

尚未发现幸存者 东航黑匣子搜索争分夺秒

3月22日,国家应急处置指挥部在广西梧州举行新闻发布会,发布东航客机坠毁事件的相关调查进展。民航局新闻发言人、航空安全办公室主任朱涛通报,东航MU5735航班于3月21日13时16分从昆明起飞,14时17分保持巡航高度8900米进入广州管制区。14时20分管制员发现飞机高度急剧下降,随即多次呼叫机组,但未收到任何回复,14时23分飞机雷达信号消失,后经核实,飞机在广西壮族自治区梧州市藤县境内坠毁。截至目前,搜救工作尚未发现幸存者,公安部门已对现场进行了封锁管控。



▶ 东航波音737飞机坠毁现场开展救援。图片来源:视觉中国

事故原因尚无清晰判断

据了解,东航MU5735机上共有旅客123名(无外籍旅客),机组人员9名,其中,飞行员3名,乘务员5名,安全员1名。事发飞机为2015年6月22日引进,截至事故发生时共飞行8986架次,总计18239小时。

谈及事故原因,朱涛表示,本次事故飞机损毁严重,调查难度很大。鉴于调查工作刚刚开始,以目前掌握的信息,还无法对于事故的原因有一个清晰的判断。

下一步,调查组将全力以赴搜集各方证据,重点在事发现场飞行记录器的搜寻,并综合各方面信息开展事故原因分析工作,深入全面查明事故原因,一旦调查工作取得进展,将在第一时间公布。

北京商报记者了解到,事发后依据《国家处置民用航空器飞行事故应急预案》,已成立由民航局局长冯正霖同志担任总指挥的国家应急处置指挥部。目前指挥部已经召开第一次会议,各工作组已按照工作方案及分工全面开展各项工作。

尽快搜寻机上两部黑匣子

查明事故原因,其中关键就是黑匣子。据悉,此次失事客机黑匣子的长宽高分别约为60厘米、20厘米、20厘米。目前,现场救援力量被要求进行分片地毯式搜索。坠机事故核心区道路旁的照明设备已经升起。

据央视新闻,飞机黑匣子一般为橙红色,鲜艳的颜色以便在飞机失事后能迅速被找到,同时它可以经受住爆炸解体、高温燃烧、入水浸泡等破坏。黑匣子里的电池,能够使用大概30天左右。在这期间,它会不断地向外界发送信号。黑匣子形状虽然为长方体,但是根据以往事故搜寻经验,很有可能出现严重不规则的变形。当下现场雨开始下大,如果未来继续出现强降雨,将加大搜寻难度。

“事故应急救援工作仍在继续进行,事故现场初步勘查工作也已同步开启,后续指挥部将继续搜救。”据朱涛介绍,目前有三项重点工作。第一,尽快搜寻机上的两部黑匣子,尽快开展黑匣子数据分析。第二,做好遇难者家属安抚、援助及服务,妥善处理善后事。第三,做好疫情防控和信息发布工作。

超2000人开展现场救援

在现场救援方面,组织广西派出的消防救援、武警、公安、民兵等1400多名救援人员,以及云南省森林消防总队驻防广西队伍、广东队伍678名人员,积极有序开展现场救援。做好雨鞋、铁铲、冲锋衣等现场救援物资保障,全力保障救援所需。协调电力、通讯等部门,安排3辆应急电源车,调运6台应急发电机到现场,架设应急通讯设备,确保救援现场电力保障有力和基站通信畅通。

在现场设立应急医疗救护点的基础上,梧州市确定1家定点医院,腾空两层楼3个病区手术室,组建各专科队伍200多人做好急救救治准备。在梧州南站、西江机场、高速公路出口设置接待工作点,做好抵梧旅客家属的接待衔接,并调配中大巴29辆和组织出租车接送旅客家属及专家。

