



增强民航界的立场 及突显其主张

Orient
aviation
23

航空公司盈利
过山车不再？

香港启动本地
飞机租赁市场

海航加速收购
憧憬“川普公司”



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

- 6 盈利过山车不再?
- 8 香港启动本地飞机租赁市场
- 9 新的一年, 新的中国办事处
- 10 增强民航界的立场及突显其主张
- 14 亚太区空运飙升复苏有望
- 16 海航加速收购憧憬“川普公司”

结构性的改革纪律管用

M 过去历史看, 当全球经济崩溃的时候, 航空公司盈利跟着往下走, 那后果——历史上也发生这样情况——就是航空公司常常必须在没钱赚的情况下出售它们的产品——客机座位。

但现在第1次历史上正式记录的航空公司统计数字不灵光了, 2007年油价飙升及2008年全球金融危机迫使航空公司实施必需的结构性的改革, 令后者摆脱全球经济表现的优劣, 不再它的人质了。

2010年以来, 世界经济表现并不如理想, 但航空业界的整体表现数字却提升, 2017年将更创出记录, 它将会是全球航空公司行业连续第8年取得总体盈利。

的确, 某些航空公司永远无法从错误中吸取教训, 最常见的是机队误配规划, 座位太多而因此为抢客而打价格战; 但也有很多航空公司改变了, 其中包括亚太区很多航空公司。

国际航空运输协会 (IATA) 首席经济师拜恩·皮叶丝 (Brian Pearce) 在最近一个协会媒体招待会上说, 业界进行的结构性改革及较好的财务健康不完全是低油价的关系。

上年, 航空燃油平均每桶52.1美元, IATA预测它将在2017年升至每桶64.9元, 没有套期对冲的话, 以12月一期算, 再升高的航天燃油给航空公司带来接近250亿元的额外成本, 但是航空公司今年度的纯利预期只会下跌50亿元。

对很多航空公司, 深度的重组, 再加上其他措施如加大座位密集度, 以及辅助营收增多, 令他们能更好地应对任何时候冲击他们的很多及不同的震荡。

IATA说这些改进具有持久性, 即使低油价不再, 它们将继续发挥作用。这个令人宽怀的消息突显了一个事实, 在这个新数字时代, 业界重组是可持续盈利的不二途径。

2017年及以后, 重组不会再是3年或5年期的行动计划, 现在, 不仅在航空公司, 在任何行业, 改变是一个恒数, 那些不调整自己以适应新世界的航空公司不会呆得太久。■

首席记者包乐天 (Tom Ballantyne)
东方航讯媒体集团

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

Uti-li-
/ ' Defin



-zation ned.

noun ~

多少循环任你飞、飞到哪里任你选、出勤频率任你派。LEAP
发动机为您提供高度的灵活性。LEAP, 可靠性的理想架构。

cfmaeroengines.com

CFM International is a 50/50 joint company between GE and Safran Aircraft Engines

PERFORMANCE | EXECUTION | TECHNOLOGY

LEAP

MORE TO BELIEVE IN



盈利过山车 不再？

航空公司在2015年油价垮掉后一直受惠，
资产负债表上的盈利底线报得数以10亿的利润，
但是，超便宜的低油价有没有掩盖了业界
另一个意义重大的发展：可以持续的年度利润？

包乐天 (TOM BALLANTYNE) 的报导



际航空运输协会 (IATA) 12月表示，环球航空公司在2016年前12个月总报得356亿元利润，对全球各航空公司来说，它代表了周期的高峰点。协会说，今年的业绩不会那么骄人，但将仍能保持在盈利区间，航空公司在2017年将有一个“软着陆”，预计全球航空公司的总盈利将跌至298亿元。

在一个盈利亏损两边摆的行业，全球航空公司至今已经连续第8年累积盈利。

到底发生了什么事？IATA首席经济师拜仁·皮埃斯 (Brian Pearce) 说，燃油显然是方程式中的一个重要因子，但他补充说，直到最近为止，每次全球经济崩盘，航空公司的盈利也跟着崩盘。

“很典型的是，周期踏入2000年初期时看来开始恶化，但在2008年全球金融危机 (GFC) 后趋势开始改变。危机之后紧跟着一次油价飙升，这两个事件给行业带来一个震荡，”皮埃斯说。

“由那时开始我们开始看到财务健康逐渐改善的趋势，从2010年开始，全球经济表演不佳而民航界的财务表现却有所提升，结构性的改善正在发生，过去18个月油价下跌并不是唯

一的故事。”

IATA说，在一个全球以百计的航空公司的行业里，很明显某些航空公司会比其他盈利多，包括亚太区内的航空公司，但这一轮持续的盈利看来是行业过去几十年以来最意义重大的趋势。

IATA说，目前，航空公司在他们的投资上获得更好的回报，而他们也努力确认可以持续的防卫因素以对抗波动性强的经济环境。在正面总数字上，北美航空公司占了大多数，其中主要部分得到比资本成本高的回报。亚太区及欧洲某些航空公司亦报得高回报，但在盈利那一面上这2个地区就有好有坏。亚太区航空公司的盈利预计在2017年会下跌13.7%，至63亿元。

分析师说，有广泛的证据显示航空公司正在烫平财务表现上的飙升和遽跌情况。泰航、加鲁达印尼航空、日航、马航、澳洲航空，及最近国泰都在飞机技术及回应乘客需求上取得跃进。

皮埃斯说，航空公司结构性改变的最明显证据是负载率与收支平衡负载率 (break even load factors) 两者之间的差距，后者是投入资金回报 (ROIC) 的主要驱动因素。在2008



年,所取得的负载率与收支平衡点之间的差距只是边际性的1%到2%,他说。

今天,收支平衡负载率约为62%,而航空公司取得的负载率约为67%。“很清楚,2015年飞机燃油价下跌把收支平衡负载水平推低了很多,从而把投入资金回报拉高了,”皮埃斯说。

“同样地,两个数字之间的差距在燃油成本下跌几年前就出现了,因此,航空公司的盈利改善不仅仅是低油价。行业在2008年油价飙升及全球金融危机后改变了,资产利用或负载率大幅升高,后者是行业整固、机队退役及行为改变的结果。”

