

C919商业首航 万亿大飞机市场起飞



5月28日中午,随着东航MU9191顺利降落北京首都机场,穿过象征民航最高礼仪的“水门”,国产大飞机C919也顺利完成了商业载客首航。更低的客舱噪音、丰富的餐食,也让C919一经“出道”就备受青睐,引得乘客争相体验。商业首航的成功无疑也进一步利好C919其余订单的交付。“A”(空客)和“B”(波音)之外,浩瀚蓝天有了“C”(中国商飞)的身影。C919也为全球的干线飞机市场提供了新的产品选择,1:80的产业链带动作用,更加持续撬动万亿航空市场。

首航体验

客舱安静 餐食丰富

“首航体验非常好,感觉非常平稳。”参与此次首航体验的乘客张可立兴奋地对北京商报记者表示,“相比于其他窄体机,C919机舱内噪音更小。”除了C919首航体验的乘客的身份,张可立还是北京航空航天大学博士生。“我的智能手表正好可以测试分贝数,一般窄体波音或空客的分贝大概在76分贝,但在C919上测试是74分贝,相比之下低2分贝左右,感觉会稍微安静一些。”张可立说道。

据了解,作为国产大飞机C919首次商业飞行,东航MU9191航班于早上10:32从上海虹桥起飞,12:31到达北京首都国际机场,实际飞行时间1小时59分钟,此前预计飞行时间为2小时25分钟。

东航表示,此次商业首航有近130名首航旅客“抢鲜”感受了东航C919带来的空中之旅。首航并未公开售票,而是从预约报名的东航会员中邀请幸运旅客参与上述航班首航。

对于参加首次商业飞行的旅客,东航方面还准备了具有纪念意义的特殊登机牌。此次商业首

航的C919飞机为164座两舱布局,公务舱8座,经济舱156座。对于乘坐体验,参与首航的乘客刘旭威说道,“座椅感觉比其他飞机薄了很多,但也变得更结实了,躺下去的时候非常舒服。客舱通道上方还采用了马卡龙色的彩虹灯光,很有意思”。

在飞机餐食上,由旅客投票选出的主题餐食也在航班上亮相。其中,经济舱的餐食被称为“五福临门”,主食包括腊味煲仔饭,搭配三色水果拼盘。C919首航特色芒果布丁、东航自制巧克力酥饼以及大白兔牛奶。“航班上的餐食很丰富,味道非常不错,感觉餐板也进行了改良,拉起来非常丝滑。”刘旭威表示。

此外,飞机客舱还选装了共20个12英寸吊装显示器,支持高清1080P电影放映,这也是东航单通道机型首次引入1080P的节目装载。

“一个新机型诞生的最后一步,就是要让乘客买到机票、坐上飞机。商业首航标志着C919从‘产品’走向‘商品’。”中国民航高质量发展研究中心专家蔡琦表示。

机票销售

首日近乎售罄

由于商业首航未公开售票,次日的航班上海虹桥-成都天府的航班MU9197也就成为正式对外售票的首班,并成为抢票热门。

根据东航App,5月29日的MU9197航班刚开售时,最低票价为919元(不含税费),但该价位机票已被抢购一空,目前经济舱票价2415元起,仅剩1张;从成都飞往上海的MU9198航班最低票价为940元(不含税费),目前也已售罄,当前最低价2115元起,仅剩4张票。5月30日的MU9197航班和MU9198航班的经济舱最低票价919元,仍显示有座可

购。据了解,除东航App外,飞常准、携程、航旅纵横、飞猪等平台也已开售这两趟航班的机票,目前均有余票。

北京商报记者还注意到,东航App上显示,5月30日,自上海虹桥飞往成都天府、执飞机型同为窄体机A321的航班MU5411,机票价格也是940元起,与MU9197航班相差不多。民航业内人士李瀚明表示,“919元的票价是东航为C919大型客机特意设定的价格,目前来看属于正常票价范围,不过随着暑运的到来,折扣机票加速售出,机票价格也会相应提高”。

