

he Global Market Structure and
Competition of Large
Civil Aircraft Industry

大型民用飞机产业的 全球市场 结构与竞争

史东辉 著

湖北长江出版集团
湖北教育出版社

The Global Market Structure and
Competition of Large
Civil Aircraft Industry

大型民用飞机产业的 全球市场 结构与竞争

史东辉 著

湖北长江出版集团

湖北教育出版社

(鄂)新登字 02 号

图书在版编目(CIP)数据

大型民用飞机产业的全球市场结构与竞争/史东辉著. —武汉:湖北教育出版社,2008. 2

ISBN 978 - 7 - 5351 - 5106 - 3

I. 大… II. 史… III. 民用飞机 - 航空工业 - 工业经济 - 研究 - 中国 IV. F426.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 007575 号

出版 发行:湖北教育出版社
网 址:<http://www.hbedup.com>

武汉市青年路 277 号
邮编:430015 电话:027 - 83619605

经 销:新 华 书 店
印 刷:武汉中远印务有限公司
开 本:787mm × 1092mm 1/16
版 次:2008 年 2 月第 1 版
字 数:381 千字

(430034 · 武汉市硚口区长丰大道特 6 号)
1 插页 24 印张
2008 年 2 月第 1 次印刷
印数:1 - 3 000

ISBN 978 - 7 - 5351 - 5106 - 3

定价:48.00 元

如印刷、装订影响阅读,承印厂为你调换

工业较发达的国家向工业
较不发达的国家所显示的，只
是后者未来的景象。

——卡尔·马克思

序

一

举世瞩目的我国大型飞机重大科技专项已结束长达四年的论证、研讨和决策,目前正全面展开各项筹备工作。为此,史东辉教授所著《大型民用飞机产业的全球市场结构与竞争》的付梓,对于我国实施大型飞机重大科技专项,发展大型民用飞机产业,无疑有着难得的学术意义和应用价值,也填补了国内研究的一项空白。

如果把航空航天产业比作现代工业的“皇冠”,那么大型民用飞机可以说是皇冠上最大、最璀璨的那颗“明珠”。发展大型民用飞机,是我国几代领导人的夙愿,也是中国人民的强烈愿望。新中国成立以来,我国曾先后对此做过六次决策。20世纪70年代研制“运10”,是毛主席、周总理下的决心;20世纪80年代小平同志又明确提出“国内航线飞机要考虑自己制造”,“今后国内民航飞机统统用国产飞机”。值此改革开放三十周年之际,党中央、国务院关于实施大型飞机重大专项的英明决策,既承继了老一辈国家领导人的伟大思想,又标志着我国工业化开始向巅峰阶段攀越。这也正如2007年2月26日国务院常务会议所指出的那样,自主研制大型飞机,发展有市场竞争力的航空产业,对于转变经济增长方式、带动科学技术发展、增强国家综合实力和国际竞争力,加快现代化步伐具有重大意义。

当然,我们还必须清醒地认识到,我国大型飞机重大专项的实施还存在着许多困难和障碍,我国大型民用飞机产业的发展也必将面临一系列的严峻挑战。特别是在长达四年之久的论证和研讨过程中,除了各种意见争鸣之外,我们还曾痛感以往研究的诸多不足,尤其是对于大型民用飞机产业的复杂性、独特性和客观规律,我们更是缺乏系统的认识。即使是在当前大型飞机重大专项启动在即的背景下,需要我们回答的重大问题在实际操作中仍然存在。毫无疑问,对这些

