编辑 赵天舒 美编 李丞 责校 杨志强 电话:64101949 bbtzbs@163.com

空客波音“斗法”

时隔四年,范堡罗航展在英国汉普郡举行。作为全球第二大航空盛会,参展飞机已纷纷飞到了这个伦敦郊区的小镇。而作为今年最重磅的国际航展,其也是波音和空客最重要的销售舞台。在经过疫情冲击、空难阴影以及来自中国的“最大订单”后,空客和波音的搏杀,依然是一场没有终点的长途旅程。

航展抢单

航展的第一天,波音成了大赢家。在当地时间18日开幕的英国范堡罗国际航展上,达美航空宣布订购100架波音737 Max 10,这是10多年来该公司向波音采购新飞机的第一个大订单。

此外,达美航空还拥有额外采购30架波音飞机的选择权。如果达美航空选择额外采购,这笔交易的价值将约为176亿美元。受此消息影响,波音美股盘前涨4.44%。

据报道,达美航空的首席执行官Ed Bastian此前就曾暗示将订购波音737 Max飞机。在最近的一次投资者会议上,当被问及窄体飞机的潜在订单时,Bastian说:“我们一直在努力与波音达成协议……希望我们能够解决这个问题。”

不过,空客也不是颗粒无收。据报道,达美航空还准备订购十几架空客的A220喷气式飞机,以补充早前的交易。这份采购订单价值也不低,约为67亿美元。

空客和波音的争宠不只限于达美航空。有知情人士透露,这两家飞机制造商的销售团队正竞相赶在这一行业最大的贸易博览会之前,完成至少210亿美元的交易。

据报道,空客可能会与马来西亚航空公司达成一项价值超过100亿美元的交易,售出约30架A330 neo宽体客机。还可能从波兰航空公司获得多达60架A220喷气式飞机的订单。与此同时,德国秃鹰航空正在与空客就多达40架A320 neo系列飞机进行谈判,最快可能在本周结束。

此外,还有不少其他航空公司正与两家制造商讨价还价,以获得理想价格。知情人士说,准备重返天空的印度捷特航空公司仍在决定是选择空客A320 neo和A220飞机,还是波音737 Max或巴西航空工业公司的飞机。摩洛哥皇家航空也在空客和波音之间摇摆,以更换一些老化的737机型。

市场谁占

波音公司前CEO斯通塞弗曾说:波音只能当第一,第二就意味着淘汰。但是,2019年、2020年、2021年,空客已经连续三年在订单量和交付量上超越了波音。

此外,双方已经指控对方进行“不正当”竞争多年。波音指控欧洲四个国家的政府为空客提供了大量的补贴和提供低息贷款,违反了世界贸易组织的有关规则。而空客反过来指责波音及其承包商也获得巨额政府补贴,从而引发了美国与欧盟政府之间的贸易争端。世界贸易组织在2019年先后裁决欧盟和美国违规补贴空中客车和波音。

本月初,中国三大航空公司宣布,计划购买292架空客A320 neo客机,目录价格高达372.57亿美元,彼时波音公司只能对此表示遗憾。对于波音来说,此次航展的订单或许可以小小扳回一城。

对于此次航展订单情况以及未来的计划,北京商报记者联系了波音与空客公司,但截至发稿还未收到回复。不过,中国航空运输协会研究员韩涛对记者表示,对于制造商来说,此次参展订单数量可能并不是主要目标,关键是启动订单的谈判和磋商,稳步推进中远期的飞机订单。

以波音为例,韩涛指出,上半年,波音净订单总数为205架,而波音未交付的积压订单在6月底共为4239架。另外,波音787已经停止交付超一年,积压了大约100架已经制造完成尚未交付的飞机。此次波音带去正在认证中的长途宽体客机777-X和窄体客机737 Max 10,更多是布局长远,为今后的新订单做铺垫。

据了解,今年范堡罗航展最大的两个明星,可能非波音777-X和空客A220莫属。波音777-X被认为是未来远程大容量的主宰,空客A220则是原来庞巴迪的CS100。业内人士认为,交给空客打扮之后可能“上吃A319,下吃E190”,前途不可估量。

