

国产民机初“长成” 坚定信念盼“长大”

■ 记者 蔡梦葵 报道

国产民机“路漫漫”

（接 1 版） 而中国的大飞机是否能够达到跟波音与空客一样好，现在看来都尚不明确。C919 被定位于与波音和空客在同一档次上。但中国大飞机要到达如此高度，现目前还要大量依靠与外方进行合作来取得。2012 年 11 月 13 日，中国商飞宣布与加拿大庞巴迪公司就开展 C919 大型客机和 C 系列飞机共同性合作签署第二阶段合作意向书。根据双方签署的合作意向书，双方第二阶段的合作将主要包括 C919 和 C 系列飞机共同性、市场和营销合作、联合提高客户服务能

力、产品试验和取证合作、寻找在未来的产品线领域开展合作的机会。

而在正式开始研发 C919 之前，中航工业实际已通过代工空客飞机零部件进行了多年的学习和技术积累。目前，中国已有 6 家国内航空工业企业为空客飞机生产零部件，这些部件包括后登机门、飞机机头主要部件、货舱舱门等等。全世界 5900 多架正在运营的空客飞机中，一半以上安装了中国生产的零部件。其中有一些合作项目，从 80 年代就已开始。

在 2005 年，国家发改委与空中客车公司签署了加强工业合作的谅解备忘录，其中包括在中国建立一条空客单通道飞机总装生产线的可能。这条作为飞机制造最重要一

环的总装线，很快便在 2006 年落户天津滨海新区，并于 2008 年投产。

除此之外，中国也开始参与空客飞机的研发工作。空客（北京）工程技术中心承担了空客最先进的 A350X WB 宽体机项目 5% 的机身结构件工作份额的设计工作。2010 年，在中航工业西飞国际天津公司完成总装、测试的首架 A320 机翼，以“门对门”方式交付给了空客天津总装线。因此，中航工业西飞国际天津公司的员工也在空客外派员工团队的带领下，学习了 A320 机翼总装技术。

另外，研发一架大飞机，所需要的资金也不是一个小数目。据业内人士介绍，要造出合格的飞机，在综合现有各项规划的基

础上，每年增加投入 15 亿元，持续 20 年，共投入 300 亿元，按潜在需求研制出成型谱系列的验证机，形成准货架产品。同时，在航空发动机原材料、元器件、制造与试验装备再增加投入 600 亿元，总投资约 1000 亿元，20 年平均每年投入 50 亿元。而 80 年代“运十”运输机项目的落马，最关键原因则是差钱。

为此，在 2011 年全国两会期间，人大代表张洪飏召集了将近 50 位左右人大代表在其“关于把航空产业列入国民经济和社会发展第十二个五年规划”的议案上签名。该议案中的重要一点即为航空发动机的发展“要钱”。

而即使技术问题和资金问题最终都能

顺利的解决，国产大飞机要做到能与空客和波音媲美也仍非易事。空客中国公司提供的材料显示，空客公司能打破美国飞机制造商企业垄断，主要的依靠之一就是优良的技术，这些保证了飞机具有更好的性能、更低的使用成本、更加环保和更加舒适。事实上，民用大飞机与任何工业产品都相似，要把细节做好十分困难，而大飞机的大体配置都差不多，拼的往往也是细节。

而销售和服务环节，无一也是大飞机制造极为关键的一环。毕竟，中国的大飞机最终还要“长大”，不能仅依靠“政治任务”进行销售。倘若要定位为与空客和波音分庭抗礼，那不得不提早考虑如何在销售和客服上多做文章。

由小到大、渐成主流 廉价航空公司的生意经

■ 记者 蔡梦葵 报道

7 月 7 日失事的由韩国首尔飞往美国的飞机上，由近半数乘客都来自中国，比韩国乘客还多一倍。中国乘客为何乐于到韩国转机，究其根本原因，还是韩亚航空的飞机票价低廉。为打造仁川机场等国际枢纽，韩国的航空公司一直在通过不计成本的低价、不错的服务以及优惠的过境免签政策吸引中国乘客。事实上，廉价航空目前已成为全世界乘客趋之若鹜的选择，逐渐成为航空业的中流砥柱。

韩国航空公司的廉价牌

以此次韩亚航空失事航班为例，飞机上的中国乘客，很多都是先从上海飞往首尔，再在首尔更换机型后，由 OZ214 航班执飞，从首尔飞往旧金山。

从上海浦东飞往首尔的 OZ362 航班，由于在韩国当地时间 14:48 落地首尔的仁川机场，正好衔接 15:35 起飞的首尔－旧金山 OZ214 航班，因此很多中国乘客选择了这一联程航线。

