

京郊民宿灾后重启争分夺秒

“想快点与朋友们重逢”

“7·31暴雨后的一个月里，我们一直在奋力追赶消失的8月。”王改芳是门头沟区雁翅镇槐井石舍的店长，在暴雨过后，槐井石舍经历了近一个月的修缮工作，终于在8月27日开始进行开业筹备，9月1日正式恢复营业。“我们想着能够快一点恢复，尽可能地减少一部分损失。”

但现实永远是残酷的。王改芳表示，“民宿一共有11间房，目前能够接待客人的只有9间，从正式恢复营业至今，每周最多也就能卖出3-4间房。因为门头沟地区灾情实在是太严重了，目前进村的道路还没有完全恢复，甚至会随时面临停水，部分客人也会心有余悸。在中秋节前的最后一周内，我们还要完成剩余两间房屋的修缮工作，以最好的面貌迎接客人。”

其实，需要面对现实的远不止王改芳一位民宿主。房山区静观云居民宿负责人告诉北京商报记者，民宿从9月初恢复营业至今，基本没有客人预订。民宿旁边的十渡景区受损严重，尚未恢复，所以好多客人出行的意愿就不是特别强烈了。

北京商报记者前往门头沟潭柘寺景区进行实地探访，在经过必经之路时看到，道路两侧仍有洪水冲刷形成的沟渠，沙土淤泥成堆，两旁的房屋基本全部被冲毁，但马路中间小客车仍可通行。

“争取在‘十一’假期前夕与朋友们重逢。”坐落在房山区张坊镇的星野原宿此前受灾较为严重，老板穆金球透露，因部分设备、装饰尚未修复完毕，目前民宿还无法正常营业，预计在“十一”左右能够恢复预订。

此外，门头沟区顶奢酒店也暂未传来好消息。据携程App，北京悉县酒店从9月20日后均显示无可预订房型。北京商报记者致电北京悉县酒店管理有限公司，项目部的负责人表示，“十一”期间可能无法营业，最近不能预订，目前还没有通知恢复营业的时间。

虽然还有很多民宿尚未回归，但努力与

在遭遇“7·31”暴雨一个半月后，房山、门头沟两区部分民宿赶在“十一”前重启了生意。9月20日，北京商报记者了解到，此前受灾较轻的部分民宿已经开始正常接待游客，有民宿“十一”假期的预订量已达50%，但也有受灾较为严重地区的民宿尚未恢复营业。赶在“十一”假期前开业是不少民宿主的心愿。已经开业的民宿，无论预订量还是房价，都与去年相去甚远，但为抓住入冬前最后的黄金周，各民宿主也在通过直播、打折、推特色活动等方式积极自救、引流，等待与“新老朋友们”的相逢。



修缮后的门头沟区雁翅镇槐井石舍

回报总是相辅相成。据了解，截至9月18日，门头沟区已恢复营业景区3家、精品民宿63家。截至9月11日，房山区已有11家A级旅游景区、88家乡村民宿正常开放。

部分民宿预订量不足20%

“与去年相比，今年‘十一’实在是差得太多了。”这是几位民宿主不约而同给出的答案。

去年“十一”假期的京郊民宿可谓是风生水起。“目前我们陆陆续续地接到了‘十一’期间的订单，但订单量同比去年下降了70%左右，去年的这个时候，‘十一’假期已经预订满了。”静观云居民宿负责人透露，目前“十一”期间的预订量仅有20%左右。

王改芳说道，虽然去年有疫情影响，但是

在“十一”7天的假期中，至少能保证4-5天的满房，剩下两天的入住率也基本能够达到40%-60%。“但今年‘十一’是相当惨淡，目前预订量少之又少，仅有不到20%。”

预订量最好的民宿，也是将过半。山居嗨吧精品民宿老板张帆有三家实体店，其中位于房山区云居寺水头村的民宿基本没有受到灾情的影响，目前“十一”期间的客房已预订过半，但相比往年同期有一定的下滑。同时，百花山社主理人刘岚告诉北京商报记者：“就在上周，百花山社刚刚把预订渠道全部打开，陆续有客人预订‘十一’期间的房间，目前预订量在50%左右。但在去年的此时，‘十一’预订已经满房了。”

