

东方航空

2016年2月至4月

orientaviation.com

Orient Aviation

穆勒为 马航开出的 药方

Orient
aviation
22
YEARS

高风险
的生意

迅速迈向成功的
香港快运

过境的大门给推开一点了：
大陆客过境台湾解禁



差异非凡

我们正超越承诺，提高燃油效率高于**16%**。正如我们所言，您可以期待静洁动力®齿轮传动涡扇™发机构型带来的持续改进。请访问 PurePowerEngines.com 了解更多信息。



PurePower Geared Turbofan Engines



Pratt & Whitney
A United Technologies Company

- 4 迅速迈向成功的香港快运
- 8 高风险的生意
- 13 电子玩具威胁航行安全
- 14 穆勒为马航开出的药方
- 17 过境的大门给推开一点了: 大陆客过境台湾解禁
- 18 中国进行机场时段拍卖, 无视国际航空运输协会的保留态度

中文特刊



出版人

ORIENT AVIATION MEDIA GROUP

地址: 香港邮政总局信箱11435号
电话: 编辑部 (852) 2865 1013
电邮: info@orientaviation.com
网址: www.orientaviation.com

版权所有 • 翻印必究

低油价的好与坏

燃油是航空公司的最大开支, 仅仅在19个月前, 每桶航机煤油高逾120美元, 目前油价徘徊在多年来的最低位, 这对民航业界来说是一大好事。

按国际航空运输协会 (IATA) 的预测, 以原油目前12年新低的价位计算, 业界今年减省的燃油费达120亿美元。燃油费在2014年占运营成本25到30%, 2015年高至40%, 预料2016年全面平均为19%, 业界的营业利率预计将为8.2%, 是50年来的新高。

但航空公司不能仅以低油价作为长期及持续盈利的基础, 特别是亚太区目前刚在发展阶段。阿联酋航空总裁添克爵士 (Sir Tim Clark) 1月向中东媒体说, 低油价是把“双面刃”。

他说, 油价下挫固然减低了运营成本, 但也冲击了全球商业信心, 造成市场波动。

在本区, 美元上升, 造成多国货币贬值, 抵消了低油价带来的利好效果。此外, 好几个亚太区管理完善的航空公司为他们很大一部分的燃油成本做对冲时, 把合同套在目前现货油价的两倍甚至3倍的价位上。

对良好资产负债表的另一个挑战, 是航空公司恒常面对的超载能问题。亚太区各航空公司订购了数以百计的新航机, 随着机队扩大, 座位使用率也相应需要提高, 航空公司因此相互竞价, 为机票价带来下行压力, 特别是在一个低油价的环境。

目前, 亚太区的廉航公司占区内54%的乘客流量, 以这些廉航公司订购了的航机计算, 他们是超载能的最大嫌疑人。有关这些已作出的订购承诺, IATA总干事及首席执行官汤彦麟 (Tony Tyler) 上月在新加坡说, 区内几家航空公司已经重新审视他们的机队计划, 有可能取消或延迟接收一些航机, 避免新一轮的航机供应过量问题。

但油价创新低以来出现的不止是这些问题。克拉爵士说, 航空公司管理层绝对不能因为燃油成本减少了, 而在燃油使用效率的承诺上有所退缩。

另一个需考虑的因素, 是业界就民航减排所作出的承诺, 在一个低油价环境, 这个问题具有特别显著的关联性。因为油价低, 一些航空公司正考虑改用较旧、耗油大的航机, 这个决定将影响到业界在2020年前达到碳中和的目标, 更不要说耽误了业界在2050年减排一半的终极目标。

看来未来几个月将会颠簸不稳。■

首席记者包乐天 (Tom Ballantyne)
东方航讯媒体集团

迅速迈向成功的 香港快运

凭着一份聚焦自己市场定位的坚持，
加上油价走低，令香港第一家廉航公司
香港快运航空 (HK Express) 取得初期成功。

—— 记者包乐天 (Tom Ballantyne) 报导 ——

香

港快运航空只有27个月大，当多家亚洲廉航公司挣扎赚取盈利时，这家香港廉航公司已经在城中对机票价超敏感的旅客群中取得一个定位，而且是个有利可图的定位。这家由中资控股、只提供旅程服务的航空公司由安德鲁·科温 (Andrew Cowen) 担当首席执行官，这位出生于南非、廉航界的元老说：“香港快运在2015年‘明显盈利’，可我不会兜圈子说这说那，很大原因是因为[低]油价。其他航空公司的情况也一样，而且这个趋势可能持续很久。”

“不过我们要记住，随着油价走低，其他如燃油附加费也下降，成本方面节省下来的，营收方面随着减少了。这不

完全是个免费游戏，但它的确有帮助，我们的盈利曲线强劲有力。”

除低燃油价格外，香港快运航空最近的成绩归功于很多其他因素：机队取得足够的规模及实施种种举措刺激营收。科温说：“我们说的不是几个举措，而是数以百计的举措。”

“其中好几个举措已取得成果，并会在未来几年继续为我们带来收益。股东托付于我的其中一项工作，就是把香港快运带上一条持续盈利的道路。这点历史最终会作出裁决，但目前我觉得我们进展良好。”

这可能是自谦之词了，考虑到香港快运以廉航身份运营只有这么短的时间。它前身是Hong Kong Express，是全方位服



务航机香港航空 (Hong Kong Airlines) 的姐妹航空公司。香港航空之前由澳门赌业大王何鸿燊拥有，之后拥有海南航空的大陆海航集团入股这家岌岌可危的航空公司，持股45%。

2013年，海航集团决定把Hong Kong Express 转变为廉航公司，科温是从芒果航空调来的团队的一分子，团队专长廉航运作，负责这次的转型。

公司投入运营时有3架A320-200飞机，首次廉航航班在2013年10月27日，服务网络有4个目的地。

启业以来，香港快运就一直声名日上。以规模论，香港快运属于小运营公司，但以香港国际机场的升降时段拥有量看，它是第4大航空公司。当然，正如科温指出，飞入香港的航班次数如此的大，这个排名数字只占机场总体升降时段一个小部分。

香港快运是港日航线第二大航空公司，班次仅次于国泰/港龙。“我们来往日本的航班比全日空及日本航空合起来还要多。我们是日本市场一个重要的投资者，占其中一个很大份额。日本是个很受旅客欢迎的市场，这对我们很好。”

他说：“我们觉得2015年对我们不错，整体而言。我们的机队增长迅速，目前有13架飞机，我们原来希望有15架，但有两架延迟到2016年第一季才接收。”

“我们已把我们的网络扩展到20到23个目的地，我们在10月份庆祝了我们二周年的生日，从启业到现在我们已接载超过3百万名乘客，比起其他大航空公司这是个很小的数字，但对我们这是个重要的里程碑。”

公司的扩展步伐不会放缓。12月，科温公布，除较早前订购A321及A320neo客机外，公司有计划再增订10架飞机。公司已增加了10架230座位的A321客机，总计起来，公司已承诺接收的飞机达到12架。在这之前，公司已确认取得12架A320neo，这12架飞机租自飞机租赁公司北极航空资产有限公司 (Arctic Aviation Assets Ltd)。

6架新飞机在年底付货，分别是4架A320neo和2架A321，机队数目到时将增加到21架。另外，有10架飞机在2017到2018年交收，换句话说，到2018年12月公司至少将有39架飞机。科温说他的目标是在这几年的时间内增加到50架，如果香港机场的升降时段允许的话。

