

## 东海航空飞行员再现违规遭处罚

北京商报讯(记者 肖玮)深圳东海航空有限公司(以下简称“东海航空”)继一名机长允许女乘客多次进入驾驶舱被停飞半年后,另一飞行员又因违规遭行政处罚。1月16日,北京商报记者在中国民用航空中南地区管理局(以下简称“民航中南局”)公告中看到,东海航空飞行人员杨某某在执行DZ6217(深圳-无锡)航班时,违反《一般运行和飞行规则》,未完成飞行准备阶段各项工作,直接进场飞行。

民航中南局公告指出,已查明杨某某执行DZ6217(深圳-无锡)航班时,在飞行直接准备阶段未领取、检查、校对所有飞行、领航、通讯资料,确认飞行资料及用具齐全;未领取签派放行文件,根据飞机的状况、最新天气报告,确定飞机的适航状况并核实起飞油量;未到机组准备室进行直接准备并组织召开机组准备会,直接进场飞行。上述举动违反了《一般运行和飞行规则》,故涉事飞行员被给予警告行政处罚。

不久之前,民航中南局也曾发布公告,称东海航空一名飞行员允许女乘客多次进入驾驶舱,违反了运行规章及空防安全相关规定,构成一起安全运行作风松懈、严重违规违章事件。对此,东海航空官方微博也回应,已于2018年8月2日对该航班机组人员进行严肃处理并给予内部通报。根据通报文件,涉事机长陈某将暂停飞行6个月,取消教员资格,并给予1.2万元经济处罚。

北京商报记者还发现,去年东海航空DZ6240一架客机,从辽宁营口飞往深圳,却在中途在武汉天河机场降落,当时乘客反映,该航班因挡风玻璃有裂痕备降天河机场,虽然航企进行了妥善安置,但还是有乘客表示对飞行安全有些担忧。

公开资料显示,东海航空有限公司前身为“深圳捷晖货运航空有限公司”,成立于2002年11月,是经商务部、民航总局批准成立的国内首家民营中外合资货运航空公司。2014年,该公司向客运转型,以深圳为主运营基地,在南通、郑州、北京等城市都有运力投放,预计至2020年底,东海航空机队规模将达到40架。

## 中国七年旅游总收入居全球前五

北京商报讯(记者 武媛媛)去年全球旅游经济增长放缓,中国旅游市场收入仍居世界前五。1月16日,据《世界旅游经济趋势报告(2019)》(以下简称《报告》)显示,2018年全球旅游人次及总收入出现下行,但中国旅游市场收入较为稳定,且自2012年起已经连续七年占据全球总收入前五名。预计2019年全球旅游总人次将达到127.6亿人次,增速为5.5%,较2018年回升0.5个百分点;全球旅游总收入将达5.54万亿美元。

《报告》显示,2018年全年全球旅游总人次达121亿人次,较上年增加5.8亿人次,增速为5%,但与2017年相比,增速下降0.7个百分点。全球旅游总收入达5.34万亿美元,较上年下降0.4%。从旅游总收入占全球比例来看,排名前20位的国家(以下简称“T20国家”)和地区所占份额接近或者超过全球总收入的80%。值得一提的是,自2012年以来,美国、中国、德国、日本、英国一直占据旅游总收入前五。

另从人均国内旅游次数来看,T20国家可划分为五个梯队:第一梯队为美国、澳大利亚和西班牙,前两个国家人均国内旅游次数最高达到4次,西班牙人均国内旅游次数达到3.5次;第二梯队为中国、日本、法国、加拿大和马来西亚,人均国内旅游次数为3次;第三梯队为德国、英国、韩国、菲律宾和沙特阿拉伯,人均国内旅游次数为1.5-2次;第四梯队为印度、印度尼西亚、巴西、墨西哥、意大利和土耳其,人均国内旅游次数只有1次;而俄罗斯人均国内旅游次数不足1次,为第五梯队。

业内人士分析,近年来我国旅游市场整体一直保持着稳定增长的趋势。国家统计局数据显示,2013-2017年间,我国国内旅游总收入在逐年增加,其中2017年度国内旅游总收入达到4.57万亿元。目前我国步入大众旅游时代,旅游休闲已成为大众生活常态。未来随着旅游人次的不断增加以及人均消费能力的提升,国内旅游业将持续保持上行态势。