重大问题回答得好与坏,必将决定我国大型飞机重大科技专项和航空产业发展的进程。

值得庆幸的是,史东辉教授不仅在以往有关论证和研讨过程中提供了大量咨询建议,而且他还通过本书,为我们系统展示了大型民用飞机产业的全球市场结构及其竞争的历史全景。本书在全面回顾20世纪50年代以来全球大型民用飞机产业从诞生、成长到成熟的历史基础上,通过对大型民用飞机产业的战略地位和诸多固有特性的深入剖析,运用现代产业组织学的主要研究方法,对全球大型民用飞机产业的市场结构变迁、寡头竞争与垄断、政府扶持及其广泛影响等方面进行了全方位的历史透视和实证分析,并从理论和经验两个方面,就成功进入大型民用飞机产业的可行性和基本策略做了进一步的探索。

面对全球大型民用飞机市场寡头垄断竞争的格局,以及欧美国家对本国大型民用飞机产业的积极扶持,我认为我国现阶段发展大型民用飞机产业的基本思路应当是,在充分发挥国家竞争优势和后发优势的基础上,在国家指导和协调之下,设立大型客机股份公司,坚决采用现代企业制度,全面贯彻自主创新方针,积极实施以需求促进政策为核心的国家大型民用飞机产业政策,有效发挥国有资本的控制和保障作用,遵循产业经济规律,借鉴国际经验和教训,形成自主设计、总装与部件、设备、材料研制的国内外分工协作体系,以国内特定的机型市场为主要目标市场,充分利用现有资源,开发具有国际竞争力的大型民用飞机,实现商业化批量生产和销售,从而为下一阶段我国大型民用飞机产业的全面发展打下坚实的基础。

我坚信,尽管迄今为止只有美国和欧洲四国联合体在发展大型民用飞机产业方面取得了成功,但只要按照温总理所殷切希望的那样,以百折不挠的决心和钢铁般的意志,坚持不懈地努力,动员一切可以动员的力量,既不盲目乐观,又不妄自菲薄,遵循客观规律,不犯低级错误,那就一定能够完成这一光荣的历史使命。中国的大型民用飞机必将如风霜之后的雄鹰,振翅高飞于祖国的蓝天。

是为序。

江上舟

2007年11月,北京

序二

史东辉教授的《大型民用飞机产业的全球市场结构与竞争》一书,是一部产业经济学研究的力作。书中对世界大型民用飞机产业的演进、需求、政府作用及规制、技术进步、产业组织、市场细分、价格形成、国际贸易等所有重要方面,作了全景的透视。引用资料之周到,理论运用之娴熟,分析之客观深入,堪称上乘。这是作者对这一领域多年研究的结晶。应该说,本书的研究处于国内大型民用飞机产业研究领域的前沿。

2007年,中国政府宣布,将立足自主研发,发展本国大型民用飞机。这本书的出版,对中国航空界、对社会上广大关心航空产业的人士、对相关研究机构和决策机构来说,无疑具有很好的参考价值。

航空时代和以往历史时期的本质区别在于,航空器给人类活动的节奏和空间范围带来了革命性变化,根本改变了距离和地域的概念。航空运输业的兴起,以及对航空工业的需求,成为20世纪以来科技革命的重要动力,带动了经济的加速发展,并不断推进军事的变革。航空工业作为科技含量最高的运输装备产业,是国家科技和工业水平的集中体现,是国家无可争议的战略产业。

大型民用飞机产业的明显特点是:高度的科技主导性、高度的国际化、市场的寡占特点和国家意志的支持作用。在喷气客机领域,100座以上飞机称为大型客机,是民用航空产业的主流产品。当前,只有美国和欧洲拥有完整的大型民用飞机产业,波音和空中客车占有无可争议的优势,并形成竞争与合作并存的国际寡占市场。俄罗斯的大型民用飞机尚无力以和美、欧竞争。

中国拥有全世界五分之一人口,拥有在第三世界名列前茅的航空工业。我国已经成为当之无愧的世界制造大国,但是,我们这个经济大国和“世界工厂”同时还是科技弱国。人均收入低的根本原因,在于我们的产业竞争力至今仍主要

