

南航“退群” 航空联盟势力或将重新洗牌

11月15日南航发布公告：基于自身发展战略的需要和顺应全球航空运输业合作模式的新趋势，决定自2019年1月1日起不再续签天合联盟协议，2019年内完成各项过渡工作。卡塔尔航空首席执行官Akbar Al Baker在10月也表示，卡塔尔对寰宇一家失去了耐心，公司可能“很快”就会退出联盟。南航和卡航准备退出航空联盟的具体原因或许各自不同，但却折射出一个深层次的问题：对于航空公司而言，航空联盟的重要性正在日益减弱，航空公司的双边合作或者多边合作更加重要。

正如南航公告中所言，此举是“顺应全球航空运输业合作模式的新趋

势”。航空公司之间的合作主要有三种：第一种是“基本级”，即航空公司开展代码共享、共享休息室、维修、航食等具体业务领域的合作；第二种是“比较级”，就是航空公司开展航线联合运营。联合运营，尤其是成本与利润共摊的联营，可以说是航空公司之间颇为紧密的合作形式；第三种是“最高级”，即航空公司之间的股权并购。

世界上首家航空联盟——星空联盟于1997年正式成立。随之，其他大型航空公司也竞相成立各自联盟，于是天合联盟和寰宇一家应运而生，以期与星空联盟抗衡。

必须看到，航空联盟成员航空公司的合作大多数还是处于第一种“基本

级”合作。很多航空联盟的开始都是来自几个航空公司之间的代码共享网络发展而成。他们在联盟中一般有以下具体的合作内容以及给旅客带来的方便。比如，共用维修设施、运作设备、职员，相互支援地勤与航食作业以降低成本；由于成本减少，乘客可以更低廉价钱购买机票；航班运营时间更灵活有弹性；转机次数减少，乘客可更方便地抵达目的地；乘客搭乘不同航空公司均可赚取飞行里数。

全球航空运输市场竞争日益激烈，航空公司之间的合作也在日益加深。这种“基本级”合作已经逐渐不能满足形势的需要了，航空公司开始将目光投向更深层次的“比较级”和“最

高级”合作，即航线联营和股权并购。这两种合作都是通过航空公司双边合作就可实现，虽然联盟成员航空公司建立这两种合作更为常见，但这两种合作与航空联盟并不直接相关。

航线联营作为航空公司的“比较级”，使航空公司在盈利与成本分摊方面达成一个有约束力的合作协议。合作双方在反垄断法案的豁免下，就市场与航班时刻进行了协调，让旅客中转衔接更为顺畅，为旅客带来更大的价值，从而把双方共同的市场份额做大，使不在联营“俱乐部”中的竞争对手难以继。这种合作是近年来航空公司之间最流行的形式。

航线联营涉及在合作航线上共享



收入（有时还包括成本共摊），是由美国西北航空与荷兰皇家航空公司在20世纪90年代初率先创立的。这种联盟最终演变成达美、法航-荷航和意大利航在天合联盟框架内在北大西洋航线上的合作。随后，星空联盟成员效仿实施了“跨大西洋联营”，美航、英航、伊比利亚航、芬兰航等寰宇一家成员在北大西洋航线上也进行了联营。

从跨大西洋航线联营开始，联营合作的理念蔓延到跨太平洋航线和欧亚航线。例如，同为寰宇一家成员的美国航空与日本航空公司在美国-亚洲航线上联营，同为天合联盟成员的法荷航与南航、东航实施联营。有些联营也已经超越了联盟的界限，例如达美航空与维珍航空的合作、东航与日本航空的合作等。

航空公司的联营，与合作方的规模效应、网络效应、成本效应和管理效应都得到了有效促进，真正为航空公司合作双方以及旅客带来“三赢”的效果。数据显示，2018年，美国航空超过60%的国际航线都是航线联营；达美航空超过58%的国际航线是联合运营。

股权并购作为航空公司合作的“最高级”，使合作双方联系最为紧密，获

得的收益也是最大。虽然国际民航业尚未放松管制，加上各国民航当局政策的限制，股权交易的难度比较大，但近年来，航空公司之间的投资并购也时有发生。

从前几年的阿提哈德航空和卡塔尔航空在全球范围内对多家航空公司进行股权投资，到2016年，达美以4.5亿美元收购东航3.55%股份，再到去年达美和东航各自购买法荷航10%股份，以及去年美国航空斥资2亿美元，购买了南航2%股份。如果说阿提哈德航空在某种程度上是自创“联盟”，达美、法荷航和东航是联盟内的合作，涵盖航企合作的“基本级”“比较级”和“最高级”，那么美国航空与南方航空的这种跨联盟股权投资合作则是直接进入“最高级”。

