

运营先锋

翎亚航空积极扩展印尼东部支线网络服务“一带一路”

ARJ21 新增纬达贝、莫罗瓦利两个航点



位于莫罗瓦利的中国印尼综合产业园青山园区港口

本报讯（记者 张凯敏）据有关飞行软件记录，翎亚航空旗下ARJ21飞机分别于当地时间4月26日、5月9日起执行从印度尼西亚东部枢纽万鸦老（美娜多）至纬达贝、莫罗瓦利的航线。据悉，这两个新航点均为共建“一带一路”倡议落地印尼的重点项目所在地。

当地时间4月26日8时31分，注册号PK-TJB的ARJ21飞机执行8B9952航班，从万鸦老萨姆·拉图兰吉机场起飞，飞行47分钟后降落在纬达贝机场，约一小时后，执行返程航班返回万鸦老。当天下午，另一架注册号PKTJA的ARJ21飞机同样执行一趟万鸦老至纬达贝往返航班。

当地时间5月9日11时25分，注册号PK-TJB的ARJ21飞机执行8B9021航班，从万鸦老飞往印尼东部另一座城市莫罗瓦利，此次

航班飞行时间为54分钟，约一小时后，飞机返回万鸦老。

根据航班信息，此后这两架ARJ21飞机多次执行上述两条航线。据记者查询，翎亚航空官网并没有以上航班的售票信息。一名民航业内人士表示，在开辟新航线前，航空公司一般会安排飞机进行试飞，模拟实际运营的情况。“根据目前的情况，这两条应该属于包机航线，有别于定期航线，航空公司不能公开销售这些航线的机票。”

据新华社报道，印尼红土镍矿储量和产量丰富。作为共建“一带一路”倡议落地印尼的重点项目之一，近年来中国青山控股集团在印尼的莫罗瓦利、纬达贝两个园区落户了越来越多中资企业，对印尼当地发展贡献也越来越大。2017年开始，青山携手中企华友钴业和格林美在上述两个园区开展新能源电池三元前

驱材料制造项目，助推电动车产业发展。2022年，两个园区已雇用超过10万名印尼工人，园区的迅猛发展还带动了商业配套和周边就业，成为当地经济社会发展的有力推动者。纬达贝园区积极推动人才本土化，通过“师带徒”“传帮带”等形式，累计培养1.3万名本地技术人员。

此外，在A股上市的中伟新材料股份有限公司今年4月回答投资者提问时公开表示，公司的印尼北莫罗瓦利产业基地、莫罗瓦利产业基地、纬达贝产业基地均已实现投产，有效提高公司关键原料的自供比例，降低原料市场价格波动带来的冲击风险，并提高公司产品在国际市场的竞争力。公司后续将根据客户需求及建设情况分批有序释放产能及进行新项目规划，保证经营稳健、盈利可期。

行业观察

打造环串飞网络模式、快线模式、区域枢纽模式

华夏航空介绍促进干支网络有效衔接提升整体通达性举措

支线航空具有广阔发展前景

问：公司一季度利润同比大幅改善的原因是什么？

答：一季度，公司营业收入161583.02万元，同比增加54.67%；公司净利润2466.85万元，同比增长108.94%；公司扭亏为盈主要系：一方面，飞机利用率提升，摊薄单位固定成本；另一方面，一季度客座率同比提升6.4个百分点，航空出行需求持续提升，公司盈利能力改善。

问：支线航空的发展前景如何？

答：第一，近期中央再次聚焦西部，强调西部大

开发是国家战略，是一项世纪工程，而西部地区是支线航空发展的重要市场，将带来重大战略机遇。

第二，近期财政部、民航局发布了《关于修订支线航空补贴管理暂行办法的通知》，为促进区域支线航空协调发展，对《支线航空补贴管理暂行办法》进行了修订，加大了对支线飞机执飞航线的补贴力度，为支线航空的发展提供更为有利的政策环境。

