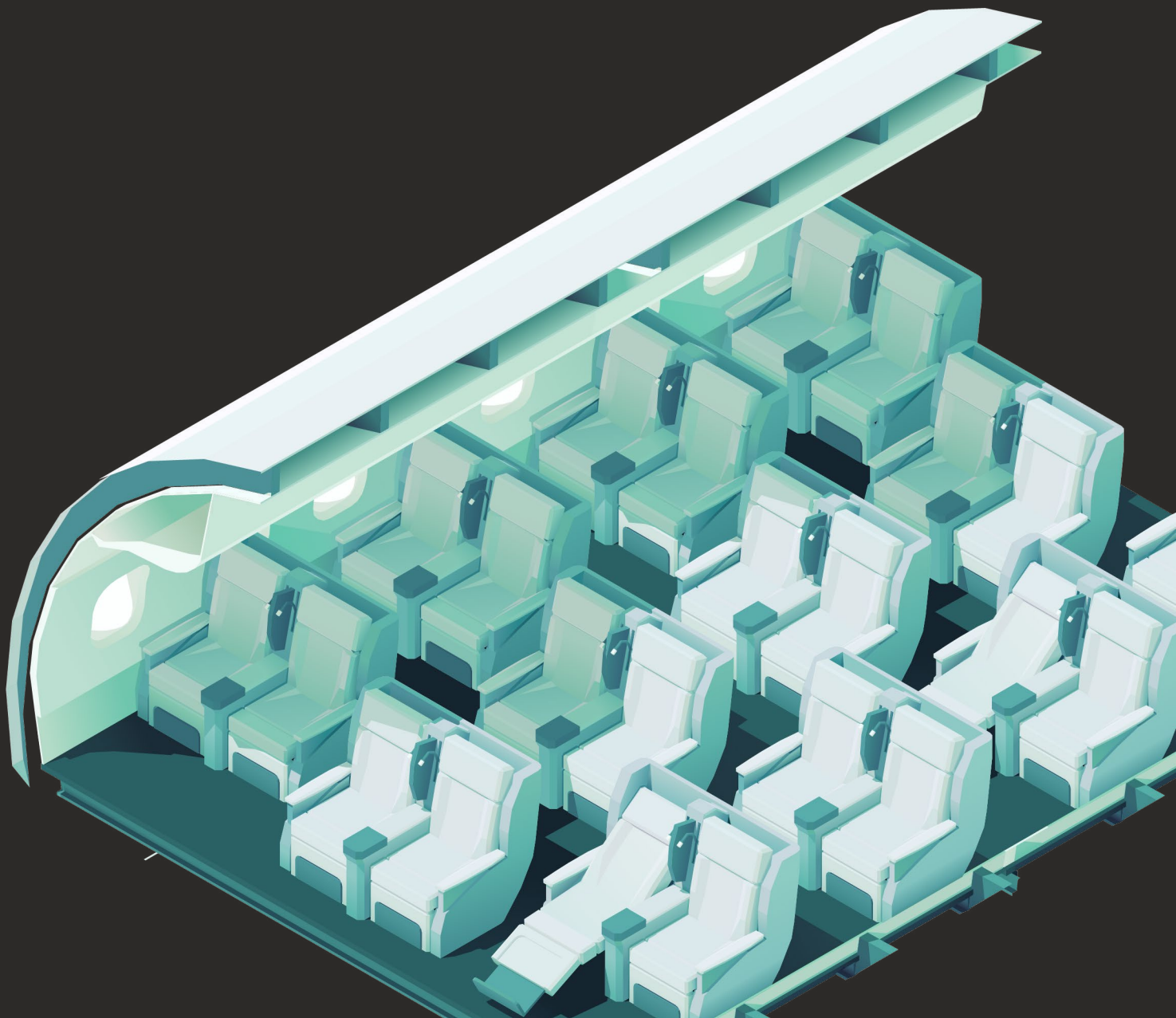


数据洞察报告：
超级经济舱能否推动航空公司
未来增长？



自维珍大西洋航空公司和长荣航空公司在30年前推出超级经济舱以来，越来越多的航空公司增加了这个客舱等级，超级经济舱越来越受乘客欢迎。它在概念和实际上都处于商务舱和经济舱之间，成为乘客长途飞行的重要选择也是航空公司收益分析关注的热点。