依靠低成本的劳动力,缺乏科技含量的产业不可能带来效益的提高。在战略高技术领域,尽管我们已经在航天领域取得了长足进步,但在航空领域与发达国家之间的差距还很大。今天我国已经是民航运输大国,但国内民用飞机及相关设备的市场,基本上被国外厂商占领。

我国面临经济增长转型和结构调整的历史关头。加快科技进步、支撑经济持续健康发展,是“国家发展战略的核心,是提高综合国力的关键”(见胡锦涛《在中国共产党第十七次全国代表大会上的报告》)。只有建立强大的民用飞机产业,才能成为真正的航空工业强国。这是我们在 21 世纪的一个奋斗目标。起步研制自己的大型民用飞机,是推进产业升级的一项重要工程,是国家的重要战略决策。

我国经济持续发展,形成了世界少有的巨大民用航空市场。预测未来 20 年中国民航需要购置近 2000 架大型民用飞机,价值在 1000 亿美元以上。这给我国的民用飞机产业带来了历史的机遇。同时,我国作为技术后进国家,要进入大型民用飞机领域,面临着技术差距大、国际市场壁垒等不可忽视的风险。只有具备足够的安全可靠性、经济性和环保、舒适性等要求,才能为市场逐步接受。

大飞机研制项目的起步,是我国大型民用飞机产业成长的起点。要获得成功,必然要付出艰苦的努力。尽管面临诸多困难和风险,但只要充分发挥我国科技和工业现有的基础,立足自主创新、同时争取国际合作,在国家政策支持下充分发挥市场机制的活力,发挥企业的创新主体作用,我们就有信心有能力克服种种困难和风险,取得成功。

今天世界上所有强大的东西,都是从弱小成长起来的。上世纪 60~90 年代,欧洲四国联合,动用国家力量支持空中客车,最终扭亏为赢,挤占了国际市场半壁江山,打破了美国在大型客机领域的垄断,靠的是信念和坚持。我们要抓住大型民用飞机产业的历史机遇,坚定信念,以百折不挠的努力,争取成功,以无愧于历史,无愧于人民。

高 梁

2007 年 11 月,北京

引言

一 本项研究的背景

本书是笔者在大型民用飞机产业领域的又一项研究成果,也是自2003年以来笔者参与我国大型飞机重大专项研究的最新研究成果。

笔者对大型民用飞机产业的关注,最初源于其特有的经济学价值。一方面,在现代产业经济学中,大型民用飞机产业因其典型的高度寡占特征而无论是在理论还是经验性研究方面都有着难以替代的重要研究价值。迄今为止,不少产业经济学理论本身就来源于对大型民用飞机产业的观察和分析,更有许多产业经济学研究直接是以大型民用飞机产业为例的。另一方面,大型民用飞机产业又是当代经济中极少数几个产业关联效应极为显著的产业之一,还是经济全球化年代特点最为鲜明的全球性产业。为此,自20世纪90年代中期时起,笔者便开始了对大型民用飞机产业的经济学研究。不过,由于客观条件的限制,特别是由于我国尚未导入大型民用飞机产业,加之缺乏必要的支持,以致笔者对这一领域的研究一直处于自发的状态,从某种程度上来说甚至还只是一项颇为“业余”的工作,所取得的研究成果也基本限于对有关产业经济理论和国际经验的分析。

也许是机缘巧合,在人类航空百年之际,2003年11月,国家中长期科学和技术发展规划领导小组将大型飞机列为重大专项,并成立了论证专家组开展论证。为配合大型飞机重大科技专项的论证工作,深入探讨我国发展大型民用飞机产

