



商旅资讯

中国游客赴法签证有新规
申请材料无须翻译

据报道,日前,法国旅游发展署举办了2014年法国旅游主题推广发布会。会上,法国驻华使馆公使白林出席并着重介绍了法国针对中国游客推出的签证新规。白林介绍说,此次主要是针对短期签证做出的变通,法方打造更为便捷的签证通道旨在吸引更多的中国人前去法国。

白林介绍了使馆针对赴法签证所推出的四大措施。第一,签证办理时间由原来的48小时至4天改为不超过48小时;第二,中国游客可在使馆所指定的6座城市内自由选择办签地点,不再受户口等约束;第三,除工作证明需翻译成英语或法语外,其他申请签证所提交的材料无须翻译,为游客带来诸多方便;第四,法国使馆将发放更多多次入境签证。

“据统计,去年有140万中国人到过法国。签证新措施实施后,我们希望吸引更多的中国人来法游玩。”白林表明了简化签证的目的。

（宗和）

低成本运营 廉价航空遭遇发展困境

■ 本报记者 袁 远

东方航空近日表示,其全资子公司中国联合航空正在探讨转型低成本运营。若中联航成功试水低成本航空,则东方航空将成为继海航集团之后,国内第二家明确表示将尝试低成本航空的大型航空集团。但有业内人士表示,低成本航空仍停留在尝试阶段,短期内在国内航空领域不可能成为主流。

短期难成主流

海航集团、东方航空先后试水低成本航空,无疑调高了整个航空业转型的预期。据了解,南方航空也有尝试低成本航空的迹象,该公司子公司重庆航空曾将部分飞机头等舱及公务舱改为经济舱。

海航集团试水低成本航空始于2013年5月份。当时,海航集团宣布西部航空转型为低成本航空公司,西部航空由此成为继春秋航空之后国内又一家低成本航空公司。宣布转型后,西部航空对旗下主流机型分别进行改造,将头等舱、公务舱等一律更换为经济舱,同时仿效春秋航空的运营模式,取消免费餐食供应,实施电子客票等。业内人士表示,海航的这一动作和其高端客源萎缩有直接关系。2013年受宏观经济增速进一步放缓,“三公”消费压缩等因素影响,高端客源出现萎缩,全行业票价水平普遍下滑,公司毛利率下降3%至22.3%。

在海航集团将西部航空作为低成本航空转型样本的同时,国内其他大型航空集团并未集体采取观望态度。东方航空副董事长兼总经理马须伦日前透露,中联航也有意尝试低成本航空模式,特别是北京第二机场建成使用后,东方航空计划将中联航迁至北京第二机场,重点发展低成本航空。

不过,业内人士表示,表面上看国内低成本航空市场份额仅6%,远低于欧美的30%以上,似乎有长远的增长预期,不过国内低成本航空尚未出现持续稳定的盈利模式,且目前国内低成本航空运营主体主要是中小型航空公司,大型航空集团仅停留在尝试阶段,短期内低成本航空在国内航空领域不可能成为主流。

为省钱不升级软件系统

马航客机失联之后至今仍无法找到。有媒体引述卫星通信专家的话称,马航客机失踪良久而无法确定失踪范围,原因之一就是该航空公司没有花钱为每架航机更新升级价值10美元、可源源不绝提供关键资料的电脑软件——Swift系统。

熟悉该系统的业内人士表示,如果失联航班MH370使用的Swift系统经过升级,那么不管雷达收发机和ACARS是否正常工作,它都可以发出有关引擎性能、燃油消耗量、飞行速度、飞行高度和飞行方向等重要信息。以2009年法航坠机事件为例,该客机配备了最新的Swift系统,相关资料让调查员把搜索范围缩小至方圆64公里,并于肇事5日后发现飞机坠毁证据。

当很多人指责马航贪便宜、不升级系统的时候,马航回应指出,Swift并非强制要安装的系统,马航现有“AeroHSATCOM”通信系统已够应付需求。被问及“为何Swift价钱相宜,但不考虑安装”时,马航一名高层说:“钱都用到买来买燃油了。”对于马航的回应,有专家称:“飞机上的每一磅重量都要消耗一定的燃油,因此这肯定是马航出于成本的考虑作出的决定。

东航乘务组资深人士告诉记者,未在国际航班上安排航空安全员,也是这次导致马航MH370出事的原因之一。除了马来西亚,澳大利亚等国政府也曾减少这方面的投入,因而目前可能只有不到5%的国际航班上配有航空安全员。如果马航MH370航班配有航空安全员,那么情况也许没那么糟。

另一种廉价

据记者调查了解,目前真正意义上的廉价航空机票在国内销售得并不理想。兰宇航空销售主管陈阳告诉本报记者,国内的廉价机票仅限于在机票销售淡季,给予打折。而每年的“五一”、“十一”、春节和学生假期,都是机票销售的旺期,这个时候,很难指望在任何航空公司买到所谓的廉价机票。

对于国际廉价航空通常给乘客提出的“无座机票”“不提供餐饮服务”等条件,东航乘务部资深人士表示很难想象中国的航空乘客可以接受没有餐饮和座位的机票,无论多便宜。即使民航局规定飞机落地前半小时,不允许机组从事任何与安全无关的事,但如果因此取消的餐饮服务,旅客也是不可能接受的。

