

心语

迈步新时代 开启新征程

子铎

花开盛世，春雨如练，潮涌新时代。走过67年峥嵘岁月的新中国航空工业，正昂首阔步踏上了建设新时代航空强国的新征程。

回首67年前的今天，国家颁布《关于航空工业建设的决定》，标志着新中国航空工业迎着抗美援朝的烽火正式诞生。广大航空人不忘初心，牢记使命，砥砺前行，在67年的峥嵘岁月中绘就了“航空报国”的恢宏画卷。

67年不忘初心、牢记使命，航空工业践行强军首责推动航空武器装备实现重大跨越，特别是党的十八大以来一系列重大先进装备列装部队并形成战斗力，实现了航空装备由一穷二白到跟踪仿制、由中小型到大中型、由第三代向第四代、由有人向无人、由空中向陆海空全域拓展的华丽蜕变。我们认真贯彻习近平新时代强军思想，不断清晰了强军战略观、业绩观、客户观和质量观，型号科研和批生产交付能力连年提升，圆满完成抗战胜利70周年、朱日和、南海等重大阅兵任务，并在高强度实战化训练中锻造了新时代的“蓝天利剑”，使航空装备真正成为我军卫国守疆战略执拗的核心力量。

67年不忘初心、牢记使命，航空工业聚焦国家重大战略勇当推动国民经济发展排头兵，特别是党的十八大以来贯彻落实国家军民融合战略、“一带一路”倡议、五大发展理念等重大决策，稳步向做强做优做大目标迈进。落实国家赋予的航空制造业主力军的使命任务，经过数十年艰苦努力，基本形成了由中型运输机、涡桨支线飞机、通用飞机、直升机及其系统配套构成的国产民机体系，“新舟”、AG和AC系列全面发展；不断深化改革开放，全力实施“走出去”的国家战略，架设“空中丝路”，国际化开拓深度和广度都有大幅度提高，建立起了覆盖全球的生产、营销、服务体系，航空工业已经成为世界500强俱乐部的成员。

67年不忘初心、牢记使命，航空工业始终坚定党的领导，始终对党忠诚、为国担当、塑魂固本。在新中国航空工业从无到有、从小到大、从弱到强的峥嵘岁月里，总有亘久不变的传承，那就是航空报国精神的代代坚守。一百年前，孙中山先生提出“航空救国”方略，但他终其一生也未能见“航空救国”梦圆。1957年，毛泽东主席题词“建设一支强大的人民空军”，中国人民经过艰苦努力，建设强大空军的探索曲折艰辛；党的十八大以来，习近平总书记多次来到航空工业考察调研，航空人不忘领袖嘱托，砥砺前行，一大批具有世界先进水平的重大装备项目横空出世，航空人解决了许多长期想解决而没有解决的难题，办成了许多过去想办而没有办成的大事。伟大时代催生伟大梦想，伟大梦想源于伟大使命，伟大使命凝聚伟大力量。

站在67年的历史基点上，航空工业确立了到本世纪中叶全面建成新时代航空强国的宏伟目标，战鼓催征，使命光荣。

迈步新时代，建设世界航空强国，必须聚焦党的十九大部署的建设世界一流军队的战略目标，始终铭记新时代强军使命。以习近平总书记为核心的党中央立足于国家安全和“两个一百年”目标，明确走中国特色强军之路，提出到2020年基本实现机械化，力争到2035年基本实现国防和军队现代化，到本世纪中叶把人民军队全面建成世界一流军队。航空武器装备作为现代战争的首战装备、决胜装备，在“空天一体、攻防兼备”的空军战略、“近海防御、远海护卫”的海军战略、“机动作战、立体攻防”的陆军战略中使命重大。新时代新征程，航空工业要始终肩负保军之责、手擎强军之剑、瞄准“打赢”目标，把集团战略资源配置在履行强军兴军的使命上，全力建设强大的航空工业，为实现新时代强军目标提供装备支撑。