“我们见到,差距随着航空公司专注于更有效率地利用它们的产能及资产而扩大,”他说。

他说,第2个明显显示结构性改变以至盈利及投入资金回报提高的迹象,是经营利润率及收入与投资资本之间的比例(资本生产率)。

“经营利润率在过去3年一直攀升,而现在油价预期会下降,但投入资本改善趋势的一个重要的成分,是自2009年以来航空公司从每一块投入资本中所赚到的收入,”皮埃斯说。

“全球金融危机后,飞机上的座位密集化是个明显迹象,但更重要的是附属服务的增加。IATA在新分销能力(NDC)上的努力是个关键的起动力,令航空公司扩大它们的收入流,这是个趋势改进,即使低油价不再,这趋势仍会持续。”

上年,布伦特原油平均每桶44.6元,IATA预测,油价在2017年将升至55元,把飞机燃油价从2016年每桶52.1元推高至2017年每桶64.9元。1月中,飞机燃油价每桶66.30元。

今年,燃油预算将占业界成本18.7%,大幅低于最近2012-2013年的33.2%。如果没有套期对冲,升高的燃油价会为航空公司带来额外250亿元成本,但是,IATA预料航空公司2017年的盈利只会下跌50亿元。

“当然燃油价是重要的,”皮埃斯说:“我们最近看到石油出口国组织(OPEC)同意减产,油价急剧飙升了。”

“你能看到OPEC生产国的剩余产能破纪录地低,市场在迫近一个情况,就是石油投资过低,而这会在未来造成供应不足。那为什么没再升高一点呢?因为基本上市场已经供应过多,即使是现在还是到处是石油,破纪录地高。”

专门为企业客户提供长期金融市场预测的经济预测局(EFA)相信,原油价格在年末将徘徊在59元到62元区间,2018年在65元到75元区间。

对航空公司来说,它们的燃油账单提高了,航空公司所做的套期对冲安排将发挥作用,决定哪家航空公司成功管控成本的增加。

上月,欧洲和中国的交易商从北海和阿塞拜疆运送了破纪录2.2千万桶原油往亚洲,弥补OPEC减产做成的供应链上的缺口。

路透社贸易流量数据显示,超过1.1千万桶北海Forties原油已交付或正被送往亚洲,在那里,已经储存了破纪录1.1千万桶阿塞拜疆的阿泽里原油。

因为有了这个北海油与亚洲之间的套利交易,可以把北海油卖给亚洲赚取差价,商品商Vitol、Mercuria、欧洲的皇家荷兰壳牌及中国国际石油化工联合有限责任公司(Unipec)租用了7个超级油轮把欧洲原油交付给中国及南韩。一位高级交易商说:“亚洲需要石油,欧洲有,OPEC减产,油价升高,把欧洲油送往亚洲有利可图。”

石油和结构性的转变以外,未来的12个月产能扩张速度预期会从2016年的6.2%放慢到5.6%。产能增长将继续比需求快,后者将把全球乘客负载率从去年的80.2%拉低至79.8%。

无论如何,业界收入预期将稍微上升到494亿元,这个数字比2010-2014期的年度收入低很多。

IATA说,交易环境仍然是挑战性的,但连结性会继续创新纪录。这个全球性的协会预测,今年环球各个航空公司的客运量将接近40亿名乘客,而2016年的数字是37.7亿名;货运量将达5.57千万公吨(2016年5.39千万公吨)。

全球GDP中有1%即7690亿元用于空中运输,展望2017年,重点是创造更多价值,这不仅对投资者,由于很大增长来自城市之间的空中接驳,对消费者来说也一样。

2016年,航空公司连接了约700对新城市,把城市对的连接提高到18000以上。

IATA说,这些结构性改变对航空公司的盈利能力做成重大分别,但是航空公司不能因此怠慢,失去动力停止作出不断改变。以实质算,票价在2016年跌12%,预期今年将再下跌。2017年打在航空公司头上,影响到它们总体成本的还有不同税费,这将达到1200亿元。■

石油市场不安情绪持续

伊拉克石油部长贾伯·阿里·阿鲁艾比(Jabar Ali al-Luaibi)上月在阿布打比大西洋委员会全球能源论坛致辞时说,伊拉克想油价大约为65元一桶。在同一个聚会上,沙特阿拉伯能源部长卡里·阿法利(Khalid al-Falih)说他的国家已经把石油生产减至2年来最低。

沙特阿拉伯是世界最大的石油出口国,也是带领OPEC努力消除环球石油供应过多油价的以令油价站稳的主要力量。它的出口已经降至每天少于1千万桶,比起最近OPEC与非-OPEC产油国达成协议的减产水平还要低。上一次这样的生产量在2015年2月,当时利雅德大幅增产石油,企图打垮美国的页岩油生产商,过程中沙特主导令油价长时间大跌。

法里说:“市场正逐渐步向再平衡,这已经有一段时间了,最近OPEC在内部和外部所取得的协议,将加快重新取得平衡的步伐。我有信心这些协议将为全球市场带来稳定。”

他补充:“管理价格不是我们的事情,这个我们让市场来决定,让它来决定价格。我们希望市场能没那么波动,但今天的现实是,市场仍然紧张不安。”

香港启动本地飞机租赁市场

具吸引力的税制把爱尔兰和新加坡变成飞机租赁圣地，但现在他们有一个新竞争对手——香港，后者正订立一个具竞争力的税制，把特区发展成一个租赁枢纽中心。

包乐天 (Tom Ballantye) 的报道

香港政府公告了一个税项立法框架，以吸引飞机租赁业务到这个特区 (SAR)，目的是捕捉能为当地经济带来数以10亿计的飞机租赁行业的收入。

在上月的2017年施政报告里，香港特首梁振英说政府将向在香港注册的飞机租赁公司提供税项优惠。

直到现在，香港一直无法成为租赁市场的可行地点，因为现行的规例不让香港租赁公司就租给海外航空公司的飞机享受到折旧免税额。

飞机的高投资成本意味着，没有折旧免税额，和加上香港限制性的利息减扣算法，令到飞机租赁公司不能把香港视为基地，这是个不可行的做法。

相较之下，爱尔兰和新加坡除了购入飞机而产生的成本给予折旧免税额以外，还允许一个较宽松的利息扣减计算方法，及在飞机租赁利润上提供吸引人的企业税率，两国分别是12.5%和5%到10%。结果，两国成了飞机出租商及它们投资者的钟爱地点。

