

民航业主动出击挖掘增长潜力

本报记者 崔国强

产业聚焦

当前,新冠肺炎疫情对民航业影响远超预期,叠加国际地缘政治冲突带来航油价格上涨、汇率波动等因素影响,民航业发展面临严峻挑战。但从中长期看,我国民航业仍具发展空间和潜力,在各方努力下,民航业正在寻求新的增长点。

有效降低运营成本

疫情发生以来,国务院及各有关部门密集出台纾困政策,涵盖减免税费、贷款优惠、给予补贴等多个方面,为航空运输企业减负约100亿元,两年累计减负约200亿元。今年2月,国家发展改革委等14部门联合印发《关于促进服务业领域困难行业恢复发展的若干政策》(以下简称《若干政策》),制定了针对困难服务业的普惠性扶持政策和针对民航业的精准纾困措施。

“这些政策充分体现了中央对行业纾困解难的高度重视。”中国航空运输协会秘书长刘树国说。

“目前,北京市已出台具体举措,希望其他地方政府也跟上,尽快出台相关纾困政策,帮助航空公司走出困境。”广州民航职业技术学院副教授慕琦表示。

尽管发展遇到暂时困难,民航业盈利增长潜力还是很大的。慕琦认为,开源节流是现阶段民航业必须关注的。开源方面,抓住构建“双循环”新发展格局和建设全国统一大市场等契机,深挖红色旅游、支线航空、基本航空等航空运输市场潜力,在增加航空旅客数量的同时提升销售收入。节流方面,需要行业主管部门注重柔性监管,支持航空公司根据短期执行航班的基本安全和服务需求合理配置各种生产要素,在确保航空安全的前提下,有效降低航空公司运营成本。

客货运冷热不均

北京交通大学交通运输学院民航系主任李艳华认为,虽然疫情一定程度影响了海外航,但航空货运需求十分强劲,是民航业新增增长点之一。

2021年12月,中国民航局、国家发展改革委和交通运输部联合印发《“十四五”民用航空发展规划》,明确提出要打造高效的航空物流网。据统计,2021年我国民航业完成货邮运输量732万吨,同比增长8.2%,已经恢复至2019年的97.2%。2021年,我国航空货运



的恢复情况远好于航空客运,全行业保障国际货运航班20万班,同比增长8.2%,其中,客改货航班6.9万班。今年一季度,虽然国内航线货邮运输量同比下降15.9%,但国际航线货邮运输量同比小幅上涨了1.5%。国内航线、国际航线货运吨公里收入水平分别增长了19.7%和66.4%。受货运收益水平增长带动,一季度航空货运收入同比增长超过一半。

刘树国指出,当前,国内客运航空公司面临多重困难。

首先是运输生产大幅下滑。据统计,今年一季度,旅客运输量大幅下降,尤其是3月份以来,国内疫情多点散发,叠加意外事故,航班量比2019年同期下降70%以上。飞机利用率和航班客座率保持在低位运行,飞机利用率不到2019年同期的40%。

其次是航油价格上涨导致航空公司成本持续攀升。2021年以来,航油成本大幅提升,航油出厂价突破5000元/吨,全年航空油均价平均4163元/吨,油价上涨导致航空公司成本增加超过330亿元。今年以来,航油价格继续攀升,3月份航油价格突破6000元/吨,预计全年油价上涨导致航空公司成本增加700亿元左右。

再次是债务压力持续。截至2021年底,航空公司、机场负债规模较疫情前大幅增长,融资压力加大。

聚力攻坚克难

专家表示,民航业要摆脱困境,需要多方努力,主动出击,形成合力。

安全是民航业的生命线,要加强安全能力建设,也要缓解安全投入的压力。当前,国内一整套管理体系构成民航安全大厦的坚实基础。刘树国建议,有关方面应推动航空公司稳定员工队伍,尤其是空勤队伍,引导广大员工坚定发展信心。同时要对航空公司安全能力建设项目相关扶持标准进行适当调整,帮助航空公司持续保持高水平的安全运行能力。

