

逐梦蓝天向未来

——国产大飞机C919点燃发展“新引擎”

奋进强国路 阔步新征程

求索半世纪、奋斗十余载，中国人的“大飞机梦”在新时代终成现实——我国首次按照国际通行适航标准自行研制、具有自主知识产权的喷气式干线客机C919完成研发、制造、取证、投运。

“大飞机事业一定要办好！”习近平总书记强调，一以贯之、善始善终、久久为功，在关键核心技术攻关上取得更大突破，加快规模化和系列化发展，扎实推进制造强国建设。

万里长空，国产大飞机C919正乘风起飞，奋力绘就高质量发展新航程。

永不言弃，终圆“大飞机梦”

刚刚过去的国庆假期，10架C919飞机融入繁忙航线网络，穿梭于北京、上海、成都、西安等热门城市。

由C919执飞的上海至西安航班上，C919型号副总设计师赵克良虽已多次搭乘，进入客舱后仍难掩激动，“经过那么多困难、曲折，几代人的大飞机梦想，终于在我们这代人手中实现了！”

大型客机研制，被誉为“现代制造业的一颗明珠”。上世纪七八十年代，承载着国人最初“大飞机梦”的运10，曾七上青藏高原纵览山河，最后由于种种原因而停飞。

屡经挫折，整装再出发。2007年大型飞机项目立项，2008年中国商飞公司成立，国产大型客机研制进入新阶段。

从立项到投运，C919凝聚着无数航空人的坚守。

研制团队与时间赛跑，实行“611”和“724”的工作模式，即1周工作6天，每天11个小时；在攻关关键期，1周工作7天，每天24小时。“制造能力、人才和技术储备都有了很好的基础，各方面也全

力支持。我们只有一个目标就是把大飞机造好。”赵克良说。

C919项目技术难度之大、组织协调之复杂、验证项目之多，超乎想象。立项至今，全国20多个省份、1000多家企事业单位、30多万人参与了大飞机研制，推动大飞机事业实现一个个历史性突破。

2015年11月完成总装下线；2017年5月成功首飞；2022年9月获颁型号合格证；2022年12月全球首架交付；2023年5月完成首次商业飞行……

自主创新，驱动产业转型升级

走进C919总装厂房，一架架C919飞机正在组装。机身大部件、驾驶舱客舱设备、起落架……数百万个零部件整合后汇集于此。

“C919设计制造几乎覆盖所有工业门类，能够代表中国制造的新高度。”赵克良介绍，根据实际情况制定切实目标，C919坚持中国设计、系统集成、全球招标，形成了自主研发、国际合作、国际标准的技术路线。

聚焦自主研发，加强关键技术攻关——

电传飞行控制律，好比飞机的“大脑”。“这是一个全新领域，一切都得从零开始。”中国商飞上飞院飞机架构集成工程技术所副所长欧阳一方回忆，缺少参考资料，他们就一次次仿真计算，不停试验验证。奋战10年，终于让国产飞机拥有了“中国大脑”。

通过C919的设计研制，我国攻克了100多项重大技术难关，带动新技术、新材料、新工艺群体性突破，推进了流体力学、固体力学、计算数学等领域的发展。

从产品到平台，带动产业链转型升级——

上海临港，大飞机产业园已初具规模，形成了集设计、制造、试飞、配套于一体的民用航空产业布局，吸引着全球供应商来此落户。

国产大飞机正成为产业发展“新引擎”。目前，C919飞机全球订单超千架。有机构预测，C919有望为产业链企业带来万亿元量级的市场规模，并带动产业链供应链再上新台阶。

飞向未来，迈入运营新阶段

9月19日中午，印有“C919”字样的南航CZ3539航班从广州白云机场腾空而起，飞向上海虹桥机场。

旅客陈先生特地来体验南航C919首航，宽敞的座椅、充裕的充电接口、较小的噪音都让他印象深刻，“很舒服，也很自豪，以后出行多了一种选择。”