迈步新时代，建设世界航空强国，必须聚焦建设世界一流企业的战略目标，始终铭记新时代强国使命。党中央、国务院要求我们贯彻新发展理念，以供给结构性改革为主线，推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革；要求我们深化国有企业和国防科技工业改革，推动国有资本做强做优做大，培育具有全球竞争力的世界一流企业。航空工业作为高科技战略性新兴产业，在推动经济高质量发展中负有重要责任。新时代新征程，航空工业必须坚决落实党中央、国务院的战略部署，坚决把发展战略从产业“有没有”调整到“好不好”上来，把聚焦主业发展作为最高战略，把提高产品质量作为主攻方向，在加快发展中更加突出做强做优，以一流的企业“硬”实力，在实现强国使命的征程中再谱新篇、再创辉煌。

迈步新时代，建设世界航空强国，必须聚焦建设创新型国家的战略目标，始终铭记新时代创新使命。党的十九大对建设创新型国家作出战略部署，强调要瞄准世界科技前沿，实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破；要加强应用基础研究，拓展实施国家重大科技项目，突出关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术创新，为强国战略提供支撑。新时代新征程，航空工业既迎来弯道超车的难得契机，也面临慢进则退的风险考验。我们必须深刻把握全球科技创新的脉搏，坚定不移推进改革开放，在自主创新的征途上勇立潮头、永不懈怠、争做贡献。

雄关漫道真如铁，而今迈步从头越。使命在担当中实现，幸福在奋斗中得来，新时代是每个人的新时代，每个人都是新时代的见证者、开创者和建设者。

67周年，挥戈新时代！再一次聚集在春意盎然、激情澎湃的春天，让我们更加紧密团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，不忘初心、牢记使命，咬紧目标、改革创新，挥洒豪情、砥砺前行，高举建设新时代航空强国的伟大旗帜，为全面实现党的十九大确立的宏伟目标，为实现航空梦、强军梦、中国梦而不懈奋斗！

盛世春雨润，潮涌新时代，数风流人物，就在今朝！

国务院：加快航空医学救援体系建设

本报讯 为全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，深入贯彻落实中央经济工作会议精神和十三届全国人大一次会议通过的《政府工作报告》部署，做好今年政府工作，实现经济社会发展目标任务，近日，中国政府网发布了国务院《关于落实〈政府工作报告〉重点工作部门分工的意见》（以下简称《意见》），就《政府工作报告》确定的重点工作，提出部门分工意见。

《意见》指出，要加快制造强国建设。推动集成电路、飞机发动机、新能源汽车、新材料等产业发展，实施重大短板装备专项工程，推进智能制造，发展工业互联网平台，创建“中国制造2025”示范区。大幅压减工业生产许可证，强化产品质量监管。

发挥投资对优化供给结构的关键性作用。重大基础设施建设继续向中西部地区倾斜。实施新一轮重大技术改造升级工程。中央预算内投资安排5376亿元，比去年增加300亿元。落实鼓励民间投资政策措施，在铁路、民航、油气、电信等领域推出一批有吸引力的项目，使民间资本进得来、能发展。

要健全应急管理机制。推进突发事件应急体系建设“十三五”规划实施，加快预警信息发布系统和航空医学救援体系建设，强化综合应急保障能力。加强国际应急支援能力建设，提高国际应急支援水平。推动应急管理标准化建设，健全应急预案体系。加快应急产业发展，推进基层应急管理能力建设和应急管理科普宣教开展，提升社会协同应对能力。

为加强综合应急保障能力建设，提高紧急运输保障能力，国务院办公厅已于2017年7月19日发布了《国家突发事件应急体系建设“十三五”规划》（以下简称《规划》）。《规划》指出，到2020年，要建成与有效应对公共安全风险挑战相匹配、与全面建成小康社会要求相适应、覆盖应急管理全过

