



施美国麦道公司 150 座大型客机 MD80 中美合作生产和 MD90 国产化项目。这个项目取得 FAA 生产合格证延伸，向国内外客户交付 37 架飞机，提高了我国商用飞机产业的制造能力、技术和管理水平，在中国的航空工业首次成功实施新型“主制造商－供应商”商业运作模式，通过技术改造和生产实践形成具备小批量生产能力的 150 座先进喷气客机生产布局。MD90 机体国产化比例达 70%。但是，中方不掌握产品知识产权，不能主动开拓市场。吴兴世表示：“这种在‘国产化’层次的生产制造局部实践

上图：2026 年 2 月 3 日，一架中国商飞 C919 飞机在第十届新加坡航展首日进行飞行表演。

中的学习，提升创新能力的效果远不如在自主创新研制运 10 全面实践中的学习。实践证明，发展中国商用飞机产业不能停留在这样的‘国产化’层次。中国商用飞机产业一旦缺失坚持自力更生、自主创新研制、生产产品并提供客户服务的全面、全程实践这条主线，即使在开放的环境下，国产化比例再高，也不可能面向市场实现产业化发展，最终取得商业成功，发挥战略性新兴产业的重大作用。”

作为 ARJ21 首任总设计师，吴兴世说：“当时，我们在努力争取中国大型客机立项研制同

时，响应本世纪初方兴未艾的一大市场需求，起步向以客户为中心的观念转变，研制新型涡扇支线飞机 ARJ21。我们深入开展市场调研，和潜在用户一起确定了 ARJ21 的市场切入点——用有‘四性一化’特色的产品和服务，满足以‘七大用途’为特色的市场需求。‘四性一化’就是对以中国西部高原高温机场起降和复杂航路越障为目标的营运要求适应性；以支线飞机中的宽、静机身，为旅客提供良好乘机环境的舒适性；低于竞争飞机的直接使用成本和全寿命成本的经济性；与 150 座主力机种的性能和