



【大飞机“过坎”之产业】

民机产业体系
高端化趋势明显

面对,C919大型客机推迟首飞、ARJ21新支线飞机交付时间延迟等问题,中国商飞坦承确有不得不去面对的困难

■ 本报记者 张龙

11月23日,中国商用飞机有限责任公司美国有限公司在美国加利福尼亚州奥兰治县的新港市揭牌,这是商飞在海外设立的首家全资子公司。正式运营后,该公司将选择前沿商业飞机技术率先进行开发。

作为C919制造商的中国商飞公司董事长金壮龙承认,C919大型客机项目目前已进入研制的“深水区”,已经进入设计和制造并行、总体和系统对接、研制和适航配合等新的阶段。国际成熟民用飞机制造商的实践已经表明,这一阶段也是一款新的飞机型号研制过程中设计迭代最为突出、困难最为集中、管理幅度最大、风险最不为确定的阶段。

对于社会上关注的C919大型客机推迟首飞、ARJ21新支线飞机交付时间延迟等问题,金壮龙说:“我们的理念就是,一定要研制一款确保安全和质量,同时获得国际标准的飞机,为此宁愿牺牲一些进度。”

今年底 C919 大部段下线

大飞机C919短期内与波音、空客飞机的销量差距是可以预见的。

10月19日,位于江苏镇江新区航空产业园的航天海鹰(镇江)特种材料有限公司举行了国产大飞机C919项目的开铆仪式,这意味着国产C919大型客机研制阶段首件产品正式进入装配阶段。

据中国商飞公司相关负责人透露,目前,C919大型客机项目正进入工程发展的攻坚阶段,飞机机体和结构生产数据已经全部发出,零部件制造已在中航工业洪都、西飞、哈飞、成飞、沈飞和中国商飞上海飞机制造有限公司等全面展开,预计今年年底开始有大部段下线。

在耀眼的成绩面前,仍有一些困难让中国商飞公司不得不去面对。

在内部困难上,曹春晓认为:“我们希望C919具有较高的材料国产化率,而目前C919的材料国产化率并不理想。在发动机方面,首飞时和其后相当一段时间内将购买和采用国外先进的发动机。但这不是长久之计。发动机研制所需的程序很多,难度很大,还需要严格符合中国和美国的适航条例,因此,需要有一段时间才能在国产大型客机上装上自主研发的国产发动机。”

外部困难主要来自于国外飞机制造业巨头的“威胁”。中国商飞市场研究中心人士曾表示,大飞机C919短期内与波音、空客飞机的销量差距是可以预见的。

有业内分析人士认为,近两年,世界航空两巨头波音和空客分别推出了B737的升级版B737MAX和A320的升级版A320neo,隐隐约约将矛头指向C919,暗含封杀意图。

但消息并非都是悲观的,上述中国商飞市场研究中心人士称,事实上,波音、空客的机型短期5至10年是不用改型的,而正是C919的出现,迫使其提前做出改型。有专家称,对比波音737、空客A320,C919在经济性、环保性、安全性、舒适性方面更为领先。

产业链呈现高端化趋势

大飞机项目的意义不仅仅在于项目本身,重要的是形成民机产业体系。

这是一个项目带动起来的产业链。

中国科学院院士、大型飞机重大专项咨询委员会委员曹春晓认为,大飞机的产业链非常长,能带动国民经济建设和国防建设的飞速发展。如果中国能够自行设计制造大型飞机,这将是成为高科技为主的创新型国家的重要标志。

“大飞机项目的意义绝不仅仅在于项目本身,重要的是形成中国的民机产业体系,带动航空工业、高新技术产业和基础学科的发展进步。”金壮龙说:“我们的目标不仅是要研制出拥有自主知识产权、具有竞争力的商用飞机,而且要取得商业成功,实现产业化发展。”

早在成立之初,中国商飞公司就确立了“主制造商—供应商”的民机研发模式,并致力于打造“以中国商飞公司为核心,联合中航工业,辐射全国,面向全球”的民机产业体系。

据了解,全国有22个省市、200多家企业参与大型客机项目。清华、北航、上交大等22所高校参与了大型客机项目研制。同时,中国商飞公司积极推动协同创新平台建设,与科技部共建大型民用客机创新能力建设平台。此外,中国商飞公司与陕西省人民政府、河北省人民政府、山东省东营市人民政府签署战略合作协议。

