

先周边后远程 国际航班恢复分步走

暑运过半,国际航班的复航与航班量正在提速,不过由于境外旅游市场恢复滞后、航班运行组织周期长等因素,仍未恢复至2019年的五成。北京商报记者调查发现,7月以来,东南亚、东亚地区国际航线的航班量恢复领跑,欧洲位列第三。国际航班的恢复也影响着国内航司的经营,相比之下,阿联酋航空、大韩航空等部分外航的国际运力恢复已达八九成。先慢后快、先周边后远程、先国内后外国的特点显现。近日,多个中央级会议中提到要将“推动国际航班恢复”作为重要工作,在政策支持与暑运、国庆出行高峰的带动下,未来国际航班的恢复也将持续提速。



“整体恢复半数”

暑运到来后,出境需求不断攀升,国内航司也在7月新开和加密了一批国际航线。但是总体来看,我国国际航班的恢复仍不到2019年同期的五成。

航班管家提供给北京商报记者的数据显示,7月国际航线航班量32097架次,环比上月提升22.5%,恢复至2019年的46.8%。国际出境目的地中,东南亚占比42.7%,居于首位。

在旅客量上,航旅纵横大数据显示,7月以来,国内航司出入境旅客量超过360万人次,恢复至2019年同期的53%左右。

“整体恢复半数”的判断也得到了来自监管层的佐证:据民航局半年工作会上透露的信息,截至今年6月底,国际客运航班每周达到3368班,恢复至疫情前的44%;通航62个国家,恢复至疫情前的86%;国际航班客座率为67.5%,低于疫情前12.4个百分点。

“周期更长”

从1月的8.1%到7月的46.8%,在民航业内人士林智杰看来,目前国际航班的恢复基本符合此前的预期,恢复率月趋势总体较为平稳。

“国内航班一个月就能恢复到40-50个百分点,很快就能满血;但是国际方面的恢复周期更长,受到的影响更多。”林智杰提到的“恢复周期更长、受影响更多”,在今年民航总局的半年工作会上也有所提及。

据媒体报道,民航局局长宋志勇在半年工作会上指出,国际客运市场受到境外旅游

市场恢复滞后、航班运行组织周期偏长、部分国外机场保障能力不足以及地缘政治等因素影响。

“从计划到实际执行,国际航班可能需要两到三个月。其中包括了双边的谈判、航权时刻的安排、保障协议的签订、飞越空管的协调等环节。”林智杰分析道。

不仅如此,各国的双边航权谈判差异性也比较大。林智杰表示,一方面体现在程序上,另一方面双方谈判的意愿和关系基础也很重要。此外,机票的销售也需要提前一两个月。因此,相比于一个月就能恢复40-50个百分点的国内航班,国际航班的恢复更加漫长。

东南亚和东亚领跑

尽管恢复周期更长,但从总体恢复情况聚焦至国际出境航班目的地区域,7月东南亚、东亚的占比仍然领跑。

航班管家数据显示,在国际出境航班目的地区域中,东南亚以42.7%居于首位,东亚以32.9%紧随其后,其余依次为欧洲、西亚、大洋洲、南亚、非洲等,北美洲以0.9%居于末尾。

东南亚和东亚领跑的原因可从上半年出境旅游市场中窥得端倪。

根据中国旅游研究院发布的《2023年上半年出境旅游大数据报告》(以下简称《报告》),上半年出境旅游目的地共接待内地(大陆)游客4037万人次,93.95%的游客集中在亚洲地区。在全球19个典型区域中,交通和签证便捷、旅游资源丰富的东亚、东南亚地区接待出境游客最多,分别占比83.92%、8.59%。

而从热门目的地看,《报告》显示,位于第

一梯队的为泰国和日本,第二梯队的有新加坡、韩国、缅甸、美国、澳大利亚、马来西亚、越南位于第三梯队。9个热门国家中,7个都在东南亚及东亚。

中韩航班量最大

签证便捷、旅游资源丰富,且距离近适合短假出行使得东南亚和东亚的出境游率先恢复,上半年集中爆发的出行需求推动了这两个地区航班量的恢复,为暑运航班量的领先打下基础。

具体到主要国家或区域的7月出境航班量上,航班管家数据显示,排名第一的是中韩航班,其航班恢复率达60.4%,其次是中泰和中日航班,中英航班量位列第十一。不过从恢复率来看,中英航班的恢复率以97.3%领跑,接下来是中东地区和新加坡,其恢复率分别为75.1%、69.8%。

