

黑暗一年

2月11日

阿尔及利亚空军一架C-130“大力神”军用运输机在乌姆布瓦吉省山区坠毁,77人遇难,是该国十余年来最严重的空难。

2月16日

尼泊尔一架载有18人的小型飞机坠毁。飞机从博卡拉起飞约一个半小时之后,机长报告说飞机已经偏离航道,其后失去联系。

3月8日

从马来西亚吉隆坡前往北京首都国际机场的马航MH370航班失踪,被认为是“最离奇”的飞机失联案例。机上载有239人,包括154名中国人,原因正在调查中。

7月17日

7月17日马航MH17在乌克兰境内怀疑被导弹击中后坠毁,298人遇难。

7月23日

7月23日台湾复兴航空1架GE222班机在澎湖迫降重摔致48死10伤。

7月24日

阿尔及利亚航空一架飞机在尼日尔首都尼亚美坠毁。客机上有110名乘客,6名机组人员。

12月28日

马来西亚亚洲航空公司一架搭载162人的客机早晨从印度尼西亚飞往新加坡途中与空中交通管制塔台失去联系,迄今下落不明。

廉价航空到底安全不安全?

亚洲航空公司(Air Asia),简称亚航,总部设在马来西亚首都吉隆坡。作为亚洲地区首家和最大的低成本航空公司,亚航一直以来都以低廉的价格和良好的安全性受到乘客青睐。

关于安全问题,目前没有证据表明,廉价航空公司安全系数必然偏低。譬如作为廉价航空公司的澳洲捷星(Jetstar)就获独立航空评级网站Airlineratings.com最高7星的评级,其安全性丝毫不输大型航空公司,而越南廉价航空公司VietJet Air的评级仅有3星。亚航此前评级为4星,目前安全评级为“待定”状态。

廉价救航空

廉价航空,专指通过取消一些传统的航空乘客服务,将营运成本控制得比一般航空公司较低,从而可以长期大量提供便宜机票的航空公司。

上世纪90年代初,廉价航空的概念最早在美国出现,随后迅速拓展至全球。“9·11”事件后,世界航空业陷入困境,欧美许多大型航空公司为运能过剩、飞机闲置而发愁,而廉价航空却一直生意兴隆,发展势头越来越旺。

以亚航的发展为例。这家航空运营商前身为1993年成立的老亚洲航空,因连年亏损,濒临倒闭。在2001年易主后,亚航转向廉价航空,发展迅速,从最初的两架飞机、一条航线,发展到超过80个航班目的地,覆盖20多个国家和地区。

目前,全球廉价航空公司超过170家,全球市场份额超过26%。在欧洲航空市场上,廉价航空已经进入欧盟航空公司前五强,美国也基本形成廉价航空占据显著位置的市场格局。在亚太,廉价航空市场份额接近30%。

省钱有诀窍

为了能够长期维持低票价,廉价航空公司在降低运营成本上有着许多诀窍,形成了自己独特的运营模式。

窍门之一是廉价航空公司通常避免使用热门枢纽机场,而使用城市周边的小型机场,以降低机场使用费。

窍门之二是提高设备使用率,加大飞行频率和航班密度。廉航主要经营客流量大、可当天往返的中短途业务。在欧美的廉价航空公司,一架飞机每天的使用次数达到8次,而大型航空公司的飞机一天最多使用4到5次,这就大大减少了廉价航空所需飞机的数量。

窍门之三是多管齐下,降低管理费用和人员支出。廉价航空普遍采用网络订票及网上办理登记手续,从而降低票务及柜台的人力成本。由于航线都是两到三个小时的短途飞行,廉航飞机上的乘务员较少,也不提供免费的餐饮服务,所有的饮料和食品都要收费。此外,廉价航空还会缩小座位空间,增加载客量,不同的座位价格不同,而且不提供免费行李托运。

安全也靠谱

提起低成本航空,头一个念头往往是:廉价航空,票价这么低,安全吗?事实上,廉价航空虽然票价低廉,但在安全上需要严格遵守相关的航空运营标准,否则将面临停运的命运。从以往数据来看,没有证据显示廉价航空的事故发生率高于传统航空公司。

美国西南航空公司是最老牌的廉价航空公司,拥有600多架飞机,已连续两年成为美国国内旅客运输量最大的航空公司,被《国际航空》杂志列为世界最安全前十名的航空公司之一。欧美主要的廉价航空公司均保持良好的安全记录。

就这次出事的亚航来说,2009年至2014年,它连续六年被评为“世界最佳低成本航空公司”。自2001年运营以来,亚航此前一直保持着良好的安全记录,没有发生重大的航空安全事故。



马来西亚航空业一年三难

马来西亚日前选出“航”字为年度汉字,悼念超过500名在两起马航客机失事惨祸中罹难的乘客,没想到,在2014年的最后几天,马来西亚另一家航空公司又发生一起空难事故。

28日失联的印尼亚洲航空,其49%的股份由马来西亚廉价航空公司亚航持有。亚航这趟航班上载有160余人,包括150多名乘客,其中大部分是印尼人。

涉及今年较早时两起空难的则是马航MH370班机及MH17班机。两起相隔仅四个月的空难,肇事原因至今仍是谜。

MH370班机于3月7日晚上,由吉隆坡起飞前往北京,隔天凌晨所有通讯突然中断,还突然转换航道,消失得无影无踪。调查人员利用客机最后的卫星信号推算,认为载有239人的客机已“终结”于南印度洋,但至今仍未找到任何残骸。

MH17则在7月17日从阿姆斯特丹飞往吉隆坡途中,在乌克兰靠近俄罗斯边界的高空,被导弹击落坠毁,机上298名乘客和机组人员全部罹难,其中三分之二是荷兰人。荷兰主导成立国际刑事调查团,希望找出证据把凶手绳之以法。

马来西亚交通部长廖中莱11月间指出,针对这两起航空事故所展开的搜寻及调查工作,至今已花了政府逾3300万令吉。他也透露,政府共派遣3732名政府人员,参与两起事故的搜寻及调查行动。

自2011年第三季开始便因乘客量及营业额下跌而蒙受严重亏损的马航,在历经两起空难后,股票于本月15日停止交易,以展开重组。

马来西亚政府也表示,已经准备面对马航MH370和MH17乘客家属提出的诉讼,以尊重这些家属的权利。

毋庸置疑,2014年成了世界民航业“多事之秋”。一年中,世界空难和事故多达30起左右,超过1000人遭遇致命劫难,其中包括马航MH370、MH17航班在内的民航事故和空难共导致近千人员伤亡。

这些空难表明,航空安全仍然存在不少漏洞、短板,如何进一步预防空难事故、提高空难搜救效率,是各界必须直面的重大课题。当务之急,是要改进全球航班追踪监控技术和体系,力争早日实现全球民航飞行数据的实时监控和及时处理。

国际民航组织、国际电信联盟及有关航空当局正在研究如何改进航班追踪体系,减少和消除安全盲点,提高空难事故搜救效率,以及航班飞行经战乱和存在隐患地区时如何进行预警和规避。