加大对航空运输业的资金救助力度。刘树国呼吁加大资金救助力度,同时给予贷款支持政策,放宽贷款条件,优化贷款期限结构,提高中长期贷款比重。

政策要落实,更要细化。自《若干政策》印发以来,部分地区相继出台了本省份落实措施或实施方案,并列出了分工负责的部门,但尚未形成政策实施细则。“建议有关部门进

一步指导推动和督促各级地方政府,结合地方实际逐项制定具体的实施细则以及申报指南,为企业操作提供明确的指导性意见,确保各项纾困政策尽快落到实处。”刘树国说。

李艳华建议,希望民航局推动相关部门建立全国防疫政策统一平台,实现健康码个人疫情信息的互认共享,避免部分地区自行加码,不要切断民航客流。

航空公司要苦练内功,提升行业主体经营水平是业内共识。长期以来,国内各航空公司之间同质化竞争激烈,使机票价格成为竞争工具,在市场低迷期间,价格战更应避免。专家建议各行业主体坚守成本底线,加强行业自律,维护行业间公平竞争和正当利益。“一方面,民航运输企业要合理规划运力,尽量控制或推迟运力投入和引进,缓解疫情下运力增加对航空公司产生的巨大生产、经营压力。另一方面,建议航空公司坚持以市场需求为导向,不断创新产品设计,调节价格,开拓差异化服务市场,努力完成减亏增盈目标。”刘树国说。

“要坚定信心,我国航空市场潜力巨大,行业发展仍处于成长期。在党中央、国务院的坚强领导和关怀支持下,不久的将来一定能摆脱困境。”中国航空运输协会理事长王昌顺说。

2021年

● 我国民航业完成
货邮运输量

732万吨

同比增长8.2%
已经恢复至
2019年的97.2%

● 民航业保障国际
货运航班

20万班

同比增长8.2%

其中,客改货航班6.9万班

今年一季度

国际航线货邮运输量

▲ 同比上涨1.5%

国内航线货运吨公里收入

▲ 增长19.7%

顺丰航空波音757—200货机平稳降落在鄂州花湖机场的西跑道上。
新华社记者 肖艺九摄



自

自动驾驶商业化运营再度按下“快进键”。近日,北京市发放无人化载人示范应用通知书,百度、小马智行成为首批获准企业,北京也成为国内首个开启乘用车无人化运营试点的城市。

无人化载人示范应用通知书的颁发,是行业从无人化道路测试向无人化商业化试点过渡的关键节点,同时承载了行业意义及技术意义。按照通知要求,获批企业可在高级别自动驾驶示范区60平方公里范围内,向公众提供“主驾无人安全员、副驾有安全员”的自动驾驶出行服务。尽管上述服务还停留在“方向盘后无人”层面,但这也意味着我国自动驾驶出行产业化迈出了实质性一步。

北京的探索对我国自动驾驶行业意义重大。早在2018年3月,北京率先推出了允许在公开道路自动驾驶测试的管理规定。一系列严格考核后,业界颁发了首批5张自动驾驶测试牌照。经过两年多测试,北京发布了道路测试管理规定修订版,允许企业开展无人化道路测试。2021年10月和11月,北京又连续发布了无人化道路测试许可和自动驾驶出行服务商业化许可。

此次北京允许“方向盘后无人”,并支持百度等首批企业开启无人化自动驾驶出行服务,是自动驾驶出行服务由测试阶段迈入商业化运营的关键一步。在保证安全的前提下,企业有望在“实战”中打磨出真正的商业化自动驾驶出行服务模式。

自动驾驶是全球创新市场重点关注的领域之一,而无人化正成为全球自动驾驶技术、产业竞争的制高点。经过多年努力,我国自动驾驶在核心技术研究和产业化应用方面均达到国际领先水平,当前已步入落地发展的关键期,亟须在运营资质、产品标准、监管合规等制度性建设上寻求更大突破。

