

中俄合資建遠程寬體客機

莫斯科研發上海總裝 油耗擁競爭優勢

22日，中國商飛（COMAC）與俄羅斯聯合航空製造集團（UAC）的合資企業——中俄國際商用飛機有限責任公司（CRAIC）在滬成立。未來，合資公司主要負責中俄聯合研製新一代遠程寬體飛機項目（此前外界稱為「C929」）的運行工作。近日，項目將轉入初步設計階段。據悉，飛機的總裝將在上海完成，研發中心將設在莫斯科，「首飛」和首架交付料分別在2025年至2027年完成，客機將比波音787與空客A350擁有「15%的競爭優勢」，體現在發動機的油耗、反推等性能。

綜合記者張豪、夏微、中新社報道



▲中俄遠程寬體客機將擁有發動機油耗等競爭優勢
中新社



▲22日，中俄國際商用飛機有限責任公司（CRAIC）在上海掛牌成立，意味着中俄遠程寬體客機項目取得重要進展
中新社

COMAC董事長金壯龍在成立大會上表示，合資公司的掛牌標誌着中俄遠程寬體客機項目取得重要進展，將爭取把中俄遠程寬體客機項目打造成中俄合作的典範。

金壯龍說，合資公司的總部及總裝線均設在上海，研發中心將設在莫斯科，「兩家企業在研製商用飛機時積累的經驗，以及相應的技術儲備，都將被優先應用於這架飛機。」

UAC總裁尤里·斯柳薩里則稱，合資企業成立，使該項目邁出了最重要務實的一步，是中俄雙方決心長期合作，力求取得項目成功的見證。我們將一起研製寬體飛機，確保它的生產、實施、售後服務和市場銷售等商業活動。

啟動初步設計 2025年「首飛」

斯柳薩里表示，「基於當前的研發狀態，我們計劃在2025年至2027年期間完

成中俄遠程寬體客機的「首飛」及首架交付。」

據了解，作為遠程寬體客機項目的主製造商，CRAIC主要經營範圍是寬體飛機產品研製和技術開發、製造、市場營銷、銷售、售後支持、諮詢和項目管理等其他相關業務。在項目具體實施中，合資公司將充分利用雙方母公司的優勢資源，開展寬體客機系列化機型的研製工作。

否認叫「C929」將改新名

合資公司將按照現代企業治理結構組建，設立董事會和監事會。首任董事長由UAC委派，為UAC副總裁、蘇霍伊民用飛機公司總裁烏拉基斯拉夫·馬薩諾夫；總經理由COMAC委派，為COMAC總經理助理、寬體客機項目總經理郭博智。

目前，雙方已經確定了遠程寬體飛機系列化發展方案，完成了飛機級指標初步定義，明確了基本型的航程（12000公里）

中俄共研客機基本型參數

定位：遠程寬體雙通道客機
長度：53.5米
翼展：55.6米
高度：13.5米
座位：280座
航程：12000公里
引擎：或由中俄共同研發
潛在對手：空巴A350、波音787

和座級（280座）。近期，項目將轉入初步設計階段，將對系統和設備供應商進行問詢，飛機的總裝將在上海完成。

馬薩諾夫強調，中俄遠程寬體客機將比波音787與空客A350擁有「15%的競爭優勢」，這主要體現在發動機的油耗、反推等性能。他亦否認了中俄遠程寬體客機已被命名為「C929」的說法。「我們做了前期研究，近期將與中國商飛的同事們一起確定名稱。」他笑着說。

解碼中俄遠程寬體客機

●國產客機「三步走」

中國商飛公司董事長金壯龍在受訪時說，中國國產客機有「三步走」。第一步是歷經十餘年推出的ARJ21新支線飛機；第二步是5月初成功「首飛」的C919大型客機，「全面進入研發試飛和驗證試飛階段」。

至於第三步則落在這次中俄共研寬體客機項目上。目前，寬體客機在全球民機市場中數量不到20%，市值卻佔總數的50%以上。



▲中俄雙方的工作人員合照
中新社

●寬體客機「時間表」

俄羅斯聯合航空製造集團公司總裁斯柳薩里表示，目前計劃在2025年至2027年期間完成中俄遠程寬體客機的「首飛」及首架交付。中俄遠程寬體客機具有較高的安全性，將為乘客提供更舒適的內飾環境，還可以更好滿足機場及航空公司在運營、維護等方面的需求。

●中俄合作「有互補」

業內專家看來，中俄合作研製寬體客機是「優勢互補」，這次合資公司的總部及總裝線均設在上海，研發中心將設在莫斯科。雙方在研製商用飛機時積累的經驗，以及相應的技術儲備，都將被優先應用於這架飛機。

俄羅斯聯合航空製造集團公司總裁斯柳薩里將優勢互補細化為設計研發、資金支撐及市場。遠程寬體飛機將採用更多複合材料，俄方已形成的技術將適用於項目攻關。（中新社）

中俄强强聯手 提升世界話語權

時政透視

葛 沖

今年初，特朗普正式登上美國總統寶座。此前種種跡象顯示，特朗普上台後可能將改善美俄關係。不少國際問題觀察家擔心，隨著中美俄三角關係的變化，中俄關係或許不會再向過去那樣「親密」。有聲音甚至認為，中俄間的一些大項目合作或許會因此而面臨「泡湯」危險。近日，中俄宣布聯手成立合資

