

## “飞的”来了， 能否改变通勤和游览方式？

3个月内，长三角区域开通、试飞超10条低空载客航线，未来还将规划推进更多线路。

“飞的”来了，能否改变通勤和游览方式？



原先驾车从上海浦东国际机场前往金山水上机场，不堵车的情况下大约需要1小时20分钟，如今最快不到20分钟即可到达。未来，上海将持续拓展低空航线覆盖面，开通上海至江苏太仓、吴江等长三角区域低空航线。

最近，乘直升机俯瞰上海外滩，打卡东方明珠成为不少游客尤其是年轻游客的休闲放松之选。不少网友纷纷在网上晒出视频称：“从另外一个视角看上海，更加印象深刻，眼界开阔很多，原来城市这么美！”

上海早在2015年就曾推出低空游览商业化项目，但因沿途居民投诉等因素，项目推出不久即遇挫终结。此次上海中心城区再度启动低空游览，让人欣喜之余不禁发问：“再次飞来的直升机，能飞多久又能飞多‘高’？”

眼下，现代直升机逐渐从军用转向商用和民用，在多个领域都有着非常广泛的应用，在产业链发展、社会公共服务等方面发挥着重要作用，而正加速发展的低空经济，无疑成为直升机高飞的“东风”。

### 直升机魅力让更多人倾心

前不久，家住上海的吴女士和年仅10岁的儿子乘坐直升机，飞上云端。经过10分钟的飞行，直升机稳稳落地。

“我在空中看到了陆家嘴、双子山，全都尽收眼底，跟之前在地面看的感觉完全不一样。”“10分钟不太够，希望下次还能感受空中观光的快乐”……走出机舱的吴女士和儿子依然难掩兴奋。

观光旅游仅仅是直升机应用场景的其中之一。

上海新空公司董事长曹新田介绍：“直升机还可以广泛应用在通勤运输、抢险救灾、医疗救护、农林植保等领域，为百姓带来更多便利。”

今年以来，上海直升机通勤的线路不断增加。9月23日，上海浦东-上海金山-浙江海宁双向低空载客航线，迎来正式开通前的试飞。当天，一架直升机从浦东星野飞行基地起飞16分钟后，顺利降落金山水上机场。随后，直升机又从金山水上机场起飞，20分钟后落地浙江海宁，初步定价为单程每位

最低1400元。

试飞直升机机长徐建军算了笔账：“‘打飞的’将大大节省各个交通枢纽之间的通勤时间。原先驾车从上海浦东国际机场前往金山水上机场，不堵车的情况下大约需要1小时20分钟。如今，不到20分钟即可从浦东到金山。”在此之前，我国首条跨省定点低空客运航线，上海浦东-江苏昆山双向低空载客航线已于8月10日试飞成功，并于8月18日正式开通。

记者了解到，未来，上海将持续拓展低空航线覆盖面，开通上海至江苏太仓、吴江等长三角区域低空航线，同时开通浦东国际机场至宝山上海国际邮轮旅游度假区等市内低空旅游航线。

### “天花板”逐步被打开

时间回到2015年“五一”假期，上海首条黄浦江直升飞机空中游览项目开行，但仅开行3天就遭到沿途居民的投诉，即使企业提出“将项目爬高改线以减少噪声”，最终还是没了下文。

游客的安全顾虑也是影响直升机项目推广应用的重要因素。记者了解到，近年来，直升机事故在海内外时有发生，事故的原因有多种可能性，包括机械故障、操作失误、恶劣天气等。

“经过近十年的发展，当下商业化载客的各方面条件更成熟了。”曹新田自2016年就已进军相关领域，对行业的快速发展变化，感受尤为深刻，“长三角各地都出台强有力的行动方案，扶植低空经济发展，加之企业的发展愈发完善，属于直升机的天空正逐步被打开”。

曹新田表示，在航线选择上，企业进行了更加谨慎的考量：“在人口稠密区飞行，为了保障安全，我们采用的是双发机型，配备了地形警告、气象雷达、自动驾驶等一系列安全性设施，选择的飞行路线与沿江两岸的建筑都保持一定距离，减少噪声污染，驾驶员的工作经验也非常丰富。”

