

东方航空 Orient Aviation

2017年10月至12月

orientaviation.com

泰国各航空公司中最精明的一家

泰国亚洲航空行政总裁
塔萨蓬·拜勒维尔

Orient
aviation
24

适当地点
适当时机

空客A330天津中心
增强与中国关系

哈尔滨的新航空
公司走向世界



更多运营时间，

更少停场时间。

助力航空公司更多航班，更多运营收益。
使用率标准的重新定义

www.cfmaeroengines.com

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

LEAP

Extraordinary together



“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[®]

如需了解更多信息，请访问UATP.COM
marketing@uatp.com



目录

- 6 适当地点, 适当时机
- 8 空客A330天津中心增强与中国关系
- 9 亚太区空运业终于摆脱干旱期
- 10 泰国各航空公司中最精明的一家
- 13 哈尔滨的新航空公司走向世界
- 14 雄心万丈——北京飞机维修工程的全球目标

评论

航空公司需要预先收到飞弹警告

美国总统川普与北韩独裁者金正恩之间的骂战对各航空公司、乘客及机组人员造成非常严重的威胁。北韩火箭曾经在高空越过日本北海道, 最后坠入日本海。

针对这些飞弹发射, 欧洲航空公司如汉莎、瑞士航空及北欧航空已经改变航道, 从欧洲往东京的航班不再飞越日本海。在北韩7月进行第二个长程飞弹测试后, 一名美国官员透露, 在火箭发射前10分钟, 由东京前往巴黎的法航293班机飞越了火箭的飞行路线。

大韩航空及韩亚航空至今仍未调整飞行航线, 因为它们的班机不飞经日本北部。全日空及日航亦没有相应行动。这两家日本航空公司说, 他们没有飞弹发射的时间及弹道轨道, 因此, 他们没有理由相信哪一条飞行路线会比另一条更安全。

北美洲每天有逾12个班次由北面飞向日本。统计上来说, 飞弹击中其中一班机的机会可能很低, 但这个风险实在有点儿太过。因此, 有关方必须作出努力, 说服北韩向民航公司提供测试时间。国际航空运输协会 (IATA) 与这个流氓国家的航空部门有某些联系方式。希望有关方已经进行接触, 虽然考虑到目前的政治气候, 他们能达成有意义的成果的机会似乎不大。

这件事突显了以下的重要性: 我们需要说服各个政府, 无论它们抱有什么看法, 它们必须意识到, 航空自由及航线安全对航空公司是至关重要的。

我们需要加强对话, 允许航空公司及时获悉对世界各地空中航线的潜在威胁的准确信息, 好让航空公司转换航道避免危险。2014年7月马航MH17在乌克兰上空被地对空飞弹击落一事, 人们仍然犹有余悸, 绝不能允许此类惨剧重演。■

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

适当地点 适当时机

亚洲航空庆祝在澳门运营13周年，
委任刘小媛(Celia Lao)为亚航香港及澳门区行政总裁。

记者多明尼 (Dominic Lalk) 报导

故

事需得由2002年说起。在这之前，费尔德南斯以一令吉 (0.23美元) 购入亏损中的亚航，目标是在2001年把廉航带到亚太区。当时澳门国际机场成立仅6年，仍处于奋斗阶段，刘是机场的一名年轻市场经理。她遇上了这位马来西亚企业家。

刘当时在推广澳门，费尔德南斯问她能不能为亚航提供一个好的参与方式，好让亚航开始飞往这个东方拉斯维加斯。刘说：“当时我出席了很多国际航线会议。没什么人知道澳门在哪儿，我得先把澳门介绍给人家，才能销售澳门机场。”

澳门国际机场在1996年开始运营，当时澳门仍然是葡属殖民地，新机场项目很大程度是个形象工程，对珠三角地区来说几乎是个大白象。机场开业头3年，澳门还没回归中国前，葡萄牙航空每周有两个航班，从澳门到里斯本，中途停曼谷，飞的是A340客机。

葡萄牙航空在澳门1999年回归中国前把航线中止了。刘说：“到了2002年澳门机场还是个大白象。”“当时，因为台湾的航空公司不能直接飞去中国，他们会在澳门作一个技术性停留，然后再飞去中国，”她说。

逐渐地，到了2004年，随着大陆与台湾两岸互航，局面打开了，澳门机场因为台湾航机不再作技术停站而出现的收入空白，给涌进来的廉航班机填补了。

刘说：“澳门机场在适当时候作出适当的决策，否则，它可能仍然是个白象机场。我们(亚航)的廉航流量在适当时候填补了失去的台湾流量。亚航把澳门带上了世界版图。一旦亚航飞来澳门，世界各地尤其亚太区的人们开始知道澳门在哪儿了。”

在那个时候，就是2004年，刘转到亚航工作。她是亚航廉航

在香港澳门第1个招聘的雇员。从那个时候开始，她逐渐晋升，直到今天成为亚航集团香港及澳门地区的总裁。她的职责包括业务发展、航线规划和政府关系。

托尼[费尔南德斯]常说，我是跟亚航一起成长起来的。我加入这家航空公司的时候单身，现在我是3个孩子的妈妈了，”刘在澳门向东方航讯说。

“我负责中国方面的扩展。2004年我成立了澳门的业务；2005年，厦门。当时中国完全没有廉航这回事。春秋[航空]还没有出现，廉航公司订位和其他一切都在线上进行。2005年没人有智能手机或信用卡。老实说，初创那段日子，真是很艰难的，”她说。

