

私人飞机能“飞”多远

■ 本报记者 李志豹

如果还只是做钢结构的生意,陈少昌或许不会像今天这样“出名”。

陈少昌的声名远扬源于他创办的私人飞机4S店。该店为国内首家私人飞机4S店,隶属于珠海西锐通用航空有限公司。陈少昌即是西锐公司的老板,而在此之前他主要在辽宁从事钢结构的生产与销售,是辽宁鞍特彩板钢结构有限公司的总经理。

3月16日,陈少昌的私人飞机4S店在珠海成立,为中国私人飞机用户提供飞机加油、维修、托管、航行等一系列服务。

在低空空域开放改革逐步深化与日益庞大的市场需求刺激下,陈少昌成为私人飞机4S店的第一个尝鲜者。

而在老板陈少昌的规划中,今年还将在沈阳投资建设第二家私人飞机4S店。未来几年,自己的4S店将达到40家。

首家4S店已售出14架飞机

你可以如同在汽车4S店买汽车一样,买一架属于自己的飞机,这就是私人飞机4S店。陈少昌的私人飞机4S店,让怀抱私人飞行梦的人离梦想又近了一步。

私人飞机4S店的出现引起了业内外人士的高度关注。来自全国各地咨询购买飞机的电话络绎不绝,而且还有不少投资人士打来电话询问如何合作开建私人飞机4S店。

4S店只是通俗称呼,其专业名称是通用航空企业。

所谓“通用航空”,是指除公共运输和军用以外的民用航空活动,机种包括私人飞机、公务机、医疗机和抢险机等。

珠海西锐通用航空有限公司(以下称“西锐公司”)的前身是珠海商用航空中心,是中国首家私人飞机运营服务中心(FBO)。该中心建立于2010年11月17日,完全引入美国FBO管理模式,是一家为中国私人飞机用户提供飞机加油、维修、托管、航行等服务的航空运营商。

陈少昌涉足私人飞机生意缘始于2005年。一次他看到头顶一架双人动力伞掠过,便喜欢上了飞翔。之后,他开始玩滑翔伞,并迷上了飞机,并于2010年取得私人飞机驾照。

这一年,国家开始对低空解禁,他便与朋友拿出自己钢结构生意里的一些闲钱,在珠海投资开设了这家飞机4S店。

在国内,由于通用航空仍受诸多管制,要成立这样的一家公司并不容易。

据陈少昌介绍,为了拿到运营许可证,花费了一年多的时间。期间经过了引进飞机、办理飞机三证以及中国民航局检查、经营许可审定等相关手续,并完成十余万字运营手册编撰。最终在今年3月中旬获得由中国民航局中南地区管理局颁发的运营许可证。

运营许可证显示,珠海西锐通用航空有限公司被核准的经营范围为“航空器代管业务、私用飞行驾驶执照培训、个人娱乐飞行”。

据悉,目前这家私人飞机4S店已售出14架西锐S22和S20两款型号的飞机,客户来自深圳、大连、黑龙



CNS供图

江等地区。

目前,珠海西锐私人飞机运营服务中心的飞机托管能力是30架,预计到今年年底将会有10架私人飞机在此托管。

私人飞机服务缺乏

刘家学是一位煤老板,他在山西、新疆、内蒙古等国内多个地方有30多个煤矿。来回奔波于这些矿区颇让刘家学苦恼。

这些矿基本都在经济不繁荣的地方,交通很不方便。“很多时候都要倒好几次航班,并且还要坐车才能到达自己的矿区。”刘家学表示,如果有自己的飞机的话就会方便很多。

确实,乘坐私人飞机可以指定起降时间、地点,乘机简单。客舱内还可配置先进的卫星电话、电脑网络接口、传真等完善的办公设施,是真正的“空中办公室”。这些都是民航所不具备的优势。

