



巴航工业在支线客机市场的巨大优势，让美国波音盯上了这块“肥肉”。

谓的“合并计划”就是将巴航工业最值钱的支线客机业务剥离出来，拱手卖给了美国人。巴航工业虽然仍将保留公务机业务和国防业务，但将失去50座以上飞机的制造能力。

不过三个月后，波音方面却自动将到手的果实吐了出来，着实让对此计划极力反对的欧盟和空客松了一口气。2020年4月波音公司宣布，将放弃与巴西航空工业公司价值42亿美元的“商用飞机业务合并计划”。波音这个在737MAX事件和疫情下航空业危机双重打击下的无奈之举，让巴西方面意外地保住了关键民族产业的独立性，避免了被美国人吞并。

在今年的珠海航展上，巴航工业带来了E系列喷气飞机家族中最大的成员——E195-E2，还发布了未来20年中国商用飞机市场及货机市场展望，无疑是看中了中国经济的长期持续发展为航空公司创造的更多商机和业务合作机会。“数据显示，中国还有超过10亿人口没有坐过飞机，多数集中在二三线城市。这便是我们增长的潜力所在。”巴航工业大中华区总裁及商用飞机副总裁郭青表示。

截至疫情前，国内有91架E系列喷气飞机穿梭于460条航线，连接国内外150座城市，年旅客运输量达1500万人次。

进度如蜗牛，俄新机恐难出头

苏联的民航大飞机也曾很有名，比如图-154、伊尔-62等，但一直没能打开国际市场，基本只能在国内自用。1988年首飞的宽体客机伊尔-96，虽然在1993年投入运营，时至今日依然在俄罗斯民航中占据重要位置，但也谈不上什么商业成功，尽管俄罗斯总统普京也拿它做专机。在1989年试飞成功的图-204产量和销量都很低，生产已经名存实亡。

在苏联解体后，俄罗斯研发的客机只有两个型号：SSJ-100和MC-21客机。SSJ-100客机在2011年投入运营，一开始就把目标瞄准出口市场，但由于自身的缺陷以及各种天灾人祸导致其名声惨败。而2007年立项，2016年下线，2017年5月首飞的MC-21客机则被俄罗斯寄予厚望。

MC-21是俄罗斯为取代苏联时期的图-154及图-204客机而研发的21世纪新一代中短程客机，面向世界最大的客机市场。其基本设计与当代的中短程单通道客机相似，但采用超临界机翼，大量应用复合材料，装备了先进的普惠PW1000G齿轮涡扇发动机，飞机性能目标比A320和737NG效率提高20%—

25%。

然而苏联解体后俄罗斯“大飞机”的研制，始终处在既部分技术自研不足，又常遇西方制裁寒冬的尴尬境地。为了摆脱进口技术和设备的限制，俄罗斯用俄产复合材料替换MS-21飞机上的所有国外复合材料，保证生产的独立性，还准备为成熟型号更换国产的PD-14发动机。随着西方航空技术制裁的明朗化，尤其是俄乌冲突爆发后，MC-21的进度也明显放缓，明显落后于同年首飞的中国的C-919客机。原本预计今年内开始量产并交付俄罗斯航空的计划看来也要告吹。目前看来，俄罗斯想拿MC-21与波音737和空客A320竞争，有点难。

不能不提的是于2017年9月正式启动的中俄联合研制CRJ929宽体客机项目。这是由中国商飞公司和俄罗斯联合航空制造集团公司联合研发，共同打造的一款全新宽体客机，用以打破美国波音和欧洲空客对宽体大飞机的垄断地位。

这是由中俄两国政府主导，大力推动的国家级商业化客机制造项目。从项目本身来说，CRJ929的想象是很美好的。一旦研制成功，中国在宽体客机方面就能打破欧美的垄断，在国际民航客机市场中迅速抢占一席之地，甚至有可能形成中俄、欧盟和美国三足鼎立之格局。

但CRJ929的研制工作进度似乎没人们想象的那么快。其中究竟什么情况？

看来，俄罗斯要想实现在国际宽体机市场大干一场的愿景，道路长且坎坷。✎