



延伸



相关企业布局概况

中国航天科技集团公司

中国航天科技集团公司目前拥有中国运载火箭技术研究院、航天动力技术研究院等8个大型科研生产联合体(研究院)、14家专业公司、9家上市公司和若干直属单位。珠海航展上,中国航天科技集团公司携400余项航天最新成果亮相。天宫二号、嫦娥五号、长征十一号等首次与观众见面。中国出口量最大的无人机——彩虹无人机家族“飞临”珠海航展,多款机型首次亮相。

中国航天科工集团公司

中国航天科工集团公司被誉为中国的“导弹摇篮”。航天科工大力发展航天防务技术,建立了完整的防空导弹武器系统、飞航导弹武器系统、固体运载火箭及空间技术产品等技术开发与研制生产体系。珠海航展上,中国航天科工集团公司展出了防空体系、海防体系、对地打击体系、无人作战体系、海面监视指挥信息管理体系等五大体系以及航天应用与航天服务、防务装备体系对抗应用演示等65个展项。

中国兵器工业集团公司

中国兵器工业集团公司是中国两大武器装备制造企业之一,面向陆、海、空、天以及各军兵种研发生产精确打击、两栖突击、远程压制、防空反导等高新技术武器装备,在中国的国防现代化建设中发挥着基础性、战略性作用。珠海航展上,中国兵器工业集团重推推出了包括机动突击、火力打击、防空反导、攻坚破甲、特种作战、指挥控制、侦察预警、综合保障在内的八大类高科技武器系统。

中国兵器装备集团公司

中国兵器装备集团公司拥有中国长安集团股份有限公司、保定天威集团有限公司、中国嘉陵工业股份有限公司等40多家工业企业,拥有研究院所4家、研发中心3家,在全球30多个国家和地区建立有生产基地或营销机构。珠海航展上,中国兵器装备集团以“反恐处突、近区防御、快反部队、航空弹药”四个方面,“体系化、系统化、系列化”全方位展示70余型军贸产品。

中国电子科技集团公司

中国电子科技集团公司作为国家城市轨道交通信号系统国产化总体单位,完成了国家“自动列车控制仿真测试中心”的建设,并先后承担了北京、上海和南京地铁综合信息系统的任务。珠海航展上,该公司携20余部大型实装产品、300余项最新技术产品,以“安全”“智慧”为主线,分防务、新型智慧城市、航空航天三大专业展区,集中展出中国电科海陆空天电等诸多领域的尖端信息化产品。

中国电子信息产业集团有限公司

中国电子信息产业集团有限公司可以提供信息技术产品与服务为主营业务,是中国最大的国有综合性IT企业集团。珠海航展上,中国电子共有113项产品参展。分为防务电子、信息安全、公共安全和智能制造四大展区,90%以上为实物参展,集中展示了中国电子多年来在上述领域的先进成果和应用。

中国商用飞机有限责任公司

中国商飞公司是实施国家大型飞机重大专项中大型客机项目的主体,也是统筹干线飞机和支线飞机发展、实现我国民用飞机产业化的主要载体,主要从事民用飞机及相关产品的科研、生产、试验试飞,从事民用飞机销售及服

北京通用航空有限公司

北京通用航空有限公司致力于打造一个以飞机制造和运营为核心,以产业链条上高附加值的相关服务为支持,产业与金融相结合,以客户价值最大化为导向的知名企业。北京通航开展的业务主要包括:通用飞机及主要零部件的研发与制造,以及与通用航空运营及服务的相关业务。珠海航展上,北京通航展示了E350、CT4等机型。

(以上文字由本报记者王雅静根据公开资料整理)

从运10到C919:中国民机商业化嬗变

从运10到ARJ21再到C919,几经沉浮,几经周折,中国民机产业书写了一副波澜壮阔的宏伟画卷

■ 本报记者 钟文

10月28日,美国波音公司波音737完工和交付中心正式落户浙江舟山市。按照计划,2018年底,第一架“中国产”波音737客机将在此下线。11月1日,中国商用飞机有限责任公司(以下简称“中国商飞”)与东方航空签署合作框架协议,东航成为C919大型客机的全球首家用户,此举标志着我国正式进入“世界大飞机俱乐部”。

“大飞机梦”是中国人半个多世纪以来的梦想。然而,我国大飞机的设计生产可谓命运多舛,从运10到ARJ21再到C919,几经沉浮、曲折前行,书写了一副波澜壮阔的飞机工业体系宏伟画卷。

运10折戟

时光回溯到上世纪六十年代,当时的中国百废待兴,建造一架中国生产的专机成为那代人的梦想。

1970年7月下旬,毛主席视察上海,鼓励工业基础好的上海市搞大飞机,经国务院总理周恩来批准,国家计委、军委国防工业领导小组于1970年8月27日联合批复发文,原则同意上海市试制生产运输机的报告,并纳入国家计划。该项目定名为708工程,飞机代号为“运10”。

运10作为我国当时工业生产的一件大事,凝聚了全国人民的心。参与运10飞机研制直接配套单位近300家,二次配套单位近千家,分布在冶金、机械、仪器仪表、航空、化工、交通运输、设计、研究院所、高等院校各大系统。

