



大飞机还会有“新玩家”吗？

如此海量的新机需求，显然没有一家飞机制造商有能力独自吞下市场，未来的大飞机市场仍然是一片蓝海。

□ 撰稿 | 阿 晖

C919 客机与人们日常民航出行常见的空客 A320 系列客机和波音 737 系列客机，同为中程窄体干线客机，是当今世界民航市场需求量和使用量最大的客机类型。综合空客、波音、商飞和航空工业在内的多个飞机制造商的预测，未来 20 年中国民航市场对窄体干线客机新机的需求量将为 5000—7000 架，而全球市场对窄体干线客机新机需求将超过 30000 架。

如此海量的新机需求，显然没有一家飞机制造商有能力独自吞下市场，未来的大飞机市场仍然是一片蓝海。除了波音、空客和已经开始交付用户的商飞，这个市场还会有“新玩家”入局分得一杯羹吗？

一些看来颇有实力的国家和公司的大飞机之路，也许已经给出答案。

庞巴迪卖身，日本终究也歇菜

凭借在支线客机领域的优异表现，庞巴迪曾一度称得上是波音和空客之外的世界第三大客机制造商。但作为昔日的加拿大交通巨头，由于近年恶化的财政状况，庞巴迪将旗下产品陆续脱手，正全面撤离航空领域，难免让人唏嘘。

2020 年 2 月 14 日，庞巴迪宣布以 6 亿美元向空客转让剩余的 A220 项目股权，这意味着庞巴迪基本退出全球商业航空的制造业竞争了，

上图：能进入大飞机研发生产俱乐部的，都是航空器生产的头部企业。

航空产业阵地只有公务机了，基本没什么机会。

这次转让股权给空客的 A220 项目，原本是庞巴迪自己的 C 系列中型飞机项目。原本庞巴迪做的是小型支线客机，每架乘客不到 100 人，但从 2008 年起，庞巴迪开始开发 100 座以上的 C 系列中型客机。

由于庞巴迪缺乏中大机型开发经验，又激进采用大量新技术，导致 C 系列首飞、试飞时间一拖再拖，直到 2016 年才交付第一批飞机；而且研发经费严重超支，从 34 亿美元增加到超过 60 亿美元。这导致了庞巴迪越来越严重的财务赤字，最后还是加拿大魁北克政府出手援助，与庞巴迪成立 C 系列项目合资公司，