

大公報社評

井水集

中央經濟工作會議釋放積極增長信號

委任議員 用人唯才

中央經濟工作會議日前在北京舉行。中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平出席會議並發表重要講話。會議要求，明年要堅持穩中求進、以進促穩、先立後破，多出有利於穩預期、穩增長、穩就業的政策，不斷鞏固穩中向好的基礎。會議同時提出九大重點領域工作。在當前中國經濟處於復甦及產業轉型關鍵期，會議釋放出積極穩健增長的強烈信號，「穩」的基調更明確，「進」的要求更積極、「立」的步伐更扎實，極大提振了各界對中國經濟發展的信心。

2023年是疫情防控轉段後經濟恢復發展的一年，雖然中國經濟依然保持足夠韌性，前三季度經濟增長5.2%，在全球依然屬於「中高速」增長，但也要看到，當前仍面臨一些困難和挑戰。例如國內大循環存在堵點，外部環境的複雜性、嚴峻性、不確定性上升等。但綜合起來看，有利條件強於不利因素，經濟回升向好、長期向好的基本趨勢沒有改變，關鍵是要增強信心和底氣。

在此形勢下，中央經濟工作會議強調堅持穩中求進工作總基調。尤其值得

注意的是，會議提出「以進促穩」「先立後破」，體現了切合當前發展形勢的更高水平發展觀，以更加積極主動的政策作為，例如積極的財政政策適度加力、提質增效，穩健的貨幣政策靈活適度、精準有效等，切實增強經濟活力，鞏固和增強經濟回升向好態勢，持續推動經濟實現質的有效提升和量的合理增長。

會議強調，明年要做好九大重點領域工作，並將「以科創引領現代化產業體系建設」放在首要位置。強調要大力推進新型工業化，發展數字經濟，加快推動人工智能發展。打造生物製造、商業航天、低空經濟等若干戰略性新興產業，廣泛應用數智技術、綠色技術，加快傳統產業轉型升級。這體現了中央對科創發展的高度重視，這也是「立」的重點體現，相信隨着明年一系列工作的推進落實，我國科創以及現代化產業體系建設將有新的進展。

其他重點領域工作還包括：着力擴大國內需求、深化重點領域改革、擴大高水平對外開放、持續有效防範化解重點領域風險、堅持不懈抓好「三農」工作、推動城鄉融合、區域協調發展、深

入推進生態文明建設和綠色低碳發展、切實保障和改善民生。當中體現最多的關鍵詞是加強、強化、降低、放寬、優化等等，既做「加法」又做「減法」，以更有力量、更清晰、更具體的政策導向，推動經濟實現更好的發展。

中國加快經濟結構轉型，提高發展質量，持續推進重大改革，意味着內地經濟發展將迎來新的發展動能，對於全球投資者都是重大利好消息，對香港特區而言，同樣是重大機遇。九大重點領域工作中，不論是創科發展或是擴大開放，不論是對標國際標準經貿規則，還是持續建設市場化、法治化、國際化一流營商環境，香港都能從中找到「以己之所長、貢獻國家之所需」的切合點，關鍵是要主動對接、主動作為。

此次中央經濟工作會議釋放出穩健增長的強烈信號。在「穩」的基礎上推動「進」，以「進」來實現「穩」，將成為貫穿明年中國經濟工作的一條主線。只要堅定信心，摒棄干擾，創新為要，齊心實幹，明年中國經濟就一定會實現更高質量的發展，繼續成為世界經濟的「穩定器」和「助推器」。

179名委任區議員名單昨日公布，他們將與周日選出的264名議員及27名當然議員共同組成新一屆區議會。區議會成員產生方式多樣化，實現均衡參與，有利於提升區議會諮詢和服務的功能，優化地區治理能力。

議員由選舉及委任產生，並非罕見。實行議會制的英國，上議院至今仍有不少委任議員。在意大利和新加坡等地，也保留了議員委任制。就香港特區而言，直至2016年才取消區議員委任制。但事實證明，區議員完全由選舉產生有不少弊端，容易導致區議會的政治化、民粹化和碎片化，脫離非政權性區域組織的法律定位，甚至一度淪為鼓吹「港獨」、「黑暴」的平台，教訓深刻。