机队计划不仅仅是增加飞机数目，它也是对冲燃油成本及锁定升降时段的机会，后者科温说是他每天工作里最关注的事项。“A321客机把我们的规模提高了一个级别，它将为我们的运营提供230个经济座位，比起目前的A320多50个座位。”

“我们也正在思考如何利用升降时段的问题。在我们的目的地中，有颇大的一部分需求比较大，但仅为满足这个需求而增加升降时段不太合理。比较好的做法是转用大体积飞机，采用A321是个温和、成本递进或业务逐渐复杂化的一步。它也是对冲将来公司面对较大的升降时段限制的保险。”

至于油价对冲方面，科温比较谨慎。他说：“单纯从对冲油价的角度，我们的看法是有好有不好。对冲的代价可能很昂贵，容易弄

对也容易弄错。其实更有效的对冲是利用市场上neo型客机供过于求的情况。”

科温相信，neo型客机有超订情况。“我们觉得这样去看比较合理。我们不是第一梯队的航空公司，但我们也能订到neo型客机，成为北亚第一家拥有neo客机的廉航公司，这显示了有超订情况。”

“这个情况给了我们额外运营好处——可贵的燃油效能等等，即使以目前的油价来看。能在neo客机上多设8个座位也是好事。我们是世界上第一家提供188个经济座位neo客机的航空公司。”

“多8个座位似乎不算什么，但单位成本因此减少若干，升降时段的利用相应提高了一点点，积少成多，这就是我们重组的其中一个部分：一连串累积的小成绩，而最后发生效力。”

与此同时，业务大幅迅猛增长。截至11月尾的12月内，公司乘客数目同比跃升84%，月份同比增加58%。在上年8月巅峰时，座位利用率 (load factor) 平均为92.5%。整体来说百分比在80之间。

科温说：“主要的驱动力是载能增加。我们需要把机队扩展到一个足够规模的水平，这个水平没有一个固定数字，但大体上在10到15架飞机之间。我自己用这个简单的规条：对一家短程廉航公司，一架飞机应该服务大概2个目的地，我们立即计算到，10到15架飞机可以服务20到30个目的地。”

“这显示我们的目的地是香港消费者喜欢去的地方。另一个关键因素是单位成本。显然，仅有一架飞机，单位成本会很高，但增加到10到15架飞机，成本就开始下降。”

科温说，航空公司需要尽快增长到一个规模足够的水平，以便尽可能“吸纳”香港的升降时段。“我们意识到，香港机场的升降时段越来越紧张了，我们不想被限制成为一家很小型的航空公司，在那个位置太难经营了。所以，大部分增长来自机队扩充，但座位利用率年比一直平稳上升。”

至于竞争，那香港的竞争有的是，科温把这个看成既成事实。“竞争很大，有17到18个其他国家的廉航公司飞来香港，当然这意味着要坐廉航，有很多选择。”

“还有世界其他著名航空公司也服务香港，这些航班不仅是商务头等舱，它们也有很大的的经





香港快运首席执行官安德鲁·科温说不会兜圈子说话，盈利很大原因是（低）油价，其他航空公司的情况一样，这个趋势可能维持很久。

济舱位。在我们心目中，香港市场是世界上竞争最大的市场之一。”

“但这些挑战逼我们做得更好，更上层楼，偶然晚上失眠在所难免了，大部分好的公司都是竞争越大表现更好，我们希望成为这种公司。”

香港快运成功的关键之一是它一开始就立意成为香港低成本、廉价机票的航空公司。科温承认，刚开始时，香港快运和香港航空之间的品牌不清楚，部分原因是名称相近，品牌相同。

机身形象问题在2014年初获得解决，香港快运采用一个全新天际线机身形象，以香港城市天际线为背景。新机舱人员制服也在上年实行。科温说：“我们好像与香港载旗的形象密不可分。”

“理所当然，香港人以自己城市的天际线为傲，它代表了这座城市。我们的形象是正面的一步，其次我们具有廉航的优点，人们内心可能有保留，但仍然会尝试你，因为票价低，尤其是当你的目的地具吸引力。我们以标准的低票价战术吸引到很多人来尝试我们。”香港快运的票价比本地机票水平低30%到70%。

公司以本地点命名第一批飞机。“那个做法效果很好。乘客们爬上飞机时都在飞机名称旁边停下来，以自拍拍照，然后上传Instagram、微博或面书或其他网站，产生口碑推广效果，”科温说。

公司另一个创举是接纳八达通收费卡，八达通是香港人人都用的支付卡，用于交通、食物、泊车或其他服务。公司接受乘客以八达通购买飞机餐及免税商品。

科温说：“我们得到很好、很好的顾客满意分数。截至2015年10月31日为止的最近一次调查，94%乘客对我们机上服务开心、很开心、满意或很满意。低廉票价、吸引人的地点及美好的机上服务，这是最好不过了。”

香港快运未开业前做过香港人想去的地方的调查，答案是北亚的日本、韩国及东南亚。调查所得反应协助公司建立起目前的航线网络：日本的广岛、福岡、大阪、名古屋及东京；韩国的汉城、釜山及济州；及东南亚的清迈、普吉及峴港。

公司亦飞往台湾台中，及中国兰州、无锡、宁波及昆明。仰光及曼德勒航线在今月加入公司网络，公司正在考虑今年稍后开启老挝的琅勃拉邦、太平洋岛屿如关岛及塞班群岛航线。香港快运亦以季节性包机形式飞往几个中国目的地。



大约70%到75%的公司乘客来自香港，但公司也进行市场推广活动吸引更多往香港的乘客。机票销售有很大部分已转到网上，公司未转型为廉航前，网上订购只占约10%到15%，现在已超过85%。

“这点很重要，如果有什么不妥当，我们很快从社交媒体或直接渠道收到反馈，问题得到迅速处理，”他说。

乘客满意的最主要原因是公司令人印象深刻的准点表现(OTP)。据独立航班统计监察网站Flightstats.com，香港快运的准点成绩数字是香港之冠，以平均近80%准点出发率超越比它大的航空公司对手。

这个优越成绩是有理由的，科温解释说。香港快运开始重组时就定位为与香港航空配合的姐妹航空公司，后者是全方位服务航空公司，主要往来中国大陆与香港。

因此，香港快运没有太多大陆目的地，意味着它幸免于困扰来往大陆航班的机场延误及空中交通控制拥堵。

科温说：“空中交通控制拥堵是准点表现统计上的元凶，公司既然摆脱了这个影响，其他导致延误的小因素就突显出来，这包括油车或载客巴士迟到——都是导致晚点的常见原因。我们很清楚这些问题，所以能够系统地处理它们，不致让空中交通控制拥堵或常见晚点原因模糊了视野。”

“要在香港搞得成功，我们必须把基本因素做好。首要之务是办出一个安全可靠的航空公司。这是最基本的。我们的母

公司本身是个长程服务的航空公司，这意味着我们的运营安全可靠。此外，我们有吸引人的票价及目的地。”

但你如果常常晚点的话，就徒劳无功了。准点表现是我们当时必需要搞好的项目，不仅从乘客的角度来看需要，从机队利用率的角度也是。”

“高利用率节省了成本，它又令我们有能力提供低廉票价，而达到高利用率，航班必须长时间保持准点表现。如果有延误而且有上升趋势，整个机制就失灵了。”

