

航司“组合拳”迎战淡季市场

淡季机票普降四成

“中秋国庆假期结束后，民航市场进入传统淡季，出行人数减少，航班量回落，机票价格也更便宜。”民航业内人士林智杰说道。

从航班管家公布的上周（10月9日—15日）民航运营数据来看，全国民航执行客运航班量近9.5万架次，其中，日均航班量13581架次，环比上周下降10.4%。在旅客量上，航班管家数据显示，该周测算民航旅客量1286.2万人次，环比上周下降14.2%。

旅客量下降也导致淡季机票价格进一步降低。携程数据显示，截至10月11日，国庆后至10月底的国内机票含税均价为702元，较国庆期间国内机票均价1028元下降46%。去哪儿近日发布的数据也显示，10月9日—31日，机票平均支付价格较“十一”期间降低近四成。

针对机票价格变动，北京商报记者询问了四川航空相关负责人，该负责人表示，相较于中秋国庆假期，10月中下旬和11月将会面临市场需求的进一步收缩，不过目前来看，价格整体较为稳定，并没有持续下滑。为应对节后旅客公商务和旅游出行，大多数航线远期投放了具备吸引力的价格区间。

资深旅游专家王兴斌认为，淡季民航市场的需求主要还是来源于商旅会展，尽管也有不少旅客选择错峰出游，但相比于稳定的商务出行需求，淡季旅游需求的偶然性较高。“目前来看，淡季民航市场的价格下降对于有出游需求的散客吸引力较强。”

“随心飞”等营销套票重出江湖

针对出行淡季，多家航空公司也打出了营销“组合拳”。目前包括国航、南航、春秋等多家航空公司都推出了特价机票、套票以及往返卡等。



在中国国航App的特价机票一栏中，从北京首都机场起飞前往太原、沈阳、呼和浩特等地的直飞单程机票最低价格均低于300元（不含机建燃油费）。飞猪旅行App则开辟了南方航空国际特惠专区，包括北京—首尔、深圳—曼谷等直飞航班，以及杭州—伦敦等中转航班的特价机票。

上述川航负责人透露，针对全国流量不足的年末市场，川航推出了不少机票套餐产品。“国内套票方面，川航设计推出了全国版和区域版的安逸飞次卡、套票；国际套票方面，针对澳洲、东南亚、东北亚的加密航线推出淡季次卡，并计划在‘双11’期间推出明年全年的国际多次往返套票。”

“随心飞”也再次受到航司青睐。南方航空、春秋航空分别推出“畅游中国”“想飞就飞

6.0”等系列产品。

值得一提的是，“金九银十”正是赏秋的好时节，“随心飞”的促销也瞄准了错峰赏秋的人群。南航“畅游中国”近日的新品包括“探秘版”“探亲版”和“畅游新疆（单人版）”，其中，“畅游新疆”针对秋季热门目的地新疆，适用希望进行新疆深度游的客群。此前，畅游中国系列产品已推出“全国版”“区域版”和“畅飞版”。

春秋航空将“想飞就飞6.0”套票产品分为全国版和地域版，航班有效期显示从2023年10月8日—2024年3月30日。针对各地陆续到来的赏秋季，春秋航空微信公众号还推出了秋日赏枫地图，向游客推荐可兑换的赏秋目的地的航班。

在林智杰看来，航司推出套票、次卡以及“随心飞”等促销产品的目的还是为了增加

新增及恢复国内进出港航线30条，打造冬季出游航班波”。

不过，在航线航班持续加密的同时，淡季客流量也不可避免地下降。对此，有业内专家认为，航司在淡季经营的关键是如何利用好空闲的座位，以及如何引导旅客出行、刺激出行需求。

不同于旺季，淡季的出行需求有所变化，这与淡季的旅客结构变化有关。“淡季自助游、亲子游大幅回落，银发游、团队游回升，商务出行保持基本稳定。”林智杰指出。

在10月9日南方航空2023年上半年度业绩说明会上，南方航空管理层相关负责人也谈到，“对比上半年明显恢复的公、商务出行，国内旅游市场恢复带动自费出行的回升，旅客构成和偏好呈现差异化趋势”。