一个由推展航天融资专注小组在香港进行的一个分析说，如果特区引入海外飞机租赁税制，香港能在未来20年逐渐捕捉到世界飞机租赁业务的18%。

这个预测以至少3200架飞机



融资为基准，估计将产生910亿元的资产价值，这业务将在20年内为特区库房带来额外13亿美元收入，创造1640个职位。

全球头10家飞机出租商中在爱尔兰均拥有业务基地，8家在新加坡有业务基地，而在香港的只有2家。这头10家是：通用电气资本航空服务 (GECAS)、国际租赁融资公司 (ILFC)、AerCap、CIT集团、SMBC航空资本 (前度为RBS航空资本)、Babcock & Brown、中银航空租赁，及航空资本集团、AWAS及麦格理航空融资公司。8家公司在新加坡有基地的是GECAS、ILFC、AerCap、CIT集团、SMBC航空资本、Babcock & Brown、中银航空及航空资本集团。GECAS及中银航空在香港有办事处，但其业务营运是在其他地方。

在香港，预期会在4月向立法会提出一项议案，议案将对：

- 合资格飞机出租商及合资格飞机租赁经理就他们出租飞机予

非香港航机运营商而来的有关利润享受8.25%税率 (是香港16.5%利得税的一半)。

- 合资格纳税人从租出飞机予非香港航机运营商而收获的租金中视为应缴税部分，将只会相当于这名纳税人税基的20%，即其毛租金减可扣除开支，但不包括折旧税项豁免，因此，合资格纳税人海外飞机出租所获租金或经营利润 (扣除折旧税项) 的实际税率将为1.65%。

一位本地出租商对未来的商机很雀跃，它是一家香港多元综合企业——新世界发展公司，它在香港及中国大陆经营多元化业务及投资。它的飞机出租子公司新创建控股 (NWS Holdings) 持有出租商Goshawk飞机公司50%股权，后者是与另一家也是新世界旗下公司周大福企业 (CTFE) 共同投资的飞机租赁公司。

该家以都柏林为基地的公司拥有89架空客、波音及巴西航机，包括12架 (已订购) 飞机，公司

计划增加已有的出租机队至100架。1年前，这2家公司连同美国出租商Aviation Capital集团 (ACG) 组成联营出租公司洋紫荆飞机资本有限公司 (BACL)。

新创建控股及周大福企业各间接持有BACL 40%股权，余下20%为ACG持有。

新创建物流总经理Steve To说公司“很热衷”于迅速发展这些租赁平台业务。“我们的集团对飞机租赁很感兴趣，因为飞机租赁的回报结构及现金流收益与新世界业务非常吻合。”

“因为折旧减免问题，香港的税法对飞机租赁行业不太有利。我们毫无竞争力。作为新世界集团及周大福企业的成员，我们是一家以香港为基地的公司，在这里有长久的经营历史。新税制将开创一个更为有利的环境，有助飞机租赁行业的建立。”

他承认提议的立法未必就令香港与爱尔兰看齐，后者仍然享有某些优势，“不过，这始终是一个向前迈进的一大步。”

推动新立法令它成为法例需要时间。说：“我们正仔细思考我们采取的方式。它会是由Goshawk的一个分支业务吗？举例，我们可以以香港为基地成立飞机出租业务。作为起步，如果我们在这里开启一个小型基地试运一个业务，我们必须考虑以什么方式进行。”

“我们以香港为基地，过去长时间在中国经营各种不同项目。与外国出租商相比，我们在中国营商更有优势，这是我们的强项。所以，我相信在香港设立分支业务是业务发展应有的一步。”

新创建也将受惠于中国与香港的更紧密经贸关系的安排 (CEPA)，后者就与中国公司交易提供特别贸易优惠，这包括有意承租飞机的航空公司。

根据协议，在香港注册的出租商向中国大陆航空公司出租飞机，它就其所获租金收益在中国支付的预缴税较低，为5%。在新加坡及爱尔兰注册的出租商在中国须支付6%的预缴税。■

新的一年，新的中国办事处



领导地位的民航界全球组件服务供应商

Avtrade取得成功的一年后，今年以中国广州新办事处启用来迎接新的2017年。

总部设在英国，在迪拜、新加坡、莫斯科及迈阿密设有办事处的Avtrade订定了一个北亚地区业务长期增长计划，作为计划的其中一步，是决定把中国运营迁入更大的办事处。

北亚的业务增长计划由地区销售董事托比·史密夫 (Toby Smith) 带领，他负责新中国办事处及北亚地区的策略制定及发展，将会把焦点放在发展强劲的客户关系。托比·史密夫是民航专业人士，拥有近10年的销售及客户服务经验，他的专长与专业知识将有助新业务商机的扩展及定制客户服务的供应，其中包括24/7全天候AOG支援。

Avtrade是世界最大的独立飞机零件航材存货商之

一，透过投资及发展其存货组合，公司能通过它全球存货库的广泛网络安排即时运送，为波音、空中客车及巴西航空工业公司飞机提供保养。

办事处位处广州中心商务区，是个战略地点，为公司提供理想条件支援中国各地客户，透过专业本地客户管理人员供应全方位系列的服务。凭着这个地区重心，公司能增强对北亚其余地区如香港、日本及韩国的服务。

随着需求增加及迅速的增长，该计划突显Avtrade对中

国及整个北亚客户的投入。凭着它过去奠定的客户关系，这计划代表了公司发展的里程碑及过去20年和中国贸易的历史。

展望未来，面对民航界的发展，Avtrade计划以北亚为存货地点，这彰显它对本地运营商及整个地区的客户的重视，令公司能为高要求的民航市场提供即时存货供应及缩减过境及清关时间。增强对北亚的支援水准及增加贸易机会，将大力推动Avtrade雄心壮志的增长战略。■



精益求精，行无止境

立足中国，服务华夏

WWW.AVTRADE.COM



增强及

国际航空运输协会总干事
亚历山大·德·朱尼亚克
(Alexandre de Juniac)



国际航空运输协会 (IATA) 头头亚历山大·德·朱尼亚克 (Alexandre de Juniac)