科温说香港快运不想天经地义地把自己看成为香港的廉航。他说：“我们想通过努力取得这个名誉，所以，我们的表现必须强健稳定，服务准时，以此建立起我们的声誉。”

像其他航空公司头头一样，他密切注视经济情况，包括中国经济放缓，但他相信香港快运能抵御任何挑战。

“经济放缓时，尤其是大幅度及长时间放缓，个人旅游及公事出差都下降，但人们仍然想及需要旅游，与之同时小心花钱，这就是廉航模式的强项了。”

“其次，需求下降会导致票价下跌，廉航公司的成本结构令他们有能力抵受得住这个冲击。”

科温说，海南母公司对香港快运非常支持。“他们是长期投资者，见到市场出现对廉航有利的机会，也为了能在香港建立业务。他们大力鼓励我们尽可能利用环境的优势，有关机队的公布及新目的地都是他们的投资的见证。” ■

飞机内饰行业的理想之地

2016国际飞机内饰展览会

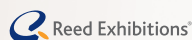
2016年4月5日至7日，德国汉堡国际展览中心

国际飞机内饰展览会作为世界飞机内部装饰业的全球市场领先者，是展示未来机舱设计方案、空中娱乐、机上通讯和乘客服务的平台。

现在就在线注册，获取免费名额

www.aircraftinteriorsexpo.com/register

承办单位：



合作单位：



协办单位：



Aircraft EXPO[®]
interiors
5-7 APRIL 2016
HAMBURG MESSE | GERMANY



高风险的生意

随着业界踏入公告业绩季度，低油价对各亚太航空公司的连锁反应逐渐浮面。某些航空公司的利润飙升，特别是那些过去没有在高油价时做对冲的公司；不过这只是一个片面印象。究竟30美元一桶油为区内各航空公司带来什么冲击，首席记者包乐天为你报导。





燃

油是航空业界的命脉，也是业界最大的开支；燃油也是航空界的致命弱点，过去航空煤油价高居不下所做成的影响是个例子。今年的每桶油价是过去12年的新低，而航空公司的毛利率也为过去50多年来最高。

但低廉油价对亚太区的航空公司的负面影响逐渐显现，即使是最好的航空公司也不例外。

国际航空运输协会 (IATA) 最近的财务监察报告说，原油价1月跌至12年最低，触发原因是全球需求转弱及担忧供应过多，这包括伊朗出产的额外原油供应。

IATA说：“如果趋势持续，最近油价的下降幅度在2016年将为业界省去约120亿美元的燃油开支。”

虽然这对民航界怎样看也是好事，但对很多航空公司来说，油价下调仍没为他们带来财政上的红利。整体而言，较低的燃油价可能会支撑利润上升，但事实是亚太区航空公司的盈利落后于其他地区。据IATA说，亚太区航空公司预期2016年的盈利将由2015年的58亿美元上升至66亿美元。

在亚洲，平均的预测是每位乘客整体利润5.13美元，远低于美国及欧洲，后两者的每位乘客利润预期是21.44及8.8美元。

IATA的汤彦麟说，亚洲航空公司的管理人员“正超时工作以克服这个挑战。他说：“很难说事情何时才会改善，但以概然率来推断，应该需要一段时间才能恢复。改善继续下去越来越好，或是再受到挫折，两者之间不仅看管理层的努力，继续引入运营改良及更高效率，还要看油价是否能继续保持在低位上。”

IATA指出，很多航空公司的对冲政策是在油价较早较高的位置订下来的，要从较低的油价尝到好处，还得等一段时间。

新加坡航空 (SIA) 是个例子，该航空公司截至2015年12月31日的第3季纯利是1.96亿美元，相对前年同期的1.44亿美元增36%。

获得这个比较好的业绩，很大原因是公司的燃油成本减少24%，加上销售增加，新航把部分飞机出售回租；但业绩其实可以更好。

马来西亚安道分析公司 (Endau Analytics) 的主要分析师舒哥尔·宇索夫 (Shukor Yusof) 解释说，新航的利润报告包含季度一些其他主要数字，营业利润增加了2.05亿美元，而航机燃油对冲损失5.13千万美元，汇价损失大约5.5千万美元。

新航的正式业绩公告这样说：“油价降至12年新低，较低的油价为公司带来较大的舒缓，但燃油仍然是集团开支的一个重大部分。集团第4季度所需燃油的46.6%以每桶90美元的加权平均价位对冲。”

舒哥尔说，这是个很大的油量，其所对冲的价位远高于目前每桶航机燃油的水平（截稿时间每桶35到33美元之间）。他说，如油价飙升，再加上坡币走软，公司的毛利率将会受到更大压力。

在未来几个月，很多航空公司也和新航同一命运，他们的燃油对冲价亦远高于目前的现货油价，但低廉油价已带出其他

问题，可能导致航空公司改变策略。

分析师开始问这个问题：低廉的油价会不会令航空公司继续使用老旧的航机，让它们继续飞下去，因此延期或延迟接收昂贵的省油的新飞机？

而且，航空公司也被批评，尽管油价下滑，航空公司继续收取燃油附加费。航空公司被指责没有把油费减省的好处以较低的机票价转嫁给消费者。

但汤说：“这是废话，不是每家公司都赚到钱，燃油虽然是航空公司成本的一大成分，后者仍有一大块没有受惠，仅仅因为燃油下跌而期望票价应声下调，是不切实际。”

在一个2月新加坡航空展前夕举行的民航峰会上，汤致辞说，尽管2016年的全球业界盈利预测为破纪录的360亿美元，业界的盈利基础仍然薄弱。

“油价走低当然有帮助，但由于远期对冲的价位远高于市价，美元相对本地货币走强，在环球很多地方，低油价的影响给滞后及冲淡了。”

汤说：“随着成本下降，票价也会下来，现在社会大众从业界其实受惠挺大。”航空公司那面也申辩，由于高资本成本、规范管理限制和激烈的竞争，他们现在才能为他们的投资者建立起一个可持续的利润基础。

汤指出，业界今年利润的主要部分，即192亿美元，来自北美洲。他再次对东南亚航空公司的盈利发出警告，因为东南亚是廉航公司互相进行割喉式竞争的集中地。

他说，当油价跌了，在过去18个月，美元相对地区各货币却升了20%。

所以，尽管有燃油附加费的批评和暴利的指责，IATA的数字清楚显示，机票价一直在下调。2015年

头11个月，票价同比下降12%，即使扣除了美元上升的影响，票价仍低了5%。

IATA说：“最近油价下跌及业界内的竞争，可能将反映在2016年的票价上，后者将随着燃油对冲解套而变得更低。”