这次飞行也标志着中国三大航空公司国航、东航、南航的C919均投入商业运营，C919规模化运营迈入新阶段。

“好飞机是造出来的，也是飞出来的。”中国商飞客服公司副总经理胡永青介绍，为保障C919飞机顺利引进和后续顺畅运营，中国商飞与航空公司紧密合作，全力推进飞机选型、生产监造、人员培训、运行支持等工作。

如今，C919投入市场运营的效率在提升，各民航单位对其保障能力持续增强。截至目前，C919飞机已经交付10架，开通8条航线、通航6座城市，累计安全飞行超1万小时，安全载客近60万人次。

南航C919首航的同一天，千里之外的西藏拉萨贡嘎机场，一架C919飞机平稳降落。“这是C919飞机首次飞抵拉萨，我们在这里开展了多项研发试飞，为后续满足高高原航线运行需求和高原型研发奠定了基础。”C919飞机总师助理严子焜说。

首次飞出国门，亮相新加坡航展；完成首次跨境商业包机；完成首次加注可持续航空燃料的商业飞行……

C919飞机正不断拓展“飞行边界”，开拓全新市场。

（新华社北京10月16日电

记者 周 圆 王聿昊 贾远琨）



我国成功发射高分十二号05星

10月16日7时45分，我国在酒泉卫星发射中心使用长征四号丙运载火箭，成功将高分十二号05星发射升空，卫星顺利进入预定轨道，发射任务获得圆满成功。

新华社发 汪江波 摄

港口罢工之争折射美国产业升级之困

美国东海岸和墨西哥湾沿岸港口工人大罢工日前暂时平息。劳资双方就工资问题达成初步协议，同意延长主合同至明年1月，其间继续展开谈判，港口自动化问题成为双方下一步博弈焦点。

回顾美国港口罢工历史，自动化一直是劳资双方除薪资外最关切的议题之一。工会担心码头工人饭碗被机器取代，借由罢工等长期抵制港口自动化；资方担心劳资纠纷进一步推升运营成本，希望减少对人工的依赖，更迫切地推动自动化。在双方纠缠不休及政治干预乏力背景下，美国港口错过技术创新浪潮，运营效率与其他国家差距逐步拉大，并在罢工等影响下不断给供应链乃至美国经济造成巨大损失。

成本与生计之争

美国港口劳资纠纷由来已久，主要聚焦两个方面——薪酬水平和港口自动化。在码头工人和工会看来，薪酬关乎赚多赚少，自动化可能意味着饭碗不保。因此，美国港口历史上的重大技术升级，大多会引发劳资矛盾升级。

最典型的案例可追溯到上世纪50年代。当时，货船装卸作业主要依靠码头工人，耗时长、风险大，与之对应的是人工成本高。由于过于依赖人工，港口运营效率受到工会制约，资方不得不迫于工会罢工压力而支付高额薪酬。直到集装箱出现后，装卸时间和人工需求大大减少，这一局面才出现转变。

美国《纽约时报》这样描述集装箱给港口带来的变化：“1956年4月的一天，当地官员聚集在纽瓦克港见证第一艘集装箱船启航，庆祝美国港口效率提升的一个里程碑……代表东

海岸码头工人的国际码头工人联合会一名高管却惊恐地看着这一幕，表示他想击沉这艘船，并用脏话来强调他的观点。”

据记载，当第一艘船从纽瓦克启航前往休斯敦时，人工装载货船的成本接近每吨6美元，但在集装箱广泛使用后很快降至每吨16美分，其中大部分节省自人工费用。

出于人工成本控制考虑，港口运营方推技术升级和设备自动化，码头工人的数量也随着集装箱的普及而减少，成本与生计的矛盾在自动化这个问题上日益突出。在最近的美国港口劳资纠纷中，工会核心诉求之一就是“坚决反对任何形式的自动化”，甚至还包括可能减少或取代人工作业的半自动化。

