

丁薛祥出席中國科學院學部成立70周年座談會時強調：加快突破關鍵核心技術 贏得發展戰略主動

【大公報訊】據新華社報道：堅守初心使命，勇攀科技高峰，更好肩負起科技強國建設重任。在中國科學院學部成立70周年之際，「廣濟科學精神·砥礪強國征程」座談會30日下午在京舉行。中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥出席會議並講話。

丁薛祥代表黨中央和國務院對中國科學院學部成立70周年表示熱烈祝賀，向全體院士和廣大科技工作者致以崇高敬意和誠摯問候。他指出，70年來，中國科學院學部堅決貫徹黨中央決策部署，團結帶領廣大院士堅守初心使命，勇挑攻堅重擔，解決了一大批事關國家全局的重大科技問題，突破了一大批制約發展的關鍵核心技術，造就了一大批

高水平科技人才，立起了一座座科技創新的豐碑，為我國科技事業發展作出了卓越貢獻。

大力培養戰略科技人才

丁薛祥強調，中國科學院學部和院士群體是國家科技事業發展的中堅力量。新時代新征程上，要認真學習貫徹習近平總書記重要指示精神，堅持「四個面向」的戰略導向，攻堅克難，開拓創新，在推進高水平科技自立自強、建設科技強國中發揮骨幹引領作用，不辜負黨和人民的殷切期望。要帶頭攀登科學技術高峰，充分發揮新型舉國體制優勢，加快突破關鍵核心技術，為國家發展贏得戰略主動。帶頭大力培養戰略科技人才，扎實推進院

士制度改革，為國選才聚才育才，打造高水平科技人才梯隊。帶頭當好黨中央重大科技決策的參謀助手，充分發揮專家智慧和學科交叉優勢，開展更多前瞻性、戰略性、基礎性研究。帶頭開展高水平國際科技合作，建立和拉緊中外科學家友好合作的紐帶，為人類科技進步作出更多中國貢獻。帶頭傳承弘揚科學家精神，維護院士稱號的純潔性，引導青年科研人員把人生理想融入到中華民族偉大復興事業中。各有關部門要關心愛護科研人員，把服務保障工作做到位，共同創造良好創新環境。

座談會上，中國科學院負責人和院士代表作了發言。中國科學院學部主席團成員、各學部院士代表以及有關部門和單位負責同志參加座談會。



◀5月30日下午，在中國科學院學部成立70周年之際，「廣濟科學精神·砥礪強國征程」座談會在北京舉行。中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥出席會議並講話。

回應美暫停向華出售噴氣發動機：經貿科技問題政治化

中方斥美泛化國安 濫用出口管制

近日，有報道指，美國已經暫停向中國出售部分關鍵技術，其中包括噴氣發動機相關技術。此舉針對開發國產商用飛機的中國商飛。中國駐美國使館發言人對媒體表示，中國堅決反對美國泛化國家安全概念、濫用出口管制。

對此，中國外交部發言人林劍30日在例行記者會上表示，中方出台的出口管制措施符合國際通行做法，是非歧視性的。美方有關做法是在將經貿科技問題政治化、工具化，對中國進行惡意封鎖和打壓。我們對此堅決反對，並將堅決維護自身正當權益。



▲中國商飛公司正在研製的國產C929寬體客機總設計師趙春玲在樣機駕駛艙內介紹。

◀5月28日，中國產大飛機C919迎來商業運營兩周年。圖為2025年1月1日，東航C919執飛的MU721「上海虹橋-香港」航班從上海虹橋機場起飛。

中國致力維護全球產供鏈穩定

【大公報訊】綜合中新社、記者夏微報道：在當天的記者會上，有記者提問，針對《紐約時報》關於美國暫停向中國商飛公司出口發動機的報道，中國駐美國使館發言人對媒體表示，中國堅決反對美國泛化國家安全概念、濫用出口管制。中國也對稀土實施了出口管制。這兩者有什麼區別？

媒體：國產CJ-1000正試運行

林劍說，中方出台的出口管制措施符合國際通行做法，是非歧視性的，不針對特定國家。我們願與有關國家和地區加強出口管制領域對話合作，致力於維護全球產供鏈穩定。

林劍指出，美方有關做法是在泛化國家安全概念，將經貿科技問題政治化、工具化，對中國進行惡意封鎖和打壓。我們對此堅決反對，並將堅決維護自身正當權益。

30日，記者就美國暫停向中國商飛公司出口發動機的報道致電商飛相關負責人，對方表示，有留意到外媒的消息。目前，C919採用的航空發動機是由美國通用電氣和法國賽峰的合資企業CFM公司生產的LEAP-1C。不過，為國產大飛機打造「中國心」

