



出行数据大幅提升 民航业迎来强劲复苏

中青报·中青网记者 张真齐

“这个假期,人们外出旅游的意愿变强了,可供选择的航班变多了,各大机场也变得越来越热闹。”今年的中秋国庆假期,家住北京的孙昭带着父母和孩子,开启了一场难忘的云贵之旅,机场人山人海的景象,令他印象深刻。

中国民航局公布的数据显示,今年中秋国庆假期期间(从9月29日到10月6日共8天),全国民航累计运输旅客1708.2万人次,日均运输旅客213.5万人次,比2019年国庆假期(日均189.7万人次)增长12.6%,比2022年国庆假期(日均72.4万人次)增长194.9%。

具体来看,假期期间,全国实际飞行航班134321班,日均保障航班16790班,日均航班量较2019年国庆假期增长2.58%,较2022年国庆假期增长109.46%;航班正常率94.58%,较2019年国庆假期提高1.65%,较2022年国庆假期下降3.38%。

机场方面,双节期间上海浦东机场、虹桥机场客流完全恢复至2019年同期水平,高峰日客流量超过34万人次。海南机场旗下海口、三亚、琼海岛内三家机场,“双节”期间日均客流量均创历年国庆假期新高。3家机场期间完成的航班起降架次和旅客吞吐量,同比2022年分别增超1.4倍和2.5倍,同比2019年均增超20%。

航空出行需求明显增加

针对出行数据的大幅提升情况,去哪儿大数据研究院研究员肖鹏分析表示:“3年新冠疫情后,供给侧重启需要时间,但旅客需求已经爆发。行业只能一边加紧恢复,一边支撑服务,不断完善细节。可以看到,在年初时,酒店价格猛涨;‘五一’假期前,高铁一票难求。显然过往购票时‘捡漏’的经验,在供小于求的市场不再奏效。”

“时至‘双节’,高铁车次增加,节前捡漏机票重现,小众目的地重回视野……种种数据表明,旅游市场正逐步恢复正常。”肖鹏对记者说,去哪儿数据显示,这个假期飞往辽宁丹东、广西河池、浙江舟山、江西景德镇的机票预订量,较2019年“十一”假期增长三成以上;飞往吉林白城、浙江衢州、四川巴中、四川甘孜等机场的机票预订



在民航业快速复苏的背后,各大航司和机场工作人员正加班加点,全力保障航班的平稳有序运行。与此同时出行旅客的持续增加,也助力了各大航司的盈利。

量,较2019年“十一”假期增长一倍以上。

在国内游强势向上的同时,作为出境游基本全面放开后的首个长假期,中秋国庆期间,出境游迎来井喷式增长,人们出行的需求和意愿非常强烈。

携程的数据显示,“十一”期间出境游订单同比增长8倍多。从“十一”机票预订数据来看,90后群体仍是出境旅客中的“主力军”,占比近三成;00后增速最快,占比已和80后相当,达到22%。热门机票目的地仍集中在港澳地区及亚洲国家,相较“五一”假期期间,跨洲长线国家如瑞士、西班牙、土耳其、俄罗斯、英国、法国等旅客增长速度最快。

“目前每周实际执行的国际客运航班量已经恢复到2019年的52%,客运航班通航国家数已恢复至新冠疫情前的近90%。”在9月民航局新闻发布会上,中国民航局运输司副司长靳军号介绍,至英国、意大利、马尔代夫等14个国家的航班量已超过新冠疫情前水平。

事实上,为推动国际航班有序恢复,今年以来,中国民航局成立工作专班,加大内外协同,进一步便利中外人员往来,并采取多项措施支持航空公司运营,实施暂停一二类机场中外航空公司国际航班起降费收费标准上浮10%的政策,降低航空公司新

开航班成本。

“民航局支持中外航空公司在国际航空运输市场加大运力投入,积极恢复国际航班。”靳军号对记者说,尤其是中国与“一带一路”共建国家的情况,明显优于中国国际航线总体水平。当前“空中丝绸之路”旅客运输量占中国国际航空市场比重持续提升,达到71%,较2019年同期提高了13个百分点,领跑国际航空市场恢复。

值得注意的是,在民航业快速复苏的背后,各大航司和机场工作人员正加班加点,全力保障航班的平稳有序运行。为满足假期旅客出行需求,中国国际航空股份有限公司(以下简称“国航”)提前部署,9月28日至10月8日投入航班超1.8万班次。

