

“把飞机送到伊朗修” 俄航空业推动中亚地区航旅业发展



| 本报记者 郑宇航

4月10日，俄罗斯媒体《俄罗斯商业咨询》(RBC)报道称，俄罗斯航空公司Aeroflot已将一架飞机派往伊朗，交由伊朗最大航司马汉航空(Mahan Air)的技术人员进行维修。飞机航迹追踪APP飞行雷达24(Flightradar24)的数据也显示：4月5日，Aeroflot旗下注册号为RA-73700的空客A330-300宽体客机抵伊朗德黑兰，并一直停留至今。

俄罗斯航司在伊朗修飞机

Aeroflot是一家载旗航司，也是俄罗斯最大航司，截至4月1日拥有178架空客和波音飞机。在2022年俄乌冲突爆发前，Aeroflot执飞着52个国家和地区146个目的地的国际航班。但4月5日的这趟俄罗斯—伊朗航班意义并不一般，就好像是“另一只靴子落地了”——而此前已经落地的“一只靴子”是热议多时的、西方重重制裁之下俄罗斯航司的波音空客机队还能飞多久，失去欧美供应商零部件和维修服务支持的俄航司将如何破局。

现在来看，除了“拆东墙补西墙”式的维修空客和波音飞机、并且“远水解不了近渴”地下单国产机型外，俄罗斯航司如Aeroflot已经在探索另

一种破局方式：寻找局外人。

根据RBC的报道，这架送修马汉航空的A330，将主要接受飞机起落架部分的维修工作。之后，Aeroflot将视首度合作情况再与马汉航空展开更大范围合作，如送修多架空客A330，并建立长期业务合作。根据RBC的分析，双方的合作基础在于伊朗的业务能力，“Aeroflot决定由伊朗提供飞机服务，因为在这个友好的国家，飞机被扣留的风险很小……伊朗已经建立

的对外国飞机维修保养能力。伊朗航空公司的飞机在许多国际航线上飞行，这些国家的航空当局对伊朗航司飞行安全水平没有任何抱怨。”

关于“黑市”和“中间商”

根据“飞机侦察员”(Planespotter)网站的数据，Aeroflot目前约有20%的飞机处于停放或长期存放状态。对于Aeroflot等俄航司来说，当前局面下尚能一搏的优势，是其机队机龄较短，平均机龄



了一个几乎独立的系统来维持西方设备的适航性。从近年来没有发生严重的航空事故这一点来看，伊朗能够胜任这一工作。伊朗已经建立了高水平

刚刚超过10年；加之疫情期间，普遍处于停飞状态，大幅减少了使用磨损。而随着俄乌冲突以及西方对俄航司的制裁进入第二个年头，西方媒体

对俄航司的关注焦点也转为其机队如何通过“黑市”和“中间商”来购得零部件、维持机队运行。

根据美国福布斯网站的报道，自俄乌开战以来，总部位于佛罗里达州的飞机零部件分销商GA Telesis一直收到大量可疑订单，订单来自阿联酋、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦以及其他一些曾属于苏联的国家的新兴公司。

而当GA Telesis要求这些公司进一步明确需求，以证明这些零件是用于指定的航空公司和机型时，这些订单就被取消了——西方媒体表示，这或许是俄航司正通过各种“皮包公司”和“中间商”在国际市场上寻购飞机零部件和备件，甚至不惜花费正常价格的两到五倍，并等待更长的交付周期。

对此，一些行业内人士指出，此举并非长久之计，这种方式无法绕过最为核心的航空技术壁垒——航空发动机。

完整的航空发动机很难从“黑市”上获得，而目前在役发动机的维护工作，又通常必须从发动机制造商或一小部分授权供应商处购买零部件。“如果俄乌冲突持续5年，我认为俄航司的西方商用飞机将大范围停飞，因为所有发动机都将被‘烧毁’。”

另一方面，这也造成俄航司在日常维护中的成本上升、利润下降，其结果或是机票价格大涨，或是将有更多的俄航司倒闭。

俄罗斯民航不再安全？

对于俄航司的运行情况，2022年美国联邦航空管理局(FAA)曾下调其安全评级，欧盟也对无法获得备件

和适当维护的俄航司深表担忧。

3月底，作为专业的航空公司安全评级网站，民航评级网站(AirlineRatings)则表示不再对俄航司进行安全评级：“俄罗斯航空公司的备件已经用完，能够继续飞行和停飞的飞机已被分组，航司从已经停飞的飞机上拆解零件维护正在飞行中的机队。”