此外,东航将全力做好旅客家属援助工作,迅速开通援助热线电话,同时通过各种途径主动与家属取得联系,尽快全面掌握旅客信息,24小时内与全部123名旅客的家属取得联系,组建100多名家属援助工作团队,有序开展家属援助工作。北京商报综合报道

X 西街观察 Xijie observation

抚恤生者 修复伤痕

陶凤

3月21日14时38分许,东方航空公司一架客机在广西梧州市上空失联并坠毁。

事故发生后,中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平立即作出重要指示,惊悉东航MU5735航班失事,要立即启动应急机制,全力组织搜救,妥善处置善后。

22日晚上9点,国家应急处置指挥部在广西梧州举行新闻发布会。东航客机坠毁事件详情公布,尚未发现幸存者,数百人正在连夜搜索飞机黑匣子。

为遭遇不测的人祈福,与家属同悲。在这个乍暖还寒的春天,所有人被这一突如其来的消息击中,陷入了令人窒息的震惊、痛苦、沉寂。

以MU5735为坐标,很多人的人生轨迹在此相逢,却没想到连命运共同定格于此。和你我一样,那些具体生动的面孔,是学生,是员工,他们有家、有爱人、有烦恼、有希望。

作为连接中国最大制造业基地和西南内陆经济生产活动的空中“接驳客车”,此次航班中还有多位企业员工和高管。他们是实体经济的参与者和建造者,也可能是一个家庭的支柱。

每个人身上都印着各自精彩,却又面临尘封的故事,每个踏上旅途的他们,身后都有无法割舍的起点与终点,这些正处盛年或暮年的乘客,汇成了关于这场空难最具体的悲伤。

在过去的两天里,等待与煎熬,失望与希望交替。在社交媒体上,#MU5735航

班上的人#被广泛关注。网络时代人声鼎沸,流量聚焦,也带来了不少杂音。

围绕着飞机失事的原因,大量传闻在网上流行开来。一些人的关注行为过了头,变了味。制作小视频,不负责任地脑补画面,没有底线地蹭流量搞营销,散播荒唐的无稽之谈,离谱地胡乱猜测。

在22日晚间的新闻发布会上,中国民航局航空安全办公室主任朱涛通报,本次事故飞机损毁严重,调查难度很大。以目前掌握的信息,还无法对于事故的原因有一个清晰的判断。

在灾难面前消费灾难,是对受害者的二次伤害,更是对生命的无限亵渎。耐心等待,查清事实,尊重真相,理性发声。便是对逝者的祭奠,对生者的慰藉。

3月21日,中国民航安全飞行的记录停在4227天。根据发布会的通报,救援仍在进行中。一场安全隐患大排查同步展开,全面加强飞行、机务、空保和客货检查及环节管控,确保航空运行绝对安全。

安全为锚,人的生命价值高于一切。国务院总理李克强也对东航客机坠毁作出批示,要求全力以赴搜寻幸存者,尽一切可能救治伤员,妥善处理善后事宜,做好遇难者家属安抚和服务,实事求是、及时准确发布信息,认真严肃查明事故原因,采取有力措施加强民航安全管理。

抚恤生者,修复伤痕,将是一场漫长的旅途。那些在“寒冬”中煎熬的种子,比以往任何时候都需要温暖。平安,依旧是所有人的期盼。

“全员”变“区域” 第三版核酸检测指南出炉

核酸检测有了新版指南。3月22日,国家卫健委对外公布了《区域新型冠状病毒核酸检测组织实施指南(第三版)》。据悉,与第二版相比,对科学精准的强调成了第三版修订的主要内容之一,即将第二版《指南》中的“全员”修改为“区域”。当天召开的国务院联防联控机制新闻发布会对此做出了详细的介绍,此外,相关部门还对为何继续坚持动态清零等热点问题进行了回应。