正如南航公告所言：南航将加强美国航空（AA）等先进航空公司合作，努力推进双边、多边合作，建立新型合作伙伴关系。南航的未来在于保留和加深这种“最高级”合作，而对于联盟这种“基本级”合作，自然可以放弃。至于与天合联盟成员航空公司“比较级”的航线联营双边合作，大概率也会继续保持。（光琪凝）



卡塔尔航空。



达美航空。

空客面临窄体机生产问题



空客公司第1架A320neo飞机交付TAP葡萄牙航空迫在眉睫，但由于罗罗没有及时提供遄达7000发动机，实际上已推迟了1年。空客与阿联酋航空达成的多达36架A380飞机的协议看起来也不稳定，似乎不可能按照合同条款上达成的协议为飞机装配遄达900发动机，而2020年首次交付最新一批空客A380的日期很快就会临近。

第四季度任务艰巨

截至9月底，空客仅交付了403架飞机。而该公司今年的交付目标是800多架，这意味着公司必须在剩下的3个月内交付近400架飞机，以前空客公司从未遇到过这种情况。

最迫切的挑战影响到空客A321neo。随着发动机制造商CFM国际和普惠越来越接近项目进度，空客在逐渐恢复neo系列的生产，而其竞争对手波音737MAX系列的最大型别已占销售优势。发动机危机导致空客A321neo在3月和4月的交付量分别降至每月3架，在5月份达到了12架，7月份达到了14架。但随后交付量在8月降至10架，在9月降至7架。空客A320neo的产量在7月份为30架，8月份为21架，9月份为30架。

生产问题主要出现在汉堡总装线上。大多数窄体机在汉堡生产，为了尽快提高产量，今年初又在汉堡增加了第四条生产线。空客公司也开始交付首批A321neoACF（空客灵活客舱构型），该机型采用新的机身配置，空客A321neoACF到2020年才会成为所有A321neo型别的标准配置，目前还只是选装项。此外，第1架远程型空客A321LR即将交付其初始运营商。

空客表示，由于发动机问题以及提高A320neo系列产量的雄心，使空客A320neo系列飞机积压等待交付数量增加，包括几架新定制客舱的A321neo，导致计划需要进行调整。空客计划在2019年中期将单通道飞机产量提高到每月60架，2018年的前9个月内，空客共交付了403架窄体客机，平均每月45架。尽管空客A321neo出现了问题，空客窄体机仍实现了9月份交付54架，8月份44架，7月份64架。

宽体飞机的生产销售情况

空客A330neo宽体飞机也因发动机问题延迟交付。该公司知情人士称，第1架飞机即将交付至葡萄牙航空公司，将于12月开始投入商业运营。此外，

与科威特航空公司签署8架A330-800飞机的初步购买协议，可能会使空客A330-800突破零架的销售数字。

尽管如此，葡萄牙航空公司的交付已经晚了1年左右。空客公司正在与罗罗一起努力，为即将到来的A330neo交付做准备，而罗罗也在“努力提供符合承诺的发动机”。

据相关报道称，几家空客A330neo的未来运营商要求空客延迟交货日期，推迟到原定日期之后。不包括科威特航空公司的承诺订单，空客公司拥有224架A330neo订单，其中大部分租赁客户与空客达成一致意见，即在某一时期会更换航空公司机龄相对较短的空客A330机队。

阿联酋航空增购的空客A380订单存在不确定性。2018年初，空客面

临阿联酋航空A380订单不确定性带来的停产危机。阿联酋航空最初计划在2017年11月的迪拜航展上订购空客A380，但最终购买了一批新的波音787飞机。2018年2月11日，阿联酋航空与空客达成增购36架A380飞机的协议，包括20架订单和16架选择权。然而，在订单宣布的8个月之后，关于发动机的谈判仍在继续。

据知情人士分析，由于阿联酋航空和罗罗很难就发动机部分的条款达成协议。阿联酋航空最初的空客A380机队由发动机联盟公司的GP7200提供动力，但后来选用了罗罗的遄达900涡轮发