向刘家学一样,国内经济的快速发展造就了一批优秀的企业家。由于业务需要,这些企业家对私人飞机的需求日益强烈。

“中国具备购买私人飞机实力的企业家及富豪越来越多,但是私人航空服务站却极其缺乏。”中国豪客商务机有限公司销售总监伊维大对《中国企业报》记者分析,私人飞机运营服务中心的建设很有必要。

更为重要的是,国家一直在推进低空的开放,并且力度越来越大,这

让私人飞行成为可能。

2010年11月14日,国务院和中央军委联合下发了《关于深化我国低空空域管理改革的意见》,要求“适时、有序地推进和深化低空空域管理改革”。并提出我国低空空域将在未来5—10年内开放,最大限度盘活低空空域资源,允许私人飞机等小型飞机飞行。

一年后,“十二五”规划又明确提出,积极推动通用航空发展,改革空域管理体制,提高空域资源配置使用效率,并把建设新型国产干线飞机、通用航空飞机、直升机产业平台,列入战略新型产业创新发展工程。这是第一次将发展通用航空列为国家发展战略。

中信证券的报告分析显示,2015年内通用航空飞机将新增3230架,按单架飞机平均价格500万元,产业拉动比例1:10估算,整个产业年均市场需求为320亿元。

曾有人预测未来10年中国私人飞机和商务飞机规模,将会以每年20%的速度增长。中国私人飞机的拥有量可能会超过美国,成为世界第一。

机场建设仍需政府推进

也正是看好了这一潜力巨大的通用航空市场,陈少昌才决定将私人飞机4S店这个盘子做大做强。

陈少昌已经着手在沈阳、丹东、吉林、大庆等地选点筹备更多私人

飞机4S店,以后计划在全国成立40家私人飞机4S店。然而,与在公路上行驶的汽车相比,私人飞行要复杂得多。

根据相关法律规定,我国私人驾机飞行有三个硬性指标:一是所驾飞机须获得民航局核发的“飞机适航许可证”;二是飞行员须有合法有效的飞行驾照;三是须向军民航空管理部门申请飞行区域和飞行计划,批准后方可飞行。

其中,最难获批的是飞行区域和飞行计划的申请。这也是“有飞机飞不起来”、“黑飞”屡禁不止的主要原因。

“低空的开放虽然一直在进行,市场增速也很快,但要真正成熟起来还要再等几年的时间。”欧直商贸(上海)有限公司中国区代表富龙威对《中国企业报》记者说。

“飞行员等从业的专业技术人员严重缺失,用于通用航空的专用机场缺乏。”陈少昌表示,这些都是目前制约通用航空发展的瓶颈。

为了解决飞行员稀缺这个难题,西锐公司今年将招20名飞行员,解决买主购买了飞机却飞不起来的后顾之忧,目前对于飞行员进行培训的前期筹备工作已基本完成,计划近期启动社会招聘。

美国目前约有5000个通用飞机机场,而中国只有70多个通用航空机场。“通用航空机场等配套基础设施的建设则要看国家和地方的推进力度了。”陈少昌表示。

微案例



首都图书馆联盟 通借通还



事件

2012年3月,首都图书馆联盟正式成立,该联盟由位于北京行政区域内的国家图书馆、党校系统图书馆、科研院所图书馆、高等院校图书馆以及医院部队、中小学图书馆和北京市公共图书馆共110余家图书馆自愿联合发起成立,并推出10项惠民举措。市民可仅凭一张读者卡,在北京市60家图书馆通借通还,并且可以实时收看其他图书馆举办的讲座转播等。

优点及价值

这是一个公共服务的创新案例,通过联盟内的通借通还让图书馆内的图书流动起来,这等于增加了每个图书馆的藏书量。在理想的全流动状态下,相当于每家图书馆都有了联盟内60家图书馆的藏书,大大提高了图书馆的公共服务效能和效率。

