

新加坡航展传来最新航空业发展趋势信息

全球航空市场重心向东“飞行”

经济日报·中国经济网记者 徐惠喜

“2月6日,为期6天的新加坡航展开帷幕,全球超过1000家公司亮相。航展开幕前,国际航协发布报告称,2017年全球航空客运量超过40亿人次,到2036年这一数据将刷新为78亿人次,其中亚太地区航空旅客数量将达到35亿人次。为满足这一需求,波音公司预计全球航空公司届时将需要16050架新飞机,价值2.5万亿美元,亚洲订单将占四成。亚太地区成为推动需求增长的最大驱动力,全球航空市场重心正在向东“飞行”。

千家航企逐鹿狮城

新加坡航展与巴黎航展、范保罗航展并称世界三大航空展,也是亚洲地区最大的商业与国防航空展。本次航展聚焦创新以及行业未来,来自50个国家和地区、的超过1000家公司参展,其中包括65家全球领先的航空业公司。在本次航展上,网络安全、无人航空系统、航空电子、预测性维修、增材制造、飞机健康监测等领域的最新产品和服务技术纷纷登台竞技。与此同时,高级别大会、论坛等活动也与展会同期举行。据报道,空客公司作为此次航展的最大国际参展商,展示了商用飞机、国防装备、太空系列和直升机系列最新产品、创新技术和其他服务。中国商飞公司已连续5年参展,今年展出了C919混合级布局客机、CRJ29三舱布局客机、ARJ21公务机和混合级飞机的剖开式模型。中航集团展出了运-9E运输机、单双座“枭龙”战机以及L-15高级教练机。来自中国的明星无人机公司带来了有效载荷达1.5吨的全世界最大货运无人机AT200模型。中国公司的亮相,吸引了不少参展专业人士的目光。

长期以来,全球航空业格局基本由美欧市场主导。特别是北美市场,无论在客流、物流,还是在盈利、资本市场表现等方面,都让其他地区望尘莫及。但进入21世纪,这种格局开始发生历史性变化。具有标志性意义的事件发生在2009年,那一年亚太地区客流量达到6.62亿人次,首次超过北美地区,成为全球航空运输最大市场。

2017年,中国航空公司搭载的旅客数量比5年前增加了2.33亿人次。这让业界观察家大为惊讶。通常这需要花费10年时间才能取得如此非凡的成就。数据显示,目前亚洲只有10%的人口乘坐过飞机,这意味着坐飞机的人数增长潜力巨大。亚洲经济的快速发展和不断扩大的中等收入群体,将成为这一航空市场的驱动力。国际航展历来就是全球航空业景气的风向标。在此次航展上,亚洲国家和地区表现抢眼,再次印证了全球航空市场重心正在转移。

亚太市场引领全球

联合国人口调查和国际航协数据显示,全球目前约75亿人口中,年龄在15岁至64岁之间、飞行频率较高的人群,即“飞行年龄”人口为49亿。到2036年,全球“飞行年龄”人口预计增长17%,



2月7日,在新加坡樟宜展览中心举行的新加坡航展上,人们在中国商飞公司展位参观。 新华社发

这主要受亚太和非洲地区增长所驱动。相比之下,欧洲的老龄化人口“飞行年龄”人口将平均每年同比下降0.5%。亚太地区庞大的“飞行年龄”群体是未来航空客运的潜在旅客。从长远来看,亚太地区的经济水平大幅提升,航空出行的成本预计将随通货膨胀持续下降,将有越来越多的人群选择航空出行。这些因素将在未来几年内持续推动航空业重心东移。

亚太地区是推动全球航空需求增长的最大动力。未来20年,超半数新增旅客将来自该地区。国际航协最新报告称,到2036年,亚太地区新增旅客预计将达21亿人次,整体市场客运总量将达35亿人次。其中,中国市场新增旅客将达9.21亿人次,客运总量将达15亿人次。报告预测,以抵达离开中国的国际航班和中国国内航班的客运量计算,中国市场将于2022年超越美国市场,成为全球之首。2026年,印度将取代英国,成为第三大航空市场,印尼将取代意大利进入排名前十位市场。

事实上,目前的亚太市场已成为全球航空运输的主引擎。最新统计显示,2017年,亚太地区客运市场占全球的份额为33.7%,将欧洲(26.5%)和北美(23%)远远地甩在身后。更为重要的是,在衡量航运发展的几项关键指标上,亚太市场领跑全球。例如,以“收入乘客公里”计算的客运量增长速度看,去年亚太地区为10.1%,远高于欧洲的8.2%和北美的4.2%,也明显高于全球7.6%的平均水平。以“可利用座位公里”计算的航空运输能力增长情况看,亚太地区去年的增速为8.4%,远远超过欧洲的6.2%和北美的4.2%,也显著高于全球6.3%的平均水平。在载客率方面,亚太地区航空公司的载客率去年同比上升1.3%,欧洲和北美分别为1.5%和0.1%,全球均值为0.9%。可以说,正是亚太地区航空市场的出色表现,推动了全球客运的发展。

