

■ ■ ■

海鲜鱼子酱拼盘、巧克力蛋糕、回锅肉盖饭、冒菜,当市井风味与高端料理一同“飞”进客舱,你是否愿意为一顿空中美味额外买单?

当下,付费定制飞机餐正悄然走红。打开社交平台,不少旅客晒出自己的“云端特色大餐”,煲仔饭、牛排、烟熏三文鱼以及各式地方小吃,打破大众对传统飞机餐的固有印象。国航、东航、南航、川航等多家航司相继加码付费餐食赛道,菜品覆盖大众简餐、地域风味、儿童套餐乃至高端定制拼盘,价格跨度从几十元到数百元不等。

热潮之下,一个大众普遍关切的问题也随之而来:经济舱的免费飞机餐,未来会消失吗?

围绕付费飞机餐这一新消费现象,近日,记者采访多位旅客与航司,观察这场发生在云端之上的餐饮新变革。

香辣冒菜“飞”上万米高空 海鲜鱼子酱拼盘套餐标价344元

今年6月,旅客小冰搭乘川航航班从成都飞往上海。在网上提前选座时,她发现了付费餐食选购入口,花58元下单了一份冒菜,收获了意外惊喜。

“端上来的冒菜,荤菜分量很足,上面一层全是肉,底下搭配藕片、土豆,汤汁拌米饭特别下饭,套餐还附赠可乐和红糖凉糕。”小冰说,让她印象深刻的不仅口味,还有优先送餐、精致摆盘和升级的服务细节。

伴随亲子出行热度走高,有航司瞄准家庭客群推出专属餐食产品。王女士带孩子乘坐南航航班,提前订购“童心飞悦团团餐”,双色肉丸饭团、哈根达斯雪糕、新鲜水果搭配精致摆盘,“小朋友很喜欢。”王女士说。

常年出差的郭先生是付费飞机餐的“老用户”,体验过国航、南航、川航、厦航等多家航司的付费餐食。在他看来,这项增值服务更契合经济舱旅客,公务舱需求相对较小。“价格比地面餐馆贵一点,但比机场航站楼餐厅划算,食品安全也更有保障。而且付费餐通常附带专属问候和优先配餐,体验感加分不少。”郭先生说。

目前,国内多家航司均已布局付费餐食赛道,并形成品类多元的餐食体系。记者查询发现,国航已完成付费餐食迭代,此前引发讨论的234元鳕鱼煲仔饭已不再是最高选项,全新推出了344元海鲜鱼子酱拼盘。今年4月,东航在部分西安出港航班上推出付费轻食,提供三明治、沙拉、汉堡等餐品,价格区间为19元至45元。

“我们的付费餐食服务现已覆盖国内大部分航线,统一售价为每份40元。目前机上提供四款套餐,分别为鱼香肉丝米饭、红烧牛腩米饭、香菇鸡肉米饭,以及极具云南地方特色的滇菌小炒肉米

云端之上,航司开始卷餐了

三百四十四元鱼子酱『飞』上天



小冰下单的川航付费飞机餐。
小冰供图



鲍鱼焖鸡套餐。
图据中国南方航空微信公众号



臻味海鲜鱼子酱拼盘。
图据中国国航微信公众号

有人尝鲜有人观望 经济舱免费餐食并未取消

付费飞机餐走红的背后,是旅客分

化的消费诉求:一部分人愿意花钱换取更好的口味;另一部分人则担心,付费产品的普及会挤压原有免费餐的品质,旅客权益受到影响。

“只要不降低免费餐的品质和品类,增设付费餐我完全接受。”小冰认为,付费产品应做到价格透明、多档位选择,兼顾不同预算的乘客。

旅客小王同样看好差异化选择模式:“自愿付费的模式挺好。漫长旅途之中,如果能吃到一份可口的机上餐,出行幸福感会提升不少。但前提一定是保留免费基础餐,倘若机上吃饭全部需要付费,演变成强制消费,我不太能接受。”小王期待航司继续拓宽产品线,比如上线付费奶茶、特色咖啡等。

也有旅客提出现存痛点。“目前,并非所有航段都支持付费升级。”成都的罗先生说,“我从成都飞海南,购买付费餐体验很好,但返程海南飞成都的航班就不支持该服务,可预订页面没有清晰标注,我反复查找耗费不少时间。”他希望航司能在醒目位置提示航段是否支持付费餐食升级。