在俄罗斯航空公司被打上“非常不安全”标签的同时，另一趋势正在凸显：中亚航空市场正在俄乌冲突中发现机遇。

自俄乌战争以来，进出该地区的航班数量激增，以前过境俄罗斯的欧洲航空公司，现在需要经过中亚地区，以到达亚洲和中东等地区。

此外，“很多人已经从冲突地区搬到中亚了，所以有更多的航班飞往这个地区，我们看到了更有活力的航空客运经济”。

月以来营收最好的一年。

同样，阿塞拜疆航空的数据表明，2022年过境航班数量2021年增长了134%。

利好中亚，不止航空

所以，机遇之下，中亚各国政府也在大力扶持新航空公司的成立，希望能抓住这一波航空运输增长红利。

比如乌兹别克斯坦政府积极推动成立新航司Silk Avia和撒马尔罕航空(Air Samarkand)。后者虽尚未开始航线运营，但表示已得到政府的支持，该公司希望将航线重点放在土耳其、阿联酋、以色列和欧洲市场——结合俄罗斯旅游经营者协会的数据来看，土耳其、阿联酋正是过去一年里俄罗斯国民的主要旅游目的地。

这可就不是简单地“巧合”了——现在，这些中亚航空公司正在为即将到来的夏季度假高峰期做着准备，

“仍然有不少俄罗斯人有度假需求，他们与这些中亚国家也有联系，对于中亚的航空公司来说，这是一个机会，它们可以开辟进入俄罗斯的航线，并通过中亚航空枢纽来提供俄航司已无法提供的服务。”

此外，一些分析称，随着俄罗斯国民的空中出行需求转而在中亚地区释放，吃到其红利的不仅有中亚地区的



目前，俄罗斯已经对数十个西方国家安全组织(Eurocontrol)的数据，许多欧洲国家与乌兹别克斯坦之间的航班自2019年以来增长了105.9%，自2022年1月以来增长了36%。

来自哈萨克斯坦航空管理局的数字则显示，其乘客人数同比增长16.5%，该国的阿斯塔纳航空(Air Astana)就宣布，2022年是该航司有

航空业，也可能推动中亚地区的旅游业迎来一轮提质升级——毕竟，俄罗斯富裕阶层在欧洲的出行不再如往日那般畅通，度假目的地也不得不从老牌的欧洲度假胜地转向中亚，“也许未来，你会看到一些大型滑雪场、豪华酒店设施在中亚拔地而起，以满足俄罗斯国民的需求，因为他们不能去法国尼斯了。”



跌宕的4月，波音前路几何？

| 本报实习记者 马慧星

4月中旬，随着第一季度飞机交付数据的公布，波音公司的股价在午盘交易中上涨0.88%。然而，这一势头不仅没有持续太久，甚至还急转直下。两天后，波音披露，由于供应商质量问题，一些737 MAX飞机的交付工作已经中断。公告发布当天，波音股价在盘后交易中下跌了5.3%，直到收盘，已下跌5.6%。起伏的股价曲线仿佛波音公司在这个4月中旬跌宕经历的生动具象化呈现。

近五年来波音交付量首度超过空客

波音公司曾在4月11日宣布，其第一季度共交付130架飞机，这一交付量不仅比2022年同期增长了近27%，也使波音公司在近五年来首次超过它的主要对手空客公司，后者在第一季度交付了127架飞机。详细分析交付量可以发现，波音130架飞机的领先数据主要得益于4月收获的大订单以及市场对737 MAX飞机需求的持续回升。

在波音公司第一季度交付的130架飞机中，111架为737 MAX。3月，波音公司交付了64架飞机，737 MAX占据52架。值得一提的是，波音公司在3月还首次向日本航空公司售出737 MAX。日本航空表示，它将购买21架737 MAX，希望在2026年前将这些飞机纳入其不断扩大的机队。这笔交易也意味着波音在同空客的市场竞争中取得一次重大胜利。此外，相较于空客公司720

架飞机的年度交付愿景，波音只设定了至少交付400架737 MAX和70架787的目标。737 MAX在波音交付量中的重要程度有目共睹。就在外界对波音稳步实现737 MAX交付计划表示看好时，猛进的高歌却戛然而止。

销售正旺的737MAX因质量问题暂停交付

4月13日，波音公司宣布，由于其主要供应商之一势必锐(Spirit AeroSystems)公司生产的某些部件存在质量问题，部分737 MAX的交付已经停止，并表示，这将波及737 MAX系列飞机中的MAX 7、MAX 8和MAX 8-200，以及基于737 NG的P-8A“波塞冬”固定翼反潜巡逻机，可能会影响“大量”未交付的737 MAX飞机，包括在生产中和库存中的，并可能导致该系列飞机在短期内交付量下降。此消息一出，波音和供应商势必锐

的股价应声而跌。

业内专家预计，737 MAX交付中断不仅会导致波音公司收益上的损失，还可能推高高等737 MAX交付的航空公司的运营成本。今年以来美国几大航司本就困恼于“各种短缺”，从飞行员到飞机，在增加航班量已无望的大背景下，寻求载客量更大的飞机，正是这些航司的应对之道。但现在波音表示737 MAX延迟交付，无疑会进一步加剧航司的运营问题，“当下时机很尴尬，即将迎来夏季出行高峰，航空公司需要更大的载客能力。”

