

国内旅游出游达2.74亿人次

文旅民航业“五一”持续复苏 景区门票增长9倍助力公司业绩改善

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

尽管对“五一”假期国内出游人次大幅增长有充足预期,但最终全国国内旅游出游人次还是远超出携程的预测数据。

5月3日,文化和旅游部(以下简称“文旅部”)数据中心发布的测算数据显示,2023年“五一”假期,全国国内旅游出游合计2.74亿人次,同比增长70.83%,按可比口径恢复至2019年同期的119.09%;实现国内旅游收入1480.56亿元,同比增长128.90%,按可比口径恢复至2019年同期的100.66%。

而携程此前发布的《2023年“五一”假期旅游预测报告》显示,

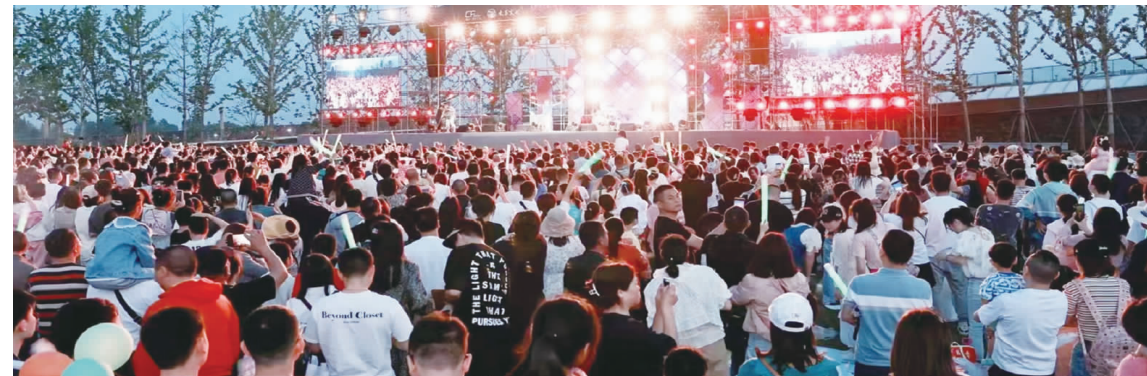
“五一”假期旅游人次有望超过2019年同期水平,预计达到2亿人次,创下五年来新高。

携程5月3日发布的《2023年“五一”出游数据报告》(以下简称《报告》)显示,“五一”假期,用户飞行距离达四年巅峰,出游半径较去年同比增长25%;跨省酒店预订占比超7成;国内景区门票销量同比增长9倍,较疫情前2019年“五一”增长超2倍;出境游订单同比增长近7倍,多地机票酒店预订超2019年水平。

《中国经营报》记者在采访中了解到,文旅业尤其是长线游持续复苏,也助推铁路、民航旅客发送量增长明显。据交通运输部5月3日晚间消息,今年“五一”假期,全

国铁路、公路、水路、民航预计发送旅客总量2.70亿人次,日均发送5403.8万人次,比2019年同期日均下降19.3%,比2022年同期日均增长162.9%。

与此同时,国内旅游热情高涨,带动国内景区门票销量同比增长9倍,也有望对相关旅游景区上市公司业绩持续带来利好。携程研究院战略研究中心主任彭涵表示:“2023年‘五一’旅游市场的消费特点,首先体现在长线出行需求的强烈释放,也会带动‘吃住行游购娱’整条产业链的繁荣复苏。对于整个线下消费而言,旅游属于‘牵一发而动全身’的‘火车头’,诸多产业也因此受益。”



今年“五一”假期,各地市民出游热情高涨,文旅业迎来持续复苏。图为荆州园博园首届生态露营音乐节吸引了诸多年轻人前来打卡。 张家振/摄影

美景与美食兼备

跨省中长线游、周边游和热点景区高位运行。

“五一”假期,重庆洪崖洞景区十分热闹,游客在景区入口排队只能缓步向前移动。”4月29日,来自北京的25岁北京小学教师闫鑫在下高铁稍作休整后便来到洪崖洞景区。

马蜂窝相关负责人则表示,今年“五一”假期,美景与美食兼备的川渝地区表现依旧抢眼,重庆市在“五一”假期热门城市中位居次席。在洪崖洞江对岸拍摄“赛博朋克”大片,已成为年轻人在重庆游玩的必备打卡项目,大足石刻同样迎来了大批客流,热度增长81%。

同样热闹的还有上海外滩。今年“五一”假期,黄浦江两岸绚丽多姿的夜景和富有历史年代感的

万国建筑群吸引全国各地游客前来打卡。相关统计数据显示,5月1日19时20分,上海外滩滨水区客流瞬时峰值达7.5万人,当日累计总客流达66万人次,创下“五一”假期客流量历史新高。

