

中国航空航天制造发展现状

一、国内现状：

(一)、中国的航天工业起步晚于前苏联和美国，属于第二梯队，但在后来数十年的发展过程中取得很大发展，正迈向第一梯队，载人航天的实现，探月计划的有序推行，以及规划中的空间站，都表明了我国航空工业具有较强的实力，总体而言，中国航空航天处于世界前列，且发展速度快，但与现在的俄罗斯和美国还有很大差距，比日本欧洲略强。

(二)、经过 60 多年的努力，我国已经建立独立自主的航空工业体系，近年来成功研制了以歼 15、歼 20、运 20、武直 10 等为代表的军用飞机；在民机方面“新舟”系列已交付百架，ARJ21 等支线客机即将投入航线，大型干线客机 C919 的研制取得了重要阶段性成果，并已得到四百多架订单，小型无人机和通航飞机正处在快速发展之中；总的来说，我国航空制造业发展较快，且市场尤其是通航制造市场潜力巨大，但总体制造水平不高，民航大型客机全靠进口，通航制造业发动机制造水平落后，整个航空制造业在全球的竞争力很小。

二、国外现状：

世界航空工业经过百余年的发展，在市场上已形成了高度垄断，美国是当今世界上航空工业最为发达的国家，拥有完备的工业和科研体系，在技术上全面处于世界领先地位，有实力的大企业主要集中在美国，在世界航空航天 100 强企业中，美国占 44 家，在前 10 强中，美国占 7 家，其 2012 年的销售收入为 2179 亿美元，出口额为 955 亿美元，绝对领先其他国家。

欧洲的大型客机、军机、直升机、发动机均占有国际市场的相当大份额；2012 年销售收入 1600 亿美元，其中出口占 60%；在世界航空航天 100 强企业中，欧洲占据了 35 家。

俄罗斯军机产品较强，民品比较逊色；加拿大是喷气公务机和支线客机全球最大的生产国之一，巴西的支线客机也占有世界市场的半壁江山，日本是世界主要民用客机和发动机生产商的重要合作伙伴，乌克兰具有大型运输机、航空发动机的设计和生产能力。

注：资料来源于工信部官网“《中国制造 2025》规划系列解读之推动航空装备发展”、《民用航空工业中长期发展规划》。