针对网友热议的话题,今年4月,中国航协公开回应称,经向会员航空公司多方了解,目前航空公司并未取消经济舱免费餐食服务。同时,为提供更好、更优服务,航空公司根据旅客差异化、个性化需求,以增值服务方式推出低脂餐、素食餐等多样化餐食产品,由旅客按需购买、按需付费。

从“标配”到“点餐” 航空餐食服务走向按需供给

付费飞机餐的兴起,折射出民航服务正从“标准化统一供给”走向“分层化按需供给”。过去,飞机餐是机票附赠的标配;如今,航司尝试把餐饮拆分为基础保障与升级消费两大板块。

这门生意的分量,在财报中已有体现。2025年,国航、东航、南航航食相关支出分别为45.05亿元、46.31亿元和48.71亿元,同比分别增长8.15%、9.56%和10.55%。

业内人士分析,“按需分层”正在成为航司服务升级的重要方向:长途航线侧重品质升级,短途航线聚焦基础用餐刚需。对航司而言,付费餐既是拓展辅营收入的新渠道,也是一场服务竞争力的比拼——地域美食、亲子套餐、高端定制轮番亮相,正在成为吸引旅客的新卖点。

不过,这场万米高空的餐饮生意能走多远,最终还是要旅客说了算。付费产品越来越丰富的同时,免费餐食的品质底线守不守得住、特殊群体的用餐权益有没有保障,将直接决定旅客是否愿意持续买单。

从目前的情况来看,乘客们对此接受度良好。“冒菜套餐不错,下次再坐飞机,我想试试付费的回锅肉套餐。”小冰说。

华西都市报·封面新闻记者 杨金祝 罗田怡 实习生 郭月峰

打通“跨场过境”通道

成都国际航空货运能级再升级

华西都市报讯(记者 柴枫桔)8月24日,记者从成都东部新区获悉,近日,一批国际货物经成都双流国际机场入境后,在成都海关全程监管下转运至成都天府国际机场,顺利衔接出境航班飞往俄罗斯莫斯科、圣彼得堡和埃及开罗等地,标志着成都天府国际机场、成都双流国际机场跨场国际货物过境业务正式进入常态化运营阶段,成都“两场一体”航空货运协同发展迈上新台阶。

本次业务由物流公司进行国际过境货物申报和过境转关申报,依托经备案的境内承运海关监管货物的车辆闭环转

运,实现两大机场国际货运资源无缝衔接、一体化通关。

据了解,“跨场过境”是成都依托天府国际机场、双流国际机场布局打造的国际货物空对空跨场转运新模式。

国际货物从其中一座机场入境,完成海关过境监管流程后,不办理货物提离、清关放行等常规手续,由经备案的境内承运海关监管货物的车辆闭环转运至另一座机场国际货站,直接衔接对应国际出境航班飞往海外目的地。

该模式打破了单一机场货运资源的局限,依托成都“两场一体”运行机制,实

现货物在双机场之间的合规流转、无缝接驳,无需重复办理全套通关、换单等手续,优化通关作业流程,为企业提供一站式便利化服务。

此次跨场国际货物过境业务常态化运营,将进一步激活成都“两场一体”协同优势,有效打破双机场货运资源壁垒。成都天府国际机场将充分发挥主枢纽机场功能,依托日益完善的“全货机+腹舱”运力资源,强化国际货物在两场间高效、顺畅、合规流转,持续提升航空货运处理能力和中转效率,加快打造面向全球的航空货运集散中心,全面提升成

都航空货运整体运行效率与吞吐能力,进一步完善区域航空物流供应链体系。

目前,成都天府国际机场已开通国际及地区客货运航线77条,其中货运航线13条,2025年完成货邮吞吐量43.5万吨,其中国际货量达18.6万吨。密集的国际航线网络,为“跨场过境”业务常态化运营提供了坚实基础,拓宽了成都航空货运的国际通达渠道。

“跨场过境”业务的落地,将有力提升成都国际航空门户枢纽的辐射力、影响力和竞争力,助力成都深度融入全球物流体系。