

# 民航春运旅客运输量将达八千万人次

## 有望创历史新高

中青报·中青网记者 张真齐

“我买了2月6日的机票回家，这样可以留出时间置办一些年货，能多陪陪家人朋友，过一个团圆年。”在上海从事审计工作的吕娜已经3年没有回老家过年了，因此在1月初，她早早地买好了春节返乡的机票。

除了像吕娜这样的“返乡族”外，还有一部分人计划“旅游式跨年”。“今年哈尔滨、河南等地旅游业的出圈，吸引了不少人的目光。这些地区春节期间酒店、餐饮和交通等相关搜索数据呈明显上升趋势。”携程网品牌负责人对中青报·中青网记者说。

毫无疑问，“火热”将会是2024年春运的关键词之一。记者了解到，今年春运将从1月26日开始，3月5日结束，共计40天。据预测，春运期间民航旅客运输量将达到8000万人次，日均200万人次，较2019年春运增长9.8%，较2023年春运增长44.9%，有望创历史新高。

中国民航局运输司司长梁楠透露，伴随探亲流、学生流、务工流、旅游流高位叠加，预计春运期间全民航日均保障航班将达到1.65万班，与2019年基本持平，比2023年增长24%。旅客量峰值预计出现在2月8日（腊月二十九）、2月16日（正月初七）、2月20日（正月十一）和2



据预测，春运期间民航旅客运输量将达到8000万人次，日均200万人次，较2019年春运增长9.8%，较2023年春运增长44.9%，有望创历史新高。

月25日（正月十六）。

春运人数的增加，也给民航从业者提出了更高的要求。为圆满完成民航春运保障任务，民航局将指导各单位，重点从确保航空安全、加大运力投入、提供真情服务等3个方面做好充足的准备。

“民航局始终坚持牢固树立安全发展理念，以‘时时放心不下’的责任感抓好安全生产。”梁楠强调，民航局正细化安全生产工作部署，专门下发行业文件，要求各生产运行单位紧密结合民航冬季运行特点，完善各项预案，加强应急处置培

训，确保冬季运行安全。

与此同时，根据春运客货流通和冬季运行特点，民航局还将督促生产运行单位严格自查，对重点单位、重点问题组织监管力量进行深层次的督导，有重点地开展春运期间安全运行专项检查，清零问题隐患。

在运力投入方面，民航局出台多项措施，助力行业优化运力安排。一方面下发通知，鼓励航空公司在需求旺盛且满足相关要求的机场安排航班时刻增量，并组织2023/24冬春航季空中航线航班评审，支持航空公司及时调整航线网络结构，保障热点航线运力投入。

另一方面，民航局鼓励支持春运期间各航空公司在满足综合保障能力的基础上，组织加班和临时经营，鼓励构建“干支通，全网联”国内通程航班，提升航线航班密度和网络通达性。同时持续做好航空物流保供，灵活调配运力安排，积极协调增加高峰期货运保障和资源投入，确保对急用、重点物资的保障。

事实上，想要在春运“大考”中交出满意的答卷，贴心、完善的服务非常关键。记者了解到，在2024年春运期间，民航业会在前几年“探索高质量服务”的基础上，深耕服务细节。

根据气象预报，2024年春运期间，北方可能出现阶段性强降雪天气，南方可能出现阶段性、大范围低温雨雪冰冻天气。

同时，京津冀、长三角等地区可能出现雾、霾等低能见度天气过程，将在一定程度上影响民航生产运行和旅客出行。

为此，民航业将充分考虑市场、天气等主客观因素，进一步优化航班计划编排，加强协调配合，提升航班正常性，减少航班取消和延误给旅客出行带来的负面影响。同时，各方将做好机上和地面各环节服务。

“我们将要求航空公司、机场和航空销售网络平台（OTA）加强值班值守，努力提升客服电话接通率，及时解决旅客诉求。要求消费者事务中心严格落实值班制度，密切监测投诉趋势，督促企业做好旅客投诉处理工作。”梁楠补充道。

