

产业观察

四大因素制约欧美支线航空市场恢复

支线航空是指短距离、中小城市之间的非主干航线,使用的飞机一般是30座位至100座位的小型客机,飞行距离在600千米到1200千米。

支线航空是航空运输网络的重要组成部分,是干线的有力补充,对提升航空网络和综合交通的通达性、推动地区经济协调发展具有重要意义。

目前,全球航空运输业已经基本恢复到2019年前的水平,但是欧美支线航空市场目前恢复相对较慢,主要是以下4方面因素影响。

飞行员短缺

飞行员短缺是航空业持续面临的严峻挑战。疫情以来,航空业一直面临着劳动力和机组人员短缺的问题,而这种短缺是造成航线、可用运力与旅客数恢复相对较慢的主要原因之一。

支线航空受到飞行员短缺的影响最大,尤其是北美市场。波音最新的2023年《商用飞机市场展望》(CMO)表明,2019年,支线飞机执飞680条航线。而3年后,这一数字下降到350条,与疫情前相比下降了48%。



低成本航司的干扰

低成本航司这几年的发展风头正盛。疫情后,低成本航司大幅扩展了全球的航线网络,以提供低价格的航空运输服务。依靠“点对点”的策略,他们在很多中小市场中打败支线航司和支

线飞机。

低成本航司主要通过简化机型、增加通用性来做到这一点。

例如,全球机队规模最大的低成本航司——西南航空,只运营波音737这一款飞机。该航司拥有800多架737飞机,近年来也一直在扩大其支线网络。不久前,西南航空又订购了108架

737 MAX 7飞机。

很明显,低成本航司对支线飞机运力的恢复影响很大。

“基本航空服务”航线受到挤压

“基本航空服务”计划是为保障偏远地区群众基本出行需求,通过政府资金补贴和政策扶持等方式,支持航空运输企业运营通达偏远地区航线航班,并将偏远地区纳入综合交通运输体系的一项措施。

很多国家都有“基本航空服务”计划,尤其是美国和欧洲地区。一些支线飞机穿梭在岛屿和欧洲大陆之间提供定期服务,充当支线航线,同时也能起到机组人员培训作用。

一般执飞“基本航空服务”计划的都是支线飞机。这些航线不一定能为航司带来利润,它们的运营是为了履行义务,并从当地政府的税收和其他补贴中受益。

随着近几年低成本航司建立的航线越来越多,其航线网络也不断扩大,“基本航空服务”的

航线非常有限。因此,支线飞机的需求自然也就出现了下降。

2019年,“基本航空服务”计划大约有220条航线由支线飞机执飞。3年后,这一数字下降近21%,降至不足170条。

运力急剧下降

法国和意大利等一些欧洲市场的国内运力下降最为显著。意大利的支线航空运力相比2019年下降了92%,下滑的主要原因是意大利航空公司(ITA)收购意大利航空(Alitalia)后,不再运营支线飞机。

疫情以来,法国的国内运力在3年内下降了67%,主要是因为近年来法国出于环境考虑禁止国内航线。大多数可以在两个半小时内通过火车到达的地方,都不允许开设空中航线。无疑,这对支线飞机的影响最大。

总而言之,考虑到飞行员短缺,以及低成本航司持续的影响,欧美支线航空要想摆脱眼下的困境存在一定挑战。(王雪瑶 编译)

《张彦仲传》摘编(六) 二〇〇八年中国商飞公司成立

2007年8月30日,胡锦涛总书记主持了192次中央政治局常委会,曾培炎、张平、张庆伟等列席了这次常委会。会议听取并同意国务院关于大型飞机重大专项的报告,同意筹建大型客机公司。会议决定成立筹备组。组长:国防科工委主任张庆伟。副组长:国防科工委副主任任金壮,中航一集团总经理林左鸣,中航二集团总经理张洪鹰。会后,国务院温家宝总理向他们4人签发了任命书。