低油价对载能也有帮助，之前因为油价问题而无法有经济效益地运用而给存仓的航机，现在正被重新编入航空公司的机队中。

这趋势的另一面，是对航空公司碳减排计划的负面影响。航空公司与其投资于能源较干净的飞机，不如用燃油效率较低、耗油大的飞机，反正这对他们的成本影响不大。

另一个令人担忧的趋势是，全球载能在2015年增加了5.1%，但12月的平均座位使用率“大幅下滑”，航空公司座位使用率的收支平衡点也随着下跌的单位成本而下调。

要言之，座位使用率下跌加上激烈竞争，特别在亚太地区，加重对收益的压力，抑制了潜在更高盈利。

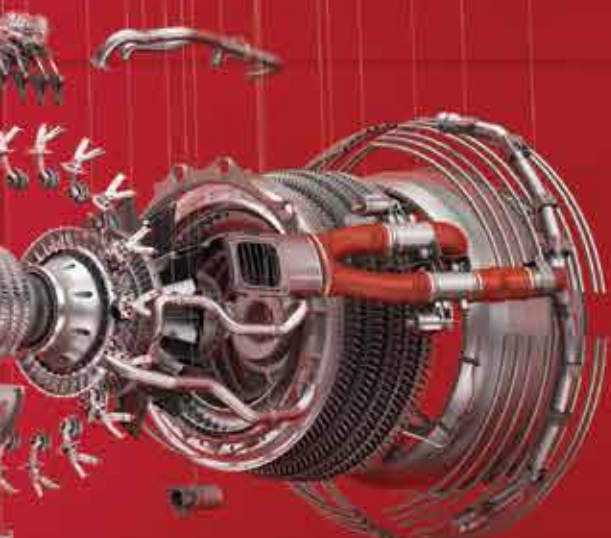
另一面，货运经营在亚洲受打击最大，目前在停滞状态，对整体局面也做成不利。相对年初，2015年的年末空运量仅录得0.5%的升幅。货运使用率为6年来最低，对货运营收维持强大的压力。

低油价还做成其他较广泛的影响，需要考虑。举例，数以千计的非菲律宾人在海外工作，很多在中东石油生产国的钻井台、

“整体而言，较低的油价可能支撑了利润，但事实是亚太区航空公司的盈利落后于其他地区。预料亚太区航空公司2016年的盈利，将由上年的58亿万美元增长至66亿美元。”

国际航空运输协会





可靠性的理想架构

我们的新一代LEAP发动机拥有坚实的技术和产品基础。
基于富有传奇色彩的CFM56发动机平台，我们延展技术、
不断创新，为CFM全球用户建立新的燃油效率标准。

cfmaeroengines.com

CFM International is a 50/50 joint company between Snecma (Safran) and GE.

PERFORMANCE | EXECUTION | TECHNOLOGY

LEAP

MORE TO BELIEVE IN



油轮及家居或建筑行业服务。

2015年,这些海外工作的菲律宾人汇回祖家228亿美元,相当于国家国内总产值(GDP)的10%。油价如长期处于每桶30美元的水平,对汇款祖家会有负面影响,各国的燃油税收减少,数以千计的职业被削,可能导致旅游暴跌。

世界最大的能源消耗国中国发出疲弱的经济指数,对环球股市做成冲击。大陆制造业部门录得自2012年1月以来最大的收缩幅度,加重了对需求的担忧,尤其是当市场已经饱受石油供应过大的摧残。

卡尔·拉里(Carl Larry)是位于侯斯顿的Frost & Sullivan公司的业务发展董事,他说:“中国是美国以外仍屹立不倒的最后一个石油消耗国。问题是现在所有人都依赖它。”

对于燃油附加费,航空公司说,旅游大众不明白附加费没有反映燃油昂贵的真实价位。航空公司在个多月前预售机票,事前并不知道某个特定旅游日期的当日燃油成本,这也是他们对冲燃油价的原因,这样,航空公司可以知道未来某个日子需付的油费。

怎样也好,大部分亚太区的航空公司都减低或取消了附加费。日本各航空公司的附加费受到监管,在最近几周,日本和南韩这两国的航空公司也开始了取消附加费。

澳航在一年前把附加费算进它的基本票价里。香港民航处在2月禁止从香港出发的航机征收燃油附加费,处方理由是“油价已经大跌并且稳定在一个合理水平。”

台湾各航空公司都降低了附加费,但民用航空局(CAA)没有把它取消。短距离航班的附加费每程减2.5美元,到最高5美元;长距离航班减6.5到13美元。

在马来西亚,廉航集团亚洲航空1年前取消所有燃油附加费。印尼的交通部在1月宣布,随着油价暴跌,交通部将把机票的最高限价下调5%,但如油价上升,最高限价可以相应调整,交通部说。

新航说他们定期检视燃油附加费,及“在做出有关改变的决定后即时向市场公告。”

就对冲来说,整个地区的航空公司各有不同情况。中国的航空公司在全球金融风暴损失惨重后完全没有做对冲,一直按现货价购入燃油,受惠不少。大部分其他航空公司都对冲部分燃油需求。未来几个月,随着对冲合约到期,决定续约或以油价继续走低为经营前提,在全球经济不明朗的环境下,是个人人都想得知答案的大奖问题。

1月份,航空顾问公司Ascend的首席经济师彼得·莫里斯(Peter Morris)说,预料航空公司不会因为低油价而取消他们的省油飞机订单,这些省油飞机是油价高企时研发的。



他说:“油价是下来了,但额外的好处是有人买了一堆新玩具,要用上这些新玩具。”无论如何,取消飞机订单的可能性还是被提出来了。

普华永道会计事务所的一个报告暗示,随着油价下跌,航空公司正重新审视机队管理的思路。它说:“航空公司可能选择继续应用旧航机,及/或租用较旧的航机,这些在其他情况下应该会退役的航机。”

“后果之一是,当油价保持在低位时,较旧的机队变得更有价值,如果航空公司因此选择把新飞机订单拖后,这对波音及空客可能有不利影响,虽然这两家飞机制造商的订单已积压至12,000架飞机,总价值12兆亿美元,这点对他们有利。”

亚太航空中心顾问公司(CAPA)说,由于航空公司裁撤旧飞机的速度较快,2002年以来的机队增长率一直低于平均数,但2016年的机队增长预料将升至4.9%,高于4.4%的历史平均数,这是2001年来首次出现的情况。“新交付的飞机的退役率也下降,可能因为油价低廉,延长使用旧飞机更符合经济效益,”报告说。■

油价前瞻

默罕米德A. Al沙劳维(Mohammad A. Al Sahlawi)是沙特阿拉伯最高经济委员会顾问局的前任成员,现在是位于利雅得的法赫德国王石油矿物大学工业管理学院的经济学教授。他在1月份说,至少在未来12个月,原油价应该在20美元的价位徘徊。“我们看不到新兴经济体如中国的需求会有一个大的增长,而很多国家的供应却预料会增加,特别是伊朗和美国,需求少了而供应多了,价格因此会停在一个较低的水平。”在一个杜拜举行的金融市场大会上被问到油价何时回升时,沙劳维说:“不会是短期内的事情,可能会在2到3年后才见到复苏。”这个预测有可信度,考虑到石油生产国不愿减慢生产和减少供应以推高油价。虽然油价在过去18个月大幅下跌,IEA(国际能源署)说,在未来几个月,沙特生产石油的速度不太会降低到每天1千万bpd(每天桶数)以下。

沙特阿拉伯在过去连续10个月保持每天1千万桶油的生产速度,在2015年末把它的平均出产率推高到破纪录的每天1.017千万桶。尽管油价暴跌,石油输出国组织(OPEC)输出的石油量接近破纪录的水平。第5大生产国伊朗将按预定投入每天40万桶的石油,这将加重供应过大的情况。但Mercatus能源顾问公司主管米克·歌尔里(Mike Corley)1月在都柏林举行的航空公司经济大会上唱反调,他警告说,油价的反弹可能比人们预料的更快。

