

35岁以下的年轻工程技术和技能人员，从来都是中国商用飞机产业产品研制和生产的主力。**这是他们可以而且正在长期不断地勇闯新天地、夺取新胜利、创造新辉煌的优势，也是中国商用飞机产业的一大优势。**

航空运输市场、危害中国商用飞机产业的发展。他们设立无技术理由的适航壁垒，限制企业间正常交流的伎俩层出不穷。”

“从表面上看，这些妄图对中国商用飞机产业‘一剑封喉’的招数，似乎使我们面临前所未有的严峻挑战。”吴兴世说，“实际上，这些挑战已经化为中国商用飞机产业和国内供应商难得的大发展机遇。西方一些政客的招数，倒是也会伤害我们的同行对华合作已经获得与将要获得的利益，使他们陷入困境。那些倒行逆施如同对华关税战、贸易战、科技战一样，必然以‘搬起石头砸自己脚’的惨败告终。”

随着我们2026年大国外交的推进，西方出现注意到世界商用飞机产业格局演变的领导人。他们开始在对华交往中寻求商用飞机领域的交流与合作。这证明了在西方，也有人认识到妄图封杀目前世界上唯一有完整工业体系，又是全球第二经济体国家的产业，完全是不理智行为，对其自身毫无利益可言。

“我们最好的做法就是让自己不断地强大起来。”吴兴世说，

“随着我们国家的强大，我们的商用飞机产业也会越来越强大。这些年来的实践证明，我们的队伍越来越强壮，我们的道路越走越宽广。时代对我们的迫切要求是，加倍努力，和我们国家一起加速发展。”

更值得期许的腾飞

从C909、C919，到双通道宽体客机C929，吴兴世还畅想未来的系列商用飞机等等。“比起280座的C929，我觉得未来或许会有300到350座、航程达16000公里不着陆全球可达的商用飞机，或者可能采用全新一代技术的高亚声速甚至超声速商用飞机——当然，我们的产品发展必须紧跟市场需求的变化。”

在吴兴世看来，目前中国商用飞机产业，除了中国商飞等央企外，也有地方国企、民营企业参与。民营企业是中国社会主义市场经济的重要组成部分，当前在中国商飞C系列各型号飞机的材料、零部件、子系统的供应

商和次级供应商中，占有相当大比例。这些民营企业对提高中国商用飞机的市场竞争力，支持中国商用飞机产业高质量发展，都已经并将继续作出举足轻重的巨大贡献。保持民营企业在中国商用飞机产业中目前的定位，在相当长的时期都是合理、有利的。有了“国家队”和“各路诸侯”的密切配合，中国商用飞机产业将实现更值得期许的腾飞。

吴兴世认为：“35岁以下的年轻工程技术和技能人员，从来都是中国商用飞机产业产品研制和生产的主力。这是他们可以而且正在长期不断地勇闯新天地、夺取新胜利、创造新辉煌的优势，也是中国商用飞机产业的一大优势。老领导马凤山到上海担任运10总设计师时才39岁，已经有4个型号的飞机研制经验。年轻人经验显得不足，不过换一个角度看，这又可以化为另一种优势。在新时代，他们得到坚定正确政治方向的指引，有可以大显身手的舞台，只要一以贯之、锲而不舍地坚持守正创新、笃行致远的实践，用前进的目标激励自己，用差距鞭策自己，就一定能闯进前人没有条件进入甚至没有看到的新天地，从胜利走向更大的胜利，让辉煌更加辉煌，也使自身不断升华。中国商用飞机产业的腾飞，希望寄托在他们身上。”