“但幸运的是我们比较早进入了中国。我们现在的中国大陆网络很庞大了，你能看到，我们在很多重要城市如广州和深圳都能拿到很好的升降时段，”她说。不过她补充说，不幸的是现在情况不同了。

刘说，亚航在香港的增长受到香港国际机场 (HKIA) 升降时段严重短缺的限制，在第3跑道在2023年启用前，这情况将一直持续。





“在香港，我们无法开启任何航线。香港很拥堵，第3跑道需要一段时间才竣工。香港民航处（HKCAD）鼓励我们在吉隆坡和曼谷的航线上由A320转用A330客机，把我们升降时段的价值优化，”她说。

“我们申请飞往雅加达，但拿不到升降时段。我们尝试了很多次，但雅加达仍然与我们没缘分，因为香港民航处优先考虑新目的地，”她说。目前亚航不打算在香港成立联营公司。“还记得香港捷星航空的情况吗？我们已经和中国、越南及柬埔寨签订了谅解备忘录（MoU），”她说。

“中国这方面的空间也很有限，即使二三线城市也没有升降时段了。这是我们更加专注澳门的原因，我们把澳门视为区内航班的基地。”

“从澳门出发的长程机要在往后的阶段才有。现在我们必须先开办更多区内航线，这可能性是肯定的。澳门有很多开放天空和第5航权。马来西亚和澳门、泰国和澳门之间是全开放。举例，我们轻易可以办一条吉隆坡-澳门-温哥华的航线，用A330客机。这是未来的一个发展。”亚航现时每天有2个航班从澳门飞往吉隆坡及曼谷廊曼机场，后两者都是亚航的基地。它亦飞往清迈及乌达抛。最近，亚航启办了每周3班澳门到雅加达的航线，后者是亚航的第3个枢纽。

这家航空集团的目标，是成为一家廉价、网络性的航空公司，能将流量从它的各个枢纽分流到它遍布东南亚的支线航班及往欧洲、夏威夷及澳洲的长程航班。在澳门及香港，刘把重心放在跨境大陆流量，以它作为未来的增长点。8月尾，亚航与Express Link公司合作，后者为来自大陆边境的乘客提供穿梭巴士服务前往澳门机场，与现时来往几个珠三角港口与香港国际机场的渡轮服务相似。服务启用后，刘希望乘客流量增加20%到50%。她说：“我们超过80%顾客是个人游，所以，穿梭服务登场将为我们个人游的乘客带来很大的[价值提供]。”往香港及澳门的亚航顾客中，大约30%来自大陆，刘说。

“不同航线有不同情况。举例，50%的中国游客坐飞机去曼谷，但去吉隆坡的就少一点，因为有更多的马来西亚人去澳门玩，”她说。

从澳门出发飞往东南亚岛屿度假地点的航班也在亚航考虑之列，未来公告的航线最大可能是澳门到布吉。

澳门与大陆24小时过关设施，和香港-珠海-澳门大桥竣工，这两者都会增强澳门机场的市场吸引力，刘说。

“大陆游客可从澳门离境，从香港返回大陆，这样他们可以把两个特别行政区（SAR）都玩了。”

亚航集团最大的商机仍将在中国大陆。5月，集团与两家大陆伙伴签订谅解备忘录，成立亚航中国，后者是以河南省会郑州为基地的一家廉航公司。

中国的伙伴是中国光大集团，是一家多元综合企业，是以香港为总部的中国飞机租赁集团（CALC）的主要控股人。另一位投资方是河南政府工作小组，是一个国有智库机构。

到截稿时间为止，再有2位日本投资人加入。各方协议，除了成立廉航公司以外，亦将在郑州投资兴建一座专用目的、低成本的客运大楼、一个保养、维修及大修（MRO）设施，及一家飞行学院以栽培机师、工程师及客舱人员。

亚航中国的投资人相信，随着中国一带一路政策的落实，郑州将变得更为重要。郑州是中国其中一个后勤枢纽，世界很多最大的货运航空公司都有定期航班飞往郑州。目前，卢森堡货运航空正筹划在郑州成立中国卢森堡货运航空公司。■



JECasia

International Composites Event

Seoul • November 1-2-3-2017

HOSTING



**INTERNATIONAL
CARBON FESTIVAL**

韩国首尔

2017年11月1日、2日、3日

韩国国际会展中心

Including

- ▶ 展览
- ▶ 国际碳节
(International Carbon Festival)
- ▶ B2B会议
- ▶ 创新角

- ▶ 创新奖
- ▶ 汽车复合材料展区
- ▶ 技术海报展
- ▶ 就业中心
- ▶ 复合材料企业参观

支持单位:



官方赞助单位:



赞助单位:



合作单位:



马上获取胸牌: www.jecasia-badges.com



KNOWLEDGE & NETWORKING

DEVELOPING THE COMPOSITES INDUSTRY WORLDWIDE

www.jec-asia.events

空客A330天津中心 增强与中国关系

上月，价值2亿美元的A330完成及交付中心在中国天津正式启运，为空客与中国一航(AVIC)的合作关系注入更大实业动力。

首席记者包乐天 (Tom Ballantye) 在天津的报导

在和中国合作一事上，空客首席运营官布利叶 (Fabrice Brégier) 的内心绝对清晰，他清楚知道空客的战略目标在哪儿。他在上月天津联营项目A330完成交付中心（完装中心）的启运仪式上致辞时说：“这个中心以最佳的方式，体现了我们为求中国伙伴参与的策略，其中，我们得到一个强有力的伙伴，[取得]一个好的产品。对的，我们还得到助力增强我们的市场渗透度。”

