



为旅客提供更加便捷舒适出行体验

ARJ21 首次在青岛机场靠接廊桥

本报讯 3月26日14时许,华夏航空G54337航班落地青岛胶东国际机场并顺利靠接廊桥。这是ARJ21首次在青岛实现廊桥靠接。

为了给ARJ21飞机旅客提供更加便捷、舒适的出行体验,同时进一步提升机场运行保障能力

和航班靠桥率,青岛机场运行指挥中心协同一线保障单位、飞机及牵引车厂商,采取记录、导入机型数据,确定廊桥差异性下降最大限度,开展专项培训等举措,经过多次试验和调整,实现了ARJ21机型的廊桥靠接。

据青岛机场预测,ARJ21实现廊桥靠接后,每年将为5万左右旅客提供优质的廊桥乘机出行服务,同时提升青岛机场年度靠桥率0.4个百分点。

许晓泓 董万佳 文 青岛机场 供图

行业前哨

中国民航局 对国内通程航班给予政策倾斜

本报讯 日前,中国民航局发布新修订的《中国民航国内航线航班评审规则》,自2024年夏秋航季起施行。

此次修订主要涉及调整基本原则与航线经营许可申请条件,完善加班和临时经营航班管理、航线经营许可监督管理以及对边远地区航班、通程航班等特殊航线的支持政

策,调整核准航段等方面。

据介绍,新修订的评审规则积极服务乡村振兴战略,对涉疆涉藏航线给予部分政策倾斜,保障边远地区航线有效联通,满足边远地区人民出行需求;支持“干支通,全网联”航空运输网络体系建设,对国内通程航班在精准化调控指标方面给予政策倾斜。

波音公司 将把安全 and 质量“放在首位”

本报讯 据相关媒体消息,在接任波音商用飞机首席执行官职务后,斯蒂芬妮·波普于近日在备忘录中对员工表示,波音公司将把安全 and 质量“放在首位”,管理团队将寻求工厂工人的反馈以帮助改善运营。

“这对我们来说是一个关键时刻,我们必须认真工作,以建立信任并改善我们的运

营。”斯蒂芬妮·波普称。

此前,波音官网先后发布两则公告,宣布公司董事会及管理层变动一事。公告称,波音总裁兼首席执行官戴夫·卡尔霍恩决定在2024年底辞去首席执行官职务。在此之前,他将领导波音完成正在进行的关键工作,以稳定公司并为未来做好准备。

日本 将合作开发新一代国产客机

本报讯 据外媒报道,日本经济产业省将与企业合作,共同推进新一代国产客机的开发。报道称,新项目将吸取三菱重工终止的“三菱SpaceJet”教训,推动多家企业进行开发,而不是仅依靠一家企业。除研究费用外,经济产业省还将在制定技术标准 and 稳定采购构件等方面提供广泛支援。

据介绍,日本政府和民间将在未来10年合计投资5万亿日元(约合人民币2400亿

元),争取于2035年前后开发出符合未来市场需求的以氢发动机为动力的客机。上述内容将写入日本经济产业省近期公布的飞机相关产业战略。

新战略以多家企业开发为基本原则,设想由三菱重工等制造商、零部件企业、在氢发动机领域领先的汽车厂商等组成开发团队,并与海外企业合作。

据悉,新一代客机构想披露后,三菱重工股价下跌3%。

“中国式现代化与民航高质量发展”征文

关于发挥新疆支线航空独特作用服务区域协调发展的思考

□ 马睿

党的二十大报告指出,深入实施区域协调发展战略,支持革命老区、民族地区加快发展,加强边疆地区建设,推进兴边富民、稳边固边。作为民航战略产业的重要组成部分,支线航空是大中城市与小城市之间航空运输的主要方式之一,在西部边远地区交通运输中比较优势最为明显。

自党的十八大以来,支线航空快速发展,极大地便利了边疆民族地区对外沟通联系。进入新时代,推动新疆支线航空高质量发展,更加有利于构建民航服务体系,推动发展成果惠及民生,凝聚人心;更加有利于拓展边疆地区航线网络通达性,扩大对内对外开放;更加有利于促进各民族交往交流交融,铸牢中华民族共同体意识;更加有利于高水平打造维护国家地缘安全的战略屏障。