## 竞逐少儿英语 DaDa 完成D轮融资

北京商报讯(记者 刘斯文)过去一年,在线少儿英语从融资额和融资数量来看,无疑是资本市场上耀眼的明星。1月16日,在线英语教育公司DaDa被媒体报道完成D轮2.55亿美元融资,由华平资本领投,老股东好未来、涌铎投资跟投。DaDa方面确认此轮融资消息属实,未透露其他相关信息。

有业内专家指出,尽管2018年教育这个黄金赛道经历了冰火两重天的剧变,但在2019年开年,在线少儿英语依然获得了高额资本青睐,说明马太效应一定会被放大,赛道内的独角兽巨头、细分领域的头部公司都将持续成为资本的标的,而在线少儿英语依旧会延续激烈竞争的态势。

据悉, DaDa成立于2013年,面向4-16岁青少儿提供专属欧美外教在线一对一课程服务平台,服务主打固定外教老师、固定上课时间。在此轮融资之前,一共获得五轮融资,几乎每年一轮的节奏。最近的是2018年1月, DaDa宣布完成1亿美元C轮融资,计划投入教育技术、品牌建设等方面。

据品途智库发布的《2018中国在线英语教育创新研究报告》数据显示,在线英语仍将保持年均超过20%的增速增长,且大多数集中在少儿阶段。就目前来看,在线少儿英语一对一外教模式也确实杀成红海,品牌集中度相当明显,头部玩家优势巨大。VIP-KID、DaDa、51Talk、VIPJr四家占据80%以上的市场份额。



编辑 陶凤 美编 宋媛媛 责校 李月 电话:64101897 lyzx0405@126.com

# 两会特别报道

4

# 北京非遗条例划定市场开发路径

截至2018年6月底,全市已普查非遗资源1.2万余项



北京商报讯(记者 卢扬 胡晓钰)1月16日,北京市十五届人大二次会议举行第二次全体会议对《北京市非物质文化遗产条例(草案)》(以下简称“条例草案”)进行了审议。北京市人大常委会副主任张清就条例草案向大会作说明时指出,现阶段北京在非遗保护上正面临着特殊挑战,包括人口快速流动,一些非遗受众持续减少;没人、没钱、没销路”是传承人普遍面临的问题等。基于这一背景,此次条例草案除了强化调查和保存相关要求、规范代表性项目的评审,还在非遗的市场化发展方面明确了方向和激励措施。

条例草案指出,未来将鼓励非物质文化遗产纳入相关教育教学活动,还将助力校企合作,促进非遗与其他产业的融合。条例草案第四十七条提出,市、区人民政府及其有关部门应当采取措施,建立非物质文化遗产与科技、文化创意、健康等产业融合发展的合作平台,推动项目保护单位、高校和研究机构开展产学研融合和校企合作。

北京设计学会副秘书长邱冀重指出:“通过搭建与高校设计专业的创意设计服务平台,结合非遗的工艺特性及传统文化内涵,可提升面向产品新文创的设计能力。不

仅仅在审美上与时俱进,同时通过设计语言发挥了非遗传统工艺的创造力。”邱冀重认为,产学研融合和校企合作将为实现非遗的“见人、见物、见生活”现代传承打下基础。

值得注意的是,此次条例草案中特别指出,非遗保护应当坚持本真性,尊重历史原貌,同时,也必须适应时代要求和生产生活需要的变化,融入现代生产生活。据市人大代表、北京市珐琅厂有限责任公司总经理兼总工程师钟连盛介绍,为了与市场紧密结合,很多传统的技艺都在进行着创新发展:“当下景泰蓝的造型更加时尚、简洁和流畅,装饰也更为现代,更加迎合了年轻人的审美需求”。

在社会对于非遗保护和研究参与度日渐提高的背景下,条例草案还为社会资本参与非遗提供了思路。条例草案明确指出,本市鼓励公民、法人和其他组织合理利用非物质文化遗产资源、元素,开发文化产品和服务;对符合规定的项目,优先给予资金支持;鼓励旅游业经营者利用非物质文化遗产资源开发旅游线路、旅游项目和旅游产品;鼓励和引导金融机构通过创新金融产品等方式,为开发利用代表性项目提供金融支持。