电子玩具威胁航行安全

上年是世界各地航空公司飞行记录最安全的一年，亚太区商用飞机录得零严重意外；但随着无人机及锂电池驱动的悬浮滑板的发展及广泛应用，飞行安全面临新的威胁。

记者包乐天 (Tom Ballantyne) 报道

亚太航空公司协会 (AAPA) 总干事安德鲁·赫德曼 (Andrew Herdman) 上月发表他的飞行安全年度报告时宣称，2015年是全全球记录上最安全的一年，对亚太区喷射机运营公司来说也是个很好的一年，12个月没有意外。

AAPA的赫德曼说，2015年商业运输部门有逾4千万飞行班次，环球安全接载35亿名乘客，而只有4宗重大意外牵涉到商业航空公司，而意外中的飞机由西方飞机厂建造，这4宗意外的伤亡总人数达374名。

以上数字包括了德国之翼和美捷香港商用飞机的意外事件，起因据了解是非法的人为干扰。“亚太区航空公司没有牵涉到西方建造商用飞机的重大意外，而每5百万班次有1班出事的全球致命意外率，显示2015年是商用飞行史上最安全的一年。在过去5年，重大意外损失率减少超过一半，”赫德曼说。

但赫德曼告诫说，我们不应因积极的结果而生轻慢之心。无人机(遥控飞行器)几乎与飞机相撞的次数日益上升，对飞行安全构成新的威胁。另一个新风险是锂电池驱动的悬浮滑板，或自动平衡机动电单车，运载这些工具对飞机构成火警风险，已经发生过多起地面事件，这些工具着火、爆炸并造成严重人体伤害。

IATA安全及飞行运营高级副总裁基尔图·洛佩斯·玛雅

(Gilberto Lopez Meyer) 最近突显无人机危险的地方，他说，协会的研究显示，数以百计的无人机曾与飞机接触，飞临机场，也发生过相撞事件。

IATA发现，从2013年1月到上年6月，7个官方来源上报共856起无人机事件，其中一起怀疑相撞，一起证实相撞。近90%的报告来自北美。

在本区内，并没有数字统计航空公司或机场与无人机的事件，但在过去几年，有关这类的事件屡有所闻。上年9月，一架无人机在克赖

斯特彻奇市受管制的上空几乎与一架商用班机相撞，新西兰民航机师协会之后表示“非常担心”。

据机师报道，载有166名乘客的新西兰航空公司A320客机飞向奥克兰时，目击一架无人机在克赖斯特彻奇市的北面，在约6千尺的高空近距离越过该客机，技术上而言是几乎相撞。

IATA的玛雅说，有5起美国事件触发了交通警告及防撞系统警报 (TCAS)，据知只有政府无人机才使用TCAS。“我们假定了这些使用TCAS的无人机是政府的，但

到底是什么回事，我们不清楚，”他说。

“这些无人机是安装了TCAS系统的遥控飞行器，这点我们肯定。这是个严重问题，我们正和国际民用航空组织 (ICAO) 合作拟定必要的程序、规则 and 标准，尽快控制这个问题。”

悬浮滑板也榜上有名，这种锂电池驱动、无需扶手的电单车在多次事件中着火焚烧，以至世界各航空公司禁止它们上机，以手提行李或寄舱行李的形式都不接受。

Swagway及某些厂家出售的型号的锂离子等级是158瓦时，在美国联邦航空管理局 (FAA) 160瓦时最高限制范围之内，但厂家敦促消费者，把这种流行的电动单车作为行李寄存机上，需额外谨慎。

Swagway在发表的一项声明中说：“在航机问题上，我们的立场是，虽然技术上[悬浮滑板]属FAA指引的规定范围内，我们不建议把Swagway滑板作为携带行李带上飞机。航空公司有其惯常的许可限度，[对携带行李]的允许标准各有不同。”

“这类滑板比较新颖，外间流传的有关信息或可能互有差异，为安全起见，我们须再三强调，所用零件的口径会影响到滑板本身的整体安全性。”

这就是其中一个问题，来自声誉良好的厂家的滑板有很好的质量，但外面也流传很多廉价的“抄袭版”，其中很多产自亚洲，特别是中国，这些产品未能符合认可的安全标准，甚至在某些亚洲机场的禁区内出售。■



亚太航空公司协会总干事安德鲁·赫德曼说在过去5年，重大空中意外损失率减少超过一半。

穆勒为马航开出的药方

外号航空公司医生的基斯托夫·穆勒 (Christoph Mueller) 以扭转亏损的航空业务而闻名。他最新的任务是挽回马来西亚航空公司 (MAB), 这个可能是他到目前为止最艰巨的任务了。履新接近一年后, 这位马航首席执行官告诉东方航讯首席记者包乐天说, 变革即将来临。

穆

勒是爱尔兰航空集团的前任首席执行官, 当他上年抵达吉隆坡, 肩负起艰巨的回复马航声誉的任务时, 马航已经躺在深切治疗病房好几个月了。

在之前12个月, 这家航空公司发生两起航机意外, 共537人丧失生命, 其中MH370航机的全部乘客及机组人员仍然失踪。这两起意外严重损害了公司的品牌声名。

马航的新东主是主权财富基金卡山纳 (Khazanah), 它另外交给这位54岁的欧洲人的任务, 是令从失败的旧马航 (MAS) 重组而来的新马航盈利。之前旧马航——这家马来西亚载旗航空公司——已经亏损多年。

外间一致的共识是, 如果有任何人能胜任, 这人就是穆勒, 这位沉静而富于实战经验的人。2009年, 他出任蹒跚的爱尔兰航空首席执行官一职, 不出一年把公司转亏为盈, 他亦成功阻截了由廉航瑞安航空 (Ryanair) 发起的对公司股东名册的侵袭。在这之前, 他已经对好几家航空公司的开支收入上实施严格的财政纪律, 此外, 他曾在汉莎航空出任高管职位多年, 表现成功。

在马航 (MAB), 穆勒面对的实际上是个破产的业务, 他深知要对症下药, 情况会很惨烈。在一个他形容为“强力重置计划”中, 约6千个职位被削, 载能减少30%, 亏损航线被停, 过程如手术刀的精确。意料之内, 公司内的士气据

马航首席执行官基斯托夫·穆勒: 公司与阿联酋航空的代码共享令公司提供给顾客的航线增加了接近一倍。





报降到最低。

穆勒说，完成了几个主要变革后，今天需要的是“卷起衣袖”下干劲处理艰苦的问题部分。“这里没有火箭科学那样的难度，但也不容一丝希望或主管愿望的成分，我们需要落实的是一套非常军事化的计划。”

“公司正按计划朝2018年开始盈利的目标迈进，这仍然是我们目前的预测，”穆勒上月在接受东方航讯独家访问时说。

比较困难的工作是全面恢复马航的地位——一个公认的声音良好的品牌。“我们经历了两起惨剧。我们不感到有罪疚感，我觉得适当的态度是把这两次事件视为上天弄人。从新确立顾客观感可能是最大的挑战，这需要一段时间，我们必须全世界跑，以新公司的身份重新确立我们的地位，”穆勒说。

与此同时，很难判断马航目前的财政表现到底怎样。运营上它当然仍在赤字阶段，至少目前是这样。卡山纳已经注入14亿美元资金，把公司稳定下来，但另一面公司的累积债项接近15亿美元。

