

中国商飞客服公司与东航飞行部客舱部交流研讨国产民机安全运行

持续深化业务共研、经验共享、安全共筑

本报讯(记者 张凯敏 通讯员 徐宾)日前,中国商飞客服公司飞行工程中心与东航飞行总队客舱部联合举办“安全筑基 协同共进”国产民机安全运行交流研讨会,共商C919、C909飞机安全运行与高质量发展之路。

会上,双方聚焦国产民机运行实践,围绕C919、C909机型运营保障、安全管理、市场美誉度提升等主题,分享了各自的经验。东航客舱部乘务三部分享了C919运行实践与安全管理经验,乘务七部分享了C909运行实践与安全管理经验,江西分公司客舱部分享了C909澳门地区航线执飞安全保障经验,安徽分公司客舱部分享了C909安全与服务融合打造市场美誉度实践;中国商飞客服公司飞行工程中心分享了关于国产民机运营保障与持续发展思考。

在圆桌讨论环节,东航飞行总队九大队、十大队以及客舱有关单位与中国商飞客服公司飞行工程中心一线职工代表围绕“风险识别、协同处置、高效提升”三方面展开交流讨论。

在前不久的2026春运期间,东航C919飞机累计执飞航班1851班,涉及上海、北京、成都、西安、广州、太原、重庆、武汉、香港、沈阳、厦门、深圳、兰州和珠海等14座城市的18条航线,共运输旅客26.54万人次,平均每班载客143人。东航C909飞机目前在上海、揭阳潮汕、合肥、南昌等枢纽运营,并于去年9月10日开通首条地区航线南昌—澳门。在刚刚到来的新航季,东航C909正式投入甘肃市场运营,新开航兰州—庆阳—南昌、兰州—陇南—南昌航线,还计划执行兰州—鄂尔多斯航线。

随着东航C919、C909机队规模持续扩大、运营范围不断拓展,深化产业链协同、夯实安全根基的重要性愈发凸显。此次研讨会为中国商飞与东航持续深化“业务共研、经验共享、安全共筑”的长效协同合作模式带来了更多实践经验与思考。

熊璐 摄



C909在越南执行航班。资料图

市场观察

东南亚航空市场变化带来的思考

中国低成本航空该如何前行

□ 李义东

思考一 亚航快速扩张模式的前车之鉴

从亚航的发展历程可以看出,过快扩张往往欲速而不达。亚航鼎盛时麾下拥有8家子公司,还涉足非航空领域的业务,最后痛下决心进行大刀阔斧的改革。亚航的前车之鉴值得中国低成本航空高度重视。

民航业是脆弱行业,一有风吹草动,就遭受冲击。中国低成本航空处于发展期,要保持适度的发展,达到行稳致远的效果。发展必须是稳健并且安全地发展,换言之,必须处理好发展、稳健和安全三者的关系。

思考二 选择单一机型的风险

全球低成本航空的鼻祖美国西南航空成立伊始便实施单一机型策略,并创下了持续

目前中国低成本航空的发展现状与疫情后的东南亚低成本航空颇有相似之处,均表现为头部航空公司业绩喜人和尾部航空公司举步维艰,两级分化比较严重。对于中国低成本航空而言,东南亚低成本航空的变化给我们带来哪些思考呢?笔者认为,可以提炼为“三个思考”和“三个关注”。

多年盈利的骄人业绩,成为行业的典范。时至今日美国西南航空仍坚守此策略,目前运营的机型全部为波音737系列,包括737-700、737-800和737MAX8三种型号。

东南亚许多低成本航空未传承单一机型的传统,主要原因有两个。首先是运营风险。采用单一机型可能面临设计缺陷而停飞,存在着“把鸡蛋放在一个篮子里”的风险。例如印度低成本航空Go First有55架飞机装配了PW1100发动机,但因发动机存在设计缺陷导致其全部飞机停飞,该公司于2023年5月停止运营。

其次是航线网络扩展需要。航空出行需求与人均GDP高度相关,东南亚许多国家人均GDP相对较低,国土面积不大,机场等基础设施有待完善,所以国内民航市场容量有限。以2019年马来西亚航空市场为例,国内