业的若干重大战略问题,2004年2月,上海市决策咨询委员会正式委托上海财经大学,由笔者主持,组织专家学者开展了题为“中国大型民用飞机产业发展战略”的课题研究。该项课题研究的部分中期成果已为大型飞机重大专项专家论证组所采用,并为有关结论和建议的形成作出了重要贡献。2004年12月,课题组提交了最终研究报告及六份附件。作为填补国内空白的一项研究,该报告通过对大型民用飞机产业战略意义和国内外形势的分析,明确指出在我国立即导入大型民用飞机产业不仅非常必要,而且还十分迫切。在此基础上,结合对我国发展大型民用飞机产业的国家竞争优势以及有关风险和问题的全面分析,该报告提出了我国发展大型民用飞机产业的战略目标、原则和基本战略思路。

2006年2月9日,国务院颁布了《国家中长期科学和技术发展规划纲要(2006~2020年)》。《规划纲要》确定了包括大型飞机在内的16项重大专项,并强调:“重大专项是为了实现国家目标,通过核心技术突破和资源集成,在一定时限内完成的重大战略产品、关键共性技术和重大工程,是我国科技发展的重中之重”。^①为实施大型飞机重大科技专项,国务院成立了大型飞机重大专项领导小组,并于2006年7月成立了专家论证委员会开展进一步的系统论证。

2006年4月,为在以往研究的基础上进一步探讨我国实施大型飞机重大科技专项的系统性的可供参考的具体思路,并为国家决策提供建议,上海市决策咨询委员会正式委托上海大学,由江上舟教授主持,组织专家学者开展了题为“我国大型民用飞机项目实施策略”的课题研究。2006年7月,作为该课题研究的主要执行者,笔者应邀为大型飞机方案专家论证委员会作了《大型民用飞机机型的若干设想》的专题报告,就已经取得的有关研究成果作了汇报和交流。2006年9月,课题组提交了中期报告,并就主要结论和对策建议征求了部分专家学者的意见。2007年4月,课题组正式提交了课题研究最终报告(讨论稿)和十一份附件。

2007年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,尽快开展工作。国务院常务会议认为,研制大型飞机是党中央、国务院作出的重大战略决策,也是全国人民多年的愿望。我国航空工业经过五十多年的发展,已经具备发展大型飞机的技术和物质基础。自主研制大型飞机,发展有市场竞争力的航空产业,对于转变经济

^① 中国政府门户网站:www.gov.cn

增长方式,带动科学技术发展,增强国家综合实力和国际竞争力,加快现代化步伐,都具有重大意义。会议还指出,实施研制大型飞机的重大科技专项是一项复杂的系统工程,必须充分认识这项任务的艰巨性,充分估计可能遇到的困难和风险,以百折不挠的决心和意志,坚持不懈地努力,完成这一光荣的历史使命。^①

国务院常务会议所作出的这一重大决策,不仅标志着我国大型民用飞机产业的发展正式启动,而且为我国实施大型飞机重大科技专项并发展大型民用飞机产业指明了前进的方向。笔者坚信,我国大型飞机重大科技专项的实施一定能够取得成功,我国大型民用飞机产业也将逐渐从弱小走向强大,从而在激烈的全球竞争中振翅高飞。

二 中国发展大型民用飞机产业的三个重大挑战

航空工业是现代先进生产力的集中体现,也是现代大国经济发展的一个重要战略支柱。在中华民族伟大复兴的事业中,航空工业现代化不仅是我国成为现代化大国并显著提升国际地位和综合国力的必由之路,而且也是我国实现国防现代化,同时成为世界制造业大国,保持我国经济长期快速增长的不可替代的重要途径。因此,调动一切可以利用的资源,集聚一切有志于我国航空工业的力量,加快我国航空工业的快速成长,推动航空科学和航空工业技术进步,应当是目前及今后相当长的一段时期内我国现代化建设的一项基本任务。

发展大型民用飞机产业,无疑是完成这一任务的关键之举。尽管在现代航空工业中,大型民用飞机产业只是一个子门类,但理论和国际经验早已证明,大型民用飞机既是现代航空工业的精华所在,又是体现一国航空工业能力和竞争力的主要标志。不过,由诸多极其复杂的原因所致,我国大型民用飞机产业的起步和发展也面临着一系列重大挑战。

