

波音安全事故频发 折射美国制造业衰落

新华社记者 吴晓凌

近期,波音多个型号飞机发生安全事故,737MAX9型客机在美国和世界多地被迫停飞检查,暴露出波音公司诸多问题,也凸显一些美国企业治理失能、监管部门失察、偏狭产业政策反噬等深层次问题,成为美国制造业走下神坛、走向衰落的典型案例。

事故频发祸不单行

1月5日,美国阿拉斯加航空公司一架波音737MAX9型客机起飞后不久发生事故,机舱侧面一处门塞(内嵌式应急门)脱落。调查人员检查后发现,4个本应将门塞固定到位的螺栓缺失。事故发生后,美国联邦航空管理局下令停飞由美国航空公司运营或在美境内运营的波音737MAX9型客机,随后全球多国监管机构也宣布停飞该型号客机。

阿拉斯加航空公司的初步报告显示,部分波音737MAX9型客机上可见一些松动部件。业内人士称,发现问题的客机是在不同时间生产、交付的。因此,本次事故很难说是偶发,更像是一个严重的工厂产品质量控制问题。

祸不单行。1月13日,日本全日空一架波音737-800型客机的驾驶舱玻璃出现明显裂痕。17日,美国国务卿布林肯从瑞士世界经济论坛年会返回美国时,其乘坐的波音737客机在起飞前发生氧气泄漏故障,不得不更换飞机。18日,美国阿

特拉斯航空公司一架波音货运飞机在迈阿密国际机场起飞后发动机出现故障,被迫紧急返航。

2018年10月和2019年3月,印度尼西亚狮子航空公司和埃塞俄比亚航空公司航班分别发生空难,总计346人遇难,失事飞机均为波音737MAX8型客机。波音737MAX客机随后在全球多个国家和地区遭停飞近两年。

资本利益凌驾安全之上

波音公司的生产和制造乱象由来已久。

针对门塞脱落事故,波音首席执行官戴夫·卡尔霍恩在内部安全会议上承认波音有错,表示将“确保下一架升空飞机的安全,并且这种事故不再发生”。

美国资深记者、作家彼得·罗比森在《盲飞》一书中指出,波音在1997年收购竞争对手麦道后,迎合资本追求利润的取向取代了此前精益求精的工程师文化。以盈利为中心的导向,使波音对公司管理、研发生产进行压缩和简化。为了跟空客新机型竞争,波音公司没有进行足够测试和验证就匆忙推出737MAX客机,为日后飞行安全埋下隐患。

据外媒报道,在737MAX交付初期,原737飞行员只需在平板电脑上进行一小时左右培训,就可以执飞新型737MAX客机,企业只是为了省下培训飞行员的费用和时

间。波音更是没有告知飞行员新机型“机动特性增强系统(MCAS)”的存在。该系统与前述两起空难有关。

波音公司近年在生产787型梦想客机时也因质量问题出现生产线停滞和交付延迟的情况。

2019年,此前曾在波音工作32年的质量经理约翰·巴尼特成为曝光该公司质量控制乱象的“吹哨人”。他在接受英国广播公司采访时说,波音急于让新飞机下线,造成工人工作压力大,组装过程仓促和混乱,导致大量有问题零部件被错误安装在飞机上,“所有由北查尔斯顿(波音飞机制造厂)出厂的客机,没有一架是我敢签名保证它安全适飞的。”波音公司否认他的说法,称所有波音飞机都符合最高安全和质量标准。

波音管理问题导致了飞机生产和制造上的缺陷,美国政府相关部门也未尽到监管责任。美联邦航空管理局为节省经费,数十年来一直将部分本应由监管部门履行的飞机生产进行压缩和简化。为了跟空客新机型竞争,波音公司没有进行足够测试和验证就匆忙推出737MAX客机,为日后飞行安全埋下隐患。

折射美国制造业衰落

一叶知秋。作为曾经“美国制造”的龙头品牌,波音的问题折射出美国制造业走入困境、走向衰落。波音的麻烦,其实是美国制造业整体衰退的缩影。

根据该公司财报,截至2023年第三季度,波音公司总负债1510亿美元,总资产1343亿美元,已资不抵债。

波音公司如今将大量零部件生产工作外包,仅承担最终的组装工作。波音称这可最大限度保证公司的效益。分析人士指出,波音公司过度依赖外包生产,忽视品质把控,造成产品竞争力下降。与此相似,美国制造业许多公司将业务外包,后果就是曾有竞争力的美国制造企业优势逐步瓦解。

波音公司主要供应商之一,美国势必锐航空系统公司承担波音737MAX机型70%的机身部件生产。据媒体报道,发生事故的波音737MAX机型,其机身部件生产,是由势必锐分包给海外厂家生产的。目前势必锐公司正配合美国国家运输安全委员会调查。有报道指出,势必锐涉嫌故意隐瞒质量控制问题,甚至鼓励员工瞒报成品缺陷,并对提出问题的员工打击报复。

