视点
中国新闻奖名专栏

油价波动，航空业以变应变

□ 证券日报记者 李乔宇

图为由东航C919执飞的MU721航班从上海虹桥机场起飞。（新华社发）

近期，国际原油价格大幅波动，航空业面临不小的成本压力。数据显示，2025年燃油成本约占航空公司总成本的三成。在油价进入高波动周期的背景下，如何平衡运营安全、成本控制与旅客负担，考验着航空公司的精细化管理与风险对冲能力。

燃油成本压力大

燃油成本是航空公司业绩的“命门”。上市航司近期披露的2025年年报揭示了这一现实。比如，中国国航航空油料成本为500.41亿元，占营业成本30.77%；中国东航飞机燃油成本为436.9亿元，占比32.94%；南方航空航油成本为525.26亿元，占比为32.07%；国泰航空的燃油成本同样占总成本约三成。

作为航空公司主要的营运成本之一，航油价格波动在很大程度上影响着航空公司业绩。以中国国航为例，2025年年报口径下，若平均航油价格上升或下降5%，其成本将上升或下降约25.02亿元；中国东航披露的公告显示，若平均航油价格上升或下降5%，对该公司当期利润总额的影响将上升或下降21.85亿元；南方航空公告显示，油价每变动10%，营运成本将变动52.53亿元。

这份压力正随着国际油价剧烈波动而急剧放大。国际航空运输协会数据显示，截至4月3日当周，全球航空燃油均价已升至每桶209美元，较2月27日当周的99.4美元翻了一番有余。

更深层的变化在于价格结构的扭曲。4月3日当周，原油价格均价升至每桶130.13美元，而炼油环节的裂解价差则从2月27日的27.83美元涨至4月3日的78.87美元。这意味着，长期来看，航空燃油价格飙升并非单纯源自原油涨价，炼油环节的成本激增正成为更加棘手的问题。

华泰证券交运行业首席分析师沈晓峰表示，2025年三大航（国航、东航、南航）全年燃油成本占营业成本31.9%，若不考虑燃油附加费等措施，此轮航油价格波动可能对航司业绩造成巨大压力。

在这种情况下，燃油附加费成为航空公司缓解成本压力最直接的手段。近期，多家航司宣布，自4月5日起，国内航线燃油附加费将上调，800公里以下航段收取60元，800公里以上航段收取120元，较此前分别上涨50元和100元。在此之前，多家国内航空公司相继上调国际航线燃油附加费，最高上调幅度达到翻倍。

然而，燃油附加费并不能充分覆盖燃油成本。根据相关规定，附加费的上调幅度在政策框架内浮动，原则上无法将航油上涨成本完全转嫁给消费者。当附加费上调幅度较大时，部分航空公司出于市场竞争考量，往往会适度下调裸机票价格，使旅客总出行成本涨幅控制在可承受范围内。最终，上涨的成本由消费者与航空公司共同承担。

资深民航专家、广东外语外贸大学南国商学院教授郭佳认为，国内与国际市场呈现出截然不同的成本转嫁逻辑。国际航线出行需求刚性，缺乏高铁等替代交通方式，通过上调燃油附加费，或许能够向旅客转嫁成本。国内航线则受高铁竞争显著影响，机票定价需参照高铁线路价格，国内航线恐难通过涨价消化燃油成本上升压力。

多举措应对冲击

这并非民航业首次直面油价大幅波动引发的危机。2008年，国际油价冲上每桶147美元的历史高点，全球超过30家航空公司倒下。如今，航空公司应对油价波动的工具箱已大为丰富。

效率挖潜成为最直接的应对手段。南方航空将飞机日利用率提升至每日9.78小时，上海吉祥航空股份有限公司的B787宽体机日利用率更是推至14.0小时的历史高位。用同样的飞机飞更多的航班，摊薄单位成本。

部分航司选择借助金融工具对冲风险。中国东航年初发布公告称，审议通过2026年套期保值工作计划，航油套期保值总量不超1425万桶，单月交割不超119万桶。国泰航空相关负责人表示，国泰航空在2026年的燃油对冲覆盖大约三成原油部分。