第三，近期消费热点需求变化，例如淄博烧烤出圈、哈尔滨冰雪热、天水麻辣烫等现象出现

的背后，体现出大众消费需求开始转向“边”和“小”，将有更多类似城市出圈；第四，近年来随着支线城市的经济发展，支线城市的出行需求也维持了高速增长。

十三五期间，整体机场吞吐量复合增速达到10%左右，支线机场吞吐量复合增速达到约整体的2倍，支线机场吞吐量增速明显高于干线机场；根据民航局《新时代民航强国建设行动纲要》，到2035年，我国运输机场数量将达到450个左右，其中新增机场大部分是支线机场，支线机场网络布局将进一步完善，航空覆盖人群比例将进一步提升。综上所述，支线航空具有广阔的发展前景。

累计完成160个机场画像构建

问：公司如何在支线航空领域形成差异化的商业模式？

答：公司针对不同区域特点，因地制宜，打造不同的网络结构，包括环串飞网络模式、快线模式、区域枢纽模式等，结合通程航班促进干支网络的有效衔接，提升整体网络的通达性，增强公司差异化商业模式的优势。

问：公司近一年在安全运行方面做了哪些工作？

答：2023年，公司持续压实安全生产责任，严格执行各项规章制度，持续完善管理体系，进一步提高安全运行水平。

作风建设方面，公司大力推进智慧民航建设，不断夯实科技支撑力，公司全机队已实现系统智能记录，并配套管理机制，针对飞行全过程分机型建立了588项监控点，让作风监督自动化、数据化。

飞行员管理方面，公司持续完善飞行员画像系统，建立120项SOP执行监控项，通过对大数据的有效分析利用，充分识别技能短板，为飞行管理、飞行训练、风险防范、航班计划、飞行员成长规划提供有效支持。2023年，公司SOP执行不规范率较2022年同比下降69.18%。

运行管理方面，公司累计完成160个机场画像构建，实现从机场静态空域、飞行程序、跑道及性能、机场基础信息、机场安全管理5大维度对机场进行画像，不断累积安全数据，最终运用到训练、排班、运行中，管控环境风险，提升运行安全；将运行数据与气象信息高度结合，提供平面、剖面天气风险提示、飞机和道面积冰风险提示。

风险管理方面，公司健全风险分级管控和隐患排查治理双机制，建立并落实风险管理例会制度，2023年启动风险管理408次，识别危险源1612项，排查安全隐患507项，治理关闭476项；持续优化叠加风险分析模型和运算逻辑，提升叠加风险管控能力。

问：公司如何应对油价大幅上涨？

答：一方面，当国内航油综合采购成本超过5000元/吨时，公司可以通过收取燃油附加费的方式对冲部分油价上涨带来的压力；另一方面，公司可以通过择机开展原油套期保值业务的方式，锁定部分航油成本，降低航油价格波动带来的不利影响。

问：公司2024年飞机引入的规划，以及重大资本支出的预算情况是怎样的？

答：2024年一季度，机队规模达到72架。目前，公司飞机以租赁为主，自购为辅的方式引进；公司将根据生产经营需要，调整机队引进节奏，详情请见公司定期报告。

持续推动飞机利用率提升

问：2024年提升毛利率的举措有哪些？

答：第一，公司将持续推动飞机利用率的提升，摊薄单位固定成本，改善毛利率；第二，公司将进一步优化网络编排，提升航线收益表现；第三，2023年度公司通程出行人数占比达到15.31%，公司将持续提升通程中转便利化、通程产品多样化，以大幅提升枢纽周边支线城市的通达性，满足更多旅客的位移需求，提升收益表现；第四，公司将积极抓住大往小“反向”旅游、淡季出行等市场需求变化所带来的机会，同时发挥商务能力优势，获取“小众”特色旅游资源，用好新媒体营销渠道，提升产品附加价值与传播力，积极提升旅客客群收益；第五，公司独飞航线占比达到89%，公司将保持独飞航线占比，进一步确保票价具有较强韧性。