再看货运市场。国际航协发布的定期全球航空货运数据显示,受全球制造业出口需求强劲、企业开始迅速补充库存等因素影响,2017年按照货运吨公里计算的全球航空货运需求同比增长9.0%,是上年增速3.6%的2.5倍,并超过世界贸易增长率(4.3%)的两倍。国际航协理事长兼首席执行官德·朱尼亚克表示,这是“自全球金融危机后,航空货运表现最为强劲的一年。需求增长9.0%,超过货运和客运

需求增长。载货率、收益和总收入均实现增长”。统计数据显示,2017年,亚太地区占全球市场的份额为37%,欧洲和北美分别为24.2%和20.5%。在“可用货运吨公里”这一指标方面,亚太地区的增速为7.8%,欧洲和北美分别为11.8%和7.9%。与上年相比,亚太地区的载货率上升3.4%,欧洲上升2.4%,北美上升2.1%。不难看出,亚太市场作为全球货运市场的主力,发挥的作用越来越大。

中国市场蓬勃发展

今年2月5日,顺丰航空在成都双流国际机场迎来了第20架B757-200型全货机。至此,顺丰航空以B737、B757、B767组成的全货机机队规模增至42架。顺丰航空隶属顺丰速运,一家快递公司从自行车、摩托车送货起家,发展成为拥有数十架货运飞机的物流巨头,折射出了中国航空运输业的飞速发展。

上海在国际航空运输枢纽建设方面取得了骄人业绩。去年12月15日,上海年航空货运量首次突破400万吨,成为继中国香港、美国孟菲斯后全球第3个年航空货运量400万吨以上的城市。这是上海继2016年成为全球第5个航空旅客亿级城市的又一大喜事。上海机场取得上述业绩的背后,是上海虹桥机场和浦东机场设立了3个货运转运中心,成为全国首个货运功能区纳入综合保税区和自贸试验区的机场。去年上海机场的电子运单使用率达52%,居全球机场第二位,日趋成熟的航空货运信息集成系统,推动了上海机场的智慧物流园区建设。目前,共有103家航空公司和上海运营定期货运航班业务。其中,浦东机场航线网络覆盖全球五大洲279个城市,虹桥机场航线网络覆盖日、韩、港澳台地区及87个国内城市。同时,浦东机场还是世界上唯一一个全球三大国际物流集成商进驻的机场。2008年,联合包裹服务公司(UPS)转运中心投入运营;2013年,敦豪(DHL)北亚枢纽投入运营;2017年,联邦快运(Fedex)国际货运快件中心投入运营。

从全国来看,2017年民航运输飞行首次突破千万小时,全年完成旅客运输量5.49亿人次,同比增长12.6%。2017年,中国航空公司搭载的旅客数量比35年前高出140倍,成为中国民航史上意义非凡的一年。三大国有航空公司保持着较快的发展增速,整体运输能力比上年提高7%。其中,南航是国内机队规模及客运量最大的航空公司,国航则在国际航线特别是国际长航线上继续占有绝对优势,拥有国内数量最多的宽体客机。

中国经济的高质量增长,助推中国步入中等收入国家行列,居民有更多的资金用于旅游。专家估计,中等收入国家居民乘坐飞机出行的频率,是低收入国家人口的近7倍。国际航协的统计显示,就境内航空市场而言,中国市场份额已稳居全球第二位,仅次于美国。2017年,全球主要国内航空市场占全球市场的份额依次为,美国14.5%、中国9.1%、印度1.4%、俄罗斯1.4%、巴西1.2%、日本1.1%和澳大利亚0.9%。

空客波音角力中国

航空业是经济景气的风向标。全球航空市场重心东移,也是亚太地区经济增长强劲的结果。中国经济高质量发展,更是全球航空业发展的重要支点。空客和波音等全球飞机制造业巨头均将业务向东倾斜,也坐实了全球航空市场重心东移之势。

根据空中客车公司发布的全球市场预测,未来20年,全球100座级以上飞机将增长超过一倍。亚太地区继续担当推动全球航空业增长的角色,其中中国国内航空市场将成为全球最大的航空市场。空客公司首席执行官恩德斯在新加坡航空展上表示,“空客的业务已向亚洲倾斜,因为我们大多数业务增长点来自亚洲”。

今年1月份法国总统马克龙访华期间,空客与中方讨论了涉及184架A320飞机订单,向中国出售A350、A380中程客机与大型飞机事宜。《中法联合声明》还“鼓励空客公司及其中方合作伙伴围绕A330、A350、A380探讨新合作”。去年7月份,空客与中国航空器材集团有限公司在德国柏林签订采购140架空客飞机协议,总价值达228亿美元。

