

数十家航空供应链企业扎堆亮相

巴黎航展首次出现事实上的“中国国家馆”

本报讯《参考消息》援引香港《南华早报》网站的报道称,中国在巴黎航展这一全球顶级航空博览会的参展阵容,以往多由国内航空业龙头企业组成。其中,C919客机制造商中国商飞一直是业界关注的焦点。而今年的展会呈现出新气象,数十家来自航空供应链各环节的非知名企业扎堆亮相巴黎,向西方采购商展示它们的产品。

据展会主办方法国航空航天工业协会统计,本届巴黎航展上,中国参展企业数量由上一届的29家增至76家。由于中国参展商数量激增并形成集中展区,航展历史上首次出现事实上的“中国国家馆”。

报道称,很多企业是首次亮相巴黎航展,这些企业正全力角逐欧洲市场。

宝钛华神钛业有限公司的王俊博说:“国内市场竞争激烈,这是业内共识。”这家企业的主要产品是海绵钛。

对于很多来巴黎参展的中国制造商而言,欧洲市场为它们提供了重要的增长机遇。

王俊博介绍说:“欧洲几乎没有海绵钛产能。俄乌冲突前,欧洲主要从俄罗斯采购。”

2022年以来,欧洲企业转向从中国和日本采购。王俊博说,该公司的销量随之增长,“空客已成为我们的重要客户”。

报道称,欧盟委员会今年1月发布的一份报告显示,欧盟三分之二的钛需求来自民用航空航天领域,未来几年,这方面的需求将继续攀升。

目前,欧盟钛制品(包括钛块、钛棒、钛板、钛管)进口量是出口量的6倍。未锻造钛(以海绵钛为主)进出口之比更是高达10比1。

王俊博说:“相比日本企业,我们的成本显然更低,这是充分竞争的结果。”

中国企业的成本优势,让它们在在其他关键材料供应领域也占据特殊地位。

报道称,同样首次参展的中航上大高温合金材料股份有限公司,主营发动机、起落架和机身等飞机部件所需的高温合金。

该公司的意大利代理商瓦莱里奥·布尼诺表示:“上大是中国高温合金领域的领军者……来到欧洲开拓机遇。欧洲材料产能不足,存在这方面需求。”

布尼诺说,尽管美国、巴西、印度等国家也生产高温合金,但中国企业在效率、质量和成本上更具优势。

他说:“从下单到交货仅需4个月,比美国、巴西和印度快20%至40%。”

报道指出,对于寻求出海的中国航空企业而言,欧洲市场的吸引力还在于其对华相对友好的态度——这一点与美国形成鲜明对比。

王栋栋 编译

图为参观者在中国商飞展台前留影。
记者 廖天航 摄



航空生易经

IATA分析认为,东南亚地区航司运营成本正在上升

大量低成本航司或面临生存危机

据路透社消息,尽管不断上升的成本压力导致利润率萎缩,甚至迫使澳航关闭其新加坡子公司捷星亚洲,但东南亚各大低成本航司仍在进行运力扩张。

过去20年间,随着可支配收入增长及中国游客强劲旅游需求支撑,亚洲的低成本航空公司如雨后春笋般涌现。未来几十年,亚洲地区航空旅行需求增速预计将领跑全球。同时,越南捷捷航空和马来西亚亚洲航空等航司将持续扩充其本已庞大的飞机订单,以期抢占市场份额。

但该地区航司利润率却要低于其他地区——国际航空运输协会(IATA)今年预测,亚太地区航司净利润率为1.9%,远低于全球3.7%的平均水平。

疫情后亚洲航司运力基本全面恢复,这加剧了市场竞争,并导致票价从近期高点回落。ForwardKeys数据显示,2024年亚洲地区的国际航线票价较2023年下降12%。作为区域最大低成本航空的亚洲航空一季度平均票价下降9%,原因是运力增加以及将燃油成本下降让利旅客。更让航空公司雪上加霜的是,人力与机场

费用等成本持续上涨,同时新机短缺也推高了租赁和维护成本。这种格局变化促使澳航上周宣布,旗下亏损的低成本航空品牌捷星亚洲将在运营20年后于7月底停运。捷星亚洲表示,其新加坡基地此前面临成本飙升,包括燃油、机场费、地勤和安检费用均呈两位数增长。

