



A320 Family Final Assembly Line in Hamburg

汉堡 A320 系列总装线

« Nous allons créer en 2023 une importante unité de recyclage d'avions à Chengdu. Le site, qui proposera aussi des services de stockage, de maintenance et de conversion d'avions passagers en cargos, vise un marché de plus de 500 appareils d'ici 2030. »

Cette période offre-t-elle de nouvelles opportunités / nouveaux modèles à Airbus en Chine ?

Il y a eu une accélération de certains besoins. On sort d'une période difficile, en particulier pour les compagnies aériennes. Avoir de avions de nouvelle génération qui sont efficaces d'un point de vue des carburants est devenu une priorité pour les compagnies aériennes. C'est évidemment une opportunité pour Airbus et ses nouveaux modèles, de type A321. Nous allons par ailleurs utiliser du carburant écologique pour effectuer des livraisons pour la première fois cette année.

Sur la partie cargos, secteur dans lequel sont généralement utilisés des avions vieille génération, il y a également de belles opportunités, notamment pour la version cargo de l'A350.

Beaucoup d'avions ont été à l'arrêt pendant la période. Or, lorsqu'un avion ne vole pas, il faut néanmoins l'entretenir et le maintenir à niveau. Surtout, ces mises à l'arrêt offrent des opportunités de remise à jour des cabines. Autant d'opportunités d'affaires pour nous. Il en est de même pour la gestion des avions en fin de vie, qu'il faut démonter. Nous allons d'ailleurs créer en 2023 une importante unité de recyclage d'avions à Chengdu. Le site, qui proposera aussi des services de stockage, de maintenance et de conversion d'avions passagers en cargos, vise un marché de plus de 500 appareils d'ici 2030. Nous créons également un centre de recherche à Suzhou spécialisés sur les aspects environnementaux (carburants verts, composants de nouvelle génération, etc.).

Enfin, nous allons ajouter la possibilité d'assembler des A321 dans notre usine de Tianjin.

Propos recueillis par P. TI

DANS L'AVIATION, IL Y A EU UNE ACCÉLÉRATION DE

CERTAINS BESOINS



INTERVIEW

MICHEL TRAN VAN

COO
Airbus Chine

Qu'avez-vous retenu de la période ?

Cette période a été un rappel à rester très humble par rapport à notre exposition et aux impacts externes. Notre niveau de connaissance par rapport à la Covid-19 en début 2020 était très fiable - tout cela s'est fait très progressivement, comme un apprentissage continu.

Cet épisode épidémique nous a par ailleurs rappelés que cet apprentissage ne peut pas se faire seul. Alors que les échanges deviennent de plus en plus compliqués, la période coïncide avec le moment où nous avons le plus besoin d'échanger. Cela peut paraître paradoxal...

Nous avons énormément échangé durant cette période avec nos partenaires : la CCI FRANCE CHINE, le gouvernement chinois, etc. Le lien que nous avons eu avec les municipalités - à l'échelon local - a été primordial. Nous avons également beaucoup échangé avec des entités médicales qui nous ont permis de mieux appréhender le moment et d'avoir la bonne information pour protéger nos collaborateurs.

Face à de telles crises, il est évidemment très difficile de faire des prédictions. La situation nous a obligés à travailler par scénarii.

« On sort d'une période difficile, en particulier pour les compagnies aériennes. Avoir de avions de nouvelle génération qui sont efficaces d'un point de vue des carburants est devenu une priorité pour les compagnies aériennes. »

Mais la robustesse de notre chaîne d'approvisionnement nous a permis de rester forts et mobilisés. Nous sommes ainsi capables de maintenir une chaîne d'approvisionnement internationale avec des fournisseurs au même niveau de compétence.

Quels ont été les impacts de la période pour le secteur ?