布利叶说，12年前他们在天津启动联营项目A320最终组装线，当时这是个创举，集团这次在天津继续投资，对它要主导中国航机销售市场的长期目标来说，是关键性的举措。

布利叶亦证实，空客正考虑提高A320机的产能。为最新的A350广体机建一个完工及交付中心也是个可能性，考虑到来自中国航空公司的足够的订单。

布利叶形容中国为一个“营商方便的国家。”他说：“你的投资直接反映出你对中国产业的关心程度，前者同时也直接影响到你的市场进入。”

自从空客在天津的A320最终组装线启运以来，这家以图卢兹为总部的飞机制造商提升了它在中国的市场份额，从20%到接近50%。在A330完装中心启运礼



上，布利叶将首架在天津完成的A330机移交天津航空。A320机在天津进行组装，零部件由欧洲供应。由A330完装中心处理的A330机先在欧洲组建，以无机舱及无上漆的空机形式飞抵大陆。

飞机飞抵天津后，完工过程将包括机舱装设、机身涂漆、出厂试飞、载客认可及飞机交付。逾150名完装中心雇员已在图卢兹受训完毕，将在中心出任各个工作岗位。

是否兴建其他飞机类型的完装中心，仍有待观察。布利叶在天津时说，中国的航空公司已订购了约50架A350。“我们目前假定年底前交付第1架A350给我们的中

国客户。A350的航距和座位数字对跨太平洋网络最好不过了。这之后，完装中心将加入A330neo及A350机。这已经在计划里了。我们另外还有大额的投资，”他说。比较成问题的是A380，这几年的订单都短缺。在天津启运礼上，空客中国总裁及首席执行官陈菊明 (Eric Chen) 对A380的前景作出略微大胆的预测。他说，中国航空公司已经蓄势待发，即将大量订购A380 (到目前为止，在中国有5架A380客机，都由南方航空经营)。

“我可以说的是，一旦一家航空公司带头下订单，其他就会跟着来。我预期会有个多米诺效应，我现在努力的是触发那个效应，后者

到现在还没出现，”陈菊明说。

“但我的预期是，他们[各中国航空公司]会需要60到100架A380。当我看到市场流量、乘客流量和每条航线的经济数据，我完全有信心，在未来5到7年，中国的航空公司需要至少60架A380。”

布利叶说，为A380客机盖一座完成交付中心在性质上是另外一个问题。“当它的市场很大的时候，我们投资盖这样的一个设施。因此，我们要确定，有一个成熟的市场在那儿。如果有，我们随时候命。我们懂得怎样配合，这情况很可能也会发生在A380身上，”他说。

与此同时，空客正研究提高A320的生产量。布利叶说：“我们计划把产量提高到一个月60架——全世界的产量。我们有这个额外的潜能。我们已经在汉堡市投资了第4个组装线。中国是我们最大的市场，顺理成章，我们在中国的产量应该增加。如果我们找到一个具竞争力的方法去做，那我们会提高产能。我们想做到的，是不用大量的额外投资而达到目的。”新的完装中心有一个油漆部、一个称重飞机库、一个主机库，可供3架飞机在1.68万平方米上摆放。中心雇佣员工250名，到2019年初可每月出厂2架飞机。

“天津A330完装中心的启动

和一系列交付流程中的首架交付，为空客的国际业务版图和它与中国伙伴合作的强大意愿划下了里程碑，”布利亚说。“在中国完成的广体机是空客——也是业界——的创举，这体现了我们对强劲及增长中的中国民航市场的共同、坚定不移的信念。”

“我们对天津的伙伴关系非常满意。我们打算为A320机复制这样的一个组装线。我们已经把这个[与AVIC]的伙伴关系延期至2026年。我可以告诉你，在这之后仍会延续下去，因为A320将一直成功，至少到2030年，那是我可以肯定的。”



“问题是空客新一代飞机面世时我们该怎么办？不过我们还有几年时间去想这个问题。”

单通道客机在空客订单簿上占了很大的部分，与此同时，布利叶

预见中国广体机机队会有更大的增长。“有两个原因能说明广体机会有增长。首先，我肯定部分国内市场会转移到广体机，”他说。

“中国客户每天用330客机飞

大概60个国内班次。这已经很可观的了。而由于升降时段的短缺，这个数字仍会持续。第2个理由是出入中国的流量有一个大的提升。”

“增长量应该是每年大约20%到30%，广体机的需求会提高的，这也是我们投资在中国建设机舱完工中心的原因。这项目首先得力于第1批[来自中国]的全球订单，75架A330ceo。我们预期很快会有更多的订单。”

世界头5名使用A330客机的其中3家都是中国航空公司：国航、东航及南航。在A330机系列中，有202架是在大陆航空公司的名下。■

亚太区空运业终于摆脱干旱期

空运业正从历时7年长痛苦的低迷中复苏，业界领袖信心满满，认为这次货运量的复苏不会重演2010年那样的假曙光。

包乐天 (Tom Ballantye) 的报道



去年开始已有迹象显示空运量正在缓慢稳步地复苏，如今统计数字出笼，证明这个业界流传的消息确实如此。

国际航空运输协会 (IATA) 上月公布的新数据显示，与2016年同期相比，按货运吨公里 (FTK) 单位计算的需求在2017年上半年增长10.4%。

业界交出的业绩比起过去5年平均3.9%的增长率高出近3倍，是空运业于2010年短暂的荣景后最强的表现。

与2016年同期相比，单单在6月，亚太区空运量增长10.1%，在这段期间，运能增长7.8%；经季度调整后的国际空运量比2010年增长4%，这是2008年全球金融危机 (GFC) 后2年的事。

