

# “对等关税”冲击波：波音多架客机遭国内航司退货

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

美国波音公司正处于“对等关税”风暴引发的强大“气旋”中。4月24日，一架尚未交付的波音737 MAX飞机从浙江舟山波音完工与交付中心起飞返回美国。而

## 中国航司暂停接收波音客机

“中国航司的示范效应可能会引发连锁反应，包括瑞安航空在内的国际航司已表示可能推迟接收波音飞机。”

短短一周时间内，波音公司已 有 3 架待交付的波音 737 MAX 飞机被退货。

4月24日上午，一架尚未交付给中国国航(601111.SH)的波音737 MAX 飞机从舟山波音完工与交付中心起飞，目的地是波音总装厂所在地西雅图。

此前的4月21日，原计划交付给厦门航空的波音737 MAX 8 飞机，离开舟山完工与交付中心，降落至美国海外属地关岛。4月19日，一架同样原计划交付给厦门航空的波音737 MAX 飞机降落在西雅图波音机场，返回了波音在美国的生产中心。

这只是波音公司受此轮“对等关税”影响的一个缩影。今年4月10日，美国宣布对中国商品实施新一轮升级关税政策，对华进口产品的关税提高至145%，涉及以航空航天为代表的 关键领域。4月12日起，中国对美国关税政策采取反制措施，对原产于美国的进口商品加征关税，税率提高至125%。

这也直接导致单架波音737 MAX进口成本从1.2亿美元飙升至2.7亿美元，迫使中国航司暂停接收波音客机。据相关媒体报道，吉祥航空原计划在近期接收一架价值1.2亿美元的波音787-9梦想飞机，如今已决定推迟接收。

航空分析公司Cirium（睿思誉）统计数据显示，2025年，波音公司已向中国交付20架飞机，计划年底前再交付29架。2025—2027年，

在此前的4月19日和21日，已有两架待交付的波音飞机被退回美国。

《中国经营报》记者了解到，4月12日起，受美国“对等关税”影响，中国对原产于美国的进口商品加征125%关税，多家中国航司开始暂停接收波音客机，吉祥航空



受美国“对等关税”影响，多家中国航司已暂停接收波音客机。图为波音737 MAX飞机。

本报资料室/图

中国三大航——中国国航、中国东航(600115.SH)、南方航空(600029.SH)计划3年间分别接收45架、53架和81架波音飞机。

美国发起的“对等关税”也影响了多家中国航司的战略部署。2024年11月，南方航空发布公告称，考虑向一家符合条件的买方出售10架自有的波音787-8型飞机和2台GENx-1B70/P2型备用发动机。据悉，这是南方航空旗下的全部787-8机队，机龄只有10年。而在今 年4月11日，南方航空在上海联合产权交易所发布公告，终止了上述交易。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜认为，短期来看，“对等关税”风波使波音公司的飞机采购成本飙升，波音公司股价也在今年年初至今累计跌幅超10%，市值

蒸发约50亿美元，反映出资本市场对波音公司可能失去中国市场的担忧。

“中国航司的示范效应可能会引发连锁反应，包括瑞安航空在内的国际航司已表示可能推迟接收波音飞机。”柏文喜进一步表示。

备受影响的还有波音舟山工厂。据悉，波音舟山工厂于2018年年底正式启用，被视为“中美工业合作的标志性工程”。工厂分为完工中心与交付中心，完工中心由波音公司和中国商飞合资建设，交付中心则由波音公司独资建设，主要负责波音737 MAX飞机的完工及交付工作。

2018年，波音公司在中国的业 务量达到巅峰。彼时，中国市场接收了波音四分之一的新飞机，其中包括181架单通道波音737飞机和

公司方面发送了采访提纲。波音中国相关负责人表示，暂时没有可以回复的内容。另据相关媒体报道，波音公司首席执行官凯利·奥特伯格(Kelly Ortberg)4月23日表示：“由于关税环境的影响，中国实际上已经停止接收我们的飞机交付。”