民航业内人士李瀚明表示,中韩两国距离近,对当地的保障需求少,相比之下,长航线机组在飞行后则需要当地过夜,因此中韩航班恢复起来更迅速。

而对于中英以及往返中东航班恢复率高的原因,李瀚明表示,这两地在2019年的航班量就比较少,因此恢复速度与日韩泰等航班量大的国家对比更快。

此外,中东地区作为重要的中转地,在部分欧美直飞航线受到空域管制影响时,其非直飞航线受到大量前往欧美地区的旅客青睐,由此也加速了中东地区的航线恢复。

这也能从全球民航市场的恢复情况中得到印证。据航班管家数据,7月亚洲民航市场

恢复至2019年同期的97.8%,而欧洲民航市场恢复至88.3%,北美洲仅恢复至82.9%。

部分外航运力恢复八九成

从航司运营的角度来看,国际航班的恢复与航司业绩息息相关。

以三大航为例,放眼今年6个月以来的运营数据,国航的国际航线客运营力投入(按可用座位公里计)从7.21亿人公里增长至42.9亿人公里,旅客周转量(按收入客公里计)从4.20亿人公里增长至28.2亿人公里;东航的国际航线客运营力投入从6.56亿人公里增长至31.38亿人公里,旅客周转量从4.37亿人公里增长至23.22亿人公里;南航的国际航线客运营力投入从11.65亿人公里增长至39.48亿人公里,旅客周转量从8.43亿人公里增长至32.38亿人公里。

根据以上数据计算可得,国航的客运营力投入共增长35.69亿人公里,旅客周转量增长24亿人公里;东航运力投入增长24.82亿人公里,旅客周转量增长18.85亿人公里;南航运力投入增长27.83亿人公里,旅客周转量增长23.95亿人公里。

据了解,运力投入和旅客周转量分别代表了航司供给与市场需求,是反映航司运营情况的重要指标。三大航的运营状况也对应着其半年业绩。在其发布的2023年半年业绩预报中,国航、东航、南航分别减亏超八成、超六成、超七成,总计减亏355亿-384亿元。

尽管减亏卓有成效,但三大航均表示半年业绩仍未实现盈利,国际航班恢复不及预期、人民币兑美元汇率贬值等是预亏的主要原因。

与我国国际航班恢复滞后不同,部分外

航的国际运力已恢复至2019年的八九成。

据阿联酋航空提供的数据,目前阿联酋航空全球通航目的地总数(包括迪拜在内)共143个,全球航班运营情况已恢复至疫情前90%以上水平。而截至7月,大韩航空国际线运力也已恢复至2019年的80%以上。

从新加坡航空的数据来看,截至8月1日,新航集团全球航线网络覆盖至36个国家和地区的118个目的地;疫情前(2020年1月)为37个国家及地区的137个目的地。

这与国际民航市场的率先恢复有关。李瀚明表示,国际民航市场出入境需求的爆发式增长是在2022年3月,国际航班随之进入快速复苏阶段。

林智杰指出,我国国际航班今年1月才重启复苏之路,而一些国家率先打开国门启动恢复,因此外航国际复航率相对高些。

下半年有望恢复60%-65%

目前来看,我国国际航班的恢复仍然需要一段时间。不过,助推其恢复的力量也在不断增加。

7月11日,民航局在2023年全国民航年中工作电视电话会议上指出,要进一步推动国际航班恢复,务实推动、积极参与双边航权拓展和区域民航合作交流。7月24日,中共中央政治局召开会议,部署下半年经济工作,其中会议提到,要增加国际航班,保障中欧班列稳定畅通。

值得一提的是,中国驻新加坡大使馆已于北京时间7月26日0时起,恢复对持普通护照来华经商、旅游观光、探亲访友和过境的新加坡公民15天免签入境政策。

这无疑是一项利好中新航线航班恢复的政策。据媒体报道,新加坡航空公司集团下属的酷航从7月底开始,逐步增加往返本地和中国的航班,目前已于8月2日恢复新加坡飞往南昌的航班。

对于下半年的国际航班恢复情况,宋志勇在半年工作会上预计,全年国际客运市场的复苏将呈现先慢后快、先周边后远程、先国内航司后外国航司的特点,下半年国际航空客运市场将加快恢复,国际客运航班量有望恢复至疫情前60%-65%。

在多方共同发力的情况下,林智杰表示,国际航班量将进一步回升,机票价格也将随之回落。宽体机可以重新回到国际市场,整个行业供过于求的局面也将有效缓解。

北京商报记者 关子辰 牛清妍

“时光列车”首发 北京地铁穿越的不只是历史

8月8日,北京地铁“时光列车”正式上线运行,坐着地铁“穿越时空”也将成为地铁一道新的风景线。按照北京地铁的计划,期望把“时光列车”打造成为暑期旅游打卡的新地标。从1969年第一条地铁诞生,北京成为了中国首个开通地铁的城市。经过50余年的建设,北京已开通运营地铁线路达到27条,运营里程达到807公里。密如织网的北京地铁线路,不仅便捷了市民的通勤,也打通了消费线、旅游线、文化线、商务线,成为了城市烟火气的风向标和城市经济的大动脉。

1号线驶来“时光列车”

自8月8日起,北京地铁“时光列车”在1号线八通线上线试运营,期间,该车运营时间段为工作日的14时至15时,运行区段为古城站-复兴门站区段。

在地铁车厢内,乘客李莲告诉北京商报记者,她觉得今天的车厢跟以前不太一样。“一进车厢发现好像整体颜色变了,而且很多人在拍照,我一观察才发现整个车厢很有复古的感觉,像很早前坐的那种绿皮火车。”李莲说。

