

國務院部署加力支持就業創業政策

【大公報訊】據央視網報道：國務院總理李克強7日主持召開國務院常務會議，部署加力支持就業創業的政策，拓展就業空間，培育壯大市場主體和經濟新動能；決定對部分領域設備更新改造貸款階段性財政貼息和加大社會服務業信貸支持，促進消費發揮主拉動作用；部署階段性支持企業創新

的減稅政策，激勵企業增加投入提升創新能力；確定依法盤活地方專項債結存限額的舉措，更好發揮有效投資一舉多得作用。

會議指出，就業是民生之本，創業能帶就業。要貫徹黨中央、國務院部署，壓實地方責任，加力促就業創業。一是將實施留工培訓補助地區，由失業保險金結餘備付24個月放寬到18個月。將兩年內未就業畢業生、登記失業青年納入擴崗補助。對失業人員及時發放失業保險金。二是對平台靈活就業人

員按規定給予社保補貼，運用專項貸款支持平台企業。三是創業擔保貸款人因疫情遇困的可展期1年還款。增加中小微企業信用貸、續貸等。四是加大對創業投資的政策支持。五是政府投資的孵化基地盡其所能免費供給初創企業場地。

以消費拉需求 以投資帶消費

會議指出，需求不足是突出矛盾，要以消費和投資拉需求、促進社會投資、以投資帶消費。設備更新改造有

利於增加製造業和服務業現實需求、提振市場信心。對高校、職業院校和實訓基地、醫院、新型基礎設施和中小微企業、個體工商戶等設備購置與更新新增貸款，實施階段性鼓勵政策，中央財政貼息2.5個百分點，期限2年。申請貼息截至年底。相應增加貨幣政策對商業銀行配套融資的支持。同時，加大對社會服務業信貸支持，以擴消費。

會議指出，企業是創新主體，要實施階段性減稅政策支持創新，期限截至年底，這普惠公平、高效直達。今年

第四季度，對高新技術企業購置設備的，允許一次性稅前全額扣除並100%加計扣除；對現行按75%稅前加計扣除研發費用的，統一提高到100%，鼓勵改造和更新設備；對企業出資科研機構等基礎研究支出，稅前全額扣除。

會議指出，基礎設施等事關發展和民生，要繼續用好專項債補短板。依法盤活地方2019年以來結存的5000多億元專項債限額，10月底前發行完畢，優先支持在建項目。會議研究了其他事項。

「客改貨」工多藝熟 期待為C919換新裝

飛機維修工程師楊守奎正在檢查組裝件安裝情況。



▲山東太古向山東航空集團交付該集團的首架波音737-800BCF全貨飛機。

飛機醫生「把脈」 望聞問切保安全

精益求精

「這裏就像是飛機的『醫院』，結構系統就像是醫院裏的骨科，噴塗就像是醫院裏的皮膚外科。」山東太古飛機工程有限公司（以下簡稱「山東太古」）大修部客改貨車間項目經理、工程師侯可清帶記者穿行在客改貨生產車間，七八架大飛機正進行改裝，現場一片繁忙。侯可清笑言，飛機維修工程師就是「飛機醫生」，日常工作像極了「望聞問切」。工程師楊守奎直言，看到國產飛機C919下線很激動，希望未來參與國產大飛機的客改貨工作。

大公報記者
丁春麗、胡卧龍（文、圖）

▲波音737-800BCF全貨飛機貨艙。



噴塗是否漂亮，蒙皮是否受損，發動機前緣是否平整……飛機落地駛入侯可清的視野，他通過「望」初步判斷飛機的整體維護狀態。通過飛機馬達及電氣部件的聲音，也能辨別出故障。飛機航後的定檢還會看機組的反饋，以便及時處理。



工程師侯可清

需要專業技術 還有耐心細心

「安全問題不予容錯。」侯可清說，飛機維修不是簡單的「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，難就難在找到故障的根源。故障解決後，工程師還要再次創造故障產生的條件，反覆測試。維修時，侯可清不放過任何小小的碎屑，因為碎屑有可能附着在電插頭，導致電氣系統失效。「修飛機不僅需要專業技術，還要有耐心和細心。」

客機改貨機是一次大「手術」，要重塑飛機「肉身」。客改貨對「飛機醫生」們提出了更高的要求。受疫情影響，航空業客貨需求結構發生轉變，航空貨運成「寵兒」。山東太古目前年交付客改貨飛機約32架到35架，訂單已排到2023年底。

「客改貨一架飛機需要完成600多份工卡，圖紙就有上萬張，幾十萬個部

件。」侯可清說，僅是一項線路改裝就涉及數十萬根線路。50位「飛機醫生」齊上陣，工期需要85天。一架民航空客機改為民航貨機，涉及到機身結構重建、客艙布局、電子設備、電氣線路重新布局等複雜環節。侯可清說，毫不誇張地說，相當於飛機醫生們按照製造標準，再造一台全新貨機。