近年来，随着中国签证政策不断优化调整和通关便利化水平持续提升，旅客出境意愿有望进一步提升，加之2024年将迎来近年来最长的春节假期，春节前后国际及港澳台地区出行需求将进一步得到释放。

携程网统计的数据显示，从旅客订座情况看，此次春运期间，港澳台地区及周边的航线需求旺盛，其中香港以及日韩、

东南亚地区部分城市热度领先。

针对这一情况，民航局已经要求各航空公司在确保运行安全的基础上，根据市场需求加大国际航线，特别是周边国家和地区航线的运力投入，加快恢复国际航班；鼓励航空公司积极运营，确保春运期间港澳台航线运力供给。

记者获悉，目前，各航空公司已经提出春运期间新增国际定期航班及加班包机安排超过2500班，其中大部分航班计划拟于春节假期前后执行。

从具体分布看，大部分新增航班集中于东南亚、日本、韩国等周边国家和地区。其中至日本、泰国的增班计划均超过600班，至韩国的增班计划超过200班，至新加坡的增班计划超过150班，至马来西亚、印度尼西亚的增班计划超过100班。此外至大洋洲、欧洲的多国航线上也将安排增班。港澳台航线方面，25家航空公司在134条港澳台航线上每周计划安排3350班客运营航班，全力满足旅客出行需求。

春运的火热预期，为全年民航业的发展注入了一剂强心针。业内人士分析指出，依托包括4亿多中等收入群体在内的14亿人口所形成的超大规模内需市场，中国航空市场空间仍然大有潜力可挖。

民航局预测，2024年，民航全行业运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量等主要指标将整体超过疫情前水平，旅客同比增速有望达到两位数，货邮同比预计实现小幅增长。

“到‘十四五’末，航空服务预计将覆盖全国93.2%的地级行政单元、91.6%的人口、94.5%的经济总量，商品和资源要素能够以更加便捷、高效、经济的方式，在更大范围、更大市场实现流通、配置，有力服务构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。”梁楠说。

中青报·中青网见习记者 王志远 记者 许亚杰

2023年，中国汽车产销累计完成3016.1万辆和3009.4万辆，同比分别增长11.6%和12%，产销量创历史新高。在中国汽车市场迈入年产销3000万辆的里程碑时刻，智能化“下半场”的脚步也正缓缓抬起。

在1月16日举办的2024比亚迪梦想日上，比亚迪集团董事长兼总裁王传福发布了新能源汽车智能化发展全新战略，展示了丰富的技术成果。

王传福认为，整车智能可以解决两大痛点：一是目前行业把汽车智能化和智能驾驶画上等号，导致概念被窄化；二是多智能汽车的各个系统是由不同供应商采购组装而成，导致各系统之间无法联动融合，无法真正满足用户的多样化需求。

“要实现整车智能，必须站在企业战略层面布局，要做到全栈自研、垂直整合，才能让所有的系统联动融合。”王传福介绍，比亚迪的整车智能是通过璇玑智能化架构，实现了电动化与智能化的高效融合，让驾乘更安全、更高效、更个性。

他特别强调说，与局部智能不同，整车智能能够打破不同系统间的壁垒，做到实时捕捉内外部环境的变化，在毫秒之间将信息汇总反馈到同一个“大脑”，进行思考决策，并迅速调节车辆“身体”状态，大幅提升驾乘安全性和舒适性。与此同时，整车智能让车“更懂人”，实现更多的个性化设置，做到千人千面。

中青报·中青网记者 许亚杰

1月17日，随着一瓶香槟酒在船首击碎，上汽安吉申诚号正式完成命名仪式和“掷瓶礼”，在汽笛声中迎接数千辆新能源车驶入船内，并开启首航驶向欧洲。

近年来，以上汽集团为代表的中国车企开始挥师支那，大手笔地买船、租船，当船东，“国轮国造、国车国运”成为各界关注的热点。考虑到中国汽车出口正在稳步提升，新年内这样的场景或将愈发常见。