运力调整是更激进的选项。美联航宣布将在今年第二季度和第三季度削减5%的定期航班，以应对油价高企带来的航空燃油成本上升；新西兰航空公司宣布将在5月初之前削减大约1100架次航班。若油价长期维持高位，单纯的金融对冲恐难以应对风险，运力收缩成为一个重要选项。

在装备升级层面，中国东航展现出前瞻布局。2025年进博会上，中国东航与CFM国际公司签署6.15亿美元LEAP-1A发动机采购协议。该发动机采用先进复合材料工艺，油耗和碳排放较上一代减少15%至20%，为机队升级和“双碳”目标提供支撑。

在郭佳看来，在高油价压力下，航空公司真正可行的应对举措主要集中于内部管理优化。一方面，通过优化人机比，提升地面及机组保障效率，压缩人力成本；另一方面，实施精准加油，科学规划航路，避免过量载油，以降低额外燃油消耗。“短期内航空公司想要更进一步降低成本，唯有依靠管理提质，短时间内尚无真正彻底帮助航空公司规避油价上涨风险的可行方案。”郭佳说。

推动可持续发展

可持续航空燃料（SAF）与混合动力技术正在为航空业勾勒出摆脱化石燃料依赖的远景。国家高端智库可持续交通创新中心研究员李红昌分析，若SAF替代30%至50%航油，即可显著平滑成本，是航空公司实现规模经济、结构替代、成本管控的重要手段。

但现实与愿景之间仍有巨大鸿沟。国际航空运输协会统计显示，预计2025年全球SAF产量为190万吨，仅占全球航油总消耗的0.6%，2026年将增至0.8%。受制于原料分散、工艺成熟度不足及规模化瓶颈，SAF成本较传统航油形成显著溢价，这在很大程度上限制了航空公司的主动采用意愿。

近期油价的高企，让两者价差显著缩小。郭佳认为，若叠加政策补贴，航空公司使用意愿有望大幅提升。但他同时认为，绿色燃料大规模应用仍需突破产能瓶颈，产业链需观望高油价是长期趋势还是短期波动，产能建设并非短期能够完成。

在燃料供应方面，今年1月份，中国石化与中国航空油料集团有限公司重组落地，宣布将加快SAF布局，预计到2027年，SAF年产能将突破50万吨。在机型适配方面，中国商飞自2022年开始筹划SAF在国产商用飞机上的应用，目前C909和C919两型飞机均具备使用最高50%掺混比SAF燃料开展商业运行的能力。据了解，空客下一代单通道飞机项目预计燃油效率将比当前一代飞机提高20%至30%，并能够100%使用SAF飞行。

动力技术革命同样正在发生。中国商飞持续加大新能源飞机技术研发，在飞机绿色性能、新能源飞机技术突破、先进材料和绿色工艺的研发使用等方面不断强化技术创新；空客氢能源飞机项目计划于21世纪30年代后半期投入使用；波音“Sugar Volt”概念机采用并联混合动力架构，目标是将碳排放降低60%。

李红昌判断，航空增程式混合动力是未来10年至20年的主流趋势，将在无人机、电动垂直起降飞行器、支线及通用航空领域率先应用。但大型干线客机仍以混动加SAF为主，纯电或全混动还需持续研发。

从短期的燃油附加费以及运力调整，到借助金融工具对冲风险，再到长期的SAF布局以及混合动力探索，这些布局构成航空业应对油价波动的战略防线。高油价是一场压力测试，也是一次转型契机。那些能够在成本管控中保持定力、在技术变革中前瞻布局的企业，更有望在新一轮行业洗牌中赢得主动权。

标普全球能源公司数据显示

近来，全球航空燃油基准价格

从每桶 85美元至90美元区间

飙升至每桶 150美元至200美元区间

严评

傍名牌

王明昊

近日，一家名为“中园石化”的加油站因名称、外观装潢、英文标识等都与“中国石化”高度相似，引发关注。这种明目张胆的“傍名牌”行为并非个例。单是仿冒“中国石化”的加油站，就有“中围石化”“申国石化”“中囤石化”等一众山寨版本，通过字形相近、读音相似的文字游戏，刻意混淆视听。