航线选择

安全与航权双考量

商业首航后,东航C919后续将运营的航线也受到业界关注。东航方面表示,按计划,东航首架C919在上海虹桥-成都天府航线上实施初始商业运行。后续随着该机型的陆续引进,逐步扩展投放到更多的航线。此前,在C919交付时,中国东航机务工程部副总经理史宏伟就曾对媒体表示,C919主要飞国内北京大兴机场、首都机场,以及广州、昆明、西安等东航的航线。

据飞常准App,自5月29日起一个月内,班次MU9197上海虹桥-成都天府东航和班次MU9198成都天府-上海虹桥每天都有,MU9197航班起飞时间为当日8:10,预计到达时间为当日11:20;回程MU9198航班当日12:30起飞,预计15:25落地。

谈及初始商业运行为何选择上海虹桥-成

都天府航线,有业内人士分析表示,主要是出于安全与航权的双重考量。目前北京首都机场-上海虹桥航班相对密集,并没有足够的航权,而对于东航来说,通过C919的商业运营恰好能弥补其在上海虹桥-成都天府机场的航权,且航时选择更优。此外,成都天府机场的维修保障能力也较强,有助于为C919提供更好的安全飞行保障。

此外,民航智库专家韩涛提到,京沪航线是国内客流量最大的航线,所以东航等主力航司都采用双通道宽体客机执飞,力求利润最大化。而C919是150-200座级的机型,因此还有运行效益的考量。

另有民航业内人士认为,对于商业首航上海虹桥-北京首都和正式运营上海虹桥-成都天府两条航线的选择,“考虑示范效应,让更多乘客都有机会体验国产大飞机”。

C919大事记

- 2007年2月26日
国务院召开第170次常务会议,原则通过了《大型飞机方案论证报告》,原则批准大型飞机研制重大科技专项正式立项
- 2009年1月6日
中国商飞公司发布首个150座级大型客机型号代号“COMAC919”,简称“C919”
- 2010年11月15日
C919大型客机1:1展示样机在珠海航展上首次展出,获得100架启动订单
- 2010年12月24日
中国民用航空局正式受理C919大型客机型号合格证申请
- 2015年11月2日
C919大型客机首架机在中国商飞公司总装下线
- 2016年12月28日
C919大型客机首架机完成首次低速滑行
- 2017年5月5日
C919大型客机在上海圆满首飞
- 2022年9月29日
C919大型客机获中国民用航空局颁发的型号合格证
- 2022年11月29日
中国民航局向中国商飞公司颁发C919大型客机生产许可证
- 2022年12月9日
首架C919交付全球首家用户中国东方航空
- 2023年5月28日
C919圆满完成首个商业航班飞行

市场订单

已累计获得超千架

除东航外,C919还积累了来自多家客户的大量订单。去年11月,在第十四届中国国际航空航天博览会上,国银金租、工银金租、建信金租、交银金租、招银金租、浦银租赁和苏银金租7家租赁公司与中国商飞公司签署300架C919飞机确认订单和30架ARJ21飞机确认订单。

据上海市科委发布的《2022上海科技进步报告》显示,截至2022年底,C919累计获得32家客户、1035架订单。2023年4月27日,海航航空集团与中国商飞公司在上海签署百架飞机采购协议,其中包括60架C919飞机确认订单。“任何订单都需要商业飞行作为支撑。”蔡琦认为,C919作为新机型,在后续运营过程中也可能存在需要进一步调整和改善的地方,其对运营的保障能力也需要通过商业飞行来证明。

在蔡琦看来,目前C919的关注重点已经从订单

签订转向交付了,重点要看后续中国商飞对于整个C919国产大飞机供应链的整合能力。从订单到交付的变现需要一个过程,具体节奏需要参考商飞的交付计划。

不过,C919投入商业运营仍然意义非凡。民航业内人士林智杰称,“C919为全球的干线飞机市场提供了新的产品选择,打破了波音和空客的双寡头垄断,促进了民用飞机市场的良性竞争。”“空客A320系列及波音737系列飞机进入市场时间远超前于C919,因此需要在C919的市场占有率达到一定数值,且商业运营拥有较好的表现后,其替代性才能更加显著。”蔡琦说道。