等不来737 MAX对航司的影响有多大？

虽然导致这次737 MAX暂停交付的质量问题被认定不是安全问题，在役飞机可以继续运营，只是新机在交付前需要对问题部件进行修复，但这已经让一直指望波音及时交付新机以扩大自

身机队的航司们感到不安，争先恐后尽可能地了解细节，并评估对自家运营的影响。更何况，如果事件后续中该“质量问题”被美国联邦航空管理局FAA认定需强制对在役737MAX飞机进行紧急修复的话，届时航司的运营将遭到更为严重的冲击。这便让一些业界分析师得出结论：波音737MAX交付的中断，将影响到美国航司的国内运力，导致全年利润受损。

具体来看，AirInsight Group等航空咨询公司的数据显示，仅波音737 MAX 8飞机就占美国航空公司机队的7.6%。而在西南航空身上这一比例更是上升至21%以上。因此，交付中断将导致西南航空今年接收90架737MAX，增加至少15%运力的计划前景堪忧。目前该公司表示没有调整航班时间表的计划，但外界对此表示怀疑，并有分析称，西南航空的应对之举或许会是推迟27架燃料耗更高、座位数更少的老一代波音737-700飞机的退役，这将使该航司运营成本增加、利润受损。

波音的生产问题对另一航司美联航的影响也大体如此。美联航原定的今年增加运力的计划似乎也要赶不上变化了。不过或许因为早在去年该公司CEO就表示，波音的交付情况是该航司运力增长计划按期推进面临的最大风险，美联航发言人对波音宣布暂停交付737MAX的回应是，这次的延迟交付预计不会对2023年的运力计划产生“重大”影响。



香港机场管理局推出机票送赠计划



本报(记者 钟旖) 4月18日，香港机场管理局在北京举行媒体发布会，介绍香港机场管理局推出的“飞越世界大赏”机票送赠计划。该计划向主要客运市场旅客送出50万张机票，其中14万张由内地往返香港的机票在4月至9月期间，分阶段免费赠送给内地居民。

机票均为经济舱往返机票，分别由国泰航空、香港快运及香港航空三家香港本地航空公司，透过各自渠道、以不同方式分阶段送出。送赠机票计划继今年3月在东南亚市场推出后，将陆续于内地、东北亚及其他市场进行，为期约6个月。获赠免费机票的旅客亦可在香港享有由香港机场管理局业务伙伴提供的酒店住宿、购物及娱乐优惠。

香港机场管理局行政总裁林天福在媒体发布会上表示，作为香港对外的一扇门户，香港国际机场积极支持特区政府的“你好，香港！”全球推广活动，并且全资赞助香港的几家本地航空公司，向全球旅客送赠超过50万张机票，鼓励他们早点到香港来。林天福说：“一直以来，内地旅客都是访港旅客的重要组成部分，所以我们亦特别预留了14万张机票赠送给内地居民，吸引他们到香港旅游观光。在过去

几年，虽然面对疫情严峻的挑战，但是我们的脚步并没有因此停下来，我们积极发展与实现我们的‘机场城市’愿景，多项发展项目已相继落成。因此我们对香港和香港国际机场的未来充满信心。在中央与内地各级政府的支持下，香港的航空业将迎来更大的发展空间和机遇。”

据介绍，香港国际机场正由一个城市的机场逐步发展为“机场城市”。“机场城市”主要发展项目包括航天城，其中位于航天城的“11天空”将成为全香港最大型的综合购物、餐饮、娱乐设施，引入超过800间商店，涵盖逾120种餐饮类别，并云集世界级沉浸式体验的全港最大室内娱乐区，及多元化的零售和餐饮服务。同时，香港机场管理局正在发展亚洲国际博览馆第二期，希望将其发展成为亚洲娱乐地标及世界各地商家的最佳推广平台，向内地零售市场，尤其是大湾区，推销商品及服务及娱乐产品。

作为国际航空枢纽，香港国际机场拥有广阔的航空网络，连接全球超过220个航点，包括50个内地航点，紧密联系内地及全球各地，也一直是大湾区旅客前往世界各地的首选中转站。疫情前每年约1400万大湾区旅客使用香港机场飞往世界各地。为进一步加强机场与大湾区联系，香港机场管理局正发展创新及完善的设施及服务，包括全新海天中转大楼及连接港澳大桥香港口岸的封闭行车桥、采用自动驾驶运输系统并连接香港口岸及航天城的“航天走廊”，以及在香港口岸人工岛发展的自动化停车场将相继落成，并计划在2024-2025年时将大湾区的城市候机楼增加至30个。