

全球航空客运市场稳定增长

彭训文 刘耀阳

环球热点

国际航空运输协会(下称“国际航协”)最近发布数据,今年6月全球航空客运总量、货运需求均实现较快增长。中国民航局不久前发布的数据显示,上半年中国民航完成旅客运输量3.5亿人次,同比增长23.5%;国际航线客运规模恢复至2019年同期的81.7%。专家表示,全球航空业有望继续提升盈利能力。在中国经济保持平稳向好态势、免签政策等诸多利好下,游客出入境双向出行需求有望继续恢复,中国民航经济运行将持续向好。



今年6月,中国杭州萧山国际机场开通往返澳大利亚墨尔本客运航线。龙巍摄(人民图片)

航空客运量创新高

根据国际航协近期发布的相关统计数据,今年6月全球航空客运总量同比增长9.1%,总运力同比增长8.5%;航空货运需求同比增长14.1%,连续7个月实现两位数增长。

国际航协理事长威利·沃尔什表示,6月北半球夏季旅游旺季开始,所有地区的需求都呈增长态势,且这一增长态势有望继续保持。在各地和主要贸易航线积极因素的共同作用下,航空货运需求刷新今年上半年纪录,下半年有望继续保持强劲表现。

随着需求增长,全球航空业正在全面恢复运营,盈利状况持续向好。阿联酋航空近期公布的财务数据显示,该公司2023年净利润达到创纪录的47亿美元,当年载客量达到5190万人次;新加坡航空2023/2024财年的净利润为26.8亿新加坡元(约合19.9亿美元),高于上一财年21.6亿新加坡元的水平;英国航空2023年营业利润同比翻了一番,超过2019年前水平;沙特2023年航空客运量同比增长26%,达到1.117亿人次,国际客座座位数达到2019年的123%。

全球航空业增长步伐加快、回暖迹象明显与全球经济趋势密不可分。“全球航空客运市场稳健增长,一方面得益于新冠疫情后全球经济稳步增长、全球贸易和投资复苏以及国际合作与交流日益频繁;另一方面,航空增长还与民众出行需求加快恢复息息相关。”中国民航科学技术研究院研究员占芬接受本报采访时说,各国出台的相关政策,例如放宽旅行限

制、提升签证便利性、优化旅游市场环境、加速旅游业的数字化转型等,进一步支持了国际商务以及旅游市场恢复,有力促进了国际航空市场复苏。

根据国际航协的报告,从区域看,6月份亚太航空公司的国际客运市场增长强劲,需求较2023年6月增长22.6%,运力同比增长22.9%。占芬分析,亚洲地区航空公司整体实力较强、运力充足,无论是大型网络型航空公司还是低成本航空公司,均在加快国际航线的恢复和开发,同时灵活调整航线航班,快速响应市场需求变化,较好地满足了区域内航空旅客多样化、个性化、品质化的出行需求。

“淡季不淡、旺季更旺”

近期,中国民航业在航班量、运输量、周转量等关键指标上都实现大幅增长。中国民用航空局运输司副司长徐青近日介绍,今年上半年,民航全行业共完成旅客运输量3.5亿人次,同比增长23.5%,较2019年同期增长9.0%。其中,国内航线完成3.2亿人次,同比增长16.4%,较2019年同期增长12.4%;国际航线完成2.9673亿人次,同比增长254.4%,较2019年同期增长81.7%。自今年2月以来,连续5个月恢复水平超过80%。

中国经济保持平稳向好态势,促进了国内民航市场需求稳定向好。中国国家统计局数据显示,今年上半年国内生产总值增速5.0%,GDP环比增速(经过季节调整)连续8个季度实现正增长,居民收入保持增长,服务业持续处在较高景气区间。居民出行需求高涨,中国民航市场呈现“淡

季不淡、旺季更旺”的特点,客运规模创历史新高。

近年来,中国政府在推动高水平对外开放进程中不断迈出坚实步伐,特别是优化调整签证和出入境政策,为游客出行提供了极大便利。统计显示,自中国实施144小时过境免签政策以来,经过不断实践和优化,其覆盖范围已增至37个口岸。包括美国、加拿大、英国等在内的54国公民,可在免签停留期间从事旅游、商务、访问、探亲等活动。

“优化出入境政策在服务国家高水平对外开放、便利中外人员往来、促进对外交流合作方面发挥了显著的积极作用。”占芬表示,对中国而言,免签政策的利好颇多,不仅让出境游加快恢复,入境游火爆增长,也有效地带动了东南亚、欧美等地区旅游市场恢复。

中国航空旅行人数增加吸引了一些外媒关注。美国《华尔街日报》网站援引分析人士的话称,中国签证政策放宽和消费者支出变化等因素提振民众的航空出行需求。目前,中国本地和外国游客旅游人次数量已颇具韧性,消费者正在重新平衡支出,减少对大件商品的购买,转而更侧重于旅游等体验类消费。