程、全社会共同参与的突发事件应急体系。

值得注意的是，《规划》还提出，要研究探索航空运输能力社会化储备机制，通过委托代建、能力共建、购买服务、保险覆盖等方式，支持鼓励通用航空企业增加具有应急救援能力的直升机、固定翼飞机、无人机及相关专业设备，发挥其在抢险救灾、医疗救护等领域的作用。并建立健全通航企业、保险机构等参与的航空医学救援机制，带动形成社会化航空医学救援体系。

（综合）

“风采·航空”航空工业直属2018年登山比赛在京举办



韩晓红 摄

本报讯（记者 沈建）4月14日，“风采·航空”航空工业直属2018年度登山比赛在北京市西山国家森林公园成功举办，京区38家直属和成员单位的387名选手参赛。

比赛全程3.3公里，按年龄分为男子、女子甲乙丙三组，设置了单位团体奖和个人单项奖。航空工业党组成员、副总经理李本正到场为比赛鸣枪发令并为获奖单位颁奖。经过激烈角逐，最终梁伟、刘长鑫、陈春平、樊晶晶等54名运动员斩获所在分组的个人奖项，中航国际获团体一等奖，航空工业规划、云湖获团体二等奖，航空工业计量所、制造院、建投获团体三等奖，中航文化获特殊贡献奖。

本次登山比赛由航空工业直属工会、直属团委主办，中航文化承办，航空总医院提供现场医疗保障。据悉，航空工业直属登山比赛已连续举办9届，受到广大职工喜爱。本次比赛首次引入赛事专业计时系统，运动员佩戴计时手环参赛，确保比赛成绩准确、公正、及时。

2018年度民航局部门预算公布

本报讯 4月13日，民航局网站公布《中国民用航空局部门预算（2018年）》。《预算》显示，民航局2018年财政拨款收支总预算1937280.47万元。

《预算》显示，交通运输（类）民航发展基金支出（款）通用航空发展（项）2018年预算数为38134.40万元，主要安排用于对通航飞行作业和驾驶员执照培训给予补贴。通用航空发展，反映民航发展基金收入安排用于包括支持通用航空企业开展应急救援、农林飞行等作业项目，通航飞行员教育培训，通航基础设施建设投入和设备更新、改造等支出。

此外，交通运输（类）民航发展基金支出（款）航线和机场补贴（项）2018年预算数为257530万元，主要安排用于对中小机场、支线航空、国际航线等公共服务提供给予补贴。（辛文）



让企业不再被动“黑飞”

——解读《民用无人驾驶航空器经营性飞行活动管理办法（暂行）》

文 吴丹

多年来，大疆传媒的首席执行官乔岩一直被一个问题所困扰着：企业使用无人驾驶航空器从事航拍活动，需要获得空域管理部门的批准。如果严格按照相关规定，批准条件之一是工商登记营业执照经营范围要列明“空中拍照”等通用航空飞行活动，而此项登记需要依据行业管理部门颁发的经营许可证予以确认。最让他头疼的是，这样的经营许可证并没有途径获得。这样一来，企业事实上一直以“飞行演示”的名义规避管理，处于被动“黑飞”的状态。

如今，这个困扰乔岩多年的问题终于得到了解决。在将于今年6月1日起开始实施的《民用无人驾驶航空器经营性飞行活动管理办法（暂行）》（以下简称《办法》）中，对无人驾驶航空器运营者如何取得经营许可证等诸多问题进行了明确，企业从事经营性飞行活动将从此合法合规。

满足需要 填补空白

近年来，我国无人驾驶航空器市场增长迅速，无人驾驶航空器在农业、电力、测绘、安防等领域的应用日益成熟。据预测，2017~2021年，中国行业级无人驾驶航空器市场规模，将以每年30%的速度增长，并大有在通用航空、货运航空等诸多领域，替代有人驾驶航空器的趋势。

