

航空专家丁水汀(上)

中国民航创新处于世界什么水平?



丁水汀(右2)出席国际民航组织创新博览会，与国际同行交流。
余瑞冬 摄



C919大型客机在浦东机场跑道上滑行。殷立勤 摄



ARJ21-700飞机从南昌起飞。
刘占昆 摄

中新社蒙特利尔10月31日电 题：中国民航创新处于世界什么水平？

——专访中国民航大学校长、航空发动机领域知名专家丁水汀

中新社记者 余瑞冬

十年来，中国交通运输事业取得了历史性成就、发生了历史性变革，迎来了由交通大国向交通强国的历史性跨越。中国航空领域发展，创新驱动起到关键作用。与国际先进同行相比，当前的中国民航科技创新处于什么水平，有何亮点，未来发展路径是什么？如何提升中国在国际航空领域规则制定中的话语权？中国民航大学校长、航空发动机领域知名专家丁水汀近期在加拿大蒙特利尔出席国际民航组织创新博览会期间，接受中新社“东西问”专访，一一作答。

现将访谈实录摘要如下：

中新社记者：请您概括介绍一下，当前国际民航领域科技创新的主要方向何在？

丁水汀：从现在国际民航业的发展趋势看，有几个重要主题，可以说与中国民航的“十四五”发展规划高度契合。

首先是绿色可持续发展。我在国际民

航组织创新博览会上所作报告的主题，就是关于如何促进新能源飞机的安全性认证和商业成功。国际同行普遍认为，可持续的航空燃料(SAF)可能是实现碳中和的最佳也是最快路径，对碳中和的贡献或达55%-65%。SAF的好处，在于它不用改变现有飞机和发动机的结构，也不改变现有机场燃油储运体系，可以直接促进应用。国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)等碳抵消机制，或将在2027年强制实行，逐步形成市场机制运行。这也涉及国家的生存权和发展权问题，中国民航业对此应有布局 and 突破。

中新社记者：近十年来，中国民航科技创新发展有何着力点和亮点？中国的民航创新在国际同业处于什么水平？

丁水汀：最近十年是中国民航的快速

发展期。原先中国的民航运输业在很大程度上是基于欧美装备的运维，如对空客、波音飞机以及机载航电系统、机场装备、空管设施和装备等进行了很好的运维，

保证其高效、安全运行。在此基础上，中国成为民航运输大国，航空运输量已排名世界第二。最近十年，中国民航发展出现新特点，即中国自

主的(航空)制造业发展起来了。

例如，中国的ARJ21新支线客机现已进入航线运行，C919大型客机也将进入航线，技术难度最大的民用航空发动机也进入了快速发展期，AES100涡轴发动机或将在两年内取得适航证，作为C919替代动力的长江-1000发动机的研制进展也非常顺利。

不难发现，中国的民航运输业和制造业开始紧密结合，自主创新能力不断提升。随着制造业、运输业不断深度融合，国际标准、行业规则的制约愈发凸显，如何从国际民航业健康发展的视角出发，瞄准下一代国际规章、规则提出中国方案、发出中国声音是当务之急。我这次参加国际民航组织创新博览会，就是对可持续航空燃料的未来标准和规则问题提出中国的解决方案。

中新社记者：中国已制定《“十四五”民用航空发展规划》。今后中国民航创新的发展思路是什么？

丁水汀：我认为，《“十四五”民用航空发展规划》的本质可以概括为“五线模型”，与当前国际民航界的一些提法非常吻合。“五线”可理解为从内向外的