随着航空旅行在疫情之后开始反弹，在变化的旅行环境中，超级经济舱的前景如何？对超级经济舱的需求会增加吗？航空公司是否有更大的接受空间？我们的报告将努力回答这些问题。

本报告重点介绍了关于设有超级经济舱的商用飞机的见解和分析，座舱与经济舱分开，与所有“舒适经济舱”或额外腿部空间座椅明显不同。

本报告使用了2022年7月初从Cirium (睿思誉) Fleets Analyzer提取的数据。



芬兰航空A350超级经济舱座椅

超级经济舱一览

Cirium (睿思誉) 机队数据显示, 目前有63家航空公司提供超级经济舱。在目前服役或封存的22,447架空客和波音飞机中, 7.5%的飞机安装了超级经济舱。相比之下, 这些飞机中有21%拥有头等舱, 40%拥有商务舱。

在1,689架设有超级经济舱的飞机中, 96%的飞机属于航空公司, 而其他4%属于“金融与专业”类别的实体, 包括租赁公司的待租飞机。2022年7月初, 五分之四的超级经济舱机队在役。

疫情后长途旅行的恢复速度较慢, 这意味着宽体机的重新激活速度比窄体机慢。尽管一些宽体机将在未来几个月内重新加入其航空公司的活跃机队, 但其他的宽体机要么已退役, 要么已因运力削减而停租。波音747、空客A340和A380等配备四台发动机的机型受到的影响尤其严重, 在疫情爆发之前, 许多搭载四发的飞机都有超级经济舱。

五年前, 即2017年6月, 共有42家航空公司运营配备超级经济舱的飞机。搭载这种类型客舱的飞机数量增加了84%, 不仅是因为现有运营商扩大了机队, 还因为更多的航空公司推出了同类机型。

超级经济舱

概 况



2022年7月

63家航空公司

提供超级经济舱

VS

航空公司

2017年7月

42家航空公司

提供超级经济舱



飞机

84%

2017年至2022年，提供
超级经济舱的飞机
数量增长

40%

商务舱

21%

头等舱

7.5%

超级经济舱



超级经济舱以宽体机为主

窄体机

只有3架SAS空客A321LR
配备了超级经济舱



低成本和初创航空公司

初创和低成本航空公司
也推出了超级经济舱

 AIR PREMIA

56个超级经济舱座位

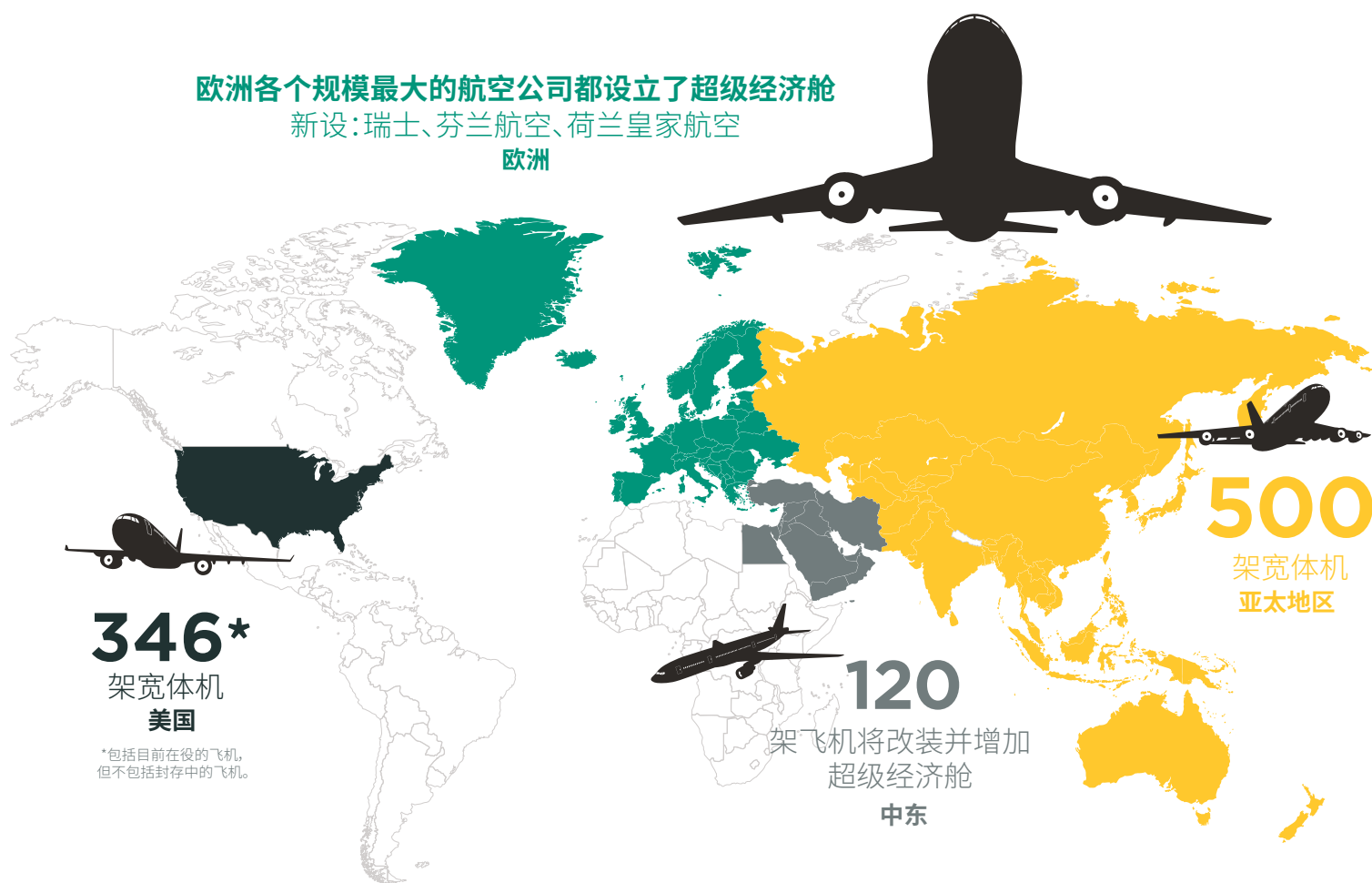
低成本航空公司：
Eurowings Discover、French Bee和
Norse Atlantic - 20家宽体机在役