数字技术有效赋能

国际航协最新报告预计,2024年将有49.6亿人次使用航空出行,这一规模将创历史新高。全球航空货运量、运力、腹舱运力等关键指标均实现增长,正调整并回归到2019年前水平。预计2024年全球航空业总收入和总支出将分别达到创纪录的9960

亿美元和9360亿美元。据波音公司发布的2024年民用航空市场展望预测,随着航空旅行完全恢复,未来20年全球将需要近4.4万架新的民用飞机,航空客运量年均将增长4.7%。

为促进航空市场复苏,近年来,全球航空业持续推进技术创新,运用人工智能、增强现实和虚拟现实、数字化和自动化服务等技术,促进行业可持续发展。例如,国际航协等相继推出“单一身份识别”“单一记录”等航空客货运领域数字化转型项目,促进全产业链数字化运行。中国民航加大数字化赋能力度,发布了整体布局规划和指导意见,中国各大航空公司积极有序推进智慧民航建设,在全球处于领先地位。2023年以来,法国航空积极推广生成式人工智能场景应用,如今已有80多个涉及生成式人工智能项目投入使用。人工智能被应用于预测机上行李数、餐食数、用水量,优化航线,更精准地统计乘坐信息等。研究人员还利用人工智能技术的强大计算能力,优化航空天气预报技术,提高航空空管运营效率。

分析人士指出,全球航空客运市场仍面临一些不利因素。地缘政治局势复杂、洲际旅行市场恢复缓慢,仍是影响全球航空市场需求端的重要因素。供给端,油价波动将影响航空公司运营成本,飞行员等劳动力短缺问题、飞机交付延迟等也将对航空业恢复构成挑战。威利·沃尔什表示,各国政府需从基础设施建设、节能减排等方面入手,推动航空业的全面复苏。

“总体来看,全球经济复苏将进一步为航空市场发展提供支撑,数字化、智能化技术发展将持续有效赋能全球航空需求发展。”占芬说。

观象台

埃塞俄比亚联邦职业技术培训学校机电教学楼门口,绿树掩映中,“鲁班工坊”的中文标志十分醒目。走进鲁班工坊教室,由中国培养的当地教师正指导学生操控机器人进行作业训练。

这个占地总面积800多平方米的鲁班工坊,包含了多媒体教学区、教学研讨区、工业控制区、传感器区、工业机器人区、机电一体化区等教学区,并配备了人工智能领域一流水平的教学设备。埃塞俄比亚劳动与技能部部长穆茨莉哈特称赞,这里“拥有全国独一无二工业机器人的培训平台,将为埃塞俄比亚培养尖端工业化人才提供极大的帮助”。

埃塞俄比亚“科技含量满满”的教室,只是鲁班工坊在非洲多国落地生根的一个生动剪影。自2019年非洲首家鲁班工坊在吉布提揭牌运营以来,中国已在非洲建成十余所鲁班工坊,与非洲多国开展职业教育合作。

秉持授人以渔的理念,鲁班工坊帮助非洲多国培养产业发展所需的本土技术人才。吉布提鲁班工坊开设的铁道类专业,弥补了吉布提这类专业的空白,首批24名学生毕业后已走上亚吉铁路的工作岗位;埃及鲁班工坊为当地学生开展汽车发动机拆卸、检查、维修和组装相关的系统教学;南非鲁班工坊为当地物联网和3D打印技术产业发展提供了人才支撑;摩洛哥鲁班工坊为当地培养紧缺的跨境电子商务人才;肯尼亚鲁班工坊与中国互联网公司合作,致力于培养本土化的信息技术领域人才;卢旺达鲁班工坊的30名当地学生不仅在卢旺达理工大学接受职业教育,还能在中国浙江金华职业技术学院开展为期一年的职业技能“进阶”之旅……人气火热的鲁班工坊不仅促进了非洲职业教育发展创新,也为当地制造业和科技产业不断注入新鲜血液。

采取因地制宜的方法,鲁班工坊收获非洲多国民众的点赞和欢迎。吉布提总统盖莱称赞鲁班工坊是“中国送给吉布提最好的礼物”。非盟教育、科技和创新委员穆罕默德·贝勒侯赛因说,中非在各个领域特别是在能力建设方面的合作将继续推动非洲经济发展。非洲民众的认可是中国与非洲国家实施能力建设行动成效的有力证明。

适应中非合作的需求,鲁班工坊实现中国与非洲国家的资源互补、“双向奔赴”。一方面,随着近年来非洲国家的经济发展和产业升级,非洲就业市场对拥有知识储备和专业技能的青年人才有巨大需求。培养专业技术人才、提高劳动者职业素养和能力,增加科技人力资源储备,是非洲国家提升内生发展动力的重要途径。另一方面,中国在职业教育方面拥有较为成熟的经验,尤其在制造业、互联网、人工智能等相关行业已有较为系统的产学研结合培养模式,中非在相关领域的经贸合作日渐加强,中国与非洲国家合作开展职业技术培训,天时地利人和。