客运收入仅占30%,而国际收入达到70%。单一机型不能满足航线网络扩展需要,也不利于自身的竞争。

中国一些低成本航空奉行单一机型的模式,从长远发展来看,传统选择值得认真思考。

思考三 聚焦短途还是放眼长线

点对点短途直飞同样是美西南航空的传统策略。用美西南航空创始人赫布·凯莱赫的话来说:“我们的对手是公路交通,我们要将高速公路上的客流搬到天上。”国际上普遍将航程800英里(约合1288公里)以下的航线定义为短途航线,美西南航空的平均航距为748英里(约合1262公里)。

从某种意义上讲,东南亚民航市场可视为

为一个统一的区域大市场,但即便如此,东南亚许多低成本航空仍未聚焦短途,而是将目光投向国际长航线。一来避开本区域激烈的市场竞争,二来国际长航线更容易提高航班收益率。比如,越捷航空就致力打造“窄体密集覆盖+宽体远程突破”的航线网络;酷航积极开拓国际长航线,运营着覆盖亚太、中东和欧洲的航线网络。

中国低成本航空的航点以国内城市尤其以二三线城市为主,国际航线以东南亚、日韩为主,航程短,航点少。国内低成本航空市场压力主要来自三个方面,即高铁、国内全服务航空、国外低成本航空的竞争。与东南亚高铁和公路不发达的情况不同,中国目前1200公里以下民航的优势已不明显。国内几家大型航空公司基于一二线城市的市场已基本饱和,几年前已将拓展的目光瞄准了下沉市场即三四线城市,这些市场与低成本航空的重叠度较高。国外的低成本航空疫情后纷纷恢复至中国内地航线,与内地的低成本航空产生正面交锋。因此,中国低成本航空要未雨绸缪,重新思考聚焦短途的策略。

关注一 全服务和低成本快速融合的趋势

东南亚低成本航空的变化是全服务和低成本快速融合的缩影。在中国,全服务航空和低成本航空快速融合的趋势同样明显。中国全服务航空公司面临着巨大的经营压力,开源节流是他们必须面对的现实问题,正在采取多种低成本航空公司的措施来降低成本和增强竞争力。

比如有全服务航空2025年3月宣布试推行全经济舱布局航班,取消窄体机公务舱设置,使经济舱座位数量得到扩充,甚至超越部分低成本航空公司的配置。但航空公司未完全照搬低成本航空模式,其仍保留免费餐食和基础行李额度,试图在“低价”与“基础服务”之间寻找平衡点。这一举措不仅打破了传统航空公司的服务定位,更引发了对行业竞争格局、旅客需求分化及商业模式重构的深层讨论。

又比如有全服务航空公司更换客舱座

椅,采用超薄轻量化经济舱座椅,取消头枕、压缩填充物厚度,部分机型移除公务舱与小电视,虽然座椅间距不变,但通过优化腿部支撑结构微增空间。单椅减重2公斤,每架飞机减重可达413公斤,每班次节省燃油成本约6000元。

此外,付费选座前些年已被许多全服务航空公司所推行。2024年数据显示,国内全服务航空公司已在国际航班中广泛采用付费选座,经济舱约30%座位需额外付费选择。

关注二 中国与东盟的利好消息

中国东盟全面战略伙伴关系于2021年11月22日正式宣布建立。该伙伴关系以“相互尊重、合作共赢、守望相助、包容互鉴”为原则,提出共建和平、安宁、繁荣、美丽、友好的“五个家园”战略方向。双方通过《中国-东盟自贸区3.0版升级谈判联合声明》等机制深化经贸合作。并在中老铁路、雅万高铁等基础设施项目中实现互联互通。截至2024年,双方

贸易额较2004年增长超7倍,并通过实施区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)强化了区域产业链协作。

