

# 国际航协： 2024年全球航空客运量有望复苏

国际航空运输协会（IATA）预计2024年客运总量将达40亿人次（多程联运旅客按照一人次计算），将超过新冠肺炎疫情前水平，达到2019年客运总量的103%。

部分市场的政府级旅行限制措施发生变化，令近期行业复苏的预期也略有改变。但国际航协长期预测的最新数据显示，行业整体预期与去年11月份，即奥密克戎变异毒株出现之前的预期相比没有变化。

国际航协理事长威利·沃尔表示：“新冠肺炎疫情下的客运量复苏并未受奥密克戎变异毒株的影响，人们想去旅行。一旦旅行限制取消，人们就会重返蓝天。虽然恢复常态仍征途漫漫，但客运复苏预期向好。”

2月份最新的长期预测要点如下：2021年，客运总量恢复至2019年水平的47%。预计2022年这一比例将升至83%，2023年升至94%，2024年升至103%，2025年升至

111%；2021年，国际客运量恢复至2019年水平的27%。预计2022年这一比例将升至69%，2023年升至82%，2024年升至92%，2025年升至101%；与2021年11月份相比，许多市场逐步放松或取消旅行限制，短期国际复苏预期稍显乐观。北大西洋和欧洲区内的主要市场有所改善，拉动复苏。亚太地区预计复苏继续缓慢；2021年，国内客运量恢复至2019年水平的61%。预计2022年这一比例将升至93%，2023年升至103%，2024年升至111%，2025年升至118%。

与2021年11月份的预测相比，国内客运量的复苏前景略显暗淡。虽然美国和俄罗斯国内市场已经复苏，但中国、加拿大、日本和澳大利亚等其他主要国内市场的情况并非如此。

亚太地区在新冠肺炎疫情期间，国际旅行限制的取消缓慢，国内限制也有可能重新生效，这意味着2022

年，往返亚太地区和区域内的客运量将恢复至2019年水平的68%，是主要地区中复苏最缓慢的。由于该地区的国际旅行恢复缓慢，预计2025年才有望复苏，达到2019年水平的109%。

未来几年，随着信心重建，欧洲内部市场预计将受益于旅客对短途旅行的偏好。欧盟内部日益协调且不限制旅行。在2024年全面复苏（达到2019年水平的105%）之前，预计2022年往返欧洲和欧洲境内的客运总量将达到2019年水平的86%。

经过2021年的强劲复苏后，往返北美及北美境内客运将在2022年继续强劲复苏，美国国内市场恢复到危机前的水平，且国际旅行正在不断改善。2022年，客运量将达到2019年水平的94%，预计2023年全面复苏（达到2019年水平的102%），领先其他地区。

与其他地区相比，往返非洲和非

洲区域内的客运量将逐渐恢复，2022年将达到2019年水平的76%，在2025年（达到2019年的101%）将超过危机前水平。

由于短途市场有限，中东地区定位于长途中转的枢纽，因此预计复苏缓慢。2022年，往返中东以及中东区域内的客运量将达到2019年水平的81%，2024年达到98%，2025年达到105%。

疫情期间，往返拉美以及区内的客运量相对强劲，预计在2022年强劲复苏，该地区内和往返北美的旅行限制不多，客运量增长较快。预计2023年将超过2019年的客运量，中美洲将达到2019年的102%，2024年南美洲将达到2019年的103%，2025年加勒比地区将达到2019年的101%。

（辛文）

# 空客公司发布2040年全球客运和货运飞机市场预测报告



2月14日，空客公司发布了2040年全球客运和货运飞机市场预测报告。

报告显示，未来20年，全球每年有5.3%的客运量增长，老旧低燃油效率飞机加速退役；亚太地区约需增加17620架新的客运和货运飞机，其中近30%新飞机将取代老式低燃油效率飞机。