李莲所感受到的不同,恰是北京地铁为“时光列车”设计的小巧思。北京地铁1号线检

修中心技术助理栗亚楠向北京商报记者介绍,“时光列车”由6节编组组成,列车两端的车厢分别设置20世纪60年代的DK2型车、70年代的DK3型车样式,第2节、第5节分别设置为80年代DK11型车和90年代的DKZ4型车样式,中间的3节、第4节车厢则蕴含了新世纪两个十年的“双奥”元素,以2008年8号线奥运支线DKZ15型车与冬奥支线智慧冰雪列车为设计原型。

栗亚楠介绍,“时光列车”通过贴纸及部分设施还原,一定程度复刻每个时间段运营的典型车型外观外貌,同时通过图文、视频展示车辆发展史、车辆技术发展史。“乘客在车厢中既能看到地铁开通初期的线路图,富有年代感的标志、车票、风扇罩等老物件,也能

体验到20世纪60年代横排座椅、80年代红色座椅的时代印记。”

北京地铁相关负责人向北京商报记者介绍,上线“时光列车”是北京地铁首次尝试为广大乘客提供沉浸式“穿越时光”乘车体验。乘客无论从车头或是车尾上车开始参观,均能体验到“从过去到当下”又“从当下回到过去”的感觉。该车能够让乘客在乘车过程中了解地铁技术的进步与变革,感受新时代首都地铁发展的速度,共同回顾和见证首都轨道交通以及首都城市发展的时代记忆。

串联经济与民生

“时光列车”的背后,是北京地铁数十年的发展历程。事实上,从上个世纪五十年代中期诞生第一张规划图至今,北京地铁实现了从无到有、从线到网的发展历程。

从1969年北京第一条地铁诞生,50余年来,北京地铁运营线路从最初的1条线23.6公里,发展到现在27条线807公里的大规模网络化运营格局,形成了每日运送千万乘客的喧闹的地下通道,也串联起了北京的经济与民生。

从商圈来看,纵观纽约、东京、香港等国际大都市,许多商场或住宅都是建设在地铁之上,“地铁上盖”作为一种新型物业形态,既提高了土地使用效率,也方便了居民的生活。

在北京也有这样的案例。在地铁8号线平西府站之上,由京投银泰力主打造的商业项目“公园悦府商业中心”便是著名的“地铁上盖”。该项目将平西府站D1和B两个出入口包裹起来,与D3和D2两口隔街相望。项目建成后,商业整体配套可达6万平方米,未来,计划涵盖时尚、休闲、餐饮、购物、文化等多种业态,切实满足周边居民日常生活需求,全方位提供吃喝玩乐购一站式生活体验。

从线路来看,10号线把北京三个热点区域——中关村、亚奥和CBD连接了起来。早在2005年地铁10号线全线开工时,其沿线几乎所有的沿线楼盘均以比邻地铁10号线为主要卖点。

从北京大兴的新宫到海淀牡丹园,乘坐19号线耗时仅25分钟;从天通苑站到望京站,8站需约30分钟的时间……地铁串联起商圈、产业园、社区学校、机关企业,不断为出行和产业提速。

轨道微中心消费链起势

早在2021年,北京市商务局在发布《北京市“十四五”时期商业服务业发展规划(征求意见稿)》时就提到,北京还将加强新城地区消费新载体建设,例如,以轨道微中心建设为抓手,在怀柔南站、未来科学城南区站、平谷站等轨道交通站点,打造购物、商务、公共服

务、文化娱乐于一体的轨道微中心消费链。

次年,《北京市轨道交通网规划(2020年-2035年)》于2022年8月公布,提到通过地铁引导优化城市空间结构和功能布局,实现轨道引领城市发展的新路径,同时,重点打造轨道微中心,塑造城市发展的活力空间与市民愿意前往的魅力空间。

在过往线路的基础之上,这些规划与愿景的覆盖面仍在不断扩张。北京商报记者从北京市朝阳区获悉,朝阳区将打造地铁14号线商业带,进一步发挥14号的连通线作用,在周末延时运营,加速沿线合生汇、华贸购物中心、SKP、蓝色港湾、颐堤港的商圈联通,推动北部优化、南部提升,从而形成多点支撑、多业并举的商业带。

同时,值得注意的是,《2023年北京市城市轨道交通建设地铁线计划》于今年3月发布,其中显示,北京今年底将开通17号线北段、16号线剩余段2条地铁线(段),届时北京城市轨道交通运营里程将超837公里。同时,1号线支线也将启动建设。

此外,今年将启动建设的1号线支线途经丰台区、石景山区,西起青龙湖东站、东至八角游乐园站。作为中心城区西部轨道交通重要联络线,该线将填补丰台河西地区轨道交通空白,支撑区域重点功能建设和提升,推动河西地区高质量发展。

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