事实上,在国际自动驾驶无人化的竞争中,主要竞争点离不开政策创新。哪个国家能出台更具突破力的创新政策,率先实现规模化商用,更早些去掉安全员实现无人化,就能在国际竞争中赢得主动。

这方面,北京已经抢占先机。不过,在人工智能“大爆发”到来之前,妥善解决好应用中的政策滞后等问题,才能构筑起我国全球自动驾驶发展中的产业竞争力。当务之急,要进一步突破与技术、产业发展不相适应的政策瓶颈,释放并激发出自动驾驶领域更多的创新活力。

从国家层面看,要加快道路交通安全法的修订和发布实施,为加快自动驾驶汽车规模化商用、无人化奠定法律基础。同时,加快建立道路智能化分级国家标准,加快传统交通智能化升级。从地方层面看,要积极引导并支持地方政府先行先试,探索打造无人自动驾驶汽车的载人运营政策先行区。此外,还要适度超前建设智能交通基础设施,发挥5G远程控制优势,通过车路协同促进交通效率和安全性大幅提升,带动汽车产业向智能化和网联化转型升级。

当前,我国在人工智能领域已具备成为全球领军者的基础和条件。我们有理由相信,以人工智能为关键技术的自动驾驶,将驱动我国汽车产业转型以及数字经济的蓬勃发展,助力经济迈向更高质量发展。

顾阳

快

氢燃料电池产业化仍需时日

本报记者 王轶辰

不完善等因素影响,距离实现大规模商业化和产业化发展仍然有很长的路要走。

“未来30年,我们不会从柴油机一切切切换到燃料电池,将所有柴油机都变成燃料电池,燃料电池这一种技术路线并不能够满足用户的所有需求。”康明斯副总裁、中国区董事长石内森认为,氢燃料电池只是多元化解决方案中的一部分。

即便在氢能内部,目前也有氢燃料电池和氢内燃机两大相对成熟的技术路线。“当前内燃机技术已经非常成熟,从天然气发动机过渡到氢内燃机,改动较为容易。”石内森说,

康明斯正在进行相关研究,希望将氢内燃机带入市场。

不过从长远来看,内燃机性能提升空间不大,几乎已接近效率极限,但燃料电池还有无限可能性,可进行各种改进。石内森表示,不同的市场对产品的需求不同,可能会选择不同的技术路径。

基于新能源技术路线的不确定性,与多数车企选择从纯电动汽车着手不同,现代汽车集团选择了“两条腿走路”,同时发展纯电动车和氢燃料电池车。“现代汽车集团认为,与电动和燃油之间的关系不同,氢燃料电池车和纯电动

车之间并非相互替代的关系,而是互补关系,各自有适合的应用场景,所以我们选择了‘氢+电’的双线能源战略。”印庸壹说。

相比选择何种技术路线,当前整个氢能行业更为紧迫的问题是没有足够的氢能源。“并不是人们不想用氢燃料电池,只是没有合适成本的氢燃料。”石内森透露,即便只有上万台氢能汽车在路上行驶,目前也没有足够的氢能可供车辆使用。燃料电池的增长速度受到氢能供应能力的制约。“短期内,我们相信在全球范围制氢的增速将超过氢燃料电池在交通运输方面应用的增速。”石内森说。

不久前,国家发展改革委、国家能源局联合发布《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》,首次明确氢能是未来国家能源体系的重要组成部分。除了国家层面规划,迄今已有北京、上海、山东、湖北等30多个省份发布涉及氢能的规划和政策,明确氢能产业发展目标、路线图或时间表。在政策支持下,氢能产业投资热情高涨。