一排排的鉚釘整齊嵌在艙門外沿，被釘上的蒙皮與機身結構嚴絲合縫。工程師楊守奎說，僅是這個新增的貨艙門區域，有近千個部件，近10萬個鉚釘的緊固件。「近10萬個緊固件，一個不能多，一個也不能少。」楊守奎說，每一個鉚釘都有長達幾頁的安裝標準，就連檢查時所用的手電及亮度，都有嚴格標準。

操刀修國產飛機 倍感自豪

看着客改貨飛機的貨艙門緩緩打開，侯可清回憶起攻關客艙門的經歷。147吋的艙門，公差僅為千分之四十。工程師們無數次返工，終於有了完美的艙門。「在一個桶狀的機身上開一個大口子，所有的工作都是在一個有弧度的

面上，工作難度可想而知。」楊守奎說。

生產車間牆上有一句標語：保障與支持國產民機發展是山東太古義不容辭的責任和使命。侯可清說，山東太古也是國產飛機的重要維修保障基地，他也是公司首批入選保障國產ARJ飛機的工程師。「能夠親自『操刀』去修我們自己的國產飛機，心情無法形容。」侯可清說，他們都倍加珍惜，細心呵護。

從事飛機客改貨10年來，楊守奎改裝的全是波音公司的飛機。看到國產飛機C919下線，楊守奎非常激動，希望有朝一日參與國產大飛機的客改貨工作。他的夢想，已經指日可待。



山東太古董事長
黃恩紡

「山東太古剛成立的時候，港機（香港飛機工程有限公司，HAECO）派了大量技術人員。」山東太古董事長黃恩紡說，港機既是股東又是合作夥伴，正是有了港機的技術支持，山東太古分別於2003年、2006年取得美國FAA維修許可和歐洲民航局頒發的EASA維修許可。據介紹，山東太古成立23年以來，累計承修包括國產民機ARJ和新舟60在內各型號飛機定檢6000餘架次，成為亞洲區域最市場化、最專業化的維修服務商。

「一手托着生命安全 一手托着國家財產」

「感覺修飛機是個很神秘的職業，揭開這層神秘的面紗後覺得更神秘。」從2012年畢業到現在，楊守奎從新手成為骨幹，卻覺得飛機結構工程師這個職業還可揭秘更多未知。

英文航空術語 倒背如流

目前，山東太古一線飛機維修人員約1200人。談及「飛機醫生」必備條件，楊守奎和侯可清都提到了英語。楊守奎說，外國飛機是全英文工卡，跟外國駐場代表溝通及回覆郵件要全英文。「與普通的聽說讀寫不同，我們用到的英文包含大量航空專業詞彙，剛接觸時壓力很大。」侯可清說，英文學習只有通過多練習來提升，多問多記多

說。他的筆記本裏面，密密麻麻都是英文航空專業詞彙。

「按章辦事」、「按卡作業」，侯可清認為這是「飛機醫生」骨子裏的理念。雖然看似是在標準框架裏作業，楊守奎沒覺得工作枯燥，他們在追求精益求精的工匠精神，不斷在工藝流程上創新。侯可清也坦言，工作很辛苦。夏天，停機坪的地面溫度超過60℃，工作服能擰出水來。不管多麼惡劣的天氣，不管白天黑夜，都要提前到場候機。

2004年，初入山東太古的侯可清認為修飛機很酷。18年過去了，侯可清說，他更多了一絲自豪。「有一種責任叫一手托着人民的生命安全，一手托着國家的巨額財產，就是這份工作的寫照。」



▲工程師檢修飛機機翼油箱。資料圖片

交付飛機像送女出嫁 不捨又驕傲

採訪當日，適逢山東太古向山東航空集團交付該集團的首架波音737-800BCF全貨飛機。侯可清作為客改貨負責人，指揮裝飾一新的飛機駛入現場。那一刻，他就像送女兒出嫁一樣，有不捨也有驕傲。

「我修過的飛機在全世界翱翔」

就在此前，山東太古接到韓國客戶的「客改貨」任務，客戶一開始提出了很多「苛刻」要求。當整架飛機按要求交付時，客戶非常驚訝，「太漂亮了！」客戶表示很驚艷，之後的客改貨飛機也選擇在山東太古完成。侯可清說，這是對所有飛機維修工程師的褒獎。工作18年，侯可清記不清修了多少飛機又送走了多少飛機，但他始終牽掛那些「出嫁的女兒們」。他喜歡打開手機軟件，輸入飛機註冊號，從飛機飛行的速度、軌跡、方向判斷其工作狀態。侯可清笑着說，他修過的飛機在全世界飛。言語之間，甚是驕傲。

車間裏一架中國郵政航空的貨機正在做定檢，這是楊守奎曾經「操刀」的飛機，再次相見頗為親切。楊守奎圍着飛機繞了幾圈，認真查看飛機狀態。他撫摸着飛機，就像見到了老朋友，很是開心。

僅以客改貨飛機為例，自2005年以來，山東太古已經累計完成交付737傳統型和737-800貨機170餘架，交付給30餘家行業間接或直接用戶。



▲工程師檢修飛機發動機。資料圖片