公司在2014年11月退市，那年是公司最后一次公告业绩，据公报，该年首9个月亏损3.089亿美元，前一年同期亏损为1.965亿美元。公司自2011年以来一直每年亏损。

油价虽然下跌，可惜马币贬值，没有为公司盈亏底线带来好处。穆勒说：“事实上，马币贬值比率稍大于油价下跌幅度，所以，两者之间无法完全得到对冲。”

“马币汇价的打击比较大，这很容易解释。我们超过一半的开支以美元支付，但收入大约一半是马币，这是我们受到打击的原因。”

“比起今年年初，马币稍有起色，但离我们的业务计划仍有差距。上天保佑，马币继续增强而油价保持目前水平。”

到目前为止，公司没有对冲燃油价。他说：“我们只是太穷，没能力做对冲，但现在获得股东注资，我们在思考重入对冲市场，而且不限于燃油，汇价对冲也在考虑之列。”

穆勒视燃油对冲为主要的降风工具。“基本上，对冲把上飙的油价挫一挫，给公司的商业部门一个空档时间，部署如何回应油价的走势。我相信世界上大部分航空公司都实行一个18个月的循环远期对冲政策，我们也会这样做，降险的好处比比错失商机要大一些，”他说。

不过，马航从机队中抽掉了好几架飞机，公司的燃油开支下降了。被撵出去的飞机包括17架B777-200ER，它们不是停飞、出售，就是被退回给出租人。目前公司有77架飞机，包括6架A380、15架A330-300，及56架B737-800，最后一组飞机会随着旧机退役而减少，按计划年底减少到35架。

已订飞机中，4架A350-900由2018年开始交付，公司有权再多加2架。公司也和出租公司——空中租赁企业——定下期权合同租用2架A330-900。虽然外间曾广为报导马航尝试出售其A380机队，穆勒说那是媒体“一个很大的误解。”

“我们一直想保留它们到2018年，因为它们是我们伦敦航线唯一能用的飞机。伦敦是我们网络里的一个目的地，这点从来没有质疑。因为很多不同的理由，伦敦对马来西亚非常重要，我们永远不会动念头碰这条航线，所以我们需要我们有的A380飞机。这情况会一直维持下去，直到新A350飞机到手，而那是2018年的事。我们也越来越多用A380飞机接载信众来往中东，”他说。

机队瘦身，把员工从2万人削减到1万4千人，这两项举措不

赢回中国市场

穆勒对马航在中国市场的前景充满信心。MH370班机事件后，马航在中国的声誉和订座数字都大受打击。惨遭厄运的那班航机从吉隆坡出发飞往北京，机上有很多中国乘客。

穆勒说：“我们在中国正恢复起来，因为现在已经沉到海床了。有一点，我们在中国的声誉某程度受损，我们可能需要一段时间才能把它恢复。其他航空公司也经历过类似情况，这个你无法一夜之间奏功。”

穆勒指出，中国最近的GDP（国内生产总值）“稍微下调了。”他说：“GDP和乘客需求的相关系数超过95%，但现在在中国的情况比较特殊，世界上很多其他国家都没看到过这种情况。事实上，商务客流量跟GDP还是有连动的，所以，往来中国的商旅流量的确下降了。”

“挺诧异的是，个人消费没受GDP下调影响。这背后有一个解释，挺有意思，在中国，个人消费，包括旅游或出境旅游，跟有多少人持有护照有关，而跟GDP无关。”

“而在中国只有4%的人口持有护照，是个很低的数字，令人诧异的低。按新护照发出的速度来看，我们预料，未来7到8年护照持有人会增加到10%”

“所以，出境旅游将上升，而源自中国大陆的旅游需求很强劲。第二个对我们恢复有利的因素，是中国游客出门玩，最喜欢的两件事是当地有人说中国话，有中国菜吃，这都是马来西亚能提供的，所以，马来西亚是中国游客喜欢去的目的地之一。他们也大伙大伙地来到吉隆坡购物，这个对我们也有帮助。”

是随便粗略估计进行的，而是基于公司需要飞哪儿，不需要飞哪儿，及重心何在而小心制定出来的计划。马航取消了巴黎、法兰克福、阿姆斯特丹及伊斯坦堡航线，把澳洲航线的载能减低40%，此外，好几个亚洲目的地的航班次数也减少了。

穆勒说，进行公司重组时应该盯着各市场的状况，公司当年制定它的长程航线时，大部分航空公司都专注于欧洲和大洋洲之间的航线。

他说，即使今天，大型航空公司也以新加坡和香港等枢纽的加油站把各市场连接起来。“我说的是，世界已经改变并带来2个冲击。一，整个从欧洲到大洋洲的运量都给中东航空公司占去了，由于它们的地理位置，它们竞争力很强，当然它们是新成立的公司，在成本上占有优势。”

“其次，随着中国的崛起，欧洲和大洋洲之间的贸易变得次要。2001年，中国的世界经济排名在第9或第10名，现在是紧贴美国的第2位，有关交通流量也随之而变。所以，我们的新航线网络，是基于新的起点及目的地，及马来西亚与这些新兴经济体的关系。”

这些并不意味着把欧洲的重要性降低。穆勒采取的其中一个行动是跟随澳航的例子，与阿联酋航空签订广泛的代码共享。有关交易上年年底在迪拜完成。

“我们的情况和澳航差不多，带着很少的客流量飞去欧洲，我们的座位利用率就很低，这意味着什么？很明显，我们想把网络扩展到其他地点，而这些地点，是我们无法载满一机乘客飞去的，”他说。



“首先是欧洲，但我们将【通过阿联酋】把网络扩展到非洲、拉丁美洲、北美洲，然后再到那些没有足够从马来西亚出发的客流量的地方，如塔什干、德克兰及中东其他地点。”

“到年底时，马来西亚航空公司服务的目的地将增加逾60个，这很有意义，因为我们自己运营的目的地70多个，增加的数字差不多是我们网络目的地的一倍。我们顾客特别喜欢从我们的增富(Enrich)飞行常客计划赚到里程，很快他们就能把这些里程花在阿联酋航班上。”

在最初阶段，马航和阿联酋在后者38个欧洲目的地、15个美国城市及38个海湾、非洲及印度洋地点上共用代码，之后会有更多地点。

至于从这个伙伴关系所能获得的财政上的利益，穆勒不愿公开。“是的，这方面我们知道得很详细，不过不太方便向你透露。我只能说，分量很大，而且不仅在增加我们的营收这一方面，”他说。

“你必须把这个改变考虑进去：我们在几条欧洲航线上中止了亏蚀，这个本身就是一个财务改善。我们把亏损消除了，但客流量仍然在那儿。”

马航要取得成功，关键因素之一是把员工数目减低到一个适合一家较小的航空公司。公司已向2万多名员工发出解雇信，另外1万4千名员工以新合约基础雇用。

公司另有2千名临时合约员工，但这些职位今年之内就会取消。“为什么会这样？因为你不能一夜之间实行新的工作程序。”

“在某些情况，你需要IT系统的支援，在其他的情况你需要重写标准运营程序。重组已经进入了一个我们必须卷起衣袖，短兵相接的阶段，艰苦的工作即将来临。”

“我们已调整了超过200个项目，营收及成本方面的都有。有些可以很迅速地得到落实，但有些需要更好的IT架构，可能要长达2年的时间。这就是我们目前的处境。”