筹备组在中航一集团大北窑办公大楼集中,下设5个小组,几十个人脱产研究,经过4个多月的筹备,提出了中央直属的中国大型客机公司的体制方案及股权组成:由国资委、上海、中航一集团、中航二集团、中铝、宝钢、中化按比例持股,国资委为第一大股(其中:中航一集团占640所和上海飞机厂估价,以实物抵部分股权)。

筹备组除了提出设立中央直属的大飞机公司之外,还新提出把中航一、二集团合并成一个集团公司的意见。最后,成立这两个公司的筹备组,由筹备组将筹备方案汇总上报国务院审批。

就在国务院即将开会审批这个方案的前夕,有十几位航空工业的老专家和老领导联名给中央写信,对体制方案提出不同意见。经慎重研究后,中央还是采纳筹备组提出的方案:设立中央直接领导的中国商飞公司,作为大型客机的责任主体,直接对国家负责。体现了中央对大飞机的决策权和直接领导权。

2008年2月29日,国务院常委会开会研究,正式批准筹备组提出的筹备方案,开始组建这两个公司。会后,又新成立了两个筹备组:张庆伟为组长的中国商飞公司筹备组,林左鸣为组长的中航工业集团公司筹备组,分别负责这两个公司的组建。

2008年3月初,张庆伟向国务院上报中国商飞公司的组建方案。2008年3月中旬,国务院同意中国商飞公司的组建报告,批准成立商飞公司。商飞以超常的速度,办完了全部筹建手续。

2008年5月11日,新组建的中国商飞公司在上海挂牌成立,张德江副总理和上海市俞正声书记出席。它创造了一种股份化、市场化的新机制体制,负责大型客机的研制及产业化。5月11日,《人民日报》发表了温家宝总理的文章《让中国的大飞机翱翔蓝天》。阐述了要充分认识实施大型飞机重大专项的重要性,研制大飞机应正确认识和处理的几大关系,集中精力做好大型飞机重大专项的实施工作等3个问题。他强调“研制大型飞机是党中央、国务院在新世纪做出的具有重大战略意义的决策,我们的研制工作一定还会面临诸多困难和挑战。要完成这一光荣的历史使命,需要我们有远见、勇气、信心和力量。只要我们百折不挠的决心和钢铁般的意志,齐心协力,扎实工作,积极应对各种困难,我们就一定能够实现中华民族自主研制的大型飞机翱翔蓝天的梦想”。表示了对大飞机专项的立项和中国商飞成立的祝贺!

2008年11月6日,重新组建的中国航空工业集团公司经过8个月的筹备,在人民大会堂宣布成立。中国的航空工业进入一个新的历史发展阶段。

中国的大飞机经历了40年的四起四落,争论了40年,总算做出一个战略性决策,并开始实施。大型飞机重大专项的立项、体制改革和实施,也是决策科学化、民主化的一个重大成果!

中国民航工会授牌成立8个C919飞机安全运行创新工作室 积极搭建跨行业、跨区域、跨工种交流平台

本报讯 11月17日,中国民航工会在上海东航之家召开C919飞机安全运行创新工作室联盟工作调研座谈会。会议深入贯彻习近平总书记对民航工作和大飞机事业的重要指示批示精神,认真落实中国工会十八大有关精神,按照民航局党组推进国产民机事业高质量发展的部署要求,推进C919飞机安全运行创新工作室联盟建设,以此引领广大职工创新创优,为谱写制造强国、交通强国民航新篇章建功立业。会议听取了联盟有关工作情况介绍,总结了前期工作,对下一步工作进行了探讨,明确了工作方向。会前中国民航工会等会议相关人员赴民航上海审定中心实地调研。

