



俄航集团逆市上扬

编译 金琦

2017年9月，在莫斯科JetExpo展览会上，俄罗斯联邦航空运输局局长亚历山大·曼拉德科说，2017年年底，俄罗斯各航空公司和国外航空公司在俄罗斯航空运输市场的总客运量将达到1.6~1.7亿人次。航空客运量将超过全国人口总数，这在俄罗斯的后苏联时代还是第一次。另一个纪录是：2017年俄罗斯各家航空公司客运量将超过1亿人次，超越了2014年达到的9300万人次的最高纪录。曼拉德科表示，2017年俄罗斯各航空公司1~7月份客流增长21%，平均增长率将达到20%~25%。

20世纪90年代后期，受到经济衰退影响，俄罗斯注册民航公司的数量由1996年的389家下降到2016年的113家。这个大幅度的减少是俄罗斯民航市场整合的直接后果，也是政府对想进入航空市场的新公司提高门槛所带来的结果。在航空公司整合中，资产属于联邦政府的几家公司合并成立俄罗斯航空公司集团，其他航空公司或者属于私人所有、或者由地方当局控制。

俄航集团是俄罗斯的国家航空公司，它由4家不同品牌的公司组成。除最大的挂旗航空公司——俄罗斯航空公司外，另外三家是：罗西亚，一个混合式中等市场的航空公司，经营定期和包机服务，主要市场在西北部；另一家是奥罗拉，是一家基于远东的航空公司；再有就是胜利航空公司，是俄罗斯目前唯一的一家低成本航空公司。俄航集团2017年上半年净利润增长17.1%，达到28.9亿卢布。

俄航集团当前的局面是怎样实现的？英国《航空国际》杂志刊登文章，认为“尽管俄罗斯地缘政治形势严峻、卢布很疲软，但是一个便捷的枢纽和一个强大的国内市场正在帮助俄罗斯航空公司逆市上扬。”文章主要内容如下：

2017年上半年，俄航集团运载

了将近2300万名乘客。俄航是集团中最大的航空公司。它的业绩同样令人印象深刻，增长了13.5%，载客超过1500万。这样的增长速度使俄航进入欧洲增长最快的大型航空公司之列，与总部设在爱尔兰的瑞安航空公司和德国汉莎航空集团相比肩。但瑞安航空的增长长期以来是靠新机的交付来支撑，汉莎航空的增长则是兼并布鲁塞尔航空公司的结果。但俄航在这个地区的成长却令许多人惊讶。

2015年，俄罗斯的经济增速3.7%，2016年进一步减少0.2%。2017年预测，增长率不会超过2%。通常空中交通的增长和GDP是密切相关的，但出人意料的是，据俄罗斯联邦空管局报告，莫斯科地区机场的空中交通在2016年下降了1.9%，全国下降4.1%。但俄航集团却逆市上扬。2016年，俄航的交通增长达10.3%。到2025年，俄航集团希望在收入和载客人数方面跨入欧洲五大航空公司之列。2016年，俄航集团在这两项上的排位分别是第5和第7，载客4340万人次，营业收入4959亿卢布，净利润达388亿卢布。在过去5年中，俄航集团的收入和客流量增长达到两位数，而净利润也是逐年增长。看来，该集团会提前达到它的目标。

从经济危机中获益

过去几个月中，俄航集团获得的惊人增长是由被许多人视为对航空公司业务严重挑战的同一因素所促成的——即俄罗斯的经济危机。其中最重要的一点是卢布的贬值。2014年下半年，俄罗斯货币与美元的价值相比，几乎损失了一半，并且此后价格一直很低。到2016年1月达到最低点，其价值与3年前相比，少了40%左右。这对俄罗斯的进口商而言是个坏消息，而航空公司却从中获益，特别是与较低的燃油价格相联系时。俄航集团的新闻部称，“我们努力扭转市场的不稳定性，将其转化为我们的竞争优势。”这指俄航集团的收入很大的

份额是美元，而它大部分成本，包括燃油，却是卢布支付的。

2016年，俄航集团的经营成本总计为4326亿卢布，比2015年增加16.6%。其中最大的支出燃油，仅增加了7.6%，即1016亿。与总的10.4%的运力增长（以座千米计）相比，这意味着，单位燃油成本下降了2.5%。

俄航集团也从更廉价的卢布中受益。因为其他航空公司飞越西伯利亚用外币付款。另一方面，飞机租赁和处理费、国外的空管和其他费用却更贵了。2016年，俄航集团用外币换卢布净盈利156亿卢布。一个有利因素是俄航的国际交通部分占比较高，2016年，俄航集团旅客中42%是外国人。而大多数外国旅客买票都是在自己国家里，他们支付的都是当地的货币，换算成卢布时，意味着俄航卢布收入更多了。

枢纽位置适宜

俄航集团更加受到外国人欢迎有多个因素，主要是它枢纽的位置和价格吸引人，不仅是经济舱，它的公务舱也是如此。2016年，旅客在它主要枢纽莫斯科—谢列梅捷沃机场换乘的比例为42%。其中，17%是国内航班换乘，13%是两个国际航班换乘，12%是从俄罗斯经莫斯科到其他国家。2016年，俄航集团将近五分之一的旅客往返于亚洲。俄航集团曾表示，“感谢亚洲机场跑道的时刻合适以及航班安排合理。我们提供的欧亚之间的衔接航班比其他枢纽节省2小时，现在我们有飞往亚洲13个目的港的航班。”

