

737MAX 停飛 東航向波音索賠

外交部：企業商業行為 依法申索無可非議



東航雲南公司所屬波音737 MAX飛機。 網上圖片

香港文匯報訊（記者 夏微、唐川閣 上海、北京報道）昨日，中國東方航空（簡稱「東航」）向香港文匯報證實，已就3月11日以來14架波音737MAX停飛，及已訂購的該機型飛機延遲交付對東航造成的經濟損失，正式向波音公司提出索賠。

東航方面表示，此次737MAX停飛給東航造成了較大損失，並且鑒於復飛時間表待定，相關損失還在持續擴大中。對於復飛可能性，東航將繼續密切關注中國民航局和波音公司發佈的相關工作進度，將首先確保該機型的安全性。

當日，外交部發言人陸慷在主持例行記者會時被媒體問及此事，他回應稱，波音737MAX機型在全球範圍被停飛，原因是出現了安全隱患，技術問題沒有解決。「對企業之間的商業行為，我們不便作評論，但是我相信，所有人都會同意，任何企業依法申索自己合法、合理的利益，這是無可非議的。」

上航11架全部封存

據香港文匯報記者再次向東航確認，目前處於停飛狀態的14架737MAX中，3架隸屬於東航雲南有限公司，11架隸屬於東航旗下的上海航空。公開資料顯示，波音公司於2017年12月6日、12月26日及12月28日先後向東航交付了共3架737MAX。另於2017年11月27日至2019年2月28日期間，先後向上航交付了共11架737MAX。

其中，東航的3架737MAX全部劃撥在雲南有限公司運營。此前涉及航線包括昆明—深圳—昆明、昆明—上海虹橋—昆明、昆明—成都—昆明，以及昆明—北京—昆明。而上航的737MAX此前執飛航線涉及上海虹橋至西安、瀋陽、鄭州、長沙等。

東航相關負責人表示，目前上航的11架737MAX已經調機至太原、蘭州

機場停放封存，而雲南的3架飛機因不受氣候條件影響，無需調機。對此，5月6日，上海航空方面就已公告稱，按照適航維修要求，由於上海的梅雨、高溫、颶風季節將至，可能對飛機長時間停放和安全產生不利影響，經對飛機進行充分的安全評估和對機組進行系統的特殊訓練，6日起將停放在上海的11架737MAX飛機調機至太原、蘭州機場停放封存。

三大航尋求索賠途徑

此前有外媒報道稱，內地三大航空公司正從法律層面聯合尋求向波音索賠的途徑。香港文匯報記者從國航有關負責人處得知，對於向波音提出索賠一事，未有收到東航方面的知會。

中國民航局主管的全國性行業協會——中國航空器擁有者及駕駛員協會（簡稱AOPA）執行秘書長柯玉寶在接受香港文匯報記者採訪時稱，波音公司目前只承認：一是737MAX飛行模擬器軟件存在缺陷；二是737MAX系列飛機用於訓練飛行員飛行的模擬器也存在缺陷，但具體這些缺陷到底給航空公司造成什麼程度的損失，還暫時沒辦法去評估。「如果說真是因為波音的產品瑕疵造成的損失，那肯定要承擔一定責任，至於其它航空公司是否會跟進，我認為有可能引發聯動效應，這個事情遲早要有個說法。」

據悉，目前內地共有96架737MAX飛機停飛，除東航外，南航集團停飛24架737MAX，國航停飛15架737MAX，三者佔據國內737MAX停飛數量50%以上。



昨日，東航向香港文匯報證實，已就3月11日以來14架波音737MAX停飛，及已訂購的該機型飛機延遲交付對東航造成的經濟損失，正式向波音公司提出索賠。圖為埃塞俄比亞航空737MAX失事客機殘骸。 資料圖片

東航損失超10億

香港文匯報訊（記者 夏微 上海報道）今年4月底，美國航空下調了2019年盈利預測，稱波音737MAX停飛預計將給該公司帶來3.5億美元的損失。737MAX的停飛，給中國東方航空造成的損失雖然暫時沒有具體數字，但資深民航空業人士分析稱：「14架737MAX如果停飛到年底的話，估計直接損失超過十億元人民幣。此外，其它包括對旅客出行的影響，以及對爭取和保留航班時刻，甚至復飛後旅客信任度恢復過程的間接損失就很難計算了。」

