

航天老字号 展现世界商业雄心

本报记者 张保淑



中国航天人具有在压力下奋起、排除万难、追求成功的进取精神。凭着这种精神，中国航天60多年来砥砺前行，完成一个又一个航天壮举，赢得了海内外广泛赞誉。正是因为如此，广大海内外客户近

日参与“长征商业发射用户大会”的热情一如既往高涨，对长征运载火箭信心十足。他们仔细研读长城工业集团有限公司在大会上公布的未来搭载发射方案，以期找到“质优价廉”的搭载机会。

开好“专车”“顺风车” 筑牢商业航天基石

“搭载发射”形象地说，就是在运载火箭完成主要发射任务有余量的情况下，卫星搭上“顺风车”发射入轨。中国航天国家队每年都要完成一系列航天任务，与之相应，长征运载火箭要完成多次太空飞行。在满足自身需要、确保航天任务圆满完成的前提下，如何充分利用长征火箭的运载余量资源，发挥其应有价值无疑是需要考虑的一个问题。长城公司获得授权，把这些珍贵的运载资源以商业合作等形式让渡出去，获得相应回报，成为国际上“搭载发射”服务主要提供者之一。长城公司近期的一次搭载发射服务就发生在上个月15日，当日11时，长征四号乙运载火箭在酒泉卫星发射中心成功发射了4颗卫星，其中除了硬X射线调制望远镜卫星之外，还搭载了发射了3颗来自海内外客户的小卫星。实际上，这也是“长征”系列火箭第13次向国际客户提供搭载发射服务。在本次发射用户大会上，长城公司公布了诸多未来搭载发射方案：2018年下半年，“长征四号乙”“长征二号丙”分别有200千克至400千克的太阳同步轨道搭载发射机会；2018年及以后，“长征七号”“长征五号”及“长征二号丙”在一些不同轨道和倾角的近地轨道任务中有运载余量……

除了“顺风车”之外，长城公司还给卫星发射提供“专车”服务。实际上，长城公司开启的中国商业航天就是从提供卫星“专车”服务开始的。1989年1月，长城公司在几经周折、历尽艰辛之后，终于与亚洲卫星公司签订了卫星发射

服务合同，最终取得亚洲卫星一号发射权。1990年4月7日，长征三号“专车”准确把亚洲卫星一号送入预定轨道，极大增强了中国商业航天的信心。此后不断开拓市场，截至目前，各型号的长征火箭累计提供商业发射60次，其中有相当一部分是“专车”发射服务。据长城公司副总裁付志恒介绍，该公司将来要为客户提供更多多样化服务，进一步拓展到低倾角海上发射和微纳卫星释放。

实现整星出口 提供全方位运营服务

虽然发射服务被视作商业航天的基石，但是国际商业航天领域是全产业链的竞争，在航天科技集团副总经理杨保华看来，中国企业必须凭借在商业卫星研制领域取得的突破积极参与国际市场竞争。东方红一号开启了中国卫星元年，由此逐渐发展成中国卫星最响亮的品牌，形成商业通信、数据中继、移动通信、广播电视传输等多领域系列产品，满足用户广泛应用需求。值得一提的是，航天科技集团公司不断提升产研技术和水平，建立了东方红四号卫星平台“型谱”，形成了一系列具有自主知识产权的高性能通信卫星平台产品，并已出口到一些国家和地区。根据《2016年中国航天白皮书》，中国积极鼓励和支持企业参与空间领域国际商业活动，完成尼日利亚通信卫星、玻利维亚通信卫星、老挝一号通信卫星、白俄罗斯一号通信卫星等出口和在轨交付。令人瞩目的是，我国通信卫星首次在印尼市场取得突破，成功打破了欧美在印尼市场的垄断局面。5月17日，长城公司从激烈的竞争中胜出，与一家印尼卫星运营公司签署