尽管上海有多条飞往北美的航线，但乘客仍旧愿意多一次周折，其中的主要原因无疑价格因素。通过记者在国内某大型旅行门户网站上查询，发现从上海直飞旧金山的航班，票价全部都在 9000－11000 万元人民币这一区间，主要由国航、东航执飞。而达美航空的更是要 22000 元人民币。而通过菲律宾、日本、韩国、新加坡中转至旧金山的，票价则普遍在 6000－7000 元人民币左右，甚至还有 5000 多元的便宜票。在这其中，由于菲律宾、新加坡等国与上海、旧金山并不在一条直线上，加之中转候机时间较长，全程普遍需 20 小时左右。价格 6500 元、全程仅需 14 小时的韩国中转路线，则成为了性价比最高的航线。

而且，从地图上也可看到，韩国处于中国与美国的路线中间，经韩国转机赴美并不绕路，加之机票便宜三分之一的价格优势，选择从首尔中转赴美无疑对中国旅客充满着吸引力。

此外，韩亚航空从韩国飞中国就有超过 30 个航点，中国大一点的城市，几乎都有飞往韩国的飞机。而韩国可飞往 6 个美国城市、欧洲 4 个城市。加之韩亚航空的服务优秀，海关边检的通关速度也极快，让这一廉价航线在成功吸引中国旅客的同时，也为韩国航空企业带来了丰厚的利润。

韩国政府也从各种政策方面鼎力支持韩国机场打造国际级枢纽。从今年 5 月 1 日起，持赴美签证的中国游客，经韩国转机，就可享受最多 30 天免签入境韩国的优惠。在这之前，中韩两国飞往“线路不那么直”的欧洲和大洋洲，持第三国签证可免签进入韩国境内的优惠政策都已实施多年。此优惠政策意味着，中国游客购买韩国航空公司的机票，经首尔或釜山中转赴美，如果时间充足，还可以先在韩国游览。而截至目前为止，外籍人士在中国所谓的国际枢纽北京、上海、广州中转前往第三国，在不必申请过境签证的前提下入境，仅能短暂停留 72 小时。另外，首尔的过境免签政策覆盖了 107 个国家，上海仅覆盖了 45 个国家。

廉价航空蔚然成风

事实上，类似于上海－首尔－旧金山这样的廉价航线，在近几年已悄然成风，有一些航空公司甚至于直接定位为廉价航空，旗下执飞的所有航线的票价都远低于其他航空公司的票价。以马来西亚的亚航为例，记者在其官网查询，7 月 19 日由成都直航飞往马来西亚吉隆坡的班次，含

税票价仅为 1749 元。而记者查询其他航空公司的票价，发现由成都中转香港、广州等地飞往吉隆坡的航班，最便宜的票价含税也许 1900 元左右，其他的均在 2000－3000 元人民币，且最便宜的那一班由港龙航空执飞的航线，需在香港机场停留 20 小时以上，全程需耗时 34 小时。亚航的高性价比不言而喻。

而 1749 元人民币的票价，还是亚航的全价机票。记者在亚航中文官网上看见，7 月 7 日至 7 月 14 日提前订购 2014 年 2 月 10 日至 8 月 5 日的特价机票，从广州、深圳、重庆、武汉、西安等地出发前往清迈、曼谷、沙巴、吉隆坡等地，单程含税价为 263 元人民币起，从吉隆坡和曼谷出发前往兰卡威、巴厘岛等地，含税价为 54 元人民币起。记者点击进入活动页面，发现即使从深圳前往大洋彼岸的澳大利亚黄金海岸，机票、燃油税、机场建设费全包价也仅 1059 元人民币，比国内飞行还便宜，可以说是难以想象。

此外，为方便旅客，亚航官网还推出了亚航机票加酒店的联票服务，并适时推出一些特价活动。此举无疑对出门旅游的群体充满着吸引力。而且，亚航的传统势力范围不仅仅在马来西亚，而在整个东南亚。亚航的发达，无疑带动了泰国、马来西亚、新加坡、印度尼西亚等多国的旅游产业。亚航也因此成为这些以旅游业为支柱产业的国家热捧的“香饽饽”。因为它已是旅游产业中不可或缺的重要一环。

2008 年，泰国政局动荡，泰国的旅游业也因此陷入低点。为了救市，泰国国家旅游观光局连同亚航启动了主题为“泰国，永远的微笑国度”的宣传活动，并推出 10 万张免费机票，以帮助泰国振兴遭受重创的泰国旅游业，恢复泰国作为亚洲旅游胜地的形象。这 10 万张免费机票包括所有至泰国曼谷的航线，其中包括越南（胡志明市及河内）、柬埔寨（金边）、缅甸（仰光）、印尼（雅加达）、马来西亚（吉隆坡、槟城、新山）、新加坡、中国（深圳、香港及澳门）。免费机票也包括自曼谷飞往泰国境内普吉、甲米、苏拉塔尼（苏梅岛）、合艾、乌东塔尼、那空席塔玛拉、那拉提瓦及拉廊等国内航线。还有自新加坡至普吉、吉隆坡至普及、清迈至甲米的航线。