解析

通借通还的商业模式在其他行业中早有存在,比如,银行业的通存通兑、自行车出租业的通借通还等。和上述行业的通借通还仅仅是方便了客户不同,首都图书馆联盟的创新还在于其利用读者的力量实现图书的流转。

也许是一个故事启示了这个创新。相传大英图书馆因年久失修,于是建了一个新馆。雨季马上就要到来,必须赶在雨季之前将书搬到新馆,此时馆长万分焦急,因为搬到新馆需要一大笔经费——350万英镑。这时一个职员说可以用150万英镑搬完这些书。条件是将150万经费中剩余部分全部交给这个职员。馆长非常高兴地答应了他的要求。几天后他将书搬到了新馆,而150万,连它的零头都没花掉。他是这么做得——他在报纸上登了这样一则广告:自即日起,大英图书馆的所有图书均免费外借,条件只有一个,在旧馆借书,必须在新馆还书……

缺点及问题

和现金、自行车等同质产品不同,图书是异质产品的通借通还。简单说,就是无论是哪个客户的钱都是一样的,都可以用同样的存放方式,存放在同样的地点;但图书存放是要有分类的,也就是说不同的图书要存放在不同的地方。这也就是说,一个图书馆要能够存放读者在其他图书馆借到的书,必须增加图书馆的面积和藏书能力。而且非本馆图书的保存和借阅会在很大程度上增加分检工作量。尽管信息化管理手段的发展为图书分类、分拣工作提供了条件和便利,但其中的现实困难仍不能够忽视。

在校生当教授并奖100万



事件

3月20日,中南大学召开新闻发布会,宣布破格聘请22岁的该校2008级本科生刘路为正教授级研究员。原因是刘路攻克了“在数理逻辑学中沉寂了20年的难题”——“西塔潘猜想”。中南大学同时决定为刘路颁发100万元奖金,其中50万元用于改善科研条件,50万元用于改善生活条件。此外,学校还将推荐他参加国家“青年千人计划”的评选,有望在将来享受各种创业科研优惠政策和资金。

优点及价值

尽管社会各界对于中南大学让一个尚未毕业的大学生直接担任正教授级研究员并给予100万元现金的奖励评说不一,但刘路和中南大学却因此成为了社会关注的热点,众多媒体对此进行多角度、全方位的报道,这个价值远远超过了100万元。更重要的是中南大学通过这样一个事件,宣扬了重视人才、重视科研、重视成果的价值主张。

解析

在当今这样一个碎片化阅读的朝代,只有极端性的事件才能引起关注。一个在校大学生能够攻克“在数理逻辑学中沉寂了20年的难题”——“西塔潘猜想”是一个极端事件,而中南大学又在这一极端事件上叠加了另外一个极端事件——正教授职位和100万元资金,两个极端性事件的偶合产生了巨大的传播能量,让中南大学和刘路在转瞬之间名满天下。

如果说刘路攻克“西塔潘猜想”是一个偶然产生的极端事件,那么中南大学正教授职位和100万元资金则显然是一个精心策划的极端事件。这个策划对于两个重要的关键点把握的非常到位:第一是价值导向。现在很多策划只是为了争夺眼球,制造知名度和事件影响力,对于道德和社会风气的影响全然不顾,典型的有凤姐、木子美等。而“中南大学重奖刘路”则传达了一个大学所应有的重视人才、重视科研的主流价值主张。第二是锁定投入。如果中南大学奖励的一种容易达到的成果,那么,在营造了强大的社会舆论氛围后,就不得不对所有类似的成果都进行奖励,会在一定程度上导致奖励标的物(包括职位和资金)数量的不可控性,从而带来一定投入风险或声誉风险。正因为“刘路的研究成果”是一个不可复制的极端事件,这样就使奖励投入的总量已经被锁定,资金投入的风险也同时被锁定。