亚洲区内及欧亚间的国际航线空运最畅旺，增长在13%和15%之间；但所有地区的空运在截至6

月30日为止的6个月期间都录得正增长，亚太及欧洲空运公司占去总需求的3分2。

亚太航空公司协会 (AAPA) 最新统计数字也证实了IATA的数字，前者显示新出口订单有广泛的增长。AAPA总干事安德鲁·赫德曼 (Andrew Herdman) 说：“全球贸易活动在上年中开始大幅提升，空运量以明快的速度增长。”

“整体而言，亚洲各航空公司2017上半年的国际空运航线流量受惠于主要新兴市场及成熟经

济出口订单上扬，录得10.4%的增长。”

“扩展航空公司网络及拉阔竞争性票价的供应范围也将驱动旅游需求增长。”

IATA总干事及首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克 (Alexandre de Juniac) 说：“业界正争取利用这个势头提升现代化，为顾客提供更大价值。”

“不过，有迹象显示这个增长周期可能已见顶。全球存货-销售比例已经停止下跌，公司急需补充

库存因而刺激空运量需求的这个时段已近尾声。”

“尽管如此，空运业仍有乐观的前景，今年第3季需求预期将以强劲的8%率保持增长。”

环球各地的航空公司每年运送价值6兆亿元的货物，为航空公司带来500亿元收入。亚太区航空公司占全球总空运流量的40%。

土耳其往中东及南亚市场 (+54%)、比利时至亚太区 (+50%) 及比利时王北美 (+46%) 录得最高货量增幅。

亚洲与北美间的收益及载能有轻微增加，但有迹象显示空运商正准备扩充机队。上月，香港航空公司香港货运航空与Atlas Air Worldwide达成飞机-机组人员-保养-保险协议，通过这些以接收多3架B747-400货运机。

香港货运航空主席及首席执行官钟国颂 (Guo Song Zhong) 说：“在近年增强了我们的地区网络后，现在是时候扩展我们的跨太平洋网络，把目光朝向欧洲、澳洲、非洲及拉丁美洲市场。” ■



泰国各航空公司中最精明的一家

泰国亚洲航空 (Thai AirAsia) 是今年唯一盈利的泰国航空公司。为保持连胜优势，公司在曼谷以南兴建一个枢纽以确保其扩展顺利。

——记者多明尼 (Dominic Lalk) 于曼谷报导——

泰

国亚洲航空塔萨蓬·拜勒维尔 (Tassapon Biljeveld) 是位具有使命感的人。这位年届50的公司创办人及其行政总裁向东方航讯透露，他将稳守阵中，直至他“把某些竞争对手打垮为止。”泰国亚航是今年唯一盈利的泰国航空公司。

他有他的锁定目标。“目前，市场处于饱和状态，供应远多于需求，东盟的天空上有太多航空公司在飞，泰国的领空尤其如此，”他说。

“在规管财务表现不强的航空公司方面，有关当局必须更为进取。如果这些航空公司任何时候破产了，这将影响到经济及乘客。我们在规管上有相关的规则 and 规定，但目前没有一条规则规定获积极执行。”

“事实上我们和CAAT (泰国民航局) 有点问题。它必须要更进取一点。举个例子，如果你的资产负债表是负结余的，而且数字还挺大，但你还想带更多飞机进来，我觉得，泰国民航局必须提出问题。它的人员应该要问这些航空公司，如果他们的负债表那么弱，他们到底怎样销售这些舱座和新目的地。”

不过，塔萨蓬承认，在如何达致改变这点上他能做的事不多。“我能做的是向当局提出我的关注，这我做了。你必须正视你的成本，确保你的成本低，资产负债表有力，以这样的方式令自己强大。我们的资产负债表继续表现强劲，我们的成本是全国最低的，这令我们在竞争对手中脱颖而出，”他说。

泰国航空业在2016经历了动荡的一年，今年仍受到挑战考验。这个国家的各航空公司眼看它们的盈利





及收益继续收缩,被迫减慢扩展步伐。但是,塔萨蓬却长袖善舞,在市场大势下逆流而上,令泰国亚洲航空(泰国亚航)傲视同群。

“人生不断往前。我们每年增加4到5架飞机,开启新目的地,聘用更多员工,”他在曼谷向东方航讯说。“每年的增长温和,但这仍然是增长。”

2017年上半年,泰国亚航收入达174.86亿泰铢(5.29亿美元),与2016年同期相比升5%,但纯利下降48%至7.41亿泰铢(2.24千万美元)。塔萨蓬说,较低的盈利反映了油价上升,及泰国民航局1月对国内航班开征的喷气机燃油特许权税。

今年截至3月30日的第1季,泰国亚航平均票价升年比11%。虽然有年初的增长,公司第2季的收益下跌5%,因为更多航空公司重启多航班的做法,及开办与泰国亚航相同的航线与后者竞争。