10月初，美国国际码头工人联合会与资方达成初步协议，码头工人虽然实现涨薪62%，但工会方面关于禁止港口使用自动化设备的诉求未得到满足，将在下一轮谈判中继续讨论。

变革与守成之困

最近这次罢工，令美国港口自动化水平进一步暴露在外界聚光灯下。美国《华尔街日报》用“糟糕”来形容美国港口的运营效率，“落后”是不少经济学家对美国港口的普遍评价。

世界银行根据船舶在港口停留时间编制的2023年集装箱港口绩效指数显示，全球港口效率前50名中没有一个是美国港口。位于南卡罗来纳州的查尔斯顿港是美国运行效率最高的港口，在全球仅排第53位。这一榜单中，全球运行效率排名第一的港口来自中国。

不少专家认为，自动化有助于提高安全性、解决供应链问题，美国港口效率有充分的提升条件和空间，却面临巨大阻力。工会方面认为，技术

进步可能威胁工人岗位。比如，位于西海岸洛杉矶和长滩的两个航运码头，大约40%的进口货物是通过集装箱运抵美国，自动化水平提升导致大约1.3万个工作岗位中有近5%被替代。

《华尔街日报》在一篇评论中说，港口工人不欢迎任何能够船舶装卸速度更快、更安全、更高效的技术进步，例如更智能的起重机、闸门和只需更少工人操作的集装箱搬运卡车。“他们不希望提高生产率，但希望得到更高工资。这在竞争激烈的全球经济中是不可持续的。”

事实上，自工业革命推进机器大生产以来，对技术取代工人的担忧一直存在。美国斯坦福大学数字经济实验室主任埃里克·布林约尔松表示，工业革命以来，阻止自动化的努力往往都失败了。

“与生产力作斗争是一场必败之战。”《华尔街日报》报道说，“看看那些英国矿工的结局，他们以为可以反对关闭无利可图的煤矿，保住自己的工作。一个世纪前，英国纺织工人也曾反对引进机械化织布机。”

劳资纠缠最终令双方都陷入困境：一方力推自动化却创新受阻，港口技术水平整体滞后；一方保就业岗位而视技术为洪水猛兽，却挡不住技术升级的时代潮流。

“小账”与“大账”之别

技术进步与就业岗位真是无解的矛盾吗？不少专家给出否定回答。他们认为，创新可以提升效率，同时做大蛋糕，弥补岗位损失并令相关方受益。在美国港口罢工事件中，相关方聚焦于自动化负面冲击的“小账”，却看不清技术进步的“大账”。

工会与自动化的斗争同样在其他行业上演。去年，覆盖电影、电视领

域的美国编剧工会举行持续数月的罢工，要求更好地保护行业免受人工智能冲击；大约同一时期，美国汽车工人联合会举行罢工，抗议自动化可能导致汽车工人失业和工厂关闭。

“反对自动化非常短视。”布林约尔松说，美国港口自动化程度严重不足，应该大幅提高而不是降低，让码头工人、消费者和企业都受益，“自动化创造了价值，让蛋糕变得更大，带来双赢局面”。

《华尔街日报》报道，工会通过组织罢工抵制其他国家正在采用的自动化设备，虽然在保护数万名码头工人的利益，但会损害美国经济和港口以外的数百万美国工人岗位。

摩根大通此前分析认为，大规模罢工每天给美国经济带来的损失高达50亿美元，约占美国日均国内生产总值的6%。此外，罢工带来的商品转运还会加剧其他港口拥堵，造成货物延误、供应链紧张和运费大幅上涨。

除行业自身外，美国政府应对劳资纠纷以及罢工风险同样左右为难，真正关注的是“选票账”，而不是经济“大账”。

劳工是美国民主党的关键选民群体。在美国大选日益临近的背景下，美国总统拜登虽有权力阻止工人罢工、避免更大经济损失，但始终倾向于出手干预。《纽约时报》报道，拜登自诩历史上最支持工会的美国总统，两年前因援引法律阻止铁路工人罢工而激起工会活动人士，因而在此次干预罢工问题上更趋保守。港口劳资双方初步协议若不能转化成长期合同，后续罢工风险仍将给美国经济前景蒙上阴影。

