



国务院国资委通过『五个价值』提升引导中央企业质量更优、效率更高、贡献更大

本报讯 9月17日,国务院新闻办公室举行“高质量完成‘十四五’规划”系列主题新闻发布会。据国务院国资委主任张玉卓介绍,国务院国资委从2023年开始第一次系统提出“五个价值”,也就是更加注重提升增加值、功能价值、经济增加值、战略性新兴产业收入和增加值占比、品牌价值,目的就是通过这些指标的牵引,把党中央、国务院关于推动高质量发展、培育新质生产力的部署落到实处,树立一个价值创造的鲜明导向,推动中央企业加快实现质量更优、效率更高、贡献更大的发展。

据介绍,增加值是直观体现企业经济贡献的指标。两年多来,国务院国资委定期统计企业增加值的数据,2024年,中央企业实现增加值10.7万亿元,同比增幅明显。下一步,国务院国资委将会同有关部门,持续做好增加值核算,引导企业不断提高对经济增长的贡献度。因为这个指标本身就是跟GDP完全对应的。

功能价值主要是反映企业除了通过自身经营创造的价值以外,在推动经济社会发展中所发挥的功能作用。这些年,中央企业积极承担重大基础设施建设,扎实做好能源电力保供,全面助力扶贫脱贫和乡村振兴,主动帮助中小企业纾困解难,围绕服务国计民生做了很多工作。目前,国务院国资委正按照党中央部署,推动建立国有企业履行战略使命评价制度,在业绩考核、薪酬分配等方面,对企业承担战略使命所付出的成本、作出的贡献,进行实事求是的考虑,引导企业全面履行好经济责任、政治责任、社会责任。

经济增加值也就是EVA。和利润指标相比,经济增加值主要是考虑了资本成本,去掉了资本成本,更能反映企业真实的价值创造能力。从2010年起,国务院国资委就开始探索实施EVA考核,10多年来,中央企业每年创造的经济增加值(EVA)从3800多亿元增长到现在约1.2万亿元。下一步,国务院国资委将继续用好EVA考核,引导企业强化“先算再投”的意识,不断提高发展质效。

在战略性新兴产业收入和增加值占比这方面,2023年以来,国务院国资委启动中央企业产业焕新行动、未来产业启航行动,持续加大考核引导和政策支持力度;2024年,中央企业在战略性新兴产业领域的投资,占总投资的比重首次突破40%,营业收入占比接近30%。接下来,国务院国资委将指导企业根据自身实际,积极有序布局战略性新兴产业,不断培育壮大新质生产力,牢牢把握未来发展的主动权。

品牌价值是衡量企业内在价值的综合指标。中央企业不仅要产品、更要创品牌,近年来通过不懈努力,打造了“华龙一号”“复兴号”等一批享誉世界的“国家名片”,涌现出“红旗”“Cosco-Shipping”等一批声名远扬的“金字招牌”。根据中国质量协会评价模型测算,2024年度,中央企业的品牌价值总额达到8.6万亿元,近3年的年均复合增长率超过15%。下一步,国务院国资委将指导企业深入实施品牌战略,不断提高品牌的附加值、含金量、美誉度,加快塑造与企业规模体量、地位作用、发展愿景相匹配的一流品牌,提升核心竞争力。

运营先锋

这个C909航班满载转机旅客

从“干支”输送客流视角找寻国产商用客机经济性的更多维度

□ 记者 张凯敏

19时30分许,CZ3891航班抵达广州白云国际机场,旅客分乘两辆摆渡车前往航站楼。与记者同摆渡车抵达达口的旅客大约有30人左右,然而其中只有3人与记者一起走向行李提取大厅,其他的旅客不约而同在之前左拐前往中转通道,准备搭乘下一个航班。

最近,记者搭乘C909航班时发现,部分航线旅客中转率极高。在民航局大力发展“干支通、全网联”的当下,中国商飞该如何从客户需求视角思考这一问题呢?

航程380公里
C909这趟航班全满

CZ3891航班从揭阳飞往南航的大本营广州,航程380公里,飞行时间不到50分钟。

对于这类超短途航班,坊间往往会有“如此短的距离谁坐飞机”这样的质疑。市场总是用事实来表达“自己”的观点,记者搭乘的这趟C909执飞的航班不仅客满,并且还有两个挺有趣的场景。

首先,作为一个国内航班,大多数国内旅客都使用身份证值机,而在这个航班登机时,队伍中有很大一部分旅客手持的是中国护照。其次,飞机落地广州后,比起平时的客舱广播乘务长在播报中特地提醒旅客,可以关注航司APP或小程序,查看后续航班信息。上述两个场景更多出现的场合是国际航班,以及中转率较高的大型枢纽机场。

回程的CZ3896航班同样让人感到浓浓的转机气息。刚一登机,乘务长便广播通知,正在等待几位因前序航班延误的旅客。之后,机上广播再次寻找几位转机行李无法同机抵达的旅客。最后,飞机减掉两名确定赶不上的转机旅客,以接近客满的上座率起飞前往揭阳。

