

新疆之美 美在风景道上

□ 王思超

3月,帕米尔高原上的冰雪尚未完全融化,位于新疆喀什库干塔吉克自治县的盘龙古道已开始有旅行社前来踩线探路。“每年4、5月我们都会组织自驾游客前来赏花踏青,所以要提前来看看沿途的花事和目前的道路情况,以便尽快组织游客出行。”喀什华安国际旅行社有限责任公司总经理顾刚说。

近年来,随着自驾游客的增多,喀什地区文化和旅游部门结合帕米尔风情旅游线路沿线资源,开展旅游公路和风景道提升工作,增建停车场、观景台、旅游厕所等设施,推出了喀什库干塔吉克自治县2日游产品,同时提出将塔莎(喀什库干塔吉克自治县至莎车县)公路建设成为旅游风景道,让游客行在路上即在景中。

不仅喀什地区,新疆各地旅游公路建设都在积极推进中。

政策支持 “旅游+交通”深度融合

根据新疆维吾尔自治区文化和旅游发展“十四五”规划,新疆将持续打造精品旅游风景道和自驾游线路,带动沿途旅游节点城市、旅游小镇、特色旅游乡村的服务配套设施建设,发展交通旅游联动的“廊道经济”。

在《长城国家文化公园(新疆段)建设保护规划》中,也提到了将继续依托国道、省道以及丝绸之路古代交通线路等,打造融交通、文化、体验、旅游于一体的复合廊道,包括库车市国道G217独库公路长城文化风景道、木头沟长城文化风景道、拜城县乌孙古道长城文化风景道、桑株古道长城文化风景道、和静县阿拉沟长城文化风景道、塔莎古道长城文化风景道共6条长城文化风景道。

“阿勒泰地区是奎阿高速公路、五大高速公路以及国道G216、国道G217、国道G219和国道G331等公路的交汇地。便利的交通是旅游快速发展的强大助力。”阿勒泰地区文化体育广播电视和旅游局相关负责人介绍,近年来,阿勒泰地委、地区行署确立“以旅游业为主体,牵动一产、托举二产”的发展思路,编制出台《阿勒泰地区全域旅游发展规划》,并与交通运输部携手,推进国道G331线鸣沙山—乌拉斯台—塔克什肯口岸、青河—富蕴—阿勒泰、布尔津—哈巴河、国道G217线阿勒泰—布尔津、国道G216线红山嘴—阿勒泰公路项目建设,进一步带动沿线喀纳斯、可可托海、白沙湖等阿尔泰山南麓沿线优质景区(点)的发展。

“基于《阿勒泰地区全域旅游发展



新疆喀什库干塔吉克自治县帕米尔高原自驾旅游公路 本报记者 陈晨 摄

规划》,我们和交通部门进行了对接,在各交通沿线充分考虑旅游功能配套,增设服务区、停车场、自驾(房车)营地、便民公厕等,最终的目的是让游客受益,让沿线居民受益。”阿勒泰地区文化体育广播电视和旅游局相关负责人介绍。

产品带动 让公路成为旅游品牌

新疆地域广阔,有沿途旅游资源富集的公路,有景观质量较好的徒步道,也有世界遗产、文物古迹较多的文化走廊。近年来,新疆以风景独特的国道省道公路为基础,通过组织自驾活动、推出自驾游产品等,将独库公路、盘龙古道、伊昭公路等一批沿线风景秀丽的公路打造成知名度较高的网红旅游公路。

以独库公路为例,2017年以来,克拉玛依市文化体育广播电视和旅游局联合塔城地区、伊犁哈萨克自治州、巴音郭楞蒙古自治州、阿克苏地区等地文化和旅游局,在每年6月通车之际都会举办独库公路通车仪式以及自驾游。去年独库公路通车当天,通车量最高达1.53万辆。

阿克苏地区境内国道G217库车市至沙雅县段胡杨林壮观美丽,民俗风情浓郁。“近年来,我们努力推进‘旅游+交通’‘旅游+赛事’‘旅游+摄影’等相关产品,力争将国道G217(阿克苏段)与沿线景观相结合,将其建设成为一条特色突出的风景道。”阿克苏地区文化体育广播电视和旅游局党组书记路娟说。

壮美的丹霞、广阔的草原、绚烂的花海交织,仿佛打翻调色盘。新疆省道S101公路东起乌鲁木齐,西至乌苏巴音沟,总长305公里,沿途可以领略到雅丹、丹霞、戈壁、河谷、峡谷、高山草甸、

