

17 英寸与 18 英寸

在“上海 2035”规划中，再过 17 个年头，上海将建设成为卓越的全球城市 and 社会主义现代化国际大都市。这是一个不太遥远的现实，也是一个令人十分神往的明天。

“卓越的”全球城市，意味着上海不仅有全球城市的规模格局，更有着不同凡响的品格与气质，有着人无我有独特的优势与能质。这样的“卓越”，是大家由衷的悦见与喜爱、天然的倾慕与魅力。

很难极致诠释一座卓越城市的全部内涵，但是总有一些相近的事物，可以让我们看到“卓越”的影子，比如我们比较一下两架相近的飞机的话。

世界上销量第一第二位的民用客机，是同一个级别的两型中短程单通道飞机，分别是美国的波音 737 与欧洲空客的 320，总订单都已经超过了 10000 架，都称得上是史上经典。从发展的脉络看，诞生于 1967 年的波音 737，先于空客 320 突破 10000 架大关；出生于 1987 年的空客 320，则在新一代同级别 737MAX 与 320neo 的竞争中，明显占据上风，320neo 获得的订单数超过 737MAX 一倍。由于这是两型客座数基本相同的飞机，所以订单数的较大差异，表现的就是航空公司的偏爱，当然这种偏爱的根源，毫无疑问就是来自乘客的青睐。

乘客们为什么喜欢 320？我们来回想一下自己的空中旅程。印象中，波音 737 与空客 320，我们是不是更喜欢坐 320 呢？是的，320 好像更舒适。

事实上，这样的喜欢是有道理的。同一级别的飞机，737 与 320 的座椅宽度是不同的，一个是 17 英寸，另一个是 18 英寸，更宽的自然就比较舒服。

这样的差异不是技术上的，主要是时代和理念的因素。就像托马斯·弗里德曼在《世界是平的》里讲的，世界贸易的繁荣让各地都能以相近价格得到同样商品，世界变成平的。在高科技的民用客机上，由于技术及人才流动的加深，波音和空客拥有的制造技术基本是相同的，舒适感不同产生的偏爱或者说是青睐，只可能是因为技术之外的其他因素，比如说设计理念或者是人文关怀。从这一点看，空客的理念比较“卓越”。

波音 737 诞生于 1967 年，它的客舱宽度源于波音 707 与 727，三者都是 3.54 米。美国人虽然经常拥有世界最先进技术，但是民族性格比较粗犷，加上资本主义斤斤计较的因素，所

以波音把中短程单通道客机的客舱宽度设计成 3.54 米，因为这个宽度刚好能一排布置 6 个 17 英寸宽的座椅，充分利用空间。事实上，17 英寸宽的座椅是有些紧凑的，舒适度不够。

10 多年后空客设计 320 时，欧洲人更多地想把它看作是一件“卓越”的产品，因而在飞机格局上实现了两个大的突破。

首先是电传系统。在 320 之前，所有飞机都是通过机械及机械升级版液压传力来驾驶飞机。从 320 开始，第一次全部通过电脑发布的指令，实现飞机的运行。这是从机械到电传的跨代技术进步，由此将驾驶舱从机械仪表时代引入到“玻璃座舱”时代。

另一个突破，就是 18 英寸概念的到来。在 320 萌芽时期，737 已是世界最畅销客机，同级别客机如果对标“国际标准”，设计与 737 一样的宽度，无可厚非。但是追求“卓越”，就需要有更多的人文关怀因素。空客意识到 17 英寸座椅宽度够用但不够人文，于是将客舱宽度设计成超越 737 标准的 3.7 米，这样如果同样放一排 6 个座位，每个座椅宽度就可以从容达到 18 英寸。小小 1 英寸的宽度增加，大大提升了座椅的舒适度，也成为日后 320 超越 737 的关键因素。

机身宽度增加 0.16 米，对于 320 来说，是微不足道的，但是正是这 0.16 米，让座椅从紧凑够用，变得轻松舒适，乘客的体验会有很大的提高，最终带来了用户的偏爱与青睐。“标准”的水平与“卓越”的追求，差异就在这里，之后的结果也在这里。

卓越的含义，是超越一般的高超出众。它需要有更远的眼光、更宽的视野、更高的站位，有超越一般、超越标准的意识，有敢为人先、开明睿智的精神境界。这既要有时代的积累与技术的进步，更要有理念与精神的升华。它是大的格局，也体现在时时处处的细节。

对于上海来说，“上海 2035”值得每一个人期待，它也需要生活在上海的每一个人去共同奋斗。

以大的眼光去看待明天，用最具体的行动去建设明天。