“之前‘全员’容易让大家误解都是在全市范围内搞大规模的检测,容易让大家理解成我们在搞大水漫灌。这次我们将其修订为‘区域’,也就是说我们更加突出强调科学和精准的划定核酸检测的范围。”在当天的发布会上,国家卫健委医政医管局局长焦雅辉介绍。

据了解,上一版核酸检测指南全称《全员新型冠状病毒核酸检测组织实施指南(第二版)》。除名称中的“全员”变“区域”,第三版更进一步明确了完成时限的要求,规定了划定范围的核酸检测应当在24小时内完成。此外增设9个工作专班,在采、送、检、报各个环节更加精准有效地匹配,以及核酸能力、采样人员的配置、采样点的设置等方面都做出了更加具有针对性的指导。

配合核酸检测,最近提出的抗原检测也成为外界关注的焦点。在发布会上,国家卫健委疫情应对处置工作领导小组专家组组长梁万年表示,核酸检测+抗原检测的联合使用,能够使我们整体的检测能力更强,检测范围更广,检测发现可疑感染者的速度更快。

值得注意的是,3月21日,国家医保局办公室刚刚印发《关于切实做好当前疫情防控医疗保障工作的通知》,明确各省级医保部门要及时调整优化疫情防控医疗保障政策措施,按程序将新冠病毒抗原检测试剂及相应检测项目临时性纳入本省份基本医保诊疗服

务项目目录。

谈及疫情情况,梁万年表示,当前对于疫情有三个误区往往被人们所忽视。一是认为奥密克戎变异株是温和的,有人称它是大号流感。二是国际上有一些国家已经放松甚至躺平,认为他们做了,我们应该跟着做。三是大家往往忽视了新冠病毒的变异是非常重要的特征,谁也不能保证奥密克戎就是最后的变异株。

他指出,现在不能说奥密克戎就是大号流感,它仍然是有危害的,特别是对庞大的14亿人口是有危害的。中国疫情防控的理念,是要争取通过主动的免疫和能力的提升来战胜疾病、减少感染。前几轮的状况,我国总的感染人数是极少的,也较好地平衡了疫情防控和社会经济的发展。如果选择躺平,必然是前功尽弃。

对于为何还要继续坚持动态清零政策的疑问,梁万年回应称,当前面对疫情输入压力和内部扩散压力形成的复杂、反复、严峻的形势,应该坚持“动态清零”总方针不动摇。

目前新冠肺炎疫情仍处在大流行期,外防输入的压力依然存在;当前国内本土已经呈现了点多、面广、频发的疫情态势,内防扩散也是一个重要任务。

此外,从奥密克戎变异株的危害来看,和德尔塔病毒相对致病率,尤其是致重症率和致死率有所降低,但是传播力很强,这种强大的传播力使感染人数基数很大,一个大的感染人数乘上它的致病率或者致死率,就会形成一个绝对数大的重症的群体,甚至是死亡的群体。

最后,梁万年表示,我国具备“动态清零”的基础和条件,更具备能力,而且几年来的防控已经证明,实行“动态清零”是我国的一个有效做法,一个经验,也是符合中国实际的。北京商报综合报道

补贴退坡镍锂拱火 新能源车涨价扛压?

大宗商品价格飙涨最终传导到了消费端。今年以来,已有超过20个新能源车品牌、40种车型上调售价。特别是3月,特斯拉、小鹏、比亚迪、哪吒等多家新能源车企业先后调整了车辆售价,根据车型不同,价格上涨幅度在3000元到1万多元不等。业内专家对北京商报记者表示,由于需求推动,锂金属等原材料价格大幅上升,在补贴退坡后,市场化竞争中的新能源汽车企业面对成本压力将现两极分化。不过在油价上涨的背景下,新能源汽车性价比仍较高,未来价格也将回归到合理区间。

原材料涨价传导至消费端

今年,新能源汽车可谓“涨”声迭起。3月15日晚,比亚迪宣布王朝网和海洋网相关新能源车官方指导价上调3000-6000元不等,这是比亚迪今年以来第二次宣布涨价。早在1月21日,比亚迪就曾宣布新能源车涨价1000-7000元不等。