国航宣传部负责人透露,结合市场需求,国航重点增加了西部-华南、北方-华南、北方-西部等假期效应明显区域的运力投入。其中,对新疆、西藏、云南、贵州以及海南等热点地区航线,通过增班及改大机型等方式进行集中增投,同时精准匹配市场流向特点,在基地间主干线保持一定投入优势的基础上,对旅游、探亲返乡航线增加投入规模,适当安排阶段增班。

中国东方航空集团有限公司(以下简称“东航”)及旗下上航、中国联合航空、一三航空执行航班3.57万班次,日均2981班



中国民航局公布的数据显示,今年中秋国庆假期期间,全国民航累计运输旅客1708.2万人次,日均运输旅客213.5万人次,比2019年国庆假期增长12.6%,比2022年国庆假期增长194.9%。

次。在此期间,东航及旗下航司运力投入达95.4亿座公里,同比2019年增幅约20.23%;其中国内航班约3.2万班次,投放运力达72.73亿座公里,为2019年同期的130%。

记者了解到,根据订座趋势,东航积极加大节日期间运力投放,优化航线网络编排,计划加班124班次,加密上海虹桥-呼和浩特、上海浦东-锦州、上海虹桥-贵阳、上海浦东-齐齐哈尔、上海浦东-延吉、合肥-桂林、合肥-青岛等航线。

东航还对热门航线进行了机型“小换大”,从单通道窄体机调换为运能更大的宽体机执行,换大机型航班达到969班。上海往返东北地区、郑州、武汉、贵阳、西安、银川、昆明、三亚、赣州等地,北京大兴往返海口、三亚、重庆、成都、敦煌、乌鲁木齐等地的国内航班,以及飞往港澳台地区的航班和飞往部分亚太周边航点的国际航班,均根据客流情况安排了换大机型。

“中秋、国庆双节叠加,旅客出行人次保持高位增长。”中国南方航空集团有限公司(以下简称“南航”)相关负责人介绍,南航集团(含厦航)在9月27日至10月8日期间,有近3000个加班航班(往返返两班计)保障旅客假期顺利出行。

国内方面,南航每天执行2200个班次,聚焦旅游、探亲及返乡需求,主要增班

广州至武汉、海口、青岛、贵阳,深圳至兰州、西安、哈尔滨,北京大兴至海口、成都、桂林等航线。

国际及地区方面,为保障旅客国际出行需求,南航主要在广州、深圳至东南亚,国内东北区域及中部城市至日韩等航线安排增班,双节期间计划执行国际及地区航班约2000班次。

旅游消费市场热度高涨

出行旅客的持续增加,也助力了各大航司的盈利。前不久,7家国内上市航空公司分别披露今年第三季度财报,单季盈利总额达176.4亿元,这也是新冠疫情后七大航首次集体扭亏。

三大航中,国航第三季度净利润最高,为42.42亿元;南航第三季度净利润与中国国航相差不多,为41.95亿元;东航第三季度净利润为36.42亿元。

中国航协近日也披露,1月至9月国内航空公司累计实现盈利96.4亿元,同比减亏增盈1371.2亿元,14家航空公司累计实现盈利。有业内人士分析指出,在暑运旺季结束、油价上涨的背景下,仍有多家航空公司实现盈利,这样的财报表明,民航业已经基本走出疫情阴霾,进入恢复

铁海联运跑出西部发展新空间

朱琳琳

中青报·中青网记者 周伟

3382标箱,5.34万标箱,9.4万标箱,31.3万标箱,63.2万标箱,75.6万标箱,这是西部陆海新通道铁海联运班列从2017年开到2022年的发送集装箱量,6年增长了223倍!

10月26日,一列西部陆海新通道铁海联运班列经重庆果园港鱼嘴站抵达广西钦州港东站后在钦州港东站通过船舶转运至越南、印尼等东盟国家。至此,2023年西部陆海新通道铁海联运班列货物发送量已经突破70万标箱,同比增幅14.8%,有望再创新高。

作为西南地区重要的交通通道,西部陆海新通道有着独特的优势和作用,相较于传统运输方式,铁海联运不仅能有效缩短运输时间,还能充分利用现有水路线路,最大程度节省运输开支,有效破解了西部地区国际运输困境。

从“四等站”到“国际村”：东南西北国际通道“四向齐发”

