



经历了连续十年的石油产量下滑，墨西哥开始实施国家能源改革。通过打破墨西哥长期的石油产业垄断经营模式、鼓励海上探测向深海区域进发，政府希望借此机会促进墨西哥的工业复兴。

2013年，墨西哥政府税收的1/3来自石油产业，墨西哥石油出口量占出口商品的13%，石油产量相比2004年下降25%。因此，提高石油产量成为墨西哥政府的当务之急。经参议院审议通过，墨西哥总统恩里克·培尼亚·涅托签署了石油改革法案，标志着墨西哥石油行业结束了长达75年的国有垄断，正式向私人投资者和外国投资者开放。

改革方案提出后，支持与反对的声音不绝于耳，很多人质疑改革的可行性、担心既得利益的变化。然而，这对墨西哥海上直升机产业来说却是个利好的消息。

根据统计，墨西哥现有海上直升机60架，每年大约运送200万乘客前往墨西哥东海岸的油气田。墨西哥的主要油田位于墨西哥湾西南部的坎佩切湾浅海，与韦拉克鲁斯州、塔巴斯科州和坎佩切州相邻。随着法案的实施，开发深海探测将会对该区域的海上直升机运营带来深远而有利的影响。深海钻井作业要求直升机载重量大、运行范围广，新的中型和超中型直升机如空客EC175、阿古斯特韦斯特兰AW189及贝尔525直升机将会倍受青睐。

墨西哥国家石油公司

墨西哥国家石油公司(PEMEX)的海上石油勘探作业始于上世纪60年代末。1976年，PEMEX在坎佩切湾的浅海处发现了世界产量第二的超大型油田——坎塔雷尔油田，从而改变了墨西哥的石油产业格局。

6500万年前，希克苏鲁伯陨石撞击墨西哥尤卡坦半岛，造成了恐龙等物种的灭绝，却为墨西哥带来了丰厚的自然资源：坎塔雷尔油田由此成型。作为墨西哥规模最大的浅海油田，坎塔雷尔油田以及相邻的库马扎油田的原油产量占整个墨西哥海上石油产量的3/4，然而近年来这两座油田的产量却出现了大幅度下滑。2004年，坎塔雷尔油田的原油产量占据墨西哥石油产量的63%，2013年，这个数字降至17%。值得庆幸的是，库马扎油田的产量在同一时期有所上升，这多少缓和了由于坎塔雷尔油田产量减少而带来的石油产业危机。

虽然两座油田的总产量无法再次

达到峰值，它们为墨西哥海上直升机的运营提供了有力保障。

直升机产业的崛起

墨西哥的海上直升机产业成形于上世纪70年代，当时的PEMEX公司为它的海上工作站建立了专门的直升机部门。该海上直升机队的规模于1991年达到峰值，旗下拥有30架直升机，包括6架法国宇航公司的SA330J“美洲狮”直升机，11架西斯科斯基S-76直升机以及13架贝尔212直升机。

坎塔雷尔油田的快速发展促使了三家直升机家族企业的兴起：坎佩切直升机有限公司、航空专业服务有限公司(ASESA)以及天马航空运输有限公司。在全球规模最大的25家海上直升机运营商中，这三家直升机公司均榜上有名。

海上业务的繁荣同样改变了坎佩切州卡门城的命运。这座曾经以捕鱼为营生的孤岛，如今成为墨西哥的主要航空物流港，墨西哥85%的海上直升机机队的陆上基地均建在卡门城。

除了卡门城的直升机基地外，其他基地主要分布在墨西哥东南部塔巴斯科州的比亚埃尔莫萨市及多斯博卡斯市、中东部韦拉克鲁斯州的韦拉克鲁斯市及波萨里卡市以及东北部塔毛利帕斯州的坦皮科市与雷诺萨市。若要前往韦拉克鲁斯市或塔毛利帕斯州的马塔莫罗斯市起飞前往深海钻井平台，还会经过美国德克萨斯州布朗斯维尔市的边境。

海上业务主力

1994年，PEMEX公司取缔了直升机部门，上述三家直升机运营商接手了当时疲软的直升机市场，用全新的贝尔412直升机取代了PEMEX公司原用的贝尔212直升机及S-76直升机。