从航空客运市场角度来看，亚太地区占世界55%人口的地区（如中国、印度、越南、印度尼西亚等国）将成为亚太地区经济增长的主要动力。这些经济体的国内生产总值（GDP）将以每年3.6%的速度增长（世界平均GDP水平为2.5%），到2040年实现翻一番。航空客运的主体人数将增加11亿，达到32亿。航空客运的人数到2040年将增加近三倍。

在17620架新增飞机需求中，13660架属于小型飞机，如空客A220和A320系列。在中程和远程飞机需求方面，亚太地区将继续推动需求增长，约占全球需求的42%。预计中型飞机将新增2470架，大型飞机将新增1490架。

从航空货运市场角度来看，亚太地区的货运量将以每年3.6%的速度增长，远高于全球3.1%平均水平，这将使亚太地区的航空货运量在2040年之前翻一番。全球范围内，受电子商务影响的快递货运将以每年4.7%的速度增长。总体来看，为了满足未来20年的航空货运增长

需求，将需要约2440架货机，其中880架为新增货机。

空客公司表示，随着全球航空交通的复苏，旅行限制的进一步放宽，亚太地区将再次成为航空客货运的主要驱动力之一。空客公司对亚太地区交通的强劲反弹充满信心。公司预计2023年至2025年之间，航空客货运市场将恢复到2019年的水平。

空客公司现代化系列飞机产品与上一代产品相比，具有20%-25%的燃料低耗和二氧化碳减排优势。空客公司所有的飞机都已获得认证，可使用50%混合可持续航空燃料（SAF），2030年SAF使用率将上升到100%。空客公司新推出的A350F飞机将比任何其他类型大型货机提升10%-40%的燃料低耗和二氧化碳减排效率。

从全球角度来看，未来20年，将需要新增约39000架客运和货运飞机，其中将替换15250架老旧飞机。因此，2040年，绝大多数商用飞机将为最新的燃料低耗/减排飞机，远高于现在的13%，这将大大改善全球商用飞机的碳减排效率。

目前，全球航空业已经取得了巨大的碳减排效率提升。自1990年以来，航空业每公里的二氧化碳排放量下降了53%。空客公司系列飞机产品较上一代飞机至少提升了20%的碳减排效率。空客公司致力于2050年实现航空运输业净零碳排放目标。

（郑航）

# 低成本航空公司 能成为非洲航空 运输市场主力吗？

非洲国家经济整体发展水平相对落后。发展低成本航空公司似乎可以成为非洲航空运输市场的主流方向。日前，AeroTime对外公布调查结果显示，真实情况并非如此。

非洲低成本航空公司于2000年前后发展起步。据国际航协（IATA）统计，截至2020年，非洲约有10家拥有定期航班的低成本航空公司。目前，非洲的低成本航空公司多集中在南非，包括Kulula.com、Mango Airlines、Fastjet、FlySafair和Lift等。上述公司在南非国内市场占有率一度达到60%，远高于低成本航空公司在非洲全洲的市场占有率（仅为13%）。

Kulula.com是非洲第一家廉价航空公司，运营时间超过了20年，主要运营开普敦、拉塞里亚、东伦敦、约翰内斯堡、杜布斯和乔治等六个城市之间的航线，该航司目前拥有8架波音737，平均机龄为13.2年；FlySafair是非洲发展最快的低成本航空公司之一，现有21架波音737（15架波音737-800和6架波音737-400），机队规模在非洲低成本航空公司中居首位，平均机龄22.3年。

目前，没有非洲低成本航空公司运营宽体机。它们通常选用主流窄体机，如空客A320或波音737。但有一些廉价航空公司使用巴航工业或ATR的涡轮螺旋桨飞机。

非洲因为其不断增长的航空市场和未开发的增长潜力，看似是运营低成本航空公司的地方。坦桑尼亚民航局（TCAA）局长Hamza Johari曾表示，“在非洲，尽管低成本航空公司采取不提供免费机上餐食、随身行李收费和诸如不允许退改签等非灵活性机票政策等来开展经营，但是它们仍不是真正的低成本航空公司。”之所以出现如此境况，主要是因为非洲低成本航空公司面临着来自内外双重压力。