談及是次737MAX事件對於波音公司的影響，該業內人士表示，首先事件對波音公司的市值已經產生了比較大的影響，甚至影響了道瓊斯指數。其次，737MAX飛機的暫停交付，顯著地影響了波音公司的短期業績，「波音客機4月份沒有一架新增訂單，交貨量僅23架，同比下滑91%。未來的銷售也有一定的不確定性。」第三，737MAX的停飛，對波音公司的品牌和信譽毫無疑問都產生了一定的影響。

波音737MAX事件回顧(當地時間)

- 2016年1月29日** 波音737MAX飛機首飛。
- 2017年5月16日** 波音公司交付了首架波音737MAX飛機，馬印航空成為全球首家運營商。
- 2018年10月29日** 印尼獅航一架波音737MAX飛機失事，機上人員全部遇難。
- 2019年3月10日** 埃塞俄比亞航空一架波音737MAX飛機失事，機上157人全部遇難。
- 2019年3月11日** 中國民航局發佈通知，要求暫停所有波音737MAX飛機的商業運行；同日，澳大利亞、印度尼西亞等國的民航管理部門亦發出通知要求暫停運行波音737MAX機型。
- 2019年3月12日** 歐盟航空安全局、法國民航總局、阿聯酋民航總局、土耳其交通部、印度民航總局、新加坡民航管理局、馬來西亞民航局宣佈停飛令。
- 2019年3月13日** 美國和加拿大接連宣佈，出於人員安全考慮，停飛波音737MAX機型。

整理：香港文匯報記者 夏微

441外資研發中心「落滬」居內地首位



2019年1月7日特斯拉工廠在上海正式開工，集研發、製造、銷售等功能於一體。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 倪夢瑤 上海報道）加快建設具有全球影響力的科技創新中心，上海交出5年成績單。香港文匯報記者從昨日舉行的上海市政府新聞發佈會上獲悉，2018年，上海全社會研發經費已達到1,316億元（人民幣，下同），綜合科技進步水平指數處在內地

前兩位，上海更成為國際化人才集聚新高地，不僅在滬工作外國人才達到21.5萬人，位居內地首位，落戶上海的外資研發中心亦已達441家，數量達內地第一。未來，上海還將開通高層次人才「直通車」，暢通海內外優秀青年人才評聘高級職稱的「綠色通道」。同時，還將全力推進張江國家科學中心建設，爭取張江國家實驗室盡快獲批，並完善「科创板」為引領的科技金融體系，推進科技成果轉移轉化等。

打造重大科技基礎設施群

據上海市副市長吳清介紹，上海每萬人口發明專利擁有量已達到47.5件，比五年前翻了一倍，並全力打造國家重大科技基礎設施群，「上海建成和在建的

國家重大科技基礎設施已達14個，設施數量、投資金額等均領先內地。」而在深入實施國家重大科技項目方面，目前上海累計牽頭承擔國家科技重大專項項目854項，並已啟動硬X射線裝置預研、硅光子等8個市級科技重大專項，地方財政投入超過40億元。同時，2018年上海集成電路產業銷售規模達1,450億元，佔據內地的1/5。

領軍企業定人才評價標準

在吸引人才方面，上海市人才辦主任冷偉青表示，將開通高層次人才「直通車」，暢通海內外優秀青年人才評聘高級職稱的「綠色通道」。近期，上海將出台分類推進人才評價機制改革的實施方案，積極吸收國際通行評價要素和評價標準。例如「在

金融人才評價中明確，要採信金融分析師（CFA，Chartered Financial Analyst）、金融風險管理師（FRM，Financial Risk Manager）等國際認證結果，建立國際認證與國內職稱評價銜接機制。」而在重點領域如集成電路、人工智能、生物醫藥等，則將推動由領軍企業、行業協會等牽頭制定人才評價標準。「今後的人才評價不是政府評價，而是讓用人主體和行業發揮它的專業作用。」