缺点及问题

也正是由于中南大学奖励的是一个不可复制的极端案例,那么其对于学校及社会是否能够真正形成重视科研、重视人才的风气,很难产生实质性的激励作用。同时,刘路作为一个年仅20多岁的青年学生,其发展路径还有很大的不确定性,如果其个人不能很好地把握人生方向,则有可能给中南大学带来一定的舆论风险。

(主持人:丁明豪)

外边



国外是如何治理垃圾短信的

■ 本报记者 李岷

有人戏言:垃圾短信可谓过街老鼠,人人喊打;但其生命力也像老鼠一样顽强——百姓怨声载道、媒体不断曝光、无数人出谋划策、众多高深专利和论文诞生、厂家提供N多解决方案,都无法对其有效“截杀”,只能眼见其“越打越多”。

其他国家和地区是如何处置这块“鸡肋”的呢?纵观一下,基本上大同小异。那就是,通过立法,将运营商的义务和责任明确化,将个人信息披露和信息接收过程由被动变为主动,对垃圾短信由喊杀阵阵的围堵变成因势利导的疏通。

美国:2003年6月,美国联邦贸易委员会正式开通“全美不接受电话推销名单”。紧接着在2003年12月,美国联邦政府通过首部全国性反垃圾邮件法案。该法案规定,电话和手机用户可以通过热线或政府网

站,将自己的电话号码免费列入“全美不接受电话推销名单”中,之后即可合法避免垃圾广告信息的骚扰。

德国:国会在2003年通过了《联邦反垃圾邮件法案》,该法案规定,向用户推销商品和服务的广告短信必须要征得手机用户的书面同意,而且每天21时至次日8时发送的广告需要再次征得用户同意。德国对于滥发垃圾短信者,会处以最高5万欧元(约合人民币55万元)的罚款。

日本:早在2000年,日本政府就制定和颁布了《关于特别商务交易的法律》、《特定电子邮件法》两个重要法规。日本法律规定,手机用户有权拒绝接收不需要的短信,而一旦这些短信遭到用户拒绝,则禁止再次发送,否则将以妨碍电子邮件通信罪论处。

香港:将垃圾短信称之为非应邀电子讯息。先后制订了《非应邀电子

讯息条例》、《非应邀电子讯息规例》。根据这些规章制度,公众应该:(1)如不想再收到发送人发出的商业电子讯息,应向发送人发出取消接收要求;(2)如不想接收所有发送人的商业电子讯息(已获得你同意而发送的讯息除外),应在拒收讯息登记册加入你的传真和电话号码;(3)如发送人不遵照你的取消接收要求或拒收讯息登记册,应向电讯管理局举报违反个案。讯息发送商应该:(1)在讯息内提供准确的发送人数据;(2)以清楚显明的方式提供有效的取消接收选项和取消接收选项陈述;(3)尊重收讯人的取消接收要求。不应该:(1)向列于拒收讯息登记册的任何电话、传真号码发送讯息,除非取得有关电话、传真号码登记使用者的同意;(2)使用具有误导性的电邮讯息标题;(3)当由传真、电话号码发送讯息时,隐藏来电线路识别资料。

纵观这些规定,可以发现一个共同点,那就是这些国家和地区将处置垃圾短信的主动权交到了手机用户手里,如果接收人对垃圾短信一概拒之,并将手机号报给国家备案;如果接收人并非一概拒之,发送人每次发布信息前必须先征求客户同意,否则视为违法。另外,值得一提的是,许多国家和地区的手机用户也从旁观者的位置被拉到利益链条中,成了利益受害者。比如美国,手机用户接到商业短信后会被扣除相应的咨询费用。或许因为上了利益的贼船,底气不足,这些地方针对垃圾短信的怨气的确不算多。

这些国家和地区在立法保护手机客户隐私权的同时,对垃圾短信采取了一种客观而务实的态度,不少专家认为这不失为一种上策。中国打假垃圾短信N多年了,为什么电信立法还是无法走进人们的生活呢?