此外,巴西人也不甘落后。巴航航空工业两架彩绘的E190和E195“二代”已经早早来到英国,要与A220“背水一战”。

复苏隐忧

尽管眼下的航空业在缓缓复苏,但对于制造商来说,还远未到离开“悬崖”的阶段。美国银行分析师安德鲁·奥宾(Andrew Obin)在接受采访时曾表示,航空运输业的复苏并没有像投资者预期的那样迅速。

此前,波音公司公布第一季度财报,由于面临着商业和国防用途飞机的成本激增以及俄乌冲突带来的相关影响,其营收利润双双低于市场预期。数据显示,一季度波音实现营收为139.91亿美元,同比下滑8.06%;同期实现归母净利润为-12.19亿美元,同比下滑127%。

而在2021年四季报及2022年一季报公布之后,波音股价都出现大幅下跌。2022年上半年,波音股价下跌32%。波音方面表示,供应链中断问题、新冠疫情、通货膨胀和俄乌冲突给公司带来了挑战。

此外,空难的阴影也一直盘旋在波音的上空。波音737 Max机型经历了两次致命的坠机事故后,于2020年底重新投入使用。目前该飞机机型的需求有所回升,但生产问题和认证延误阻碍了其他飞机项目。

空客在市场上也表现不佳,2022年上半年下跌了约18%。不过空客的业绩看起来比波音好得多。财报显示,2022年第一季度收入增长15%,达到120亿欧元;调整后息税前利润13亿欧元,上年同期为6.94亿欧元。

但对于未来,谁都难言乐观。近日,波音发布了最新的市场展望报告,并下调了对未来20年的航空飞机需求预期。波音预计,全球航空将在未来20年需要41170架新飞机,对比去年预测的43610架新飞机数字有所下降。

北京商报记者 陶凤 赵天舒

聚焦 Focus

美国猴痘疫苗供不应求

近期,全美范围猴痘病例持续增加,美国政府开始向全美各地分发“吉尼奥斯”猴痘疫苗。但疫苗供不应求,包括纽约州在内的许多州疫苗严重短缺。美国国家过敏症和传染病研究所所长安东尼·福奇警告称,猴痘疫情可能比目前已知的情况更加严重,美国需要更认真地对待猴痘,必须采取行动遏制其传播。

近万名额被抢光

为应对不断激增的病例,美国政府卫生部门计划7月18日起再在全国范围分发13万剂“吉尼奥斯”猴痘疫苗,但仍无法缓解猴痘疫苗供不应求的情况。

当地时间17日,设在纽约布鲁克林布什威克一所高中的猴痘疫苗接种中心外排起了长队,等候接种的都是年龄介于20至40岁的男性。一些受访者说,能够成功预约接种猴痘疫苗非常幸运,因为纽约的猴痘疫苗短缺。

此前,纽约市9200个猴痘疫苗接种名额在预约接种网站上开放,7分钟后就被“抢光”。网站还曾因太多人同时登入,不堪负荷导致页面崩溃。目前,该市尚未恢复疫苗接种预约。

据美国《纽约时报》援引卫生与公众服务部数据报道,目前全美已分发15.6万剂猴痘疫苗,自18日起将再分发13万剂。然而,由于美国近来猴痘新增病例增多,疫苗供不应求。美国疾病控制和预防中心主任萝谢尔·沃伦斯基15日在新闻发布会上承认目前到货疫苗数量低于预期。

卫生与公众服务部助理部长唐·奥康奈尔15日说,自出现猴痘疫情以来,美国订购了近700万剂疫苗,但目前只到货37.2万剂,数百万剂疫苗预计明年才能到货。该部15日加订了250万剂疫苗,也得明年才能到货。

美国疾控中心的数据显示,截至7月15日,美国已出现1814例猴痘病例。这些病例分布在美国43个州以及华盛顿、波多黎各,其中纽约州的情况最为严重,出现了489例。

一些专家认为,实际情况可能更为严重,因为美国目前相关检测滞后。据美国《政治报》报道,截至今年6月10日,全美仅报告45例猴痘确诊病例。

对于美国当前的猴痘疫情,食品和药物管理局前局长戈特利布17日表示,美国未能控制猴痘疫情在本国暴发,他称这是一场“大流行”;“我认为美国控制和遏制疫情的窗口可能已经关闭,目前的病例数量可能只占实际总数的一小部分”。

“相同的错误”

