

行业观察

从航空主制造商视角审视“五一”航班取消潮与全球油价上涨间的微妙关联
变量,在趋势中寻找发展的逻辑

□ 记者 廖天航

“五一”假期将至,不少旅客发现,自己早早预订的国际航班突然取消了。有人被连着取消两次航班,还有人直到朋友提醒才发现机票变成了“Open”(开口票)。

受美以伊战事影响,近期油价的上涨亦造成不少航空公司削减航班。国内假期航班的取消与此是否有关联?

航班取消情况好于去年同期

数据显示,2026年“五一”假期全民航计划航班总量85285班,同比2025年增长5.25%,整体取消航班5552班,同比减少32.5%,取消率从9.2%降至6.1%,但国际航线取消率从3.6%升至7.4%,境内航司国际航线取消率高达10.7%。但看数据对比,其实整体取消率远低于去年“五一”。

可见,本来国内航司是看好“五一”小长假的,但是“计划赶不上变化”,临近五一,很多航线预售不理想,叠加突发因素,因此不得不做出紧急调整。

中国航空运输协会的分析指出,减班主要集

中在东南亚部分小众旅游城市、低密度航线,以及大洋洲少数二线城市直飞的航线上。

航油成本压力前所未有

美以伊战事爆发以来,霍尔木兹海峡时不时被封锁。这条海峡不仅是全球原油运输的咽喉,更是航空燃油等精炼油品的重要供应通道。数据显示,全球大约三分之一的化肥贸易需经此运输,欧洲约有40%航油进口途经此地。封锁导致的不只是原油断供,更严重的是炼油能力的中断——中东不仅是原油出口地,还是全球重要的航空燃油炼制基地。

亚太市场同样脆弱。中国约45%的原油从中东进口,日本、韩国、印度的依赖度更高。这意味着,霍尔木兹危机带来的价格压力,亚太航司承受的并不比欧洲少。

国际航空运输协会(IATA)总干事威利·沃尔什在4月中旬即明确警告:即便霍尔木兹海峡重新开放,鉴于中东炼油能力的中断,全球航空燃油供应和价格仍需数月才能恢复正常。

截至4月初,航油裂解价差(Crack Spread),即加工为航空煤油的溢价,已从27.83美元飙升

至78.87美元——这意味着,即使原油价格回落,中东炼油能力中断造成的航油硬缺口,短期内根本无法填平。

国际能源署也警告,欧洲航空燃油储备“可能只剩约6周”,一些欧洲国家的航油储备已不足20天,伦敦希思罗机场的库存更被警告可能在7月耗尽。中东地区60%的航空燃油原本出口至欧洲,而霍尔木兹海峡封锁后,中东海湾地区的出口量已趋近于零。

对于航空公司而言,航油通常占运营成本的20%至40%,是仅次于人力的第二大支出。但在如今燃油冲击下,航油成本占比已普遍上升,成本压力前所未有。以国航北京至法兰克福航线为例,单程需要耗油80至90吨,若油价每吨上涨人民币1000元,单程燃油成本就要增加8万至9万元,一年下来总数惊人。

航班编排走向精细化

提高燃油税费亦或缩减航班,已成为全球众多航空公司共同的选择。

4月,国内航线旅客燃油附加费800公里以下从10元增至60元,800公里以上从20元增至

120元。与此同时,五一国内航班取消率从10.1%降至6%,这本身就是一个值得注意的现象——总结下来,最重要的原因是航司运力投放的策略转变。过去不少航司“以价换量”的做法在燃油成本大幅上涨之际明显无以为继。主动削减低效航班,航班编排更加精细化,将时刻资源和机队运力转移到有真实需求的国内核心航线上,成为理性的选择。

另一个因素是国内市场的纵深。一季度国内旅客运输量较2019年同比增长25%,这一增速超过了同期航班量的增幅(较2019年同比增长16.8%),意味着客座率在提升。民航局数据显示,一季度国内航线平均客座率为82.3%,同比提高2.1个百分点。在航油成本翻倍的背景下,航司依然保持了运力投放的基本盘,印证了对国内出行需求的充足信心。庞大的内需市场为行业抵御外部冲击提供了核心保障。