新疆支线航空在服务支撑区域协调发展战略中发挥了独特作用

戍边稳边、维护地缘安全的稳定器。

党的十八大以来,新疆支线机场新一轮新建、改扩建项目加快实施,机场密度迅速增至1.51个/10万平方公里。截至目前,地州市级行政中心60分钟到运输机场已100%覆盖,南疆地区机场占比50%,边远地区机场占比超过40%,兵团地区机场不断发展壮大,军民合用机场平稳运行,以于田机场为代表的民航局定点扶贫重点项目有力保障支撑了新疆脱贫攻坚和乡村振兴。2023年,新疆支线机场完成旅客吞吐量1586.3万人次,运输起降16.8万架次,分别占比约39%、49%。可以说,新疆支线机场在加强屯垦戍边、兵团向南发展、促进兵地融入融合发展中起到了不可替代的特殊作用;在推动军民融合、巩固国防建设中起到了不可替代的特殊作用;在坚持总体国家安全观,打造维护国家地缘安全的战略屏障中起到了不可替代的特殊作用。

富民兴边、团结疆的助推器。

新疆地域广阔,地面交通基础设施规模和密度不大。支线航空始终坚持以人民为中心的发展思想,聚焦新疆各族群众急难愁盼问题精准发力,2023年机场百公里服务半径覆盖县级行政单元比例超过95%,累计开通支线航线272条,“疆内环起来,进出疆快起来,南北疆畅起来”的目标加快实现,全疆2587万各族群众享受航空出行服



中国最西端的运输机场——新疆塔什库尔干红其拉甫机场

务更加便捷。新疆一盘棋,南疆是棋眼,先联快通的空中通道已成为南疆地区的发展通道、幸福通道、生命通道、团结通道、安全通道。自2014年以来,南疆机场数量增长1倍,旅客吞吐量年均增速是GDP的2倍(排除疫情影响测算),航空发展带动人流、物流、信息流、资金流加速集聚,南疆五地州综合经济实力明显增强,边远地区各族群众生产生活条件大幅改善。

产业融合和新技术应用的孵化器。

科技赋能中小机场,安全生产运行水平明显提升。ADS-B管制运行有效提升边远地区无雷达覆盖区域的安全裕度,远程塔台新技术试运行迈出了中国民航远程管制指挥“第一步”,行李全流程跟踪系统加快建设,“人享其行,物畅其流”正开花结果。国产民机在疆开拓航空市场具备天时地利人和。2023年,ARJ21投运提速,平均客座率与CRJ-900等支线机型相近。实践证明,国产民机运力供给与新疆航空市场需求具有较高契合性,从短期看较快适应了新疆支线市场发展,从长期看满足边远地区各族群众航空出行需求方面更具稳定性和可持续性。

当前面临的短板和问题

支线机场核心资源相对不足,协同运行难度较大。

从硬件基础看,机坪机位、航站楼等核心基础设施保障能力短板与日益增长的航空市场需求之间的矛盾较明显,边远地区空管、航油等配

套设施设备也亟待扩容增效。从软件保障看,空管、机务等特业人员相对不足,招人难、留人难、结构性短缺仍不同程度存在。从协同运行看,24个支线机场点多、线长、面广,军民飞行冲突调配难度和地面跑道侵入风险均不断加大,贯通协同管理难度远超过其他省份。

新疆支线航空市场“客源少、培育慢、效益不高”的特点明显。

从航线品质看,除首府乌鲁木齐外,多数地州师市城镇化率低于全国平均水平,受人口总量和人口结构分布限制,支线航空航线品质不高,边远地区小机场航班客座率和载运率不到60%。从市场培育看,一方面部分支线航空市场培育周期长,边远县市航线补贴日趋收紧,在“大马拉小车”的高成本运行下,航空公司新开支线航线积极性不高;另一方面,受制于信息交互壁垒,航企之间、航企与机场间优化资源、集中客源的协作模式有待加快建立。

新技术投入与立足自主可控加快成果转化应用的安全发展要求还有差距。

支线航空的安全不仅体现在传统安全上,关键核心技术自主可控也日益被纳入新型安全范畴。例如,新疆中小机场ADS-B监视能力对提升空管安全保障能力具有现实作用,但ADS-B过于依赖GPS系统,存在“卡脖子”风险;远程塔台基本实现了运行验证的阶段性工作目标,在正确处理系统可靠性与技术指标先进性的关系上还需要加快推进专业论证,推动成果转化。

