国产大飞机首迎民间用户 华夏航空引进首架ARJ21

吴云燕

11月10日，华夏航空与中国商飞百架国产民机签约发布暨第一架ARJ21飞机交接活动在重庆机场举行。这标志着ARJ21飞机正式入编中国长期专注支线运营的华夏航空机队，将进一步丰富拓展国产支线飞机航线网络。

乘风破浪 共筑华夏蓝天新生态

本月初，华夏航空与中国商飞正式签署100架飞机购机合同。其中50架为ARJ21系列飞机，另50架可为ARJ21系列飞机或C919系列飞机，由双方后续协商确定。本次签约和交付意味着ARJ21飞机经过4年多的市场化运营获得了更多客户的认可。

ARJ21飞机是我国自行研制的具有自主知识产权的新型涡扇支线飞机，华夏航空是国内唯一一家规模化支线航空公司，更是我国支线航空商业模式的引领者和践行者。中国商飞与华夏航空的合作，也是中国民航制造端和运营端的联合。

今年6月份，华夏航空便于上海与中国商飞签订了《飞机购买暨构建全面战略合作伙伴关系的框架协议》，约定华夏航空自2020年起，拟引进、运营100架ARJ21系列飞机和C919系列飞机；同时双方将在多方面进行长期合作。

4个多月之后，这一协议的后续开始实质性地运行起来。

早在2000年，国家便出台了鼓励和支持支线航空发展的政策，并寄予美好希冀，期待中国支线飞机早日能在运输机队中占到30%的比例。

据资料显示，我国目前165家支线机场，辐射人口占总人口数的60%，GDP占20%。支线航空的发展，可以拉动交通运输通达力从而带动区域经济发展。2012年，国务院印发的《国务院关于促进民航业发展的若干意见》再次指出，要加强干线、支线衔接和支线间的连接，提高中小机场的通达性和利用率。

国产ARJ21支线飞机弥补了支线航空的短板，真正做到了支线航空对交通通达性和带动区域经济的双促进作用。

华夏航空在布局支线航空的战略蓝图中，一直致力于打造一个“干支通”三网结合的全国性航空网络，编织起中国民航的“毛细血管”。截至目前，华夏航空开辟支线航点数量124个，在飞航线165条，其中支线航线占比超95%，且80%以上都是独飞航线。由于独飞航段的存在，华夏航空有效地改善了当地的空中交通，促进了区域经济发展。

从最初的庞巴迪CRJ200（已于2015年3月退出商业运营），到CRJ900，再到空客A320，再到今年上半年引进的空客A320neo，直至如今引进的ARJ21，可以看出，华夏航空正在不断加码、升级运力，积极调整机队结构，而这背后恰是支线航空市场快速增长的需求在驱动，也体现出华夏航空敏锐的市场嗅觉和支撑其布局的雄厚实力。

逆风飞翔 支线航空进入深蓝新时代

在新冠肺炎疫情之前的2019年，中国民航运输规模已连续15年位列全球第二。步入2020年，全球航空业进入收缩之年。今年1月至9月各大航空公司航班执行率、客座率同比均有所下降，营业收入相应减少。

放眼国际，日本最大航空公司全日空航空母公司全日空控股公司日前宣布，由于航空需求大幅下降，本财年公司将出现史上最大亏损，净亏损额或达5100亿日元（约合人民币326亿元）。意大利第二大航空公司Air Italy、欧洲最大支线航空公司英国Flybe航空公司、毛里求斯国家航空公司等全球17家航空公司进入了破产程序，全球航空业正在遭遇至暗时刻。

而近观国内，在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的战略引导下，以及“六稳”“六保”工作的深入贯彻和落实，国内航空业率先迎来复苏。2020年自疫情暴发至平稳期间，华夏航空的净利润呈直线恢复趋势：一季度亏损不到1亿元，二季度盈利超过1亿元，三季度盈利1.5~1.8亿元。前三季度盈利1.6~1.8亿元。在今年“世界品牌大会”上，华夏航空一举跻身“中国500最具价值品牌”。