20多架宽体机。

据了解，波音舟山工厂实现完全产能时年交付量约为100架飞机，但自启用以来实际仅交付不足20架。主要原因是波音737 MAX飞机在2019年一度全球停飞，波音舟山工厂自当年3月起暂停交付，直到2024年才恢复飞机交付工作。

据凯利·奥特伯格透露，一些原本已在中国准备交付的737 MAX机型飞机已经飞回美国。

凯利·奥特伯格进一步指出，不仅是那些已经制造好的飞机，一些原定于今年稍晚时候为中国客户生产的飞机，也有可能转而交付给其他航空公司。“目前，市场上有大量客户正在寻找737 MAX机型，我们不会等太久。我不会让这件事影响到公司的复苏进程。”

## 交付量和订单量承压

2025—2030年，结合国际航线预测，中国民航市场将实现年均9%左右的增速。

过去一段时间，由于飞机安全事故频发，波音公司的业绩压力陡增。

财报数据显示，2024年第四季度，波音公司收入约为152亿美元，同比下降31%，净亏损约39亿美元。其中，民用飞机集团收入约48亿美元，同比下降55%；民用飞机交付量为57架，同比下降64%。

放眼2024年全年，波音公司收入约665亿美元，同比下降14%。波音公司该年度的亏损总额达到约118亿美元，这也是自2020年以来的最大亏损。此外，波音公司没有提供2025年的财务目标，这也是该公司连续第二年不提供业绩指引。

波音公司的交付量和订单量也面临巨大压力。财报数据显示，2024年，波音公司交付民用飞机348架，同比下降34%。其中，737系列交付265架，767系列交付18架，777系列交付8架，787系列交付51架；而净订单仅有287架，取消订单达169架，737 MAX系列占比81%。同期，空客公司净订单高达1128架。

海关总署统计数据显示，2024年，中国进口的直升机、飞机及其零部件总额约为121.67亿美元，其中自美国进口的金额达62.08亿美元，占比达51%。

事实上，中国也是波音公司最为重要的海外市场。在2018年巅峰时，中国市场接收了波音公司四分之一的新飞机，波音公司彼时也成为对中国出口金额最大的美国公司。

另据航班管家数据，截至2025年3月底，全波音机队的中国航司共计14家，包括山东航

空、上海航空、中国联合航空、昆明航空等，厦门航空波音机队占比达90.2%，海南航空波音机队占比也高达84.5%。

“中国市场的潜力被低估了。”2024年9月，波音民用航空市场营销副总裁霍达仁(Darren Hulst)在接受记者采访时表示，过去20年，中国民航市场实际接收新飞机的数量比波音当时预测的大概多出2000架，年均增幅接近12%。

霍达仁彼时告诉记者，自2010年以来，亚太地区所有新增的运力中有一半来自中国。2025—2030年，结合国际航线预测，中国民航市场将实现年均9%左右的增速。

“在经济不断增长和航空公司持续建设国内航线网络驱动下，中国的客货运民航市场将继续扩张。”霍达仁表示，未来20年，中国民航业将需要近9000架新飞机。在这些新飞机需求中，绝大部分是单通道飞机，而波音舟山工厂能够在中国完成737 MAX飞机的交付。

此外，中国民航市场还有非常可观的更新机队需求。据波音公司方面预测，在中国市场每引进的10架新飞机中，大概有4架是用来替换现有机队中的老旧飞机。中国在役机队规模将从当前的约4300架，发展到将近10000架。

“中国不仅是销售市场，更是产业链的关键环节。”柏文喜分析称，波音公司在中国有36家合作供应商，提供35%的波音787机型复合材料部件，年采购额达到约18亿美元，零部件断供可能会引发波音飞机全球生产中断。