在近日举行的国新办新闻发布会上，工信部副部长辛国斌表示，2023年中国汽车整车出口491万辆，同比增长57.9%，有望首次跃居全球第一。

从在国内市场亦步亦趋地学习，到成为全球第一大汽车出口国；从亲自下场当船东，到全产业链“出海”……近年来，随着越来越多的汽车品牌搭上“中国制造、出口全球”的快车，中国汽车也拿到了跻身世界舞台的船票。

### 汽车出口激增培养出更多“船东”

据介绍，上汽安吉申诚号长200米、宽38米，高度相当于13层楼，是上汽集团委托中国船舶集团建造的首艘远洋汽车运输船（滚装船）。该船拥有7600车位，排水量超过4万吨。

值得一提的是，上汽安吉申诚号创新性地采用LNG双燃料清洁能源，可减少30%的二氧化碳排放。作为全球现役载重量最大、国产化程度最高的清洁能源滚装船，上汽安吉申诚号的首航将搭载上汽、东风和宇通的自主品牌新能源车驶向欧洲。

“我们在滚装船上累计投资了100多亿元，就是基于对中国汽车出口增长的信心。”上汽国际党委书记、副总经理赵爱民告诉记者，上汽旗下安吉物流已建成中国最大的汽车企业自营船队，拥有各类汽车船31艘，并开通东南亚、墨西哥、南美西、欧洲等7条国际自营航线。今后3年内，将有14艘远洋运输船陆续加入上汽安吉物流远洋船队，积极支持中国品牌加速跨洋出海。

上汽远洋船队全力扩容的背后，是上

记者了解到，整车智能的实现，一方面得益于比亚迪全栈自研、垂直整合带来的战略优势，是比亚迪长期主义、重视技术的战略成果；另一方面也离不开比亚迪在电动化领域的积累，为整车智能打下坚实的基础。

“璇玑架构作为行业首个智能融合的智能架构，是整车智能的重要组成部分，让汽车拥有了智能化的‘大脑’和‘神经网络’，使其可以像高级智慧生命体一样全面感知、集中思考、精准控制和协同执行。”王传福表示。

与此同时，比亚迪还推出行业首创双循环多模态AI——璇玑AI大模型，首次将人工智能应用到车辆全领域。据了解，它拥有业界最庞大的数据底座、行业领先的样本量和算力，覆盖了整车300多个场景，赋予整车智能持续进化的能力。

据悉，比亚迪全球首创的易四方泊车是在整车智能的基础上，将易四方技术与智驾的泊车技术融合，结合四电机灵活精准的控制能力，可以实现精准旋转入库，不管多么难停的车位，都能“一把进”。

值得一提的是，比亚迪还正式发布全新的DiLink座舱平台和全新的DiPilot智驾平台。其中，全新的DiLink座舱平台携手行业主流跑分软件，以跑分命名，

DiLink 100平台跑分在50万至100万分之间，DiLink 150平台跑分在100万至150万分之间，这两大平台已经在比亚迪各系列车型中搭载，跑分超过250万的DiLink 300平台也即将面市。

DiPilot智驾平台则是比亚迪基于芯片性能的统一，将以算力命名各平台智能驾驶辅助系统，形成有明确用户认知的命名体系，赋能集团旗下各子品牌。

针对L2级智能驾驶辅助系统，比亚迪将统一命名为DiPilot 10、30平台。针对天神之眼高阶智能驾驶辅助系统，统一命名为DiPilot 100、300、600，这些已经在各车型搭载。

在智能驾驶领域，比亚迪共有4000多名工程师，实力稳居第一梯队，取得了一系列亮眼成绩：L2级智能驾驶搭载量位居中国第一，“天神之眼”高阶智能驾驶辅助系统量产交付，同时还成为全国首个获得L3级测试牌照的汽车企业。

“虽然上半场中国新能源汽车打得很好，但是决定胜负的还在于以智能汽车发展为代表的下半场竞争。”正如全国政协常委、经济委员会副主任、工业和信息化部副部长苗圩所说，中国汽车市场总量和结构都在发生深刻变化，智能网联技术将成为汽车产业转型升级的风向标。

