



上图：2021年10月22日，工作人员在国家“十三五”科技创新成就展上介绍中国商用ARJ21、CRJ929、C919大飞机。

进水平的优秀公司，形成我国自己的民机产业链，带动我国高端制造业整体发展”。

对世界该有更多贡献

在中国国产单通道大飞机C919即将交付之际，业内注意到这款飞机的报价不到1亿美元，比起波音737和空客A320来是具有竞争力的。毕竟，波音和空客的同类竞品报价一般在1.2亿美元左右。实则，西班牙《阿贝赛报(ABC)》网站早在2019年5月就曾分析过，因为未来20年在中国和亚洲其他国家，渴望旅行的中等收入人群将持续上升，使得单通道大飞机的需求量也快速上升。而当C919飞机的产量提升到一定规模，其售价还有可能进一步下降。

以ARJ21-700的发动机反推支架为例，就能说明这一情况为何会发生。在ARJ21-700早期产量较少

时，只能采用国外原厂部件，由于订单数量少，国外原厂件价格高达几万美元；当ARJ21-700产量大幅上升后，因为需求量加大，且非常关键的一点——国产件顶了上来，价格就大幅下降了。由此极大降低了成本。

那么，国产配件占据C919飞机的供应商市场份额以后，是否会让原本的海外供应商不满呢？从共同将“蛋糕”做大的角度分析，这样的情况发生的概率并不大。就在C919完成适航审定，即将交付之前传出消息——9月1日，中国国际服务贸易交易会“北京日”暨“投资北京”峰会上，中国国际航空股份有限公司和罗尔斯·罗伊斯公司宣布，在北京成立一家全新的民用航空发动机维修合资公司——北京航空发动机维修有限公司（英文简称BAESL）。BAESL是罗尔斯·罗伊斯公司全球维修网络的中国大陆第一家、全球第四家遄达系列民用涡扇发动机合资维修公司，其组建标

志着国航和罗·罗公司在民用发动机售后维修领域的合作迈出了坚实的一步。

其实，这样的合资，也是国际航空资深巨头企业继续看好中国的明证。目前的中国各地，与空客、波音等国际航空器产业巨头合作的企业不少——天津空客项目，达成亚洲空客民用客机唯一一条总装线；波音中国总裁谢利嘉于8月9日披露，“波音舟山工厂已经做好准备，可以在这里交付飞机了”；成都双流的“空中客车飞机全生命周期服务中心”则将于2023年竣工……

随着C919大飞机项目进入客机交付阶段，一些在国内的航空配套企业也将进一步释放活力，有机会被列入采购名单，为包括C（中国商飞）、B（波音）、A（空客）三家在内的各国航空器生产企业服务。

商飞的发展，也为海外供应商提供了更大市场。今年初，一批海外企业落户洋山特殊综合保税区二期。这些企业包括航空研发与制造、航空工装与内饰、航空物流与供应链管理、航空金融与航空文创，以及复合材料领域。

未来，中国的航空器设计、制造，必将对世界有更多贡献。吴光辉于9月15日披露，继C919之后，中国商飞远程宽体客机CRJ929目前已确定飞机总体技术方案，选定机身、尾翼结构部件供应商，正式转入初步设计。其基本型命名为CRJ929-600，航程为12000公里，座级280座。此外还有缩短型和加长型，分别命名为CRJ929-500和CRJ929-700。而未来，引入人工智能的中国飞行器设计，会带给世界什么样的新贡献，亦值得期待……