## 两会聚焦

# 老年代步车监管的2.0怎么走

在经过野蛮生长后,老年代步车在北京的存量已经达到了百万辆,如果不立即进行管理,这一数字将很快超过北京机动车的存量,届时无论是治理交通拥堵还是城区停车抑或其他改革,均会受到严重影响,为此,正在召开的北京市政协十三届二次会议上,包括市政协委员、台盟北京市委常委陈小兵,市政协委员、清华大学汽车工程系教授裴普成,市政协委员、中国石化北京化工研究院教授级高工朱良在内的多位委员,将自己的关注点再次锁定在老年代步车的监管上,他们建议面对违规老年代步车的巨大市场保有量,不仅在使用环节、交通管理上应进一步加强监管,还应从运输、销售等源头环节“堵住”老年代步车流入北京市场,并启动现有车辆淘汰、回收机制。

## 存量破百万

近年来,在北京熙攘的街道上,时常出现车尾悬挂“家用”“接孩子用”等标识的老年代步车。这种形状各异、体型不大、三轮或四轮的电力驱动车型,由于缺乏法律法规界定,长期游离于灰色地带,上路行驶时既不悬挂号牌,驾驶者是否拥有驾车资质更无从谈起,但这些“便利”的上路条件,使得该车型开始野蛮生长。

陈小兵介绍,以电力装置驱动的“老年代步车”其实是三轮、四轮低速电动车的一种通俗叫法。随着生产商对该车型不断地“升级换代”,老年代步车逐渐形成全包车体,体积和行驶速度都大幅提升,早已超过非机动车外形尺寸、质量和限速,已非常接近普通机动车。

据不完全统计,2018年,北京老年代步车数量已突破百万辆。然而,在销量、保有量快速增长的背后,老年代步车却一直处在“裸奔”状态。在工业和信息化部颁布的《道路机动车辆生产企业及产品公告》里,并无对于老年代步车的相关国家标准和行业标准,生产商往往参照电动自行车或电动轮椅车国家标准进行非法组装,设计时速也早已超过电动自行车标定的15公里/小时以下,甚至能够达到60-80公里/小时,达到普通机动车行驶速度区间。

裴普成表示,接近于普通机动车行驶速度的老年代步车,上路行驶首先应符合机动车标准,行驶性能、充电以及安全带、气囊等安全装置也要符合上路行驶标准,并不是装个车壳这么简单。

由于老年代步车缺乏国家生产标准“带病”上路,同时驾驶者并无驾驶资质违规上路,行驶中时常出现随意变道、闯红灯、逆行等违法行为,致使由老年代步车引发的交通事故屡见不鲜。据公安

交警部门统计,近五年来,因老年代步车引发的交通事故高达83万起,其中造成1.8万人死亡、18.6万人受伤,引发的事故起数和死亡人数年均分别增长23.3%和30.9%。

## 销售转入地下躲避监管

事实上,老年代步车无序发展引发的交通管理难题,北京市相关部门也推出法律法规,加大力度对老年代步车进行监管。但是,陈小兵表示,在被叫停销售后,部分老年代步车经营者开始转战线上躲避监管。

2018年7月,北京市工商局启动“违规销售电动车专项治理行动”,其中明确,不得销售不符合工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》中的电动摩托车、电动三轮、四轮车、老年代步车等违规电动车。同时,修改后的《北京市实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》第八章附则的第一百一十条规定:“动力装置驱动的三轮车、四轮车按照国家和本市机动车管理的相关规定执行。”陈小兵认为,从法理上,该办法已明确电动三、四轮车属于机动车范畴,不能按照非机动车有关规定进行登记并上路行驶。