空客的对华合作,不仅仅体现在飞机销售方面。在飞机总装业务领域,截至2017年底,空客A320天津总装线已完成总装并交付A320系列飞机352架。未来,该总装线的生产范围还将拓展至A320neo以及更多机型,并向中国之外的其他亚洲客户交付飞机。去年3月份,空客天津A330宽体飞机完成和交付中心开工建设,首批员工培训工作已在欧洲展开。据悉,除发动机外,空客天津总装线交付的A320已经有四分之一的零部件实现了“中国造”,这意味着相当大数量级的本地采购金额。去年11月份,空中客车宣布在深圳设立空中客车中国创新中心,加速在航空领域的创新,与中方共同打造未来飞行。

与此相应,波音也不甘落后,把中国市场作为未来20年的主攻方向。波音公司认为,到2036年,中国将需要7240架新飞机。波音民用飞机集团总裁兼首席执行官迈卡利斯特表示:“中国既是我们珍视的客户,也是我们关键的合作伙伴。”2017年,波音飞机全球交付量为763架,其中交付中国的数量占四分之一以上,达202架。波音交付中国的飞机数量已连续6年超过140架,反映了中国航空市场在波音公司全球战略中的重要地位。去年11月份美国总统特朗普访华期间,波音公司与中方签署了300架波音飞机的批量采购协议,总价值超过370亿美元。

在拓展对华合作方面,波音公司近期动作频频。去年5月份,波音737飞机完工与交付中心在浙江舟山开工建设。这是波音第一次将737生产系统的一部分延伸到海外,也是波音单通道客机在海外最大的投资项目。该中心未来将以每月8架至10架的速度交付飞机,预计每年的交付数量约为100架。该中心还负责飞机娱乐系统、座椅等内饰安装、喷漆工作,以及飞机维修及维护服务工作。同时,中航工业航宇嘉泰生产的737座椅已正式进入波音737总装线安装,天津波音复合材料公司为波音787梦想飞机生产的翼身整流罩也已交付使用。

尼日利亚:

阿卡铁路运输忙

本报驻达喀尔记者 郭 凯

作为非洲人口第一大国和非洲最大经济体,铁路对于尼日利亚社会经济发展的作用最为突出。不过,由于设备老化和管

理不善,到本世纪前期,尼日利亚铁路运营几度陷入瘫痪。为了改善这一局面,尼日利亚专门制定了铁路现代化项目。其中,全长1315公里的拉卡铁路,从该国南部沿海城市拉各斯一直连通到北部重镇卡诺,贯穿尼日利亚南北。2016年7月份,作为整体计划的先行部分,全程186.5公里、连接尼日利亚中北部重要工业城市卡杜纳和南部首都阿布贾的阿卡铁路正式投入运营。一年半的时间过去了,这条非洲首次使用中国标准建设的铁路运营如何?在近日举行的阿卡铁路中国新机车车厢剪彩仪式上,人们找到了答案。

阿卡铁路自南向北先后经过尼日利亚首都阿布贾、尼日尔州和卡杜纳州,建成通车后,从阿布贾到卡杜纳仅需一小时左右,极大地改善了阿布贾、尼日尔州和卡杜纳州三地间公路交通拥堵的状况,为当地百姓的出行和货物流通提供了巨大便利。该铁路运行500天以来,旅客运输量达到50万人次,正点率高达99%。由于时间有保证,在经济方便,很多百姓开始将阿卡铁路作为日常通勤的首选交通工具。由于机车和车厢不足,目前现有运营能力已经无法满足旅客的需求。因此,尼日利亚交通部又从中国购买了两辆新机车和10节空调车厢,期望通过加开车次,提升运力,实现阿卡铁路日常双向对开。目前,车次已增加到每天四对,车厢由原来的4个增加到14个,将大大满足绝大部分乘客的日常通勤需求,时速也将由原来的90公里提高到150公里。

在机车交接仪式上,尼日利亚总统布哈里对参与铁路建设和运营的中国企业表示感

海外新鲜事

科威特最大博物馆群揭幕



科威特最大的博物馆群——谢赫阿卜杜拉·萨利姆文化中心日前揭幕。据介绍,该文化中心占地约13万平方米,是科威特最大的博物馆建筑群。图为观众观看星球运行轨道模型。

新华社记者 王 薇摄

匈牙利发行狗年生肖邮票



匈牙利邮政公司6日在布达佩斯发行2018年中国狗年生肖邮票。据悉,此次发行狗年生肖邮票小全张7万枚。图为一名邮票爱好者在拍摄这套邮票。

新华社发