中国航空运输协会指出,在当前国际大环境下,国内航空公司综合多方因素做出运力调配。通过削减低效亏损航班,全力保障京沪、京广、沪广等核心商务干线,以及三亚、成都、西安、乌鲁木齐等热门旅游目的地航线的运力投放,国内民航市场的韧性持续凸显。部分受影响的出境需求转而流向国内,西南、西北一批目的地接住了这波流量。

一场持久压力测试

这场由中东地缘冲突引爆的航油危机,对全球航空业而言是一场持久压力测试。对中国民航而言,它检验的不仅是应急应变能力,更是长期战略定力的试金石。

从旅客视角看,这的确是一个“航班说没就没了”的“五一”假期。计划好的出境游被迫改签或退票,小众航点一夜之间从航线图上消失。

从航司角度看,面对燃油价格翻倍的冲击,主动收缩、提质增效的决策正在显现成效:国内核心商务干线和热门旅游目的地运力得到全力保障。削减低效亏损航班、摒弃“以价换量”的粗放模式,让民航业在巨浪中守住了基本盘。民航业正从“稳收益、育市场、控成本、强枢纽、提效率、优货运”等方面综合发力,提升核心竞争力。

从主制造商视角看,这场燃油危机也是一次倒逼求变的机会——客户的问题,就是我们的问题。空客ZEROe氢动力飞机已进入飞行验证阶段,波音押注合成燃料作为过渡方案。工信部《绿色航空制造业发展纲要》已明确2035年新能源航空器成为主流。航油价格的每一次巨幅波动,或许都在提醒飞机制造商:探索新能源动力已不再是遥远愿景,而是迫在眉睫的现实命题。

市场动态

香港民航处

为国产客机走出去提供平台

本报讯 据相关媒体消息,香港民航处处长廖志勇近日表示,香港将与内地及澳门三方在既有的基础上加强合作,例如在飞行器型号合格审定互认、飞机审定、维修机构互认延伸至海外、航油航化产品审定等方面进一步合作。

廖志勇说,香港民航处过去积极参与C909及C919飞机评审工作,对国产飞机有信心,“现在东航及国航,都有(C919)航班飞香港,飞了一年多,与其他飞机没有区别。国产飞机是否走得出去,视乎很多商业因素,我们提供平台,让大家看到飞机是如此舒适、安全。”

EASA

拟推出新招应对燃油短缺

本报讯 据相关媒体消息,欧盟航空安全局(EASA)近日透露,该机构正在制定相关建议,允许在供应短缺的情况下,使用Jet A替代欧洲标准航空燃油Jet A-1。

据介绍,Jet A凝固点比Jet A-1高7°C,在极寒条件下可能影响长航线运营,尤其是涉及高纬度地区或高空长时间飞行的航班。

EASA表示,目前尚无发布该建议的具体时间表。EASA透露大多数欧盟飞机都已获得使用Jet A-1和Jet A的认证,且目前从美国起飞的航班上已经在使用这两种燃油混合飞行。

美联航

承认与美航合并计划失败

本报讯 4月27日,美联航首席执行官斯科特·柯比发表了一份公开声明,确认美联航与美国航空的合并计划已经告吹。

“我原本希望向美国航空提出这个方案,但他们拒绝参与,反而公开表示拒绝,”柯比说道。他补充说,如果美航不愿意,如此规模的交易根本不可能实现。

美联航和美航如果合并,将成为全球最大的航空公司,并将控制美国国内约40%的航空市场,但这项交易遭到了各方反对。

美航首席执行官罗伯特·伊索姆称该提议“根本行不通”,并表示这将有损市场竞争。

日航

将测试人形机器人搬运货物

本报讯 据相关媒体消息,日本航空于4月27日发布消息称,5月起将启动在飞机行李装卸等机场地面作业中使用人形机器人的实证试验。此举是为了应对人手严重短缺,是日本国内的首次尝试。