遄达900。

动机。在目前运营的105架空客A380飞机中，有90架选择发动机联盟公司产品，15架采用罗罗发动机。还有37架将与遄达900一起交付，还有20架飞机的动力尚待决定。据知情人士透露，阿联酋航空对遄达900的性能感到不满，并希望看到比罗罗承诺的更多改进措施。由于普惠和GE长期以来一直专注于其他项目，回归采用GP7200动力也不太可能。

空客近几年需要将A380的生产量限制在较低的水平上，直到需求回升。该公司计划2018年交付12架，其中8架已经交付。明年将降至8架，从2020年起降至每年6架。根据阿联酋航空公司的交付情况（如全日空航空公司），空客将在2020年前完成大部分交付。然而，如果发动机交易长期中断或拖延更长时间，2020年的生产目标可能面临风险。（王妙香）

临阿联酋航空A380订单不确定性带来的停产危机。阿联酋航空最初计划在2017年11月的迪拜航展上订购空客A380，但最终购买了一批新的波音787飞机。2018年2月11日，阿联酋航空与空客达成增购36架A380飞机的协议，包括20架订单和16架选择权。然而，在订单宣布的8个月之后，关于发动机的谈判仍在继续。

据知情人士分析，由于阿联酋航空和罗罗很难就发动机部分的条款达成协议。阿联酋航空最初的空客A380机队由发动机联盟公司的GP7200提供动力，但后来选用了罗罗的遄达900涡轮发

庞巴迪将出售 冲-8涡桨飞机项目

在将C系列喷气支线客机的业务出售给空客公司之后，曾经辉煌的全球第三大民机制造商庞巴迪公司就显得有些“名不副实”，其航空制造业务就只剩下剩下涡桨动力的支线客机制造生产线。但就在近日，庞巴迪又将涡桨客机的工厂以及至关重要的“德-哈维兰”商标出售给了维京飞机公司，这几乎标志着庞巴迪将很快退出航空制造业。

事实上，庞巴迪所拥有的DHC系列飞机编号，以及“德-哈维兰”这个商标，无不体现着庞巴迪就是著名航空大师德-哈维兰的正统传承人，而后者正是“木头奇迹”“蚊”式战斗机轰炸机以及第一代喷气式客机“彗星”的设计者。而继承德-哈维兰衣钵的庞巴迪，这些年在世界民用飞机市场上也是颇有一番名气：冲-8系列涡桨客机始终是支线客机中最安全的型号之一，而新设计的C系列喷气式支线客机不仅能改写支线市场格局，更能威胁到波音737和空客A319/320这些干线客机。

但“君子无罪，怀璧其罪”，在庞巴迪意图在支线客机市场上掀起革命浪潮之前，空客和波音公司就不约而同地对庞巴迪起了警戒心。其中，波音公司更是发动美国政界对庞巴迪发起了反倾销调查，在庞巴迪以法律武器坚决回击之后，波音更是继续在政界“吹风”，最终促成了美国对加拿大产客机极高的关



税壁垒。

为此，庞巴迪并没有放弃，而是通过出让股份，出售水上飞机业务等方式换取资金，以此让C系列支线客机项目能够进行下去。但天不遂人意，庞巴迪的资金安全问题还是在2016年触底了。为此庞巴迪裁掉了15000个职员，但还是没能有什么起色。庞巴迪只好寻求空客公司的“接盘”，只求C系列支线客机能够最终摆脱“难产”的困境。随后，空客公司以1元的象征性价格收购了庞巴迪的C系列支线客机业务，C系列客机在改名后也得以存活下来，并得到了空客的不少订单。

但庞巴迪在这一轮“失败的扩张”中已然伤痕累累。庞巴迪几乎将还能盈利的飞机制造和培训业务全部出让，而且未来还将继续裁员。从目前来看，干线客机“两强对决”的市场格局已经完全下渗到支线市场，而可以预期的未来，强者越强，而弱者越弱的“马太效应”也会逐渐增强。（利刃）

俄罗斯混合动力飞机 将于2019年首飞

11月20日，俄罗斯茹科夫斯基研究所国家研究中心首席执行官安德烈·杜托夫表示，首批搭载新型500千瓦混合动力发动机的飞机将于明年首飞。他表示，这种混合动力发动机采用的技术甚至已经超过了西门子和空客这样的竞争对手。该发动机原型曾在黑海城市格

连吉克的水上航空展览会和莫斯科航展上进行过展示。

杜托夫还表示，茹科夫斯基研究所也正在进行全电动飞机概念的研究，而相应的飞机制造计划将在2025年左右取得技术突破，预计到2035年制造出50架全电动支线飞机。（司靖峰）



空客A330neo。