责编 刘洋 美编 贾丛丛 责校 杨志强 电话:64101880 kuaijiaogao@163.com

冬春航季启幕 航司全面增加国际航线

10月25日起，全国民航正式执行2026—2027年冬春航季航班计划，航季将持续至2027年3月27日，共计154天。北京商报记者从民航局获悉，新航季共有216家国内外航空公司计划每周安排客货运航班11.6万班。从整体市场布局来看，国内民航出行市场呈现“南北两旺”格局，各大航司围绕再现“南下避寒、北上追雪”的冬春出行主线加密航线；国际及地区航线方面，多个区域客运航班全面增加，部分航司瞄准东南亚等方向重点布局。针对新航季航班运行特点，各大机场及航司相继升级服务与产品，包括在航站楼新增“睡眠区”，在部分航线推出次卡产品、上线特色客票等，进一步丰富旅客选择，保障出行安全顺畅。



- 2026年10月25日—2027年3月27日 共154天
- 每周客货运航班11.6万班
- 61家航司每周安排9.4万班国内航班
- 34家航司计划新开288条国内航线
- 191家航司通航85个国家 每周安排21812班
- 新开至冰岛、马达加斯加、约旦定期客运航线 新增8个国际通航点

计划新开288条国内航线

新航季初期，国内民航出行市场呈现“南北两旺”格局，“南下避寒”“北上赏雪”成为航线布局的重点方向。

民航局方面表示，新航季34家航空公司计划新开288条国内航线，多数集中在西北、东北、西南地区与华东、中南地区之间的干支衔接航线上，推动跨区域、多层级航空网络不断完善。

避寒游需求稳步攀升。航旅纵横民航官方直销平台大数据显示，新航季首月，昆明、三亚、海口均位列国内热门目的地前十；国内前往惠州、揭阳的机票预订量同比增长约30%，前往广州、珠海、大理的机票预订量同比增长约20%，前往厦门、西双版纳的机票预订量同比增长超10%。

新航季，各大航司陆续增加冬春避寒游航线。其中，国航在加大北京至海口、三亚，上海至广州，成都至三亚等传统冬春热门航线运力投入的同时，进一步加密北京至汕头、嘉兴、珠海等航线。吉祥航空新开上海浦东往返芒市、南京往返芒市两条航线，芒市成为全新航点。中国联合航空新开北京大兴—佛山—三亚、北京大兴—九华山—佛山、佛山—景德镇、温州—安顺、石家庄—海口等航线。

在避寒游之外，冰雪游市场也在同步升温。航旅纵横大数据显示，新航季首月，冰雪游热门目的地包括沈阳、乌鲁木齐、大连、哈尔滨等，其中前往沈阳、大连的机票预订量同比均增长约20%。此外，国内前往延吉的机票预订量同比增长超90%，前往阿勒泰的机票预订量同比增长约30%。

在冰雪游需求持续增长的背景下，各大航司纷纷增加相关航线的运力投入。新航季，海南航空围绕哈尔滨、大连、沈阳、长春四大东北核心枢纽，持续优化国内、国际及地区航线网络，新增哈尔滨—呼和浩特、哈尔滨—青岛、沈阳—武汉、沈阳—深圳等8条国内航线。对于新疆和东北两大“冰雪游”热门地区，东航持续完善航线网络、优化运力布局和时刻；换季后，东航航线可飞抵新疆的12个站点和东三省的14个站点，覆盖乌鲁木齐、阿勒泰、长白山、哈尔滨、长春等目的地，为旅客冰雪游提供更多选择。

航旅纵横民航官方直销平台运营负责人李昊颖表示，整体来看，2026—2027年冬春航季呈现“商务干线稳、旅游航线活、稀缺航线硬”的特征。各航司持续加密枢纽主干航线，紧扣旅客冬春季出行消费需求，加大支线航线开拓力度，持续优化航线网络布局。

新增8个国际通航点

各大航司也在持续加密国际及地区航线，并计划新开东南亚等方向的航线。

北京商报记者从民航局获悉，国际航班方面，191家航空公司计划通航85个国家，每周安排国际航班21812班。新航季国际航线布局呈现多个区域客运航班全面增加的特点：至中亚、南亚、北美、欧洲、东南亚、拉美区域的客运航班同比增长，与哈萨克斯坦、印度、加拿大、比利时等17个国家间航班量增幅超过40%；与共建“一带一路”国家间航班量增长超过行业整体水平。同时，通航国家数量进一步增多，本航季中外航司将新开至冰岛、马达加斯加、约旦定期客运航线，新增8个国际通航点，国际航线通达性进一步提升。

具体从各大航司的布局来看，国航计划于10月26日起新增北京首都—哥本哈根—雷克雅未克航线，每周三班。同时，国航将在北京至悉尼、墨尔本、奥克兰、曼谷等20余条国际航线上增班，国际及地区航线日均班次量达265班，为冬季出境旅客提供更多选择。