此次引进的首架ARJ21，是华夏航空第52架飞机，也是2020年引进的第3架飞机。近年来，华夏航空与中国商飞已在飞机引进、维修保障等领域达成多项共识。

在全球航空业遭遇2020黑天鹅的大环境下，华夏航空的逆风飞翔，除了与自身多年深耕支线航空市场、精细化运营密不可分外，支线航空即将进入深蓝新时代也为华夏航空安装上了强有力的增长引擎。

据有关权威统计，在运输飞机总量不到6%的支线市场里，辐射了超过60%的人口总量和超过20%的GDP总量。按照十九届五中全会精神，以及“十四五”规划要求，到2035年，我国要基本实现新型工业化、信息化、城镇化等现代化经济体系，人均国内生产总值达到中等发达国家水平，城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小。

华创证券最新的研究报告则直接指出，从支线机场建设规模、下沉市场旅客消费升级潜力、支线市场获取时刻增量能力等方面看，支线航空市场潜力很大，预计未来3~4年能实现规模翻倍增长。而深耕支线航空市场多年的华夏航空，无疑更具有发展机会。

民航的“大众化”趋势，已经进入了快车道。在可以预计的15年里，三四线出行需求、境外转境内的旅游消费需求、加速布局的三四线机场建设等，众多发展趋势与环境变化的利好，将与城乡区域发展差距和居民生活水平提高的国家政策汇集在一起，推动支线航空由浅蓝进入深蓝市场的新时代。

八方“支”持 “中国飞机”翱翔“华夏蓝天”

华夏航空引进的第一架国产民机ARJ21被命名为“华夏通程号”，而“华夏通程”这个字眼已经并非是第一次出现在大众视野了。

今年5月，随着全国各地返校复课政策出台，华夏航空通过干支衔接的通程模式，积极推出返校复课的定制包机服务，并根据各地高校学生的实际需求灵活设计通程航班复学产品，积极保障学子顺利返校，在企校联动上刷满了存在感。

“华夏通程”是基于中国支线航空市场存在客流小、需求分散、旅客购买力不足等问题，结合现有干线机场时刻资源紧张、难以支撑所有支线建立“点对点”航线的实际情况，保障支线城市航空通达性可行、高效、经济的出行模式。通过干支衔接的方式，将小城市分散的客流汇聚到枢纽机场，构建起高效通达的支线航空网络。

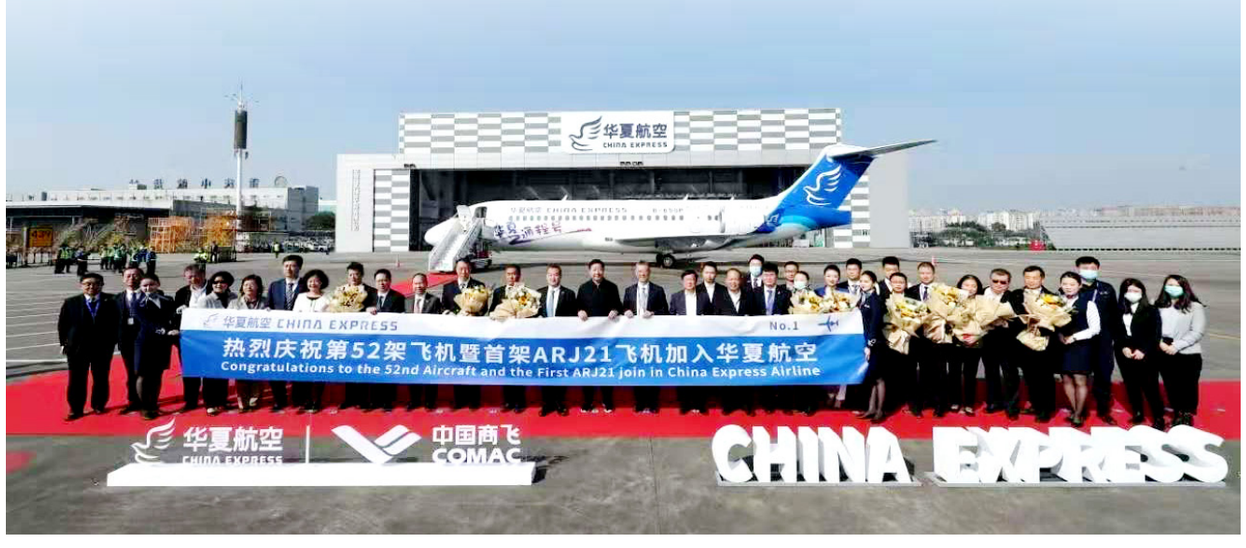
同时，因其支线航班的客舱密度性低和便捷性，在防控疫情的同时，又能满足人们在疫情平稳控制期旅游出行的需求，越来越多的消费者意识到华夏通程航班的好处。