泰国国家旅游观光局局长在新闻发布会上发言中讲到：“我们非常高兴能得到亚洲航空公司的支持，共同组织此次

活动。我要再一次地感谢亚洲航空公司对泰国旅游业的支持、帮助和贡献，尤其是在目前这种非常严峻的时刻。”

在亚航赚得盆钵满钵之时，亚洲各国的廉价航空公司都如雨后春笋般诞生，现目前，东南亚几个以旅游业为支柱产业的国家，都分别拥有好几个廉价航空公司。据统计，目前菲律宾的 Air Philippines, Asian Spirit, Cebu Pacific, South East Asian Airlines, SEAIR；泰国的 Nok Air (subsidiary of Thai Airways International), One-Two-GO (subsidiary of Orient Thai), Thai AirAsia (subsidiary of AirAsia) 都是亚航这样的廉价航空，包括澳门也有名为非凡航空的廉价航空公司。廉价航空公司在航空市场上的地位与发声，已愈发让人刮目相看。

廉价航空的盈利模式

除重庆往返香港的线路外，记者在春秋航空官方网站上看见，春秋航空将自己的票价区间划分为 59 元起、99 元起、159 元起、199 元起等，最高的为上海至乌鲁木齐 599 元起，但考虑到这条航线的时长，599 元起已算相当廉价。在这几个区间内，几乎涵盖了春秋航空的枢纽上海、石家庄两市到全国半数以上省会城市的航线。春秋航空仅凭这些覆盖面如此之广的廉价航线的影响力，无疑以逐渐由配角走向了中国航空业中流砥柱的地位。

不过，据春秋航空的工作人员透露，按春秋的运营模式，一般机票销售到 35-36 折以上运营才能打平，而像很多航线的特价票根本连 3 折都不到。比如沈阳到上海的航班，如果单纯看 199 元的票价，卖出一张就要亏 260 元。而且，与国外众多低成本航空公司相比，春秋航空面临的国内环境还是有着许多“先天不足”，比如在航空油料、航材购买等方面的成本就比国际上高很多。

那么，类似于春秋航空、亚航这类廉价航空公司又是如何实现盈利的？据春秋航空介绍，将降成本做到极致，是他们最大的法宝。

早在 2008 年，春秋就感觉到了航空业冬天要到来。那时，春秋航空董事长王正华要求集团管理干部减薪 30%，同时手机费和出差费用都要减半，部分交通费也被取消。公司还成立了航油节约、航材、会计、创收等八个委员会，通过群策群力进

行各个环节的降本增收。

比如在航空公司最大的成本支出油料方面，春秋航空就细化出了几百条节油措施，除了大部分航空公司都在进行的优化航路及飞机高度和速度，春秋还想尽办法通过给飞机“瘦身”来节油。

一般航空公司的飞机上带的水是满满的，春秋却要求根据线路的需求带水，很多航班只带三分之一，一般飞机上拥有的餐车也在春秋的飞机上消失，以减轻飞机重量。此外，春秋还要求飞机在地面时多用地面电源，比如廊桥上的电源，而不是依靠发动机发电，甚至每个月都会公布各部门的用电排名，排名靠后的部门领导就要作出公开表态。

据春秋航空新闻发言人在 2010 年初介绍，通过精细化管理和要求，2009 年公司一共降低成本 13 亿元。目前，春秋航空的主营业务成本比行业约低 35%，管理费用更是低 60%-70%。

另外，春秋航空也模仿亚航和欧洲的瑞安航空公司等国际廉价航空的做法，通过增加辅助收入来填补机票上的“亏本”。

消息显示，如搭乘春秋航空的飞机，旅客可以要求第一个登机、第一个下飞机、下飞机有车接等，但这些都需额外收费。其次，春秋航空的飞机上不像其他航空公司的航线那样有免费的机餐，在春秋航空的飞机上，连矿泉水都是要收费的。