泰国亚航的枢纽基地是曼谷历史悠久的廊曼机场,亚洲最旧的机场,在素万那普机场2006年启运前是泰国往世界各地的门户。

廊曼机场很拥堵,它的设施需要一次大翻新。2015年,廊曼成为世界最大的低成本机场,年乘客处理量3.03千万名,超出了它设计上只处理3千万乘客的流量。

廊曼是泰国繁荣的自由市场经济的旗舰象征。没有其他一家机场能像廊曼那样,有那么多的竞争。廊曼也是皇雀航空、酷鸟航空、泰国狮子航空及泰国新时代航空的枢纽点。

因此,泰国亚航不断受到压力,必须扩展、从对手中区别自己,及削价竞争。但廊曼先天性的局限无法克服,哪怕对最老练的销售和市场推广人员来说:它的停机位及升降时段不足。

“我们专注在芭提雅的乌塔堡机场,把它发展成我们第2个枢纽。廊曼已经全满了,我们必须探寻新的机会。我们正与政府密切合作发展乌塔堡机场,”他说。

“乌塔堡会和廊曼一样。流量来自东盟国家、亚洲、中国和印度的乘客。我们的长途业务部门亚航X也会用乌塔堡机场。”

“在廊曼,我们只能多放几架飞机进运营里去。要有发展,比如说新客运大楼和其他基础设施,那会很艰难,需时很久。”

“计划去了一个,来了一个,但就我所知,他们[泰国机场公司]目前不计划盖任何客运大楼。即使他们今天就开始兴建一个大楼,建一个大楼或扩建现有大楼的时间长度将至少5年。我宁愿把我的鸡蛋放在乌塔堡上。”

泰国亚航并不是乌塔堡唯一的航空公司。它积极活跃的对手如泰国狮航及泰国新时代已在乌塔堡机场成立基地,他们大部分的目标乘客群是大陆游客。新时代航空因曼谷其他两个机场升降时段的限制,计划以乌塔堡为其新基地。该公司的业务专注泰国与中国

国际民航组织降级对泰国亚航未有影响

泰国亚航行政总裁塔萨蓬向东方航讯说,国际民航组织(ICAO)2015年把泰国航空安全级别降至第2级的动作并无影响公司的增长。

“对泰国亚航的A320机队来说,ICAO的降级对我们完全不构成问题,因为中国不承认ICAO的裁决。在过去2年,我们增加了很多往中国的目的地及航次,”他说。

“今年,我们在印度开启了3个城市,后者对ICAO的裁决不放在心里。所有东盟(东南亚国家联盟)都不放在心里。”

但对泰国亚航的兄弟公司泰国亚航X(TAAX)来说,情况有所不同。“我们的扩展与ICAO降级没有关系,但是,TAAX不同,在过去3年它一直未能发展。”

“我们只能在原有目的地上增加航次。今年,仁川航线上增多一个班次,成田也多增一个,但我们没有新目的地。一旦禁令取消了,TAAX会在中国及日本增加目的地。”

普遍的共识是,泰国民航局及泰国航空公司作出重大改变及改良后,ICAO将很快把泰国回复到第1级类别。

作为改良过程的一部分,泰国民航局在9月初吊销了13架泰国注册成立的航空公司的航空经营许可证(AOC),其中有泰国越捷航空及泰国东方航空,它们自此只能运营国内航班服务。

塔萨蓬说,这对泰国亚航没造成冲击。“没有冲击,完全没有,完全没有。那13家公司中一半早已经不运营了。他们持有航空经营许可证,但他们没有使用它。其余一半大部分是包机公司。降级对我们没有影响,因为我们没有任何来自他们的转机乘客,”他说。

的包机服务,每周平均有30个航班飞往25个大陆城市,用的是B737机队。

香港航空及廉航香港快运航空正考虑香港到乌塔堡的航班。海南航空现时每周有3班乌塔堡到三亚的航班。

自2015年亚航班机从乌塔堡机场起飞后,亚航一直快速发展它以乌塔堡为基地的网络。亚航有飞往吉隆坡的航班,而塔萨蓬的泰国亚航航班从乌塔堡出发来往清迈、合艾、澳门、南昌、南宁、布吉、乌隆府及乌汶府。

扩建中的乌塔堡机场在芭提雅以南,30分钟路程,是一个大陆游客钟情的海岸度假点。机场年底前启用一个客运大楼,并定下目标把年抵达乘客量从80万提高到2020年的3百万名。在第2个发展阶段,这座由泰海军运营的机场将在2022年前把流量处理力提高到每年1.5千万名乘客

“政府正下很大的气力去推动,提供非常好的刺激诱因去发展乌塔堡。将会有一条高速火车前往机场,很多基础设施也正在兴建。我们觉得我们可以依靠乌塔堡,以它为我们未来的枢纽,”塔萨蓬说。

被问到政府是不是给飞往乌塔堡的班机补贴,塔萨蓬说,他不会这样去形容它。“而是,因为发展牵涉到整块地皮,数以百亩计的地被宣布为一个特别激励机制区,刺激投资,我们得到了投资委员会的介入。我们有一些税务回扣和其他不同的东西,”他说。

乌塔堡不是公司集团唯一想征服的泰国海边度假点。亚航



刚不久和暹罗湾对面的华欣本地机场签了协议。“我们刚敲定协议。马来西亚的亚航将从11月或12月开始有航班来往华欣和吉隆坡，”他说。

“泰国亚航开始时可能会有华欣飞去新加坡或香港。这方面我们正努力中。市政府和机场两方面都给我们能很好的支持。移民出入境设施都已经到位。”