为此,航企开发出另一种低成本运营方式。从今年元旦开始,《中央和国家机关差旅费管理办法》出台,一系列限制“三公”消费的政策在民航业开始发酵,令传统航空公司的高端客源出现明显下降,当时,多位业内人士也预计,各航企会通过推行类似“超值头等舱”等创新的两舱产品,来吸引更多刚性需求顾客,挖掘增量客源。4月1日,上海—北京的48个航班中,有43个航班,都出现了“超值头等舱”或“超值公务舱”,东航人士告诉记者,有个别打折力度特别大的航班,头等舱打2.7折,价格850元,甚至比1130元的经济舱全价票还便宜280元。3月下旬,北京—深圳,北京—广州,上海—成都航线,也有部分航班出现了超值头等舱票价低于经济舱全价的情况。

职业转换中遇见更好的自己

■ 李 飒

未曾想过,职业转换会给自己带来怎样的一场遇见。

两年前,一次职业的转换,让自己遇上一个此前从未设想过的人生。

自1997年进入酒店管理行业后,多年来我一直认为它将是自己的终身职业,我也一直深爱着这份职业。2012年,我却是迎来了人生的转折点,结束了15年的酒店管理的职业生涯,进军会展业。

从这一年起,我开始负责重庆悦来国际会议中心的筹备运营。坦诚地说,对于进入这个全新的行业的我怀有一种“小学生的心态”,既憧憬欣喜又满怀忐忑。

重庆悦来国际会议中心作为重庆国际博览中心(全国第二大会议场所)的重要配套,总建筑面积8.2万平方米,拥有西部最大的专业会议场所,可以同时承接1.5万人开会。经历了一年半的筹备,其中历经种种困难,会议中心终于在2013年10月开业亮相,这对于我和我的团队来说,既激动也充满了自豪感。

转眼间,重庆悦来两江国际酒店会议管理有限公司已成立了近两年。其间有辛酸的泪,也有畅快的笑,有并肩的汗,更有一步步踏出来的悦来精神。这是重庆建设西部会展之都的第一步,也是我个人从酒店管理到会展运营的全新的职业挑战。

关于对会议的理解,我想它与酒店的管理除了有一定的相似外,更多的是在经营模式、人才培养等方面的不同。可以说,我们是在摸着石头过河,借鉴以往的管理经验结合实际情况,走出一条属于我们重庆悦来国际会议中心的品牌路。回想起来,自重庆悦来开始筹备的那天起,我已经爱上了会展这个行业。

2009年,国务院3号文件提出,要把重庆打造成为西部会展之都。在此之前,重庆的会展产业较之全国来说是相对落后的。随着我国多元化产业的兴起,会展经济作为一种新的经济增长点,已经被国际国内大中城市列为重点发展产业。会议和展览的繁荣,也带动了其他行业领域多层次的发展。重庆会展经济的发展历程经过了“工贸时代”、“展览中心时代”、“国际会展中心时代”3个阶段。2013年竣工的重庆国际博览中心和会议中心也标志着重庆会展业进入新的发展阶段。

当前的形势,对于我们会议人来说,既是机遇也是挑战;既是恰逢其时,也是生不逢时。

所谓“恰逢其时”即是我们有足够满足需求的场馆,先进的硬软件配套设施。并通过招展引会初步打响了重庆会展品牌,在业界有了一定影响力。这些成就将鞭策我们会议人更加勇往直前,所以我感到“生正逢时”。但另一方面,我也觉得“生不逢时”,因为会议展览这个行业在重庆才刚刚起步,“新国八条”等政策的出台让我们面临新的挑战。怎样更好地在新会风环境下服务好每一位客户,树立品牌,成为“会展之都”的一块响亮招牌,这无疑需要我们去重新调整运营思路 and 方向。面对这些,作为会议人,更要凝神静气、开动脑筋、开拓创新,对外做好市场推广、对内强化经营管理。目前,招展引会到重庆的项目有:“91届糖酒会”、“全国制药机械展”、“第三届国际新材料大会”“中国500强发布大会”等。

展望2014年,挑战无处不在!尽管取得了一些成绩,但我的内心始终充满敬畏,经历破茧成蝶的蝶变,期待在2014年,重庆悦来会议中心能有更绚丽的绽放。

（作者系重庆悦来两江国际酒店会议管理有限公司总经理）

会展红粉秀

浦发银行
SPD BANK

浦发创富
Corporate Wealth Plus

新思维·心服务

融通财富智慧
恒久动力支持

供应链金融业务解决方案

■ 在线供应链金融支持方案

■ 绿色供应链金融支持方案

■ 1+N 供应链金融支持方案

■ 跨境供应链金融支持方案

■ 供应链金融平台支持方案

上下联动的齿轮,融通的发展动力,为供应链同盟提供恒久不断的金融支持。
浦发银行公司金融服务—浦发创富,因需而动,全面推出专业供应链融资解决方案,在企业投标及订单取得、采购、生产及销售等各个经营环节,提供优质高效的金融支持,为企业注入强劲发展动力。

创造·分享 共同成长

客服热线 95528 www.spdb.com.cn