然而,目前老年代步车在购买和使用上,早已不是老年人专属,由于该车型不用上号牌,也不用驾驶资质,很多年轻人也成为老年代步车的车主,而消费群体结构的不断扩大,也使得部分电动车经营者将老年代步车转移至线上销售。北京商报记者在淘宝网看到,经营老年代步车的店铺多达几千家,虽然店铺内给出“购买前请咨询当地交管部门,确定购买地相关法律法规规定,请遵循当地管理规定。”的提醒,但店主透露:“只要消费者购买,我们会将车运到,或让购车者所在地经销商联

## 相关链接

## “非遗人”谈非遗市场化困局与破局

### 北京髹人第四代传承人白霖:

### 避免“广泛撒网”

“非遗保护和传承的前提就是要明确对非遗的界定标准,只有标准清晰、分级制度明确,才能有的放矢地实现更多目标。”在北京市级非遗项目北京髹人第四代传承人白霖看来,在我国不断强化非遗概念的过去十几年来中,很多项目都被列入了非遗保护的名录中,然而,到底哪些非物质文化遗产才是具有相对濒危性,急需传承与保护的,确实没有清晰的评审与界定。

白霖直言,政府和社会的财力、物力都是有限的,而这也决定了非遗的保护面不能太宽,要避免“广泛撒网”、涵盖所有延伸门类式的保护,而是集中资源和力量去保护那些濒危且有传承价值的项目。

值得注意的是,白霖还提出,除了界定标准外,非遗分级、分类标准的制定也是保护工作中的关键一环,能更好地提高各方对于非遗的保护效率。

### 北京泥彩塑第四代传人双彦:

### 仍缺乏公开市场

北京泥彩塑第四代传人、国家非遗彩塑兔儿爷代表性传承人双彦告诉北京商报记者,直到现在,自己做的兔儿爷仍完全没法面对公开的市场,销路全靠熟悉的朋友介绍:“这两年,我们每个月的销售额平均在1万元左右,如果时逢春节庙会可能有个3万-5万元的收入,然而,这仅够工作室几个人的日常生活”。

双彦坦言,自己虽然想要对接市场、拥有自己的店铺,但是高昂的租金和繁杂的手续,让一整个

工作室的“手艺人”犯了难,“一年十几万几十万的商铺租金,普通的非遗传承人很难负担得起”。

对于条例草案中提出的相关市场化扶持条款,市人大代表、天街集团董事长李桦在东城区小组审议中表示,应充分发挥政府和社会资源的力量,建议设立非遗大数据库,制定标准、精准备案、防伪溯源并鼓励线上交易,让非遗更具有社会价值和经济价值。

北京商报记者 蒋梦惟 常雷

系购车者,另行告知具体提车地点。”

对此,陈小兵认为,这种行为不仅是对法律法规条例的对抗,也是对交通安全秩序的破坏。

## 封堵源头启动淘汰机制

面对老年代步车的百万市场保有量、交通违法、转战线上销售等难题,北京市在通过销售端整治、制定法律法规认定车型归属的同时,对于老年代步车的监管也应该进入2.0时代。陈小兵建议,应该在运输环节上封堵老年代步车进京的源头,进一步监督电动车销售,同时对于现存车辆启动回收、淘汰机制。

陈小兵表示,老年代步车生产厂家多分布于山东、河北、内蒙古、辽宁、江苏、浙江等地,相关部门应加强在运输环节的检查力度,严禁老年代步车运输进京,封堵源头。同时,执法部门应完善查处机制,加强对电动车销售门店的清查及地下销售行为的查处,杜绝老年代步车销售行为。

此外,对于现存老年代步车,陈小兵认为,应该运用宣传手段,向市民宣传老年代步车违法上路使用的危害性及违法性,呼吁和号召广大市民自觉不买使用此类违规车辆,同时尽早主动处理。“我建议,相关部门是否能借鉴机动车报废制度,在各区设立老年代步车回收点,统一回收后送到解体厂进行报废,在回收的同时,是否能够提供一些经济补偿,尽快减少北京市老年代步车数量。”他表示。

朱良则认为,面对老年代步车数量逐年增长的现状,相关部门在封堵运输、销售源头的同时,现存车辆淘汰应设立时间表,如果不设期限,未来的治理成本将会增加。但是,在车辆淘汰过程中,由于老年代步车不同于合法机动车,因此是否应给予补偿还需谨慎看待。

北京商报记者 刘洋