从外部看，非洲航空运输市场环境不利于低成本航空公司的发展。非洲大多数国家还没有完全实施旨在实现非洲天空开放的《亚穆苏克罗决定》。非洲单一航空运输市场的实施只是促使部分非洲国家放宽了双边协议，不能确保全非洲范围的航空自由化，许多非洲国家还在限制开放本国航空服务市场，以保护本国国有航空公司。IATA指出，非洲内部监管制度的保护主义妨碍了非洲大陆航空运输状况的改善。据统计，只有Fly540、Mango Airlines和Fastjet三家航空公司在非洲运营过低成本国际航线，2021年FlySafair开通了国际航线。

从内部看，非洲低成本航空公司面临着较大的运营压力。国际民航组织（ICAO）数据表明，非洲机场的乘客收费水平远远高于全球其他地区，非洲机场最高收费标准能达到英国机场的两倍。坦桑尼亚航空公司首席执行官Ladislau Matindi认为，只有尽可能降低运营成本，低成本航空公司才有可能维持正常运营。另外，在基础设施、维修维护以及人力资源等领域，低成本航空公司也无法与埃塞俄比亚航空公司、埃及航空公司和肯尼亚航空公司等成熟的全服务航空公司开展竞争。

今后，非洲低成本航空公司要想在市场中维持生存还需要突破现存种种障碍。

（齐福全）

# 维思达收购汉堡航空 加速航空行业整合

日前，全球领先的私人航空集团维思达全球控股（以下简称“维思达”）宣布，已签署收购汉堡航空（AIR HAMBURG）运营平台和维护服务的协议。

以横跨欧洲的航班数量计，汉堡航空是全欧洲最大的私人航空运营商，在2021年共为客户提供了超过18800班次航班，飞行小时数超过3.5万小时，仅次于维思达。因此，在该整合交易完成后，维思达的全球飞行小时数预

计将增加约30%。

维思达创始人兼主席Thomas Flohr表示：“维思达领先的飞行解决方案，配合以浮动机队为基础的商业模式，使我们能够实现无缝衔接并快速整合。这再次证明维思达致力于确保我们所有会员在任何特定时刻都能获得全球范围内最具价值的飞行解决方案。”

这次收购将扩大维思达在主要战略地区的规模和机队供



应，为其会员提供最可靠、一致的飞行解决方案和最佳飞行体验。此次整合是维思达对高度分散的公务航空系统进行持续转型的最新措施，也是其在全球新旧客户对私人航空服务需求增长下，继近期成功整合Apollo Jets、Talon Air和Red Wing Aviation后的又一举措。

除了蓬勃发展的包机业务，维思达还将整合汉堡航空位于巴登-巴登机场的世界级EASA Part 145维修中心，以及其在汉堡机场的行政代理部门和贵宾室，这些设施及服务均将为维思达会员提供使用。汉堡航空持续增长的私人飞机业务将补充并扩大维思达的自有机队服务，并向所有维思达会员提供旗下44架包机，包括巴航工业世袭1000E、达索隼7X和巴航工业业格赛机型。

（易航）

# FAA和美国通用航空相关集团 发起无铅燃料倡议

据飞行国际网站2月24日报道，FAA和美国通用航空相关集团达成一致，2030年之前，将逐步淘汰美国通用航空飞机所使用的含铅燃料。

2月23日，FAA发起了一项“取消航空燃油铅排放”（Eliminate aviation gasoline lead emissions, “EAGLE”）的公共合作项目，该项目包括四个方面：发展无铅燃料基础设施并

评估商业可行性；支持研究和技术创新；评估安全无铅燃料；制定支持基础设施的政策。



航空器及驾驶员协会（AOPA）、美国石油学会（API）、全美实验飞机协会（EAA）、通用航空制造商协会（GAMA）、美国国家航空运输协会（NATA）、美国国家公务航空协会（NBAA）、国际直升机协会（HAI）、美国机场管理协会（AAAE）等团体一直以来都致力于倡导使用无铅燃料。

