

解密中国大飞机项目 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/223/2021_2022__E8_A7_A3_E5_AF_86_E4_B8_AD_E5_c41_223113.htm 大飞机项目从论证到正式立项，时间之快出人意料。有了坚定的国家意志，各大强势部委从对大飞机项目“追名逐利”的名利场中，被聚合到“胡温”的自主创新大旗之下，达成了难得的妥协。接下来的问题变成了“我们要做什么样的大飞机”和“我们用什么样的机制做大飞机”。要创新的不仅是一架有自主知识产权的大飞机，被计划经济摧残和“屡战屡败”后萎缩的中国民用航空工业能力，也需要进行一次创新性的体制重组。对于中国的大飞机梦想者和建设者来说，梦想如何照进现实，除了将取决于中国航空工业的技术基础、工业技术和投资水平外，考验的更是我们的意志、勇气、市场意识以及对无数次打击的承受能力。时间对每个人是不同的。当两鬓渐霜的程不时看着那架浸满自己和同仁们心血与壮志的“运十”尘封于上海飞机制造厂的角落，他没有想到自己要等整整22年。当研究战略产业的经济学家高粱为“运十”写的祭文《天高云淡 望断南飞雁》1998年开始在一个微小的圈子里流传，当时年88岁的“两弹一星元勋”、两院院士王大珩2003年5月向看望他的国务院总理温家宝提议“中国非搞大飞机项目不可”，当工程院院士关桥、刘大响等在2004年“两会”上郑重提交提案《关于尽快开展大型飞机研制的建议》，当从美国留学8年回到北大的路风教授2005年初写出《中国大型飞机发展战略研究报告》，当《商务周刊》分别于2004年3月、2005年3月、2006年6月和2007年1月以大篇幅的封面故事和

重头文章呼吁大飞机项目重新上马，谁都没想到，从2003年11月国家科技部受国务院委派组建“运十”下马20年后的第一个“大飞机项目论证组”，到2007年3月国务院正式对外宣布耗资巨大的大飞机立项，喜悦来得如此之快。2月26日，温家宝总理主持召开国务院常务会议，听取大型飞机重大专项领导小组关于大型飞机方案论证工作汇报，原则批准大型飞机研制重大科技专项正式立项，同意组建大型客机股份公司，并要求尽快开展相关工作。《商务周刊》经过多方面采访，基本了解了该项目的主要内容。整个大型飞机项目国家将投入500亿-600亿元，该笔资金的使用范围包括大型运输机、大型客机和发动机。项目立项后，将分成大型运输机项目和大型客机项目同步发展。其中，由总装备部成立相关领导小组，负责大型运输机项目的研制工作，其技术研究和生产制造将完全按照现有的军用飞机研制体系进行，目前研发地址选在西安，由中国航空工业第一集团公司下属的第一飞机设计研究院负责，一航西安飞机工业集团有限公司为主要生产单位，型号很可能是180200吨的大型运输机。最被业界关注的大型客机项目选址问题，目前已确定在上海组建新的大型客机股份公司，按照研发、总装和销售三位一体化的公司模式运作。上海作为研发、总装和营运总部，制造则可分包给四川、陕西和沈阳等地的其他航空工业企业。大型客机股份公司由国家大飞机项目领导小组直接组建，中央政府将是大型客机股份公司的主要股东，资金来源由国家资本单列，一航和中国第二航空集团（以下简称二航）均被要求以小股东身份参股，上海市政府和未来作为用户方的几大航空公司是否参股，目前尚未可知。据本刊了解，大型客机股份公司

的规模和人员数量现均已确定，但主要负责人选还未落实。在时间表上，中央政府对大型客机要求较高。据透露，高层希望“10年左右时间搞出来”，即2016-2017年出第一架样机，2020年以后开始实行产业化。但出于谨慎考虑，对外口径会延后23年。由于时间偏紧，在“大客”的机型选择上，很有可能首先以150座级的单通道窄体客机为型号进行研制。一般认为发动机的研发周期要比整机长3年左右，而此次发动机与大飞机同时立项，因此大飞机将首先装配国外发动机，具体是购买英国罗尔斯-罗伊斯公司或美国GE公司针对200座以上双通道机型的大推力发动机，还是CEMI公司（GE与法国斯奈克玛的合资公司）或IAE公司（由罗罗、普惠、日本航空发动机公司以及MTU航空发动机公司组成）的150座级民用客机发动机，也需要大飞机完成产品定义后进行匹配选择。同时立项研发的大飞机发动机，将先应用在大型运输机上，改进后再适时装配大型客机。在国际合作方面，一直被波音、空客打压的俄罗斯航空业一个高级别代表团3月20日已抵达中国，与中国相关部门商讨中俄在民用飞机领域的合作可能性，世界主要的支线飞机制造商巴西航空工业公司也由新老CEO带队于3月26日到京。空客目前尚未对中国大飞机项目表示兴趣，波音公司则“通过有关渠道送来暖风”。“有国际合作我们当然欢迎，但这次中央政府已经下定决心通过自主创新进行研制开发，动员全国资源，真正‘以我为主’。”一位接近大型飞机重大专项领导小组的人士告诉《商务周刊》。国家意志主导大飞机 大飞机项目得以立项，是先后两次论证达成的结果。第一次论证是2003年11月由科技部组织，论证的内容是要不要将大飞机列为国家重大科技专项，主

要的争论焦点在于中国需要民用大型客机还是军用大型运输机。一航态度明确，反对上马大型客机项目，认为中国目前最迫切是满足军方对大型运输机的装备需要。大飞机研发能力较弱的二航也倾向于反对立即上马大型客机项目。由于一航和二航目前分别在研制ARJ和ERJ两个100座以下支线客机项目，他们显然也担心大型客机上马会分流本就薄弱的研发制造能力，甚至导致ARJ和ERJ下马。科技部则认为，出于国家利益和带动产业升级等方面的考虑，中国应迅速上马大型客机而非大型运输机。同时，科技部主张脱离原有军工体系，进行体制创新。2006年2月9日，国务院出台了主要由科技部主持的《国家中长期科学和技术发展规划纲要（2006-2020年）》，大型客机项目位列“未来15年力争取得突破的16个重大科技专项”之一，与核反应堆成为仅有的两个由国务院直接抓的专项。一航随即公布了自己对于发展大飞机项目的“一次立项、两个机型、军民统筹、系列发展”方针。有观察人士评论，该方针看似一航做出了妥协，但实际上一航是希望将大型运输机项目与大型客机项目“捆绑”在一起。另外，在对方针的具体解释中，一航仍然坚持发展支线飞机是当务之急，还是要把正在进行的ARJ21新支线飞机“走到底，搞成功”，主张通过ARJ21的商业化运作，理解、把握和熟悉市场，在此基础上对150座以上大型客机的关键技术进行攻关和准备。然而，由于本届政府对自主创新的坚定意志，为统一思想 and 意见，2006年，大飞机项目开始第二次立项论证。国务院总理温家宝批示，由科技部会商发改委、国防科工委和总装备部等部委，共同组建专家论证组。事实上，由极力主张尽快上马大飞机的科技部为主组织这次专家论证，已经代

表了领导层对新一轮论证的指向，即由“要不要上大飞机”转为“大飞机该怎么做”的问题。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com