

得益于降本增效“三大航”明显减亏

□ 本报记者 唐伯依

中国国航、中国东航、南方航空近日陆续交出 2023 年“成绩单”。总的来看,“三大航”去年业绩虽未实现扭亏,但经营业绩有明显改善,总体营业收入 4147.70 亿元,同比增长超 1.2 倍;归母净利润总计 134.23 亿元,同比收窄近九成。数据背后,下一步与旅游业紧密相关的民航市场有哪些新动向? 机遇与挑战在哪?

整体仍未扭亏

从财报数据来看,去年,“三大航”营业收入同比均有所增长。国航和南航的营业收入已超过 2019 年。国航营业收入增幅最快,同比增长 166.74%,为 1411 亿元;南航营业收入最多,为 1599.29 亿元,同比增长 83.70%;东航营业收入为 1137.41 亿元,同比增长 145.63%,未突破 2019 年水平。

去年旅游市场持续复苏,航空市场热度随之攀升,航司为何依然亏损? 东航曾在 2023 年业绩预亏公告中申明:“去年,国内经济回升向好,国内民航客运市场稳步复苏,但国际客运市场仍面临诸多挑战。由于部分航线受航权限制、签证政策、保障资源不足等因素影响,国际航线整体恢复进度

不及预期。宽体客机转投国内,导致国内市场运力供给增大。此外,受到公商务旅客出行需求疲软、汇率波动等因素影响,航司经营压力较大。”

“当前主要的问题在于国际旅行恢复缓慢,而在国内航司中‘三大航’国际航线占比最多,宽体机数量也相当多。由于 3 年疫情的影响,航线仍未完全恢复,原本执飞国际远程航线的宽体机转入国内市场,会加剧国内供需矛盾,影响了航空公司的票价水平和飞机利用率以及客座率。当国内市场两旺逢暑期等旺季时,会呈现出供需两旺的局面,但当亲亲子家庭、学生群体等没有时间出行,需求会快速下降,航司收益也随之下降。”一位民航

业者进一步解释道。

民航业内人士林智杰分析,虽然去年“三大航”亏损大幅收窄,但整体来说还是较困难的一年。除了受到国际市场影响,油价较高、成本压力较大,以及疫情期间出现的巨额亏损和沉重债务也是影响航司盈利能力的因素。

中国民航高质量发展研究中心专家慕琦在接受媒体采访时表示,去年,国内旅游休闲需求猛增,带动航空业务增长,尤其是对春秋航空这类低成本航空公司是大的利好,但是对业务更为广泛的“三大航”来说,业绩助力有限。

另外,“三大航”的投资损益也影响着其业绩。比如,国航旗下国泰航

空去年实现了 2019 年以来的扭亏为盈,对航司业绩产生了积极影响。财报显示,国泰航空全年的高收益率和强劲的财务表现,离不开这段时间旅游需求的持续释放。

而南航在 2023 年业绩预报中表示,部分亏损源于消化四川航空战略投资影响。根据财报,去年南航以 23.40 亿元现金向川航增资,按照增资额与前期未确认的投资损失两者孰低的原则,确认该笔支出为投资损失。南方航空副董事长、总经理韩文胜在 2023 年业绩说明会上介绍,投资损失产生的原因主要是疫情期间四川航空累计经营亏损,超出南航对四川航空的投资成本。

提升盈利能力

“三大航”去年努力降本增效,通过“节流”手段减少亏损,同时也在提升盈利能力上做出新的探索。

在航空餐食方面,相比 2019 年,“三大航”的成本费用和占总营业成本的比例均有所下降。具体来看,东航、国航、南航支出分别为 29.93 亿元、30.03 亿元、25.63 亿元,而在 2019 年,支出分别为 36.67 亿元、40.26 亿元、39.75 亿元。

“南航持续推进‘绿色飞行’节约餐食活动值得点赞,鼓励旅客按需用餐、自愿取消餐食,减少了不少餐食浪费。”一位业者说。

不过,飞机餐的“缩水”频频被消费者“吐槽”,有网友认为有些配餐过于“寒酸”。为此,有业者提醒,航司压缩成本不能以降低旅客体验为代价。”当

前航司运营成本不小,此举意在减少餐食的浪费,避免出现花了钱旅客却没体验到情况,但是这需要在确保旅客体验的前提下进行。比如将餐食费用从机票价格中剥离出来,需要吃饭的旅客花钱吃好,不需要吃饭的旅客可以从机票中减去这笔费用。”林智杰建议。