的外表与内涵迥异。与东方航讯在他俯瞰日内瓦国际机场跑道的办公室聊天的时候，朱尼亚克看上去象征了父辈权威，但外表往往与内里不尽相同。

IATA最新也是第7任总干事及首席执行官出身尊贵，受教于名校，但这位54岁、前任法航-荷航集团

民航界的立场 突显其主张

屡屡在政治层面及
航天空间的争取上受挫，
但他反而更积极，

在这个环球旅游与贸易息息相关的
时刻企图把民航界对全球经济的
贡献向各国元首阐述明白。

包乐天 (Tom Ballantyne) 于日内瓦的报导

主席对民航业及它对全球经济的重要性充满火热情怀。

“如果我们要成为业界的代表，为业界服务，IATA必须动作迅速、迅速、迅速，它应该开创新途径，领先在前，牵头走在所有演化之端，否则我们将被抛离，无法带来价值。”他说。

“推展营商自由的其中一种方式是向高层政治家作解释，告诉他们自由是一个重要的事项，尤其是当我们面对保护主义的主张，”他说。

德·朱尼亚克所说的，是民航界对某些国家与开放天空渐行渐远，返回加强保护本国航空公司的状态的关注。和他的前任汤彦麟 (Tony Tyler) 一样，德·朱尼亚克不愿点名评论个别争拗，包括广受报导的美国和海湾双方航空公司之间隙嫌，原因是大家都是IATA的成员，但德·朱尼亚克对这问题抱有强而有力的看法。

“我们相信，旨在提高壁垒数目，阻碍货品流通和人员过境旅游的保护措施是一个很大的错误。很明显，它对我们业界是一个很大的错误，但对全球经济来说它也是一个很大的错误。它侵蚀自由，如果我们相信我们正为一个正确的理由作抗争，这就是营商自由，而我个人深信我们是为一个正确的理由抗争，那任何限制货品流通或民航的措施对自由都是一个威胁。”

就川普政府，他说目前还言之尚早，他在1月分告诉东方航讯。“到目前为止我们还没看到他政策中的具体细节及对民航界的影响，但川普已经点出3个领域，这我们在密切注视中：基础设施建设、保卫边境、及在贸易上倒退，”他说。

“美国需要改善它的空中运输基础设施建设，这点我不觉得有人会有异议。它的空中交通管理系统急需现代化，某些关键机场如纽约需要重大重建。”

“同时，美国和世界各国付出巨大努力，企图利用新技术令边境保安更为有效。我们希望提升保安将令乘客受惠，原因是边境控制人员现在能在乘客抵达边境口岸之前已经掌握大量信息。”

“最后一点是贸易倒退，这最令人担心。只要天空开放，我们见到的是需求增长，各方的社会经济都受惠。我希望川普政府在其施政上体认到这点，

不过，现在还是无法预见，在具体协议上会出现什么样的情况。现在说这个，时间早了一点。”

德·朱尼亚克9月上任以来已到过全球各大洲，除了澳洲和南极。他说新加坡和海湾国家政府明白民航对它们经济的重要性，其他政府却不。“他们看不到他们作出的决定的后果。我们必须反复解释，每次用不同的词语，向政府们解释民航的价值，”他说。

“我们必须把游说范围扩大，超越运输部门的层面，我们应该向财政或可能工业部长，甚至首相或国家元首陈情。我们有权这个权威，我们也有这个法理性。外界看我们为一个重要的团体，所以，我们不应该自怯，裹足不前，”他说。

“或者我们的贡献、我们的文件不够清晰、精确，足以令政府最高层信服民航的重要性。我们必须不断重复我们的讯息，但我们也需要调改程式，解释经济措施对民航、经济增长及繁荣的负面影响。”

“我们应该举出例子，显示更低收费和税项大幅度提高了乘客数字，或者显示提高收费导致乘客数字下跌。”

德·朱尼亚克反对机场基础设施建设私有化

“私有化在世界很多地方已经有20年了，澳洲是其中一个地方，经过那么多年，很多时候我们看到的是本地垄断失控，也有很多时候它们的监管不够充分。因此，在机场被私有后，航空公司交付的费用和乘客因此需付的钱大幅增加，”他说。德·朱尼亚克以新加坡为例，指出当地政府考虑过把樟宜机场最大的扩展工程，其中包括几十亿元的新第5客运大楼，判给私营公司。

后来它改变主意，由政府、樟宜机场集团和其他私营持分者分担成本。“新加坡政府往前看，看到了长期计划或未来的前景，据我所知，因为项目的成本问题，他们不能够把项目都放在私营部门头上，他们必须分担成本。”

游刃有余

亚历山大·德·朱尼亚克是望族后裔，先祖显赫，曾参与拿破仑战役，本人出身名校，在法国巴黎综合理工学院及国家行政学院受教育，他获选为国际航空运输协会第7任总干事及首席执行官是意料中事。

他在民航界及公共服务界具有30载经验，曾在法国政府及航天集团泰雷兹担当高职，后为法国航空主席及首席执行官，和法航-荷航主席及首席执行官。德·朱尼亚克于1988年加入法国公务人员队伍，开始其事业生涯，当时部门是国家委员会(Conseil d'Etat)，1993年晋升至预算案部，2年后进入私营部门，在法国航天综合企业集团汤姆逊-CSF任管理人员，该集团后改名为泰雷兹。

在泰雷兹服务14年后，期间有痛苦的重组时间，德·朱尼亚克返回法国政府公务员体系，出任当时经济、就业及工业部部长克莉丝蒂娜·拉加德的幕僚长。上年6月拉加德确定再任国际货币基金会长5年。

2011年，德·朱尼亚克被委任为法航首席执行官及主席，法航在2008年全球金融风暴后摇摇欲坠，快要垮掉，当时法国报章巴黎人评论，德·朱尼亚克被“空降到一家快要精神崩溃的公司的高层去，”他面对的是一个“危险重重的任务。”

当时，法航已经失控在急速下坠中，大量流失现金及乘客，之前4年的严重亏损越来越大，人员超编，成本严重过高，寸步难移，陷入低成本竞争对手威胁中。

在2009年到2010年的财政年期间，航空公司录得破纪录16.5亿元亏损。雪上加霜，公报亏损后一架从里约热内卢到巴黎的法航班机失事，机上228名乘客及机组人员全部罹难。