（陈白）

# 亚航将租赁百余架电动垂直起降飞行器 以推出空中共享出行服务

2月16日，亚航航空集团（亚航）公布，在与飞行器租赁服务提供商Avolon公司签署至少100架电动垂直起降VX4的非约束性协议后，将在东南亚提供低成本空中拼车服务的计划。

亚航母公司Capital A首席执行官托尼·费尔南德斯表示，航线可能在2025年开始运营，马来西亚和新加坡的监管机构批准运营的速度可能比印度尼西亚、泰国和菲律宾快得多。届时，空中乘车共享服务可以通过亚航的移动应用程序预订，且价格合理，就像廉价航空公司的常规航班一样。

Avolon公司去年从Vertical Aerospace订购了500架VX4

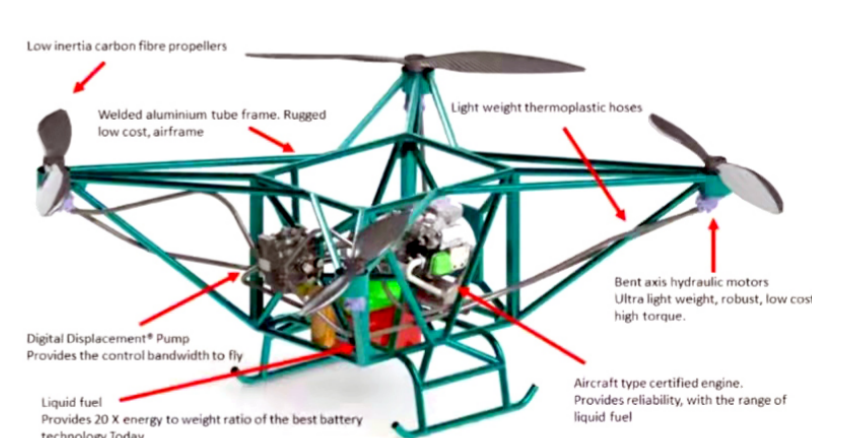
飞机，此后在亚航、日本航空公司以及巴西的Gol公司和Grupo Comporte公司分放了90%的飞机。

四座、单飞行员的VX4飞机预计航程超过100英里（160千米），将于今年4月首飞。

（王泽溪）



# Flowcopter公司开发航程900 千米的远程重型液压无人机



据uasvision网站报道，位于英国爱丁堡的Flowcopter公司正在开发远程重型液压无人机，以帮助直升机运营商优化货运、勘测和搜救作业行动。

该重型无人机是一种液压混合动力多轴无人机，其续航时间能够达到6小时以上，航程最高可达900千米，将配备经航空认证的内燃机，可驱动适用于恶劣环境运行的数字排量泵（DDP）。

基于这些配置，该型无人机可以在多个不同输出之间分配和调节

液压流量，即时响应数字控制命令，这对无人机飞行非常重要。其液压电机完全密封，每台电机重量为5.5千克，可输出96千瓦的功率，适用于极端的海上环境。该机在加油几分钟后就可继续飞行，其短程有效载荷可达150千克。

尽管液压电机、数字排量泵、燃气发动机及其油箱的重量可能很大，但与锂电池的重量和电动无人机的有限航程相比，这种液压无人机是一种很有前景的无人机类型。

（彩林）

# 若波音777X延迟到2023年交付 阿联酋可能会取消订单

据路透社报道，阿联酋航空总裁表示，如果波音777X延迟到2023年底之后交付，该公司可能考虑取消订单。波音表示，他们正专注于全面测试，以证明飞机设计的安全性和可靠性。并将继续与客户密切合作。

阿联酋航空总裁称：“波音777X这个项目现在已经推迟了4年。如果他们再延长一年，我们将会质疑

这是否符合我们的飞机采购标准。”

数据显示，阿联酋航空是世界上最大的宽体客机用户。阿联酋航空最初在2013年订购了150架该型飞机，成为波音777X最大的客户。该公司后来将订单削减至115架，将部分订单换成了波音787飞机。

（佟蓉）