除此之外,国内机票价格上涨、加快数字化转型,以及通过引进先进机型、退出老旧机型、精减机型种类来优化机队结构,降低运营成本,也提高了航司盈利能力。

在开源方面,航司也在持续开发辅助营收业务,拓展机票之外的收入,进而提升整体收入。比如,南航在 2023 年度财务报表附注中提到“其他业务收入”,包括酒店及旅游业务、航

空配餐业务和其他收入。其中,酒店及旅游业务 2023 年的收入为 7.5 亿元,成本为 6.56 亿元,相比于 2022 年,收入和成本均有所提升。

值得关注的是,去年,“三大航”在“航空+”方面也加大了探索力度,不断健全航空产业链,充分利用各领域资源为航空赋能。比如,东航与携程旅行网建立“航空+互联网”合作模式,在产品促销、航线宣传等方面加强合作;加强与支付宝等平台合作;加强与大型酒店集团和用车平台的合作,提高游客的出行便利度等。

拓宽航空服务场景、提供便捷服务也是“三大航”的探索方向之一。东航打造“空中快线”品牌,推出“惠享东方”“C919 优享”等产品,实现空中

WiFi 宽体机全覆盖,推出年卡、多次卡等空中 WiFi 特色产品,不断提升旅客黏性。国航则融合地域餐饮文化推出特色餐食及饮品,增加国航快线至 7 条,上线国航系之间航班免费转,支持旅客随到随走。

“面对同业竞争,航司需与市场其他竞争主体实现差异化发展;面对替代竞争,则需要尽可能实现优势互补。”一位业者说,比如国航围绕枢纽和主要基地市场打造干线、快线,以高质量产品巩固核心市场竞争力。同时,利用高铁与航司的优势互补,推动空铁联运融合发展,加快推动现代化综合交通体系建设。东航的空铁联运产品覆盖 46 个城市,通达 710 个火车站,实现航空段与 1240 个火车段的双向联运。

拓展发展空间

随着我国签证政策的不断优化,免签“朋友圈”逐步扩大,通关便利化水平持续提升,游客出游意愿有望进一步增强。根据中国民用航空局的预测,国际客运市场将加快恢复,预计今年年底每周运行 6000 班左右,恢复至 2019 年的 80%。

有业者判断,在此背景下,我国国际航空市场有望迎来更快速复苏,这

显然也会有助于“三大航”加快修复业绩。今年“三大航”的工作重点预计还是会放在国际航线的恢复上。“因为国际航线的恢复数量(航班数、座公里数)和质量(上座率、票价)事关航司的飞机利用率和收入。这也是今年是否能实现扭亏的关键。”

3 月 31 日起,民航开始执行新航季航班计划。“三大航”均发力国际市场,增设、加密国际航线。东航平均每周始发国际航班 978 班,地区航班达 264 班。从恢复情况来看,东航通往欧洲、大洋洲、中东等地的航班量已超 2019 年水平。南航执飞 188 条国际及地区航线,通达欧美、澳新、东南亚、日韩、非洲等地。国航则表示对北京—洛杉矶、纽约、法兰克福、斯德哥尔摩等 25 条国际及地区航线进行加密,欧洲航线已超过 2019 年投入水平。

在提升运营能力方面,各航司也

在积极准备。国航方面明确,今年会着力提高效益质量,大幅提升盈利水平,加大改革创新力度,推动服务品质全面提升。东航提出将稳步恢复联盟合作,推动国际航班有力恢复;持续做强中转业务,加强中转产品设计,优化航线衔接增加中转机会,加大中转联程的销售力度;积极推进辅营产品和优享类产品在全渠道的投放和销售。