市民出游热情高涨,也给国内景区带来诸多利好。文旅部统计数据表示,今年“五一”假期,全国1.28万家A级旅游景区正常开放,占A级旅游景区总数的86%,除北方部分省份景区因季节性原因暂未开放外,全国大部分地区的旅游景区实现“应开尽开”。期间,全国共举办营业性演出3.11万场次,票房收入15.19亿元,观演人数约865.49万人次。

“跨省中长线游、周边游和热点景区高位运行。”文旅部表示,“五一”假期,全国旅游出游人次超过2019年同期水平,出行距离和消费活跃度创下历史新高,游客出游半径和目的地游憩半径双提升,300公里以上的跨市、跨省游热度明显走高。

携程发布的上述《报告》也显示,今年“五一”假期,用户平均出游半径较2022年同期增长25%,其中飞机出行平均距离为1638千米,约等于上海飞往呼和浩特和北京的距离,达到4年来的巅峰。“高铁游”出行距离同样大幅提升,用户单程平均出行389千米,已恢复至2019年的八成水平,约等于上海至黄山的单程距离。

民航、铁路旅客发送量明显增长

今年“五一”假期,北上广深杭和成渝之间航线最为热门。

市民出游热情高涨,也带动铁路和民航旅客发送量大幅增长。

交通运输部5月3日晚间发布的统计数据显示,今年“五一”假期,铁路预计发送旅客9088.1万人次,日均发送1817.6万人次,比2019年同期日均增长22.1%,比2022年同期日均增长464.4%。其中,假期最后一天的5月3日,铁路预计发送旅客1935万人次,环比增长12.4%,比2019年同期增长22.6%,比2022年同期增长402.5%。

相较于高铁,诸多旅客更青睐选择民航远距离出行。根据携程旗下FlightAi市场洞察平台数据显示,今年“五一”假期,北上广深杭和成渝之间航线最为热门,假期国内单程含税机票均价为1211元,较

2019年增长39%。此外,头等舱、商务舱两舱机票单程均价为2443元,订单量较2019年同期增长近80%,订单涨幅超过经济舱水平。

票价上涨只是民航业复苏的一个缩影。国家民航局披露的统计数据显示,今年一季度,全民航业共完成旅客运输量1.29亿人次,同比增长68.9%,旅客运输规模相当于2019年同期的80.0%,较2022年四季度大幅提升51个百分点。

另据交通运输部5月3日晚间统计数据,“五一”假期,民航预计发送旅客941.5万人次,日均发送188.3万人次,和2019年同期相比日均增长4.2%,比2022年同期日均增长了507.4%。

记者在采访中了解到,中国

东航(600115.SH)、中国国航(601111.SH)、南方航空(600029.SH)、春秋航空(601021.SH)和吉祥航空(603885.SH)等航司仍在持续增加国际和地区航班量。以中国东航为例,4月中旬,中国东航执行的国际和地区客运航线数量已达70条,平均每周执行国际、地区航班已恢复至844班次,周航班量较今年3月增长60%。

《报告》指出,距离较近的亚洲国家和地区是内地出境旅客的首选。根据携程机票数据,近70%的出境意向集中在东南亚地区。中国香港、曼谷、中国澳门、新加坡、普吉岛、首尔、东京、吉隆坡、大阪、中国台北等地成为今年“五一”假期出境游热门目的地。

文旅企业乘势而上

2023年,文旅市场快速复苏甚至超越历史正常水平,行业上下游生态链整体活跃度不断提升。

文旅行业加速回暖,也让文旅企业“久旱逢甘霖”。

“今年‘五一’假期,看了山看了海,也在景区看了人山和山人海。”《报告》显示,“五一”假期,国内景区门票销量同比增长9倍,较2019年的“五一”增长超2倍。

据了解,“五一”假期,复星旅文(01992.HK)旗下的三亚·亚特兰蒂斯酒店预订量持续攀升。与此同时,4月27日,复星旅文旗下的Club Med地中海俱乐部正式官宣旗下精致短途游产品Club Med Joyview启用全新中文名“地中海·邻境”。

记者从复星旅文方面了解到,4月29日至5月1日,Club Med地中海俱乐部中国度假村平均出租率超过95%,其中Club Med地中海·邻境的安吉和黄金海岸度假村连续三天满房。4月30日,地中海·邻境旗下四家度假村全部满房,桂林度假村在4月30日至5月1日满房,丽江度假村也在5月1日满房。

值得注意的是,“五一”假期天气晴好,游客出游意愿强烈,也带动了城市周边出游需求的充分释放。以位于湖北省荆州市的荆州园博园为例,4月28日至5月3日,荆州园博园首届生态露营音乐节吸引了荆州市及周边市民和大学生前来打卡,帐篷露营和户外烧烤、小龙虾等美食让游客享受春日里的闲情野趣。