泰国亚航拥有一支54架A320的机队，其中包括4架A320neo。公司在今年上半年增加3架neo机，并在12月31日前再接收3架。“今年我们增多6架飞机，明年再增加6架，未来3到4年间我们会每年增加5架飞机，”塔萨蓬说。他还补充说，公司未来所有接收的飞机均为新引擎的neo系列机型。

泰国亚航开业已经踏入第14年，它飞往13个国家，52个目的地，有80条航线。今年，增开了廊曼到岷港、清迈到乌汶府、乌塔堡到乌汶府，及乌塔堡到布吉。公司提高了从曼谷飞往孔敬府的航次，至每天5班；往黎逸府每天3班；往槟城每天2班；金边每天3班；由清迈到素叻他尼（Surat Thani）每天2班；由合艾到吉隆坡，及由乌塔堡到乌隆府均为每天2班。

最近几个月，印度成为扩展的焦点。公司相信，泰国到印度这个市场有巨大的投资及旅游前景。9月，公司开办了曼谷到斋浦尔及蒂鲁吉拉伯利航班，把它现行的班加罗尔、金奈、德里、高知及加尔各塔的网络连贯起来了。公司每天亦有班机前往马尔代夫。

“中国市场过往非常好，但自从零团费给取缔后，一直今非昔比。情况比较艰难，我们不至于亏蚀，但我们的中国航线削去了我们很多收益。我希望明天情况会回复原状，中国将强劲起来，”塔萨蓬说。

泰国及泰国亚航已经把焦点转移到中国个人游旅客。在这方面，泰国与其首家廉航公司的确有点运气。中国和南韩外交关系因美军在南韩部署武器而倒退，事件影响之一是，北京禁止中国旅游团前往南韩，间接刺激了泰国旅游。到6月30日为止，前往泰国的大陆游客比2016年同期多8%。

塔萨蓬担心市场过剩及订购过多这两个威胁，

它们的确存在；不过他有其他更迫切的问题需要他处理，包括他的投资人。被质询大泰国亚航2017年第1及2季度盈利下降时，塔萨蓬立即提出燃油价上升的情况。

“我一直和投资者说，你不能把今年的数字和上年的比较。数字会低至少40%到50%。上年油价比今年便宜多了。所以，如果你用上年的油价来算今年的运营环境项目，得出的数字[盈利/亏损]将会一样，”他说。公司把所需燃油

A321neo机解决载能增长问题？

泰国亚航需要更大型的飞机。这家廉航公司一直保持很高的的承载率。2015年，它的承载率平均是81%，一年后升到84%。到目前为止，2017年，公司平均有88%的满座率。

另一个需要购入高载能飞机的理由是日益严重的拥堵，及区内很多机场的升降时段短缺。

“我们正研究购入A320neo机，目前仍没作出决定。我们正和操作小组一起研究这个问题，因为很多机场的升降时段很拥堵。既然无法增加航次，我们只好用更大型的飞机，”塔萨蓬说。

“我们仍在消化有关数字。操作小组想知道我们A321机的停航时间能否和A320机完全一样。如果是，那我们可要确定买入一些A321机。”

亚航已经订了100架A321neo及大约260架A320neo。它和空客的合同有弹性条款，在运营有最新需求时可把A320改装成较大的A321。

“举例，我们现时每天有3班机从曼谷到香港，我想增加2到3班，因为有这个需求啊。但廊曼很拥堵，而香港很明显你是无法拿到更多升降时段的了。所以我们需要更大型的飞机，”塔萨蓬说。

“但如果飞机太大，比如A330，那在同样的升降时段内我们无法做到相同的停航时间。所以，我们正研究A321neo机。它不是太大，但它至少给我们30到40额外座位。”

的74%对冲在每桶62美元，一直到2017年。

塔萨蓬有信心为泰国亚航带来一个良好的2017年业绩，但他承认，纯利可能不大。“我不可以说出数字，否则市场不会放过我，但我的目标乘客数是1.95千万名，而我百分之百肯定我能达标。我亦会达到我的目标收入数；但盈利那方面，由于中国市场的收益受削，数字可能会下来一点。”

亚洲航空公众有限公司（Asia Aviation PLC）拥有泰国亚航55%股权，余45%由以马来西亚为基地的亚航集团持有。2016年，泰国最大的旅游零售集团皇权（King Power）动用2.25亿美元购入泰国亚航股权。

皇权购入39%控股公司亚洲航空公众有限公司后，成为泰国亚航第2大股东。塔萨蓬就皇权的股权说：“我们哪个时候举手示意，皇权就介入为我们提供帮助，在政府关系及与机场有关的问题上尤其如此。”

看来，塔萨蓬和他的泰国亚航在适当时候有适当的朋友，他不像是快要举起双手说要放弃不玩了。“当我把其中一个航空公司对手灭掉了，我就会另谋发展，”他笑着说。■

哈尔滨的新航空公司走向世界

这家公司只有一架飞机，拥有人是一位本地中国珠宝商，但这些事实并没有让哈尔滨的龙江航空却步，后者正计划在2021年前开办悉尼、伦敦及洛杉矶航线，并运营40架飞机，其中包括7架A330。

多明尼 (DOMINIC LALK) 在哈尔滨的报导

龙江航空唯一的航线是每天从哈尔滨到合肥和珠海的三角航班，全长2900公里，用的是A321飞机。公司在2月获得中国民用航空局 (CAAC) 批出的航空资格运营证 (AOC) 后开启这条航线。