Il y a eu un impact très fort sur l'ensemble de l'industrie de l'aviation. Le nombre de vols et de passagers a drastiquement réduit si l'on compare aux chiffres de 2019. Cette année-là, le nombre de passagers en Chine s'élevait à 660 millions versus 420 millions en 2021 (et 112 millions pour le premier semestre de 2022). Mais le marché va reprendre. La croissance générale envisagée en termes de besoins de vols dans le pays n'a pas vraiment changé. On pense que la fréquentation va doubler d'ici une vingtaine d'années. Cette projection s'est juste décalée dans le temps.

Les choses reprennent. D'une manière visible, très récemment, Air China, China Eastern et China Southern ont passé une grosse commande auprès d'Airbus (une commande de 292 avions pour un montant de 37 milliards de dollars, NDLR).



空中客车

Airbus ZeroE Blended wing Concept planes

© AIRBUS 2020 - All rights reserved - IIX

空中客车 ZeroE 混合翼概念飞机



Airbus

Unload of Airbus A320 component in Tianjin port

空客A320部件在天津港卸货

在航空业，某些需求加速

增长



采访

程龙

空中客车(中国)首席运营官

您从这段时期汲取了哪些经验?

这段时期警示我们要对所处环境和外部影响保持敬畏。在2020年初，我们对新冠病毒的认知非常可靠，这一认知是循序渐进的，像一个持续的学习过程。

新冠疫情也告诉我们，任何学习都不能单独完成。虽然新冠疫情使交流合作变得越来越困难，但这一时期恰好是我们最需要进行交流合作的时候。这似乎有些自相矛盾……

在此期间，空客与合作伙伴进行了大量的交流合作：中国法国工商会、中国政府等。我们与各个城市（也就是地方）的交流至关重要。我们还与实体医疗机构进行了交流合作，这有助于我们更好地了解当前疫情发展局势并掌握正确可靠的信息维护客户权益。

显然，面对这种危机我们很难做出预测。这迫使我们采用各种工作方案。好在我们拥有稳健的供应链，能够让我们保持供应稳定。因此，我们能够与能力相当的供应商处于同一个全球供应链。

« 我们正在从困难时期走出，特别是对航空公司来说。新型省油飞机已成为航空公司的优先选择。»

这一时期对航空业有哪些影响?

疫情对整个航空业有很大影响。与2019年的数据相比，航班和乘客的数量急剧减少。2019年，中国乘客数量为6.6亿，而2021年为4.2亿（2022年上半年为1.12亿）。但航空市场将稳步恢复。就飞行需求而言，总体增长预测并没有真正改变。在未来20年左右的时间里，出行量将翻倍。这一预测只是在时间上发生了变化。

航空业正在以可见的方式恢复。近期，国航、东航和南航向空中客车公司下了个“大订单”（以370亿美元订购292架飞机，编者注）。

这一时期是否为空客在中国提供了新的机会/模式?

某些需求已加速增长。我们正在从困难时期走出，特别是对航空公司来说。新型省油飞机已成为航空公司的优先选择。这显然是对于空客及它的新机型，如A321来说，这显然是一

« 2023年，我们将在成都建立飞机改装拆解回收基地。该基地还将提供老旧飞机存储、维修和客改货服务，其目标是到2030年改装500架飞机。»

个机遇。今年，在交付环节，我们还将首次使用环保燃料。

在普遍使用老一代机型的货运领域，也有很大的机会，特别是A350机型。

疫情导致许多飞机停飞。然而，当一架飞机停飞时，它仍然需维护以保持最佳状态。最重要的是，停工为飞机维护创造机会。这些都是我们的商业机遇。同时，这也适用于管理“退役”飞机，将其拆解。2023年，我们将在成都建立飞机改装拆解回收基地。该基地还将提供老旧飞机存储、维修和客改货服务，其目标是到2030年改装500架飞机。我们还在苏州设立中国研发中心，重点围绕环境问题（绿色燃料、新一代航空零部件等）开展研发工作。

最后，我们将尽可能在天津总装线生产A321飞机。

采访人：P. TI