与此同时，无人驾驶航空器行业的飞速兴起也带来了诸多安全隐患等问题。近年来，民航局在无人驾驶航空器运行管理上，已经在采取多项措施，效果逐步显现，安全形势明显向好。但是，关于无人驾驶航空器从事经营性飞行活动的管理规定始终是一个空白。

记者了解到，关于无人驾驶航空器从事经营性飞行活动，目前法律并无针对性条款，但可以适用《民航法》第147条第二款“从事经营性通用航空的，应当向国务院民用航空主管部门申请领取通用航空经营许可证”。而目前实施的《通用航空经营许可证管理规定》第45条第三款明确，“使用民用无人驾驶航空器进行经营性通用航空活动的管理办法，由民航局另行规

定”。这使得无人驾驶航空器的运营监管问题始终没有一个适用的标准。

“此次《办法》的制定和发布，正是填补了这项空白，无人驾驶航空器经营性飞行活动将有章可依、有据可查。”民航局运输司相关负责人表示。

为满足企业经营的需要，拓展无人驾驶航空器应用的服务领域，提升产业价值，引导产业健康有序发展，民航局发布《办法》，可以让更多的无人驾驶航空器经营企业得以合法运转。业内专家分析，《办法》的发布反映了民用无人驾驶航空器市场发展的需求，标志着国内民用无人驾驶航空器从事经营性飞行活动管理法规制度建设迈出了第一步，将有利于建立有序的无人驾驶航空器经营监管机制，为今后民用无人驾驶航空器开展合法合规的经营性飞行活动打下坚实基础。

广州民航职业技术学院教授罗亮生认为，《办法》在一定程度上为政府相关部门及无人驾驶航空器企业提供了作业空域等服务的法律依据，为政府对无人驾驶航空器分类分级管理提供了决策依据，以疏导和控制相结合的方式，改变了现在个别地方一味禁飞的现象。特别是此次发布的《办法》与此前民航局出台的无人驾驶航空器空中交通管理、飞行员资质管理等规定将构成无人驾驶航空器飞行科学管理体系，更加有利于规范无人驾驶航空器的运营管理，充分发挥无人驾驶航空器在各行各业的运用，从而促进我国经济发展。

条件放宽 程序简化

《办法》只有3章20条，并对无人驾驶航空器经营许可证的准入条件进行了大幅简化，由传统有人驾驶航空器设定的10项减少为作业类3项、培训类4项，仅保留企业法人、经实名认证的无人驾驶航空器、经认证的培训能力（培训类）和地面第三人责任险等基本许可条件。对企业所有航空器数量的要求，也由2架减少为1架，并对250公斤以下无人驾驶航空器作了许可准入豁免。

民航局运输司相关负责人表示，为使无人驾驶航空器经营活动管理更有针对性，更方便无人驾驶航空器企业，民航局从用户角度出发，坚持服

务导向，基于“分类管理”原则，近几年一直在尝试把无人驾驶航空器相关规定从其他规章中分离出来，尽可能地降低门槛、简化内容、减少程序、方便用户。

正如该负责人所言，在放宽准入条件的同时，《办法》还对无人驾驶航空器经营许可证的申报程序进行了简化。在线受理、在线审核、在线颁证。许可部门须在20日内完成审查后，作出许可决定。准予许可的，申请人可在线下下载并打印“电子经营许可证”；不予许可的，申请人可在信息查询原因。申请人和管理部门全程“背靠背”、无纸化。

尤其值得一提的是，《办法》中对持有经营许可证的无人驾驶航空器运营企业的监管模式进行了明确。按照《办法》，管理部门对企业将实行诚信管理，具体来说，监管方式将实现由“盯人、盯企业”到“盯系统”的转变——通过无人驾驶航空器运营企业在线报送企业基本信息和作业信息，及时了解无人驾驶航空器运营行业的经营情况、作业特点和规律以及存在的问题。