2020年10月23日，民航局副局长吕尔学率调研组在贵州毕节机场，对华夏航空与毕节机场干支衔接通程航班运营模式进行实地考察后表示，华夏通程航班探索出了支线航空发展行之有效的新模式。

在“华夏通程”的精细化布局下，基于互联互通的航空网络，华夏航空可满足更多样、更便捷的出行需求，由此形成的网络流通效应，与干线航空协同发展，又将进一步带来客流量的提升，形成良性循环。

因此，当众多航司在渐成“红海”的干线市场展开低价竞争、廉价竞争之际，华夏航空反而因支线网络的战略布局，开辟出一片“蓝海”，自身也成为一家“不飞寻常线”、具有稀缺价值的网络型航空公司。

随着ARJ21的引入，飞机数量的增加，会带动华夏航空航线网络的规模化扩充，推动整个航空网络实现更大范围的覆盖，不仅有助于提高国内城市的航空通达性，还能通过“产城融合”战略，助力城市的经济发展、社会进步、脱贫攻坚，而随着服务受众越来越多，也将在民生改善、赋能美好生活等方面，产生实质的积极作用。



波音预测未来20年中国民航将购买8600架新飞机

11月12日，波音预计未来20年中国的航空公司将购买8600架新飞机，价值1.4万亿美元，同时需要价值1.7万亿美元的民用航空服务，这反映了疫情之后市场将强劲复苏的预期。 波音发布的2020年《中国民用航空市场展望》报告表明了中国市场对民航飞机与服务的预期需求。

波音的预测将中国中等收入人群的快速增长、经济的持续增长和城市化进程等因素都纳入考量范围，显示出中国将在未来几年内引领全球旅行市场。自2000年以来，中国的民航喷气飞机机队已经扩大了7倍。在过去十年间，全球航空业的增长中大约25%来自中国。波音公司预测，这一趋势将在未来20年内持续下去。

波音民用飞机集团市场营销中国区总经理韦力指出：“尽管疫情严重影响了全球所有的客运市场，但中国的基本增长驱动力仍然坚韧强劲。不仅因为中国从疫情中恢复的速度超过了世界其他地区，同时还有政府的持续投资以改善和扩展其交通基础设施、庞大的区域交通流量以及繁荣的国内市场，这些都意味着中国将蓬勃发展。”

尽管疫情带来了挑战，但中国未来20年飞机和服务市场展望与上年度的预测数据相比增长了近7%。这些增长的驱动因素包括对单通道飞机需求持续走高、中国为支持国际航线而扩大的宽体客运飞机份额，以及随着中国机队成熟而出现的大型替换周期。同样预期在中国获得增长还有全新货机和客改货机，以及能够帮助航空公司不断创新并取得成功的数字化解决方案等。

2020年中国民用航空市场展望包括以下主要内容：波音预测未来20年中国的客运量（RPK）将每年增长5.5%。波音预计未来20年中国航空公司将需要6450架新单通道飞机。单通道飞机，比如波音737家族，仍然是运力增长的主要驱动力。在宽体飞机市场，波音预测到2039年中国将有1590架飞机交付。宽体飞机将在20年内占到中国交付量的18%。由于全球远程客运市场的复苏比预期缓慢，这一数据比去年的预测下降4%。中国拥有全球最高的电子商务市场增速，但航空快运仍有很大的发展空间，这为货机的旺盛需求提供了机会。预计中国航空业的长期增长将需要39.5万名民航飞行员、客舱乘务员和航空技术人员来运营和维护中国的机队。（任民）