新選制下恢復委任制，目的是要更好地提升地區治理。相比選舉產生的議員，委任議員有其特點及好處。首先，不少專業人士有志於地區服務，但沒有時間

和精力參選，通過委任，他們可以專業知識為地區服務。其次，委任議員不受地區利益局限，有更宏觀的視野和格局，以香港整體利益為依歸，作出理性判斷。其三，香港是多元社會，需要多元聲音。但少數族裔及初出茅廬的年輕人若參選，勝算不高。委任制可彌補其不足，實現均衡參與，放大少數群體的聲音，令政府的決策更加完善全面，更能照顧各方面的利益。

今次委任的區議員都是德才兼備之士，他們來自工商、專業、勞工、地區組織等，亦有來自少數族裔，年紀最輕的只有23歲。如此一來，區議會的代表性更廣泛，聲音更多元，可以為市民提供更好的服務，為政府提供更優質的諮詢。

不管白貓黑貓，捉得到老鼠就是好貓。不管區議員循何方式產生，目的只有一個，那就是更好地為市民服務，建設美好社區。

龍眠山



長期以來，全球民用大飛機市場一直被波音和空巴壟斷。中國最近一次購買波音和空巴的開支合共逾570億美元，包括300架波音及160架空巴。換言之，每架波音及空巴分別為1.25億美元（約為8.9億元人民幣）及1.23億美元（約為8.8億元人民幣）。

相反，根據中國東航披露定增公告透露，國產C919每架為0.99億美元，折合7.1億元人民幣，國產大飛機售價有市場競爭力，有望打破雙頭壟斷局面。香港立法會航運交通界議員易志明表示，C919的低成本高效益的優勢，有信心能與波音及空巴競爭，獲得更多國際航空公司的青睞，走進國際市場。國泰航空回覆《大公報》查詢表示，歡迎航空業的創新之舉，期望與中國商飛等策略供應商建立合作關係。

大公報記者 古倬勳、楊州

C919成本低效益高 國泰擬與中國商飛合作



大飛機抵達香港機場，機場人員步出機艙。中國國產大飛機C919昨日飛抵香港國際機場。中新社



勢破空巴波音壟斷

大公報記者就調整機隊編組時採購中國商飛客機的意向，上周以電郵方式向本地及海外多間航空公司查詢，國泰航空表示，歡迎航空業的創新之舉，這次來港展示國產大飛機，在現有製造商以外提供更多選擇，有助促進市場競爭。國泰航空及旗下香港快運期望與中國商飛等策略供應商建立合作關係，協助其研發符合公司運作需要的飛機，並提升該款飛機的國際競爭力。

而大灣區航空回覆表示，積極擴展機隊規模，昨日宣布增加多個航點的班次，以滿足日益增長的市場需求，公司會密切留意市場情況，因應

客戶不斷變化的需要，加強航班服務。至於香港航空、日本全日空航空、亞洲航空、捷星亞洲航空、酷航及越南航空，至截稿前未有回覆。

翻查資料，2017年，中國航空器材集團公司與美國波音公司在北京簽署了300架波音飛機的批量採購協議，總價值逾370億美元。今年，中國航空器材集團公司與空中巴士公司在北京簽署了160架空巴飛機的批量採購協議，總價值約200億美元。

料未來銷售額1.47萬億

根據中國商飛最新的市場預測年報顯示，未來20年中國的航空市場將

接收9284架噴射客機，其中6288架為單通道客機；到2041年，中國飛機隊規模將逾10000架，佔全球客機機隊的21.1%，成為全球最大的單一航空市場。若未來C919內地市場佔有率達三分之一，未來20年C919每年銷量約104架；按每架7.1億元人民幣計算，C919未來20年銷售額約1.47萬億元人民幣。

C919已獲海外國家青睞。2022年10月，尼日利亞民航部長西里卡表示，計劃於2025年將尼日利亞航空擁有的飛機數量規模擴大至30架，該國將考慮購買C919。另外，今次訪港的ARJ21，早在2022年12月，正式交付首家海外客戶印尼翎亞航空（TransNusa）。

整合兩地航空科研人才 推進研發成果轉化應用

專訪

香港理工大學與中國商用飛機今年3月簽署合作備忘錄，共同促進民用航空科技的產學研合作。理大航空及民航工程學系助理教授鍾思陽（圖）接受《大公報》訪問時表示，過去



C919客機模型曾在港展出，今次C919及ARJ21實體客機首次來港展示，不但讓香港市民了解國產飛機研發的過程及發展，亦為內地科研機構與香港高校人才合作帶來新契機。鍾思陽提及，本地雖然航空工程製造業規模較小，但本地高等院校不乏航空工程教育及學生，透過整合兩地科研人才，參與國家航空工業研究的工作，長遠而言有助加強航空技術開發，推動航空科技成果轉化應用。