在逐步打消安全、噪声等顾虑之外，经济性是关乎直升机项目能否持续运营的关键。

记者了解到，使用直升机机型的航线成本每小时在3万元以上，当下的市场接纳度又如何？以今

年的“十一”假期为例，据统计，上海市共接待游客1862.25万人次，全要素旅游消费交易总金额达到269.19亿元，同比增长了4.60%。在人均游客花费方面，上海市以1445.29元的人均消费高居全国榜首。

“人气火爆的黄浦江游览航线要达到近2000元/位/次。”上海新空直升机有限公司总飞行师俞东诗介绍，“这条10分钟观光航线的开航优惠价是1980元/位/次(满4人起飞)，20分钟包机低空旅游是25800元/架次(可坐6人)。”他还透露，“乘客最多的一天是10月4日，有50人登机进行了飞行体验。”

“根据当前的客座率，依然无法完全覆盖成本，我们期待未来班次增多、客座率提升，从而摊薄运营成本，给消费者提供更有性价比的产品。”曹新田表示。

### 直升机行业未来能飞多“高”

据不完全统计，过去3个月内，长三角区域有超过10条低空载客航线实现了开通和试飞，苏州、南通等地均搭上了这波“东风”，未来还将规划推进更多线路。

那么，未来直升机行业能飞多“高”？

2021年2月，低空经济被正式写入《国家综合立体交通网规划纲要》。2023年，中央经济工作会议进一步提出打造生物制造、商业航天等若干战略性新兴产业的目标，一系列政策的出台让相关从业者对未来充满了信心。

曹新田表示，我国低空经济的快速发展受益于政策的有力支持，国家高度重视和地方的积极布局，不仅为低空经济的成长提供了坚实的基础，也指明了发展方向。

上海市经信委相关负责人表示，目前，上海正布局建立低空新型航空器研发设计、总装制造、适航检测、商业应用的完整产业体系。同时，联合长三角城市建设全国首批低空省际通航城市，建成全国低空经济产业综合示范引领区。

采访中，曹新田向记者讲述了之前在国外只需凭直升机驾照就能租到直升机翱翔天空的经历，他也对国内相关行业的发展踌躇满志，“只有天空是极限”。

来源：工人日报

## 多阶段国家奖助学金政策“含金量”提升

新华社北京10月29日电(记者 申敏 胡旭)本专科生、研究生国家奖助学金奖励名额翻倍，提高高中阶段国家助学金资助标准……我国将调整高等教育阶段和高中阶段国家奖助学金政策，统筹考虑提标和扩面，让更多学生享受资助政策调整红利。

财政部、教育部、人力资源社会保障部10月29日对外发布通知，明确了上述政策安排。

具体来看，在高等教育阶段，增加高校国家奖助学金名额，提高奖助学金标准。从2024年起，将本专科生国家奖助学金奖励名额由每年6万名增加到12万名，奖励标准由每生每年8000元提高到10000元。从2024年起，将研究生国家奖助学金奖励名额由每年4.5万名增加到9万名。从2024年起，将本专

科生国家励志奖学金奖励标准由每生每年5000元提高到6000元。从2024年秋季学期起，将本专科生国家助学金平均资助标准由每生每年3300元提高到3700元。从2025年起，提高中央高校研究生学业奖学金中央财政支持标准，其中，硕士生由每生每年8000元提高到10000元，博士生由每生每年10000元提高到12000元；各地可结合实际，完善地方财政对所属高校研究生学业奖学金的支持政策。

在高中教育阶段，提高高中阶段国家助学金资助标准，扩大中等职业学校国家助学金覆盖面。从2025年春季学期起，将普通高中国家助学金平均资助标准由每生每年2000元提高到2300元。从2025

年春季学期起，将符合条件的中等职业学校全日制三年级在校学生纳入国家助学金资助范围，中等职业学校国家助学金平均资助标准由每生每年2000元提高到2300元。

三部门有关司局负责人表示，本次学生资助政策调整通过更大力度奖优助困，更多覆盖学生群体，将更加有效促进拔尖创新人才、急需紧缺人才培养，更好保障家庭经济困难学生安心学习、顺利完成学业，更加有效地促进教育公平。

据了解，本次政策调整所需资金，继续由中央财政和地方财政按照现行渠道和分担方式共同承担。三部门将督促各地统筹安排资金，及时下达预算，对资金使用和政策执行情况进行监督管理。