

# 瞩望大飞机成为中国高端制造业新名片

■ 章玉贵

国产大飞机C919成功下线,是志在高远的中国航空产业界力图打造高端制造业中最具战略与商业价值代表作的一次里程碑式进步。不过,国产大飞机要真正具备全产业链自主技术供给与全球资源配置与运营能力,既要在发动机和航电系统等关键零部件领域的技术突破与成熟化应用,还有赖于系统集成能力的根本性提升,更需设法跨越国际适航认证壁垒,尤其美国在该领域设置的诸多障碍。而这种突破,不仅取决于技术与管理要素,更离不开国家智慧。

备受关注的国产大飞机项目C919日前在上海下线,这是凝聚了几代航空人士智慧与汗水及大量资金投入的产物,也是命运多舛的我国民机产业总结经验教训再出发力图挤进全球干线飞机供应商精英俱乐部的阶段性进展,更是中国国家意志在制造业最高端最复杂领域所取得战略性突破的初步体现。

大飞机是当今世界高端制造业明珠中的明珠,是一国乃至多国整体技术供应与全球服务能力的集中体现。环顾世界,尽管不少国家都曾具备或积累了大飞机制造能力,但真正在全球产业与商业运营竞争中发展成全球性顶尖供应商的只有美国的波音以及由法国、德国、西班牙和英国联手打造的空中客车公司。而上述国家或国家集团之所以能成功,根本原因在于其对民机产业的技术深耕、完整的产业链配套、相关认证体系的成熟乃至垄断及全球供应链管理的完整搭建。而先行卡位优势的获得以及成熟商业运营模式的高度复制性,又在全球范围内形成了对后来者的优势锁定,或曰技术高边疆与管理高壁垒。因此,即便长期位居全球制造业前三强的日本,因缺乏全要素供给与服务能力,也只在近几年才在支线飞机和军用大飞机领域有所突破;至于不缺制造技术的俄罗斯,尽管其图系列飞机曾在前苏联和部分社会主义国家拥有一定份额,但技术的封闭及运营管理水平的落后,使得俄罗斯民用飞机产业日益边缘化,甚至不得不寻求与中国联手来发展干线飞机。