在中国，俄航集团也被称为最好的外国航空公司之一。去年，俄航集团经营的到亚洲的航班增加了20%以上，而且这个数字还在增加。在它的主枢纽，俄航集团享有有利的位置，比其他枢纽更接近远东地区，诸如伊斯坦布尔或海湾国家。俄航集团的另一个优势是它飞越西伯利亚既不需要经过批准，也不需要付费。虽然许可

是俄罗斯政府批发的，而不是俄航集团，但获取的付费收益都转给了航空公司。

在中程市场，俄航集团因土耳其和埃及重新成为旅行目的地而获益。俄航集团能进一步增加它到这些目的地的休闲交通。这对俄航集团的旅游客人是很受欢迎的。另外，虽然乌克兰市场依然对俄航集团是封闭的，但这部分交通的失去由到其他国家的成长得到了补偿。2016年，俄航集团往返于俄罗斯的国际交通的市场份额增长了10%以上，达到了39.4%。

赢得良好声誉

俄航集团过去去长期以来在国外的最大挑战之一，是声誉不佳。但是，现在情况有了变化。俄航集团新闻官



俄航波音777-300

员表示，英国的《品牌金融》把俄航集团誉为世界上最强的航空品牌之一，美国旅行顾问网站的用户则将俄航集团誉为欧洲最好的航空公司。这个认识与过去西方对俄航的形象和对俄罗斯的负面态度形成强烈的对比。

机队的更新对改变旧印象起到很大作用。2010年，俄航集团停飞了前

苏联时代图-154。有一段时间，成为全西方造机队的航空公司。现在情况又有所改变。2011年开始，俄航集团采用了国产的苏霍伊公司“超级喷气”SSJ-100支线喷气机。俄航集团发言人表示，在全球主要航空公司中，俄航集团飞行着一个最年轻的机队之一。平均机龄4.2年。目前，俄航集团机队总规模近300架飞机（不包括集团转租出去的6架安-148和1架安-24）；其中最大的俄航机队总数达到203架（有的资料说是198架）。俄航集团近年来快速扩张，2017年计划增加59架飞机、退役19架，2018年将新增45架、退役17架。

近年来俄航的机队在快速更新。继2017年6月份接收一架空客A321之后，8月16日，又接收第37架空客A321客机。截至9月1日，空客A320机队数量达到68架。9月9日，公司接收了一架新的空客A320客机，该机是俄航从立陶宛AviaAM租赁公司和中国河南民用航空发展和投资公司（HNCA）的合资公司租赁的第7架空客A320，合同规定提供8架空客A320和空客321，最后一架9月底交付。俄航将于2019年开始接收第一架空客A350宽体客机，而不是原来预计的2018年。全部28架空客A350将于2023年交付完成。截至8月1日，俄航的宽体客机包括16架波音777和22架空客A330。2019年到货的空客A350将替换租期结束的空客A330。公司还计划再租6架波音777。

随着更多的苏霍伊“超级喷气”100继续交付，以及波音737和空客A320的竞争者——新的伊尔库特MS-21即将开始服役，俄航集团希望保持机队的年轻化。集团确信，这样做完全符合欧洲和美国的安全标准。而俄航集团取消了22架波音787的订单，主要是为保持机队的一致性，并非政治原因。

近年来，俄航的正点率也为其添彩。据统计机构Flightstats的数据，

2014年5月俄航91.18%的航班按时间表准时起飞，超过了诸如SAS、汉莎航空、英航、阿联酋航空等大型航空公司。2013年俄航进入欧洲最准时航空公司前五名，领先于著名的竞争对手诸如法航、英航和意航。这些都有助于改变西方对俄航的印象，认为俄航目前是一个真正成功的航空公司，

空客收购庞巴迪C系列飞机项目



据外媒报道，空客公司同意收购庞巴迪公司C系列喷气式飞机项目的多数股权，从而为这一滞销的飞机机型注入新生，并在与波音公司全球飞机销售的竞争中开辟新的战线。

根据交易文件，空客将收购庞巴迪50.01%的股权。庞巴迪将持有31%的股权，而加拿大魁北克省将持有19%。魁北克省政府通过其融资机构，在2015年以20亿美元的价格收购了C系列飞机的49%股权。

根据协议，空客将为C系列飞机项目提供采购、销售与营销、客户支持技术，C系列飞机项目的总部与主要组装线和相关职能仍将留在魁北克省。

由于成本超支和进度延迟的现象不断发生，单通道飞机平台项目耗尽了总部位于蒙特利尔的庞巴迪大量资金。庞巴迪已经有18个月没有为C系列赢得大型订单。庞巴迪公司总裁兼

首席执行官Alain Bellemare认为，借助空客的力量会使C系列飞机的价值成倍增长，并将确保新改造的C系列飞机释放出全部潜力。

庞巴迪100座至150座级的C系列飞机将与空客现有的单通道飞机系列形成互补，使得双方产品涵盖整个单通道飞机领域。双方预测，未来20年内将在市场投放6000架100座至150座级的新飞机。两家公司近日在一份公告中表示，“收购协议将空中客车的全球优势和规模，与庞巴迪最新型、最先进的喷气飞机家族联系起来。”