了一项通信卫星项目合同。

在遥感卫星方面，航天科技集团公司开发了颇具创新精神的商业遥感系统，引起同行高度关注，一些国家积极进口引入。2012年9月29日，中国在酒泉卫星发射中心用长征二号丁运载火箭成功发射委内瑞拉遥感卫星一号，并将其送入预定轨道。这是中国航天出口的第一颗在轨交付的遥感卫星，实现了中国遥感卫星出口零的突破。在卫星运营服务方面，中国航天科技集团旗下拥有多家业内具有影响力的公司，运营和管理中星系列、鑫诺系列、亚太系列等通信卫星，服务地区覆盖欧、亚、非和大洋洲，形成了市场主导、关联紧密、协同发展的“天地一体”业务体系。

推进航天立法和放管服改革 应对商业航天新变局

近年来，国际航天商业化大潮风起云涌，已经形成了非常可观的市场规模。据美国航天基金会发布的《2015年航天报告》统计，全球航天经济总量上2014年已达约3300亿美元，而商业航天产业占比高达76%。中国航天事业源自“两弹一星”研制，造就了国家安全的柱石，承担“为国铸剑”的光荣使命。与此同时，中国航天在探索太空、造福人类和参与国民经济发展方面拓展了日益广阔的舞台，而60多年磨砺的过硬技术和强大品牌，使这些航天老字号拥有强大的竞争优势，并在国际市场竞争中，实现了一个又一个突破。

在看到成绩的同时，我们也要深刻认识到航天国家队所面对的航天商业发展新变局。国际上，以美国太空探索

技术公司、轨道科学公司为代表的商业航天企业近年来迅速崛起，短短10年内，研制成功高性能运载火箭和飞船，成为美国商业航天佼佼者；国内，以北京蓝箭空间科技有限公司、北京零壹空间科技有限公司等为代表的一批民营航天公司破土而出，悄然生长，并且开始在市场上崭露头角，甚至承接国际订单。低成本、高效率是商业航天必然的发展逻辑，航天国家队必须彻底适应市场经济规律，不能以实施国家重点工程的思路去搞商业航天，长征火箭有限公司总裁韩庆平这样说。而美国经验表明，及时出台相关法律法规是鼓励和促进商业航天发展重要保障。中国运载火箭技术研究院宇航处处长关嵩表示，我国目前在商业航天立法方面尚存欠缺，建议通过航天立法，建立商业航天市场准入和退出机制、公平竞争机制、保险和赔偿机制、安全监管机制等，为商业航天提供稳定和持续的法律支持。杨保华建议，国家放宽卫星直播业务限制，推动卫星直播业务的落地，为商业卫星通信产业的发展开拓更广阔的市场；参照国外商业遥感扶植政策，与国际水平接轨，建议国家发布支持国内高分辨率商业遥感卫星市场发展的相关政策，放宽商业遥感数据资源和卫星出口分辨率的限制，推动形成具有国际市场竞争力的商业遥感卫星系统。

混合所有制改革为航天国家队更好参与商业航天竞争开辟新途径。通过实施混改，引入民营资本、建立更符合市场机制要求的现代企业治理结构，在充分发挥雄厚技术优势的同时，又具有更好适应商业环境的能力，不仅可以在卫星通信广播等领域红海市场激烈竞争中胜出，而且可以开辟低轨道全球星座等蓝海市场，提升我国航天的创新力和国际竞争力，推动我国从航天大国迈向航天强国。

食品检测『零距离』



七月十三日，浙江省长兴县食品药品检验检测中心举行实验室开放日活动，检测中心工作人员为长兴维多利外语学校来林暑期班的小朋友们的“上课”，这也是长兴县食品安全宣传周的重要活动之一。小朋友们们在老师的带领下，与食品检验检测检测工作来了一次“零距离接触”。

新华社记者 徐呈摄

沈阳市

残疾儿童可享15年免费教育

新华社沈阳7月13日电(记者王莹)实施残疾儿童从学前到高中阶段15年免费教育，对于重度残疾儿童实施送教上门服务……沈阳市近日出台《沈阳市加强困境儿童保障工作方案》，从生活、医疗、教育、安全等方面对困境儿童制定分类保障政策。

困境儿童是指未满18周岁，因家庭、自身、监护等原因造成生活陷入困境的未成年人。生活保障方面，规定对于因家庭贫困导致生活困难的儿童，符合最低生活保障条件的纳入保障范围，并按比例上浮救助标准；对于因遭受突发事件、意外伤害、重大疾病或其他特殊原因导致基本生活陷入困境的儿童，按规定实施临时救助，适当提高救助水平。