对策建议

补齐基础短板,推进中小机场高质量发展

进一步提高边远地区航空服务覆盖率。加快建设并投运营奇台、和静、巴里坤、轮台机场,推进乌苏、和布克赛尔、皮山、且末(兵团)机场建设,研究建设拜城、阿合奇、青河、吉木乃机场。

进一步服务支撑新疆融入国家向西开放总体布局。加快迁建伊宁机场,更好发挥伊犁州区位优势,提升支撑丝绸之路经济带核心区“一港、两区、口岸经济带”建设和自贸区发展能力。

进一步提升综合保障能力,以满足旺盛的航空市场需要。按照适度超前但不过度超前原则,推进疆内百万级机场扩能提级;稳妥有序推进克拉玛依、图木舒克、那拉提、阿拉尔等机场改扩建。

优化资源配置,推进支线航空高水平运营

推进支线机场管理降本增效。机场管理机构要充分利用资源整合和共建共享能力,加快现有管理模式向全域管控一区域协同转变,提升疆内支线机场安全管理水平和运营效率。鼓励机场、航企加快航旅融合,以旅游、培训、研学为重点延伸产业链,打造增值服务,增加产业收益。转变“重客轻货”理念,鼓励有条件的机场增强货运功能,以纺织服装、电子产品、冷链生鲜、生物医药为重点提升货运销售能力,提高发展效益。

推动支线航线运营持续优化。加强乌鲁木齐机场与中小机场航线连接,推动南北疆空中通道畅起来,保持偏远地区中小机场至乌鲁木齐航班达到日均一班以上,确保民生航线稳定运营。发挥百万级机场辐射效应,推动“进出疆快起来”,加强百万级机场与国内枢纽机场航线航班联系,尽可能多地开通小机场经百万级机场直飞疆外航线,着力构建进出疆快速通道格局。发挥新疆支线航空特有的环飞串飞灵活性优势,推动边远中小机场联起来,依托新疆典型地形、资源优势和生产布局,着力构建环南疆、环北疆、环天山航空服务网,加强区域航空网络联系,提升边远机场通达能力。以“干支通,全网联”航空运输服务网络试点为契机,发挥通程航班服务管理平台 and 民航中转旅客服务平台作用,打破信息交互壁垒,畅通各试点单位合作渠道。

提升国产民机、新技术应用水平。新疆运行环境复杂,是提升国产民机适应各类环境能力的天然“试验场”,建议加快引导航空公司、航空装备制造制造商在疆布局建设国产民机运行保障基地,加强适航验证和运行标准研究,扩大国产支线飞机在边远地区运行范围。

加大特殊航线培育支持力度。加大对边远特殊地区航线特别是国产飞机执飞航线的支持力度,让运营人见到效益,提振发展信心。增强支线机场基地航空公司安全管理能力,推动实现支线航空高质量发展和高水平安全良性互动。

作者单位:民航新疆地区管理局

奋力开创区域运营 支持能力建设新局面

上接第1版

聚合基础管理合力,凝心聚力促发展。四川公司一贯重视基础管理,通过不断积累,不断改进提升,持续强基固本。强化安全质量管理,持续完善安全生产管理体系,落实全员安全生产责任制,完善安全管理联席工作机制,持续推进园区安全建设;持续推进深化改革,深入开展对标世界一流企业价值创造行动,优化组织和员工绩效考核,强化任期制及契约化管理;加强人才队伍建设,储备发展人才,匹配业务增量,打造高质量产业人才培养孵化平台;推进绿色园区发展,编制发布四川公司“碳达峰”行动方案,持续推进园区环境

整治升级;加强财务管理能力,严格落实“勤俭研制大飞机”,实现“一利五率”指标,持续迭代完善四川公司经营地图;提升基础管理水平,强化各条线管理监督职能,一体抓好信访、维稳、保密、法治、合规等各项工作,推动“一岗双责”走深走实。

迎难而上谱新篇,稳中求进向未来。2024年,四川公司将在公司党委坚强领导下,全面推动公司年度工作会精神在四川公司落实落地,迎难而上、稳中求进、敢作善为,奋力开创区域运营支持能力建设新局面,书写大飞机事业更大的四川荣光。

作者系中国商飞四川公司党委书记、总经理