

ARJ-21第一架中國自行研製的支線飛機



民用快速發展中的中國，不願在飛機製造僅作「打雜」的小角色，中航商用飛機公司入高達50億人民幣的前期研發費用，所研製ARJ-21支線飛機，已在上海、西安、成都和瀋陽四地同時開工。依時間表來看，ARJ-21將在2008年正式投入商業營運。對此《遠東經濟評論》給出的評價是：「這是中國第一次真正從零開始自行設計和製造的飛機，並成為中國長期打造民族航空工業的歷史上，邁出的最大的一步」。

爲了在日後的國際競爭當中立足，ARJ-21的設計比目前國外同類產品更高一籌，並且十分注重人性化的設計理念。根據中航商用飛機公司總經理湯小平介紹，ARJ-21在「客座數」、「西部適應性」和「機身寬度」有著相當的優勢。在「客座數」上，ARJ-21基本型的客座數爲72座或79座，ARJ-21加長型的客座數爲92座或99座。

在特殊的「西部適應性」，ARJ-21與其它支線飛機相比。ARJ-21的設計是以青海格爾木機場和四川九寨黃龍機場作爲設計的臨界條件，高於國外飛機所選用的美國「丹佛機場條件」，因而ARJ-21飛機能適應中國西部的高原環境，夏日的高原飛行不須減重。

在「機身寬度」方面，ARJ-21的客艙寬度，比目前世界常見的同類型支線飛機CRJ-700及ERJ-170等支線飛機要寬0.4米左右，座位寬度甚至比波音737還要寬。

目前ARJ-21已經取得了35架飛機定單，啓動用戶包括山東航空，上海航空和深圳金融租賃公司等三家。而中航商用飛機公司爲ARJ-21定下的目標是：未來20年內在國內銷售300架，國外200架，並占據中國支線航空市場80%的市場。

ARJ-21在飛機關鍵設備選用方面則採取了通行的國際招標的辦法，其ARJ-21將採用GE發動機集團CF34-10作爲發動，而Parker Hannifin將爲ARJ-21提供燃油和液壓系統；Rockwell Collins提供航空電子系統；而Honeywell及Parker Hannifin將負責提供ARJ-21飛行控制系統。

亞洲雇用外籍飛行員薪資大幅上升

根據最新的統計報告，由於來自亞洲(中國及印度)及中東，對民航飛行員的提升，英國飛行員及維修工程師的薪資上漲五分之一。

由於中國、印度和中東的民航市場快速起飛，對於英國具有經驗的民航飛行員的招募量大幅提升。歐洲空中巴士公司估計，在未來十八年，中國可能會需要1,790架新的民航機。而印度的空運市場每年以25%的速率成長。

阿酋航空、Etihad航空、中國國際航空和印度的航空公司，對波音及空中客車數十億美金的大型訂單，可說明了一切。

英國航空人力雇用公司Wynnwith表示：「這些地區已開始本國的飛行員訓練計劃，但是航空公司的擴張速度太快了，而有經驗的飛行員嚴重不足。」



Wynnwith公司的研究報告，在英國850個刊登廣告的飛行員空缺中，其中有32%是來自由於亞洲的飛行員工作招募、20%來自於中東，只有25%是英國本地的航空公司。

「而本國和外國的航空公司，必須在薪資和待遇作出競爭，才能留住飛行人才！」，英航老大哥爲旗下飛行員提升了薪資，而歐洲廉價航空在保持其低成本的營運模式，卻必須要加薪來找飛行員，以免旗下飛行員跳槽前往亞洲。

根據Wynnwith公司對於英國本地飛行員人力市場研究報告，英國本地的波音737機長的每小時薪資，由於來自亞洲招募強勁。在過去八個月，提升了20%。

而研究報告指出，英國飛機維修工程師招募廣告，有23%是亞洲和中東的維修工作。而當目前亞洲和中東飛機操作時間增加後，維修需求將大幅提升，維修工程師的需求將大幅提升。