中国航天进入商业化时代

■ 本报记者 王星平

太空,向来是最能激发人类好奇心和探索欲的地方,而人类也一直都在将这种好奇转化为更为强大的技术能力,创造出全新的商业机会和产业市场。

目前全球航天商业化趋势逐渐明显,各国对航天科技在商业应用上的关注越来越高。作为航天大国,中国在航天商业化方面的探索也取得了不小的成果。在近日举办的第十一届中国国际航空航天博览会上,各种航天商业化应用成果的展示无不显示着中国航天产业市场化的局面已经全面打开。

航天商业化成趋势

近年来,市场对商业卫星发射的需求越来越强烈。据统计,2016年,全球预计进行118次发射,其中商业发射预计36次。未来全球商业卫星发射市场需求继续保持强劲,有关测算显示,2016年至2020年,全球每年发射的1kg—50kg小卫星数量将超过200颗,预计2020年将达到410颗。

同时,公众对“太空旅游”的热情高涨,也促使着此前一直由政府主导的航天产业越来越“接地气”,逐步走向大众消费时代。在中国,越来越多的民间资本加入到这场“蛋糕”瓜分中来,不仅有腾讯、阿里巴巴、百度等科技巨头的身影,还涌现出了信威、零壹空间、翎客等一批新兴的私营航天公司。

就在今年10月19日,中国长征火箭有限公司在北京正式揭牌。在揭牌仪式上,中国运载火箭技术研究院院长李洪直接表示,中

国上空飞着的都是国外产民航飞机的历史。2002年4月,ARJ21飞机项目正式立项。同年9月,成立了专门负责运作ARJ21项目的中航商用飞机有限公司。2003年12月ARJ21—700分别在成都、沈阳、西安和上海四家工厂同时开工进行零件制造。2007年12月21日,ARJ21—700在上海飞机制造厂总装下线。2008年11月28日,首架ARJ21—700飞机在上海飞机制造厂首次试飞,首次飞行62分钟后降落,取得圆满成功。据悉,其目前已经获得了近400架订单。

ARJ21的正式运营是我国民机产业的重要里程碑。中研普华研究员危仁鹏告诉《中国企业报》记者,ARJ21在产品以及运营方面不断改善提高,为以后C919等大型客机的研制和运营积累经验;另外,随着正式运营时间的增长,国产民用客机也将逐步被社会接受,为将来整个国产民机事业奠定基础。他透露,ARJ21是一款中国自主设计、零配件全球采购、商飞组装的国产支线客机。除了飞机设计和机身是国产外,其余子系统全部外购。

ARJ21起航

由于运10的夭折,造成后来与麦道、空客等合资组装飞机的计划也因对方爽约而失败。1998年,中国商用飞机历史上最大的国际合作项目——AE—100项目宣布终结;2000年,中国与麦道公司合作生产MD—90在上海的生产线正式关闭。

2000年2月15日,时任国务院总理朱镕基召集会议听取民用飞机发展思路汇报。他指出,此前最大的教训就是“用计划经济的一套、用搞军机的一套办法搞民机。”此次会议明确了我国民机要按照市场机制发展。

“中国一定要造自己的大飞机。”中国商飞总经理助理、上海飞机设计研究院院长郭博智在接受媒体采访时表示,国际民航市场主要由少数几家航空制造商垄断,盈利空间极高。中国人想要参与国际市场竞争,必须具备研制民航飞机产品的能力,才能在一定范围内打破垄断、降低成本,结束

随着ARJ21支线飞机的下线,特别是试飞成功,我国大飞机生产再一次提上议事日程。

2014年5月23日,习近平总书记在上海考察时,亲自登上C919展示样机的驾驶舱体验。习总书记指出,我们要做一个强国,就一定要把装备制造业搞上去,把大飞机搞上去,起带动作用、标志性作用。

C919圆梦

随着ARJ21支线飞机的下线,特别是试飞成功,我国大飞机生产再一次提上议事日程。

2014年5月23日,习近平总书记在上海考察时,亲自登上C919展示样机的驾驶舱体验。习总书记指出,我们要做一个强国,就一定要把装备制造业搞上去,把大飞机搞上去,起带动作用、标志性作用。

资金和技术短板亟待解决

航天科技作为“高精尖”技术,其直接或者间接回报都十分丰厚。巨额的投入对于少数国有航天企业来说相对压力较小,可对于像零壹空间、翎客等民营航天创业型企业来说,并不是简单的事。

据了解,翎客航天在注册成立之初获得融资数额为1600万元人民币。虽说对于一家刚成立的创业公司来说,这是一笔不小的投资,可是面对数千亿美元体量的市场,企业在发展的道路上还是会出现“心有余而力不足”。

此外,对于一个以技术为支撑的领域,技术的先进与否决定着企业占据市场的大小。目前中国在火箭运载能力、卫星系统寿命等方面取得了一定进步,但是与国外航天市场的蓬勃相比较,无论是国内航天领域的传统巨头,还是新兴的民营企业,都在设计、制造、运营等方面竞争优势不足。

“航天向来都是高技术与高风险的事业,现在航天商业化逐渐深入,航天产业的人行门槛也有所下降,但尽管门槛下降,技术保障也一定不能有所松懈。目前我国航天技术相比发达国家还有一定距离,我们需要在自主创新的同时,加强交流合作,从而快速提升自己的技术水平。”前述业内人士说。

当然,除了资金和技术上的短板,航天商业化方面的法律法规不健全、市场竞争体制不完善等问题也亟待解决。尽管这些挑战给中国航天商业化带来了诸多压力,但是在压力之下,中国航天商业化的市场将不断明朗。