走进重庆市沙坪坝区的团结村中心站,各种颜色的集装箱堆积如山,印有“中欧班列”和“西部陆海新通道”的集装箱显得尤其醒目。橙色龙门吊起降不停,转运卡车来往穿梭,每天从这里开出一列列国际班列驶向远方,联通世界。这番繁忙的景象很难让人想象到这里曾经仅仅是一个坐落于田间的四等铁路小站。

2011年3月19日,首列重庆至德国杜伊斯堡的“渝新欧”列车从这里开出,拉开了中欧班列联通亚欧大陆的序幕。2017年9月,“渝黔桂新”铁海联运常态化运行班列于在重庆团结村站实现首发,正式拉开西部陆海新通道建设序幕。如今,货物从重庆搭乘西部陆海新通道铁海联运班列到广西钦州港出海,比经东部地区出海节省了约10天时间。

团结村站也发生了翻天覆地的变化。目前,该站已成为全国18个铁路集装箱中心站之一,占地面积扩展至3800亩,员工600余人,年办理量达70万标箱。

今年刚满30岁的王乙淇是中国铁路成都局集团有限公司兴隆场车站团结村站的副站长。“团结村站专门开辟绿色通道,为去程班列提供优先订仓、优先进场作业、优先制票装车、优先挂运等服务,为回程班列提供优先送车、优先办理预约、优先转运、优先提箱等保障。配空车到团结村站后,30分钟内送到货物线装卸,240分钟内装卸完毕,调度在30分钟内取回,重新安排机车,60分钟内挂运。”王乙淇说,只有严格的时间卡控才能确保每一趟班列正点始发。



①2023年7月,团结成都首开澜湄蓉欧快线。 ②团结村站副站长王乙淇正在货场进行安全巡视。 ③西部陆海新通道班列机正在对即将出发的机车进行走行部进行检查。 ④货车检车员正在检查西部陆海新通道班列。

6月,在团结村站不远处的陆海新通道重庆无水港一期竣工。据陆海新通道重庆供应链管理有限公司场站经营部部长李涛介绍,陆海新通道重庆无水港已经投建有堆场功能,“待其他功能区全部投入时,这里将为西部陆海新通道班列运输提供集散分拨、冷库储存、水果催熟、展示展销等丰富的配套功能”。

如今的团结村铁路中心站,东南西北国际通道“四向齐发”,铁公水空“四式”联运,成为连接“一带”和“一路”的陆海联动通道,支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道、促进交通物流经济深度融合的综合运输通道的重要节点,越来越多的“中国制造”从这里走出国门。

从一条线到一张网:水路和铁路无缝衔接

随着国际班列开行数量的增多,位于重庆市江津区小南垭铁路物流中心应运而生,2011年,中国铁路成都局集团有限公司与重庆市江津区合作,启动小南垭站的扩能改造建设。小南垭铁路物流中心不仅可通过川黔铁路、渝贵铁路、枢纽东环线与重庆枢纽快速沟通,同时通过一条6公里的铁路专用线与重庆市五大区域性重点港口之一的珞璜港实现水路和铁路无缝衔接。

2018年年底,小南垭站发出首班西部陆海新通道铁海联运班列。伴随西部陆海新通道规模的提升快速发展而来的,还有站场运营能力的考验。“小南垭站扩能改造后不久,当时由于车站货场大,突然增多的进出站车辆和货物发送量,导致集装箱出箱速度跟不上。”曾任小南垭站货运主任的吴春艳在面对面与货主代表沟通后,牵头组织将收集的问题分组归类。通过强化硬件和软件设备,研发运用集装箱调系统,解决了集装箱找箱难、等待时间长、手续繁琐等系列问题,优化了业务办理流程,获得了客户好评。

9月1日,随着一声笛音长鸣,一列满载着摩托车、发动机、微硅粉等商品的35个集装箱的西部陆海新通道班列从渝怀铁路鱼嘴站南货场缓缓驶出。鱼嘴站位于重庆江北区鱼嘴镇,是重庆铁路枢纽3个二级物流基地之一,也是中欧班列(成渝)、西部陆海新通道、长江黄金水道三大国际物流通道的重要物流节点和联结节点,是西南地区最大的商用车物流基地。

中国铁路成都局集团有限公司涪陵车务段鱼嘴站货运主任韩宇飞介绍说,鱼嘴站南货场占地541亩,规划为国际、国内集装箱班列到站,设计年发到量60万标箱。南货场启用后,鱼嘴站将进一步满足更多企业大宗货物、重物装卸和中转,极大缓