中国民航工会常务副主席王铎表示,让

国产大飞机更好地翱翔蓝天是一项系统工程,要始终心怀“国之大事”,不忘初心,牢记使命,认真贯彻落实民航局党组关于C919飞机安全运行部署要求,坚持安全第一、质量第一,一以贯之、善始善终、久久为功。联盟打破组织边界,跨行业、跨区域、跨工种组建,要积极搭建交流平台,给予联盟成员政策、奖励、资金支持,积极开展培训,关心关爱职工,让“政治有方向、建功有平台、事业有发展、生活有品质”在联盟职工中得以实现。要加强创新攻关、创新协同,建立一套行之有效的评价机制,力争早出成果、出好成果,特别要促进创新人才培养、创新机制形成和创新氛围营造,聚力建设一支知识型、技能型、创新型职工队伍。各单位要注重加强信息沟通、技

术交流、业务合作、资源共享、政策协调,打破行业间壁垒,实现信息、技术等资源优势互补,将联盟努力建设成为各方整体联动的高效联盟,为推动国产大飞机事业安全健康稳步发展贡献工会力量。

会上,联盟秘书处汇报了近期工作开展情况和下一步工作设想。民航华东地区管理局C919飞机生产与运行安全监管创新工作室、中国东航赵红华C919飞机维修技术创新工作室、上海审定中心C919飞机适后管理创新工作室、中国商飞上飞院韩克岑设计研发创新工作室、中国商飞上飞公司王海制造质量提升创新工作室、中国商飞客服公司李喆运行服务创新工作室、中国商飞试飞中心李彤试飞验证创新工作室、中国航发商发飞

匹配创新工作室等8个创新工作室领衔人汇报了阶段性工作进展和成效、近期重点项目情况。民航局适航审定司综合处副处长赵晋玉从联盟战略理念等方面,民航适航审定中心副主任李博从党建引领思想融合、加强联盟之间工作协同与人才培养交流等方面提出了意见建议。联盟成员单位华东局副局长、工会主席西绍波,中国东航工会主席姜疆,民航适航审定中心工会主席王永明,中国商飞工会主席王深远,中国航发商发副总经理杨溢分别从顶层设计方面提出了建设性意见。中国民航工会经审办主任齐金升主持会议。

会上为联盟8个创新工作室进行了授牌。(高雅娜 祝川)

航空百年

历史上的第一次航展

□ 孙浩

1909年,世界历史上的第一次航展在法国巴黎开幕。这个时间点十分特殊:

6年前,莱特兄弟“飞行者一号”成功首飞。

5年后,整个欧洲就将被一战的炮火笼罩。

在这个节点上,第一届巴黎航展展出了什么?

飞艇、热气球与飞机

这一届巴黎航展吸引了超过10万名观众,有超过380家参展商进行了展览。

飞艇和热气球作为重要的航空工具,挂满了展览馆。地面上,用发动机和螺旋桨驱动的单翼飞机排列展示。

布莱里奥 XI

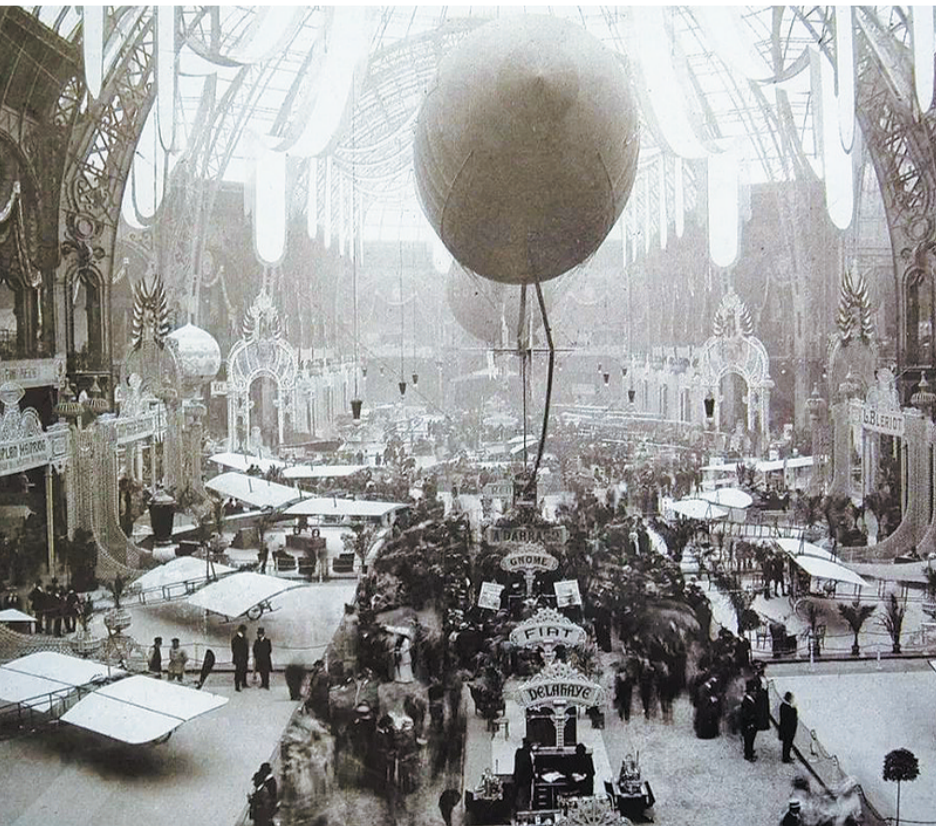
来自法国的“布莱里奥 XI”单翼飞机(Bleriot XI),是第一届巴黎航展上最闪耀的明星之一。