无论是智能驾驶还是智能座舱，产品

# 王传福：聚焦真实需求 比亚迪智能化不搞噱头



在1月16日举办的2024比亚迪梦想日上，比亚迪集团董事长兼总裁王传福发布了新能源汽车智能化发展全新战略——整车智能，以及丰富的技术成果，向外界展现了智能化实力及未来战略布局。

创新总是离不开科技进步。纵观人类工业发展史的每一个时代，都有引领技术创新、冲击技术新高地的工程师。

从瓦特发明、改良蒸汽机，开启工业革命；到莱特兄弟发明飞机，为人类

插上翅膀；从法拉第用发电机将人类带入电气化时代，到亿万工程师携手推动中国智能电动车产业腾飞……每一个改变人类出行方式的瞬间，都有一群默默前进的工程师。

“比亚迪在追梦路上不断前行，正是因为我们拥有强大的工程团队。”王传福介绍，目前比亚迪共设有11大研究院，拥有9万多名工程师。在全体工程师的努力下，比亚迪累计申请专利4.5万项。

“真正让比亚迪强大的，是我们工程师对梦想的执着，是他们脚踏实地形成的强大研发能力。”他举例说，“在研发易四方时，我们通过四电机独立控制来降低高速爆胎的危险。第一次测试时，可想而知有很大的风险，但仍有许多工程师自告奋勇上车测试。他们说，‘没人上，技术永远成不了，我们对自己的技术有信心。’”

“那一瞬间，我仿佛又回到了30年前，看到那个租来的小房子。当时没有好设备，二十几个人都亲自动手，在我们的眼里只有技术。”王传福直言，“没有这样的工程师文化，就没有今天的比亚迪。”

随着新能源汽车市场的日渐火爆，智能化配置已成为车企差异化竞争的核心，其中智能驾驶、智能座舱成为主要赛道。

“整车智能才是真智能。”王传福表示，比亚迪之前在业内率先提出“上半场是电动化，下半场是智能化”的口号。未来，比亚迪将在智能化领域投入1000亿元，沿着整车智能的技术路线，引领新能源汽车的发展方向。

## 中国最大清洁能源汽车运输船成功首航

# 汽车出口如何“乘风破浪”



左图：2023年，中国新能源汽车出口120.3万辆，整车出口共491万辆，同比增长57.9%，有望首次跃居全球第一。在汽车出口激增背景下，越来越多车企开始买船、造船，自建远洋船队。图为上汽安吉申诚号在码头准备开启首航。



右图：2023年，上汽海外销量达120.8万辆，同比增长18.8%；上汽自主品牌销量占比近92%，新能源车销量占比近24%。其中，MG4 EV成为欧洲紧凑型纯电动车销量冠军，上汽MG品牌全球销量超过84万辆。图为准备出口到欧洲市场的MG新车。

汽集团海外业务的快速增长。

据了解，2023年上汽海外销量达120.8万辆，同比增长18.8%。在中国汽车企业出口中，上汽集团连续8年领跑，助力我国整车出口赶超日本，跃居世界第一。

其中，上汽自主品牌销量占比近92%，新能源车销量占比近24%。值得一提的是，2023年，上汽首款全球车MG4 EV成为欧洲紧凑型纯电动车销量冠军；上汽MG品牌全球销量超过84万辆，在澳大利亚、新西兰、墨西哥、印度等多个国家跻身一品牌销量前10名。

按规划，2024年上汽集团要在海外市场达成135万辆销量，2025年实现150万辆目标，逐步成为全球化汽车公司。

在赵爱民看来，面对汽车出口迅速增长的情况，企业必须提前预判船只运力的需求。他表示，车企投资船舶需要综合考虑许多因素，既要服务自己未来的汽车出口战略，也要兼顾其他车企，抱团出海。