在价格方面，今年“十一”的民宿房价普遍有所下调。王改芳透露，去年“十一”期间民

宿的标间房价达到800-900元，而今年已降价至700多元。“百花山社依据目前的情况，把‘十一’期间的整体房价较去年调低了20%-30%。”刘岚如是说道。

“还有十天左右的时间，再努力，这个‘十一’假期应该能弥补一些之前的损失。”张帆仍保持着乐观的心态。

直播、促销引流

虽然涅槃重生仍需一段时间，但各民宿主仍没有放弃，积极调整心态，纷纷开始备战“十一”。

“原来主要是依靠景区、周边基建等引流，但我们现在要靠自己的内容获客。”张帆说道，“目前我们在打磨民宿里的内容，通过

非遗传承、面点制作、石头绘画、乡村市集等多元化内容丰富民宿里的体验感。”她还表示，在景区尚未恢复前，民宿要更多地发挥地域优势、挖掘自身的特色内容，用各种主题活动、乡村美食来吸引游客，并弥补游客缺失的游览观光体验。

除手工活动外，赏月观星也成为百花山社引流的招数之一。刘岚表示，“因为民宿海拔较高，所以日常就有客人愿意来这里观星、观云海，此次中秋节与‘十一’假期连休，借着这个机会，我们便推出了中秋赏月、做月饼的活动”。

参加折扣优惠活动也是部分民宿“吸睛”的首选。静观云居民宿负责人还表示，针对“十一”假期，民宿主要在各OTA平台做促销推广，对房间进行打折售卖，折扣在8折左右。王改芳则是带领着她的民宿参与了民宿折扣券活动，“希望通过引流的方式，能够让更多的游客知道京郊民宿的韧劲依旧”。此外，还有一些民宿主通过直播带货的形式吸引游客预订房源。

在中国旅游协会民宿客栈与精品酒店分会会长张晓明看来，中秋节与“十一”叠加的假期，是今年最后一个可以抓得住的营业旺季，该假期对于提高民宿收入、给全年经营完美收官是至关重要的，业界应该大力支持，帮助他们度过关键时刻。同时，灾后重建需要一定的时间，也呼吁政府给予受灾民宿企业更大的支持，包括宣传促销等，尽可能增加收入来减少受灾损失。

“各民宿主此时需要增加一些非住宿性收入，比如把手工月饼、土特产、手工艺品等通过各种电商平台开展销售，增加线上电商收入。政府也可以发放一些定向的消费券，让消费者可以看到、购买到受灾民宿商户的土特产、伴手礼等。”张晓明认为，灾后重建，不是重复建设，而是重新建设，部分民宿需要在全新的起点上，建设面向未来的更符合市场需要的新的民宿产品，在做好品质化住宿的基础上，要把文化特色树立起来。

北京商报记者 吴其芸
图片来源：受访者供图

波音“表白”中国市场：民航恢复率超全球平均值

中国民航市场的快速复苏，也让包括波音在内的飞机制造商看好未来。9月20日，波音中国民航市场展望媒体沟通会上，波音民用航空市场营销副总裁霍达仁表示，中国国内民航恢复率超过了全球平均值。预测未来20年中，平均每年中国需要的新飞机数量将会达到400余架。作为飞机制造商，波音最大的机遇是中国民航市场，而挑战就是如何能够生产更多高效的飞机产品，从而更好地满足中国民航市场的需求。

国内恢复速率超过平均值

“在过去8到9个月的时间里，民航业展现出强大的韧性。7月的统计数据表明，中国国内民航市场的恢复情况比疫情之前超出了20%左右，这个恢复速率已经超过了全球平均数值。”在谈及中国民航市场的复苏情况时，霍达仁说道。

在霍达仁看来，跟中国国内市场相比，7月的数据显示，中国的国际市场只恢复到疫情之前的50%左右，因此，接下来恢复的侧重点应该是在国际市场。

实际上，国际市场对于中国民航市场的恢复比例在不断增长。根据近期的中国国际航线网络图，中国国际航线的恢复首先始于周边。在远程市场方面，中欧航线也有相当比例的恢复。航班管家的数据显示，在9月11日-17日，我国国际航线航班量7523架次，相比2019年，恢复率达49.3%。在国际航线恢复率方面，中国香港、新加坡、中国澳门、中东、英国、阿联酋恢复率在七成以上。

