

内有廉价航空,外有高铁,“八规六禁”政策大环境更是直接冲击头等舱和商务舱的优质收益。销售压力倒逼下,国内航企纷纷推出高级经济舱这一新兴产品,以经济舱全价的价格享受接近两舱的服务,既规避了公商务出行限制,又留住了高端旅客市场。

“高级经济舱填补了头等舱和经济舱之间巨大的市场空白,顺应旅客多样化的需求。”7月,山航在多条青岛出港航线推出高级经济舱,正式加入“新三舱俱乐部”。有分析认为,未来将有更多航空公司加入高级经济舱的角逐。

本报记者 廖雯颖



▲高级经济舱产品近两年悄然走红,不少航企近期又纷纷“加码”。

## A 折中的选择

近日,山航正式宣布推出高级经济舱产品,本月两架设有高级经济舱的波音737-800飞机开飞,今年共计将有5架同类型飞机陆续投入市场。

新型飞机为三舱布局,头等舱8个座位,中间3-7排设有30个高级经济舱座位,之后是130个普通经济舱座位。高级经济舱座椅前后间距为86厘米,比普通经济舱增加约12厘米,拓展了16%的腿部空间,并在前面的头等舱、后面的普通经济舱之间设置隔帘,形成独立空间。“以前只能并排放腿,现在可以架二郎腿,可以往前伸,乘坐感觉更自然、更舒适。”山航营销委市场服务部产品开发人员陈若尘告诉记者。

为何新增腿部空间是12厘米?陈若尘称,这个数字是山航经过大量市场调研后得出的,既适应绝大多数中国旅客的身材,又能避免空间过大造成浪费,控制成本。

记者从山航了解到,首架设有高级经济舱的飞机将于7月20日首航,执飞青岛-上海航班。目前所有航班都是青岛出港,未来可能会投放其他城市出港航班,并根据市场反应,增加设有高级经济舱的新飞机数。此次首航选择青岛-上海航线是因为该航线为成熟的商务航线,而山航高级经济舱主要目标乘客正是中高端商旅客。记者查询山航目前已经确定的航线表,高级经济舱投放大多集中在商务航线和中远程航线,如青岛-大连、青岛-杭州、青岛-贵阳、青岛-昆明等。对此陈若尘表示,除了中高端商旅客,讲究飞行品质的乘客也是高级经济舱争取的对象。“飞行时间越久,乘客一般越重视乘坐舒适度。”

除了86厘米的乘坐空间,乘坐高级经济舱的旅客还可以享受地面专属值机柜台(目前仅限青岛出港)、免费送机服务(济南、青岛、烟台、厦门出港),免费行李额增加5公斤,在退改签、里程积分上也有更多优惠。登机后,乘客有单独靠枕和毛毯,一小瓶矿泉水,多种报刊选择,餐食上也优于普通经济舱。这些接近两舱的服务,付出的机票价格仅是经济舱全价。陈若尘补充,并非所有高级经济舱都执行经济舱全价,有时也可能打折,但原则上要高出经济舱实际销售票价的10%。

# 山航推出高级经济舱

## 首批新飞机投放青岛出港航班



## B 航企顺势求变

在山航之前,南航、国航、东航、海航等航空公司已经推出过类似产品,只不过名称略有差异,如高端经济舱、豪华经济舱、商务经济舱、升级经济舱等。

如今,高级经济舱的热度正在急剧升温。作为国内第一个吃螃蟹的人,南航日前启动了高级经济舱全面升级计划。在原有价格体系不变情况下,通过地面到空中多项服务的升级改进,增加高端经济舱的吸引力,具体措施包括在座位上配备Pad,乘客可以看电影、听音乐,餐食上也有了台湾卤肉饭等新品种可选。据媒体报道,南航还在考虑减少部分窄体机的两舱座位数,增加高端经济舱的配置。与此同时,受公务出行影响更大的国航也在陆续改造新飞机高级经济舱配置的方案,比如将原定的A330客机的部分公务舱换为高级经济舱。

## C 新三舱布局

巨大的市场空白,高端经济舱应运而生,“它本质上是市场细分的产品。”陈若尘指出,高级经济舱的卖点是通过增加座椅空间,提升服务品质收取高一点的票价,相对于高昂的两舱,票价却要实惠得多,“更接地气。”

