



总第10636号 国内统一刊号:CN33—0018
邮发代号:31—2 热线电话/传真:(0571)88860470 88852349
电子版:www.zjgrrb.com
E-mail:zhj9759@163.com
地址:杭州市余杭塘路69号12号楼115室 邮编:310012

新华社快讯:中国首款国际主流水准的干线客机C919,5日15:19在上海浦东国际机场安全落地。中国商飞董事长、党委书记、C919大型客机项目总指挥金壮龙宣布，C919大型客机首飞任务圆满成功。

C919!一飞冲天的是“永不放弃”精神



■新华社记者贾远琨

上海飞机制造有限公司厂区停放着一架白色涂装的客机。这就是1980年首飞的运-10。飞机前的石碑上镌刻着四个字——“永不放弃”。从1970年运-10立项，到2017年5月5日，穿过47年光阴的中国“大飞机梦”里，所有的遗憾与挫折、不屈与奋起、成功与自豪，都凝结在这四个字里，随着C919一飞冲天。

C919是我国首款具有国际主流水准、拥有完全自主知识产权的干线飞机，其不仅将中国人的“大飞机梦”化为现实，更将敲开世界市场的大门。

当年，运-10飞机首飞成功后，飞遍了祖国的山川、沙漠、海洋、湖泊，还曾经七上青藏高原，国人为之振奋，世界为之侧目。由于种种原因，

运-10未能实现量产，但是中国人的“大飞机梦”并未尘封，而是化作“永不放弃”这四个字铭记心中。

从2006年立项到2017年首飞，十一年磨一剑，从设计、研制、测试到首飞，C919的飞天之路可以说是从零开始，充满艰辛，每一次支撑我们闯过难关的都是永不放弃的精神和奋起直追的勇气！

一飞冲天的C919实现了几代人的梦想。我们为之欢呼之余，还应清醒地看到我们与业界龙头的差距。运-10项目于1970年立项时，空客A300的研制也刚刚起步，而当C919项目奋力追赶时，空客已领先我们三十多年。其间，空客的空中巨无霸A380、波音的梦想客机787均已问世，而C919仅与空客A320、波音737相当。

几代机型的落后，追赶谈何容易。摆在我们面前任务何其艰巨。要实现中国民机产业追赶乃至超越国际业界龙头，仍需要航空人矢志不移、戮力同心、砥砺前行。

尽管起步较晚，但中国民机制造业有参与国际竞争，与国际航空巨头形成鼎足之势的凌云之志。C919的“C”是飞机制造商中国商飞公司英文名COMAC的首字母，也是CHINA的首字母，显示出国家意志和民族决心。

大飞机不仅是一个机型，更是国之重器，是制造业王冠上的明珠，带动的是全产业链的发展，显示的是一个民族制造业的水平。将航空报国的精神代代相传，中国民机的发展将不再只是追赶，更要超越，而指引我们奋力前行的，仍然是那四个大字——“永不放弃”。

“刺破公司面纱”

——法人滥用权利逃债受约束

■熊丰

甲、乙两人共同出资500万元设立丙公司。公司设立后，日常经营活动由甲负责，乙不参与公司经营。经营过程中，甲与丙公司共用一个银行账户，并且存在甲经常挪用丙公司银行账上资金供自己消费的情况。

一段时间后，丙公司因经营不善，负债700万元，债权人丁要求甲偿还丙公司所欠债务，甲称丙公司账户上只有几千元资产，只能以这几千元为限偿债。债权

人丁将丙公司和甲诉至法院。甲辩称，与债权人丁签订合同的是丙公司，应以丙公司的资产偿还债权人的债务，自己是丙公司的股东，应承担有限责任。

现代公司制度规定，公司法人具有独立的法律人格，并以自己财产对外承担责任，公司与股东是分别独立的主体，使得股东对于公司只需承担出资范围内的有限责任。实践中却出现了利用这一制度漏洞的情形，即公司的股东滥用公司法人的独立地位和股东的有限责任，恶意逃避债务，

严重侵犯了其他出资人和债权人合法权益。

将于今年10月1日实施的民法总则规定：营利法人的出资人不得滥用法人独立地位和出资人有限责任损害法人的债权人利益。滥用法人独立地位和出资人有限责任，逃避债务，严重损害法人的债权人利益的，应当对法人债务承担连带责任。

北京理工大学法学院副教授、中国民法学研究会副秘书长孟强指出，民法总则强调了营利法人的出资人不得滥用权利的

原理，是公司法中“刺破公司面纱”制度在民法总则中的体现。

在国际范围内，很多国家都规定了“刺破公司面纱”制度。这一制度的核心就在于，当有证据证明法人的出资人滥用法人独立地位和出资人有限责任恶意逃避债务，进而严重损害法人出资人和债权人利益时，由法院判决法人的出资人对法人的债务承担连带责任。这样就直接“刺破”了法人的有限责任这一法律面纱，完善了营利法人内部制约机制，防止法人的成员滥用权利。

