



航空头条 提前看

普林斯 薛飞

罢工! 波音会损失什么?

波音的第二大工会航空专业工程师协会(SPEEA)表示,可能会在今年2月1日举行罢工。该工会曾于去年8月份,控告波音在新员工入职培训期间的做法违反劳动法。

长达42天的罢工,导致当年交付的飞机数量减少50架。2008年,波音机械师工会进行了57天的罢工,严重扰乱了波音全球的飞机交付计划。

有分析称,罢工活动可能会促使波音将相关工作转移至俄罗斯或印度的工厂,待罢工结束后再转回美国。虽然罢工并不大可能导

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 得益于波音737家族和波音777的良好表现,波音在2012年的飞机交付量和订单量都大幅提升,但波音787的生



2008年国际机械师协会在与波音谈判破裂后发动了罢工。

产速度和交付进度仍然面临严峻挑战。如果罢工发生在波音787的生产线上,无疑将再次给波音787的用户们泼上一盆冷水。

欧盟碳税 困兽末路?

2012年,欧盟针对国际航空运输业启动了碳排放交易体系,该体系自诞生之日就引来了诸多非议,包括中国、美国、俄罗斯、印度、阿联酋在内的数十个国家均拒绝接受这一欧盟单边体系。不少国家通过行政命令或立法的形式禁止本国航空公司参与欧盟航空碳排放计划,而空客在中国的部分订单审批也因此受到严重影响。

去年11月,欧盟的态度出现软化,宣布将航空业碳排放交易体系推迟到今年10月再行实施,

并表示将等待在国际民航组织框架下进行的协商结果。目前,国际民航组织已经在为航空运输业制定统一的全球市场措施,并初步提出了四个选择性的方案,包括强制抵消航空碳排放;带有一定创收机制的强制抵消;全球性的碳排放交易计划;基于“基础与配额”的碳排放交易计划。这些方案将交由国际民航组织理事会审查,并计划在2013年秋季召开的国际民航组织大会达成最终决议。

有分析认为,在多个国家强烈反对下,欧盟重启单边碳税机制的可能性已经不大。

可靠指数: ★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 欧盟碳税可以说是2012年上镜率最高的国际航空新闻,经过几回合较量,欧盟终于顶不住来自外部的政治压力和内部的经济压力,在一个合适的时机让自己下了台阶。不过,可以预见的是,今年关于碳税的隔空喊话依然还会持续。

巴黎航展的订单刷新大战

世界航空制造业正在逐步走出金融危机的影响,各大航展的成交金额也在逐步回升。2012年范堡罗航展成交了720亿美元的订单,相比2010年增长了53%,而这仅与2011年巴黎航展的空客订单额相当。空客在上一届巴黎航展上获得了730架飞机订单,价值720亿美元,远远超过波音的142架飞机订单,并刷新了单一公司在历届航展上获得订单的最高纪录。这应归功于空客战略性地推出了A320单通道客机的换代机型

A320NEO,这一机型的升级方案堪称经典,它完全符合了航空公司对于低成本、高可靠性和高交付速度的要求,因而获得巨大成功。

今年又将迎来新一届巴黎航展,人们对航空业的期待有增无减,比如波音何时启动777X和787-10项目,空客A350-900能否按计划首飞,空客如何定义A350-800和A350-1000项目,庞巴迪C系列客机何时首飞。此外,在发动机方面,普惠“静洁动力”系列发动机的研制进展和首飞情况,GE和

罗罗等公司的开式转子发动机项目都是人们关心的重要话题。

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 巴黎航展的订单规模将再次成为世界航空业的风向标。



欧盟强推单边碳税方案遭到多国强烈抵制。



2011年巴黎航展现场。

空客A350XWB首飞?



用于首飞测试的A350XWB已经完成总装。系统安装工作。这架飞机随后将进行一系列的生产和取证测试、完成喷漆及发动机安装,为首飞做准备。

空客A350-900飞机是A350XWB系列飞机的首款机型,空客方面表示A350-900将在2013年中期进行首飞。据了解,空客、欧洲宇航防务集团(EADS)和法国政府都希望,A350飞机能在今年巴黎航展前完成首飞。

目前,空客已经完成首架用于飞行的空客A350XWB宽体飞机(生产序列号为MSN-001)主体结构组装及发动机安装,为首飞做准备。

可靠指数: ★★★★★ 重要指数: ★★★★★

CAN 点评: A350XWB对空客来说至关重要,随着其首飞日期的日益临近,来自法国图卢兹的消息必将更加密集。能否在今年巴黎航展前完成首飞,不仅是面子问题,更是钱袋子的问题。

“中国集团”或洗牌全球航空租赁市场

2012年12月中旬,以新华信托为首的中国企业集团出价42.3亿美元收购了美国国际集团(AIG)旗下的飞机租赁公司——国际租赁金融公司(ILFC)80.1%的股份。这也是迄今中美两国企业间规模最大的单笔收购交易。ILFC是全球第二大飞机租赁及销售公司,总部位于美国洛杉矶,共拥有1000多架波音及空中客车飞机,另有239架新型飞机订单,和另外50架飞机的选购权。

该交易预计在2013年第二季度完成,AIG计划保留在国际租赁金融公司的近10%股权。这笔交易

还需要得到监管部门的批准,包括所有可能的美国和中国交易审查和批准。

主要参与“中国集团”的公司包括新华信托、中国航空产业基金和P3 Investments等公司。中国人寿保险和工商银行投资控股有限公司也参与了最后的交易。此桩收购一旦通过两国监管部门的审核,必将极大地增强中国在全球航空业的影响力,中国本土的航空租赁市场格局可能也将重新洗牌。

