

行业观察

通程航班，提升支线机场通达性的“棋筋”

关于“干支通、全网联”推动新疆航空网络建设的思考

□ 李桂进

当前，乌鲁木齐正在打造亚欧黄金通道和向西开放桥头堡，推进一流国际航空枢纽建设，在推进国产民机进疆、航线网络优化、机场建设运营、航空产业开发等方面取得了一系列成果。

中国民航局在《新时代新征程谱写交通强国建设新篇章行动纲要》中提出，要打造通程航班升级版。新疆在布局“干支通、全网联”这盘大棋过程中，如何提升支线机场通达性对枢纽建设的意义如同“棋筋”。

一票到底、行李直挂

越来越多的民航人意识到，谈到连接能力和服务的人口数量，我们民航远不如公路和铁路。针对这种情况，近几年来新疆民航提出的航线网络发展目标是“疆内环起来、进出疆快起来、南北疆畅起来、进出境联起来”，在前3个目标方面，成效显著，而第四个目标——进出境联起来，则需要构建一个竞争力强大的枢纽网络，而这个枢纽网络则必须借助高品质的通程航班来实现。

通程航班的概念有国际和国内之别。2019年，海关总署在《关于开展“国际通程航班”业务有关监管事宜的公告》中明确，“国际通程航班”是指进出境中转旅客在始发站一次性办理始发站及中转站（入境最先到达或出境最后离开的国境口岸）乘机登记手续，在中转站接受海关卫生检疫及对其托运行李和手提行李的查验监管，在目的站提取其托运行李的业务模式。

2023年，民航局在《国内通程航班管理办法》中指出，国内通程航班是指通程航班参与方（承运人、通航企业、机场、地面服务代理人等主体通过加入《通程航班协议》等协议，并在“国内通程航班服务管理平台”录入通程航班信息，为接受通程航班服务的旅客提供一次支付、一次值机、一次安检、行李直挂、全程无忧全部5项中转换便利化服务，必要时协助安排住宿等全流程保障的国内联程航班。

无论是国内通程航班还是国际通程航班，其核心都是“一票到底、行李直挂”。杭州机场在2023年下半年、武汉机场在2024年上半年分别推出了“杭港通天下”“鄂港通天下”两大国际通程服务品牌。在航司方面，2023年推出的厦门航空与卡塔尔航空在多哈枢纽的合作也是国际通程航班合作很深的案例。

疆内机场与国际枢纽通达性大为改善

截至2024年5月底，涉及新疆的“通程平台”，备案国内通程航班数量已达到3338条，较2023年底时新增1804条，增幅117.6%，覆盖了疆内22个机场。在新疆机场集团2023年成为“干支通、全网联”试点后，库尔勒机场



成都航空C909在库车机场下客。王青梁摄

作为国内通程航班的示范效益更加明显，阿克苏机场也成长为与库尔勒齐名的国内通程航班先进单位。截至2023年底，库尔勒机场在“通程平台”备案的国内通程航班数量已达到607条（始发146条、中转351条、到达110条），参与通程航班备案的航司达到11家，平台累计保障通程旅客8709人次。库尔勒机场通程航班网络实现了与疆内18个机场、疆外47个机场的连接。阿克苏机场开通经阿克苏转机至疆内外所有运营航班的中转办理，一度成为单日国内通程航班旅客量的全国第一名。

为进一步提升新疆地区民航旅客的出行体验，乌鲁木齐机场目前已实现18个疆内支线机场始发，经乌鲁木齐跨航司一票到底业务，已与昆明、西安、重庆、武汉等14个国内枢纽机场合作开展了互转业务。这样的跨省域的中转业务合作为通程航班的升级奠定了良好的基础，更为乌鲁木齐的国际枢纽功能惠及南疆北疆所有机场、东来西往的数十家国内机场创造了良好的条件。

在高质量发展时代，支线机场离不开国内联程航班和基本航空服务这两大支柱的支撑。放眼世界，欧盟、美国、加拿大、澳大利亚等国都有成熟的基本航空服务保障体系。以欧盟为例，13个国家实行法律保护的PSO（Public Service Obligation，即公共服务职责）

制度。以法国为例，受到PSO政策支持的机场独家执行的航线航班量必须保证在每个工作日内有2班以上，且为满足上下班需要，航班间隔要大于6小时，淡旺季的航班比例不小于4:1，即旺季如果是一天4班，则淡季必须至少保证每天1班。

据航班管家统计，2024年6月新疆地区与乌鲁木齐联通机场19座，日通航在2班次及以上的机场11座，这11座机场2班次的间隔时间都达到了6小时以上，表明疆内机场与国际枢纽的通达性已经大为改善。

