

日媒：中国C919和日本SpaceJet 为什么一个成了一个败？

日本《日经亚洲评论》6月20日文章，原题：中国商飞在国家支持下快速发展

2008年，中国和日本都正式启动了各自的客机项目。但为什么在花费了数年和数百万美元之后，只有一个成功了呢？

今年5月，C919客机商业载客首航，对于其开发商中国商飞来说，这是一个里程碑，它试图打破波音和空客的垄断。与此同时，在经历了多次延期和不断上涨的成本后，日本三菱重工今年年初放弃了研发国产客机的项目。

由于中国政府的大力支持和庞大的国内市场，C919至少有日本同类飞机所缺乏的重要优势。中国商飞是国家技术自力更生的产物。2007年，研制大型飞机被中国政府批准为重大科技专项，并得到国家领导层面的不懈支持。

进一步凸显C919重要性的是，中国商飞是中国的国企之一。中国国资委持有中国商飞约一半的股份，其余股份由其他多家国企持有。成立以来，中国商飞获得了多次注资。由于中国商飞及其所有股东都是非上市国有企业，而且飞机项目是国家政策的一部分，因此他们能够专注于飞机的开发，而不必特别担心利润和股价等问题。

与此同时，三菱重工是一家私营公司。今年2月，该公司最终宣布终止其名为SpaceJet的支线客机项目，理由是缺乏支持持续开发的资源。

三菱成立了子公司来执行该项目，和中国商飞差不多，它成立于2008年。有多家实体投资了该公司，但与中国商飞不同的是，这些实体几乎都是私营上市公司。

香港理工大学工

业及系统工程学系教授符啸文表示，许多关键因素导致了这两个项目的不同命运：技术复杂性，资源可用性，供应链安全性以及国内市场规模。他说，尽管三菱是一家非常有能力的公司，但它可能低估了飞机项目的复杂性和挑战。

相比之下，中国商飞及相关公司能够利用国内外众多合作

方和供应商的支持。中国商飞的投资公司有合作项目来解决具体技术问题，比如中国铝业集团正在开发用于飞机机身的新材料。中国的市场规模也是关键。符啸文说：“中国巨大的国内市场为推出新产品提供了一个基石，三菱没有类似的市场条件。”（作者川濑贤二，陈欣译）

三菱重工的喷气式飞机业务的发展历程	
2008年	决定以“MRJ”项目的形式推进商业化
09年	首次宣布延期交付
15年	首飞成功
19年	将项目名称由MRJ改为“三菱Space Jet (MSJ)”
20年	宣布90座级的首架飞机第6次延期交付
	称项目“业务无进展”，宣布冻结商业化计划
21~23年度	将开发费用压缩至200亿日元



中国C919成功起飞



三菱重工宣布完全放弃喷气式客机开发