“疫情的冲击并没有动摇支持民航业未来长期持续发展的基本面，我们期待在未来的两到三个月里，能够看到跨太平洋、连接北美的市场上有更多的航班恢复。”霍达仁表示。

平均每年400余架的新需求

透过中国民航业的韧性，在基本面带动下，对于未来20年全球民航业的新飞机需求，波音给出了“超过42000架”的预测。

霍达仁进一步表示，42000多架新飞机里既包含满足机型替换的需求，也包括新增运力的需求。而放眼中国市场，考虑到中国是亚太地区最大的单一国家市场，波音预测未来20年，中国将会需要超8500架新飞机，这意味着，未来20年中，平均每年中国需要的新飞机数量将会达到400余架。

不仅波音看好中国民航市场，此前，空客发布的全球民航市场预测称，到2042年，中国将需要超过9440架全新客机与货机，占全球同期新飞机需求总量的23%。未来20年，中国的航空客运量年均增长率将达到5.2%。



从机型的分布来看，波音的预测显示，中国对于不同机型的新飞机的需求比例和全球类似，75%左右的需求将是单通道飞机，另外20%左右将是宽体机。

而从在役机队规模的角度，霍达仁指出，波音预测中国在在役机队规模未来20年内将会增长到现有规模的2.4倍左右。其中，宽体机在在役机队规模将在20年内发展为当前规模的3倍，而单通道飞机将会增长1倍左右。“随着中国国际市场进一步开放和发展，中国市场对于远程的宽体机运力会有更大的需求，而且也会有非常可观的现有在役的宽体机的替换需求。”

霍达仁强调，疫情给整个民航业带来前所未有的冲击，更加凸显民航业在飞机产品

上对于灵活多样性的诉求。航司需要的产品要有更低的成本和风险，但又能够给其带来更多的价值。目前来看，作为飞机制造商，波音最大的机遇是中国作为最大的民航市场，而挑战就是如何能够生产更多高效的飞机产品，从而更好地满足中国民航市场的需求。

现有储备订单交付时间更短

在对中国民航市场作出乐观估计后，霍达仁也谈及波音在中国的订单交付问题。

“要将对交付的整体规模恢复到之前的正常情况，我们需要数年的时间。在此过程中，我们首先要确保目前所有在中国的、已

经交付的737 MAX都能够返回到运营中；其次，我们需要重新开始向中国航空公司用户交付737 MAX；接着，要将对向中国交付的速度恢复到正常情况水平。”不过，霍达仁也强调，对于现有储备的订单交付则不会需要那么长的时间，相比于上述的整体规模恢复来说，所需要的时间相对更短。

此外，霍达仁还提到，未来将从机队更新、运营效率、可再生能源以及先进技术四个方面全面助力可持续健康发展。“之前中国对新飞机的需求更多集中在新发展、新运力增长方面的需求，随着中国机队规模扩大以及机龄的增长，对旧飞机的替换将有更大比例的需求。用更新的、更高效的飞机来替换现有老旧飞机，能够对整个航空业在减排以及实现更高可持续性方面带来重要的意义。因此，中国民航市场需要我们持续不断地投入有新技术且更高效的产品。”

对于今后是否会面临难以预测的挑战，霍达仁再次强调了自己对于中国民航市场的信心：“过去几十年全球民航业的发展经历了非常多的挑战，包括局部的战争、全球性的经济衰退以及疫情等。但是整个民航业体现出了非常大的韧性。民航业的本质是连接全球、连接人和连接贸易，对经济有非常大的促进作用。”

“尽管未来不同的因素可能给市场带来起伏，但我们仍相信中国会成为最大的单一国内市场。以长远的眼光看，我们坚信民航业的意义以及我们高效的产品给这个行业带来的价值，这是我们对未来充满自信和乐观的根本原因。”霍达仁说道。

北京商报记者 关子辰 牛清妍