虽然美国也提出重振制造业,但数年来在国内重建生产能力难有进展,产业链回流未见明显成效,培养新一代产业工人绝非朝夕之事。此外,美国以政治因素影响供应链布局,无视所谓“去风险”的巨大风险,损人不成反害己,重创本国企业经营和生产。

有观点指出,波音备受挫折,是公司治理失能的必然结果,也是受累于美国偏狭产业政策的体现,更是美国制造业走下神坛的典型案例。

(新华社旧金山1月23日电)

美英再打击胡塞武装 两国领导人讨论红海局势

包雪琳

美国和英国军队22日打击也门境内胡塞武装目标,这是本月12日以来美英第二次联合行动。同一天,美英领导人通电话讨论红海局势。

胡塞武装22日早些时候说“成功袭击”一艘美军运输船,美军随后否认这一说法。

【再次协同空袭】

美国国防部确认,美军和英军22日发起新一轮行动,打击胡塞武装一处地下存储设施以及7处关联导弹发射和监视功能的设施。路透社报道,这是美军本月12日以来针对胡塞武装发动的第八轮空袭。

一名美军高级官员告诉美联社记者,美军在每个地点投下25枚至30枚炮弹,袭击“效果良好”,首次摧毁地下存储设施的先进武器。

英国国防部证实,英国空军4架“台风”战机使用精确制导炸弹轰炸了也门首都萨那机场附近两处军事

设施的多个目标。按英国国防大臣格兰特·沙普斯的说法,空袭旨在削弱胡塞武装,将再次重创这一武装组织“有限的库存”。

美英军事行动得到澳大利亚、巴林、加拿大和荷兰支持。上述六国联合发表声明,重申对胡塞武装的警告:六国将坚决捍卫海员生命安全和确保红海航线航行自由。

【无意扩大范围】

本轮巴以冲突自去年10月7日爆发以来,胡塞武装频频在红海水域袭击关联以色列的船只,以示对巴勒斯坦的支持。美国国防部一名高级官员22日说,去年11月19日以来,胡塞武装在红海南部水域对商船发动至少33次袭击。

美国从去年12月牵头组建护航联盟,本月初对胡塞武装“下通牒”,再到12日与英国一起发起军事打击,均未阻止胡塞武装在红海袭击商

船。美英发起新一轮空袭当天,美国总统约瑟夫·拜登与英国首相里希·苏纳克通电话。

据美国白宫国家安全委员会战略沟通协调员约翰·柯比通报,两国领导人讨论了红海局势,认为有必要继续采取多边行动“干扰、削弱胡塞武装的袭击能力”。英国首相办公室说,两国领导人同意采取“必要、有针对性”行动。

按美国国防部一名高级官员的说法,美方筛选了可以削弱胡塞武装袭击能力的相关目标,“有意避免(局势)升级”。“我们现阶段不打算扩大打击范围。”

路透社援引专家说法报道,尽管美国寻求“惩罚”胡塞武装,美国政府当前对胡塞武装的策略止于削弱其力量,而非试图击溃它。

【否认胡塞袭船】

胡塞武装发言人叶海亚·萨雷亚

23日说,美英军队22日对也门发动18次空袭,其中萨那遭袭12次,红海港口城市荷台达遭袭3次。这一武装控制的马西拉电视台报道,萨那三个区域遭袭,其中位于萨那北部戴拉米军事基地遭到4次袭击。美联社记者看到,战机22日彻夜在萨那上空盘旋。

萨雷亚早些时候说,胡塞武装人员在亚丁湾对美军用货轮“海洋爵士”号发起导弹袭击,将继续在红海和阿拉伯海水域发动袭击,以“报复美国或英国对也门的侵略”。

不过,胡塞武装没有说明“海洋爵士”号遭袭的时间和具体位置。美军22日指认胡塞武装的说法“明显错误”。美军中央司令部在一份声明中说,海军中央司令部与“海洋爵士”号保持密切沟通。

一名美国防务官员告诉法新社记者:“我们这边看到的根本不是那样,我们认为(胡塞武装)那份声明不实。”

(新华社专特稿)

美国伊利诺伊州 发生数起枪击案 致八人死亡

据美国媒体报道,当地警方1月22日下午在伊利诺伊州乔利埃特市两所住宅内发现7人中枪身亡,该市21日还发生两起枪击案致一死一伤。上述几起枪击案的嫌犯已自杀身亡。

图为1月22日,警察在美国伊利诺伊州乔利埃特市的案发现场工作。(新华社发)



巴西宣布启动“巴西新工业”计划

新华社巴西利亚1月22日电(记者卞卓丹)巴西联邦政府22日在巴西利亚宣布启动“巴西新工业”计划,正式迈向新工业化道路。巴西总统卢拉当天在启动仪式上表示,目前国际市场竞争激烈,部分国家保护主义抬头,为提高巴西