另外，上海還將推動上海科創企業積極參與到科创板的建設過程，並加強科創中心與長三角一體化高質量發展的聯動，不斷推動知識產權發展和保護等。香港文匯報記者還獲悉，中國長三角網絡電台已正式開播，長三角新聞融媒體平台亦在滬發佈。



郝鵬任國資委主任。 網上圖片

郝鵬任國資委主任

香港文匯報訊（記者 王珏 北京報道）據人社部網站昨日消息，國務院國資委黨委書記郝鵬接班肖亞慶，兼任國資委主任。此番郝鵬履新後不但成為國資委第六任主任，也結束了國資委持續三年的「雙首長制」局面，實現一肩挑兩職。而肖亞慶離開國資委後，則轉任國家市場監督管理總局局長。

郝鵬1960年7月出生於陝西鳳翔，畢業於西北工業大學自動控制系統工程專業，碩士研究生，高級經濟師。歷任中航工業蘭州飛機儀器總廠廠長、黨委副書記，甘肅省經貿委副主任，蘭州市委常委、副市長，市委副書記、副市長，西藏自治區政府副主席，西藏自治區黨委常委、區政府副書記，西藏自治區黨委副書記、政法委書記、西藏自治區政府常務副主席等職務。2013年3月，他離開工作十年之久的西藏，在青海省出任省委副書記、省長。2016年底，郝鵬進京就任國務院國資委黨委書記，如今再獲新職，兼任國資委主任，結束了國資委持續三年的黨委書記與主任分設的局面，實現一肩挑兩職。

此外，肖亞慶接替張茅，轉任國家市場監督管理總局黨組書記、局長。根據公開資料顯示，張茅今年已年滿65歲，而肖亞慶今年60歲，此前擔任國資委主任一職三年多之久。

內地手機流量費 5年降94%

香港文匯報訊 綜合中新社及新華社報道，中國工業和信息化部副部長陳肇雄昨日表示，2018年，內地固定網絡每兆月均資費為0.3元（人民幣，下同），比2014年下降95%，手機上網流量平均每G為8.5元，比2014年下降94%。

國務院新聞辦公室21日在北京舉行國務院政策例行吹風會。陳肇雄在吹風會上作上述表示。

寬帶用戶佔比達91%

陳肇雄說，2019年要實施精準降費。

針對低收入和老年群體的需求，推動基礎電信企業在內地推出「地板價」資費方案；面向建檔立卡貧困戶給予最大優惠，助力網絡精準扶貧；針對中小企業用戶，實現平均資費降低不少於15%。

在網絡提速方面，截至今年3月底，內地光纖寬帶用戶佔比達到91%，4G用戶佔比達到75%，位居全球先進行列。固定寬帶用戶平均下載速率從2014年底的4.2M提升至28M，移動寬帶下載速率從3G時代不足3M提高到22M。

內地為此進行了大規模電信基礎設施投

資。據陳肇雄介紹，基礎電信企業四年累計投資超過1.5萬億元；通過五批普遍服務試點，中央財政和基礎電信企業累計投資超過500億元，支持13萬個行政村通光纖，以及3.6萬個4G基站建設。

11月30日前實現攜號轉網

陳肇雄說，目前已累計完成近200萬人次的攜號轉網（又稱號碼攜帶，指用戶從一家運營商轉到另外一家運營商時，不更換號碼就能享受各種業務和服務）工作，下一步將推動企業加快系統改造和測試，確保今年11月30日前在

內地範圍內實現攜號轉網，真正做到「號碼在手，說走就走」。

陳肇雄說，攜號轉網需要對三家基礎電信企業的網絡和運營系統進行必要的改造，涉及近16億移動用戶運營系統的更新，工作相對較複雜。與此同時，還需對第三方平台進行同步改造，以確保用戶攜號轉網後的使用體驗。

前期，工信部組織相關企業在5個省市進行了攜號轉網的試驗。下一步將推動企業加快系統改造和測試，確保今年11月30日之前在內地範圍內實現攜號轉網。