利润缓冲带极其薄弱,如此微薄的利润率下,任何成本上涨都可能危及航司生存,IATA亚太区副总裁解兴权指出,该地区的运营成本正在上升。

航空数据公司OAG的二月白皮书称,亚太已成全球竞争最激烈的航空市场,运力的快速扩张将票价压至可能损害盈利能力的水平。

该白皮书在评价亚太航司时表示,平衡供需与成本管控从未如此关键。

东南亚地区的国际低成本航班集中度异常高。CAPA航空中心数据显示,今年以来,东南亚国际航线中低成本航空座位占比约为三分之二,远超全球三分之一的比例。

分析师指出,澳航选择将捷星亚洲机队调往成本效益更高的澳新市场,实为及时止损。

独立航空分析师布兰登·索比表示,东南亚低成本航空在疫情前就已陷入激烈竞争而难以盈利,如今更多了一个成本上升因素。

低成本航空通过尽可能压低运营成本来提供低廉票价。巨大的单一机型机队实现了规模效应。

捷星亚洲仅有13架飞机,规模远逊于当地竞争对手:新加坡航空旗下的酷航有53架、亚洲航空有225架、越捷航空(含泰国子公司)有117架、菲律宾宿务太平洋航空有99架。

这4家航司仍在持续扩张机队:越捷航空周二在巴黎航展签署了高达150架单通道空客飞机订单,称这仅是其雄心勃勃扩张计划的开始。就在数周前,越捷航空才刚刚订购了20架A330neo宽体机,另外它还有200架波音737 MAX未完成订单。

亚洲航空CEO托尼·费尔南德斯近日透露,正洽谈增购50—70架远程单通道客机 and 100架支线客机,以扩张至更多航点。

“归根结底,要么做大,要么出局。”亚太航空公司协会(AAPA)总干事苏巴斯·梅农断言。

在万里云天书写“丝路新篇”

上接第1版 所以,新疆机场集团会全力保障C909飞机在疆内运行,也希望成都航空能扎根在新疆,然后开花结果。”这是刚刚到新疆工作时,全域管控中心的领导告诉我们的话。

这些话让我深深触动,那时,我再一次明白了C909飞机在疆内运行的意义和使命。作为一名民航人,此刻肩头的责任和使命再次具象化。

马怡靓:在新疆飞行的日子里,我明显察觉到航班上座率越来越高。与旅客们的交流中,我听到了许多温暖的故事。有人说,便捷的航空交通让他们不再受路途遥远的束缚,家人突发疾病时能快速抵达大城市就医;也有人兴奋地讲,自家种植的香甜瓜果,借着航空运输走出新疆,成为内地超市里的抢手货。

姜深(运行风险控制中心):新疆地域辽阔,翻天山跨塔克拉玛干沙漠,气候条件多变,运行标准和性能要求极高,因此在签派放行时需考虑的因素也变得极多。春季大风沙尘,夏季高温雷雨,冬季降雪积冰,作为飞行签派员我每日都会和气象员、配载员共同研判天气评估载量争做精准放行;飘降、释压程序是作为新疆放行的重要控制风险点,我也每日都会和性能工程师认真分析飞行性能保证安全放行。两年时间里,C909在高温、高原及低温环境下均表现出色。无论是像吐鲁番、乌鲁木齐、喀什、伊宁等

一般机场,还是像布尔津、新源、昭苏这样的一般特殊机场,更或是像喀什库尔干这样的高高原机场,C909飞机都能稳定起降,为旅客提供安全、舒适的出行体验。

游飞帅(航线维修):由于风沙天气的突发性,我们在飞机上随机配备了防风沙工具,以便运行中应对突发的沙暴,航后停场时也会进行预防性的风沙保护。包括驾驶舱内各种防护构型设置,整机系留,发动机、传感器探头、外部进排气口的保护。日复一日的工作,练就了我们防风沙能力以及团队协作能力。

经过实践,我们不断改良罩布材质,增加发动机硬堵塞防护措施,用专业和坚守,在极端天气下为飞机安全筑牢防线。

进一步提升航班频率促进支线发展

记者:展望未来,大家对C909与支线航空对新疆的发展如何看待?这段经历对自己的职业生涯又有怎样的影响?