解果园港专用铁路集装箱作业压力,增强中欧班列(成渝)、西部陆海新通道的发送到达能力。

10月,首次开行秀山至广西钦州港东的西部陆海新通道班列开出,标志着中国铁路成都局集团有限公司扩能改造的10万标箱集装箱秀山站货场顺利竣工。秀山站由此成为渝东南地区首个西部陆海新通道始发站,重庆城市区域铁海联运枢纽布局进一步得以完善。

6年来,西部陆海新通道铁海联运班列开行实现由线及面、形成网络。班列线路从最初只有北部湾—重庆1条,发展到如今常态化开行北部湾港—重庆、四川、云南、贵州、河南、桂东和桂北7条。

如今,在重庆、成都、北部湾海口之间,西部陆海新通道主通道以3条铁路通道为主:中通道自重庆经贵阳、南宁至北部湾出海口(北部湾港、洋浦港),东通道自重庆经怀化、柳州至北部湾出海口,西通道自成都经泸州(宜宾)、隆昌、黄桶,百色至北部湾出海口。

从开放的“末梢”到发展“前沿”:助力西部地区融入世界“朋友圈”

重庆赛力斯集团是最早尝试通过西部



陆海新通道出口的车企之一,其产品通过铁海联运在广西钦州港出海,截至2023年上半年,赛力斯集团已经通过这条通道发送整车及零部件超过1万标箱,货值超20亿元,覆盖印度尼西亚、秘鲁、厄瓜多尔等多国市场。据了解,目前,重庆陆海新通道中老铁路出口汽车已经实现常态化开行,本地的赛力斯汽车和长安汽车也都通过陆海新通道形成了铁海联运常态化发运。

在西部陆海新通道上,铁海联运班列数量每年都在持续增长。据广西北海物流有限公司数据显示,今年1-9月,西部陆海新通道海铁联运班列累计开行6939列,同比增长6%,其中川、渝地区至北部湾港海铁联运发送3010列,总体呈增长态势。

“成都至钦州港海铁联运开通后,经21个站点到达钦州港,铁路距离1669公里,运输时效2-3天,最终抵达东南亚国家,顺畅高效。”中国铁路成都局集团有限公司成都北站调度车间主任黄君深说。成都—钦州—东盟铁海联运班列从成都国际铁路港出发,经由成渝线、内六线、南昆线到达钦州港东站,然后经钦州港出海,可直达新加坡、缅甸、马来西亚、伊朗等东南亚、中东国家港口,并延伸至南非、埃及;至新加坡等港口城市全程最快运行时间约10天,较原江海联运方式(经泸州、宜宾等城市江运至上海出海)节约一半以上时间。成

发展的新阶段。

在机场方面,双节假期期间,为服务广大旅客顺畅出行,郑州机场推出了一系列高品质服务,特别是加强对全家出游、老人、儿童、行动不便的旅客服务。8天时间内,为确保300余名轮椅旅客能够在佳节之际畅享远方,郑州机场提供从舱门口到城际铁路入口双向“一站式”专人引导服务;针对无陪儿童推出“无陪儿童随心行”暖心服务,与各航空公司携手,在没有家人陪同下,将200多名儿童安全快速地送往远方亲人的身边。

为应对客流高峰,哈尔滨机场在假期期间加强一线保障力量,值机柜台、安检通道实行全方位开放,缩短旅客排队等候时间。同时,在旅客值机、安检、登机等服务环节加强服务引导,推出便民服务举措,为首乘及特殊旅客设置“一站式”爱心绿色通道,安排专人负责,优先为首乘旅客、无陪老年人、儿童等提供全程陪护服务。

北京大兴机场在节日期间,一方面,多种交通保障措施齐发力,地铁大兴机场站(机场—市区方向)协同市内地铁延时;机场巴士房山线、通州线增加发车班次。同时,大兴机场充分协调储备出租车、网约车运力。

另一方面,大兴机场在航站楼入口、问讯柜台、人工值机柜台、指廊入口均放置了“爱心服务自助箱”,配有“爱心手环”和“使用手卡”。着急赶飞机的旅客也可以领取绿色急客手环,工作人员识别后会联动各相关岗位。