5月23日,工信部发布了《民用航空工业中长期发展规划》(以下简称《规划》)。《规划》提出到2020年,中国民用飞机产业年营业收入超过1000亿元,国产干线飞机国内新增市场占有率达到5%以上。工信部副部长苏波表示,未来10年中国民用航空工业发展将面临难得的机遇。

【大飞机“过坎”之难题】

交货一再延期 民企飞机梦遭遇多重门槛

■ 周兵根 实习记者 邓文标

随着国家将对低空领域的开放,航空时代不再遥不可及。根据种种迹象表明,中国低空空域管理改革将在今年年底步入推广阶段。而在这项改革后,可以看到作为朝阳产业的民营飞机制造业,正在走向“飞天路”。

11月28日,作为民营飞机制造公司,珠海雁洲轻型飞机制造有限公司(下称“雁洲公司”)总经理胡金明在接受《中国企业家》记者采访时称,市场明朗,民营涉足飞机制造业的前景很广阔,但目前行业的整体情况并不乐观。

早在去年珠海航展上,新西兰的一家公司与雁洲公司签约购买10架SC3D型“王子”轻型运动飞机,约定今年3月交货。

在2013年3月时,本该出厂的“王子”仍在生产线上,而该公司董事长薛国航此前表示,力争在今年7月交付飞机。

不过交货日期一再被延后。胡金明在接受记者采访时称,“王子”目前仍没有交货,主要原因是由于制造飞机的零部件进口环节受阻,部分小轻型飞机零部件进口,海关却按大型飞机零部件标准设置关税,并按大型飞机程序来办理,设置的关税重和时间拉得长,严重干扰了公司的正常交货期限。

“飞机制造是高资本、重设备的行业,对于不具备相应规模的民营企业来说,很容易在市场竞争中淘汰;相应的审批流程繁琐、时间长以及资源稀缺等原因,使得民营飞机制造企业在航天路上并不顺利。”中投顾问交通行业研究员边晓瑜在接受《中国企业家》记者采访时说道。

业内人士告诉记者,由于海关在小飞机的零部件进口审批中,之前并没有一个标准,使得海关在执行的程序上不得不重新调研和统计。

“如今,‘王子’90%的进口零部件在海关的审批已经通过,公司也

正在和海关交涉,近几个月内有望完成交付。”胡金明说道。

边晓瑜称,民企进入飞机制造领域应该走新型化、细分化的路线,同时要在技术人员和资金层面多做储备,以便公司能在未来的市场竞争中获得发展空间。

相比于“大飞机”高空自由而言,民营企业生产的小飞机却连试飞都是个问题。

胡金明告诉记者,公司生产的飞机目前在国内没有卖出去一架,主要是由于政府一直未能落实放开低空的政策,飞机下线后无法进行试飞,并希望政府能进行低空开放的同时,简化轻型飞机制造的手续,否则在人力资本急剧上升的情况下,公司将面临困境。

据了解,我国去年在低空空域改革已初步完成长春、广州、海南管理区的改革试点,并启动了沈阳、广州、唐山、西安、青岛、杭州、宁波、昆明、重庆管制区的扩大试点建设。

业内人士告诉记者,一般轻型

飞机试飞需要有2000—3000米等空域开放进行产品试飞测试,但目前1000米以内低空都很难开放,这对于飞机的制造产生了严重的影响,放开低空政策不该只是喊口号。

事实上,在中国飞机制造的市场探索和不断完善过程中,民营制造企业也一直发挥着非常重大的作用,这些作用是无可取代的;但是从整体来看,民间资本在航空工业中的力量还是属于绝对弱势,无论是资金、技术、人员还是影响力,根本无法与国有大型飞机设计院、工厂相比。

对于民营飞机制造企业来说,在已有的市场格局下,民营飞机制造企业要不断探寻市场的新空间,而民营飞机制造企业往往实力有限,一场经济危机、一次自然灾害就可能带来致命打击。

边晓瑜称,根据相关政策,政府已把原来所管的、所要审批的项目,更多的回归市场,释放市场活力,这将会带来飞机制造业的极速发展。

王利博制图