全球超级经济舱亮点

欧洲各个规模最大的航空公司都设立了超级经济舱

新设:瑞士、芬兰航空、荷兰皇家航空

欧洲



区域概况

超级经济舱



亚太地区

亚太地区各大航空公司纷纷采用超级经济舱，使其成为仅次于欧洲的第二大机队规模地区。自2017年以来，配备超级经济舱的飞机数量增长了39%，目前机队规模为500架。亚太地区也是提供超级经济舱的空客A350飞机最多的地区，八家航空公司共计运营142架。该地区过去五年来增幅最大的国家是中国。中国各大航空公司都推出了超级经济舱，通过全新的A350和787飞机搭载。目前，中国有69架在役宽体机设有超级经济舱。

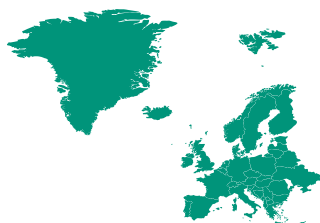


美国

美国的航空公司对这一客舱领域的巨大增长贡献最大。2017年，美国航空公司和达美航空公司各自开始运营配备新超级经济舱的飞机。2019年，美国联合航空公司也效仿了这一做法。我们的数据显示，从五年前的头几架飞机开始，美国三大航空公司目前有346架配备超级经济舱设备的宽体机正在服役。这三家航空公司通过购买全新飞机和改装旧的宽体机来推出这类新客舱。

2019年3月，联合航空正式开始运营其“超级经济舱”产品，Cirium（睿思誉）数据显示，目前有155架飞机配备了该产品。大多数飞机在维修期间都改装了新的舱位。使用Cirium（睿思誉）地面事件数据进行的研究表明，2019年初至2022年年中，联合航空的102架宽体机飞往香港飞机工程有限公司(HAECO)的MRO设施，其中一些安装了新舱位。

在美国运营的配备超级经济舱的飞机数量超过世界上其他国家。占我们样本中飞机的四分之一。



欧洲

欧洲规模首屈一指的几家航空公司多年来一直在提供超级经济舱服务，最近又有两家旗舰航空公司投资建造了自己的新客舱，现在正将重新配置的飞机投入使用。瑞士航空最近在其波音777-300上安装了超级经济舱，在2022年上半年完成了所有12架飞机的改装。芬兰航空公司的空客A330-300和A350-900机队也开始了改装工作。这27架飞机将获得新的超级经济舱以及全新的商务舱。这两类客舱的座椅均由HAECO提供。