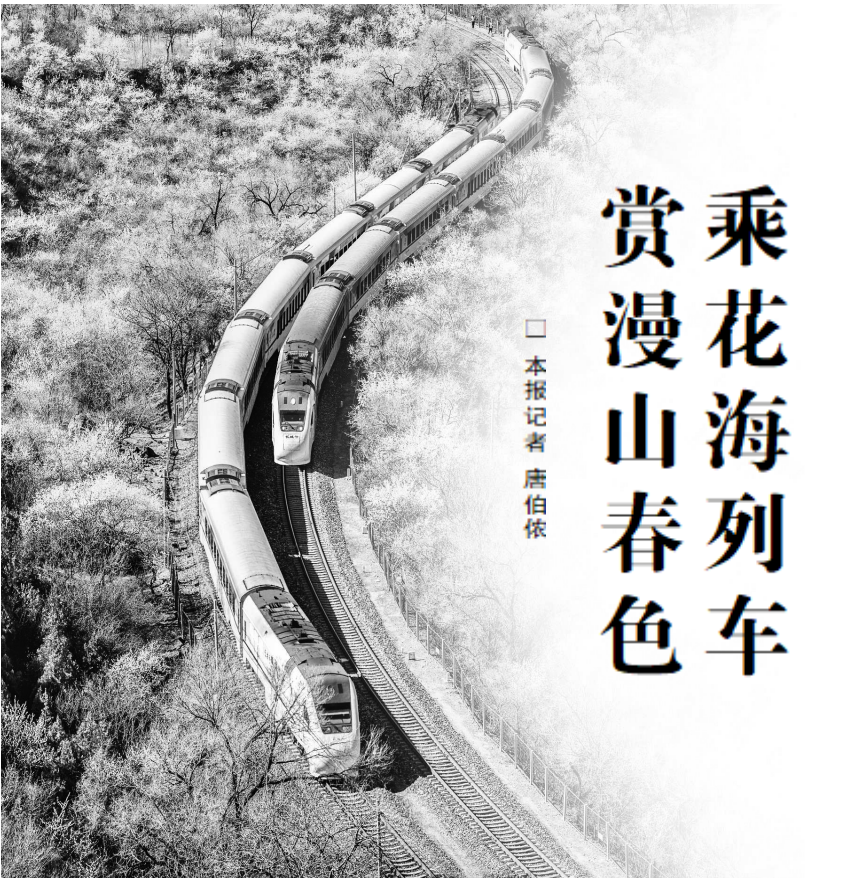
为应对市场的淡季,航司也在优化产品上下功夫,不断提升游客出游体验。南航推出“新启航·畅享飞”出行产品,旅客购买后在指定中国境内始发至国际及地区新开航线上,可不限次数兑换往返程经济舱机票。国航明确将持续关注青年、老年群体的出行体验,继续扩大学生优惠适用范围,2024 版敬老权益卡在國內版的基礎上增加了国际版和國內国际通用

版。东航 4 月在长三角地区推出“虚拟航班模式空巴联运产品”,通过“长途大巴+航空机票”的空地一体化联运模式,为旅客打造“一票到底”的优惠价格和“无缝中转”的便捷体验。

还有业者提到,未来一些小众目的地可能更受欢迎,对于航司来说,可以关注共建“一带一路”国家的相关航线,而在去年,各航司已经在这方面有所行动。

在航旅纵横行业发展总监赵楠看来,今年国内民航业将从恢复式增长转变为平稳增长,但人们旅游出行热度不减,在夏秋航季的五一、国庆假期以及暑期,民航旅客量或将再创新高。

“今年,除了要将目光聚焦在降低运营成本 and 资产负债率上,‘三大航’还要继续深化服务品牌建设,创新管理机制,提升应对各类风险的能力,继续拓展发展空间。”一位业者总结道。



赏漫花海列车

□ 本报记者 唐伯依

春暖花开、层林叠翠。汽笛声响,一列满载着游客的北京市郊铁路 S2 线长城号,从遍布着粉白相间的山桃花和杏花的山野中缓缓驶来,这是开往春天的列车。

“在 S2 线上开行的列车被称作‘花海列车’,我们关注它很久了,在社交媒体平台上看到了很多好看的照片,就等着一放假带儿子过来打卡。”清明假期第一天,北京市民黄女士一家一早就到了黄土店站候车大厅。“交通很方便,从地铁站出来走几分钟就能到。”

S2 线是北京市第一条开通运营的市郊铁路,由黄土店站开往河北省怀来县沙城站,线路全长 108.3 公里,沿途设有南口、八达岭、延庆、康庄等站。

为方便市民游客赏花、出行,3 月 15 日至 4 月 15 日,S2 线每日开行 7 对列车。“周末在原有 7 对列车的基础上增开 4 对,开行列车数量达到 11 对。”北京市域铁路融合发展集团有限公司运营发展部副经理殷波介绍。

“现在是 10 点整,列车已经启动了。大家看我身后的超大车窗,春色美不胜收。工作人员说南口至居庸关长城段景色最美,穿行花海路段时列车时速会降至 40 公里以下,方便大家观赏、拍照,大家有机会一定要过来看看哦。”旅游博主桃桃边举着手机拍摄视频边做讲解。