“在做汽车出口业务的同时，我们深深

### 自建船队加强软硬件配套

“当前全球不稳定因素增多，中国车企自行组建船队，有利于打造自主可控的‘出海供应链’。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林认为，自建船队不仅能提升汽车出口运力，更重要的是能够降低运输成本，并通过节能减碳等方式，树立中国新能源车良好的品牌形象。

记者了解到，由于近年来中国汽车出口量激增，承担主要运力的远洋汽车运输船租金接连上涨，甚至一度“一船难求”。从2020年到2023年，一艘拥有6500标准车位的远洋汽车运输船，单日运输价格已上涨超过10倍。

上汽安吉物流总经理金麒麟表示，投资远洋船队的周期较长，汽车远洋运输在安全、成本管理等方面也存在诸多挑战。

“因此，上汽安吉申诚号具有里程碑的意义。不只是因为这艘船使用了新的燃料，成功节能减碳；更重要的是，对于新能源车远洋运输来说，它也进行了很多针对性改造。”金麒麟说，期待能够积累更多经验，为中国新能源车出口提供更安全、更高效的物流解决方案。

据了解，作为上汽集团旗下“产业链链冠军”之一，安吉物流经过长期发展，已成为全球最大的汽车物流公司，安吉物流

### 正视出海挑战，守住汽车出口增长趋势

中国汽车工业协会副总工程师许海东分析说，未来全球汽车供应链会出现重大变化，中国不仅是全球最大的市场，也聚集了全球重要的汽车供应链企业。

他认为，随着中国汽车出口逐渐增长，要在重点海外市场加快布局相关产业链、配套设施。为了推动新能源汽车产业的高质量发展，在动力电池回收等此前易忽视的环节，都要加快布局。

“从2011年到2023年，中国汽车出海是以贸易为主，到2030年以后，则可能是以直接投资的海外生产为主。”许海东提醒说，海外生产对中国企业来说挑战不小，“如何把国内的价值观和管理模式输出到海外，如何在海外雇佣、管理人员，都需要

相关企业重点考虑。”

赵爱民告诉记者，出海到海外市场时，无论是港口码头，还是供应链采购，中国车企如果能抱团合作，就能有更多成本优势。“无论哪个汽车品牌，随着汽车出口量的增加，势必要更加注意供应链、运输环节的协同管理问题。”

事实上，中国汽车产业出海仍然面临一些挑战。外部形势上，一些国家和地区存在滥用贸易救济措施保护主义行政；在产业自身上，多数新能源汽车企业仍然面临“盈利难”的挑战。此外，部分企业在车用芯片等领域还存在短板。

作为上汽安吉申诚号的“娘家”之一、全球最大的造船集团，中国船舶集团的经验或许能够提供一些参考。

2023年，我国首次形成船海产品全谱系总装建造能力，这也意味着，所有船型中国都能建造。据工信部发布的最新数据，2023年，我国在造船完工量、新承接订单量和手持订单量这三大造船业指标上，已连续14年位居世界第一，国际市场份额首次全部超过50%。

值得一提的是，在确定“碳达峰、碳中和”目标、大力推进能源消费结构转型的背景下，我国新接绿色动力船舶订单首次在国际市场份额中占到一半以上。

国信证券分析称，当前我国汽车工业已从成长期迈入成熟期，结构性发展机遇在海外及电动智能化转型。国产汽车零部件企业生产工艺和成本管控能力优秀，近年来可伴随整车客户进行属地化供货，大力开拓北美、墨西哥、欧洲、东南亚等市场。

“一个国家的汽车出口数量是按照属地原则统计的，中国汽车出口中也包含了外资品牌在当地生产然后出口的汽车数量。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说，中国汽车全球化步伐较晚，近年来才大规模地走向国际市场，中国车企的海外布局和技术输出也才刚刚开始，需要理性看待中国出口成绩，守住汽车出口来之不易的增长趋势。

付炳锋表示，中国汽车走向国际市场是一个长期的任务和系统的工程。未来，随着汽车智能化的深入，中国汽车产品的智能化优势会在海外市场进一步发挥，潜力很大。