谈起氢能,人们最熟悉的是氢燃料电池汽车,该领域也成为各地政府和企业聚焦的重点。

作为氢燃料电池汽车的先行者,现代汽车集团目前实现了氢燃料电池乘用车领域和商用车领域产品全覆盖。在现代汽车集团品牌营销总监印庸壹看来,中国不仅有良好政策指引,还拥有丰富的可再生资源,如此巨大的市场潜力和政府坚定的推进态度,相信未来将实现氢能规模化、商业化发展。

不过,目前我国氢燃料电池产业仍处于前期探索发展阶段,受氢能产业链配套设施

中国银行保险监督管理委员会北京监管局 关于颁发、换发《中华人民共和国金融许可证》的公告

下列机构经中国银行保险监督管理委员会北京监管局批准,颁发、换发《中华人民共和国金融许可证》。发证机关:中国银行保险监督管理委员会北京监管局。现予以公告:

渤海银行股份有限公司北京西铁营支行
机构编码:B0017S211000044
许可证流水号:00805119
业务范围:经银行业监督管理机构批准,并由你总行授权办理的业务。
批准日期:2022年04月21日
机构住所:北京市丰台区西铁营中路2号院17号楼1层102、103、104房间
发证日期:2022年04月26日

交通银行股份有限公司北京雍和宫支行
简称:交通银行北京雍和宫支行
机构编码:B0005S211000099
许可证流水号:00805114
业务范围:办理人民币存款、贷款、结算业务;办理票据贴现;代理发行金融债券;代理发行、代理兑付、销售政府债券;代理收付款项;办理外汇存款;外汇贷款;外汇汇款;外币兑换;国际结算;结售汇;通过上级行办理代客外汇买卖。总行在银行业监督管理机构批准的业务范围内授权的业务。
批准日期:1999年11月19日
机构住所:北京市东城区和平里东街11号创新楼B座一层1-A2号
邮编:100013
发证日期:2022年04月26日
以上信息可在中国银行保险监督管理委员会网站www.cbirc.gov.cn查询

拍卖公告

河北省石家庄市第一批户外广告

拍卖于2022年5月7日发布拍卖公告,

5月24日正式拍卖。具体信息详见

石家庄市公共资源交易中心网站

(http://www.sjzggzyjz.org.cn/)。

石家庄市城市管理综合行政执法局

2022年5月10日

浙江省台州市黄岩区北洋镇“千条线”拧成一股绳 推进“大综合一体化”行政执法改革

2022年以来,浙江省台州市黄岩区北洋镇以乡镇综合行政执法队为切口,推出“综合查一次”、数字赋能整体智治等手段,有效破解一批基层治理老大难问题,逐步形成整体智治、高效协同的基层治理新格局。

在对北洋镇的明江新材料科技有限公司进行执法检查时,北洋镇综合行政执法队统筹各相关部门,以“双随机一公开”检查模式开展例行巡查,随后各部门根据反馈,一次性给企业开具了整改意见单。这是北洋镇综合行政执法队推出的为企业减负新举措“综合查一次”,受到企业的欢迎。

北洋镇综合行政执法队自2021年11月底成立以来,全面承接市容管理、生态环境、市场监管、市政公用等20个领域共537项行政执法职能。但如何加强部门协同和执法监督,确保“看得见”“管得着”“治得好”,成了困扰的难题。

北洋镇从政府服务视角出发,针对执法资源分散、执法扰企扰民等难题,聚焦部门协同流程复杂、检查计划来源单一等问题,探索推进“大综合一体化”行政执法改革,推出“综合查一次”举措为执法增效。

北洋镇综合行政执法队构建起“综合行政执法+部门专业执法+综合执法”的行政执法新模式,监管对象同时接受多方的检查指导,通过一次检查、全面体检,实现多个领域监管一步到位,实现“1+1>2”的效果,在提升行政执法效率的同时,赢得群众好评。

(数据来源:浙江省台州市黄岩区北洋镇政府)

广告

业界点睛