（1）技术赶超的重大挑战

与大型民用飞机产业历史上几乎所有的企业或项目根本不同的是,我国大型民用飞机产业是在技术存在显著差距的前提下起步的。迄今为止,无论是成

^① 中央政府网站: www.gov.cn。

功的企业(如波音、空中客车),还是失败的企业或项目(如“彗星”、“三叉戟”、“协和”、道格拉斯、洛克希德等),它们进入大型民用飞机产业之时事实上都不是处于技术显著落后的地位,甚至都可以说基本具备了较为先进的技术能力。也正因为这样,所有失败项目的首要原因,除了产业成长初期并不为人所知的“彗星”金属疲劳事件之外,绝大多数都可归于各种策略上的错误,而绝不是技术能力上的显著缺陷。^① 不仅如此,空中客车公司成功进入的经验更是表明,基本完备且与在位企业相似的要素条件,以及较为健全同时也拥有一定竞争力的关联性和支持性产业体系,乃是成功进入大型民用飞机产业的一个重要的前提条件。

就此而言,我国要在存在显著技术差距的条件下进入大型民用飞机产业,其困难程度至少是前所未有的。一方面,我国必须在从未有过完整的大型民用飞机开发经验、航空工业总体技术水平显著落后于先进国家的条件下,用15年左右的时间形成国际一流的大型民用飞机设计和总装技术;另一方面,我国还必须在大型民用飞机产业几近空白的条件下,用15年左右的时间不仅开发出具有国际竞争力的产品,而且还必须取得足以证明其成功的经营业绩。何况在我国努力赶超的同时,以波音和空中客车公司为代表的欧美企业也断不会放慢前进的脚步。因此,倘若我国大型民用飞机产业的发展能够取得成功,则必将是大型民用飞机产业历史上最大的一个传奇。

(2) 国际合作的重大挑战

作为现代经济的一项基本特征,分工与协作同样贯穿了大型民用飞机研发、生产和售前售后服务的全过程。庞大的供应商体系不仅是大型民用飞机产业成长的重要支撑,而且供应商与主制造商(即飞机制造商)之间的交易关系及其变迁,对大型民用飞机产业的资源配置效率更是有着极其重要的影响。特别需要指出的是,虽然发动机、机载设备等对大型民用飞机的性能和质量有着不可替代的关键性的影响,但是飞机制造商只从事飞机设计、总装和部分机体的制造,却一直是大型民用飞机产业中一项几无可能变化的经验性法则。

^① 例如,DC-10和协和式飞机的最终失败,尽管都被扯上了与空难之间的关系,但主流的结论仍然认为首先是它们的开发策略出现了致命的错误。又如空中客车公司,早在其成立之初,其所依靠的主要合作伙伴的总体经济和技术实力,事实上就已经明显超过了波音。有关这方面的论述,请参见 Eugene Rodgers, *Fly High: The Story of Boeing and the Rise of the Jetliner Industry*. The Atlantic Monthly Press, 1996. p. 345; U. S. Department of Commerce, *A Competitive Assessment of the U. S. Civil Aircraft Industry*. West View Press, 1986. p. 43.

毋庸讳言,在我国航空工业及相关产业技术与国际先进水平之间尚存在较大差距的条件下,我国首个大型民用飞机项目必定需要开展广泛的国际合作。在拥有自主知识产权的前提下,这种国际合作将主要表现为我国首个型号大型民用飞机的相当一部分机载设备、部件和材料将依赖于对外采购、国际转包或合作研制。这样,受国际市场变幻、有关外国厂商行为以及我国主制造商自身实力和商誉不足的影响,这种国际合作不可避免地会存在诸多不确定性,特别是国外供应商在多大程度上愿意与我国主制造商开展相关设备和部件的合作研制,则更是前景莫测。