冬春航季，东航国际及地区航线持续加密，航线总数超180条，通达40余个国家及地区，日均执行航班超430班。南航持续巩固周边市场并加大对“一带一路”沿线节点的运力投入，在广州枢纽计划新开广州至济州、兰卡威及中国澳门等航线，并针对南半球旅游旺季，加密广州至布里斯班、珀斯、阿德莱德、奥克兰等大洋洲航线。

此次航班换季，东南亚地区成为各大航司布局的重点目的地。中国联合航空表示，国际及地区航线中，老挝万象等中短程航线备受青睐。冬春航季，中国联合航空将持续深耕国际市场，计划陆续开通东南亚方向国际航线，为旅客提供更多元的出行选择。

北京大兴机场也计划新增多个东南亚方向的航线。北京商报记者从大兴机场获悉，国航将新开北京大兴—曼谷航线，厦航将新开北京大兴—河内航线，中联航将新开北京大兴—胡志明市、北京大兴—武汉—槟城等航线。随着免签政策红利持续释放，大兴机场将逐步开通更多国际航线航班，持续织密航空网络，进一步拓宽旅客出行选择。

机场航站楼新增“睡眠区”

新航季开启，针对航班信息可能出现变化等情况，各大机场及航司加紧更新服务保障措施。

首都机场地服公司客运部副领班贾莉介绍，进入新航季后，首都机场围绕提升值机办理效率、适配旅客出行特点、强化特殊旅客保障等方面，进行了整体调整和安排，确保广大旅客在新航季便捷顺畅出行。同时，冬春航季也是冰雪游旺季，很多旅客会携带滑雪板、雪杖等超大或超长的雪具出行，首都机场在值机区域特别设置专人，进行超规行李托运的提醒、引导和协助工作，进一步提升值机办理效率。

贾莉表示，首都机场T2、T3休息室区域针对跨夜旅客、长时间候机的中转旅客设置了睡眠区，切实解决旅客长时间停留机场期间的休息难题。

为应对冬季降雪天气，大兴机场开展多轮次除雪实战演练，进一步提升除雪保障能力和水平，同步完成地面资源评估、设备设施保养、人员技能培训、物资储备等各项除雪准备工作。

聚焦航空公司的产品布局，中国联合航空于新航季针对部分航线推出单人、双人往返次卡产品，上线面向老年旅客、学生群体的特色客票及双人出行产品，满足不同出行需求。海南航空“海天无限”中转联程、臻选超经舱、升舱券等多类产品持续在售，满足公商务与休闲旅客的差异化需求。

资深民航专家韩涛分析指出，2026—2027年冬春航季是首个实施《国内航线航班评审优化措施》的航季，民航市场格局与经营逻辑将逐步重构，从以往的总体运力增长转变为精准优化调控。民航市场最终将形成新的局面：头部主基地航司聚焦核心枢纽，打造高频商务快线、强化中转衔接能力；中小航司、区域航司转向文旅目的地、支线下沉市场，带动更多二三线城市、县域边疆城市开通航线航班，持续吸引更多人体验航空旅行的舒适与便捷。

针对此次民航换季，韩涛还提示，换季后高峰时段客流增加，核心枢纽快线加密后，北上广深等核心城市的早高峰航班较为密集，出港客流集中，旅客需注意预留充裕的登机时间。其次，面对冰雪天气，旅客应预留额外缓冲时间：北方降雪天气下，机场需要开展飞机除冰作业，大雾天气会导致起降效率下降；遇到极端天气预警时，建议旅客比常规到场时间再多预留30分钟，避免误机。此外，中小城市直飞选项增多，以往需要中转的下沉市场出行，现在可通过平台优先查询直飞航班，合理规划出行路线。 **北京商报记者 吴其芸**

图片来源：视觉中国

换电赛道加速扩围 多玩家竞合寻盈利

八年前，乘用车换电赛道几乎只有蔚来一家在独自探索。彼时，行业普遍质疑换电的重资产属性和偏长的投入回报周期，换电长期停留在小众试点阶段。历经多年发展，截至今年9月，全国换电站保有量已达7108座，蔚来与宁德时代双网并行，北汽、吉利、引望相继入局，相关配套制度也持续落地完善。

业内人士指出，市场对换电的认知已发生明显转变，企业不再争论是否布局换电，而是逐步形成充换互补的共识，赛道重心也从模式验证转向网络扩容与盈利探索。换电热度攀升之际，挑战同样明显：电池标准尚未统一，跨网互通存在壁垒，盈利压力较大。后续应分步推进通用标准建设，搭建清晰的多方分润机制，并联动电网有序规划。

换电生态圈加速扩围

换电赛道正在迎来密集的扩容窗口期。短短一周内，宁德时代换电业务多点推进：10月19日，宁德时代、时代电服与引望签署换电全面合作协议，这意味着今后部分搭载乾崑智驾的车型将适配巧克力换电；10月20日，宁德时代发布天行Ⅱ“电电增程”版，并推出骐骥换电生态解决方案与电池租赁新政策，首批落地签约1.3万台重卡。