在市场竞争日趋激烈的背景下，一些企业不愿深耕产品与服务，反而寄希望于模仿抄袭、搭车蹭名，利用与知名品牌高度近似的包装标识，误导消费者做出错误选择。放眼各行各业，类似乱象屡见不鲜：酷似“雪碧”的“雷碧”、仿冒“康师傅”的“康帅傅”、照搬“蓝月亮”的“蓝月壳”……塑造一块知名品牌需要多年用心积累与经营，但山寨品牌只要做一点表面上的模仿与装饰，就能搭上知名品牌的便车。此类“傍名牌”行为本质上属于不正当竞争，不仅严重扰乱正常市场秩序，更对消费者权益、品牌方利益乃至行业生态造成多重损害。

《中华人民共和国反不正当竞争法》明确规定，经营者不得实施混淆行为，引人误认为是他人商品或者与他人存在特定联系。然而，既是明令禁止的违法行为，为何“傍名牌”现象还屡禁不止，且层出不穷？究其根源，一方面是巨大的利益驱动，山寨模式投入少、见效快，让不少商家铤而走险；另一方面，则是商标注册、市场监管等环节存在短板漏洞，未能形成有效约束。

此次“中园石化”引发热议时，有网友直言，该加油站已运营多年，为何直至今日才被关注整治？这一质疑直指监管实践中的现实困境：从源头审批来看，商标申请量巨大，审核时限紧张，难以对每一件申请进行充分核查论证，部分近似商标得以蒙混过关；从事后惩处来看，对侵权主体的处罚力度普遍偏轻，违法成本远低于获利空间，难以形成有效震慑；在日常监管中，又存在取证认定难、跨区域协同难、巡查覆盖不足等问题，导致某些山寨行为长期游离于监管边缘。

整治“傍名牌”乱象，需要从商标注册到使用的各个环节全面发力，堵塞监管漏洞，提升治理效能。首先要把好商标审批的源头关，明确侵权的边界和标准，用可量化的细则减少人工判断的误差，同时还可借助人工智能、大数据等新技术手段，提升审批的效率。其次要提升违法成本，对于违规“傍名牌”的企业，除缴纳罚金外，还可综合运用资质撤销、失信惩戒等办法，让投机者心有所戒。日常监管也要加大力度，市场监管部门与相关职能部门可建立常态化联合执法机制，全面提升巡查频次、响应速度和处置效率。

“傍名牌”损害了消费者和知名品牌的利益，挫伤了正规品牌创新经营的积极性，更与市场经济健康发展南辕北辙。只有加快完善监管体系建设，不断织密侵权界定标准明确、违法行为惩处有效的制度之网，才能让其无所遁形。

普惠算力专项行动赋能中小企业——

“算力银行”“算力超市”要来了

本报记者 赖奇春

随着人工智能的迅速发展，算力需求飞速增长。近年来，我国算力总规模年增速达到30%左右。与此同时，算力调用规模也持续攀升。据国家数据局统计，截至今年3月，我国日均Token（词元）的调用量已超过140万亿，相较2024年初的1000亿增长1000多倍，相较2025年底的100万亿，3个月增幅超40%。

近日，工业和信息化部印发通知，组织开展普惠算力赋能中小企业发展专项行动，降低中小企业用算成本，更好支撑中小企业数字化转型和智能化发展。“算力是AI时代中小企业数字化转型的核心生产要素，如同工业时代的水电煤，直接决定企业的创新能力与市场竞争力。”国家发展改革委宏观经济研究院研究员张林山认为，普惠算力能帮助中小企业低成本实现AI大模型应用、工业仿真、数据分析等智能化升级，大幅提升生产效率、优化运营成本、缩短产品研发周期，让中小企业在细分领域与大企业同台竞争。