陈立(市场营销中心):针对新疆环飞航线的特点,我们推出多次卡、无限次卡等产品,降低新疆居民出行成本,培养飞机出行习惯。通过社交媒体、地方广告和旅行社合作,增强宣传效果,吸引更多散客。通过自由中转、买干线送支线等方

式,解决进出疆的难点。重点推广乌鲁木齐作为中转点,吸引从成都、郑州等大城市前往新疆的旅客,提升航班的整体客流量。为新疆本地居民提供低价票,鼓励他们多次出行,提升航班的客座率。依托新疆旅游资源,推出环疆旅游产品,特别是面向内地旅客的夏秋季产品。

梁栋(市场营销中心):在成都等市场,我们尝试干线与支线组合销售,通过与旅行社合作,扩大团体客户,提高客流量。在浙江、广东等市场,进行多渠道的营销,吸引更多内地游客。

通过多元化的散客模式、干支线搭配以及本地和环疆旅游产品组合,能够有效提升新疆环飞航线的客流需求和航班客座率。合理的产品设计、精确的市场定位和有效的宣传推广十分重要。我们观察发现,需要进一步提升进疆航班的频率,才能支撑支线的增长。这是下一步需要考虑的。

马怡靓:与C909在新疆并肩作战的经历,已成为我职业生涯中最珍贵的记忆,也将激励我在未来的飞行中继续坚守,为旅客带去更好的服务。

冯光旭:大漠不在孤烟,神鸟福鸣仰九州,愿以我辈为薪火,在万里云天书写新时代的“丝路新篇”,让更多中国制造的羽翼,温暖这片壮美山河的每个角落。



喀什机场5月旅客吞吐量同比增一成

喀什徕宁国际机场5月航班起降3403架次,同比增长7.52%,旅客吞吐量达41.67万人次,同比增长10.09%,其中“五一”单日峰值突破1.5万人次。目前,成都航空、华夏航空均在机场安排C909过夜运力。

徐炳南 摄

市场动态

翎亚航空下月新增
美娜多—南京航线

本报讯 翎亚航空官网显示,其C909机队即将于7月1日起执飞美娜多—南京航线,运营初期每周运营4班,为周二、四、五、日运营,航班号8B131/2。

目前,翎亚航空旗下C909机队运营着美娜多—广州、美娜多—上海两条连接印尼与中国的航线。新航线开通后,C909连接两国的航线将增至3条。

南航C919、C909
全部投入暑运

本报讯 据南航介绍,为拓展国产飞机定期运行航点,南航已经接收的5架C919国产大飞机将全部投入暑运,执行广州至上海虹桥、成都天府、长沙、武汉、郑州、太原等航线,通航航点已达13个。南航还将投入35架C909飞机,执行广州至汕头、义乌等60余条航线。

中通航空
注册成立

本报讯 6月19日,中通航空有限公司于长沙自贸临空区正式完成注册设立,注册资本达6亿元。

中通快递是一家综合性物流服务巨头,业务涵盖快递、跨境、快运、商业等多元生态板块。2023年12月,中通快递与长沙县人民政府、长沙自贸临空区达成合作意向,计划投资建设总用地规模约750亩的中通货运航司及相关产业项目。该项目致力于在长沙自贸临空区构建集总部办公、生产、仓储、物流、跨境电商、金融服务等功能于一体的全产业链生态圈,涵盖中通货运航司、中通快运华中总部等六大核心板块。

中通航空有限公司相关负责人指出,中通货运航司项目将充分利用自贸临空区优越的区位优势条件,通过自购与租赁全货机的运营模式,建设货运航空运营基地与货物分拨中心,全力打造湖南首个货运航空总部基地。

3类充电宝
禁止登机

本报讯 日前,为切实保障航空运行安全,民航局发布紧急通知,自6月28日起禁止旅客携带没有3C标识、3C标识不清晰、被召回型号或批次的充电宝乘坐境内航班。

据悉,今年以来,旅客携带的充电宝等锂电池产品机上起火冒烟事件多发。近期多个头部品牌充电宝厂家因电芯存在安全风险对多批次产品实施召回,国家市场监督管理总局撤销或暂停了多个充电宝及电池芯厂家3C认证。上述情况表明旅客随身携带的充电宝存在安全质量隐患,给民航安全运行带来的风险持续增大。对此,民航局决定在现行政策基础上,按照国际通行的《危险物品安全航空运输技术细则》,进一步采取严格的管控措施,并要求民航相关单位加强组织、做好宣传告知、严格查验、改进服务、做好应急准备等工作。