“近年来,基于O&D管理的产品开发模式已经成为世界上大部分大型网络航空公司普遍的选择。”中国民航管理干部学院教授、通程航班研究所所长李桂进告诉记者,ORIGIN DESTINATION(起点—终点,简称O&D)模式就是航空公司在销售航空运输服务产品时,不单纯根据自己运行的点对点航班销售,而是按照旅客需要的航空运输始发地和目的地销售。只要旅客输入日期、出发地和目的地,航空公司就将其能够提供的多个最优航班组合显示出来,这些航班的中转或经停次数、中转或经停地点、机型、时刻和价格不同,由旅客根据自己的偏好进行选择。

“从揭阳出发,经广州中转的行程就是南航采用O&D模式的一个典型代表。”李桂进表示,早些年南航以广州为枢纽,通过其与大洋洲、欧洲的航线网络打造“广州之路”,这是中国航司探索O&D模式的起源之一。

“从航班时刻看,CZ3891主要用来接续南航夜间到次日凌晨出港的国际航班。”据广州民航职业技术学院民航经营管理学院副院长基琦介绍,南航目前揭阳至广州



周颖璐 摄

之间每天有3个C909执飞航班往返,早、中、晚各一班,主要用来给广州枢纽摆渡搭乘南航广州出港国际、国内航线的旅客,“考虑到航班波的衔接,这条航线早、晚两班客座率极高。”

“没有旅客会跟钱过不去”

无独有偶,东航于上周使用C909加密上海—合肥航班至每天两班。原本一对航班为晚上从上海出发前往合肥,第二天一早返回上海,新增的航班对应为一早从上海飞往合肥,晚上再返回上海。新航班开通第4天,记者体验了这趟同样航程较短只有412公里的航班。

尽管航班开航还不到一周,这趟一大清早从上海浦东国际机场出发的航班仍有近七成的上座率,并且记者在旅客中发现了不少转机旅客的身影。一名新加坡籍女士当天凌晨搭乘MU544航班从新加坡飞抵上海浦东,抵达3个多小时后,再搭乘这趟MU9021航班前往合肥。

“新加坡到合肥有直飞航班,但不是天天飞,今天就没有,我就选择了东航这个中转,是最快的一个方案。”这名女士表示,她从事的工作需经常往来新加坡与中国,对于一些中小城市,选择中转航班是家常便饭,“我一般会选择花费时间最少的。”

此外,这趟航班上还有一个六七人的旅行小团,他们前一天搭乘东航的航班从东京成田飞抵上海浦东,第二天一早继续飞往合肥。“我们原计划昨天下午抵达上海,然后当晚转机回合肥。结果在东京遇到了航班延误,到上海时已经错过了原定的第二程航班。”据团中一名年长者介绍,东航当即给他们改签到了这趟航班,“在上

海住了一晚,他们(东航)说,原本得等到今天晚上才有航班,刚巧几天前新开了一个早上的航班,一下子方便了不少。”

“对于中转行程,如果其中必须有航空行程,那么旅客往往更愿意全部选择飞行。”基琦告诉记者,这个选择一方面来自于旅客的习惯,另一方面是联程航班衔接最为紧密,中间环节比较少,“比如上述旅行团因为购买了东航的联程机票,在第一程延误的情况下,航空公司会妥善安排后续行程,误机带来的改签或者退票都是免费的。如果是与其他交通工具衔接,那会增加许多麻烦事,还会带来经济损失。”

记者还在MU9021遇到一名年轻旅客,他是一早从青岛出发搭乘MU5522航班到上海中转后前往合肥的。

让记者有些疑惑的是,同样是东航,上午就有两班从青岛出发执飞合肥的航班,但这名旅客却执意选择出发更早、到达更晚的中转行程。面对疑惑,这名旅客略显尴尬地表示,因为中转航班的票价比直飞稍稍便宜了几十元,让他做出了这个选择,“而且我挺爱飞行,少花点钱,多飞一个航段,多飞些航程,心里也是挺开心的。”

“没有旅客会跟钱过不去。”李桂进表示,一般情况下,有直飞航线竞争的中转航线,票价都会比直飞航线卖得便宜,这就是竞争,当然有时还需要考虑航空公司品牌效应的溢价,“C909目前已经实质性地参与了国内航空公司O&D模式的经营,比较多的是从支线机场到干线机场的旅客输送。研究表明,中小机场与大型枢纽机场的航班频次,每天运营3班最佳。在航线客流不大的情况下,C909或许是一个较好的选项。当然,如果有更大量的客流,C919也可以成为市场的选择。”

站在客户身前了解客户需求

据了解,在支线航空较为发达的美国,中转这个概念已紧密地融入了广大商务旅客的出行习惯。据李桂进介绍,美国人坐国内航班,只要去非大型枢纽机场,很大概率会选中转航班。 下转第2版 ▸

本期导读

为加快建设国际一流
试飞机构而团结奋斗

贯彻党代会精神·谈落实

『谢谢你·甘井』
大飞机工程师讲述在西吉驻村工作的故事

见第二版

见第三版

国航C919将执飞北京首都—广州白云航线

航程近2000公里为该机型最长商业航线

本报讯 据中国国际航空网站信息,国航将于10月26日使用C919执飞北京首都—广州白云航线。根据航班计划,C919将执行CA1359/60航班,

去程7时从北京首都机场起飞,10时25分抵达广州白云机场,回程11时40分广州白云机场起飞,14时55分返回北京首都机场。

该航线飞行里程近2000公里,届时将成为C919商业运营的最长航线,单程飞行时间将超过3小时。