为了应对来自低成本航空的激烈竞争,适应价格敏感型旅客对低票价的需求,航空公司经济舱座椅密度正在变得越来越大,客舱正在越来越满。“很多公司在经济舱前排重新布局以增加高级经济舱舱位,但却保持总座位数不变或更多,这主要是通过加密经

济舱实现。”李云溪介绍,以前的做法主要是压缩座椅间距,现在更多是增加每排座位数。民航专家慕琦建议航空公司注意淡化客舱划分因新宏观政策带来的敏感标签,他称,商务舱、升级经济舱、传统经济舱有望成为国内航企的新三舱布局。“航空公司需要做好区分国内国际两个市场的高端舱位,核心策略是让国内航线的高端舱‘降舱’,让国际航线的高端舱位‘升舱’。限制‘三公消费’这一大环境将在很长时间内都不会有所松动。”

事实上,2013年,山航就在

▲天津航空过半E190机型取消头等舱,改为超级经济舱。

客流量都有一到两成的减少。以东航为例,2013年公司国内高端旅客减少102.2万人,减收10.9亿元。“八规六禁”的规定在很长时间内都不会松动,为了挽留这部分高端商旅客,高级经济舱产品正是航企绞尽脑汁打出的“擦边球”,为那些受行政等级划分和差旅政策所限的公商务旅客提供了新选择。

业内人士分析,全球经济形势尚不明朗,加上国内政策制约,两舱机票收益将越来越有限,这是全球趋势。越来越多的航空公司对飞机布局进行改造,削减头等舱的座位数,部分航线甚至完全取消头等舱。高级经济舱作为两舱和普通经济舱之间的过渡性产品,有利于航空公司培养或挽留高端旅客,增加收入。

根据客源不同,航空公司增设高级经济舱方式一般有两种,一是牺牲普通经济舱的座位数,一是牺牲头等舱的座位数。

记者从山航了解到,此次在波音737-800型飞机上新设高级经济舱,并没有增减飞机原本的总座位数,头等舱8个座位数量保持不变,总座位数仍是168个,相当于用30个高级经济舱替换了普通经济舱。座椅间距扩大,总座位数却没有缩水,山航营销委相关人士解释,这归功于山航采取了新的轻型座椅,通过给座椅厚度“瘦身”,在不减少座位数情况下,增加旅客实际有效腿部空间。

“这种轻型座椅,不仅增加旅客腿部空间,提高腿部舒适度,并且重量更轻,节省燃油,更加环保,同时不会因为厚度变薄而减少乘客背部的舒适程度。”陈若尘告诉记者,如此置换出的腿部间隔并没有挤占后排普通经济舱,普通经济舱乘客不用担心座位空间被进一步压缩。

### 头条链接

## 采用瘦身轻型座椅 座椅间距扩大 座位数不缩水

根据客源不同,航空公司增设高级经济舱方式一般有两种,一是牺牲普通经济舱的座位数,一是牺牲头等舱的座位数。

记者从山航了解到,此次在波音737-800型飞机上新设高级经济舱,并没有增减飞机原本的总座位数,头等舱8个座位数量保持不变,总座位数仍是168个,相当于用30个高级经济舱替换了普通经济舱。座椅间距扩大,总座位数却没有缩水,山航营销委相关人士解释,这归功于山航采取了新的轻型座椅,通过给座椅厚度“瘦身”,在不减少座位数情况下,增加旅客实际有效腿部空间。

“这种轻型座椅,不仅增加旅客腿部空间,提高腿部舒适度,并且重量更轻,节省燃油,更加环保,同时不会因为厚度变薄而减少乘客背部的舒适程度。”陈若尘告诉记者,如此置换出的腿部间隔并没有挤占后排普通经济舱,普通经济舱乘客不用担心座位空间被进一步压缩。

青岛-广州航线上试水“豪华经济舱”产品。“豪华经济舱”设在客舱前部,通过改造普通经济舱,空出三个座位的中间座位,安放小桌板,并用隔帘与普通经济舱隔开,让旅客有更宽敞私密的空间。乘客还能在候机、安检、值机时享受和头等舱同等待遇,免费行李重量和里程积分也更高。此外,针对头等舱,山航也推出了“超值头等舱”活动,乘客可以打折的头等舱价格享受不打折的头等舱服务。

目前,山航暂停了原“豪华经济舱”产品,将主力投放到“高级经济舱”产品上来。