瑞士航空和芬兰航空都在这些客舱首次推出了全新的座椅型号。随着超级经济舱概念的成熟，座椅的OEM厂商也在不断改进其产品。瑞士航空的ZIM PC-02座椅是汉莎集团下的第一个大订单。这家德国旗舰航空公司于2014年推出了超级经济舱，八年过去了，安装最新一代座椅是集团更新其超级经济舱计划的一部分。

荷兰旗舰航空公司荷航将在其777和787机队上安装新的“高级舒适”客舱以及新的商务舱座椅。



中东

中东运营商阿联酋航空公司计划为120架飞机改装新的超级经济舱。安装工作将在冬季开始。阿联酋航空公司六架全新的A380上已配置超级经济舱，这是即将建造的最后一款双层飞机。

阿联酋航空公司总裁Tim Clark称赞这一新的舱位深受乘客欢迎。最初配备超级经济舱的A380飞机为一些经济舱乘客分配了这种新座位，让他们在8月份正式推出新产品之前抢先体验。

超级经济舱的商业潜力

汉莎航空提到了超级经济舱为其带来的显著效益。2019年，该集团网络型航空公司首席客户官Harry Hohmeister将超级经济舱称为公司的“赚钱机器”。超级经济舱是汉莎航空每平方米收入最高的客舱，比经济舱高33%，比商务舱高6%。三年过去了，该航空公司报告称，尽管商务旅行的回归落后于休闲旅行，但超级经济舱的需求恢复速度快于经济舱。

/ 航空公司一直在犹豫推出超级经济舱，担心商务旅客会因此抛弃商务舱，这些担心可能会成为现实。商务旅行预算的减少和员工旅行政策的演变将决定商务旅客今后的长途旅行方式。如果商务旅行无法恢复到疫情前的水平，那么航空公司很可能会更多地依赖超级经济舱来获取高端休闲旅行的收入。

2021年6月，汇丰银行建议，欧洲传统航空公司可以通过扩大超级经济舱来应对长途商务舱收入的减少，要么更换一部分商务舱座位，要么完全取消亏损的头等舱。

窄体机的机会

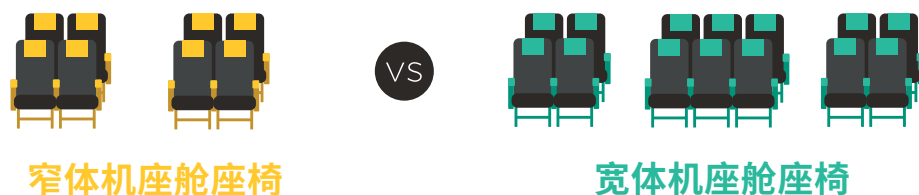
超级经济舱的机会通常主要出现在宽体飞机上，因为不同等级的舱位更多是航空公司在长途洲际航线上提供的座舱服务的一部分。近年来有两个例外，包括总部位于巴黎奥利机场的OpenSkys运营的波音757-200，以及转瞬即逝的Primera Air Scandinavia航空公司运营的空客A321neo。

这两家航空公司都将其窄体机配置为小型超级经济舱，采用2-2的座位安排，并在欧洲主要城市与美国和加拿大东海岸之间的跨大西洋航线上运营其小型机队。尽管这家航空公司已经不复存在，但是“为长途飞行配置的窄体机”概念重新散发出吸引力，这一次则是由更大的传统航空公司推动的。

斯堪的纳维亚SAS航空公司最近接收了三架空客A321LR，其中包括一个2-2配置的12座超级经济舱。我们的数据表明，这些是目前唯一配备超级经济舱的窄体机。A321LR的三级客舱布局补充了SAS宽体机队的配置，它们将在长途航线上与A330和A350并驾齐驱并开拓新市场：特别是在乘客需求不足以保证使用宽体机的长途和短途航线上。SAS于6月推出多伦多航线，A321LR从哥本哈根和斯德哥尔摩横跨大西洋飞行。

可能会有更多的窄体机将配置超级经济舱。这一趋势的部分原因是即将推出的A321XLR，它是A321LR的最新变体，可提供迄今为止所有空客窄体飞机中最长的航程。联合航空公司已确认其A321XLR将包括商务舱和经济舱之间的“超级经济舱”。