空客公司交付第1400架H135轻型双发直升机

空客直升机公司日前已完成第1400架H135轻型双发直升机的交付。

此次交付的用户是Mont Blanc公司，其现有机队中共有20多架H135和H145直升机。自1996年开始运营以来，H135直升机系列不断得到升级，最新型H135直升机的最大起飞重量增加了约90千克，有效负载增加了约226千克。H135直升机目前占据全球直升机紧急医疗服务市场25%的份额，使用数量超过650架，由65个国家的290家客户实施运营。除直升机紧急医疗服务外，该型直升机系列还可用于执法、私人和商用航空、离岸风场管理和军事飞行训练等。（彩林）

海南实施“空地组网”改革 推动低空空域高效集约使用

从11月8日召开的海南自由贸易港第九批制度创新案例新闻发布会上获悉，海南推动低空空域管理改革，建成我国首个覆盖省域的低空飞行服务保障体系，促使通航飞行业务量大幅提升。

海南省国资委主任马咏华在会上介绍，海南以“国家部署、军地协同、行业监管、国企实施、多元化运营”新模式，率先启动全国唯一的“低空空域空管服务保障示范区”建设。海南在行业管理顶层制度体系上研究制定《海南省民用无人机管理办法》（暂行）、《海南地区通航飞行服务保障协议》等规范性文件；成立“海南低空空域管理改革试点领导小组”和“海南地区空域精细化管理改革试点领导小组”，建立健全协调机制和组织机制。

据悉，海南已运行“空地结合、立体保障”的低空飞行管控服务运行体系，为通航企业进入自贸港探索、培育海南自贸港特色通用航空产业经济构建了高效的“营商环境”、“创业环境”，截至目前已吸引60余家科研、培训、通航服务、应急救援等企业进驻。

此外，海南还创设中国低空空域大数据中心，实现飞行计划、气象信息、飞行情报、航行情报和空域动态数据的收集、分析、管理和发布。建立了通航大数据信息平台保障功能，实时收集到海南通用航空器、无人机等“低慢小”目标的飞行活动等相关数据信息。

马咏华介绍，海南将低空飞行量最大的三亚市作为深化试点区域，进一步探索创新形成“自主飞行试验区+‘一站式’飞行服务系统+塔台飞行服务席”三位一体的低空保障模式。通过出台《三亚地区通用航空空管保障实施细则》，明确对于非管制责任范围外的通航活动只需要报备飞行计划，且不受管制单位的限制，而在管制责任范围内的，划设临时隔离空域，即自主飞行试验区，推动海南低空空域高效集约使用，实现空域精细化分层管理。

海南低空空域空管服务保障体系投入运营后，通航飞行业务量大幅提升。2019年海南通航年飞行小时数达15512小时，相比改革之前年均增长率达19%。试点城市三亚市2019年低空飞行旅游接待游客达2.9万人次，同比增长11.28%；收入2686.14万元，同比增长13.57%。通过实施低空空域管理改革，海南社会保障能力由海陆两栖升级到海陆空三栖，极大提升了自贸港在航空应急救援、航空医疗转运、航空渔业飞行等社会保障能力和应急反应能力。（王子谦）

国际航协：超八成航司表示第三季度盈利能力大幅下降

据民航资源网报道，国际航空运输协会（IATA）针对航空公司首席财务官和航空货运负责人进行的季度调查结果显示，2020年第三季度，绝大多数航空公司财务状况仍很困难，83%的受访者表示盈利能力下降，高于7月份的调查结果（78%）。绝大多数受访者表示行业损失不断恶化，未来12个月的盈利前景晦暗。

今年第三季度，客运需求与第二季度相比没有改善。与7月份调查结果相比，货运需求略有回升，但仍很疲软。第三季度客运收益大幅下降，商务旅客寥寥无几，需求亟待刺激。10月份调查显示，货运收益亦有所下降，但远高于正常水平，支撑航空公司收入。预计在未来12个月内，货运收益仍将增长。