的腳步從未停歇。今年3月底時，曾有媒體報道，從2025（第九屆）商用航空發動機技術大會上獲悉，CJ-1000發動機正在試運行，且表現好於最樂觀的預期。同時，CJ-1000有望在C919上應用，並進行驗證飛行。不過，30日，商飛方面並未就CJ-1000目前是否已經在C919上試運行予以回覆。

業界料加速換裝「中國心」

對於美方這一行為，有不願透露姓名的業內人士直言，「短期內會影響C919的交付的數量，但是從中長期看，一定是會加快國產發動機的研發進程。」作為國內航空企業資深工程師的黃河觀點也基本相同。黃河說，「發動機和飛機一起工作的調試，以及發動機和飛機的連接接口（發動機吊架）都需要時間來整合。生產線上的工裝設備的更換，總裝線上技術人員的工作熟練度等，起碼是一到兩年，甚至三到四年以後才能完美運行的。」

在黃河看來，國產大飛機換上「中國心」的進度肯定會比原計劃快。但發動機是飛機的關鍵系統，需要循序漸進，不能操之過急。

C919自主研發Q&A

Q C919大飛機的國產化程度如何？

A C919目前採用美法合資企業生產的LEAP發動機。長城證券於2019年12月的研報中稱，中國航發專門為C919量身定做的大涵道比渦扇發動機CJ1000A已完成驗證機設計工作，正開展零部件試製和試驗工作。

Q C919極限測試進行的情況如何？

A 從2017年首飛到拿型號合格證，C919極限測試沒有減少。五年間，C919經受冰雪大風、高溫嚴寒的嚴酷考驗，向全機靜力試驗、失速、顫振、最大煞車能量、最小離地速度等極限試驗試飛發起挑戰，交出圓滿答卷。

Q C919是「組合機」？

A 不僅是中國商飛，波音和空巴也採用「主製造商-供應商」模式，供應商提供子系統，製造商進行總體設計與集成。C919飛機上有幾百萬個接口，這關係到液壓、航電等多系統之間的關聯，如何關聯取決於飛機設計方案，中國商飛知識產權體現在對系統間集成控制上。

大公報整理

商業運營兩周年 至少18架C919在飛

【大公報訊】據中通社報道：中國商飛公司5月30日向中國國航交付一架全新C919飛機，這是國航今年接收的第一架C919，也是公司的第四架C919。

中國商飛製造的C919飛機是中國首款按照國際通行適航標準自行研製、具有自主知識產權的噴氣式中程幹線客機。今年，中國商飛已向南方航空交付了兩架C919，南航今年計劃接收12架，國航、東方航空今年計劃分別接收10架C919。

C919在5月28日剛迎來商業運營兩周年。兩年間，C919實現常態化商業運營，運行技術狀態正常，安全飛行表現良好，日利用率等指標穩步提升。該機型近一周陸續開通上海至深圳和廈門兩條新航線，航線網絡覆

蓋中國16個城市。

目前，國航、東航、南航共18架C919飛機投入商業運營，執飛20餘條商業航線，安全飛行超3.6萬小時，累計運輸旅客超過205萬人次。東航作為C919國產大飛機首發用戶，是目前C919運營規模最大、直飛航點最多的航司。截至2025年5月25日，已執飛上海虹橋—香港等14條精品航線，通達12座城市，形成「東西貫通、南北聯動」的商業運營格局。



▲3月30日，C919大飛機首航瀋陽成功。

國產大飛機成融資租賃機構新寵

優化配置 中國三大航空公司南航、國航、東航近日相繼披露了各自的2024年年報。作為全球首家C919運營商，東航年報顯示，目前東航C919機隊規模增至10架，已執行航班超6500班。值得一提的是，在這10架中，4架為自有，6架以融資租賃形式持有。近兩年國內交付使用的C919共有16架，除東航的10架C919之外，目前南航交付使用的3架C919，均通過融資租賃方式獲得；

國航目前運營的3架C919則為自購。公開信息顯示，南航3架C919交付方為交銀金租、工銀金租和南航租賃。東航6架交付方為東航租賃、招銀金租和工銀金租。據不完全統計，在中國商飛收到的約1500架C919訂單中，超過600架由金融租賃公司或融資租賃公司訂購。通俗來說，飛機租賃是融資租賃公司或金融租賃公司出資購買飛機後，將其出租給航空公司使用，按合同約定收取租金。這種融資方式能夠以租賃替

代高額購置成本，緩解航天企業資金壓力，幫助其技術應用與市場拓展，促進商業航天產業鏈各環節的協同發展。

業內專家表示，金融機構為國產大飛機提供金融支持，一方面是響應國家戰略、服務實體經濟的有力舉措；另一方面，開拓新業務領域，挖掘潛力市場，在飛機採購、租賃、售後回租等環節，獲取長期穩定收益，優化資產配置。

金融時報

查▶工作人員對南航首架C919國產大型客機檢