“墨西哥是贝尔直升机在拉丁美洲最大的海外市场”，贝尔直升机拉丁美洲市场销售部执行董事杰伊·奥尔蒂斯透露，“在典型的工作日里，你会看到贝尔412直升机从卡门城机



PEMEX的海上直升机坪总是一派繁忙的景象。

场起飞，不间断地承担PEMEX海上运输的工作。”直升机每天将运输400名工人从卡门城前往PEMEX的27个海上生产基地，每个基地拥有5-6个直升机场。直升机平均每小时着陆5-9次。

随着能源改革的实施，石油开采向着深海进发，奥尔蒂斯认为贝尔直升机依然能够成为海上业务的主力。PEMEX公司的海上平台距离海岸线45至100英里，这个距离对于贝尔412来说是小菜一碟。奥尔蒂斯表示，贝尔412直升机将继续满足大部分海上飞行作业需求，而新的贝尔525直升机将成为远程深海任务的理想选择。

为了保证贝尔412直升机能够满足海上业务和政府公务需求，坎佩切直升机公司和ASESA公司共有50架贝尔412EP直升机，其中30架直升机用于PEMEX的海上业务。除此之外，PEMEX在位于墨西哥城以西的托卢卡机场的墨西哥训练中心设置了一架贝尔412直升机飞行模拟器。

考虑到直升机机队的使用率和升级需求，模拟器的作用很大。除了双引擎直升机外，PEMEX公司要求所有的直升机使用年限必须小于10年，飞行时间不得超过10000小时。根据现有机队每个月130飞行小时的利用率推算，大多数贝尔412直升机在履行完第二个五年合同之前是不会超过使用限制的，保证了该机型利用率的最大化。

坎佩切直升机有限公司

在墨西哥的三大海上直升机运营商中，坎佩切恐怕是最繁忙的一家。坎佩切拥有27架贝尔412直升机，其中有17架直升机负责PEMEX的海上作业。每年PEMEX的海上机队飞行36000小时，运送人数超过110万人次。由于高使用率和合理的维护调度，这27架直升机得以物尽其用。迄今为止，该公司累计飞行时间超过50万小时。该公司于1978年成立，1994年被CIC公司收购。

坎佩切直升机公司总经理阿尔弗雷多·米格尔介绍，CIC公司现拥有坎佩切的全部股份，但在2010年之前，著名的海上直升机运营商布里斯托集团曾是其股东之一。正因如此，坎佩切公司与布里斯托集团保持了长期合作关系，包括租赁布里斯托集团的飞行器以及共享安全管理系统，如租用布里斯托的S-76C++直升机用于海上地履调查。

尽管如此，坎佩切的主力机型依然是贝尔直升机。2013年，坎佩切成

为ASESA公司之外的第二家在墨西哥引入贝尔429的海上直升机公司。当然，这一切要归功于墨西哥政府批准了贝尔429直升机在7500磅(3400千克)的总重量下运营。坎佩切购入两架贝尔429直升机，负责韦拉克鲁斯州附近的海上石油业务。

坎佩切的机队还包括4架贝尔407直升机和1架贝尔407GX直升机，其中407GX直升机主要负责陆上业务以及为非PEMEX的海上客户(如PEMEX的分包商)提供服务。米格尔认为，面对墨西哥能源改革，PEMEX公司仍然会将业务重心聚焦于浅海石油产业上。与此同时，一旦深海探测作业蓬勃发展，坎佩切也将为其提供直升机租赁服务。为了满足深海探测需求，坎佩切引进了贝尔525直升机，加强与贝尔直升机公司的战略合作。

航空专业服务有限公司

贝尔412EP直升机在墨西哥的第二大客户为ASESA公司，其母公司为鲁米克斯企业集团。1977年，温贝托·洛博创立了ASESA，作为普米克斯集团的下属子公司。ASESA的现任总裁为温贝托之子温贝托·洛博·德拉加尔萨。ASESA创始之初，拥有一架贝尔212直升机，负责协助PEMEX在太平洋海岸的海上石油勘探任务。历经37年的发展壮大，ASESA现有22架贝尔412EP直升机、2架贝尔429直升机以及5架贝尔407直升机，累计飞行时间超过47万小时。