# 田刚印人主吉峰科技押注“低空+农机”市场

本报记者 黄永旭 北京报道

停牌一周，吉峰三农科技服务股份有限公司(以下简称“吉峰科技”，300022.SZ)完成了控制权变更。田刚印成为新任掌门，而让公司恢复盈利，则是上任后的首要考验。

《中国经营报》记者了解到，4

## 控制权易主

吉峰科技是我国农机流通连锁行业头部企业，主营业务包括农机连锁销售服务板块、高端特色农机研发制造板块两部分。随着市场竞争加剧，吉峰科技盈利空间逐步受到挤压，长期在盈亏边缘游走。

4月10日，吉峰科技公布了2024年度报告，如此前业绩预告所言，全年归母净利润为亏损3081.28万元，公司脱离了前三年盈利状态，转而进入亏损。

正在市场探究其业绩表现之时，次日，公司放出控制权变更和停牌消息，引发热烈关注和议论。4月11日，吉峰科技宣布停牌：“公司控股股东四川特驱教育管理有限公司(以下简称‘特驱教育’)因筹划重大事项，该事项可能导致公司控股股东及实际控制人发生变更。”

中途经过一次延期复牌后，4月18日，吉峰科技宣布复牌。前后一周时间，吉峰科技完成了控制权变更，特驱教育不再是控股股东。而具有“低空经济”、无人机背景的田刚印人主吉峰科技，在股份转让完成后，将成为公司新任实际控制人。

公告显示，4月16日，公司控

股股东特驱教育和四川五月花拓展服务有限公司(以下简称“拓展公司”)与安徽澜石企业管理咨询有限公司(以下简称“安徽澜石”)及汪辉武签署《股份转让协议》，协议约定拓展公司将其持有的吉峰科技72356792股股份依法转让给安徽澜石。同时，拓展公司与湖北尚旌私募基金管理有限公司(代表其管理的“尚旌业同盈沣一期私募证券投资基金”，以下简称“盈沣一期”)签署《股份转让协议》，协议约定拓展公司将其持有的24761443股股份依法转让给盈沣一期。

此次控制权变更中，新任实控人或将拓展公司业务线至无人

机农业领域。对于上年度相关费用变化，吉峰科技证券事务代表称：“管理费用主要就是当时终止股权激励的费用支出。销售费用增长是因为，农机市场现在竞争比较激烈，公司在营销推广事项产生的费用。公司控制权变更后 的业务布局等事宜，以公司披露信息为准。”

按照其签署转让、委托等协议，安徽澜石将取得吉峰科技72356792股股份(占总股本的14.64%)及24761443股股份(占总股本的5.01%)所对应的表决权，合计控制吉峰科技97118235股(占总股本的19.65%)所对应的表决权。此后，安徽澜石将成为吉峰科技的控股股东。

当然，配合安徽澜石巩固对吉峰科技的控股地位，吉峰科技一方面终止了2024年对汪辉武的定向增发，另一方面又启动了2025年定向增发。安徽澜石拟以现金方式全额认购吉峰科技向特定对象发行的新股。

公告显示，吉峰科技此次定增发行价格为5.66元/股，发行股份为1.08亿股，募集资金总额为6.12亿元，在扣除发行费用后将全部用于补充流动资金。4月16日，吉峰科技已同安徽澜石签订《股份认购协议》，在此次发行完成后，在不考虑其他因素可能导致股本数量变动的情况下，按照拟发行股数计算，安徽澜石将直接持有吉峰科技1.8亿股股份，占上市公司发行后总股本的29.96%。

## 净利润转亏

当前，国内农机行业市场竞争愈发激烈，利润空间进一步承压。近两年，吉峰科技加大对外投资，加大布局新业务力度，谋求在新领域获利。

2024年，吉峰科技全年实现营业收入27.09亿元，同比增长2.24%；但归属净利润为-3081.28万元，同比下降283.36%；扣非净利润为-2078.87万元，同比下降260.48%。总营收略有增长，但净利润的持续下降，也让公司盈利能力面临挑战。