跨境中转保障能力是体现一个枢纽机场国际竞争力的重要指标，在2019年度，乌鲁木齐的跨境中转旅客量排在全国第12位，平均每天有近600人次。这为国际通程航班的推广，新疆地区也具备了良好的基础。

乌鲁木齐枢纽国际旅客量有待提升

第一个挑战，新疆区域内的机场与乌鲁木齐机场的通达性还有较大的提升空间。乌鲁木齐国际航空枢纽首先要为新疆各地人民服务，航班管家的统计数据显示仍有10座机场通航乌鲁木齐的航班每天不到一班，其中有5个机场尚不能直接通航。

什么叫通达性？通俗来说，就是当天

可飞到多少城市、当天可以乘飞机往返多少城市。从通达性角度看，小机场与枢纽机场之间的航班频次和中转衔接机会比小机场的直航点数量和直飞航班量更加重要。

第二个挑战，乌鲁木齐作为国际枢纽的国际旅客量有待提升，在机场旅客总量的比重有待提升。当前我国大多数城市的国际航空旅客吞吐量不够大、增速不够快，而周边国家的一些枢纽机场的国际旅客量正在快速增长。2019年乌鲁木齐机场的国际旅客吞吐量接近100万，在国内机场中排名第31位，占总吞吐量的比例为4%。2023年阿拉木图的国际旅客吞吐量411万人次，占总吞吐量的比例达到43%。

第三个挑战，枢纽机场的中转效率亟待提升。我们国内的枢纽机场相比全球超级枢纽还有很大的差距。国际航协（IATA）默认的最短中转时间（MCT）的标准，国内转国际90分钟，国际转国际90分钟，国内转国际60分钟，国内转国内30分钟，简称“MCT9963标准”。国内千万级机场对照标准差距较大。在一些千万级机场，跨航站楼的中转则被拉得更长。香港、法兰克福、慕尼黑的中转分别是50分钟、45分钟和30分钟，它们的秘诀就是在飞机、旅客和行李三大流程方面持续优化。作者系中国民航管理干部学院教授

核|心|观|点

□ 李桂进

针对新疆地区航空枢纽网络建设的进一步完善，笔者提出以下3条建议。

出台基本航空服务政策确保支线机场发展

乌鲁木齐枢纽的主要功能是为新疆全域出行服务。新疆民航将会迎来越来越多的支线机场，迫切需要稳定的政策支持和制度保障。建议政府部门统筹考虑支线机场、支线飞机和支线航空所需要的扶持政策。总结青海省基本航空服务试点经验，继续推行基本航空服务，力争早日把基本航空服务纳入国家基本公共服务范畴。目前，新疆地区还有13座支线机场每天与乌鲁木齐的航班量不足2班，其中离得最近的吐鲁番和石河子两个机场可以通过空地联运解决国际通达性的问题，而若羌米兰机场、且末玉都机场、塔什库尔干机场附近的居民如果要出国，则离不开基本航空服务政策的支持。

以航班波和MCT为抓手提高枢纽国际竞争力

世界一流航空枢纽发展的经验表明，随着航班波的优化和MCT的时间缩短，通程航班的组合机会就会不断增加。建议以航班波和MCT为两大抓手，提升乌鲁木齐航空枢纽的国际竞争力。

乌鲁木齐枢纽的定位是门户型航空枢纽，其中转的重点是境内转境外、境外转境内。建议乌鲁木齐的枢纽建设借鉴迪拜、伊斯坦布尔、迈阿密等航空枢纽的经验，发挥地理、文化、旅游的优势，保持新疆地区机场与乌鲁木齐机场的高效衔接，巩固和扩大乌鲁木齐的始发地优势，吸引新疆地区、国内其他地区旅客在乌鲁木齐跨境中转，形成乌鲁木齐特色的航班波。

我国航企可利用地理区位优势，借鉴阿斯塔纳等中亚航空枢纽经验，优化中东欧、中亚地区经乌鲁木齐至东北亚、东南亚的航班时刻衔接，培育中东欧、中亚地区旅客经乌鲁木齐境外转境外的出行习惯。

参考“MCT9963”标准，积极与海关、边检等单位沟通，不断优化新疆各口岸机场的涉国际中转的MCT，不断提升通程航班的品质和吸引力。

融合文旅打造世界一流的中转品牌

世界一流的中转服务品质是国际航空枢纽的核心竞争力。推进通程航班与“大美新疆”文旅产业融合，让阿勒泰的网红热点成为可持续产业融合发展的起点，打造旅游集散中心，创新快速慢游等文旅服务产品。