穆勒及马航高管亦要处理员工士气问题，后者在多年亏损及2014年2起意外后跌至最低点。穆勒以“有点好坏参半”来形容今天的士气。他说，这可以理解的，得到永久性合约的员工很雀跃，期待前景，想从头来一个新开始，”他说。

“而只以临时合约和我们工作

的员工，意识到离开的日子越来越近，哪有心情载歌载舞，这个我无法怪责他们。但我们会在几个月内克服这形势。我给你的答案是，员工士气已经提高了。”

另一个需引入马航的关键改变是确保员工与管理层保持有效沟通的措施，这个在航空公司里常见的问题。马航没有工会，但穆勒相信，有员工代表参与非常重要。

“缺点、领导力及举报等这类事情需要以某种形式疏导、进行，所以我们做了件可能是毫无先例的事，我们把员工代表叫进来，问他们是否能考虑选出一个工作委员会，这样我们可以有一个对口单位讨论事情，”他说。

“这个过程在进行中，我们邀请每个员工小组选出2位代表：乘务员组2位，机师组2位，机械师组2位，地勤组2位，如此类推。这样，我们与雇员沟通得更好，令雇员能告诉我们哪儿需要改善。”

虽然埋首于复杂的重组工作，穆勒没有忽略马航需要为顾客提供世界级的服务。他说，公司一向以良好服务著称——马来西亚人就是要热情款待客人，但穆勒承认公司产品需要重头做起。

“这方面我们仍没有起步，因为公司在过去几年一直亏损。我们需要的是一笔庞大的投资在我们的产品上，”他说。

今年会推出几个改良。公司正引入一个全新的餐饮概念。“我们的餐饮提供是业界中数一数二的。马来西亚非常重视餐饮，我们的文化多样性，意味着如你飞去印度次大陆，你得到最好的印度餐；如你飞去中国，我们给你最美味的中菜；去澳洲，那应该是一块上佳的牛扒。”

“餐饮产品分3波推出，我们刚刚在一两个星期前推出头等舱服务，接下来的是长程商务舱服务及较短程的服务。”

公司正引入新商务舱座位。“我们的座位比一般商务舱座位更好，座位完全平躺，很宽而且很长，还有很多储存空间。我的看法是我们的商务舱座位接近头等座位，只是欠那么一点点，我最近坐过一家廉航竞争对手的头等班机，这是我得到的比较。我们有这个水平的商务舱座位很重要，因为我们是长程班机。”

公司世界各地的乘客贵宾室正进行全新装修，把观感现代化，机组人员也会有全新制服。机队会安装一套全新机上娱乐系统。

穆勒坐下来接受东方航讯访谈前，刚刚从一个关于安装wifi系统在机队上的会议回来，这个安装会在明年年初开始。他说：“我们把整个服务链重新”

但取得可持续的盈利回报不容易。马航面对的仍然是个高度竞争的市场，到处不仅是全方位服务型的对手，还有各扩展中的廉航公司。

穆勒说竞争的确很大，但不表示无法克服。他说：“如果你有2到3家航空公司供你选择，价格会是个主要因素，但我们能利用我们的航班优势，尤其针对廉航对手。另一个因素是吉隆坡国际机场的连接能力。”

“我们是吉隆坡唯一能无缝连接乘客和行李的航空公司，按IATA标准，廉航没有这个IT能力做到这样。这是设计周到的航班网络的好处。

我们在市场上是个知名品牌，我们提供全方位服务，这是我们对对手进行竞争的地方：服务与航班。”■



过境的大门 给推开一点了 大陆客过境台湾解禁

中国公布，将部分解除大陆客过境台湾的禁令。
该消息广受欢迎，将大大促进各台湾航空公司的业务，
但该新规定离全面开放市场的目标仍然很远。

记者包乐天 (Tom Ballantyne) 报道

北京初次同意允许中国城市旅客过境台湾，中华航空显然非常高兴。对来自南昌、昆明和重庆的中国旅客不久能在桃园国际机场过境这一发展，这家台湾的载旗航空公司“表示欢迎”。

欢迎当然是欢迎了，但中华航空显然志不在此。该家航空公司的一份声明说：“对最近的公布，我们早已准备就绪。我们期望这政策扩展到所有中国城市。”

新规定的时间表还没有公布，但北京已经声明，大陆过境客不给离开机场，新规定也只在双方的准备工作完成后才会实施。

尽管如此，对各台湾航空公司，尤其是中华航空和长荣航空，这个决定是向前迈进的一大步。之前他们一直埋怨中国让他们吃亏，因为大陆旅客可以在其他区内枢纽如香港、新加坡、汉城及东京过境。

台北和北京的过境禁令谈判已经经年累月。上年初传出消息，中国将在年底前改变立场，但双方的讨论似乎停顿下来。

看来是政治考量令北京转移立场。亚洲太平洋航空中心 (CAPA) 相信，有关决定“可能”是北京在台湾大选前夕所抛出的“甜头”。台湾大选已经在上月举行。

大选赢出的政党不赞成和中国大陆发展更紧密的联系，而临近大选前，不少台湾人认为与大陆的合作未能为台湾带来好处，北京才提供这个过境交通权给各台湾航空公司，CAPA说。

台湾运输交通部说，该决定对台湾计划成为亚太过境中心的计划提供了助力，增加桃园国际机场的旅客量，及提高机场区内的非航空营收量。

中国政府的旅游统计数字显示，2014年中国出境人数达1.07亿人，其中2.16百万人前往美国，而今年前往北美的旅客预料为600万

人。如果一部分人从台湾过境，这将为台湾带来巨大商机，而当过境计划全面投入后，预料会为各台湾航空公司带来一年2.9亿美元的进帐。

台湾民用航空局(CAA)说，台湾与重庆、昆明和南昌之间每周有20班直航，15班归各中国航空公司。

自从过境禁令部分解除后，各台湾航空公司便开始审视，如何增加从这3个大陆城市起飞的直航班机次数。台湾民用航空局估计，从这3个城市起飞及过境台湾的18万名旅客中，预料大部分前往美国、加拿大、新西兰或澳洲。

CAPA顾问所说：“在意料之内，提出来的计划以小规模开始，各台湾航空公司能在3个中国城市载客。这3个城市都不是主要在载客点，数目最大的重庆，在台湾各航空公司的最繁忙大陆城市榜上排第22位。但过境客流可以支持台湾航空公司服务较小的大陆城市，与北京和上海的情况不同，这些小城市的点对点需求不大，但有了过境旅客的支持，台湾航空公司可以提高座位利用率。”

以过境旅客作为一个受控的先导试验是“中国当局一向的做法，正如数十年前的特别经济区。”对海峡两岸航班，北京采取相同的方法，循序渐进地引入中国和台湾之间的跨海峡航班。

中华航空在它一项声明中说：“我们的机队现拥有B777-300ER飞机和加上即将接收的A350飞机，随着最新政策启动，我们殷切期盼更多前往欧洲、北美、新西兰和澳洲的[大陆]乘客。”

目前，台湾的载旗航空公司每周有3班航机服务桃园和南昌之间，高雄和南昌之间每周2班，高雄和重庆之间也是每周2班。

中华航空说：“中华航空在中国大陆航线上的市场份额最高，为乘客提供一个广泛的全球服务网络。这个全面的网络包括32个客运目的地，



每周135个航班。在2月1日投入的扬州新航线把我们的目的地提高至33个，每周航班达137次。”