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 近年来,中国的航空金融租赁业取得前所未有的发展,工银租赁、民生租赁、中银

租赁、中航租赁纷纷进军航空租赁市场,但目前的国内航空租赁市场依然被外资主导。由于航空租赁仅涉及民用航空器,且不会对美国的就业产生影响,此次收购遭遇“政治障碍”的可能性较小。



美国航空公司飞机的传统涂装。



庞巴迪C系列CRJ900飞机。

C系列首飞 前途未卜

庞巴迪原计划在2012年12月进行C系列飞机新型客机的试飞工作,但日期已经推迟到2013年6月。问题在于:该型飞机的首飞什么时候进行?是在巴黎航展(6月17-23日)举行之前?期间还是之后?庞巴迪希望在巴黎航展举行之前完成首飞,但能否实现目前还不好说。C系列飞机是一款单通道双发

喷气式客机,也是庞巴迪近年来全力打造的项目。C系列飞机分为较小的CS100和较大的CS300两款机型,覆盖了100-150座级市场。

长期以来,庞巴迪一直向市场提供较小支线飞机。但C系列飞机将是其第一次与空客A318/A319/A320neo和波音737-700/7Max等机型展开直接竞争。目前,C系列飞机的销售情况

并不乐观,仅获得148架飞机的确认订单,其中2102年只卖出了15架。部分原因是由于市场普遍在观望庞巴迪能否在试飞中达到宣传的性能指标。

不过C系列飞机的首飞也将是普惠最新推出的齿轮传动发动机PW1500G的首次飞行,对于该系列发动机的未来发展也将产生重要的影响。

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★

CAN 点评: 上有波音、空客的打压,下有航工业ERJ、日本三菱MRJ的堵截,再加上

近年来接连丢失传统客户的重要订单,庞巴迪C系列飞机的日子并不好过。

全球最大航空公司能否现身

美国航空公司是美国第三大航空公司,早在一年前,该公司就已根据美国破产法第11章申请破产保护,并希望在2013年3月走出破产程序。根据此前的报道,合众国航空公司希望与美航进行合并,如果这一合并得以实现,新公司将成为世界上最大的航空公司之一。届时,属于“星空联盟”的合众国航空将采用美航的名称,并加入“寰宇一家”,该联盟还包括英国航空公司和国泰航空。更为强大的美航将会提升在北美市场的竞争力,且在与合众国航空合并后能够提升“寰宇一家”的实力。

可靠指数: ★★★★★ 重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 作为“9·11”事件后最后一家进入破产保护程序的美国传统航空公司,美航的未来受到了极大关注,其管理层与工会的谈判进展相对顺利,近期网络上流传的美航新款飞机涂装或许是一个好的信号。



空客A350-1000飞机。

双发远程宽体市场的生死时速

空客A350XWB飞机是目前空客唯一在研的全新型号,是双发远程宽体客机。该系列飞机目前拥有3个型号,分别是A350-800、A350-900和A350-1000,在三级客舱布局下,这3型飞机的座位数分别是253个、314个和350个。空客对A350XWB飞机给予了非常高的期望,这款机型成功与否直接决定了空客的未来。

而空客的老对手波音则对A350-800和A350-1000提出了质疑。空客未能给予有效澄清,反而劝说订购A350-800的客户转向盈利性更好的A350-

900。目前,A350-800的订单已经不足100架,但空客表示会继续推销该型号,A350-800的运行成本与A350-900基本相同,但后者的运载能力更强。

空客曾在2011年的巴黎航展上宣布,增加A350-1000的发动机推力、飞机起飞重量和航程,但来自波音的质疑声仍然不断,阿联酋航空总裁蒂姆·克拉克和卡塔尔航空首席执行官埃克巴·巴克·巴克一直对空客该型飞机多有抱怨。如今,卡塔尔航空已经对一些A350-800的订单转为A350-1000型(剩下的则转为订购A350-900)。此外,A350-1000型的最终设计到2013年才会开始进行,这也会影响波音777X的启动。

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 凭借波音777家族的优异表现,300-400座级的远程航线依然是波音的天下,但空客A350-1000的加入将使这一级别的竞争白热化。而波音迟迟不发布升级版波音777X的设计方案,是否会使其重蹈波音737MAX仓促应战空客A320NEO的覆辙,值得关注。

可靠指数: ★★★★★

重要指数: ★★★★★

CAN 点评: 外界一直将A350-1000视为空客挑战波音777地位的王

牌机型,不过打铁还需自身硬,远程航空市场竞争日趋激烈,空客正在努力抓住目前的战略机遇期,A350-1000的最终性能和交付时间表直接决定了它的成败。

迟到的777X会否丧失先机?

波音曾希望在2012年启动波音787-10客机项目,但该项目被推迟至今年启动。据航空咨询公司Aspire Aviation预测,该787-10项目启动工作有望在今年6月份实现,很有可能在巴黎航展期间宣布。启动用户可能包括英国航空公司、新加坡航空公司、汉莎航空公司和航空租赁公司。

波音777自从推出以来就取得了非常好的销售业绩,被称为波音的“现金牛”,该机型的销售产生不利影响,而且波音还在等待空客A350-1000飞机的最后设计定型。

近年来,关于波音777的升级型号777X的传言不绝于耳,其概念可能与现有波音777-300ER接近,但燃油效率更高的波音777-8X和能够搭载407名乘客的波音777-9X。

尽管许多客户希望波音能够尽早发布波音777X飞机的方案,但波音依然将这款飞机的发布时间从2012年推迟到2013年。其中的主要原因是新型号发布将对777-300ER的销售产生不利影响,而且波音还在等待空客A350-1000飞机的最后设计定型。



波音787-10飞机。