医疗保障方面，全额资助低保家庭儿童、重度残疾儿童参加城乡居民基本医疗保险的个人缴费部分。落实小儿行为听力测试、儿童听力障碍语言训练等医疗康复项目纳入基本医疗保障范围政策。对于0—6周岁的视力、听力、言语、智力、肢体残疾儿童和孤独症儿童，建立康复救助制度，逐步实现免费手术、配置康复辅助器具和康复训练等服务。

教育保障方面，实施残疾儿童从学前到高中阶段15年免费教育，对于重度残疾儿童实施送教上门服务，承担送教上门工作的学校要建立学籍，统一管理。

内蒙古

接受民汉双语教学超30万人

经过70年发展，内蒙古的双语教育以民汉兼通为基本目标，构建起从学前、中小学到高等学校各阶段有效衔接的完备体系。目前，全区接受民汉双语教学的人数超过30万。

图为锡林郭勒盟蒙古中学三名高一年级学生在阅览室翻看蒙古文杂志。

新华社记者 任军川摄

叫“葛宇路”又何妨？

张保淑

“葛宇路”是中央美术学院一个学生的名字，也是高德地图、民政部地名公共服务系统和百度地图中北京一条街道的名字。这不是巧合，而是这名学生几年前把自己的名字贴在那条未命名的马路上，之后作为一项基础数据被知名地图导航软件和地名系统收录，阴差阳错之间“正式”成为一条街道的名称。“葛宇路”街道名称由来的故事一发在网上，网友纷纷点赞。



然而，北京市规划委员会地名处工作人员表示，道路是公共资源，命名权属于政府。北京市交管局工作人员则说，私设路牌是违法行为。

官方表态义正词严，很有权威性。的确如此，如果人们随意以自己的名字来命名“专属”道路，那岂不乱套了吗？必须坚持“命名权属于政府”的原则。不过，随之而来的问题是，如果拥有法定命名权的政府不及时行使自己的权力，民众该怎么办呢？实际上，那条被私自命名的“葛宇路”与我们在生活中的经验类似：道路修好通行之后，相关配套设施迟迟不能跟上，没有设置垃圾桶，没有开通公共交通，没有设置公交站台，甚至没有命名。或许有人会说，多大点事儿？没有就没有呗，大不了就说“那条街”，或者干脆用手一指。如果真要如此就能满足人们需要，那真的没什么，实际上没有这么简单。无名称的街道不仅意味着代指不方便，而且在有情况下，可能隐含致命的风险。比如，这条街道某处发生了火灾，请问在千钧一发之际，你如何用最短的时间向119说清楚火灾具体位置？再比如，在这条街道上遇到生命威

胁，你如何向110用最短的时间完成报警求救？

现代城市的运行管理和服务，是个无比复杂的系统，大数据、云计算、物联网为我们提供了各种便捷的、有创意的方式和资源，身处移动互联网时代的城市治理者必须充分利用这些方式和资源。而街道名称是一项基础数据资源，缺少了这项资源，很多城市管理措施和服务都成了无源之水、无本之木。

葛宇路同学以自己名字命名道路的出发点，笔者并不关心也不重要，关键是在实践中被高德地图等知名软件服务商认可，为广大城市市民所使用。从这个意义上来说，葛宇路以个人之举弥补了城市治理的缺位，满足了市民的需求。由此，笔者认为，北京市规划委员会地名处工作人员在捍卫自己职权之前，是不是应该先说：“对不起，我们来得晚了。”的确，“葛宇路”都叫了数年了，现在才发现，可谓晚矣。

亡羊补牢为时未晚。规划委还有补救的机会，那就是将“错”就“错”，就命名那条路为“葛宇路”，一则已经约定俗成，既然都存在那么久了，不仅服务软件接受了，人们也习惯了；二则，这名称的背后隐含着一个学生和一个城市治理的故事，它不仅增加了北京城市文化内涵，而且将提醒城市管理者，公共服务等不得。