如今,中国与非洲国家能力建设合作的内容不断丰富、形式更加多元、项目“多点开花”,结出硕果。近年来,中国大力支持非洲培养产业发展急需的人才,通过设立多个奖学金专项、成立南南合作与发展学院、实施“头雁计划”、组织举办援非培训班等,为非洲国家培养政府管理精英人才。除支持非洲优秀青年来华学习外,还开设“非洲留学生就业直通车”,支持非洲留学生回国后在中资企业就业。2021年2月,中非创新合作中心正式揭牌,定期举办中非创新发展论坛等标志性品牌活动和高水平交流活动,为中非创新合作成果提供展示平台,为中非科技交流和产业升级提供战略支撑。2023年中非领导人对话会上,中国提出,计划每年为非洲培训500名职业院校校长和骨干师资,培养1万名“中文+职业技能”复合型人才,实施“中非高校百校合作计划”,启动10个中非伙伴研究所试点项目,支持非洲提升科教创新能力。

充满生机的非洲正迎来发展浪潮。中非合力加强非洲能力建设“规划图”仍在不断完善,中方支持非洲多国增强内生发展动力的切实行动不会停歇。可以期待,中非密切配合实施能力建设行动,将为非洲的未来发展增添源源活力。

能力建设合作,为非洲未来发展添活力

高乔

「八大行动」结硕果⑤

德国汽车供应链转型之路面临多重挑战



德国是汽车工业传统强国,拥有百年汽车设计、生产历史和完善的产业供应链。不过,近年来随着汽车新能源转型趋势加速,德国这位造车“老师傅”遇到了新问题,不少传统汽车零部件厂商近期遭遇经营困难,曾经引以为傲的供应链风光不再,折射出德系车电动化转型之路面临多重挑战。

德国汽车座椅制造商雷卡罗近日申请破产。这家企业曾为宝马、奔驰、兰博基尼等知名汽车品牌生产座椅,其破产成为众多德国汽车零部件企业经营困难的最新例证。

德国咨询企业法尔肯施特格控股公司数据显示,2024年上半年,共有20家年收入超过1000万欧元的德国汽车零部件供应商申请破产,同比激增超过60%。还有部分企业为了降本增效,不得不裁员或关闭非核心业务。

分析人士表示,零部件厂商经营困难,一方面原因是经济疲软、国内产量持续缩减导致需求下降;另一方面,汽车新能源变革浪潮也对传统供应链造成较大冲击。德国汽车研究中心表示,面临经营压力的德国汽车零部件企业主要集中在内燃机领域。

与传统燃油汽车相比,电动汽车所需零部件数量大大减少。德国汉诺威中小企业应用科学大学汽车专家弗兰克·施沃佩预测,到2030年,德国汽车供应链工作岗位将由目前的27万个减至20万个,削弱德国汽车工业影响力。

新能源变革带来巨大冲击,德系车电动化之路也并不顺利。梅赛德斯-奔驰年初宣布,将其50%电动汽车销售占比目标的实现时间从2025年推迟到2030年;保时捷则宣布放弃2030年电动汽车销量占新车销量80%的目标;大众集团也在考虑关闭位于比利时的奥迪Q8 e-tron电动汽车工厂。

同时,德国联邦政府2023年12月宣布提前终止电动汽车补贴,此举加剧了消费者的观望情绪。德国联邦汽车运输管理局数据显示,7月新电动汽车注册量同比下降36.8%;上半年德国新注册电动汽车的市场份额从去年同期的15.8%降至12.5%。

鉴于市场需求发生变化,许多整车制造商今年纷纷放缓电动化进程,并继续取消或推迟订单,这进一步加剧了零配件供应商的经营困境。尽管如此,一些德国汽车零部件头部企业仍然保持着积极应对转型挑战的姿态。例如,博世今年计划启动约30个与电动汽车相关项目;大陆集团计划拆解核心汽车部门并寻求独立上市;芯片制造商英飞凌则聚焦于汽车数字化,寻找新的利润增长点。

“目前市场形势不好,导致我们投入大量资金建立的电动传动装置生产线部分闲置。”采埃孚首席执行官柯皓哲表示,“但汽车工业未来属于电动汽车是确定的,企业已积极投资这一领域,并将继续大力投入。”

施沃佩也认为,德国零部件制造商需尽快调整战略以适应新竞争格局。资金有限的小型企业可以通过技术转让或共同研发的方式,与大型企业合作获取技术支持,而大型制造商则需利用其规模和研发优势探索新的增长路径。

(据新华社电 记者李函林)

上图:在第四届消博会上,德国品牌奥迪展台展出的新能源汽车。 新华社记者 杨冠宇摄



克罗地亚:海边休闲

炎炎夏日,在海边避暑成为克罗地亚民众的热门选择。

图为人们正在克罗地亚扎达尔的海边休闲。

新华社/路透

环 球
掠 影