森林等自然风光,被称为“天山地理画廊”。2021年,昌吉回族自治州在省道S101公路昌吉段开展了“天山1号风景道”自驾活动,让更多人了解到了这段公路的美。“今年我们还将举行自驾游活动,联合兵团第八师石河子市举办沿省道S101自行车骑行赛等,进一步打响天山地理画廊旅游品牌。”昌吉回族自治州文化体育广播电视和旅游局党组书记张子斌说。

完善设施 风景道建设正当时

新疆维吾尔自治区文化和旅游发展“十四五”规划明确提出,加强自驾服务设施建设,重点完善沿线观光停靠点、标识系统、服务区、停车区等配套服务设施,持续开展旅游风景道沿线公路病害处治,创新融资模式,推进旅游风景道沿线公路提级改造等。

2021年,塔城地区围绕西部边境公路国道G219展开了沿线基础设施建设,在塔城段主要节点建设完善停车场、便民公厕以及景区(点)标识标牌等。塔城地区文化体育广播电视和旅游局局长柴红华表示,今年将继续完善公路沿线旅游相关的配套设施建设,加大沿线旅游厕所建设,并将依托服务区加大对塔城地区旅游资源和产品的推介,如对公路沿线的巴尔鲁克旅游风景区的推介,带动沿线农(牧)家乐、旅游民宿的发展,提高乡村旅游的接待水平,力争将国道G219塔城段打造成为一条黄金旅游线。

克拉玛依市乌尔禾区也有同样的打算。该区在国道G219克拉玛依段新建了一座国际房车露营地。日前,乌尔禾区文化和旅游部门又加入

了国道G219旅游联合推广组织,携手打造国道G219文化旅游品牌。今年该区还将继续加大该区公路沿线乡村旅游、旅游民宿发展力度,打造国道G219文化旅游集合地。

昌吉回族自治州的公路基础设施建设也在不断推进中。“我们积极开发省道S101公路昌吉沿线旅游资源,并计划建设5个旅游服务类驿站,预计今年上半年完工。年内,S101公路沿途的52套旅游民宿也将对游客开放。”张子斌说。

伊犁哈萨克自治州那拉提景区依托位于国道G217独库公路沿线的便利条件,投资2300万元建起了那拉提旅游服务区。服务区提供汽车营地、旅游咨询、景区门票、区间车购票以及道路救援等服务。那拉提旅游风景区综合行政执法大队大队长邓鸿忠表示:“今年我们将在游客服务中心融入更多业态,为广大自驾游客提供更加便捷的服务。”

“新疆之美,美在风景道上,要让游客在路上就能感受新疆之美。”新疆维吾尔自治区文化和旅游厅相关负责人表示,新疆将着重以时速在60公里以内,沿线旅游资源、文物古迹等较为丰富的国、省道为主,推进一批自驾游风景道的建设,如国道G219、国道G217、省道S101天山地理画廊、阿禾公路等,将疆内各主要公路都打造成为各具特色的风景道。同时,与交通、工信等部门通力合作,解决交通沿线的“三难一不畅”(停车难、加油难、如厕难、通信信号不畅)等突出问题,加快施工建设主要旅游公路、风景道沿途配套设施,联合自治区工信部门推进沿途通信基站建设,力争扩大信号覆盖范围。

机动车驾驶证新规利好房车游市场

本报讯(见习记者 唐伯依)据公安部官网消息,公安部新修订的《机动车驾驶证申领和使用规定》(以下简称《规定》)已于4月1日起施行,新增轻型牵引挂车准驾车型(C6)。自此,轻型拖挂房车上路有了驾驶规范。

《规定》新增的准驾车型“轻型牵引挂车”,允许驾驶小型汽车列车,旨在更好满足群众驾驶房车出游需求,促进房车旅游新业态发展。

根据《规定》,已取得驾驶小型汽车(C1)、小型自动挡汽车(C2)以上准驾车型驾驶证,且本记分周期和申请前最近一个记分周期内没有记满12分记录的,可以申请增驾轻型牵引

挂车(C6)驾驶证。已持有A2准驾车型驾驶证,因满60周岁或者自愿降级已经注销A2驾驶证、现在还有驾驶轻型牵引挂车需求的,无须考试,可以直接向车辆管理所申请签注C6准驾车型驾驶资格。

中国旅游车船协会自驾游与露营房车分会秘书长刘汉奇为此撰文表示,《规定》中特意增加了“对60周岁以上、70周岁以下人员,确有驾驶轻型牵引挂车需求的,通过记忆力、判断力、反应力等能力测试后,也可以申请增驾C6驾驶证”。这充分说明,国家在制定政策规定过程中关注到了老百姓的迫切需求,采纳了提出