荆州园博园生态园林建设运营有限公司负责人告诉记者,在为期5天的荆州园博园首届生态露营音乐节举办期间,荆州园博园累计接待湖北省内外游客近5万人,实现园区门票、二次销售等综合运营收入约120万元。

而在无锡拈花湾景区,据拈花湾文旅相关负责人介绍,今年“五一”假期,融合声光电影、科技与文化的创意“视觉盛宴”——《禅行》等一系列特色文旅活动吸引了大批游客。公司旗下的南京金陵小城也围绕当地传统文化,从“吃、喝、玩、乐、宿”打造“黄金周”独特体验。

“文旅复苏势头迅猛。”天目湖(603136.SH)在4月28日披露的《2022年年度报告》中表示,2023年,文旅市场快速复苏甚至超越历史正常水平,行业上下游生态链整体活跃度不断提升。文旅市场综合联动效应包括交通出行、住宿、餐饮、娱乐、购物、快递乃至医疗、市政等整个旅游生态的同步复苏。

4月28日,三特索道(002159.SZ)发布2023年第一季度报告也显示,报告期内,三特索道实现营业收入1.60亿元,同比增长173.09%;归属于上市公司股东的净利润2871.78万元。

对于今年的发展计划,三特索道方面表示,2023年,随着外部形势好转,文旅市场复苏势头强劲,公司将以扭亏增盈为导向,抢抓收、抓效益、增利润,充分利用现有的经营管理体系,保持与市场变化趋势同频共振,利用新动能构建新服务场景,从产品创新、营销优化、信息化管理三方面全面提升运营水平。

迈向世界级机场群 成渝航空产业蓄势起飞

本报记者 陈雪波 卢志坤 成都报道

刚刚过去的“五一”假期成为了国内航空业的一次跃升。根据民航局网站消息,4月29日至5月3日,民航共运输旅客941.2万人次,日均运输188.2万

人次,比2022年“五一”假期日均数31.0万人次增长508.0%,比2019年“五一”假期日均数180.7万人次增长4.2%。其中,地处西南的重庆、成都机场运输量排名靠前。据初步统计,4月29日至5月

3日,重庆江北机场累计保障航班约4526架次,迎送国内外旅客约68.69万人次,比去年“五一”假期分别增长128.36%和216.11%。成都两座机场国内航线实际执行客运航班量更是超过了7000班次。同样在今年,成都

的“双机场”开启了常态化运营,重庆的第二座机场也进入了落地阶段。

中国民航大学临空经济研究中心主任曹允春告诉《中国经营报》记者,经济发展需要更大的经济空间,内陆地区进入世界的地

理位置受限,就需要航空、铁路这样的交通方式。而航空基础又能够带动电子信息、生物医药这样重量轻、体积小、高附加值的一些产业,这也是符合高质量发展方向的。

四川省委省政府决策咨询委

员会副主任、成都市社科联主席、四川省社会科学院教授李后强也指出,成渝地区不沿江、不靠海,要打造东西南北四向连通的全方位开放通道,必须依靠航空,大力推进川渝共建世界级机场群也就顺理成章。

双机场建设提速

2021年6月,成都的第二座国际机场——天府国际机场就已经投入运营,但囿于疫情原因,天府国际机场的航空量保持在低位运行。今年以来,包括天府国际机场、双流机场在内的航空量持续增加。今年3月26日,成都的国际客运航班全部转场至天府国际机场运营,地区客运航班全部临时转场至天府国际机场运行。国际及地区客运航班转场后,成都的第二座机场也开启了繁忙时刻。

据介绍,天府机场定位为引领西部开发开放的国际航空枢

纽,双流机场则定位为高质量区域航空枢纽。今后,双流机场将着力打造国内主要城市精品商务快线,以及公务航空市场;同时大力发展航空货运,以欧洲、北美、东盟航线为重点,织密货运航线网络。

在成都的天府国际机场投用不到两年,重庆的第二座机场建设也有了进展,璧山正兴场址被认定为重庆新机场的推荐场址。公开资料显示,重庆新机场按照满足约7000万~8000万人次规模进行选址,定位为重庆国际航空枢纽的重要组成部分、区

域枢纽机场并承担货运枢纽功能。如此,重庆将是继北京、上海、成都等城市后,又一个拥有双国际机场的城市。

城市里已经有一座国际机场,为什么还要再建一座?曹允春表示,双机场的建设首先缘于从规模经济到“规模不经济”,机场规模不可能无限制扩大,否则在乘机体验方面会有负面影响。机场规模在达到一个天花板以后,就需要建设两个机场,把客流分离一下。

重庆新建一座机场的规划早已有之。2021年1月,重庆市人

民政府办公厅印发的《重庆市民航发展“十四五”规划(2021—2025年)》即指出,“江北国际机场设施容量趋于饱和”,因此,“规划新增重庆新机场”。在这份规划中,重庆新机场的总投资规模为450亿元,新建两条跑道,按2035年旅客吞吐量4000万人次配套建设相关设施。

双机场是城市发展达到一定规模后的一个必然趋势。除重庆外,广州、厦门、昆明、杭州也已经开始建设。在以后,双机场或将成为一座大型城市的必有配置。

世界级机场群会怎样?