问：支线航空航线的平均里程是多少，低空经济放开小飞机后对公司短途是否会有冲击？

答：公司作为支线航空，其在2023年航线的平均航段距离为900-1000公里；而低空经济与此不同，其主要涉及通用航空，如通航短途运输是通用航空的典型应用市场。

2023年9月12日，中国民用航空局正式发布《国内通程航班管理办法》，强调打通干线运输、支线运输和通航短途运输，形成航线互联、机场

互通的航空运输网络，实现国内主要城市高效畅通、偏远地区城市有效连通，构建“全国民航一张网”，大幅提升支线航点通达性，为偏远地区居民乘机出行提供有力保障；低空经济放开小飞机后不仅不会对支线航空造成冲击，反而会对支线航空的发展形成有利补充，例如通航短途运输的客源将通过“干支通、全网联”的网络对支线市场形成有效的客源补充；另外，景区低空观光场景的推广，将大大丰富三四线城市旅游消费场景，从而进一步刺激支线航空旅游客源的增长。

问：航空货运这块的营收占比较小，接下来物流业务这块的规划是怎样的？

答：公司聚焦主业，主营业务为国内、国际的航空客货运输业务。目前，公司运力主要投入到国内的航空客运业务，航空货运业务通常用飞机腹舱进行运输，公司投入到航空货运业务的运力占比较低；2024年，公司将持续挖掘中小城市生鲜、农副产品等特色物流需求，延伸物流价值链，提升物流载运附加值，并进而提升公司腹舱载运率；另外，公司作为行业首家中性电子运单试点航司，充分发挥运单电子化的市场机会，大力推动货运通程业务发展，提升货运通程系统、运营、网络等核心优势，提升公司货运业务核心竞争力。



行业看点

中国民航局

2023年航班正常率达到87.80%

本报讯 5月9日，2024年航班正常工作会暨冬季运行复盘和雷雨季节保障部署会在京召开，回顾总结去年冬季保障和近期复杂雷雨天气保障情况，研究部署今年民航运行协同保障特别是雷雨保障相关工作。

会议透露，去年民航经历了乙类乙管后第一次大流量运行的考验，全年运行安全平稳，在航班量恢复至2019年的92.91%的情况下，航班正常率87.80%，较2019年提升6.15个百分点。当前，民航高质量发展大局对提升整体运行品质提出了更高要求，民航运行保障不仅是一项业务工作，更具有很强的政治属性，事关民航行业形象，直接影响旅客出行感受，在行业发展中处于重要位置，必须出实招、抓实效，推动航班正常工作迈上新台阶，以高品质运行助力高水平安全，为行业高质量发展提供保障。会议强调，要持续加强协同运行机制建设，集中精力做好雷雨季节运行保障，认真谋划冬季运行保障。

赛峰起落架系统

西安合资公司获FAA维修许可证

本报讯 日前，西安东航赛峰起落架系统维修有限公司(XIESA)获得美国联邦航空管理局(FAA)颁发的维修单位许可证。

XIESA是东方航空股份有限公司与赛峰起落架系统公司共同成立的位于西安的合资公司，致力于飞机起落架提供维护、修理和大修服务。XIESA致力于中国商用单通道飞机市场，尤其是对空客A320/A321以及波音737起落架维修。公司能够为起落架提供完整的MRO服务，包括所有的生产工艺，如机加、电镀、喷漆、无损检测、液压电气等维修能力。

MA60灭火器

介质投放平台专用条件公开征求意见

本报讯 5月13日，中国民航局网站发布《关于就MA60型飞机灭火介质投放平台专用条件征求意见的通知》。

通知指出，根据相关管理程序，现就《介质投放系统材料属性》《灭火介质投放》《水箱》《投水舱门设计》等4份专用条件广泛征求行业和社会意见。意见征集期为10个工作日，具体要求可参见民航局网站通知。

据悉，2022年2月9日，中航西飞民用飞机有限责任公司向民航西北地区管理局提交了补充型号合格证申请，在MA60型飞机基础上，通过加装水箱、投水舱门及投水控制系统等改装成灭火介质投放平台。

5月9日华夏航空发布公告，称公司于当日召开业绩说明会，公开回应投资者提问。