（新华社北京10月16日电

记者 徐超 闫洁 马湛）

新华时评

吃饭问题是关乎人类生存的大问题。2024年世界粮食日到来前夕，世界粮食计划署等

国际组织发布的数据显示，全球饥饿水平连续第三年居高不下，2023年仍有约7.33亿人面临饥饿，相当于全球每11人中就有1人食不果腹。联合国粮农组织总干事屈冬冬近日撰文呼吁全球采取切实行动，全面落实作为基本人权的“食物权”。

乌克兰危机升级以来，全球粮食生产和运输受到严重冲击，由此产生的连锁反应除了供应短缺、粮价飙升，一些国家为确保自身粮食安全实施了出口禁令，从而加剧了粮食供应严重依赖进口国家的困境，全球粮食体系的关联性和脆弱性进一步凸显。此外，苏丹武装冲突可能使这个东非国家陷入“全球最大饥饿危机”；巴以新一轮冲突使得加沙至少有四分之一的家庭面临“灾难性的严重粮食不安全状况”；暴力升级使得540万海地人难以获得足够食物，该国也成为世界上严重粮食不安全人口比例最高的国家……随着国际局势动荡，战乱冲突对全球粮食供应系统的冲击不断加剧。

气候变化导致的极端天气造成部分国家地区粮食减产，加大了全球粮食供应缺口。2023年成为有记录以来最热的一年，厄尔尼诺现象在2024年年初达到顶峰，气候变化对粮食危机的全面影响正在显现。联合国粮农组织发布的最新《全球粮食危机报告》显示，去年极端天气让18个国家的7200万人面临严重粮食不安全问题。世界粮食计划署报告预测，气候问题可能导致2050年饥饿和营养不良状况增加近20%。值得注意的是，大面积干旱造成的粮食减产正加剧人与自然的紧张关系，一些南部非洲国家为缓解干旱带来的影响，减轻对土地和水资源的压力，不得不对侵入人类居住区觅食的野生动物进行捕杀而引发争议。

21世纪以来，人类已经历了三次粮食危机，危机原因各异但承压最大的始终是全世界特别是低收入国家的困难群体。与发达国家食品价格上涨或选择减少相比，危机对贫穷国家困难群体来说却是朝不保夕的饥饿感、粮荒乃至由此引发的致命冲突。联合国报告显示，2022年至2023年间，西亚、加勒比和非洲大多数区域饥饿形势呈现加剧趋势，其中非洲每5人中就有1人面临饥饿。报告警告，到2030年将有约5.82亿人处于长期粮食不足状况，其中一半在非洲，联合国2030年可持续发展议程中“零饥饿”的目标恐难如期实现。

实际上，以当下人类粮食生产能力，所有人吃饱肚子应该不是问题。联合国数据显示，2022年全球人口约为80亿，谷物产量超27亿吨，足以满足每个人的基本粮食需求。粮食危机何以频发，一个国际共识就是，分配出了问题。全球粮食生产贸易高度集中在少数发达国家及其跨国公司手中，消费了大部分食物支出占比更高的众多发展中国家，这样就造成了全球粮食体系一边“供应过剩”“烧粮取油”、一边却“食不果腹”“等米下锅”的不公格局。2008年，全球粮价持续上涨引发粮食危机，导致饥饿、贫困和社会动荡等问题加剧，世界银行发布的分析报告指出，那次粮食危机主要是由美欧等国用“过剩”粮食开发生物燃料所致。

所谓全球粮食危机，本质上还是发展中国家的粮食危机，这种不公平的全球粮食体系背后，有着复杂的制度成因。历史上，发达国家披着粮食援助和粮食自由贸易的外衣，借机获得更大市场份额并“踢开”发展中国家通向农业强大和粮食自主的“梯子”。发达国家在鼓吹新自由主义经济效益优先的过程中将全球粮食市场进一步体系化、制度化并逐步占领发展中国家粮食市场，而后的传统农业在发达国家享受巨额补贴的农产品冲击下逐渐瓦解并形成对粮食进口的依赖，其自身调节生产和价格以应对危机或饥荒的粮食自主能力被极大削弱……因此，从根本上改善发展中国家粮食安全的脆弱局面并非易事。