Cirium（睿思誉）机队数据显示，第一批飞机将于2024年交付，届时它们将开始取代联合航空公司的波音757-200，这些飞机多年来一直部署在长途和短途国际航线上。

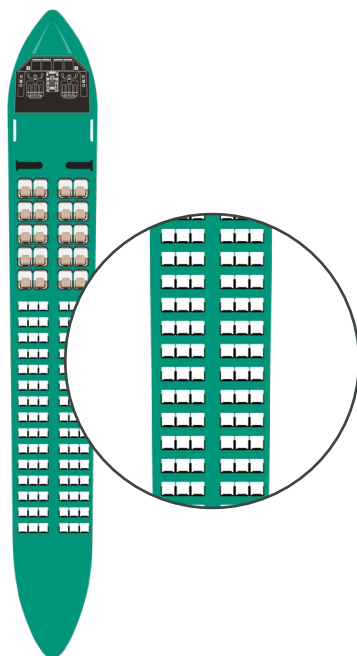


超级经济舱 - 推动客舱尺寸演变

超级经济舱的一个关键特点是安装的座椅数量相对较少。小客舱是为了创建一个安静、专属的空间，这也是该产品高端定位的一部分。大多数客舱最多有40个座位，但在过去几年中，座位数一直在上升。澳航A380改装工作的一部分涉及将超级经济舱从35个座位扩大到60个座位，因此需要从经济舱中移除30个座位。英国航空公司已将其三架777-200ER飞机中的一些航班的超级经济舱规模扩大了一倍，从24个座位增加到48个座位。

当然，不仅仅是改装飞机；全新飞机也越来越多配置更大的超级经济舱。全日空A380包括73个超级经济舱座位，专为满足东京成田至檀香山航线的休闲需求而设计，专用于执飞该航线。

考虑到安装超级经济舱飞机的特定用途，目前执飞飞机上的最大超级经济舱布局可能是个例。新加坡航空公司使用7架特别配置的A350-900ULR，从樟宜机场航空枢纽运营全球航程最长的几个航班。这些超远程飞机配备了94个超级经济舱和67个商务舱座位，与这些航线上的高端旅客需求相匹配。



初创和低成本航空公司



初创航空公司

从过去情况来看，超级经济舱是由老牌航空公司推出的，通常介于现有客舱类别之间。但现在，即使是初创航空公司也在将超级经济舱纳入其最初的运营战略。2018年，韩国新航空公司Air Premia宣布，从2020年计划推出的飞机开始，它打算开始使用包含经济舱和超级经济舱的飞机。Cirium（睿思誉）的机队数据显示，Air Premia已将其第一架波音787-9配置为309座，包含56座的超级经济舱。



低成本航空公司

与传统的全方位服务航空公司不同，低成本航空公司也开始引入超级经济舱，尽管目前只有五家低成本航空提供自己的客舱等级。除Air Premia外，其他四家航空公司均为欧洲航空公司：Eurowings Discover、French Bee和Level均为其他航空公司的子公司，最近成立的Norse Atlantic情况则不同。这五家航空公司目前只有20架飞机在役；所有宽体机主要执飞长途航线。

超级经济舱——未来的趋势

航空客运量还需要一些时间才能恢复到疫情前水平，预计需求构成将与以前显著不同。航空公司在决定如何适应这个不断变化的市场方面面临着巨大的挑战。他们需要评估不同市场的商务和休闲旅游旅客量水平，并确定不同舱位等级座位容量的最佳平衡。

在这种背景下，超级经济舱的前景看起来很好。随着美国主要航空公司对其大部分飞机进行了改装，未来将有更多飞机安装超级经济舱，尽管可能不会达到过去几年的高比例。航空公司将在宽体机上扩大超级经济舱，安装配备最新机上娱乐系统和电源系统的新型座椅，同时交付包括超级经济舱的新型窄体机，并将其部署到新市场。

如果商务旅行没有恢复到疫情前水平，或者随着对高端休闲产品需求的增加，航空公司可能会发现，在其战略中采用超级经济舱有助于抓住关键的收入机会。

高级航空数据分析师James Mellon分析并评论。

了解更多

访问我们的Thought Cloud版块, 了解最新航空趋势和分析:

www.cirium.com/thoughtcloud



如欲更多了解我们, 请访问:

www.cirium.com





CIRIUM

睿思誉