



7成机场亏损，中国通航能否穿过幽暗岁月

通用航空：艰难的起飞

中美大角逐中的一项超级短板
中国通用航空业发展现状调查
真正的低空开放何时才能实现

“在中国，做一个通用机场有三个婆婆，第一是政府，必须是省政府审批，需要一级级申报。政府过了是民航局。民航局之后，过去是总参批，现在下放到军区了，由总参备案。现在我们正在申请做机场，办完这些手续，保守估计需要半年时间才能通过。”

专题报道《中国通用航空产业白皮书》
详见第二至第四版

金利博制图

中英园区合作凸显“互补”价值

(相关报道详见第十九版)

国际

调查

预览

波音的“敌人”



不久前国家主席习近平访美之时，波音与中国商飞签署了一则关于在中国建立737飞机完工中心的合作文件。不过，对于目前尝试在中国建厂的波音而言，其所面临的市场环境与7年前老对手空客所面临的已经截然不同——更多的机会，当然，还有更激烈的竞争。

20版

新能源汽车数倍增长之谜

在杭州，一种两座、白绿相间的新能源纯电动微公交总能引起人们驻足观看。但是鲜有人知，这些为“西湖蓝”贡献力量的小家伙来自浙江长兴。事实上，不仅是长兴，整个中国的新能源汽车产业似乎正在迎来新的生命力。我国新能源汽车已经位居世界第二位，年产量成倍增长，今年有望突破22万辆。

6版

行政力量掣肘 银行大事业部制改革推进缓慢

银行大事业部制改革已进入深水区，诸多银行的相关改革都在持续推进。不过，这一改革进展似乎并不如预想那般顺利。利益和职责如何划分成为改革推进过程中最大的难点，而这也一定程度上掣肘了银行大事业部制改革步伐。

7版



G01-G04

紫竹评论



国企改革和专车管理 期待更“放权”

丁是钉

“中央不会不管”、“中央会想办法的”，这是在面对目前经济困难和风险时，我们听到最多的一种话。过度依靠中央的顶层设计和宏观调控，而不是发挥自身的积极性和主动性，已经成为制约中国经济发展和改革的潜在风险。最近，习近平总书记和李克强总理分别发话表示，要鼓励和允许不同地方进行差别化探索，给地方更大的改革先行先试权，并且国务院已部署多部委密集开展专项督查，破解“政令不出中南海”难题。

问题的多样性和复杂性，决定了改革不可能“一招灵”。“放权”式改革比“一刀切”更容易切中问题要害，更容易精准发力。中国地域跨度大，且发展极不均衡，有的省市人均国内生产总值(GDP)已经突破10万元人民币，也有些省区的GDP还不到30000元。面对如此巨大的发展差异，如果完全采取统一的政策和方法，显然会因为缺乏针对性，而导致出现政策“失灵”的问题。只有尊重地方的差异性，允许地方实行差别化的政策，进行差别化的探索，才能激活地方的主动性和创造性，并释放出潜在的活力和能量。中央的顶层设计，重点是要解决具有全局性的共性问题，而改革越深入，越触及到深层次问题，越需要对基层的个性化问题进行解决。那种完全依赖和神化“宏观调控”的做法，是“官本位”思想的表现，是向计划经济思维的倒退。

“想事要通过大脑，干事还要靠手和脚”。如果说中央的顶层设计主要发挥的是“大脑”引领、规划、指导作用，那么地方就应当在改革实践中，发挥好“手和脚”的执行和探索作用。基层处在经济神经的末梢，对于问题有最敏感、最直接的把握，最容易找到针对性的解决方法。在第一轮改革中，无论是小岗村的“大包干”，还是企业的“放权让利”，都是最大限度地发挥了基层的探索作用，通过大量的试错，发现对于改革具有普遍性指导意义的解决方法，然后总结出规律和经验，再从理论层面推动更大范围的改革实践。

对于给地方放权，中央已经发出了明确的信号。和上一轮改革相比，当前的改革已经进入到了深水区，触及的都是根本性的实质问题，要啃的都是硬骨头。问题和矛盾突出表现在基层，改革的最大利益也必须体现在基层，这就要求，基层部门必须冲在改革的一线，大胆地试，大胆地闯，为中国的经济改革趟出新路子。而中央政府也要为基层的探索性改革创造条件，赋予权力，给予保护。

部门立场冲突是改革设计中所面临的最突出问题，这里面既有部门利益的问题，也有部门职能所导致的视角问题。无论是财税改革，还是国资国企改革以及其他各项改革，都遇到了部门职能不一致、部门立场不一致所导致的意见分歧。包括中央已经下决心要改革的一些事项，也会因不同部门间的观点和方法难以统一而一再推迟，甚至遭遇“难产”。有些即便是迫于时限压力，最终出台了相应的改革文件，也是权衡了各方的观点和利益，带有“和稀泥”的成分，影响了改革的彻底性。

解决部门立场冲突的最好办法，是裁撤相互掣肘的行政机关。大量裁撤行政机关，既可以减少部门立场对于改革造成的阻力，同时还可以把人员充实到司法行政和市场监管一线，解决司法行政和市场监管人员少、效率低的难题，让假冒伪劣商品以及违法违规现象得到更加及时的查处和治理。

及时调整相应法律法规，使其适应时代进步的需要，不要让落后过时的法律束缚改革的力量。在上一轮改革时，中国的法律制度还处于建立初期，特别是有关商事主体和商事行为方面的法律法规，基本上都是空白，虽然这会使一些改革缺乏相应法律依据和法律保护，但同时也让改革有很大的创造性空间。目前，中国已经形成了相对完备的法律体系，但由于这些法律法规缺乏前瞻性和统筹性，几乎会让改革的每一步都遇上法律的“红线”，特别是在不同法律法规发生“打架”现象时，会让改革陷入左右为难的困境，这些法律法规几乎是成了改革的“绊马索”。

比如，专车改革是目前全社会都非常关注的问题，但相关部门在设计改革方案时，更多是依据现在的法律法规，过多保护原有出租车公司的利益，致使专车改革方案没有重大突破，导致专车机构、司机以及社会公众对改革方案普遍不满。它与国企改革一样，具有一种共生性体制阻碍，同步进行相关法律法规调整，减少改革中的法律阻碍，避免改革者的违法“原罪”现象，是让改革顺利进行的前置性条件。

(下转第七版)