列车行进途中,游客们不时举起手机拍照,想要记录下窗外的美景。其实,乘 S2 线列车不只是观光赏花之旅,更是了解长城文化、中国铁路历史之旅。

“除了赏景,还能体验列车在著名的‘人字形’铁路上转向开行,感受京张铁路的魅力。S2 线沿线的八达岭站,不仅有八达岭长城,还有岔道古城和青龙桥火车站。青龙桥火车站是京张铁路上的一个小火车站,站房仍保留着修建时的样式……”列车上,一位工作人员正在车厢内作免费巡讲。记者了解到,目前 S2 线每趟列车上都配备了讲解员,随车向乘客们介绍列车情况、长城文化、沿途美景,推荐最佳游览线路等。

值得一提的是,从 S2 线沿途停靠的各个站点下车后可抵达不同的景点。比如,在南口站,游客下车后可步行至中共南口特支教育基地等。在八达岭站,游客下车步行几百米可抵达八达岭长城的登城口;从八达岭站步行 1.1 公里,可到达京张高铁八达岭长城站,这附近有长城博物馆、詹天佑纪

念馆等。在延庆站,游客出站后可去逛逛周边的世园公园、龙庆峡、野鸭湖等景区。

“为了丰富游客体验,我们与北京八达岭文旅集团合作,联合推出相关旅游产品,包括长城文化研学、观看老北京传统表演、汉服旅拍等,为游客提供多元化的文旅体验。”北京北站客运业务科副科长张绪介绍。

列车行驶 1 个小时后到达八达岭站,记者随着不少游客下了车。

在八达岭长城景区老北京演绎馆内,点一盏盖碗香茗、一碟地道小吃,看一出包含着京剧、鼓曲、相声等的大戏,成为很多走下火车的游客休闲方式。景区还推出八达岭长城“秀才说”,为游客讲解长城文化。“八达岭长城的显著特点是双面垛口,意味着可从两侧同敌作战……”假日期间,“秀才说”精讲员孙少奇带领大家边爬长城、边讲解互动。

“我和闺蜜对今天这趟行程非常满意,感觉很有收获。不仅打卡了‘网红’S2 线、爬了长城,还听了讲解,弥补了不少长城历史和铁路知识的空缺。”95 后游客倩倩说。

为了给游客提供更好的出行体验,铁路部门也做好了保障工作。

“我们在黄土店站站前广场设置雨棚及回形廊,确保旅客在大客流期间能够保持良好秩序依次候车,节假日期间协调站部、街道等单位在候车室、站台等区域安排足够服务人员,答疑解惑、维护站台秩序,为旅客提供安全便捷的乘车环境。我们还在八达岭站增加取暖、降温设备,为旅客提供舒适候车环境,并对检票口、出站口进行设施设备改造,拓宽通道、增设闸机,方便旅客快速进出站。”张统说。

记者了解到,铁路部门与北京八达岭文旅集团合作,在长城站出站口安排免费接驳车,方便旅客换乘公交。同时,北京八达岭文旅集团还在长城站出站口外配置保安人员,协助列车引导游客,快速分流旅客和堵塞出站口的车辆,避免发生拥堵。

不负春日时光,搭乘着“花海列车”徜徉于山野之中,观赏着盘亘在青山之中的万里长城,已然成为北京市民近期的热门旅行方式之一。以花为“媒”,S2 线也开拓了消费新场景,为当地经济发展注入新动能。

压题照片:行驶在 S2 号线上的列车穿越花海 视觉中国 供图

四川隆昌古宇村：农文旅融合发展 打造乡村旅游新名片

“楼房当作别墅盖,风景堪比九寨沟,公园修在家门外,幸福生活好自在。”这句通俗的顺口溜,描绘了四川省内江隆昌市古宇村的新面貌。

“古宇村有古宇湖等丰富的旅游资源,要想办法发展起来。”这是大家的共同期盼,但该走怎样的发展之路是一个难题。2012 年,古宇村作为内江市第一批农村集体产权制度改革试点村,大胆推进农村改革。借此契机,隆昌邀请四川省农科院专家来古宇村进行调研论证和规划设计。“古宇村耕地少,只有把土地流转出来发展产业。”农科院专家说。