究竟怎样才算世界级机场群?

李后强介绍,机场群是指以两个空域资源丰富、流量压力较大的枢纽型机场为核心,周边联系相对紧密城市中的、规模相对稍小的机场辅助和新机场分担部分国内、短程航线,并逐渐辐射到更“毛细”航空网络的形态。一般说,每10万平方公里至少有5个以上机场就是机场群。

据统计,全球约有60座城市拥有2个及以上民用机场,“双国际机场”几乎成为世界城市的标配。

成渝地区正在距离世界级机场群越来越近。2022年3月出台的《民航局关于加快成渝世界级机场群建设的指导意见》明确提出,到2025年,成渝世界级机场群初具规模,成为支撑我国民航发展的第四极。届时,运输机场达到12个,年客货保障能力分别约为2.1亿人次和370万吨。到2035年,全面建成双核引领、便捷通达、安全可靠、智慧先进、绿色集约、协同高效的成渝世界级机场群。

李后强分析称,从经济学角度看,机场群=城市群×产业集群×开放度×空域资源度。机场群成熟度与城市群(城镇化)、经济总量、财政能力、公共机构组织架构、航空出行需求、平均机场规模、交通基础设施完善程度等指标密切相关。

打造成渝地区世界级机场群是民航主动服务、落实国家战略、助推区域经济发展的一个重大课题,也是新时期民航强国建设的一项重要任务。要充分认识到成渝世界级城市群和世界级机场群相互支撑的关系,世界级产业集群和世界级机场群之间相互支撑的关系,以及中国西南地区与东盟之间的紧密联系,抓住重大战略机遇,贯彻落实中央决策部署,建设好成渝世界级机场群。

另外,可以看到的是,虽然成渝地区的航空客运量已经达到相当的规模,但货运量还远不及其他机场群。2022年长三角机场群完成货邮吞吐量497.7万吨,粤港澳大湾区机场群珠三角九市完成342.6万吨,京津冀机场群完成129.3万吨,而成渝机场群仅完成104.3万吨。

李后强指出,目前我国机场群发展还存在“同质度”较高、“整合度”较差、“辐射度”较低、“内联度”不高、“显示度”不高等问题。参考美国纽约机场群的发展经验,我们应该建立跨区域统管机构,适当提升群内机场密度,并通过调整机场收费标准、航权时刻政策,优化航线分配,引导机场差异化发展,确保机场群的发展符合所在城市群的经济发展和产业规划。

西南地区的空中增长极

虽然深处内陆,但重庆和成都的航空量还是达到了惊人的体量。

2022年,重庆江北机场以2167万人次的旅客吞吐量跃居全国第二、西部第一。今年一季度,成都航空枢纽起降航班11.7万架次,起降航班、旅客吞吐量同比分别增长43.8%、68.7%,起降架次和旅客吞吐量均创历史新高,旅客吞吐量在全国城市中排名第三。

在巨大的客运量背后,是成渝地区经济体量的快速提升。2022年,成都GDP历史性地突破2万

亿元,排名全国第7位。重庆则达到了2.9万亿元,排名全国第4位。

另外,航空基础对当地经济发展也有举足轻重的地位。在《成都天府临空经济区建设方案》中,给成都天府临空经济区四个发展定位:成渝世界级机场群核心枢纽、临空产业创新发展高地、向西向南开放窗口、现代化空港新城。机场的建设势必会助推当地产业发展和对外开放程度。

但成渝地区的航空不仅限于成都和重庆两地,其他城市的作用

同样很大。成渝世界级机场群,包括了以成都双流、重庆江北等枢纽机场为核心,以天府、绵阳、宜宾、泸州、万州、达州、南充、黔江等机场为骨干和重要补充的国家综合机场体系。近日,四川省人民政府与西部战区空军也正式签订了新建四川广安民用机场军地协议,川渝地区一座新的地级市民用机场也将诞生。

最终,成渝机场群将会与京津冀机场群、长三角机场群、粤港澳大湾区机场群一起,组成我国四大机场群。但相比之下,成