面对差异化的需求，上述海南航空负责人表示，在2023冬春航季，海南航空针对公商务旅客推出智选经济舱产品，针对中转旅客推出相应的联程产品。在附加增值服务类产品上，海南航空还推出了宠物客舱关爱服务、行李到家服务等。

“10月底换季后，我们将全面上线国内航线的里程选座，金熊猫会员可以使用里程在川航App和小程序预选心仪的座位。同时，我们还会重点提升金、银卡会员淡季可使用里程银行+现金兑换机票比例，让里程银行的使用更加便利。”上述川航负责人向北京商报记者表示。

对于下半年形势的研判，南方航空管理层相关负责人在说明会上表示，需求将持续回升，淡季生产很有可能会超过疫情前2019年的同期水平。此外，国际客运也有望得到持续恢复，国际客运航班量有望恢复至疫情前60%—65%的水平。

王兴斌认为，今年接下来的两个多月属于旅游平季，民航客运市场将不会有太大的突破，但是在商旅需求的带动下，会保持平稳发展的态势。北京商报记者 关子辰 牛清妍

关注 Market focus

北京打样全国织网 无人驾驶公交渐行渐近

10月17日，北京亦庄发布消息称，北京市首张大型普通客车自动驾驶路测牌照面世，这意味着北京公交高级别自动驾驶车辆进入地面公共交通实际运营场景的开放道路测试阶段。除北京之外，苏州、上海、安徽等地均在为无人公交这一线路相对固定的“中低速”场景布局。

有关分析认为，无人驾驶公交目前已经取得了一定的进展，剩下主要涉及到更广泛的应用场景、更复杂的交通环境、更严格的法规要求等方面的挑战。有业内人士指出，在持续的攻坚克难中，已有自动驾驶方案可直接在空间和时间中求解最优轨迹，如同能够同时控制车辆方向和速度的“老司机”。

北京“模板”

据北京亦庄发布的消息，近日，由北京公交集团作为牵头单位，亦庄运营公司、福田欧辉、轻舟智航作为联合体，取得北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室印发的《智能网联汽车道路测试通知书》，并获得北京市公安局公安交通管理局颁发的路测牌照。

这是北京市首张大型普通客车自动驾驶路测牌照，意味着北京公交高级别自动驾驶车辆跨过封闭场地测试阶段，进入地面公共交通实际运营场景的开放道路测试阶段。

其中，轻舟智航为该项目的车辆提供了自动驾驶全栈解决方案“Drive-by-QCraft”，将自动驾驶带入现实。轻舟智航相关负责人任薇告诉北京商报记者

者，该方案除了具备行人车辆避让、自动变道、自动转向、红绿灯识别等基本功能外，还能让车辆应对各类城市复杂交通场景，如穿行人车混杂的路口、后车加塞、鬼探头等。

“以360度无盲区感知系统举例，公交与轿车不同，车身周围较易出现传感器无法覆盖的感知盲区，传感器方案能否实现无盲区感知，直接决定了公交在城市公开道路行驶的安全与否。”任薇介绍，其方案安装有5个激光雷达（2个40线、3个补盲雷达）、1个毫米波雷达（前向毫米波）、5—9个摄像头等传感器设备，最远可看到250米远的区域，并实现360度无盲区感知，即使是靠近车身的小障碍物或者小动物也可以识别并安全避让。传感器、计算平台等模块具备全冗余设计，可以在异常或紧急情况下启动靠边停车、紧急刹车等机制，确保行驶的可靠性，保障乘客获得安全舒适的出

行服务。

事实上，过去一年多时间里，轻舟智航的智能网联客运巴士“龙舟ONE”在北京市高级别自动驾驶示范区的公开道路上持续进行常态化测试，已在经开区的地铁、办公楼宇之间为市民提供多次的客运接驳服务。

“从赋能小巴车型到8米以上大型客车车型，随着此次北京公交高级别自动驾驶车辆获准上路测试，有助于打造北京公交自动驾驶运营的示范样板。”轻舟智航商务副总裁程修远曾公开表示。

全国“织网”