不仅如此,由大型民用飞机产业的战略性所致,这种正常的国际分工与协作还一直存在着受到在位企业所在国家政府干预的可能性。所以,对于新进入者而言,良好的国际政治关系从来就是成功进入的润滑剂。例如欧盟(前欧共体)诸国对空中客车项目的一系列扶持措施所引发的贸易冲突之所以能够得到平息,在进入市场过程中空中客车飞机项目之所以仍能得到美国供应商的鼎力协作,实际上得益于冷战年代欧共体国家与美国之间的军事和政治同盟。

因此,在自主创新的大旗下,我国首个型号的大型民用飞机的研制以及整个大型民用飞机产业的成长,能否最大限度地利用全球资源,开展有效的国际合作,也就成为一个必须正确应对的重大挑战。

(3) 寡头垄断的重大挑战

如前所述,大型民用飞机产业从来就是一个高度寡占的全球性产业,20世纪90年代中期以后则又形成了波音和空中客车公司双寡头垄断市场的格局。在这样一种寡占市场上,理论和经验都从不排除寡头企业采取进入阻止策略的可能性。尽管多种迹象显示,受市场容量快速扩张以及全力投入新机型研制等因素的牵制,现阶段波音和空中客车两大寡头很可能不会对尚处于导入期的我国大型民用飞机产业采取激烈的排挤行为,但这并不意味着国际寡头会对此采取“纵容”的态度。只要我国大型民用飞机产业的发展在根本上触及了两大寡头的利益,那么所谓进入阻止策略仍然有可能发生。

另一方面,从打破寡头垄断的立场来讲,空中客车公司的经验表明,充分利用历史机遇,尽可能采取“远离竞争对手”这样一种近乎填补市场空白的策略,无疑将有助于克服市场进入壁垒。然而对当前我国更为不利的一个现实条件是,自A380飞机开始交付以后,全球大型民用飞机产业尽管有着诸多细分市场,但显然已不存在市场空白,甚至连所谓的市场“缝隙”也难寻觅。

就此而言,我国导入大型民用飞机产业面临的市场壁垒不仅远甚于当年的空中客车公司,而且市场进入策略的选择也几乎不存在什么捷径,从一开始起就会直面两大寡头的强大竞争压力。

三 本书的基本思路与主要内容

孙子兵法有云:“夫未战而庙算胜者,得算多也,未战而庙算不胜者,得算少也。多算胜,少算不胜,而况于无算乎!”^①面对上述重大挑战,我国大型民用飞机产业的成功无疑离不开正确的发展战略,而对市场环境和竞争格局的全面了解、分析与判断,则又是正确制定战略的首要环节。本书的写作就是以此为着眼点的。

作为国内第一部以大型民用飞机产业组织为研究对象的专著,同时也是国内第一部以战略性产业的全球产业组织为研究对象的专著,本书的基本思路是:在全面回顾20世纪50年代以来全球大型民用飞机产业成长历史的基础上,通过对大型民用飞机产业的战略地位和诸多固有特性的深入剖析,运用现代产业组织学的主要研究方法,对全球大型民用飞机产业的市场结构变迁、寡头竞争与垄断、政府扶持及其广泛影响等方面进行全方位的历史透视和实证分析,并从理论和经验两个方面,就大型民用飞机产业的全球产业组织及其特征作出系统性的判断和结论。

本书共分12章,主要内容如下:

第一章以大型民用飞机产业的历史与现状为题,在全面界定大型民用飞机产业基本内涵的基础上,对全球大型民用飞机产业的起源、形成和演变进行了较为全面的回顾,同时还对不在本书研究之列的前苏联及俄罗斯的大型民用飞机产业作了简要的评述。

第二章以大型民用飞机产业的战略性为题,分别从理论和经验两个方面对大型民用飞机产业的战略意义作了较为系统的剖析,并就如大型民用飞机产业这样的战略性产业市场竞争的特性及其产业组织的分析框架,从理论上作了较