国际竞争力,必须加大投入促进巴西产品出口。

据悉,该计划由巴西国家工业发展委员会牵头制订,设定未来十年的一系列发展目标,以扭转影响巴西数十年的“去工业化进程”。

“巴西新工业”计划包含六项重

点任务,分别是建设保障粮食、营养和能源安全的可持续及数字化的农业产业链;建设健康产业经济综合体;建设可持续的基础设施、卫生设施、住房和交通;推动行业数字化转型;推动绿色发展;推动事关国家主权和国防的技术发展。

巴西副总统兼发展、工业与贸易部长阿尔克明当天向卢拉提交了巴西2024年至2026年行动计划。计划显示,联邦政府将为“巴西新工业”计划提供3000亿雷亚尔(1美元约合4.99雷亚尔)融资。

巴西国家工业发展委员会由巴西联邦政府20个部委、巴西国家经济社会发展银行,以及代表民间社会、生产部门和劳动者的21个实体机构组成。

今年是中法两国建交60周年。60年来,民心相通,让两国友谊历久弥新。日前,记者采访了三名法国人,听他们讲述各自人生经历中的中国缘。

一颗西红柿,“心里从此有了中国”

索尼娅·布雷斯莱是名作家,她和中国的交集始于2005年。那时,她哲学博士刚毕业,处在“迷茫期”。“我的研究暂告一段落,却还有太多问题没有答案”,于是,她决定一路向东,坐火车探索“到世界的另一头”。

从巴黎到莫斯科,又在莫斯科的夜色下,独自登上开往北京的列车。布雷斯莱回忆说,同包厢还有两名中国女士。“她们递给我一颗漂亮的西红柿,还招呼我过来和她们一起坐。”攀谈中,陌生人间局促渐渐消失,大家热络起来。

车到哈尔滨,“我的旅伴在月台上饺子摊蒸腾的雾气中不见了”。布雷斯莱用诗一般的语言回忆这两名中国女士,“塞满的行李,闪现又消失的身影,成了不断变幻的中国风景”,“她们向我敞开通向中国的门”。

这是布雷斯莱中国之行最初的一个片段,给她留下深刻印象。回国后,她将这次旅行写成一本游记,“心里从此有了中国”。一切与中国有关的内容也变得生动。她忆起儿时父母读给她的小小说《王佛脱险记》,那是法国作家尤瑟纳尔的作品,以中国古典传说为蓝本,讲述了一个充满法国情调的中国故事。布雷斯莱重读这个逍遥的东方传奇,体会到别样的意味。

后来,布雷斯莱又多次游历中国,把所见所感记录成文。如今,她担任中法合作的法文杂志《中法对话》的编委。

“为什么我们两国要加强的对话?因为,只有如此,才能找到抵达内心的道路。”布雷斯莱说。

吃一顿火锅,听大熊猫家乡人讲故事

法国公务员热罗姆·普耶是铁杆大熊猫迷。儿时,有次路过商店橱窗,他一眼就看中了一个可爱的黑白玩偶,许下了圣诞心愿。稍大一些,普耶开始搜寻有关大熊猫的一切,还从海外订购了英文版《卧龙的大熊猫》,那是中美科学家联合研究的著作。

17岁时,在巴黎万塞讷动物园,普耶与来自中国的大熊猫“燕燕”亲密“面对面”,那是他第一次见到真的大熊猫。1973年,中方送给法国人民两只大熊猫“燕燕”和“黎黎”,“黎黎”隔年不幸去世。普耶知道“燕燕”年事已高,唯恐遗憾,努力说服全家驱车400多公里北上巴黎。至今,普耶仍记得一路上的兴奋,更忘不了见到“燕燕”时的激动。

2002年,互联网普及初期,上大学的普耶在读书之余自建大熊猫资讯网站“panda.fr”,搜集分享资料,还结识了世界各地的大熊猫爱好者。网站运营至今累计访客远超百万。2012年,成都大熊猫基地面向全世界选拔“熊猫守护使”,普耶与另外两名大熊猫迷从全球116万报名者中脱颖而出。

普耶说,他因热爱大熊猫而喜欢中国,因来到中国而认识真诚、友善的中国人。他至今记得,有一年在四川宝兴农村,途中饥饿找不到饭店,热情的乡民招待他饱餐一顿牦牛肉火锅。他还听乡民讲起放牛偶遇野生大熊猫的事。

1869年,法国传教士阿尔芒·戴维正是在宝兴见到被当地人称为“黑白熊”的动物。他的发现在西方世界引起轰动,宝兴因此成为世界上第一只大熊猫的科学发现地,被称为“大熊猫老家”。普耶说:“法中两国与大熊猫相关的情缘比人们所了解的更深厚……大熊猫是法中友谊的使者。”