目前,美国政府在猴痘病毒检测、疫苗分发等方面受到批评。一方面,猴痘病毒检测不足。美国政府6月下旬才开始向商业实验室分发猴痘检测样本。这一举措花了一个多月的时间才得以实现,美国整个医疗系统的测试能力从每周约8000次测试增加到1万次。

此外,公共卫生实验室网络的分布也不均匀,多集中在纽约市等城市地区,导致许多检测积压,需要几天才能出结果。猴痘病毒检测是一个相对简单的过程,但美国疾控中心严格限定了可以检测的群体。

另一方面,美国卫生专家批评,美国政府行动太慢,新的疫苗接种策略远远不够。美国国家性病主任联盟执行主任戴维·哈维表示,在提供简化的检测、疫苗、治疗方法等三方面,美国政府都是“官僚主义和缓慢的”;“这意味着我们还没有控制住这次疫情”。

美国卫生与公众服务部6月28日表示,美国将立即从国家战略储备中释放5.6万剂巴伐利亚北欧公司生产的天花疫苗。该部门7月7日又宣布,追加供应14.4万剂该种天花疫苗。哈维表示:“我们相信这次疫情已经失控。我们没有遏制它。在这一点上,疫苗不会遏制住疫情,因为我们没有足够的疫苗”。

美国卫生专家批评说,美国并没有从新冠疫情中吸取教训,而是在重蹈覆辙。倡导艾滋病预防组织“为所有人准备”的联合创始人詹姆斯·克雷伦斯坦表示,一个月来,他们一直在大声疾呼猴痘临床情况有多糟糕:“这确实是一个明显的错误,是本可以预防的错误”,显而易见的是美国政府“没有从早期新冠疫情中吸取教训”。

美国哥伦比亚广播公司报道说,一些公共卫生专家从美国政府犹豫不决的应对措施中“看到了新冠疫情的影子”。耶鲁大学公共卫生学院副教授格雷格·贡萨尔维斯说,已经过去6个星期:“我们在检测和疫苗供应方面仍然存在问题,所有这些我们在新冠疫情中都看到了”。乔治·华盛顿大学客座教授乔恩·安德勒斯表示:“我认为我们将继续重复这些错误。我们已经经历了五到六波新冠疫情,每一次我们似乎都有点猝不及防。”

北京商报综合报道

·图片新闻·

新西兰通胀创32年新高

民众在新西兰首都惠灵顿一家超市购物。新华社/图

新西兰统计局18日发布数据显示,今年第二季度,新西兰消费者价格指数(CPI)同比上涨7.3%,再创1990年第二季度以来新高。新建住宅成本和燃油价格上涨是新西兰通胀最大推手。

今年第一季度,新西兰CPI同比上涨6.9%,为1990年第二季度以来最大涨幅。

数据显示,新西兰二季度新建住宅成本同比上升18%。统计局认为,这是劳动力成本上升、房屋需求旺盛和建材供应链危机共同作用的结果。

燃油价格中,汽油价格同比上涨32%,柴油价格同比上涨74%。燃油价格上涨推升运输成本,又推动其他消费品价格特别是居民食品价格大幅上涨。

为抑制通胀,新西兰储备银行(央行)13日将基准利率上调50个基点至2.5%。这是新西兰央行自2021年10月以来连续第六次加息,也是继今年4月以来连续第三次加息50个基点。

据新华社此前报道,高通胀正迫使新西兰民众捂紧腰包。新西兰老百姓在日常超市采购中已日益感受到囊中羞涩。通过网购“海淘”来寻找相对廉价的商品也不是一个理想选项,因为高昂的运输成本将抵消价格优势。由于疫情导致供应链紧张,目前新西兰集装箱海运价格平均比疫情前上涨了5至10倍。

新西兰经济学家托尼亚历山大在接受新华社记者专访时表示,疫情以及俄乌冲突带来的不确定性是近期新西兰通胀水平持续走高的主要推手。新西兰日用商品和能源高度依赖进口:“当海外能源价格上涨时,我们的进口成本就会上升,进而推高燃料和商品价格”。

“因为疫情,很多海外供货商已经倒闭,加上运输成本太高,任何物资运抵新西兰都十分困难。”亚历山大说。他认为,新西兰经济面临的供应链受损和劳动力短缺等问题未来将长期存在。

据新华社