新航空公司由黄金及珠宝公司哈尔滨湘玉公司所拥有，持98%股权，注册创办资本8亿人民币 (1.3亿元)，由持有公司2%股权的女主席及总裁梁富华 (Liang Fuhua) 领导。龙江向东方航讯透漏，公司得到“政府所有各层的支持。”

张玉铭 (Zhang Yuming) 是公司总裁及法律代表人，他的珠宝公司持有龙江航空98%股权，但公司日常运营由董事长Li Xiang及副总裁贾铁生领导。梁及贾均为国航前任高管，贾负责联盟及国际伙伴关系，是国航与汉莎航空的中欧联营协议签字人之一。

东方航讯于8月在哈尔滨访问贾、李及梁，当时公司计划中的第2架飞机仍在停飞中，中国飞机租赁集团 (CALC) 6月向龙江发出解除通知，声言这家初创尚嫩的航空公司未能履行上年签署的A321机租赁合同中若干条款。龙江往返哈尔滨及珠海之间的A321客机是从已经破产的柏林航空购入的。

龙江向东方航讯证实与中国飞机租赁在未指明的定金问题上



存在“争议”，公司目前正考虑对中国飞机租赁的错误解释采取法律行动。到截稿时间位置，双方仍未在争议达成和解。中国飞机租赁向东方航讯证实，在第1个出租出现问题后已经解除了与龙江的第2个出租合同。

龙江往返哈尔滨及珠海的航线表现超出预期。从2月到9月，公司接载约10万名乘客，平均上座率80%。飞机在柏林航空短暂服役后投入龙江服务，抵达哈尔滨时为单一舱级，其后进行改装，加入8个平躺头等舱位，票价是往返8千人民币 (1.2千美元)。销售情况很好，龙江副总裁贾说。

大陆内地航空公司的客机只提供国内头等舱及经济舱，国内头等舱一般相当于世界其他地区的商务舱。龙江航空为国内头等舱及经济舱乘客提供餐饮。哈尔滨太平国际机场的最大航空公司中国南方航空也提供空中餐饮。

首席执行官梁解释，选择珠海为启航目的地，是因为“香港、

珠海及澳门的港珠澳大桥即将启用，从珠海到香港只需40分钟；公司对大桥的增长潜力看好。”

龙江航空的目标是成为黑龙江的旗舰航空公司。它已经接收了一架新A321及架A320，计划在今年增加到6架飞机。2018年，它打算购入7架A320，2019年再购入7架A320及2架A330，后者颇有意思，按计划在同年11月及12月各购入一架。

2020年，公司机队将接收7架A320及2架额外A330。2021年公司将接收6架A320及3架A330。

龙江航空只在飞往华南的A321客机上设头等舱，A320只设单一舱别，180个乘客座位。A330机将提供260个座位，包括18至24个平躺座位。

第1架A330按期于2019年11月交付予龙江航空。目前，公司计划以长程喷射机开启一条哈尔滨到悉尼航线，每周2到3班；在这之后1个月，开启A330机新加坡航线。李及贾告诉记者，澳洲是黑龙

江人钟情的度假地。

龙江2020年的目标是启航A330服务，先飞往三藩市，继而是墨尔本，于2021年到伦敦希斯路、巴黎、东京、首尔及胡志明市航线在明年启航。

国内，到2021年龙江航空将有36条航讯，包括每天多班飞往北京、上海及广州的航班。

在南宁及西安发展次级枢纽并推出飞行常客计划后，公司有野心在那个时候能接载达4百万名乘客。

龙江航空需要提升它的销售渠道。访问之时，大部分销售依赖间接渠道。公司正在推出移动程序及微信订座，同时增加售票办事处。预期2018年时80%销售以直接渠道进行。

考虑到中国及本地区运营中的航空公司的数量，公司在运营初期预期将面对严峻的竞争。海航集团在筹备开启黑龙江航空，后者也是以哈尔滨太平国际机场为基地。与大陆其他地区相同，新航空公司的增长受制于机师及升降时段短缺。

太平国际机场目前正进行重大扩展工程，包括一条新跑道、一座16.3万平米客运大楼及43个新停机坪。到2020年，机场将能处理2.2千万名乘客，上年处理的乘客量是1.6千万名。

机场前名阎家岗机场，在1979年启运，位于哈尔滨市西南约37公里，是中国东北最大的机场。

2015年，哈尔滨实施72小时免签证计划，允许来自51个国家的旅客在哈尔滨免签停留最多3天。

但是，哈尔滨在各航空公司航线上仍然落了单。哈尔滨机场有广泛的国内目的地，但缺乏一个国际连接网络。

机场有的定期国际航班是首尔 (韩亚航空)、台北 (长荣航空)、海参崴 (阿芙乐尔航空、中国南方航空、四川航空)、曼谷、澳门及名古屋 (春秋航空)。狮航有包机往丹帕沙，南韩易斯达航空有包机往清州。新加坡酷航已经宣布由12月1日起提供新加坡到哈尔滨班机服务。■

雄心万丈——北京飞机维修工程的全球目标

对北京飞机维修工程有限公司来说，成为中国最大的飞机维修保养大修厂商还不够。这家以北京为基地的公司计划在它的业务组合中增加新业务功能。

眼

光要远大——这是北京飞机维修工程有限公司 (Ameco) 的策略。公司在它最近的一个声明里公告，它着手“在全球航空界成为一家领先的保养-维修-大修 (MRO) 商，并根据这个目标，快速发展我们产品的竞争实力及提供全面保养服务。”