据任薇介绍，前述方案主要应用于固定线路的中低速场景，无人驾驶公交本身便属于这样“中低速”的场景。值得注意的是，作为目前公认最适合自动驾驶技术落地的载体之一，这一速度相对较低、路线相对固定的场景正被全国各地所青睐。

“以360度无盲区感知系统举例，公交与轿车不同，车身周围较易出现传感器无法覆盖的感知盲区，传感器方案能否实现无盲区感知，直接决定了公交在城市公开道路行驶的安全与否。”任薇介绍，其方案安装有5个激光雷达（2个40线、3个补盲雷达）、1个毫米波雷达（前向毫米波）、5—9个摄像头等传感器设备，最远可看到250米远的区域，并实现360度无盲区感知，即使是靠近车身的小障碍物或者小动物也可以识别并安全避让。传感器、计算平台等模块具备全冗余设计，可以在异常或紧急情况下启动靠边停车、紧急刹车等机制，确保行驶的可靠性，保障乘客获得安全舒适的出

丰慧对北京商报记者表示，从进度的维度上看，以“90%”这一节点为例，要达到90%的进度还有一定的距离。

余丰慧介绍，剩下的进度主要涉及到更广泛的应用场景、更复杂的交通环境、更严格的法规要求等方面，这些都需要投入大量的时间和资源去研究和技术攻克。深度科技研究院院长张孝荣也告诉北京商报记者，剩下还需要走的进度主要是提高系统的稳定性和安全性，以及降低成本等方面。“难度较大，需要不断地进行技术研发和实践验证。”

因而，从时间的维度上看，张孝荣认为，无人驾驶公交距离真正实现大面积上路运营还难以确定具体需要多长时间。“考虑到汽车，至少十年以上。”余丰慧同样认为，无人驾驶公交要实现大面积上路运营的时间受到技术发展、法规制定、社会接受程度、基础设施等多个因素的影响。“一年、十年或一百年都是有可能的。”

仍待攻坚

全国多地在无人驾驶公交上多点齐发，共同编织起无人驾驶的公交网。余丰慧指出，未来，若全国各地的无人驾驶公交大面积上路，它将会对人们的生活产生深远影响。

“首先，无人驾驶公交可以提高公共交通的效率和安全性，因为它们可以全天候运行，不受疲劳和分心的干扰。其次，无人驾驶公交可以减少交通事故的风险，因为它们遵循预设的规则和程序进行操作，避免了人为错误。”余丰慧表示，“此外，无人驾驶公交还可以降低车辆保养和维修成

本，因为它们可以按照预定的路线和速度行驶，减少了不必要的磨损。最后，无人驾驶公交可以提高公共交通的可达性，因为它们不受时间和地点的限制，可以为更多人提供便捷的出行服务。”

不过，攻坚克难仍是无人驾驶大面积上路前的重要课题。张孝荣指出，目前，无人驾驶公交在许多方面还暂时无法与真人驾驶相匹敌。“首先，无人驾驶公交需要依赖高精度地图和传感器等技术，而这些技术在某些复杂环境下仍然存在局限性；其次，无人驾驶公交需要具备高度智能化的决策能力，能够应对各种突发情况和复杂交通环境；最后，无人驾驶公交的安全性和可靠性还需要进一步提高。”

此外，余丰慧介绍，对于其他道路使用者的非预期行为，如突然的变道、掉头等，无人驾驶公交可能会反应不过来，而真人司机则可以更灵活地做出反应。“而且无人驾驶公交无法像真人司机一样与乘客进行交互，这可能会影响乘客的乘坐体验。”

不过，令人欣喜的是，持续的攻坚克难已带来一定成果。任薇表示，从2020年10月就在苏州落地全国首个自动驾驶小巴至今，轻舟智航便已积累丰富的自动驾驶经验。“我们的方案可以说就像‘老司机’一样。”任薇表示，“从技术角度来说，以决策规划举例，自动驾驶方案可直接在空间和时间中求解最优轨迹，如同能够同时控制车辆方向和速度的‘老司机’，更接近人类实际驾驶行为，可灵活应对国内的各种复杂路况，让车辆行车更聪明、效率更高、体验更舒适。”

北京商报记者 金朝力 冉黎黎