的意见,照顾到了60后的房车车友群体。

房车旅游是近年来快速发展的旅游方式,特别是新冠肺炎疫情发生后,房车旅游更是以“闭环消费、自我服务”避免疫情传播的优势,发展持续增速。据相关数据,近两年房车销售量以40%至50%的速度增长,轻型拖挂房车更是以价格低、车内部积宽敞舒适的特点受到消费者欢迎。在此之前,拖挂房车上路缺少相应的驾驶规范,形成了一定的事故风险。C6驾照新规弥补了相关法规缺失的不足,让拖挂房车上路更安全,是促进房车旅游健康发展的安全保障。



北京博雅方略文化旅游集团 北京博雅方略旅游景观规划设计院

深耕文旅二十载,以匠人之心,为政府、企业提供优质服务

“十四五”文化旅游业发展规划	
国家级旅游度假区创建	
国家文化公园	乡村振兴
红色旅游	全域旅游
国土空间规划	康养旅游
研学旅行	文旅融合专项规划
风景名胜區	景区提升与创A
旅游休闲街区	露营地
城市双修	田园综合体

北京博雅方略旅游景观规划设计院是北京博雅方略文化旅游集团的核心机构之一,具有国家认定的旅游规划设计甲级资质、城乡规划编制乙级资质、土地规划乙级资质等多项专业资质,是中国旅游协会休闲农业与乡村旅游分会会长单位、中国旅游景区协会景区红色旅游研究与发展中心主任单位、中国城镇化促进会民宿发展专业委员会副会长单位。

建院以来,完成了2000余个精品规划项目,其中完成省级、市级和县级全域旅游规划70余个,荣获“中国旅游知名品牌”,在业界享有良好的口碑,得到了客户及社会各界的认可和好评。

地址:北京西城区车公庄大街9号院五栋大楼A3座12层
官网: www.bnpku.com

服务热线: 010-82781426
联系电话: 15313838109



“三大航”公布2021年财报——

亏损持续 努力自救

□ 本报首席记者 王玮

3月30日,中国国航、南方航空、中国东航同期公布了2021年财报。数据显示,去年“三大航”营业收入共计2433亿元,虽然实现了小幅增长,但净亏损持续扩大,总亏损额达到了409亿元。数据背后,与旅游业紧密相关的民航市场又藏着怎样的危与机?

民航业继续整体承压

财报显示,中国国航2021年实现营业收入745.32亿元,同比增长7.23%;净亏损166.4亿元,同比增长22.3亿元。南方航空2021年实现营业收入1016.44亿元,同比增长9.81%;净亏损121.03亿元,同比增亏12.61亿元。中国东航2021年实现营业收入671.27亿元,同比增长14.48%;净亏损122.1亿元,同比增亏3.8亿元。

“三大航”的连续亏损也反映出民航业面临着严峻的挑战。根据公开数据,2020年,民航业亏损974亿元,其中航空公司亏损794亿元;2021年,全行业再次亏损842亿元,其中航空公司亏损671亿元。这一趋势到目前仍没有改善,今年1—2月,民航业亏损已达222亿元,其中,航空公司亏损185亿元。

有业者表示,尽管全球经济仍在复苏进程中,但是受德尔塔、奥密克戎等变异病毒蔓延扩散的影响,复苏动力较弱,中国民航市场目前面临着需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力。对于营业利润下滑,“三大航”也给出了相应的解释,除了受疫情的影响外,国际油价上涨、营业成本增加额高于营业收入增加额也是亏损的重要原因。

航油成本是航空公司最主要的成本支出之一。国际油价水平大幅波动对航油价格水平和航司燃油附加费收入产生较大影响,进而影响航司的经营业绩。数据显示,“三大航”航油成本均超200亿元,同比增长均超三成。南方航空在财报中表示,假定燃油的消耗量不变,报告期内平均燃油价格每上升或下降10%,将导致报告期内集团营运成本上升或下降25.51亿元。

近期随着航空燃油价格上涨,记者从同程旅行获悉,平台已接到海南航空等航司通知,自2022年4月5日(含)起,调整燃油附加费收取标准,相比上一次的收费标准,增长幅度达到150%。这是今年的第二次调价。去年11月5日,因航油价格上涨已经导致国内航空公司征收燃油附加费,虽然于今年1月5日起暂停征收,但随着国际油价上涨,2月5日航空公司恢复征收国内航线燃油附加费,3月5日再次上调。

去哪儿网数据显示,3月航司调整燃油附加费之后,平均每张机票燃油附加费支出环比2月增长一倍。有业者表示,现在消费者对于出行成本的控制相对较高,因此附加费的上涨,也会影响消费者乘坐飞机的意愿。事实上,“三大航”均在年报中提及民航与高铁之间的竞争风险,使得航司在部分航线上承压。