由于收益下降，客运量没有明显复苏，79%的受访者表示在第三季度被迫裁员。59%的受访者预计未来12个月就业水平将进一步下降。燃油和劳动力成本下降，今年第三季度，几乎半数受访者表示投入成本出现下降。

盈利前景

客运量在第三季度没有改善，客货运价双双下降。14%的受访者认为，由于返程航班、电子商务需求以及货运运力紧缩，利润会有所改善，但这一比例低于7月份调查结果（19%）。

对于未来12个月的行业前景，受访者仍持悲观态度，但远低于4月份危机高峰时。10月份，38%的受访者预计盈利能力会有所改善。与此前三个月相比，预计收入会进一步恶化的受访者比例（41%）减少。

收益

绝大多数（78%）的受访者表示，过去3个月，航空公司的客运量有所下降，航空公司鼓励低票价旅行。另一方面，相当大比例的受访者表示收益上升，部分原因是竞争强度降低。

展望未来，39%的受访者预计客运收益将在未来12个月内下降，35%的受访者认为客运收益将稳定在较低水平。只有26%的受访者预计收益会回升，航空市场将逐步开放。

第二季度货运收益强劲飙升，第三季度则有所放缓，40%的受访者表示，10月份货运收益有所上升，7月份这一比例为67%，但其中20%的受访者表示收益没有显著变化。受访者表示运力紧缩是收益上涨的一个原因，并仍有力地支撑航空公司货运收入。

展望未来12个月，预计货运收益下降的受访者比例为24%，低于7月份调查结果（62%）。受访者表示，运力限制以及新的个人防护设备的运输将会拉动收益增长。

需求增长

今年第二季度和第二季度的国际客运量增长有限，10月份的调查结果显示，与去年同期相比，今年第三季度的客运量有所下降，与7月份的调查结果相比没有变化。

未来12个月，约半数的受访者认为，如国家间采取更有效的协调措施，航空运输逐步重新开放，需求将会复苏。但另有半数受访者表示，由于新冠疫情持续不断，航空客运需求将会进一步恶化或没有改善。

参与调查的60%以上的航空公司首席财务官和货运负责人表示，第三季度的货运量低于去年。虽然比第二季度略有改善，但表示改善的受访者比例（27%）略有下降。除了腹舱运力不足以外，部分受访航空公司还表示，由于货运价格走高，对盈利前景造成压力。

展望未来，预计货运需求将增加的受访者不到半数。其中27%的受访者认为，未来12个月的货运量将恶化，低于7月份调查结果。

就业

由于危机持续的时间比最初预期的要长，而且一些国家的政府支持不足，10月份调查显示，79%的受访者表示第三季度被迫裁员，是国际航协调查有史以来（始于2006年）规模最大的一次。表示人员编制减少的受访者比例比第二季度（45%）有所上升。表示就业水平在上升的受访者均来自货运航空公司。

展望未来，59%的受访者预计可能会进一步裁员，与7月份的调查结果（55%）一致，但低于4月份的高比例（80%）。21%的受访者希望能够在未来12个月增加就业，因为其员工数量已经缩减到最低限度。

新冠疫情冲击

66%的受访航司预计，需求恢复至危机前水平的时间将超过两年，高于7月份比例（42%）。预计12个月内复苏的受访者比例从19%降至6%。大多数受访者（72%）认为长途旅行将在2021年下半年或以后重启，但17%的受访者表示乐观，预计重启复苏可能会出现在2021年第一季度。

亚太地区有望首先复苏。预计拉丁美洲的需求恢复到2019年水平的时间比其他地区晚，但受访者认为，除亚洲以外的所有地区都可能恢复较晚。

在接受调查的航司中，有很大一部分正在考虑对其战略进行各种长期调整。59%的受访者表示，将减少航班频率，但仍保留现有网络，28%的受访者表示可能会改用小型飞机。41%的受访者希望扩大货运网络。