从未在航空公司工作过的德·朱尼亚克被委派援救这个业务，这家公司的职工对结构性改革抱敌视态度，失业数字在急升中，但当他离开这家后来成为法航-荷航的公司，到IATA就任时，德·朱尼亚克被认为把公司带回盈利状态，而他本人也被晋升为公司的首席执行官及主席。这不是他第1次在航天机构进行重组工作，在他2009年返回政府前他重组泰雷兹，后者是一家法国旗舰公司，为航天及运输业制造电子系统。泰雷兹的情况和他在法航面对的一样：公司成本膨胀、人员超编、没有竞争力的产品，及因此严重亏损。德·朱尼亚克在几年内把这4个问题都解决了。

这解释了德·朱尼亚克能那么快适应了IATA的新领导职位。他说，需要飞好几小时到世界各地推展航空公司的诉求，对这样的工作前景他一点也不怕。

“我不太怕时差，能在飞机上睡得很好，”他说。“我较喜欢短途出差，行程满满，多于长途而行程安排却不太充分的出差。而且，到不同地点和关键人物会晤很有意思。”

至于工余时间，他打算尽情享受日内瓦的美景风情。“你可以上山滑雪，我自己喜欢扬帆出海和阅读小说。在过去10年我是一支乐队的成员，乐与怒、爵士、流行乐、弹钢琴，作主唱，什么都来，”他说。

IATA头头们都是业余音乐家，这已经差不多是个传统了。德的前任汤彦麟玩结他和口琴。

事实上，汤彦麟在离别日内瓦前的晚饭上把他的口琴带来了，“我们当场即兴弹奏了一个调曲，”德·朱尼亚克说。



德·朱尼亚克深切认识到面对业界的挑战,其中永远挥之不去的是基础建设,尤其是机场。“我的看法是我们正走向一个基建灾难,原因是缺乏政治意志、没有长期规划,和可能是对必须处理的问题评估脆弱。”他说。

“说服政府明白业界基础建设的要求是一个不懈的奋斗。我们预期2017年旅客数字接近40亿人次,2035年我们预期是72亿人次,对世界经济来说这是个净经济利益,但前提是基础建设发展必须跟上步伐。到2035年,我们估计亚太区的空中运输部门将有72百万个职位及1.3兆亿美元的GDP经济增长。”

德·朱尼亚克对空中交通控制(ATM)持同样观点。“我们在海湾区及中国都有问题。在美国我们有一个运作不畅顺的下世代系统。他们必须在交通增长出现前作好预先规划。”

亚洲的跨境空中交通管理问题“糟糕”,这问题阻碍了系统适当运作。社会制约也是原因,因为政府非常害怕失去控制。

“话虽如此,亚洲同时也有一些有意思的发展,包括香港和新加坡之间的合作。这是个开始。我们必须向政府提出主张,不断推动、推动、推动。我们也必须有透明度,把数据放在台面,解释问题,把公众舆论作为见证人。我们一定要指出瓶颈所在,解释出现这些瓶颈的原因。”

防止税项及收费增加是IATA的主要战场。德·朱尼亚克毫不犹豫地列出一连串他视为“短视”的政府的收费增加。

澳洲计划提高乘客旅运收费到43.6美元,完全仰赖旅游业的马尔代夫计划把“机场发展费”增加25元,虽然没有一分增收的钱花在机场上。德国正把离境费提高到每位乘客52分,德国一年从中的收费已经超过10亿元。

挪威引入一个新乘客税项,并计划在2017年再提高数额。瑞典正考虑一条每位乘客抽税最高47元的税则。英国继续按通胀提高它的空中乘客税(空中乘客税),尽管证据显示这样对经济造成198亿元的损失。阿联酋及卡达的综合乘客收费为行业带来7亿元的新成本,威胁到海湾区过去骄人的成功表现。

“12月,IATA宣布全球航空公司2016年的盈利预期达356亿元,这是一个破纪录盈利数字,尽管与原先预测的较少。“这个强劲盈利表现将伸延到2017年。虽然我们预期情况会较有困难,但在盈利方面我们预期看到安全的软着陆。”

“2017年298亿万元的纯利意味着业界8年长的时间有钱赚,它也是连续3年投入资本回报率(7.9%)高于资本成本(6.9%)。目前我们在赚钱,但我们可以做得更好,我们现在的利润只占我们营业收益的5%而已。”

他说,我们现在有18,000条直航航线,平均机票价与1995年相比(实际数字)下降60%——旅游比以往任何一个时期都更划算。

“但是业界内的表现并不划一,业界结构有所提升,但利益都跑到北美航空公司,它们的盈利保持在业界水平的顶层,但是那地区的纯利率预计将到8.5%,对投资者这只是一个‘正常’回报。”

“一个真正健康的业界应该是业界性表现相近一致,所以,我们仍有很多需要努力做的工作,”他说。会不会有太多的航空公司竞争太少的乘客?东方航讯问。德·朱尼亚克回答:“座位确实太多。”

这位IATA头头说货运正在恢复,但是速度并不快。我们还没有回到2008年的水平,但是我们在迫近那个水平。行业已经从非专业货品运输转移到更专业的、高端产品如药品等的运送。货运业正在从全货运转为机腹货运模式。

“我们该更好地利用电子商业去应对这个情况,但这显然

是个不同的物流模式。一件从台湾运去香港的货品需要33页的文件,这很笨,花在文件处理的时间比运送的时间更多。

另一个与提升安全紧密关联的首要项目是保安。“坐飞机是安全的,我坐上飞机的时候充满信心,你们也应该这样。但是,风险和挑战是有的-内部人员所可能带来的威胁、机场非禁区范围的敞口风险、飞越冲突地区的航班,和网上安全。”

他说,最近联合国一项决议提醒各国政府,保障民航安全是国家安全的核心职责。“政府可以也必须再多做,如提高提高情报收集手段,各国之间和业界分享重要信息。这是把恐怖分子挡在机场和飞机外的唯一方法。”