^①《孙子兵法·计篇》。

为全面的讨论。

第三章以需求、买者与买方力量为题,对大型民用飞机市场需求的形成及其特性、买者结构及买方力量逐一作了详细评述,并重点讨论了需求方面的一系列特性对大型民用飞机产业全球市场结构与竞争的可能影响。

第四章以规模经济性、风险与寡占的市场结构为题,通过深入剖析大型民用飞机产业的静态和动态规模经济性,结合对大型民用飞机产业在技术和市场两个领域所固有的巨大风险的全面揭示,较为充分地阐释了该产业寡占市场结构形成的机理和过程。

第五章针对政府扶持这一大型民用飞机产业的固有特征,分别考察了美国和欧盟国家对各自大型民用飞机产业的扶持政策,并就两者在目标、内容和手段方面的差别,以及各项具体政策的基本效应作了进一步的评析。

第六章以政府规制与大型民用飞机产业为题,就政府适航性规制对大型民用飞机产业的效应作了较为深入的理论分析,同时还就欧美国家有关民用航空运输业规制政策的演变和改革对大型民用飞机产业市场需求和竞争所产生的深远影响作了经验性的评述。

第七章以大型民用飞机的供应商为研究对象,在全面阐释大型民用飞机研发和生产的全球分工协作体系及其演变过程的基础上,重点剖析了主制造商与供应商之间交易关系的若干特点及其对大型民用飞机产业市场竞争的影响。

第八章在系统揭示大型民用飞机产品差别化主要构成的同时,多层次多角度分析了大型民用飞机产业产品差别化的若干重要特征与程度,并就该产业产品差别化竞争的基本特点作了初步探讨。

第九章以大型民用飞机的研究与开发为研究对象,结合前文的相关研究结论,就大型民用飞机企业的研究与开发动力、行为特征以及企业之间的研究与开发竞争作了全面深入的透视。

第十章同样结合前文的相关研究结论,在阐释基本定价模型的基础上,对大型民用飞机企业的定价行为及其特征、企业之间的价格竞争作了较为具体的描述和评析,并重点考察了20世纪90年代以来主要机型价格的演变和价格竞争程度。

第十一章以进入壁垒与进入阻止为题,既全面揭示了大型民用飞机产业进入壁垒的主要构成因素,又从理论和经验两个角度阐释了在位企业实施进入阻止行为的可能性和常见策略,并结合空中客车公司的经验,就导致成功进入的国

家竞争优势作了较为全面的分析。

其次，第十二章基于大型民用飞机产业贸易冲突不可避免这一判断，重点回顾了20世纪70年代以来欧美之间多次大型民用飞机重大贸易冲突，同时对多个相关贸易协定的达成背景及内容也作了较为详实的评述。

最后需要特别声明的是，本书系笔者个人有关研究成果的一个小结，并不代表任何团队或组织的观点。对于本书中可能存在的错漏之处，笔者自当承担全部责任。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

本书在编写过程中，得到了许多专家和学者的帮助，特别是中国民航出版社的编辑们，为本书的出版付出了辛勤的劳动，在此表示衷心的感谢。

目录

CONTENTS

序一 1

序二 3

引言 1

第一章 大型民用飞机产业的历史与现状 1

一 大型民用飞机产业的基本内涵 1

(一) 大型民用飞机的定义及分类 1

(二) 大型民用飞机产业与航空工业 5

二 大型民用飞机产业的兴起与初步形成 8

(一) 先行者 8

(二) 后起者的迟疑 11

(三) B-707 的开发 13

三 大型民用飞机产业的形成与持续成长 16

(一) 大量进入与产业的形成 16

(二) 大型民用飞机产业的持续成长与现状 20

(三) 前苏联及俄罗斯大型民用飞机产业简介 23

第二章 作为战略性产业的大型民用飞机产业 26

一 战略性产业的由来及其基本内涵 26