此次合作可视为双方在单通道飞机（90座至230座级）市场的布局。根据波音发布的最新《当前市场展望》年度报告，截至2036年，全球将交付29530架单通道飞机，市场价值将达3.18万亿美元。

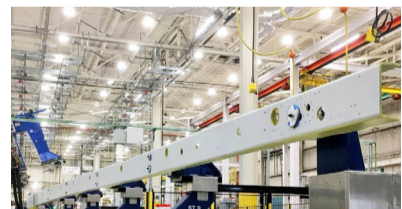
业界称，这项交易将给予C系列

飞机新生，从而再造航空产业格局。不过，交易仍存在一定变数，空客也因此卷入与波音的艰苦贸易纠纷中。加拿大《环球邮报》报道称，9月底，美国商务部对波音公司起诉加拿大庞巴迪公司案作出初步裁定，对每架庞巴迪C系列客机征收219.63%的反补贴税。10月4日，美国商务部又宣布对庞巴迪C系列飞机征收79.82%的反倾销税，加上此前的反补贴税，税率总计高达近300%。庞巴迪公司对此表示抗议。该案最终裁定将于明年公布。

根据公告，空客将在阿拉巴马州工厂增加C系列飞机的生产，以服务美国客户，并借助在加拿大的最终装配线来扩展其全球产业版图。针对这一交易，波音公司称这是在打美国法律的擦边球，其一位发言人说：“这似乎是一个有争议的交易，以另辟蹊径避开美国政府最近的调查结果。”

分析人士认为，新建投资往往涉及较高的投资成本、较长的建设周期和零部件进口，不排除未来出现其他变量的可能。此外，加拿大创新、科学与发展部长表示，空客与庞巴迪的协议需依照该国外投资法进行评估。按照加拿大法律，如果政府官员认为海外收购或投资交易不会给经济带来实质利益，该国政府将保留否决相关交易的权利。（周武英）

波音组装宽体客机777X 2019年投产



日前，在波音公司位于西雅图北郊埃弗雷特市的宽体机工厂内，波音首架777X型双通道宽体飞机正式开始组装。这架飞机拟于2019年进行飞行试验，并于2020年交付。

该公司位于华盛顿埃弗雷特的厂房内，作为组装的第一步，其象征性地让一台臂机器人给波音777X原型机108英尺（33米）长的复合材料

翼梁钻了个孔。飞机的自动化生产技术是一次革命性突破，波音777运营副总裁杰森·克拉克认为这是“本公司在如何制造飞机上的历史变革”。为了让777X飞机得以在埃弗雷特生产，华盛顿州政府在2013年给了波音87亿元的“天价”减税优惠。

波音777X在深受乘客喜欢、领先市场的777的基础上改进而来，是世界上最大及最高效的双发民用喷气机，油耗较竞品机型低12%，运营成本较竞品机型低10%。777X将采用新型发动机、全新复合材料机翼，并充分采用衍生于787飞机的技术。

波音777X包括了777-8和777-9两种机型，其中777-8最多

可载客375人，航程超过9300海里（17220千米），将与空中客车A350-1000机型正面竞争；而777-9最多可载客425人，航程超过8200海里（15185千米）。777X的机翼是可折叠的，在伸展状态下（空中飞行时）的翼展达到了235英尺，地面状态下则为212英尺8英寸。

近日，波音与新加坡航空公司签署了20架宽体机的订单，这笔订单的价值达到了138亿美元。目前，波音已经收到了来自汉莎、艾提哈德、国泰、阿联酋、卡塔尔、全日空、新航等航空公司的326份777X订单。（辛文）

FAA将对飞机设计采用新噪声标准

据ATW报道，美国联邦航空管理局（FAA）将对飞机设计采用新的噪声标准，从而使得新设计的亚声速大型运输机的设计中采用最新的降噪技术。该机构强调了新标准既不会对目前美国飞机的运行，也不会对第五阶段适用的合规日期（2017年12月31日）前提交的新的飞机设计产生影响。FAA最初于2016年1月提出于第五阶段标准以征求公众意见。美国飞机制造商波音和美国航空运输协会（A4A）都予以支持，A4A支持与FAA合作制定噪声标准。

FAA指出数个已在生产中的最大起飞重量超过121254磅的机型，已达到了这一新的噪声标准，包括空客A380和A350系列飞机以及波音747-8和787系列飞机。

FAA还解释了对于最大起飞重量小于121254磅的飞机设计，ICAO采用了2020年12月31日这一适用日期，是为了满足轻型飞机和涡桨飞机制造商提出的，需要更多时间以达到新噪声标准的要求。FAA表示2015年的一项研究表明，自1975年以来，经受严重飞机噪声的美国公民人数已下降了94%，约从700万人降至34万人。（辛文）