾抗灾行动中发挥着不可替代的重要作用。目前我国的航空应急救援装备体系主要以直升机和固定翼飞机为主，而作为其中重要的一支救援力量，无人机、飞艇、系留气球等其他飞行器也开始受到越来越多的关注。

作为飞艇、系留气球等浮空器研发制造领域的国家队之一，航空工业特飞所在紧跟社会需求加大产品开发力度的同时，也开始更多地关注浮空器的应用、通航市场的发展以及通航产品的适航取证等方面的问题，将眼光投向了浮空器这个细分产业链条的更多环节。两会期间，就上述问题，本报记者专访了全国人大代表、航空工业特飞所高级主任设计师张金华。

浮空器在航空应急救援中大有作为

作为人类开发、使用最早的一种航空器，浮空飞行器具有一般飞机和直升机都无法比拟的独特优势。技术人员出身的张金华对此了然于胸，“首先，浮空飞行器有很长的留空时间，可以长时间地留空执行任务。其次，浮空飞行器升空高度高，检测范围大，检测精度高。此外，在使用方面，机动性好的基础上还具有较高的经济性和安全性。”

因此，浮空飞行器在我国应急救援

体系中具有十分广泛的用途，可进行空中监视、高空监测、预警、通信指挥和人员救护和物资运输，完成其他航空装备难以完成的救援任务。

近年来，航空工业特飞所正在研制并已成功研制了一系列的航空应急救援装备，比如AG600大型水陆两栖飞机，“海鸥”300、AG50、AG300等通用飞机，以及DFX100等水面飞行器。除此之外，特飞所还研制了重载飞艇、对流层飞艇、遥控飞艇、系列系留气球等浮空器。

“提高航空应急救援能力为浮空飞行器除了在军事需要和一般民用运输之外开辟了一个新的需求空间，为航空产业的大发展提供难得的推动力。”因而张金华对系留气球、各型飞艇的市场发展前景充满了信心，“初步估计未来30年系留气球需求量可达350艘、各型飞艇需求量可达300艘，我们预计未来系留气球和飞艇市场占有率可达40%。”

尽管航空应急救援的重要性正在得到越来越广泛地认可，但是面对突发事件，我国航空应急救援体系仍然存在反应速度慢、手段单一，以及各方协同能力弱等不足。也正是深刻地认识到了这一点，张金华在采访中告诉记者，“国家应该编制利用航空装备包括特种飞行器进行应急救援的近期和长远发展规划，做到统一规划，分步实施。”对此，张金华有着更为

深刻的思考。

结合特种飞行器的发展前景和荆门地区已有的产业基础，张金华建议在荆门地区建立国家航空应急救援中心，“这不单是对国家军民融合发展战略的响应，也是航空产业融入地方经济的直接一步。”一方面，荆门市具有建立航空应急救援体系相应的基础设施条件保障，在航空应急救援方面具有明显的地域优势，并且构建了包括漳水上机场，以及宜昌、襄阳、恩施等7个通用机场在内的机场服务网络。另一方面，荆门被定位为我国最大的特种飞行器生产、试验、试飞基地，对通用航空全产业链发展具有很强的吸引力，有利于通航产业的高度聚集。

让更多国产通航产品飞起来

通用航空为基础的航空应急救援必须依托航空制造业、航空运营和航空服务业的紧密结合。当前，我国通航产业正处于一个快速发展时期，这为国内的通航制造业提供了难得的发展机遇。然而，在通用航空器的研制过程中，适航取证时间长正为所有通用航空器研制单位所诟病，也成了制约国内通航制造业发展的重要因素。

“通用航空器的取证时间一般都会超过5年”，这是张金华长期调查研究得出的结果。这个问题不解决，

通用航空器要造得出、飞得起、用得好这个目标就无法实现。

“通用航空器适航取证时间长，原因有很多，首先由于需求牵引不足，我国民用飞机研制基础薄弱，如航电系统可供选择的取证设备很少，导致很多设备都需要进行适航取证工作；其次由于研发人员缺乏设计经验，加大了适航取证的难度，这需要与欧美发达国家合作，学习国外的设计理念；还有就是通用航空器研制单位在适航取证过程中，经常等待局方的审查时间，因此局方审查资源有待进一步扩充。”

在张金华看来，“应优化通用航空器适航审定程序，增加适航审定资源，并加强适航审定队伍建设。”只有这样，才能提高通用飞行器的审定效率，让更多合格的国产通用航空产品能够飞起来，用起来；反过来，这些产品投入使用后，会积累大量的数据和经验，为以后的通用航空器适航审定提供参考和依据，逐渐形成一个良性发展的态势。

张金华说到，近年来，特飞所结合军民融合发展战略在通航发展方面走出了自己的探索之路，为加快融入区域发展经济圈的步伐，特飞所还将加快推行轻型运动飞机国家地方联合工程研究中心的建设，开展轻型运动飞机国家地方联合研制中心的建设工作。



AG600水上试飞保障工作会在荆门召开

本报讯（通讯员 梅春艳）3月14日，大型灭火/水上救援水陆两栖飞机水上试飞保障工作会在湖北荆门召开。航空工业民机产业部项目办主任冷毅勋，航空工业通飞总经理、AG600项目现场总指挥杨雷，航空工业通飞副总经理、AG600项目现场常务副总指挥张枢玮等参加会议，并实

地考察调研了漳河机场机库及跑道建设情况，现场听取了航空工业特飞所/通飞研究院、华南公司、试飞中心、珠海通用机场管理公司及荆门爱飞客综合体等单位关于AG600水上试飞保障工作的专题汇报，确定全年工作计划，明确具体职责分工。冷毅勋表示，根据研制计划，

AG600预计今年实现水上首飞，时间紧、任务重，希望各有关单位以强烈的责任感和紧迫感，充分发扬“担当精神”，面对责任清单积极认领，主动作为。

杨雷要求，必须全力以赴做好AG600水上首飞保障工作，全体参研人员在思想上高度重视，严控节点，随时评估，科学调整，按项目管理模式采取“责任矩阵”的方式抓好落实，

确保项目按时间节点顺利完成。

杨雷指出，要以飞机本身、条件保障以及社会资源“三条主线”并行的原则，立足眼前，谋划长远，统筹全局，科学决策，做好充分沟通和异地协同，战胜研制过程中的重重困难，确保圆满完成水上首飞，实现习近平总书记对AG600项目提出的“尽早投入使用”的殷切期望。

中航国际物流有限公司
航空工业集中采购与集成服务平台

中航物流作为航空工业物资配套保障主渠道，承载着保军配套、集中采购、物资调剂、新器材试制和电子元器件管理等多项职能，始终致力于航空工业科研生产单位提供设计、采购、运输、仓储、检验、加工、配送、信息、金融等一体化供应链集成服务。

中航物流愿携手旗下中国航空工业供销有限公司、中航物资装备有限公司等32家区域公司以增值增效服务，为客户创造价值。

公司网址：<http://www.avic-logistics.com.cn>