“业界有它的角色,我的前任雇主法航在伊斯兰国网站上被特别点出来,所以我长时间对保安深度思考。你们会在这个领域看到IATA更积极的作用。”■

德·朱尼亚克对亚太区的看法

- * 安全一向是最重要的事项,印尼、菲律宾和泰国存在监管上的问题,这在行内不是新闻。我们会提供专家支援以保持飞行安全,但我们需要政府自资源上作出同样的投入、承诺。
- * 竞争从来未曾像现在那样的激烈,因此了解你的顾客比任何时期都更重要。新分配能力系统(NDC)对航空公司是一个大创新,将帮助他们的顾客满足他们的需求。中国各家航空公司是引进NDC标准中最积极的一群,随这其他人看到效果,我肯定他们将加入这系统。
- * 为满足区内增长,各机场需要重大投资。这里的关键是工程顾问,最终来说,成本将转嫁到使用者身上——航空公司及他们的顾客。我关注的是当下决策时没有得到有足够高质量的工程顾问服务。
- * 有效地实施东盟开放天空政策是IATA的一个重要议程项目。欧洲单一市场的其中一个关键因素就是监管上的融合。这不仅是个市场进入的问题,航空公司还需要共同规则,这样才可以从开放天空中取得最大可能的效果。
- * 越多国家加入到区内的民航业合作,地区在全球的环境中就越强大。亚太区的民航业有庞大的市场分量,是一个重要的部门。某些国家如新加坡、韩国、中国及马来西亚,其他的不说,在国际层面上有很大的影响力。如果共同合作,加起来的能力将更加强大。
- * 我们已经看到整固在廉航部门出现,但目前的监管架构不像欧洲,不允许跨境整固。以我看,亚太区在这点上不会一下子往前跃进一大步。目前的首要事项是东盟的开放天空,落实市场进入。
- * 我不会为[个别基础建设]评分。显然区内有些政府在民航领域上有“做对”了,比如香港、新加坡和南韩。日本已广泛翻新它的基础建设和重整监管流程以刺激旅游业。我会把中国也包括进这名单里,前提是它必须走在需求曲线前头,解决重大拥堵问题。
- * 我对区内最大的关注是菲律宾、印尼和泰国。它们的枢纽机场马尼拉、雅加达和曼谷艰难地应对着现况,服务水平受到影响,航空公司以他们现有的能力无法满足乘客需求。我们需要具有领导力的眼界去推动投资和改善。

亚太区空运飙升复苏有望

亚太区空运需求回升，复苏令人鼓舞，但航空公司关注政府及空运业未能拥抱电子空运技术而窒碍复苏。

包乐天 (TOM BALLANTYNE) 的报导



际航空运输协会上月报导，经过多年的需求低谷后，亚太区航空公司的空运量回升到金融危机后反弹的2010年的水平。

协会最新的货运量统计，显示2016年11月空运业务增长逾6%，高于2015年同期的4%。

全球货运公里 (FTK) 数字在11月同比上升6.8%，虽然比起2016年10月8.4%的年度增长率稍低，但它是18个月以来空运增长最快的速度，是过去10年来2.6%平均年度月增长率的2.5倍。

“11月的空运高峰季节表现强劲，有迹象显示增长在2017年仍然持续，尤其是高值电子消费品及其零部件方面的货运，” IATA总干事及首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克 (Alexandre de Juniac) 说。

“但环球贸易仍然停滞，空运业需继续提升价值，为顾客提供现代化的以客户为中心的流程，这点重要而关键。”

全球顾问商MarketLine公布的调研为区内货运需求复苏的乐观展望提供了基础，它强调亚太区及海湾区对一个健康的空运部门增长很重要。

它说，全球空运量将一直增长至2021年，主要受亚太区及中东的带动。区内有待发展的市场意味着增长及机会存在，尤其在较大的国家如中国及印度。

MarketLine分析员保罗·托特 (Paul Todd) 说，环球空运业



务预计在2021年前的5年增长达3.2%，到时候总价值将高达1187亿元。这个扩展将由亚太区的基础建设及不同货运模式之间的跨业务关系及利益支撑。业界的新技术将以稳定的速度推动流量增长，他说。

在1月，亚太航空公司协会 (AAPA) 说，亚太区国际空运需求在11月增加5.3%，受广泛的出口订单增长所带动，加上货运运力增加3.2%，亚太区航空公司的平均国际货运运载率升1.4百分点，是2016年中最高的月分表现，达66.9%。

AAPA总干事安德鲁·赫德曼 (Andrew Herdman) 说：“区内航空公司今年的国际空运需求经历

了温和而渐进的复苏，2016年头11个月增长1.2%。空运市场在这期间温和上升，但费率仍然竞争很大，这反映了全球贸易情况疲软。”

IATA说，空运表现起色，与高价值电子消费品中应用的硅物料的货运，及新出口订单转强这两者不谋而合。南韩韩进海运公司8月倒闭后货主转用空运可能也是成原之一。

德·朱尼亚克说市场结构的转移，尤其是跨境电子商务及药品货运的强劲增长，也做成较弱的表现。黑色星期五和网上星期一越来越受欢迎，而有关供应商为这两个日子而增加货存，也刺激了货运需求。

“推动较强增长的背后因素给空运业一个重要信息：电子商务也好，药品货运也好，货主现在的需求已经超过了纸质流程所能提供的服务。电子货运的转移是个关键，这比过去任何一个时候都更明显了。”

IATA公布了一个调研，确认了一个国家的空运连结与它的全球贸易参与度之间有一个量化的关联。这个调研由一家名为发展贸易咨询机构代表航空公司协会进行，它发现，空运连结每增长1%，该国的总贸易增加6.3%。

IATA首席经济师拜仁·皮埃斯 (Brian Pearce) 12月在一个日内瓦报导会上说，“空运是全球贸易系统中的一道关键支柱。2015

“网罗”解决方案，提速旅行支付

削减信用卡费用 — 新增收入来源

具有竞争优势的市场信息 — 自融资方案

通过UATP连接到其他付款方式

UATP[®]

Airline Distribution[®] 2017



Hosted by:

UATP[®]

Hong Kong

21-23 March

如需了解更多信息，请联络
marketing@uatp.com

UATP.COM

年航空公司运送了5.22千万公吨货品，代表了全球贸易总值约35%，相当于每年5.6兆亿美元的货品，或每天153亿元的货品。”

“现在我们有了量化证据，空运连结和贸易竞争力之间有一个重要关联。政府推动及实施政策提高及完善空运业的表现，是符合它们的经济利益的。”