“这种在现有法律所能允许的最大范围内简化程序、手续，并利用信息化手段便利行政相对人在线提交申请的做法，让公众可以不出门就能够办理申请，有效平衡了政府的监管职责，充分考虑到了监管对象特征和需求，让公众容易理解、便于实施，是一种非常值得称道的做法。无人系统规则制定联合体（JARUS）副主席、北京航空航天大学航空法律和标准研究所所长刘浩表示。

分类管理 不断完善

事实上，早在去年8月，民航局就发布了《办法（征求意见稿）》，一经发布立刻在行业内引起了广泛热议，有人积极支持，也有人提出了一些质疑。其中比较典型的就认为《办法》与民航局去年5月发布的《民用无人驾驶航空器实名登记管理规定》的内容大体一致，《办法》实施后，意味着企业又需要向民航局重复注册之前

注册过的内容，从而增加了企业申请运营的负担，使得原本就很棘手的无人驾驶航空器监管问题变得更加复杂。

面对这样的质疑，民航局运输司相关负责人表示，无人驾驶航空器经营许可证管理与实名登记管理并不是一回事，二者性质不同、管理依据不同、目的和效果也均不同。

该负责人解释，无人驾驶航空器经营许可证是依据《民航法》设立的一项行政许可，属于经济范畴，目的在于维护市场秩序，规范市场主体行为；而无人驾驶航空器实名登记是满足特定时期的管理需要所采取的一项行政管理措施，属于社会范畴，主要目的在于采集信息。

“另外，二者是行政管理链条上的两个环节，并不重复。无人驾驶航空器进行实名登记仅仅是获得无人驾驶航空器经营许可证的一个必要条件，而非充分条件，有了经营许可证的无人驾驶航空器企业才能开展无人驾驶航空器的经营飞行活动。”

《通用航空经营许可证管理规定》包括4类经营项目，即载客类、载货类、培训类和作业类，而此次发布的《办法》仅适用作业类和培训类的经营项目，不包括载客和载货类。对于这一业内普遍关注的问题，上述负责人解释说，由于无人驾驶航空器从事通用航空的情形比较复杂，安全风险等级不同，并且存在一定的不确定性，因此此次发布的《办法》并未将载客类和载货类囊括在内。

记者了解到，为了满足载货类无人驾驶航空器经营活动的实际需要，民航局于去年8月和12月分别专门批复了江西和陕西两个无人驾驶航空器从事物流配送的运营试点，旨在探索出符合无人驾驶航空器运行特点的、有针对性的管理模式和运营标准，及时总结试点经验，加快制定相关运营和安全管控标准，固化试点成果，输出中国标准和管理模式。同时启动相关立法，完善无人驾驶航空器管理的法规体系。

“届时，我们会评估载货类与《办法》相关条款的匹配度，决定是否在同一部规章中予以规范。”上述负责人如是说。

（本文摘自《中国民航报》）

遵义：将再建11个通用机场 2030年前实现县县通

本报讯 据遵义市发改委消息，目前，《遵义市通用机场布局规划》已进入环境影响评价公示阶段，这预示着遵义县县通机场工作正在稳步实施当中。

贵州省发改委于2017年7月发布《贵州省通用机场布局规划（2016-2030年）》，提出在2030年前，贵州省基本实现县县通用机场。其中，遵义市除了已通航的新舟机场和茅台机场外，还将在11个县（区）里建设3个A1级通用机场、8个A2级通用机场。

相关负责人介绍，为了推进遵义县县通机场工作，遵义市着手编制了《遵义市通用机场布局规划》，规划期限为2016-2030年，最终形成以A1级通用机场为骨干、A2级通用机场为支撑、A3级通用机场为补充的功能完善的遵义通用机场体系。具体为播州区、赤水市、正安县各布置1个A1级机场，另有8个A2级通用机场分布在桐梓县、绥阳县、凤冈县、湄潭县、余庆县、习水县、道真自治县、务川自治县。同时在一些低空旅游、航空体育活动场所，设置A3级机场。（边际）