完善新疆地区航空枢纽网络建设的建议

连续30小时，这架C909飞得有些勤快

上接第1版 “翎亚航空广州至美娜多的航班，可以中转所有当天早晨出发的航班。再以NH968来举例，该航班可以衔接全日空当天一早出发的绝大多数日本国内航班，以及上午出发的飞往夏威夷及北美的航班。”该业内人士表示，上述这些方法应用得当，再加上商业推广，会对客流提升带来滚雪球效应，阿联酋航空与迪拜模式就是建立在这样的基础之上，“有时，中转不仅仅为同航司，跨航司特别是联盟间的协议也会带来客流。比如国泰航空香港飞东京成田的CX524也是红眼航班，且一直由宽体机执飞。如果说两地之间有商务刚需客流的话，应该飞距离东京市区更近的羽田更为合理，国泰确实也拥有飞羽田的红眼航班时刻，却交给旗下香港快运用窄体机飞。究其原因，是因为国泰与日航同属寰宇一家，两家航司之间有较大的前往北美的中转客流，而日航这些航班都安排在成田出发。”

据了解，与翎亚航空同处东南亚，今年刚刚引进巴航E190-E2飞机的新加坡酷航，目前在策略上除了利用其与母公司新加坡航空共用的新加坡枢纽增加辐射航点，使用支线飞机加密航班外，也在尝试开设红眼航班。比如在支线飞机执飞的新加坡至菲律宾达沃航线，新加坡至达沃2时至5时35分，达沃返回新加坡6时10分至9时45分。此外，还将部分航班出发时刻安排在清晨6时之前，如新加坡至马来西亚诗巫的航班出发时间为5时25分，新加坡至印尼达查帝航班的出发时间为5时15分。

行业声音

国际航协：

2030年中国将成为全球最大航空客运市场

国际航协（IATA）高级副总裁尼克·卡伦近日表示：

在过去30年里，中国航空业实现了巨大变革。中国航空业实现了快速增长，增长速度非常出色，速度快于世界上大多数国家。预计到2030年，中国将成为全球最大的航空客运市场，未来20年中国航空市场的年均增速将达到5.7%，高于全球3.8%的增速。

近日，波音公司在2024年版《世界航空货运预测》中指出，全球航空货运流量将在未来20年保持年均4%的长期增长。波音民用航空市场营销副总裁霍达仁表示：

作为最迅速和最可靠的货物运输方式，航空货运的持续发展已经让行业重

长期发展趋势。在未来20年中将有更多因素推动货运需求持续增长，包括新兴市场的扩张，以及制造业和电子商务的全球发展。

近日，巴航工业宣布对其商用飞机系列产品进行全面升级和性能提升，E190-E2在油耗上的进一步降低和航程上的进一步增加，以及航电设备和客舱升级。巴航工业商用航空总裁兼首席执行官阿尔然·梅耶尔表示：

我们的目标是持续改进我们的飞机，今天宣布的这些升级正是实现这一目标的一部分——减少油耗和排放，提升航程，改善旅客乘机体验和客舱舒适度，以及使用新技术。

政府预计将从2025年开始向航空公司交付MC-21客机。俄罗斯总理米舒斯京近日在“俄罗斯运输业”论坛全体会议上说：

当前，量产准备工作接近尾声，正在形成国内合作链，正在挑选数以千计的可靠承包商。明年，我们的预期是结束MC-21项目的认证，并开始向航空公司交付飞机。

当地时间11月15日，西班牙国际航空A321XLR执行了首个商业客运航班IB347，从马德里飞抵美国波士顿，航程全长为7小时30分钟。这是该型号客机首次完成长途飞行。西班牙国家航空首席执行官马科·圣萨维尼表示：

我们非常自豪能够成为全球首家开

始运营A321XLR的航空公司。这是航空业的一次巨大的成功，新型飞机让我们能够加强我们的航线网络，并以高效、舒适的方式为所有乘客飞往新的目的地。

当地时间11月15日，北欧大西洋航空一架787客机顺利飞抵南极洲。此次特殊航班的主要任务是运送科学家、后勤人员，还有一批10.5吨生活物资和科学考察研究设备等。北欧大西洋航空包机和ACMI总监梅特·哈尔克达尔指出：

驾驶梦想飞机重返南极洲，再次展现了我们在复杂物流运营领域的专业实力。这一里程碑不仅体现了我们对卓越运营的坚持，还展现了偏远目的地对我们运营能力日益增长的需求。