1909年7月25日,路易斯·布莱里奥驾驶他的飞机从欧洲大陆起飞,在没有指南针的情况下抵达了对岸的英国多佛,这是人类历史上第一次乘飞机跨越英吉利海峡。英国《每日快报》为此评论称,“英国从此不再是孤岛”。

安托瓦内特 IV

同样来自法国的“安托瓦内特 IV”(Antoinette IV)在航展前创造了当时的飞机最高飞行纪录——155米。

这架飞机由一台8缸发动机驱动,最高



时速120公里每小时。

军用飞机

当时,各国之间充满浓重的火药味,军用飞机成为航展的重要部分。

根据莱特兄弟的“飞行者一号”改造而来的美国军用双翼飞机亮相。最初的军机仅被用来侦察战场,后来,随着更多武器的装载和军机性能的提升,飞机成为了改写战局的关键角色。从1909年起,历届巴黎航展见证了人类航空制造业的发展历程。

协和号与图-144

1973年,超音速客机“协和号”与图-144在第30届巴黎航展同台展出。

然而,苏联图-144S在这次航展上演示飞行时,左机翼突然脱落,导致飞机坠毁,机上成员无一生还。

在不到30年的时间里,象征着人类工业辉煌历史的2架超音速客机,相继退出了历史舞台。

1953年起,该航展转移到巴黎东北部的布尔歇机场举办。因此,如今的巴黎航展全称为“巴黎-布尔歇国际航空航天展览会”。

航空资讯

北斗系统 可全球民航通用

本报讯 日前,包含北斗卫星导航系统标准和建议措施的《国际民用航空公约》附件10最新修订版正式生效。这标志着北斗系统正式加入国际民航组织(ICAO)标准,成为全球民航通用的卫星导航系统。

民航局于2010年在ICAO第37届大会上正式提交了北斗系统进入ICAO标准的申请。北斗系统成功通过ICAO相关技术验证,也充分证明了其提供全球各行业导航服务的能力。

第18届迪拜航展 订单总额超7000亿元

本报讯 11月17日,为期5天的第18届迪拜国际航空航天博览会在阿联酋迪拜阿勒马克图姆国际机场落下帷幕。据主办方统计,本届迪拜航展前4天的成交总金额已经超过上一届2865亿迪拉姆的总成交额,达到3600亿迪拉姆,约合人民币7000亿元。

航展首日,阿联酋航空向波音订购了价值520亿美元的95架宽体客机,其中包括55架777-9客机、35架777-8客机和5架787梦想客机;航展第4天,又以60亿美元向空客订购了15架A350-900客机。此外,迪拜航空公司也订购了价值高达110亿美元的30架客机。来自埃及、约旦、摩洛哥等国的航空公司也在本次航展上签署了多份采购协议。