皮埃斯说，国家可以透过立法通过及推动满地可公约，好让国家采纳电子货运，以提升它们的空运连结。它们也可以应用世

界贸易组织 (WTO) 的贸易增进协议及世界海关组织 (WCO) 的修订版京都公约，以引入智能边境解决方案。

IATA说，在实施全球标准及落实协议以帮助贸易发展，令航空公司能现代化它们的流程，在这点上，政府扮演一个重要角色。

IATA全球空运主管格连·晓士 (Glyn Hughes) 说：“反过来，业界需要拥抱这些机会以提升竞争力，为顾客提供更好的货运质量、服务及可预测性。” ■

业界必需转移到电子货运才有所扩展

实际可行的业界现代化首要项目包括：

- 透过电子空运提单 (e-AWB) 及电子货运推进电子流程。
- 政府实施“单一窗口”流程 —— 最后达到所有规管需要的货运文件透过一个渠道呈递。
- 协调边境口岸程序，减少重叠性控制措施。
- 在边境实施风险管理控制措施以对付非法活动，另一方面帮助遵守法规的贸易商。
- 落实流程，令货品未抵达前就已作出批核、放行。

海航加速收购憧憬“川普公司”

多明尼 (Dominic Lalk) 的报道

管海航集团公告资产负债比率接近150%，借贷成本估计每年8%，集团对全球资产的渴求未见尽头。

集团最近其中一个目标是成为川普顾问当·安东尼·史卡兰姆慈 (Don Anthony Scaramucci) 创立的投资公司SkyBridge Capital的主要股东，后者能为海航贡献的包括各式各样的对冲基金产品、度身定做的不同户口组合，及“精专而另类的”对冲基金顾问服务。截至2016年11月为止该公司名下管理或提供顾问服务的资产约120亿元。

交易将为海航带来一个搭上了白宫的有用联系，海航资本集团在SkyBridge的股权亦有助海航扩展它崛起的金融王国，其中包括资产管理、人寿保险、P2P网贷及最重要的航机租赁。

海航资本集团 (美国) 首席执行官杨光说：“我们对SkyBridge的投资是海航资本发展全球资产管理业务策略的重要一步。”

在一月和金融时报的访谈中，24年前创立其王国的海航主席陈峰说，集团的收购行动在

2017年“当然”会继续。

“现在的并购领域有很好的机会，如果我们有机会拿到对我们核心业务有利的全球高质资产，我们当然必须做并购，”陈峰说，“否则我们将白白错失了机会。”

陈峰是汉莎航空运输管理学毕业生，拥有荷兰马斯特里赫特大学航空运输硕士学位，他告诉金融时报：“中国人越多钱，他们越会在全世界跑。任何没有中国游客的国家都有问题。”他补充说航空业发展是唯一达到这目标的现实手段。

海航集团及其众多的子公司在2017年的第1炮是以4.6亿元购入新西兰最大非银行借贷商及资产金融公司UDC，海航说收购为集团在澳洲及新西兰带来重大增

长机会，及为集团的租赁业务带来协同效应。

与此同时，海航同意为香港前启德机场旧址上2个住宅地皮支付高于市价的18.4亿元，在这之后不久集团把香港总部的原来面积扩大3倍。到截稿时间，集团再在启德旧址上以7.135亿美元拿下第3个地皮。

集团以60亿元收购世界最大电脑及软件分销商英迈集团，另以65亿元购入希尔顿环球控股25%股权。上年年底，海航收购卡尔森酒店 (丽笙、丽笙Blu及Park Inn等酒店)，并购入瑞德酒店集团51%股权。

2016年，海航斥资76亿元成为飞机租赁公司Avolon Holdings的全资东主，令后者成为全球第4

大租赁公司。10月，海航以100亿元与CIT集团达成协议购入其飞机业务部门，集团现在是全球第3大飞机租赁商。陈峰说他的目的是超越通用电气金融集团的民航服务部门及AerCap Holdings，成为全球最大飞机租赁商。

上年初5月，集团购入维珍澳洲控股部分股权，4个月成为巴西第3大航空公司Azul Linhas Aéreas Brasileiras SA股东，在这段时间之间，集团拿下了地勤处理商瑞士国际空港服务有限公司及瑞士飞机餐饮Gategroup Holding公司。

陈峰是前任中国民航总局官员，也曾是世界银行官员，他在1993年以2架飞机及1千万人民币 (1.45百万元) 注册资本创立海南航空，公司名称以其在华南对外海南岛的基地为名，因为在适当的地方得到适当朋友的帮助，航空及有关业务很快发展起来。

突破来临时是个全球性新闻——1995年传奇美国投资人索罗斯以他的对冲基金美国航空有限责任公司投资2.5千万美元在这家时间很短的航空公司身上，在当时这是破天荒之举——一个外国人冒风险把投资押在中国大陆上，



东方航讯

Orient aviation

orientaviation.com

ALWAYS FIRST WITH ASIA-PACIFIC AVIATION NEWS



ADVERTISING ENQUIRIES:

The Americas / Canada

RAY BARNES

E-mail: barnesrv@gmail.com / ray@orientaviation.com

Europe, the Middle East & the Asia-Pacific

CLIVE RICHARDSON

E-mail: clive@orientaviation.com

更不要说是一家资历很浅的海南航空。

航空公司的业务组合里加入了庞巴迪里尔55型号私人喷射机运营，到1998年成为首家大陆航空公司购进机场股权，公司当时购入了海口美兰国际机场25%股权。

22年后海南航空及其母公司——17年长的海航集团——锐意扩展，要成为世界最大的民航集团。它拥有1千亿美元资产，超越波音市值。

2014年，海航在财富杂志以营收计最大的500强公司中排名榜上位列第464，它的资产比任何一家美国航空公司都要多，它比欧洲市场领袖德国汉莎航空和国际航空集团加起来还要大。上年，它在500强上升至第353位，集团的目标是要在下个10年内打入头10名行列。

据东方航讯理解，海南航空在提出申请每周3班成都-伦敦和每周3班深圳-伦敦的航权后，就伦敦希思路机场升降时段的收购谈判已经进入深入阶段。这两条

据东方航讯理解，海南航空在提出申请每周3班成都-伦敦和每周3班深圳-伦敦的航权后，就伦敦希思路机场升降时段的收购谈判已经进入深入阶段。

这两条航线将使用A330或B787飞机。

航线将使用A330或B787飞机。集团的航空公司已经在柏林、布鲁塞尔、布达佩斯、布拉格、曼彻斯特、莫斯科、圣彼得堡、巴黎、罗马、萨格勒布、歌本哈根及马德里有航线，它所需要的是掌握天空联盟在法兰克福、慕尼黑、维也纳、苏黎世及斯德哥尔摩的枢纽点。