这家MRO联营企业说，除了发展服务新世代飞机的技术能力以外，公司亦在改装改造服务上加陪努力。它已为B757客机转货机发展出一条并衡生产线，并计划改良它的B787及空客A350起动发电机方面的技术能力。

它亦在发展起落架大修的技术能力。目前，Ameco为A320系列、A330、B737NG及B747-400的飞机提供起落架的MRO服务。

除此以外，Ameco将在原有的反推力装置维修中心的基础上发展一个部件工作坊。维修中心为IAE的V2500-V5、CFM国际的CFM56-5B、CFM56-3、CFM56-7B，及劳斯莱斯的Trent700引擎提供维修服务。

为满足日益扩大的贵宾VIP市场，Ameco打算设立一个工作坊应对广体机的完工需要。1月，公司为公务喷气机A319完成C-检，为中国首次。目前公司正向其他适航性批核机构提出申请，以扩大市场份额。Ameco对A330、B737及B747机的公务机型升级版都有完工技术能力。



在过去12个月，Ameco的机身服务部门已获得更多来自德国、捷克共和国、俄罗斯、土耳其、伊拉克及香港的航空公司客户。公司说，来自国际航空公司的工作订单带来“快速的增长，”尤其对它10条在中国各地的保养站来说。公司执行副总裁及首席市场推广官朱晓 (Zhu Xiao) 说：“Ameco专心一致为满足客户的保养需求而努力，它以全面及一站式的保养服务来推广自己的品牌形象。”

雇佣逾1.1万名员工的Ameco北京 (飞机维修工程有限公司) 是中国最大的飞机技术支持服务提供商。成立于1989年，公司是国航 (75%) 与汉莎技术 (25%) 的联营

企业，专长于飞机、引擎及零部件的保养、维修及大修。客户除国航外，还有30多家其他中国航空公司及40家国际航空公司。公司正为B757机客改货运的改装工程兴建并衡生产线。

在它的引擎重修部门，Ameco说它正紧贴市场趋势，与引擎制造商合作，并和几家航空公司签署了保养维修PW4000及RB211引擎的协定。

Ameco将提升它B787及A350起动机的技术能力，以扩展它的时功率 (PBH) 服务。从2014年开始，公司一直为B787机提供保养服务。

“到目前为止，已经有4家国际

客户挑选了Ameco为他们在中国梦幻客机的保养服务商。从上年5月开始，Ameco为国航的B787机队提供停机线维修及签放服务。公司也从2015年11月开始在上海首次为芬兰航空提供A350 XWB客机签放服务时，开始了A350机保养服务。”Ameco亦为2万个飞机部件提供大修及维修，包括起落架、轮胎及制动、液压、气动机械部件，及航空电子及电力系统。在北京首都国际机场，Ameco运营一个有4个间隔的机库，供B747机大修及喷漆用。在成都双流国际机场，Ameco有一个3个间隔的B757机库，及一个3个间隔的A321机库，供检查及重保养服务之用。■

Singapore • Oct 31 - Nov 2, 2017
SINGAPORE EXPO CONVENTION AND EXHIBITION CENTRE

NEW IN 2017

Nose to Tail Coverage

MRO Asia-Pacific is THE leading MRO event in this region. We bring the entire commercial aerospace industry together to discuss the latest issues on local and global levels. Hear from operators and their service providers on concerns, opportunities and plans for future growth in Asia-Pacific!

Register by
October 30,
for Free Entrance
to the
Exhibition Hall!

Connect with Inspiring Speakers



Andrew Hewitt
Head of Engineering
Contracts & Leasing,
Air New Zealand
*Chairman, 2017 MRO
Asia-Pacific Conference*

AIR NEW ZEALAND



Chye Kiat Ang
EVP Aircraft
Maintenance and
Modification
ST Aerospace

ST Aerospace
A company of ST Engineering



Lee Brough
Manufacturing
Executive,
Fan Blade Facility,
Rolls-Royce Singapore



**Ajarin
Pattanapanchai**
Deputy Secretary
General, Thailand
Board of Investment



Cyrille Schwob
Head of Research
& Technology
Development APAC,
Airbus Singapore

AIRBUS



Ashwani Sharma
VP Engineering and
Quality Manager,
Air Costa

air costa



**Ravinder Pal
Singh**
Chief Information
Officer, TATA SIA
Airlines

vistara



Randy Tinseth
Vice President,
Marketing, Boeing
Commercial Airplanes

BOEING



Ian Wolfe
Senior Advisor
Engineering and
Fleet Management
Cebu Pacific Air

cebu pacific



Edward YEO
Head of Continuing
Airworthiness,
CAAS

CAAS



碧空万里 商机无限

无限契机待您来开发

汇聚全球航空、航天及防务界精英，予您无可比拟的优势。
晤业界翘楚以拓展商务，并洞悉业内最先进的技术与方案发展趋势。

把握航空业蓄势腾飞的大好契机，马上报名参与盛会！

2018新加坡航空展
亚洲最盛大的航空航天及防务展

2018年2月6日至11日 • 樟宜展览中心

马上浏览 www.singaporeairshow.com/register 报名出席

Organised by:

experia
events that influence

Official Media Partner:

AVIATION WEEK
NETWORK

Supporting Media Partner:

AIN
PUBLICATIONS

ATW
AIR TRANSPORT WORLD

FlightGlobal

Endorsed by:

aif
ASIA INFRASTRUCTURE FINANCE

Held in:



singapore
HEART OF AVIATION