回看2023年财报，吉峰科技整体经营表现良好，实现营业收入26.50亿元，归母净利润1680.42万元，较上年同期增长51.46%；扣非净利润1295.37万元，较上年同期增长59.60%。

通过数据对比，2024年吉峰科技的全年营收同比微涨，但净利润方面，则是相去甚远。从2023年度净利润盈利，且同比增长势头迅猛，到2024年转亏，而且净利润同比暴跌。

另外，2024年报显示，吉峰科

## 新瓶装新酒

经历了停牌和控制权变更，田刚印即将作为吉峰科技的掌舵人，由于其自身背景，吉峰科技如何走好未来发展之路，引发多方关注和猜测。

4月3日，上述安徽澜石正式成立，而其控股公司为安徽初朴企业管理咨询合伙企业(有限合伙)，通过股权穿透，田刚印即是安徽澜石的实控人。而田刚印还有另外一个身份，即深圳联合飞机科技有限公司(以下简称“联合飞机”)的创始人、实控人。

资料显示，联合飞机是工信部授予的国家级专精特新“小巨人”企业、国家高新技术企业，承担了我国首个无人直升机型号研制任务，主持制定了我国第一个无人直

升机行业标准。而且已在北京、深圳、安徽、陕西、甘肃等地实现产业体系布局，并且在农业领域研发了诸多飞行产品。

4月21日，吉峰科技在回复投资者提问“无人机在农业领域的应用”时称，早期无人机主要用于植保作业，替代传统人工喷雾器，尤其在南方丘陵地带，其路线规划能力完美适配复杂地形，显著提升了农药喷洒效率。随着技术演进，无人机功能逐步拓展，从单一植保延伸到液态肥播撒、农业巡查等。在规模化种植区，无人机可以定期巡航监测病虫害、干旱等异常情况。在丘陵山地等交通不便区域，无人机更衍生出物资吊运功能，可运送农资、工具乃至生活物资，这种创

升机行业标准。而且已在北京、深圳、安徽、陕西、甘肃等地实现产业体系布局，并且在农业领域研发了诸多飞行产品。

新应用极大拓展了无人机的使用场景。

报告期摊销的股份支付费用相比2023年同期有所增加，进一步影响了公司业绩。

但记者注意到，两年间，吉峰科技在拓展新业务，抢占乡村建设项目及“专精特新”、高新特色农机业务市场过程中，出现多笔新增投资。截至2024年11月下旬，吉峰科技连续12个月对外投资11项，累计投资金额超过1500万元，确认股份支付费用的增加，进一步加大了盈利压力。

从收入构成来看，公司的主营产品是农机流通、农机制造、载货汽车。其中收入以农机流通为主，2024年实现营收25.01亿元，同比上升3.87%，占营业总收入的92.33%。农机制造实现营收1.59亿元，同比下降3.90%，占营业总收入的5.88%。

作为吉峰科技“两条腿”之一的高端特色农机研发制造板块，在行业内具备多种技术优势，然而在经营贡献上，却拖累了公司业绩。按照公司介绍，受玉米市场价格下跌、农机购置补贴政策变化等因素影响，该板块业绩出现大幅下降。

综上，联合飞机无疑是国家低空经济领域、无人机产业的头部企业，而且在农业市场方面，具备优势明显的产品矩阵。此次，安徽澜石完成对吉峰科技的控股，也释放出联合飞机的无人机优势与吉峰科技农机连锁优势强强联合的信号，未来将瞄准“低空+农业”的市场。

完成股权变更后，安徽澜石明确表示，吉峰科技将迎来业务调整。“在本次权益变动完成后，在未来12个月内，联合飞机拟与吉峰科技开展业务合作，帮助吉峰科技做大做强农业无人机销售及服务等业务。”