行内人士亦猜测海航今年可能就其业务组合收购全球分销系统（GDS），即使这样会与中国国营GDS垄断企业中国航信公司正面对着干。

GDS系统的公司Amadeus估值192亿元，即使是海航也可能觉得太大啃不下，但另一个以达拉斯

为基地的Sabre集团是71亿元，如果溢价足够，这公司可能心动将自己出售。12月尾，海航与Sabre成功签订第1个交易，将后者的技术方案供应商AirVision规划及编排，及AirCentre的需求预测及编排工具收购。另外，传闻海航对德国物流巨人DHL及巨型铁路公司德国国铁也兴趣。

截至2017年1月，海航集团旗下航空公司的机队1300多架，服务逾1000条航线及差不多280城市。海航旗下有：海南航空、天津航空、北京首都航空、金鹿公务航空、祥鹏航空、西部航空、福州航空、乌鲁木齐航空、长安航空、北部湾航空、扬子江航空、桂林航

空、GX航空、大新华航空、香港快运航空，及香港航空。

以昆明为总部的祥鹏航空是一家国内及国际廉航公司，它在12月宣布，将在成都成立一家新廉航公司的准备工作进入最后阶段。新公司名为神鸟航空，祥鹏航空将持有35%股权，云南祥鹏投资公司及成都交通投资集团各持45%及20%。神鸟航空初创资本4.36亿元，将会是在成都开创的第9家航空公司。

据副首席执行官、投资总裁及董事会成员黄琪琚说，2017年海航旗下的航空公司计划在习近平一带一路举措中扮演更大的角色。“我们开启更多航线，把中国和一带一路的国家联系起来，协助我们的对口国家兴建及管理机场，改进当地运输服务，引入高端、具有独特丝路风情的旅游路线，”黄琪琚说。

海航旗下的全方位服务航空及廉航公司都宣布了2017年将增开航班，其中显著的是大陆与欧洲、中亚、印度洋及南亚和东南亚的联系。■

海航德国机场收购到最后阶段

至截稿为止，香港媒体报导，中国大陆海航集团就收购24小时运营、亏损中的德国哈恩机场的谈判进入了最后阶段。该机场前身为西德军用机场，现为二级货运及廉航机场。路透社说一家德国公司ADC是海航集团在谈判中的

伙伴。机场两个拥有人莱恩兰-巴拉丁郡（82.5%）及墨森郡（17.5%）一直参与出售该机场的过程。除ADC/海航外，尚有2个投标。

据路透社报导，审计师审视这3个标后，莱恩兰-巴拉丁郡决定与ADC/海航进行最后阶

段谈判。

这次谈判是机场东主第2次尝试出售机场。上年，拥有瑞安航空及维兹航空为客户的上海益谦贸易同意购买机场，作价1.4千万美元，但交易最后因该家大陆民航物流集团没有支付莱恩兰-巴拉

丁郡及墨森郡政府而失败告终。

哈恩机场于1993年开始民用运营，2007年运营和收入高峰期时处理乘客4百万人次。最近一次数字公报是2015年，哈恩机场当年处理2.7百万乘客，但12个月期亏损却接近1.8千万元。



Orient aviation

No.1 Asia-Pacific commercial aviation magazine



ORIENT AVIATION SPECIAL REPORTS 2017

MARCH

AIRLINE NETWORK EXPANSION IN THE ASIA-PACIFIC: A ROUTE EXPLOSION

BONUS DISTRIBUTIONS:

MRO East Asia Conference, Seoul, South Korea; IATA World Cargo Symposium, Dubai, UAE;
Routes Asia 2017, Okinawa, Japan; Airline Distribution 2017, Hong Kong

APRIL

ON BOARD WIFI: THE ONLY WAY TO GO FOR ASIA-PACIFIC AIRLINES

BONUS DISTRIBUTIONS:

Aircraft Interiors Expo, Hamburg, Germany

MAY

AIR TRAFFIC MANAGEMENT IN THE ASIA-PACIFIC: AN UPDATE

BONUS DISTRIBUTIONS:

CANSO Asia-Pacific conference, Hanoi, Vietnam; ISTAT Asia,
Grand Hyatt Hong Kong, Hong Kong; IATA Ground Handling Conference,
Bangkok, Thailand; Passenger Check-in Summit, Shanghai, China

JUNE

IMPACT OF BIG DATA ON AVIATION IN THE ASIA-PACIFIC

BONUS DISTRIBUTIONS:

73rd IATA AGM and World Air Transport Summit, Cancun, Mexico
Paris Air Show, Le Bourget, France

JULY/AUGUST

PILOT AND TECHNICAL TRAINING IN THE ASIA-PACIFIC

BONUS DISTRIBUTIONS:

APATS, Marina Bay Sands, Singapore; 6th China International Aviation
Services Trade Fair, Shanghai, China

SEPTEMBER

AIRCRAFT LEASING IN THE ASIA-PACIFIC

BONUS DISTRIBUTIONS:

IATA World Financial Symposium; China Air Finance Development Summit,
Tianjin, China; Aviation Expo China, Beijing, China

OCTOBER

KEEPING YOUR AIRLINE SAFE IN THE CYBER ERA

BONUS DISTRIBUTIONS:

MRO Asia-Pacific Singapore; IATA World AVSEC conference

NOVEMBER

KEY ISSUES THAT KEEP ASIA-PACIFIC AIRLINE CEOS AWAKE AT NIGHT

BONUS DISTRIBUTIONS:

AAPA Assembly of Presidents, Taipei, Taiwan
Asia-Pacific Air Finance Conference, Hong Kong, China

DECEMBER/JANUARY

LOW-COST CARRIER REPORT: THE WINNERS AND THE LOSERS IN THE ASIA-PACIFIC

BONUS DISTRIBUTIONS:

Orient Aviation Person of the Year Awards Dinner, Hong Kong, SAR



ADVERTISING ENQUIRIES TO ORIENT AVIATION MEDIA GROUP SALES DIRECTORS:

The Americas / Canada
RAY BARNES

E-mail: barnesrv@gmail.com / ray@orientaviation.com

Europe, the Middle East & the Asia-Pacific
CLIVE RICHARDSON

E-mail: clive@orientaviation.com

东方航讯

Orient aviation

亚太区首屈一指的商业航空杂志