同坎佩切直升机公司一样，ASESA的主要业务是为坎塔雷尔油田提供海上服务，合同包括2架贝尔429直升机以及13架贝尔412直升机。“每天有15000名员工在坎塔雷尔油田的钻井平台上工作和生活，到2015年，这个数字将增加至25000人。”ASESA商务总监加维诺·萨拉萨尔透露，每年ASESA公司的海上运输人数超过60万人次。如今ASESA的业务扩展到了除石油业之外的其他领域，有4架贝尔407直升机服务于墨西哥国家电力公司(CFE)。当然，ASESA的主要业务仍然集中在现有的石油产业以及不断扩张的深海石油勘探上。

随着PEMEX的作业范围从浅海向深海扩张，石油探测活动数量和规模不断增大。萨拉萨尔介绍，为了维持现有石油探测储量，墨西哥政府要求PEMEX公司的石油产量由250万桶/日增加到300万桶/日。2012年，PEMEX的石油钻井平台数为56个，为了维持现有的生产水平，预计到2015年，PEMEX的海上平台总数将达到



多年来，ASESA的直升机队为坎塔雷尔油田的海上作业提供帮助与支持。

110个。

为了保证深海作业需求，ASESA成为墨西哥首家引进新一代S-76D直升机的公司，S-76D直升机将为ASESA公司的深海作业任务提供坚实的保障。

除了常规的海上任务外，ASESA在卡门城设有专门的直升机维护基地，3架贝尔412EP直升机负责为SAC直升机公司在秘鲁的陆上探测作业提供服务。

飞马航空公司

三家直升机公司中，飞马航空公司规模最大，但却是唯一一家经营着空客直升机的公司。飞马公司成立于1981年，它是空客直升机在墨西哥的主要海上客户。

1983年，飞马公司购入4架原法国AS350B直升机，为PEMEX的海上探测提供服务。80年代中期，PEMEX推行“双发”直升机队政策，飞马公司引进第一架由原德国MBB公司生产的BO105CBS直升机，直至退役，该机型累计飞行达5万小时。1993年，飞马公司引进BK-117直升机，2004年引进EC145直升机。

飞马公司执行董事恩里克·塞佩达·纳瓦罗介绍，90年代PEMEX取缔了直升机部门，飞马公司开始为PEMEX的承包商提供直升机服务。随着市场规模不断扩大，飞马公司成为了墨西哥三大海上直升机公司之一。飞马公司现有8架EC145直升机用于海上业务，另有8架用于CFE的电力巡逻。

飞马公司平均每年海上飞行时长为42000小时，运输乘客20万人次。它的海上机队除了8架EC145，还有2架EC130B4S直升机、3架EC135直升机和4架BK-117C-1直升机。

为了满足日益增长的深海探测作业需求，飞马公司加强了与空客直升机公司的订单往来。飞马公司在马塔



飞马公司拥有5架EC155B1直升机，以支持深海石油探测作业。



卡门城的直升机场地停放着50架贝尔412EP直升机，为PEMEX的海上业务提供服务。

独享绝美海景

——令人向往的飞行工作

据《每日邮报》报道，近日，澳大利亚直升机飞行员内森·麦克利蒙特在社交网络上传了自己的工作照片，随即引起了广泛关注。众多网民纷纷表示：这恐怕是世界上最好的工作。

现年29岁的内森，每天的工作就是驾驶着直升机在世界上最大的珊瑚礁群——大堡礁上空飞行，为前来观光的游客提供空中游览服务。在过去的一年里，他接待了许多前来旅行的情侣，带他们领略澳大利亚的独特美景，和乘客们共享假日的快乐。

内森告诉记者，他从10岁起，就憧憬成为一名飞行员，直到24岁他的梦想才终于成真。内森因此辞去了高薪的IT工作，成为一名商务飞行员。

当他来到大堡礁上的哈密顿岛，他发现自己深深地爱上了这里。

“我觉得自己非常幸运，因为我热爱这份工作，我的生活因此变得美好。”如果当天没有飞行任务，内森就会在沙滩边支上吊床，对着碧海蓝天放松心情。对于内森来说，除了在岛屿生活花费较高以及偶尔袭来的孤独感之外，工作和生活在风景如画的大堡礁，几乎是完美的选择。如果感到孤独，内森就会飞往悉尼度假，“这时你会感觉自己回到了真实的世界。”

尽管大堡礁宛如天堂，但内森并不打算永远留在这里，他的梦想是成为一名搜救飞行员。(天乐)