孟强认为，民法总则对营利法人的出资人不得滥用权利的强调能够有效遏制和打击掏空法人财产、设置空壳法人骗取逃债等当前经济秩序中的一些不良现象，进一步规范营利法人的经营和治理，理顺法人与出资人的关系，在制度上实现营利法人鼓励投资、活跃市场的优势，而避免其沦为出资人恶意逃债工具的劣势，实现两种利益的良性平衡，对服务实体经济健康发展将产生积极影响。

意识派

电动车“不过夜充电”还需留好后路

■阮向民

家里有电动车的要特别注意——以后不能过夜充电了！据媒体报道，杭州市政府近日下发《关于进一步加强城中村消防安全等安全生产管理有关工作的紧急通知》。通知提出了5点具体要求，特别指出，要严格落实电动自行车停放、充电安全措施。居住出租房屋必须建立符合消防安全技术防范要求的电动自行车集中停放点或设置电动自行车智能充电桩。基层巡防力量要加大对电动自行车巡查检查力度，落实“两个一律”（电动自行车一律不停放楼道等区域、一律不过夜充电）和“两个强制”（对发现的违规停放、充电问题采取强制搬离、强制断电）的要求。

4月份，杭州接连发生两起火灾，造成8人死亡，起火原因都和电动自行车充电有关。鉴于此，杭州市政府下发紧急通知，强调“两个一律”和“两个强制”，其中尤其引起大家关注的是，电动自行车一律不许过夜充电。

电动自行车夜间充电，缺乏安全监控，加上夜间居民都处于熟睡状态，一旦发生火灾，容易造成人身伤亡的恶性事故。4月份的两个案例足以告诉我们，电动车夜间充电，已经成为严重的安全隐患，因此，给电动车夜间充电下一道禁令，是有依据的，也是有必要的。

不过，从电动自行车使用者的角度来说，这道禁令有些挠头。如果工作场所不具备充电的条件，那么让电动自行车休养生息、补充能量只能留待晚上。更不用说成天骑着“电驴”满街跑的外卖或者快递小哥，如果没有足够便捷、足够数量的充电场所来喂饱“电驴”，那还真就难免“黔驴技穷”，置之无可用。这是禁令所必须要面对的现实问题。

当然，电动自行车夜间充电所带来的安全隐患绝对不能无视，其安全保障必须切实跟进。眼下最迫切的问题是解决好出租电动自行车智能充电桩等设施的配置和完善，一方面保证“电驴”不在夜间撒野惹祸，另一方面也要能够让“电驴”随时补充能量。

电动自行车“不过夜充电”，得留好后路，否则很难保证规定的执行力。虽然有关部门表示将组织全市排查，并采取强制措施，但这毕竟不能成为常态化的措施。就如同治病，猛药得下，日常的理疗也得跟上。

■记者杜成敏

“五一”小长假，各景区又是一波游客“爆棚”。

当前，旅游业俨然已是“朝阳产业”。根据国家旅游局发布的数据显示，2016年国内旅游总收入3.9万亿元，同比增长14%，预计今年仍将保持12.5%的增长态势，突破4.4万亿元。

但在旅游市场火爆的同时，旅游服务供给一方却陷于低价竞争，企业利润减少甚至亏损、旅游服务质量不高、难以满足游客需求的困境，大部分的导游身处无底薪、无保障、无尊严、无身份的“四无”状态。

供给与需求不对称，导游行业的供给侧改革迫在眉睫。

从“民间大使”到“特产推销员”

“为了工伤赔偿，我被认定为农民工”，葛忠华是一名高级导游，他曾因带团途中意外受伤，到劳动部门进行工伤理赔。管理部门将其认定为“农民工”，提供每天9.2元最低补助。

无论是收入还是社会地位，导游职业都在倒退。在建国后的很长一段时间，我国的导游是由翻译员演变而来，他们出身名校，精通外语，主要业务是接待海外入境游的游客，为外宾了解新中国做出了巨大贡献，曾被周总理

高度评价为“民间大使”。在物价水平低的当时，海外游客的“外币”也让导游成为高收入群体。

“一开始就以高收入的群体出现，这也说明中国旅游服务市场并不是正常生长的。”浙江旅游职业学院副教授、国家旅游局青年专家傅林放说：“因为是个‘吃香’的职业，在国内还没有旅游需求的情况下，旅行社和从业人员就已经涌现。”