但是，CAPA说：“过境客的前景不太可能大量增加各台湾航空公司的载能，各台湾航空公司也视大陆的转乘客流为补充性流

量，而非主要的点对点流量。”

尽管如此，这仍然是个开始。台湾航空公司热切推广过境计划，并证明流量确有所增加，向值此把新规定扩展到更多大陆城市，让更多乘客在台湾过境。

各台湾航空公司可能侧重把

中国大城市的转乘客流吸引到台湾，例如北京和上海，那儿有较多的商旅客，收益比二线城市更好，但主要城市的转乘客可能没有想象中那么有吸引力。

分析师说，载能控制及升降时段的限制把飞入北京及上海的

航班堵在某一个水平，各台湾航空公司的航班如要扩展至这些主要城市，需要申请中途停留批准，而这会增加升降时段。上海浦东已逐渐增加时段，但北京在新机场2010年代末期落成前不太可能有太多的时段提供出来。■

中国进行机场时段拍卖，无视国际航空运输协会的保留态度

12月，中国在其两个主要空中枢纽机场启动了升降时段拍卖系统的先导计划，国际航空运输协会 (IATA) 对此表示反对，但在撤销先导计划这场仗上，日内瓦似乎已经输了。

记者包乐天 (Tom Ballantyne) 于日内瓦报导

中国在12月初宣布计划在拥堵的上海浦东机场及广州白云机场实行升降时段拍卖制度后，IATA的反应动作非常迅速。

数日内，一个IATA代表团抵达北京，与中国民用航空局 (CAAC) 及空中交通管理局 (ATMB) 官员会面。

但代表团要求北京规管当局遵循世界升降时段指引 (WSG) 的希望落空了。IATA环球升降时段事务主管彼得·史丹顿 (Peter Stanton) 说：“很可惜，这个指令是从[共产]党那边向CAAC和ATMB批下来的，在这件事情上我们没有什么可干，或说不。”

“因为一些我不便公开的理由，党在这件事情上注意到有若干问题，而最终决定选择落实这个机制。”

史丹顿很快发现他的看法正确，在他于日内瓦IATA全球媒体日

发表讲话后不久，年底广州白云机场就把9个升降时段拿出来拍卖，9个时段给7家航空公司以5.5亿人民币 (84.7百万美元) 夺得。

大部分时段给中国最大和最富于资金的航空公司及其子公司买下。中国第4大航空公司海南航空的子公司乌鲁木齐航空以9.099千万人民币 (1.402千万美元) 买下了最高价位的时段。

其他成功投到时段有：深圳航空、南航、东航、厦门航空、珠海航空，及贵州航空。时段有效期3年，航空公司可以在二级市场上交换、转让或出租时段。

民航局中南地区管理局官方网址上一则公告说，多达34家航空参与竞投，但观察家一致认为，较小的私营航空公司很快发现这些时段不是他们能负担的。

一家私营航空公司高管向当地媒体说：“对我们来说，拍卖太昂贵了。”中国最大廉航春秋航空主席王正华说，分配系统对私营航空公

司不公平，所有好的时段都分配到国有航空公司手上。

民航局在12月4日公布这个先导性计划的时候说，到2016年两个机场都有新跑道，到时每周有196个额外升降时段。两个机场共有98个升降时段给予国内航空公司，余额分配给各国际航空公司。

这次拍卖的只是境内航空公司的升降时段，两个机场的拍卖方式也有差异，广州时段是直接竞拍，价高者得，上海浦东是“抽签加收费”模式。

IATA反对拍卖，是因为这些拍卖背离了业界认可的时段分配准则“全球升降时段指引”(WSG)。史丹顿解释，对航空公司和协调当局来说，WSG是IATA最佳实务守则，发挥机场基础设施建设最大的效能。

他说：“时段拍卖的问题是它无法确保有关时段得到最优化的利用。出钱最多的航空公司拿到升降渠道，而以机场和乘客的最佳利益

为原则利用时段的航空公司却被拒于门外。”

“目前，我们对升降时段的拥有权不需要定义，但随着时段拍卖的出现，时段拥有权成为一个问题，因为航空公司取得这些时段后，后者变成公司的资产。时段拍卖亦背离了国际准则，当一个航线上的两端都实行同一个流程时，航空界才可以运行得畅顺有效。”

“现在，不同机场有不同的时段分配流程，增加了复杂程度。WSG准则经过时间考验，证明是分配时段最有效的方法。”

史丹顿说，大部分背离WSG准则的情况，是因为政府当局不知道自己另行创立一套。“也有些政府认为自己独特，要实施自己一套规则，”他说。

“当政府想偏离准则时，最好的办法是接触IATA，要求在WSG的基础上作出修订，这样，他们依然保持在一个全球单一的准则之内。他们也可以用其他解决问题的方法，而远比他们原先的提议更有效。”

上月，中国民航局公布，今年将投入117亿美元在民航基建上，尤其是机场方面，重要的新机场建设，包括北京、成都、青岛、厦门和大连等地的新机场，亦将加快步伐。

11个关键民航设施基础设施项目及52个升级扩展工程在2016年动工。中国民航局说，中国民航史上最大的工程项目——北京第2国际机场——进展顺利。航站楼及空中交通控制设施的工程在9月启动，辅助设施的工程也计划在6月动工。北京第2国际机场——大兴国际机场——按计划在2019年6月启用，同年12月全面投入运营。■

东方航讯

Orient aviation

亚太区首屈一指的商业航空杂志



东方航讯 2016年专题报导

2016年5至7月

建立起一个区域性的交通管理网络

免费赠阅地点:

第3届国际飞机工程峰会 — 中国, 上海
国际航空运输协会周年大会及世界运输峰会 — 爱尔兰, 都柏林

2016年8至10月

中国: 迎头赶上打破空客与波音的双头垄断

免费赠阅地点:

国际航空运输协会财政论坛 — 中国, 北京
中国航空展 — 中国, 珠海
亚太航空公司协会总裁大会 — 菲律宾, 马尼拉

2016年11月至2017年1月

在中国的保养-维修-大修业界: 中国大陆的竞争优势

免费赠阅地点:

东方航讯年度风云人物晚宴及颁奖大会 — 香港



广告查询请联络东方航讯媒体集团销售主任:

美洲及加拿大

RAY BARNES

电邮: barnesrv@gmail.com

欧洲及中东

STEPHANE DE RÉMUSAT

电邮: sremusat@rem-intl.com

亚太区 (包括中国及印度次大陆)

TAN KAY HUI

电邮: tankayhui@tankayhuimedia.com



为您的A350配备专属的维修解决方案 ADAPTIVENESS®



法荷航空工程维修公司是空客A380、波音787和空客A350机队维护的不二选择。自A350首飞以来，法荷航空工程维修公司以其独有的专业技术优势持续构建维修发展规划。如今，您的A350将受益于法荷航空工程维修公司ADAPTIVENESS®的丰硕成果。ADAPTIVENESS®在不断变化的维修商业环境中应运而生。面对市场的各种改变和考验，法荷航空工程维修公司愿与您始终相伴，秉承持续改进的原则，为A350机队提供重要支持。如果想为您的A350寻求高效的维修解决方案以优化平均修复间隔时间和整体性能，请垂询ADAPTIVENESS®