10月22日，宁德时代再与北汽签署百万辆换电战略合作协议，北汽旗下多车型将适配巧克力换电生态。北京商报记者了解到，北汽极狐换电车型贝塔S3已正式上市，支持99秒极速换电。按照规划，到2026年底，巧克力换电站全国落地目标为3000座，网络覆盖与用户体验将进一步提升。

北京一家极狐门店销售人员介绍称，消费端对换电车型的接受程度非常高。作为一款十万元级的车型，贝塔S3上市至今，该门店还未出现过库存车，“到店多少辆就能卖出多少辆，除了全新上市的车型外，贝塔S3的销量最好”。北汽集团相关负责人则向北京商报记者表示，后续北汽还有更多换电车型上市，但目前尚未进入宣传推广阶段。

与此同时，曾经只服务蔚来单品牌的换电站也逐步开启开放之路。今年9月，蔚来与吉利控股集团宣布，在充换电领域达成全面战略合作，并以交叉持股对方补能业务主体的方式，完成资本层面的深度绑定。

具体来看，双方将协同打造面向消费端的统一换电技术与标准，吉利控股将开发适配该体系的换电车型，蔚来能源为其提供换电服务支撑。依托合作，蔚来换电网络建设节奏将进一步提速：蔚来能源计划到2030年累计建成1万座换电站，届时换电网络年电力需求将超过100亿度。

从押注到共识

长期以来，换电始终是行业争议较大的补能路线。早期入局者多为企业在战略层面的独自押注，多数车企则更倾向于轻量化的充电路线。

伴随行业多年迭代、配套体系持续完善，换电逐步获得更大范围的认同。宁德时代董事长曾毓群提出，换电的核心价值是推动“电池从商品变为服务”，依托标准化电池包与车电分离模式，打开产业新的增长空间。他还作出判断：到2030年，换电将与家充、公共充电桩“三分天下”。

今年全国两会期间，奇瑞汽车董事长尹同跃在接受媒体采访时表示，换电模式更具科学性，可以利用夜间低谷电力完成补能，实现慢充养护与灵活充电选择，也能减轻电网负荷；广汽集团董事长冯兴亚也建议，加快构建全国统一的换电标准，通过强化顶层设计，促进换电模式真正形成规模效应。

蔚来创始人李斌则直指行业底层矛盾。他认为，充换电之间并不对立，但换电能解决很多闪充无法解决的问题。例如，换电能够解决行业内“车电不同寿”的长期隐疾，将车辆与电池解耦，对用户利益和社会长期利益均有好处。

在2026年世界智能网联汽车大会上，吉利控股集团董事长李书福公开阐释了与蔚来换电合作的底层逻辑：换电基础设施不应重复建设，两家车企无需各自搭建独立体系，因此将相关业务整合运营。

共识的形成，源于换电对市场痛点的切实适配。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树指出，换电能解决车电不同寿、电池贬值等行业固有痛点，多年运营已经验证模式可行；同时，换电属于重资产基建，单独自建成本高，行业有共享协同诉求。“叠加标准、回收、保险等配套政策的持续完善，车电分离、电池租赁的商业模式逐步成熟，不同场景的分层补能需求，共同推动了赛道变化。”

竞合成为主线

当前，支撑换电模式长期发展的配套制度也在同步跟进。2026年6月，商务部等9部门发布《关于培育壮大汽车后市场消费若干措施的通知》。通知明确，建立保险车型综合分级制度，创新优化车险产品供给，提供“基本+变动”的组合产品，探索“车电分离”保险模式。

崔东树指出，换电正从单一企业试点走向多主体共建，全国换电站规模快速增长。蔚来、宁德时代两大网络并行，多家车企陆续接入。行业认知也发生明显转变，不再争论要不要做换电，而是形成充换互补的共识。“赛道重心从模式验证转向做大网络、探索盈利，竞合成为主线，商业逻辑也从卖电池向电池能源服务转型。”

北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪则认为，近几年，随着宁德时代入局，多家主机厂开始布局换电，车电分离模式展现出的商业潜力，以及相关配套政策的支持，成为诸多企业选择入局的主要原因。但整体来看，换电模式的渗透率依然偏低，适配车型数量和市场占比仍偏小。

换电逐步获得关注的同时，赛道短板同样明显。纪雪洪指出，换电重资产属性突出，单站投入远高于普通充电桩，车企入局需要权衡利弊。想要进一步做大换电赛道，需要更多车企参与进来，推动标准互通、网络共享。不过，换电整体成本偏高，在当前激烈的市场竞争下，出于盈利考量，车企对大额投入换电业务仍会保持谨慎。

崔东树也直言，换电模式的主要挑战是：电池标准尚未统一，跨网互通难；场站重资产投入大，盈利压力突出；电池资产估值、权责分润机制也不完善。此外，行业还面临电网、土地约束以及技术迭代带来的兼容风险。“后续应分步推进通用标准建设，优化站点布局、提升利用率，完善电池资产金融与保险体系，搭建清晰的多方分润机制，并联动电网有序规划。” **北京商报记者 蔺雨葳**