粮食具有商品属性，更具战略属性。各国既要通过开放贸易多元化粮食供给渠道，也要把饭碗端在自己手里，牢牢把握粮食自主权。粮食安全是发展问题，也是公平问题。国际社会既要加强减贫合作，不断提升粮食生产整体能力，也要构建更高效、更包容、更有韧性、更可持续的农业粮食体系，确保让更多人实现“更好生产、更好营养、更好环境和更好生活”。“粮安天下”任重道远，不让任何一个人挨饿，唯有加强国际合作，在世界范围内建立更加公平公正的粮食生产分配体系才是正途。

（新华社北京10月16日电

记者 叶书宏）

伊朗外长：以色列任何冒险行为都将面临严厉回应

新华社德黑兰10月16日电（记者 王腾飞 沙达提）据伊朗迈赫迪通讯社16日报道，伊朗外长阿拉格齐与联合国秘书长古特雷斯通电话时说，以色列任何冒险行为都将面临伊朗严厉回应，同时呼吁联合国发挥影响力、停止中东乱局。

报道说，阿拉格齐15日在与古特雷斯通电话时说，伊朗致力于维护地区和平稳定，但任何以色列的冒险行为都将面临伊朗的严厉回应，

伊朗已为此做好准备。

阿拉格齐强调，以色列与美国应对中东当前局势负责。他向古特雷斯呼吁，发挥联合国的作用，制止以色列目前行径，并向黎巴嫩与巴勒斯坦加沙地带提供人道主义援助。

古特雷斯表示，他敦促以色列尊重黎巴嫩的主权，并表示尽管面临威胁，联合国维和部队仍将部署在黎巴嫩南部。

埃及和沙特呼吁缓和中东地区紧张局势

新华社开罗10月15日电（记者 姚兵）埃及总统塞西15日在首都开罗与到访的沙特阿拉伯王储兼首相穆罕默德举行会谈，两国领导人呼吁缓和中东地区紧张局势。

埃及总统府发表声明说，双方当天讨论了地区事态发展特别是加沙地带和黎巴嫩局势，强调实现地区持久停火、和平与安全的唯一途径是根据国际法决议建立一个拥有主权的

巴勒斯坦国。两国领导人重申必须尊重黎巴嫩的主权、安全、稳定和领土完整，呼吁在加沙地带和黎巴嫩实现停火，解决日益恶化的人道主义状况，并要求有关方面停止导致冲突进一步升级的政策。

两国领导人还讨论了红海地区的安全，以及苏丹、利比亚和叙利亚局势等问题。

联合国报告说全球社会保障方面的性别差距在扩大

新华社联合国10月15日电（记者 潘云召）联合国妇女署15日发布报告说，尽管近年来全球社会保障水平有所提高，但社会保障方面的性别差距在扩大。

这份关于妇女在发展中作用的世界调查报告说，2015年以来，全球社会保障水平有所提高，但大多数发展中地区的社会保障覆盖范围的性别差距仍在扩大。包括现金福利、失业保障、养老金和医疗保健等一系列社会保障政策中的性别差距，导致妇女和女童更易陷入贫困。2023年，全球有20亿妇女和女童无法获得任何形式的社会保障。报告说，尽管在孕产妇保护方

面取得了进步，但全球仍有超过63%的妇女在分娩时无法享受产妇福利，这一数字在撒哈拉以南非洲地区高达94%。在人生的每个阶段，妇女和女童在贫困人口中所占比例都较高。在育龄期的差距更大，25至34岁的女性生活在极端贫困家庭的可能性比同龄男性高25%。冲突和气候变化加剧了这种不平等，处于脆弱环境中的妇女生活在极端贫困中的可能性是稳定环境中妇女的7.7倍。

报告呼吁各国政府在社会保障措施和危机应对中优先考虑妇女和女童的需求，为她们提供摆脱贫困的可持续途径。

『粮安天下』任重道远