研區塊鏈飛機技術傳輸

理大與中國商飛簽署的合作備忘錄，聚焦人工智能、大數據和新材料等領域，在技術研發、人才培養、科技成果轉化等方面開展合作。理大航空及民航工程學系助理教授鍾思陽表示，目前團隊及中國商飛展開了基於區塊鏈的數字飛機技術的傳輸，以及基於自主學習技術的在線質量評估等展開合作，雙方亦已就飛機研發工程展開交談會，在飛機噪聲、人因工程、導航技術，航機新型材料等方面達成初步對接項目，相信未來理大與中國商飛之間的合作，會逐步落地及繼續深化。

大飛機的發展空間，鍾思陽認為，飛機研發是一項有系統及由產業鏈支撐的工程，商用飛機作為商品，必須先確保性能及質量領先、跟上產能及將成本降至最低，從而維持競爭力，才能進而探討研發更創新的技術。

鍾思陽表示，C919的成功在於以商品為目的進行研發，未來國產商用飛機的發揮空間在於實現更高標準性能，例如提升飛機的降噪技術。降噪技術在提升飛行體驗上，是其中一項不可缺少的研發考量，即使現時兩大飛機製造公司波音及空中巴士已有成熟的客機性能，國產客機仍可從提升各方面性能的優勢進行研發，不斷推陳出新，研發出有更高性能的客機，確保自身競爭力。

C919踏足香港邁向國際市場，鍾思陽說，一架飛機獲歐美的適航認證需要一個長期過程，今次C919來港展示有機會發揮促進認證的作用，中國商飛研發團隊未來會加強研發及公關工作，爭取國產大客機早日獲得歐美認證。

鍾思陽自豪地說，理大的航空及航天工程學系在香港排名第一，為航空和航天領域的創新研究與行業需求之間，擔當重要的橋樑角色。此外，航空服務研究中心（ASRC）是由理大和波音公司設立的應用研究中心，為MRO（維護、修理和檢修）和相關領域，開發創新科技和改進航空服務技術，他相信香港航空及航天工程學人才，能為中國商用飛機拓展新領域。

「現代工業之花」系統複雜門檻高

話你知

在民用航空領域，大飛機通常指的是起飛重量100噸左右、載客超過150人的飛機。大飛機由幾百萬個零部件組成，技術門檻高、研製周期長、系統複雜，因此航空製造業被稱為「現代工業之花」，大飛機更是被譽為「工業皇冠上的明珠」，摘得這顆明珠意義非凡。C919大飛機由我國自主設計、系統集成，全球招標並成功開啟常態化商業飛行，這是我國民用飛機製造業的一個里程碑。

複合材料屬國際領先水平

新材料的應用是C919的一大技術亮點。C919採用的是第三代鋁鎂合金，該材料解決了第二代鋁鎂合金的



▲C919大飛機是國家自主研發設計的產品。圖為C919的模擬駕駛室。

各向異性問題，材料的屈服強度也提高了40%。C919的機身蒙皮、長桁、地板樑、座椅滑軌、邊界樑、客艙地板支撐立柱等部件都使用了第三代鋁鎂合金，其機體結構重量佔比達到7.4%，獲得綜合減重7%的收益，在國際上屬於領先水平。

民用飛機上使用的複合材料主要是碳纖維增強樹脂基複合材料，具有比强度高、比模量高、抗疲勞性優良、耐腐蝕等優點。在波音和空客近年來推出的一些新機型中，複合材料的用量逐漸增大。

中國商飛在C919的設計中也選用了複合材料。其應用範圍涵蓋方向舵等次承力結構和飛機尾平等主承力結構，主要包括雷達罩、機翼前後緣、活動翼面、翼梢小翼、翼身整流罩、後機身、尾翼等部件，用量達到機體結構重量的11.5%。尾翼主盒段和後機身前段使用了先進的第三代中模高強碳纖維複合材料，主承力結構、高溫區、增壓區使用複合材料在國內民用飛機研製中也屬首次。