与亚航一样，春秋航空也进一步降低可携带行李的重量标准，一旦行李超重，航空公司会坚持收取费用。此举主要的学习对象即是亚航，亚航的行李重量标准十分的低，旅客出门旅游的话，行李很容易就会超重。为此，亚航官网上专门推出了购买行李重量，有偿提高标准的服务。春秋航空也在飞机上开展诸如此类个性化的有偿服务，如电子游戏、电影等娱乐设施以及毛毯等物品的出租。此外，春秋航空还通过货运业务带来不少盈利。尽管这些廉价航空公司的票价便宜到可能不足成本，但通过多种途径，其整体营收仍能实现赢利。另外，春秋航空和亚航的航线中并非全都是特价票，但特价票无疑让更多人知道了这家航空公司，从而有效提升了知名度。而且，即便不是特价票，春秋航空和亚航的机票，还是比其他航空公司的便宜一些。这让更多自掏腰包的旅客愿意选择他们的航班。提高了上座率，无疑提升了利润。

“链接

中国廉价航空从配角到主角

在中国这个中国在亚太地区唯一一个 20 年内客流翻两番的国家，廉价航空公司更是不可或缺。在中国，最广为人知的廉价航空公司则是春秋航空。

信息显示，春秋航空有限公司是首个中国民营资本独资经营的低成本航空公司，也就是所谓的廉价航空公司。该公司由春秋旅行社创办于 2004 年，注册资本 8000 万元人民币，创立之初，只有 3 架租赁的飞机空客 A320 飞机，经营国内航空客货运输业务和旅游客运包机运输业务。目前，春秋航空已成为中国最成功的低成本航空公司，2011 年净利润逾 4.7 亿元，截止 2012 年 8 月，机队规模达到 33 架 180 座空客 A320 飞机，并开通了上海至日本、泰国、香港、澳门、北京、广州、重庆等国际、国内航线 60 余条，平均客座率 95%，是世界上平均客座率最高的航空公司。

春秋航空将自己定位为“草根航空”，倡导反奢华的低成本消费理念和生活方式，采取的措施包括单一机型（机队全部由空客 A320 构成）、单一舱位（不设头等舱、商务舱，只设经济舱）、高客座率（开航以来平均客座率 95% 左右，居全球低成本航空第一）、高飞机利用率（高于国内行业平均 20%）、低销售费用（采用网上直销为主渠道、不开门市）等，大大节省了不必要的开支，仅去年就节省了代理佣金至少 4000 万元。

国内传统航空公司飞机的平均飞行时间在 10 小时左右，而春秋航空平均为 12 小时；传统航空公司空中客车 A320 飞机一般座位在 154 座左右，春秋航空同样机型采用单一经济舱布局，取消了商务舱、头等舱布局，全部改为经济舱，使座位数达到 180 座，充分提高了飞机的经济性。春秋航空也是中国第一家航空公司独立自主开发销售和离港系统的航空公司，旅客可以在家或在办公室通过网站或手机预订、支付机票，还能在网上选择飞机客舱座位，自助办理 Check-In 登机手续。这种操作模式主要是取自国外的廉价航空公司，因为电子客票无疑可以为航空公司节约成本，为旅客带来实惠。

旅客选择航空公司，无非有三个维度：价格、时段（包括是否转机）和品牌。不少国际航班在进军中国市场时，会推出低于市场的优惠吸引客源。

春秋航空的机票究竟有多便宜？以热门航线重庆——香港为例，记者在其官网上看见，四周内由重庆江北机场飞往香港赤腊角机场的特价票，都是 259 元人民币，加上机场建设费与燃油税，也不过五六百元。据消息人士透露，该航线在今年三四月份淡季期间，甚至有 69 元和 99 元的特价票，十分便宜。即便是正价票，重庆飞香港的票价也大多数在 640 元或 790 元。而记者在其他订票网站上看见，重庆飞香港的票价普遍在 1500 元左右，加上税费近 2000 元。春秋航空的飞机票价格，无疑远低于其他航空公司的航班票价。

如此低价，无疑对这条航线的客流量起到了强大的催化作用。该航线不仅仅吸引了重庆本市的客源，还吸引了四川、贵州等周边省份的客源。记者采访到一名每年都要去香港扫货的成都市民，据他介绍，从成都乘两小时动车至重庆，再从重庆北站搭乘轨道交通 3 号线至江北机场，不仅不会堵车而多花不了太多时间，且即使加上火车票等费用，价格也仅是直接由成都出发的票价的三分之一，十分划算。

为争抢客源，重庆机场方面也推出了多种便民服务，如与周边城市合作开通了直达重庆机场航站楼的大巴。目前，四川的南充、遂宁、广安等城市，以及贵州的遵义均已开行。重庆机场还在广安市投资建设了占地 1600 平方米的候机楼，并配以每日 8 班的机场快巴，当地旅客可在楼内直接完成。

此外，方便外地旅客，只要在重庆机场特约售票处购买 9 点 30 分以前的出港早班机票，均可免费住宿三星级机场宾馆，并可搭乘免费得机场巴士前往候机楼，十分方便。机场优质服务与航空公司廉价机票叠加在一起，受益的无疑是旅客。