消息称,初期将测试让机器人把货物集装箱从平板车搬运至机体附近的动作。日航正在讨论2028年以后投入实际使用。

日航负责人表示:“希望通过自动化来减轻一线负担,人类则承担安全管理等业务。”

运营先锋

探索将“潮汕方案”转化为全行业共享经验

全国首个C909机型地面保障实训基地揭牌

□ 陈琪

4月28日,全国首个C909机型地面保障实训基地在揭阳潮汕机场正式揭牌,标志着这座走在国产民机服务保障领域前列的机场迈出了从“运营标杆”到“经验孵化器”的重要一步。

精准优化全链条保障流程

自2020年5月保障C909首航以来,揭阳潮汕



伍书慧摄

机场始终以“促进国产民机建设”为己任,凭借严谨细致的作业管理和精益求精的服务态度,推动保障规模稳步攀升。此后,国航、东航、南航、成都航空、华夏航空等航司相继在此投放C909运力。截至2026年4月27日,揭阳潮汕机场C909航班航线网络已覆盖国内通航站点42个;今年累计运营航班7697架次,运输旅客60.1万人次。

面对C909运营初期“廊桥适配难”的挑战,揭阳潮汕机场主动践行国企责任,通过定制化升级改造廊桥,有效解决了适配难题,提升了旅客便捷出行体验。截至2026年,已有10座廊桥可完全适配C909机型,靠桥率长期稳定在85%以上,位居行业前列。

与此同时,机场在全流程各环节精准发力:保障团队梳理出机坪保障人员资质、对接设备差异、机坪设施条件、配载人员资质、配载平衡影响、机供品上机作业等核心风险,并逐一制定缓解措施,同步制定《C909飞机专项保障流程》,推动值机、机务、特车、装卸等环节实现“点对点”精准适配。

输出复合型保障人才

在保障规模与服务品质领跑全国的同时,揭

阳潮汕机场没有止步于做好“运营标杆”,而是主动探索将“潮汕方案”转化为行业共享经验。

机场专项团队历时半年,系统梳理了6年来的保障经验,编制完成了行业首个《C909机型全流程地面保障培训课程操作手册》及中英文版配套课件,并打造了集理论教学、实操带教于一体的全流程专业化培训平台,为实训基地的落地奠定了坚实基础。随着基地正式启用,将有力推动C909地面保障专业人才的持续培养,为国产民机地面保障人才队伍建设注入新的活力。

揭阳潮汕机场表示,将以此为契机,充分发挥全国首个C909机型地面保障实训基地的示范引领作用。目前,揭阳潮汕机场已组建一支覆盖全流程保障、经验丰富的培训教员队伍,全员均具备5年以上C909保障经验,可为其他机场及航司的地勤管理人员、安全监察人员、一线操作人员提供“理论+实操”的一体化培训,内容涵盖标准流程学习、保障过程观摩、实操带教等方面。

未来,揭阳潮汕机场将与中国商飞紧密携手,持续深耕C909保障技术,不断完善培训体系,广泛开展专业化地面保障培训,为国产民机规模化运营源源不断地输出专业过硬、实战能力强的复合型保障人才。

天骄航空接收
第9架国产C909飞机

4月26日,天骄航空接收第9架C909飞机。这架彩绘飞机的机身以奔腾的蒙古马为主体,内蒙古典型地貌贯穿前后。作为内蒙古唯一的本土航空公司,天骄航空已实现通航点内蒙古12盟市全覆盖,累计开通22条“支支通”航线。近7年来,天骄航空与中国商飞以规模化运营C909飞机为纽带,通过市场培育与实践探索,共同构建起全方位、深层次的合作体系,推动C909飞机在内蒙古区域的保障体系持续完善、市场认可度稳步提升、运营航点广泛拓展。

弓宸文 李昱星 摄