在独立分析师徐宏看来,中秋、国庆组成的8天“超级黄金周”,让旅游消费市场热度空前高涨。国内探亲团圆、文化休闲和旅游度假需求集中释放,各地航班销售呈现出旺盛的需求。

徐宏认为,旅游市场复苏是民航旅客量恢复的最重要因素。各地文旅部门大力促进旅游与演艺、体育等领域融合,创新旅游产品,有效激发了旅行意愿,这无疑拉动了航空客运市场恢复。

当前国内民航服务集中在省会等枢纽城市,三四线城市航空需求还有待得到有效满足。徐宏建议,民航业不妨持续创新“干支通,全网联”服务模式,打造通程航班品牌,提高中转衔接效率,优化网络辐射能力。

这种模式能够让国内主要城市高效畅通、偏远地区城市有效连通,不断开拓市场新空间。只有更好地推进民航供给侧结构性改革,才能在扩大国内航空需求的同时,进一步增强行业恢复能力。

“可以预期,利好政策将进一步加快国内旅游行业高质量发展,尤其是出境游、入境游业务的发展。在国内旅游业加快复苏,基本恢复至2019年同期水平之后,随着国际航班恢复和签证政策优化,中国游客消费热情将向出境游延伸,中国也将吸引越来越多的国际游客来华。”徐宏对记者说。

都—钦州—东盟铁海联运班列2017年11月开通以来,运输货物品类不断增加,已从元明粉、钛白粉等化工产品扩展至目前的汽车整车及零配件、机电类、电子类、大豆、玻璃纤维等产品。

如今,从柬埔寨大米到泰国香蕉、山竹,以及越南百香果、榴莲……越来越多的东盟国家农产品正在源源不断地通过陆海新通道进入中国市场。而中国的新能源、新材料等产品采用通关一体化模式,向海关完成出口申报后,就可通过铁路和海运无缝衔接运往国随着通道的不断完善,西部陆海新通道运输品类由最初的陶瓷、板材等50余种增加至目前包括粮食、汽车配件、电脑配件、装饰材料等在内的940多种。

合作加创新,西部陆海新通道正在不断探索与中欧班列的无缝衔接。2022年年底,新成昆铁路通车后,借助“澜湄快线”,老挝万象至成都的运输时效可缩短至两天17小时。2023年7月7日,搭载着汽车配件的“澜湄蓉欧快线”(位于青岛江区的成都国际铁路港首发,该趟班列将老挝到昆明的“澜湄快线”与成都到欧洲的“蓉欧速达”五定班列相结合,由泰国罗勇始发,经中老铁路由老挝万象至成都国际铁路港发运,于7月17日抵达目的地匈牙利布达佩斯,物流运输时间最快缩短至15天,相较传统海运可节约一半以上时间。

西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮说,国家及通道沿线省份不断加大交通设施、运营组织、产业发展等资源要素的投入,通道运营体系建设取得了快速发展。在基础设施方面,如今已建成渝怀复线、怀柳化工程,加快建设叙毕铁路、隆叙铁路扩能工程,推进黄百铁路、钦防铁路扩能工程前期工作;运输效率方面,重庆经通道运输货物到东盟等国家的时间,由2017年的平均32天缩短到当前的18天,综合物流成本下降50%;截至2023年9月,陆海新通道物流网络覆盖我国18个省(区、市)69个城市138个港口,通达全球120个国家和地区473个节点。

一条条通道建设加快,一个个港口拔地而起,一座座场站串联成网,逐步实现连点成线、织线成网,铁海联运班列开行呈现量质齐升的态势,成为串联我国西南地区的黄金物流大通道。

11月1日,2023陆海新通道经济发展论坛在重庆举办,由商务部国际贸易合作研究院编著的《国际陆海贸易新通道发展报告2023》在论坛上发布。该报告显示,西部陆海新通道建设助力共建省区市与东盟贸易额从2017年的756亿美元升至2022年的1310亿美元,年均增长11.6%。6年来,西部陆海新通道共建省市区地区生产总值合计增长34%,社会消费品零售总额合计增长22%。

跨山接海,连通世界,西部陆海新通道铁海联运,不仅实现了内陆与海上航线的衔接,同时也促进了不同区域之间的互联互通,通道沿线地区的经济发展和交流合作不断得到增强。随着西部陆海新通道的进一步完善,我国西部地区也在更快地融入世界“朋友圈”,迈向国际开放合作的新征程。