从“天外有天”,到“另一重天”

法国人诺贝尔·鲁兰是一名退休的大学教授。他初到中国是在1997年,受邀在中国香港和内地访学。短暂的经历让他意识到,“中国对西方的了解,远胜西方对中国的了解”。从此,中国再没有离开过他的视野。

鲁兰的专业领域是人类学。当不能亲往中国时,他就用特别的方法考察中国社会:读中国小说。鲁兰认为,好的小说可以直接传递中国社会的“鲜活画面”,比学术著作更“易读”,却也更“难懂”。陈忠实、王安忆、阎连科、姜戎、刘慈欣……鲁兰在中国作家的笔触间感知东方大地。

在鲁兰看来,近年来一些西方媒体的涉华报道偏颇失实,不能令人信服。他选择把自己对中国的观察与思考集结成一本400多页的学术随笔,与更多法国人分享他眼中的中国。2022年10月,鲁兰的著作在法国出版,书名为《天外有天》。他告诉记者,特意选了个中国成语,是希望读者能开眼看中国。

2023年秋,鲁兰时隔26年再访他笔下的“另一重天”。一个月的行程,他感受最深的,是“中国是多面的”。在上海“直指未来的高楼大厦丛林”间,他欣赏了古雅清丽的昆曲《牡丹亭》选段;在贵阳周边一处苗家村寨的传统氛围中,他体验了一把“加速强劲、乘坐舒适”的中国电动车……

作为人类学家,鲁兰自认是“多元文化主义者”。他说,只要西方能客观认识中国,就会明白,中西之间本没有必然的对立,反而在很多方面可以相互借鉴。新的一年,鲁兰说,他计划再访中国。(新华社巴黎1月23日电)

瑙鲁民众期待告别“靠天吃水”

新华社记者 刘锴 高阳 陈国龙

在太平洋岛国瑙鲁,尽管国土被湛蓝的海水包围,生活和饮用的淡水一直是困扰当地居民的难题。当地人传统上依赖雨水收集来满足用水需求,但近年来全球气候变化导致雨水异常和海平面上升,给岛上1.1万名居民带来更为严峻的挑战。

刘锴20年前从中国广东来到瑙鲁,目前在瑙鲁经营一家中餐厅。她介绍说,高昂的水费是她每月不得不面对的一笔巨额开支。去年以来,瑙鲁降雨量很少,雨水收集量非常有限,餐厅不得不从岛上唯一一家海水淡化厂购水。水厂的商用水每8立方米价格接近360澳元(约合人民币1700元),相当于每立方米水费超过210元人民币。这8立方米商用水仅能供餐厅使用三至四天。

相比商用水,民用水的价格要低不少,但也约合每立方米45元人民币,对于当地居民来说,水费是他们生活中不小的负担。在海水淡化厂供职的斯利姆也常常为用水头疼,他告诉记者,家中每月水费开销要占到他收入的十分之一。他在家中安装了一个4立方米储水罐,既收集雨水,也储存从水厂买来的水。由于水价太高,储水罐的水仅用于饮用,洗衣洗澡等生活用水则要靠水泵抽取岛上非常有限的地下水。

斯利姆说,除水费高昂外,海水淡化厂有限的生产和运输能力,也使得岛上居民的用水需求无法得到充分满足。全厂只有三辆运输车,即便满负荷运转,也难以保证将水及时送达居民家中。

瑙鲁的供水困境,也是不少太平洋岛国面临的共同挑战,而越来越明显的气候变化使得这一挑战变得更加紧迫和棘手。亚洲基金会的一项数据显示,太平洋岛国只有约55%的人能获得基本的饮用水,而气候变化正严重影响着该地区有限的淡水资源。

依据瑙鲁和澳大利亚政府联合开展的一项研究结果,自1950年以来,瑙鲁平均气温每十年升高大约0.15至0.25摄氏度,周边海面温度也表现相同趋势。1993年以来,瑙鲁附近的海平面每年上升约5毫米,高于全球平均水平。

斐济常驻联合国代表萨蒂德拉·普拉萨德曾公开表示,太平洋岛国处于气候变化的最前线,上升的海平面已经危及了一些岛屿的淡水供应,岛民不得不从其他岛屿获取饮用水。

2023年11月召开的第52届太平洋岛国论坛领导人会议期间,岛国领导人一致呼吁全球立即采取行动,共同应对气候变化带来的挑战。

斐济南太平洋大学学者凯什米尔·马昆认为,中国是太平洋岛国应对气候变化的关键伙伴,“一带一路”绿色发展伙伴关系倡议可以与太平洋岛国“蓝色太平洋大陆2050发展战略”对接,助力应对气候变化,改善人居环境。(新华社亚伦1月22日电)