公司，共同打造新一代遠程寬體飛機。中俄大飛機項目的合作，從一個小的側面表明，中俄間合作的大船不會因一時一事的風浪而輕易改變航向。

中俄間是全面戰略協作夥伴關係，這一關係擁有廣泛而堅實的基礎，而從大飛機項目合作就可窺見一斑。前蘇聯時期，俄航空製造業曾佔據全球民用飛機市場近30%的份額，但到2000年，俄羅斯在全球客機市場的份額已下滑到屈指可數的個位數。重振航空製造業，成為低迷中的俄經濟的一條出路。而另一方面，近年來，隨著中國綜合國力的提

升，依靠自主創新轉型升級，發展自己的大型飛機製造業，成為中華民族一項帶有全局性的戰略舉措。

早前，為重整民用航空製造業，俄羅斯曾在大飛機項目上，嘗試在航電系統和發動機項目上，與西方發達國家合作，但最終卻因美國進出口銀行等未肯在資金上提供支持而以失敗告終。而對於中國，歐美等發達國家則一直是心存疑慮，在高新技術出口等領域層層設阻，中國要完全白手起家，在國際分工高度發達的今天，所有零部件都獨立生產並建造屬於自己的大飛機，又談何容易

。避免閉門造車，走國際化的開放合作路線同時堅持自主創新，早已是大趨勢。

去年，中國民航載客量達到4.88億人次，是十年前的三倍。多年來，中國民航市場保持着10%以上的高速增長，預計未來幾年中會超過美國，成為全球最大的民航市場。一個有財力和市場，一個有技術和人才，雙方各有所需，又互利共贏，結果當然是一拍即合。更何況，在當今世界綜合國力激烈較量的大背景下，大型飛機工業的崛起對國家經濟和科技發展具有特殊的重要性。中國

和俄羅斯一旦聯手，雙方在全球的話語權將顯著增強。

綜觀歷史，可以發現，中俄合作對雙方而言絕非權宜之計，兩國全面戰略協作夥伴關係更是具有長期、廣泛而堅實的戰略基礎，不是外部力量可以輕易撼動的。正如國際問題專家王海運所言，只有綜合實力強大，才能為世界各國看得起，才能增強國際影響力和吸引力，才能營造和平穩定的安全環境和發展環境，才能有力地應對來自任何方向的戰略挑戰，才能確保中華民族的偉大復興。

中澳啓南半球海洋研究中心

【大公報訊】記者丁春麗山東報道：22日，青島海洋科學與技術國家實驗室（下稱「海洋國家實驗室」）和澳洲科學與工業研發組織共建的國際南半球研究中心在澳洲塔斯曼尼亞州首府霍巴特市啓用。國際南半球海洋研究中心在2017年-2021年的5年內將投資1000萬澳元開展

南半球海洋（南大洋和南極）觀測與研究，教育培訓和信息數據管理等工作。初期，該中心將聚焦水團、海-冰相互作用與海平面上升、熱帶變異、印尼貫穿流與洋盆際交換，南大洋生物和生物地球化學過程、南大洋數據同化開展海洋觀測和科學研究。

華第五個南極考察站將開建

【大公報訊】據光明日報報道：22日，南極條約協商會議首次在中國召開。據內地《光明日報》透露，第五個中國考察站也已經在羅斯海地區完成規劃選址，即將開建。

1984年，中國首支南極洲考察隊成立，僅用40天就建成長城站。此後，中國相繼建成了中山站、崑崙站和泰山站。1994年，「雪龍」號考察船投入使用

。2007年，在上海建成極地考察國內基地。2015年，首架固定翼飛機「雪鷹601」正式投入運行。目前，已經初步建成涵蓋空基、岸基、船基、海基、冰基、海床基的國家南極觀測網和「一船四站一基地」的南極考察保障平台。

國家海洋局局長王宏表示，下一步，中國將加快建立覆蓋包含南北極在內的全球海洋立體觀測網。

「蛟龍」今下潛世界最深處

【大公報訊】據新華社、中通訊社報道：經過6天時間、航行約1800海里後，搭載「蛟龍」號載人潛水器的「向陽紅09」科學考察船22日上午抵達馬里亞納海溝作業區，「蛟龍」號計劃23日在世界最深處的馬里亞納海溝「挑戰者深淵」進行本航

段第一潛。本航段是「蛟龍」號自2013年進入試驗性應用階段以來的最後一個航段，調查海域位於西北太平洋馬里亞納海溝和雅浦海溝深淵區。本航段「蛟龍」號計劃將進行10次深潛。23日進行的本航段首潛，設



▲中國科考隊22日抵達馬里亞納海溝作業區，技術人員檢查設備以準備23日本航段「蛟龍」號第一潛
新華社

計潛深為4800米，水下時間9小時左右。

本航段現場總指揮鄧長斌說，這航段將充分發揮「蛟龍」號大深度作業的技術優勢，開展深淵區前沿科學調查，揭示深淵生命過程及其對極端環境的適應機制。本航段首席科學家彭曉彤說，本航段將利用「蛟龍」號大深度、定點作業的優勢，在馬里亞納海溝「挑戰者深淵」下潛，採集高質量的深淵微生物、底棲動物、沉積物、岩石、海水和氣體樣品，獲取高清視頻資料和多參數環境數據，同時回收一套去年布設的6000米級氣密性取樣器。「超深淵蘊藏着豐富的珍稀物種和基因資源，也是目前探索最少的海洋極端環境。」本航段首席科學家陳新華說，從超深淵生態系統中可以發現新物種、新基因，他們在生物醫藥、綠色工業和農業中具有潛在的應用價值。