街道与村“两委”立即成立工作组,多次召开村民代表大会,挨家挨户做工作,打消村民顾虑。经过工作组的努力,古宇村流转出土地 1200 亩。

土地流转之后,“幸福古宇”新村

建设如火如荼。经过 4 年的时间,109 户村民全部搬入新居。在此过程中,古宇村还探索总结出“三自一引”治理机制,有效化解土地确权颁证、新村建设及产业发展中的突出矛盾和问题。同时,结合当地实际,提出了“农旅融合、产村融合”的发展思路,以解决失地农民就业问题。

在村党委的引领下,古宇村成立了渔业产业党支部和水产养殖专业合作社,引进西南大学等四川省内外院校和水产科研单位,合作建设“稻渔综合种养专家大院”,创建了“古宇湖生态鱼”品牌,发展特色水产养殖,稻渔综合种养达 1200 亩,实现年产量 300 吨、产值 1500 多万元。

“除了丰富的水资源,古宇村还有自然风光资源,只发展水产养殖还不能让村民富起来,我们还要大力发展乡村旅游。”古宇村负责人说。

为了发展乡村旅游,古宇村引进了香溢谷花卉种植有限公司和山南野民宿,建设渔文化博览馆和风情美食街,大力发展休闲观光游和民俗文化旅游。目前,旅游业快速发展,村民人均可支配收入达 2.56 万元,实现了农民增收。

近年来,隆昌市又投入资金 60 万余元,有序推进古宇村景区绿化、亮化、美化工程,建设智能停车场,推动香溢谷景区提档升级,完善公厕、路灯、监控等基础设施,进一步提高景区的综合治安和防控能力。

2022 年,古宇村创建成为国家 3A 级旅游景区,获评省级乡村旅游重点村,被命名为第二批“天府旅游名村”。2023 年,古宇村农文旅融合发展示范项目入选“2022 四川十大城乡融合案例”。

(栗梦)

四川仪陇：清明假期红色景区迎参观热潮

今年清明假期,四川省南充市仪陇县 6 家国家 A 级旅游景区有序开放,红色研学、踏青赏花、亲子采摘等活动丰富,激发消费新热潮,文旅市场活力满满。

“红色足迹”祭奠革命先烈

清明假期来到朱德故里景区,沿着革命道路拾级而上,精美的朱德汉白玉像矗立眼前。游客向朱德塑像敬献花篮,表达对朱德同志无限的敬仰和深切的缅怀。

在朱德同志故居纪念馆内,参观者络绎不绝。朱德生平事迹基本陈列、缅怀厅和互动体验区三大展区,以丰富的实物、图片、音视频和声情并茂的解说,让游客了解其艰苦奋斗、奉献人民的光辉一生。

在德阳旅游景区“为人民服务”的光辉典范张思德同志塑像前,党员干部进行了追思先烈张思德的

活动,践行为人民服务的初心,汲取奋勇前行的动力。

“绿色风景”赏花踏青寻春意

在仪陇,自驾、骑行、徒步成为人们清明假期出游的热门方式,赏花、踏青、露营、采摘等主题旅游需求旺盛。其中,德阳旅游景区的“上香山”观景景、赏春花等系列活动,让游客充分享受到刺激与乐趣并存的户外体验;三条沟农业主题公园内,草莓乐园亲子采摘等活动精彩纷呈;安溪湖乡村旅游景区内桃花、杏花、梨花、樱花竞相绽放,吸引众多游客前来打卡;柏杨湖国家水利风景区推出插花船比赛、钓鱼比赛、环湖骑行、露营烧烤等活动,让游客体验“年轻态、新玩法”。

清明假期,仪陇县接待各地游客共计 24.97 万人次,较 2019 年同比增长 20.21%,实现旅游综合收入

2.067 亿元。

近年来,仪陇县紧紧围绕“红色旅游示范县”建设目标,牢牢把握“保护利用好红色资源、弘扬传承好‘两德’精神”总要求,突出红色文化主题,深挖红色文化内涵,全面做好“吸得来、留得住、感受好”文章;加快推进文艺精品、非遗技艺进景区,实施博物馆、纪念馆数字化提升改造,通过动态展示、全息影像等数字化提升方式,开发游客参与度、体验性强的沉浸式项目;不断完善基础设施,有效整合特色资源,着力把丰富的红色资源转化为高质量发展优势,把“伟人故里”打造成为仪陇最大 IP,倾力建设集红色旅游、特色小镇、宗旨教育、文化体验等于一体的全国知名红色旅游目的地。

(杨林)