



对于中国的商用飞机来说，单通道的 C919，在还未正式投入商业运营之际，已经在追求 100% 的国产化了。

在 C919 研发的过程中，其副总师黎先平带领团队为 C919 打造了国际先进的数字模型，在虚拟的空间里，一遍遍地勾画和修改 C919 的蓝图。

黎先平认为，国际采购是民用航空控制成本的必然手段，用不着苛求完全国产化。但飞机的研制，并非简单地将采购来的东西进行拼接和调试。要打造一架安全、舒适、经济的大飞机，包含大量发达国家严格限制出口与转让的关键技术，中国人必须靠自己的能力解决这些问题，才能设计出自己的大飞机。

然而，在国产大飞机 C919 首飞之后，如何追求国产化，亦确实提上了议事日程。原因何在呢？

国家大型飞机重大专项专家咨询委员会委员吴兴世曾经如此对《新民周刊》记者表示：“我们可以采购来自各国的配件，在‘主制造商－供应商’模式下进行 C919 的生产。但未来，如果我们 C919 的每一个配件，都找得到国内的供应商，等于两条腿走路。也就不怕万一有人卡我们脖子。事实上，无论波音还是空客，它们都是这么做的——尽管飞机配件来自世界各地，包括来自我们中国，但如果在国际市场无法采购到合适的配件，波音、空客完全可以在美国国内，或者欧盟内部找到合

2015 年 9 月 25 日，上海，工作人员在对 C919 大客机进行总装制造。



中国单通道客机市场前景广阔

波音民用飞机集团东北亚区市场执行总监霍达仁近日向媒体介绍全球航空产业的最新动向，并对中国航空市场的前景进行了深入分析。他认为随着中国经济的转型，更多中产阶级的出现，中国的航空产业正迎来高速增长，中国航空业的增长率已达到了全球平均增长率的 2 到 3 倍，仍然还有非常大的增长空间。

根据波音 2017 年发布的《当前市场展望》，受低成本航空和新兴市场的驱动，全球单通道飞机市场将迎来预测中的最大增长，该细分市场将需要 29530 架新飞机。波音的 737MAX 系列、空客的 320NEO 系列，以及中国商飞的 C919 都将是这个市场的重要参与者。波音预测未来中国的市场需要的单通道飞机的数量将会超过 5000 架。（朝晖）

适的供应商，无非是价格或许稍高而已。”

这意味着，C919 未必需要每一架飞机都达到全部国产化，但中国一定要有独立设计、制造 C919 的能力。

而当 C919 项目达到一定的高度、走到一定的阶段，中国大飞机的下一步计划也将付诸实施。中俄商飞的成立，标志着中国的大飞机项目，已经瞄准了 200 座以上级别的双通道大飞机。如果说 C919 针对的市场是波音 737、空客 A320 这样的单通道飞机，那么，C929 的未来，将与波音 787、空客 A350 这样的大飞机进行市场竞争。中国制造，将进一步上升一个台阶。✎