虽然客运市场低迷,但因防疫用品和物资的运送需求相对较高,2021年全球航空货运需求比2020年增长了18.7%。财报显示,2021年,在货运收入方面,“三大航”均同比大幅提升。

自救措施涉及旅游业

在总结2021年整体经营情况时,“三大航”均表示,在保障疫情防控和运行的同时,面对复杂严峻的形势,他们依然积极在航网布局、收益管控、产品营销等方面提质增效。记者注意到,在“三大航”的自救措施中,多项内容与旅游业相关。

中国国航在2021年度报告中表示,报告期内,集团抢抓市场机遇,紧跟需求变化,重点打造了北京首都至

这一年,中国国航尤其注重夯实服务品质。如今银发族旅行已成为一种风尚。在提升老年人出行体验方面,中国国航不仅设置了老年人专属服务柜台,提供地面引导服务,上线适老版APP,还于2021年3月,推出了一款面向60周岁以上的老年用户的优惠产品——敬老权益卡。老年用户购买该产品后,可以不限次数、不限目的地享受航班经济舱特惠票价。

抓住旅客的胃,就抓住了旅客的心。记者发现,去年多家航司都在“飞机餐”方面动了心思。比如,中国国航就设计研发了“红色之旅”专属机上特色餐饮,在国内50个站点上线“盒你说”餐食新品。中国东航推出“东航,早上好”“东航那杯茶”等特色餐饮。

疫情发生以后,多家航司推出了创新的航旅产品“随心飞”和“机票盲盒”等,帮助航司在当前市场情况下盘活现金流,提升用户黏性。但作为市场低谷期的过渡性产品,在去年各航司推出“随心飞”3.0版本后,市场表现已显疲态。

对此,“三大航”并未灰心,又相继推出了新的促销产品。去年年底,单次出行、不约可退的机票次卡成为一匹新黑马,期期售罄,其中就包括了中国的东航的飞行达人次卡,中国国航的公务舱次卡、冬季滑雪主题飞行次卡。南方航空则推出了双城旅行产品。从2021年11月17日至2022年1月16日,南方航空会员购买全价经济舱往返程机票,成行后可无限次以50元单段的价格兑换此往返程所涉城市的机票。该产品颇受双城旅客、商务旅客的欢迎。由此可以看出,“三大航”正以商旅市场为媒,推出针对性更强,服务更有特色的产品,让市场行情不断向好。

市场或呈现“慢复苏”

2022年的民航业有望迎来新一轮复苏行情吗?国际航协给出了比较乐观的预计:2022年全球航空客运量将达到疫情前的83%,到2024年将超过疫情前的水平。从各航司近期发布的2月经营数据来看,国内民航业2月供需同比改善,“三大航”在旅客运输量、客运运力投入、客座率、旅客周转量等主要指标上均较去年同期出现增长。民航业内人士分析,我国民航市场或呈现“慢复苏”态势。

中国国航也在财报中预测,随着市场进一步复苏开放,全球市场竞争格局有望恢复并延续过去强者恒强的趋势。国内航空市场预计竞争压力将有所缓解。需求端方面,随着国民经济持续稳中向好、国内疫情防控形势总体可控,行业恢复发展的基础将更加牢固,预计国内市场需求将持续复苏向好。

对于这一年的经营计划,中国国航重点提及努力减亏控亏。南方航空计划高质量推进枢纽建设,抓好大湾区发展机遇。同时,深入推进生态圈建设,围绕“吃、住、行、娱、购”搭建产品线;加快布局海南自贸港,推动货运、航食、通航、电商产业项目落地。

中国东航也强调努力改善经营效益,包括做强核心枢纽和重要城市的对飞航线,加强客运和货运的联动,深化航空和铁路的合作,加强集团客户拓展,更加精准把握全年重大会展等活动商机等。

今年以来,疫情在全国多地出现波动,国际油价大涨进一步抬高了运营成本,民航业本就艰难的复苏道路再次遇阻。日前,“清明假期机票价格为近三年最低”的话题更是登上了新浪微博热搜榜。在线旅游平台大数据显示,截至3月30日,出行日期从4月1日至4月6日的预订机票,经济舱平均支付价格为546元,同比去年下降近两成,其中部分热门线路中出现1折机票,部分低价机票即使加上机建燃油费后的价格,依旧不足火车票价一半。

从“三大航”的努力来看,“阵痛”终会过去,只要出行需求在,市场就在。随着各地对于相关企业的纾困政策相继落地,“三大航”也有望在提升旅客乘机体验,进一步强化公司竞争力的同时,找到市场新的突破口。

