

# 空中客车的中国梦

法国总统马克龙访华重要成果之一，是法国主导的欧洲空中客车公司，将在天津建设第二条空客飞机总装线；同时中国航材公司还与空客签署 160 架空客飞机采购协议，包括 150 架 A320 系列和 10 架 A350。在中国这个世界增长最快的民航市场，空客再度一骑绝尘。

空客与中国的合作，是中法、中欧务实合作的典范，也是世界领先企业在中国获得快速发展、进一步提升自身竞争能力的典范。虽然中国采购的第一架空客飞机比第一架波音飞机晚 12 年才抵达中国，但相当长时间里，力争在中国市场与波音平分秋色，是空客不断奋斗的中国梦。最近 4 年空客连续超越了波音，到去年底中国内地空客机队已达 2123 架，占据 54% 市场份额。空客由此连续 4 年成为全球最大民机制造商，去年交付 661 架客机，获 1078 架新增订单；同期波音交付了 480 架，新增 774 架订单。

务实合作，是空客在中国圆梦的根本因素。由于晚进中国，空客份额长期落后于波音，但与中国合作步伐走得更加扎实。空客 2008 年率先在天津建成欧洲以外首条总装线，用于 A320 系列飞机总装，并于去年 8 月进行适配升级，具备了 A321 飞机的生产和交付能力，目前可月产 6 架次飞机。15 年间完成总装飞机超过 600 架，占中国现有空客机队的 30%。4 月 6 日签署的第二条总装线建设协议，将使天津的总装能力到 2025 年底翻一番，达到空客整体总装能力五分之一，不仅有利于空客在中国的发展，也体现了空客对中国市场的诚意。

空客的成功，也得益于产品竞争略占上风。由于同级别的飞机，A320 比 B737 晚将近 20 年、A350 比 B787 晚五六年诞生，空客得以借鉴发展，因而同级别飞机比波音都要宽 20 厘米左右。虽然同代客机技术水平差不多，但这增加的 20 厘米，会大大提升乘客舒适度和美誉度，使得航空公司有更强烈意愿去选择乘客更满意的机型。特别是在发动机升级换代之际，更大一些的 A320 可以从容换装更粗壮的大涵道比 LEAP 发动机，B737 则不得不更多在软件上下功夫导致多次发生重大事故，更带来波音的暗淡时刻。

不能不说，有时候一些奇思妙想的创新，会带来意想不

到的惊喜，空客 321XLR 的出现，就是锦上添花的“馅饼”。在此次签署天津第二条总装线协议时，空客 CEO 傅里有一段话，可能很多人没注意到。傅里是这么说的：“二线将同样具备 A320 和 A321 的生产能力，届时天津总装线上将有 70% 的机型会是 A321 飞机。”看似平常的这段话里，大有玄机。

321 是 320 的机身加长版，大约可以多载 30 位乘客、多飞 1000 公里左右，以往卖得并不好。因为 320 级别 150 座级、5000 公里航程是中短程航线黄金搭配，再略为增加客座航程，边际效应不强。但为什么天津将有 70% 的机型是 321 呢？这是因为 321XLR 出现，带来了革命性变化。

一般中远程航线在 8000—10000 公里，通常只能用载油量更大宽体飞机执飞，每座公里成本宽体飞机大约是窄体飞机的 1.5 倍。随着发动机性能不断提升，更少耗油飞更远距离有了可能，有人就想到，如果将 321 进一步提升航程，岂不可用窄体飞机成本获得宽体飞机能力？由此带来运行模式变化，将得益良多。应运而生的，就是 A321XLR。

2022 年 6 月，首架超远程型窄体飞机 A321XLR 在德国汉堡芬肯维尔德机场首飞，共飞行了 4 小时 35 分钟，一切顺利。这型飞机设计载客量 180—200 人，航程 8700 公里，覆盖了绝大部分中远程航线需求，预计今年取证。A321XLR 问世后，将可以用窄体飞机的较低成本，获得宽体客机的中远程飞行能力，拓展出巨大发展空间。从中国东部出发，可轻松抵达莫斯科、中亚和中东；从中国中西部起飞，可以直达欧洲各地。天津两条生产线有 70% 产品为 A321 系列飞机，很可能就藏着超远程窄体飞机时代到来的玄机，那里有无限的想象空间。

空客预测，未来 20 年中国航空市场将以年均 5.3% 的速度保持增长，大大高于全球平均水平；到 2041 年客货机需求数量将达到 8420 架，超过全球需求总量的 20% 以上。

这是空客的预测，也倾注了空客的中国梦想。✎