算力服务普惠供给是此次专项行动的重点内容。其中的一大亮点，是工信部首次明确提出探索“算力银行”“算力超市”等创新业务，支持中小企业存入闲置算力资源，通过跨区域、跨周期调度实现灵活取用。

“算力银行”像是算力的存钱罐，把闲置算力资源存进去，平台进行智能调度、错峰调配，让算力能存储、能交易。“算力超市”则类似电商平台的算力交易市场，汇聚各类算力产品，支持按“卡时”“核时”及Token计费等灵活付费方式进行算力在线交易，用户可直接登录平台选择不同的算力产品，像购买日用品一样，完成支付并使用算力产品。张林山表示，“算力银行”“算力超市”等创新业务让算力从重资产变为轻服务，使广大中小企业也能用上低成本高性能算力，极大激发全社会的创新活力。

通知提出，到2028年底，基本建成覆盖广、成本低、服务优、生态活、人才强的普惠算力服务体系，在中小企业划分标准适用的15类行业中覆盖门类不少于10类，进一步加强对中小企业算力应用的公共服务力度，显著降低中小企业获取、使用算力门槛，为推动中小企业专精特新发展提供坚实算力支撑。

不少地方已开展探索。上海电信“算力超市”已正式上线运行，其有效衔接青浦、临港“东西两翼”智算中心算力资源，面向算力供应商、中小企业及公众用户全面开放，支持各类算力服务商入驻运营。目前，该“超市”已为相关区域搭建区级算力运营专区，有力支撑算力运营与优惠政策落地，可提供智算单卡/多卡、裸金属、GPU云主机等服务在线订购，并具备多级账号管理、精准计量计费等核心功能，为金融、政务、教育等多行业客户提供安全、高效、便捷的“算力+模型+应用”的一站式服务支撑。

推动算力普惠，离不开产业各方协同配合。河南空港智算中心是中部地区首个全面接入DeepSeek大模型的智算中心，依托“一点接入、即取即用”的方式让中小企业更便捷使用国内主流顶尖AI大模型，为千行百业注入AI发展动能。据了解，国产AI芯片企业太初元碁为该中心搭建了智算底座，并于近期完成Token API接口部署，可实现中小企业无需一次性投入巨额资金便可通过Token计费的方式调用国产智算算力。同时，为了进一步促进算力普惠，智算中心还面向中小企业与高校科研机构提供Token试用服务，降低有用算需求的企业、机构探索AI应用的试错成本。

有专家认为，当前算力供需错配的问题仍然存在。我国现有算力总量虽大，但存在东西部供需错位、整体利用率偏低等问题。同时，中小企业算力需求呈现“小批量、碎片化、临时性”特点，与传统算力服务“长期绑定、大额预付”的模式难以适配。

为此，通知提出，创新算力服务普惠模式。探索“算力银行”“算力超市”等创新业务，支持中小企业存入闲置算力资源，通过跨区域、跨周期调度实现灵活取用。实施人工智能中小企业创业支持计划，鼓励地方有关部门通过中小企业平台专区向符合产业导向的中小企业补贴“算力券”“存力券”“运力券”，简化获取和使用流程。

张林山建议，应强化政策引导，推广“算力券”“存力券”等补贴政策，建立供需双向激励机制，大力发展“算力银行”“算力超市”等创新模式，推行按实际消耗计费，让企业按需取用。同时，要优化算力基础设施布局，建设中小企业专属算力池和边缘算力设施，扩大低时延算力覆盖范围，完善算力交易标准体系，打破单厂商壁垒，培育专业的算力调度和优化服务商，为中小企业提供一站式技术支持，降低用算门槛和综合成本。

4月13日，游客在甘肃省兰州市皋兰县什川镇的古梨园踏青打卡。近年来，当地依托生态资源，打造梨花季等多元活动，推动农文旅深度融合，带动群众增收，为乡村振兴注入动力。 侯崇慧摄（中经视觉）

本版编辑 孟 飞 李 苑 美 编 倪梦婷 来稿邮箱 jjrbgzb@163.com