刁伟民分析,未来C919的目标一定是竞争客运市场,但考虑到当下C919仍处于刚起步的阶段,因此可以在目标客户群上与空客、波音等有所区别,“第三世界国家或许是未来C919的销售重点”。

产业链拉动

运营和维修两大市场

C919投入运营,也将一定程度上拉动飞机相关产业链的发展。在林智杰看来,作为国产的民用大飞机,随着C919投入商业运行和批量的生产,能带动一整条飞机制造产业链的发展。“整个航空产业链确实受惠于C919带来的国产订单,相信随着订单陆续交付,产业链协作的顺畅程度也会有所提升。”李瀚明也说道。

同济大学航空与力学学院教授、博士生导师沈海军认为,C919投入运营后,主要受益对象为原材料生产商、机体制造企业、零部件生产企业、机载系统相关企业。“C919项目相关的企业目录中包括多家企业,比如中国铝业、南山铝业等原材料厂商,机体的大部件由中航西飞、沈飞等几大航空龙头企业承制,而零部件供应商则以航空航天和军工企业为主。在机载系统方面,目前中国商飞级供应商中机载系统供应商共有28家,其中多一半为国外供应

商。不过,国内企业通过合资模式、项目合作和自主研发等方式已广泛参与其中。”

此外,信达证券的一份研报曾提到,大飞机市场需求旺盛,C919取得生产许可证也利好大飞机的相关产业链。具体而言,发展大飞机对国民经济增长也具有带动效应,C919投入产出比高达1:80:一架大飞机通常有300万-500万个零件,发展大飞机能带动新材料、先进制造、电子信息等领域的发展。

在大飞机产业链中,最后也是最重要的环节,是运营和维修。沈海军表示,“运营主要指飞机保持持续运营的状态,航空公司、物流公司、民用机场等是参与的主体。此外,运营中飞机需要航空燃料,因此就会涉及到能源化工企业。维修包括维护、维修、大修和改装。不过企业需要获得中国民航局颁发的维修许可证才能开展维修改装工作,一般由飞机维修公司开展”。

国际市场

全球“唯四”国家

在国际上每年上千架客机的成交量中,干线客机成交量占绝大部分份额,因此干线客机在国际上是抢手货,中国C919作为一款载客量达到150人左右的干线客机,市场瞄准的不仅仅是国内,还包括国外广阔的客机市场。

大飞机,一般是指起飞总重超过100吨的运输类飞机,也包括150座以上的干线客机,它是衡量一个国家科技水平和综合国力的重要标志。目前全球仅4个国家能自主研发大型客机,除了中国,还有美国、俄罗斯、法国。

曾经的“技术强国”日本,在大飞机的路上也难以一帆风顺。今年初,日本三菱重工业公司宣布停止喷气式客机SpaceJet(MSJ,原名MRJ)研发,这标志着日本首款国产喷气式支线客机在历

经十余年、投入巨额研发经费、数度延期后仍以失败告终。

日本航空管理研究公司分析师Geoff Tudor认为,虽然三菱之前为波音等公司生产过飞机零件,但它在整机设计和组装方面缺乏经验。在SpaceJet之前,三菱从来没有完整设计过一架飞机,也没有与其他供应商合作组装飞机的经验。

5月28日,波音、空客也都发文祝贺C919商业首飞成功。空客公司官方微博称:“热烈祝贺@中国东方航空@中国商飞C919飞机顺利完成首次商业飞行!”波音公司官方微博称:“在C919今日成功商业首航之际,我们向中国东方航空和中国商飞致以诚挚祝贺!”

北京商报记者 关子辰 吴其芸 实习记者 牛清妍