随后,3月17日,哪吒汽车发布车型价格调整信息,部分车型价格上调3000-5000元。3月21日起,小鹏汽车旗下产品的补贴前价格也进行了10100-20000元不等的上调。连特斯拉也扛不住了,已接连三次宣布上调产品价格,部分车型价格最高涨幅达3万元。

新能源车企集中涨价原因何在?浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林对北京商报记者表示,这主要是受锂电池涨价影响,国际大宗商品中,锂金属和镍金属都存在大幅度的上涨,比如锂原料方面,过去一年几乎涨了10倍,原材料的上涨主要是因为全球通胀率处在一个上行周期,而锂金属等由于需求推动,价格呈现大幅度上升态势,从而最终传导到了新能源汽车价格。

“上游生产新能源动力电池的锂盐,包括碳酸锂、氢氧化锂,以及近期镍矿的价格上涨,都从成本端导致了新能源动力电池的成本上涨,接着顺着产业链向下游延伸。”中钢经济研究院首席研究员胡麒牧在接受北京商报记者采访时表示。他还指出,新能源汽车价格的上涨,主要是因为对动力电池价格上涨成本的消化能力不强。

市场竞争促进行业分化

这一轮原材料涨价潮也考验着新能源汽车应对风险的能力。2009年,我国推出了新能源汽车补贴政策,13年来,补贴资金累计超过1478亿元,覆盖车辆超过191.6万辆。而今年,针对新能源汽车的补贴幅度在2021年的基础上下降了三成,今年12月31日后上牌的新能源汽车将不会再享受新能源汽车购置补贴。

虽然补贴大幅退坡,但在盘和林看来,这对于新能源汽车行业影响甚微,甚至可以说没有影响。“在油价上涨的大背景下,新能源汽车性价比远远高于燃油车,即使没有补贴,高性价比,也就是廉价的电力资源,也能帮助新能源车迅速普及。”他说。

而胡麒牧认为,补贴退坡有利于企业

参与更加充分的市场竞争,通过市场的力量来进行行业的结构调整,资源优化。他指出,未来汽车行业可能面临一个竞争格局的变化。

“国内新能源汽车企业的盈利能力还不强,没办法用自身的能力消化成本的上涨,所以只能把这个价格向下游消费者身上转嫁。在这个过程中,就可能行业出现分化:盈利能力强的企业可以内部消化一部分成本,这样转嫁给消费者的成本就低;还有一部分在市场议价能力比较强的、需求弹性较小的汽车品牌,在价格上涨以后依然不会损失营收,这两类企业有能力应对成本冲击。”胡麒牧说;“但一些中小品牌,以及尚未实现盈利的品牌,在面对成本冲击时,要么是选择自身消化结果导致亏损,要么是转嫁给消费者可能导致销量下滑,涨价潮对这类品牌影响比较大。”

从整体上看,本轮新能源汽车涨价受到需求拉动的影响。今年前两个月,新能源汽车销量同比增长1.5倍,占新车销量比重达17.9%。从后市来看,其销量还将继续增长。3月22日,国家发改委、国家能源局印发的《“十四五”现代能源体系规划》提出,积极推动新能源汽车在城市公交等领域应用,到2025年,新能源汽车新车销量占比达到20%左右。

胡麒牧还提到,由于叠加了市场对未来增长的预期,流通环节可能会存在贸易商囤货的现象,就会助长价格非理性上涨。

不过盘和林表示,涨价在大周期上是必然,因为当前供不应求,但在涨价大趋势中,也会出现价格波动,总体涨势应该是缓慢的。未来新能源车价走高的大背景下,开展动力电池回收将成为大势所趋,而新能源汽车的销售量未来还将进一步释放。

北京商报记者 杨月涵 吕银玲