2025年6月,在同新加坡、泰国、马来西亚等国全面互免签证和面向湄公河国家签发“澜湄签证”基础上,中方面向东盟10国和东盟观察员国东帝汶推出“东盟签证”,为符合要求的11国商务人员及其配偶、子女颁发5年多次、停留期最长为180日的相应类别来华签证。从“设施联通”到“人员自由流动”,这一举措不仅进一步打开了中国开放的大门,更让中国-东盟合作进一步加深。这些利好消息对于中国低成本航空而言,潜在商机巨大。

关注三 绿色飞行的重要性

绿色飞行是航空公司履行社会责任的体现,也是航空公司实现可持续发展的必由之路。世界民航普遍认同并付诸实践。东南亚低成本航空亦不例外。

越捷航空2025年6月在巴黎航展上签署

了购买100架A321的大单,并保留增购50架的选项权。该机型配备新一代发动机和鲨鳍小翼,燃油效率比前代提升20%,二氧化碳减排超20%,支持50%可持续航空燃料(SAF)运行,目标2030年前实现100%SAF飞行。

2020年12月,新加坡酷航上线的全新机上服务平台“酷航空中宝”,将现有内容转移至数字平台上,每年还能减少超过156吨纸张的消耗,节省超过13吨燃料,并减少超过41吨二氧化碳的排放。2021年,酷航探索更环保的机上餐饮材料,在塑料包装库存耗尽后,在所有速冻餐产品上使用更新的环保包装。

中国低成本航空要实现可持续发展必须关注绿色飞行,同时,伴随着市场的不断开拓,要飞出去与国际上的航空公司同台竞技,必须按照国际上普遍采纳的理念去运行。

与疫情前相比,东南亚低成本航空发生了显著变化,一定程度上反映了低成本航空发展的趋势。造成变化的因素也是多方面的,值得我们进行研究和持续关注,为中国低成本航空的发展提供借鉴。

本文转自《空运商务》,作者单位:南航股份

市场动态

库尔勒机场

日中转旅客最高突破1000人次

本报讯 日前,库尔勒梨城机场在新疆春季旅游博览会上重点推介了2026年夏秋航季新航线以及“梨城飞”中转服务产品。

目前,库尔勒梨城机场已形成覆盖疆内主要城市、通达全国重点枢纽的航线网络,每日航班密度与航线品质持续提升。据统计,今年1月1日至3月20日,库尔勒梨城机场累计保障中转旅客量已突破6万人次,中转旅客日高峰突破1000人次。

内蒙古机场集团

小长假旅客吞吐量达16万人次

本报讯 清明小长假3天,内蒙古机场集团统筹运力调配与服务保障,全集团共保障运输起降1758架次,旅客吞吐量达16.0万人次,运输生产平稳有序,旅客出行体验持续提升。

从旅客流量流向来看,区内客流主要集中在赤峰、呼伦贝尔、通辽、乌兰浩特、锡林浩特等城市,区外客流则聚焦西安、上海、北京、沈阳、郑州、武汉等核心城市,跨区域出行需求旺盛。

澳航常旅客计划

获70亿美元估值

本报讯 据相关媒体消息,澳洲航空的常旅客计划近日获得了专业机构On Point Loyalty给出的70亿美元(约合人民币480亿元)估值。

这家机构指出,航空公司的常旅客计划曾主要被视为一种营销工具,但如今已演变为核心的金融资产;在航空业这一本质上具有周期性波动的行业中,这些计划凭借其“可预测的现金流”而独具价值。

成都航空C909持续深耕东北市场

◀ 上接第1版

据黑龙江机场集团介绍,新航季每周计划执行航班3440个,运营航线180条,其中国内航线167条,国际及地区航线13条,通航点总数达到95个,覆盖国内83个城市及国际地区12个城市,航线网络的广度与深度得到进一步拓展,全方位满足广大旅客多元化出行需求。

2026年夏秋航季,黑龙江机场集团将持续完善航线网络,全面强化运行保障能力,不断升级旅客服务品质。集团下属各支线机场积极协调航空公司,在新航季增加运力投放,根据季节特点灵活调整旅游串飞航线密度与班次,完善“经哈飞”及旅游串飞航线网络,促进机场协同发展,为省内旅客出行及地方经济发展提供了便利条件。