傅林放认为，这也是日后旅行社之间低价竞争的“原罪”。上世纪90年代之后，入境游减少，国民旅游初兴，而早已存在的旅行社为了维持收入，开始用低价拉客来“挖掘”国内市场，在相互竞争中，泰国同行发明的“零负团费”模式在中国快速蔓延。

所谓“零负团费”，是指地接旅行社接待价格低于或等于成本价的团队接待模式。地接社的运营费用以购物和自费活动佣金为主，导游人头费为辅。时至今日，“零负团费”依然牢牢掌控着这个行业，成为我国旅游市场难以根治的顽疾。

“在零负团费模式下，游客购物成为导游的唯一收入来源，导游只能挖空心思鼓动游客消费，成为‘特产推销员’”，傅林放说：“相应的其他服务就会落后，导游的形象也会大打折扣，旅游成为消费的一种‘套路’。”

同时，因为淡、旺季的缘故，

大多数旅行社不会固定“养”着大批的导游，因此，这个行业兼职导游占到了半数以上，他们没有基本工资、社保，不带团就没饭吃。

这种“收入全仰仗客人消费”的模式，不仅使导游收入不稳定、社会认同度降低，导游自身也毫无职业成就感，致使行业人才流失严重。

此外，旅游院校在导游人才培养上也陷入尴尬局面，学校花几年时间培养出的导游的服务能力和素养与市场上“零负团费”经营模式，完全不兼容。

职业等级不被认可

在宁波市人大代表、高级导游李晶看来，导游不仅代表旅游公司，也代表了整个城市的形象，需要培养更多的高素质人才。“目前我国持证导游约为86万名，其中中级导游占比不足3.4%，高级导游占比不足0.4%，特级导游仅为0.0029%，中、高级的人才处于奇缺状态。”李晶说。

导游持证等级分为初、中、高、特四个等级，但这项评定制度从1986年确立至今，仍未被纳入国家职称评定范畴。

“简单地说，无论你考到什么等级，福利待遇都不会改变。”李晶说：“职称不受认可，从业者就缺乏自我提升的内生动力，精神上丧失归属感，没有职业规划，很多工作10年以上的老导游仍

然会处于迷惘的状态中，更多的人选择跳槽。”

今年宁波两会期间，李晶提交了《关于加强导游人才队伍建设的建议》议案。她认为，当前我国旅游业发展迅猛，各旅游城市在景点设施等硬件条件上的投入不断加大，却忽视了导游等软件方面的提升，希望可以引起宁波当地有关部门对该现象的重视，建立完善的激励制度和培训体系，加强高层次导游人才培养。

个性化旅游时代 导游何去何从

自驾出行，已成为当下休闲旅游的主要方式。刚在新三板上市的浙江新世界国际旅游股份有限公司，去年观光类产品的游客量，还不到总量的一成。

“现在的旅游市场，景点观光的自由行产品，早已被自驾游取代。”该公司导览中心副主任刘峰说：“随便一搜，网上就有一批攻略，拿起手机订好酒店，开好导航，就可以来说走就走的旅行。”

刘峰表示，以前的旅游市场，游客之所以需要导游，缘于信息的不对称，南北方文化差异，需要从导游的讲解中逐渐明晰。如今的移动互联网时代，只要拿起手机通过几秒钟的搜索，景点的人文典故、历史文化就一目了然。“不少景点还主动开发智能景区，开放公共无线网络，扫个二维码

就可以畅游全景点，所以只会讲解的导游，越来越无立足之地。”

从入境游到全民大众旅游，旅游市场格局在变，需求也在变。刘峰认为，导游行业更应该向专业化方向发展，“杂家式”的人才已不适应市场的需求。

不久前，该公司组织了一次社区“乒乓球旅游团”，报名者都是某社区乒乓球爱好者，除了游山玩水，在各地的体育馆进行乒乓球技艺切磋是旅游的重要内容。

原本只是公司尝试推出的一项新产品，没想到最终受到了游客的一致好评。

“像‘乒乓球旅游团’这样的市场需求在不断增多，比如‘野外生存团’‘摄影团’‘美食团’，甚至还有高档的‘高尔夫球团’，这些游客本身就是业余爱好者，对相关的专业知识有所了解，作为导游，就应该升级到专业顾问水平。”刘峰说：“对于这类游客，经济能力绝对不是问题，只是苦于没有专业的渠道和平台。但是现在我们只能眼睁睁地看着这样的大好市场放那里，因为缺少专业的导游人才。”

刘峰还介绍，当前旅游市场“小团化”趋势明显，比如一家三代6至10人的“亲子团”“幼教团”等，对导游来说，“小团化”不仅协调便利，收入也没有减少，只要够专业，供给侧成功对接需求侧，导游行业摆脱当前职业困境也不无可能。