

新疆机场集团携手成都航空优化国产飞机运行保障 推动 C909 在疆运营快速过站

本报讯 近日,新疆机场集团与成都航空就缩短 C909 机型在疆运行过站保障时间展开深入座谈。双方聚焦如何优化地面保障链条、强化协同机制,致力于推动中小机场缩短过站时间标准化运行模式的全面落地。

会上,成都航空对在疆运行情况进行了介绍,阐述了 C909 在疆的典型运行模式工作思路,并围绕飞行计划调整、机组与地面保障团队沟通协作等方面提出了优化方案。双方针对 C909 机型的特点,详细梳理了现有过站保障流程,逐一排查可能影响过站时间的环节。从飞机停后的客舱清洁、行李装卸,到燃油补给、航材检查等各项保障工作等方面进行了细致的研讨。

新疆机场集团表示,将充分发挥自身在地面保障资源调配方面的优势,通过合理安排保障人员与设备,实现保障流程的无缝衔接。借助智慧机场建设成果,利用信息化手段对过站保障全过程进行实时监控,及时发现并解决潜在问题,确保每个环节都能高效运行。

双方一致认为,推动中小机场缩短过站时间标准化运行模式的落地,对于提升新疆中小机场航空运输效率、增强市场竞争力具有重要意义。通过建立标准化的运行模式,不仅可以提高 C909 机型在新疆中小机场的过站效率,还能为其他机型和航空公司提供可借鉴的经验,促进整个新疆中小机场航空市场的良性发展。

此次座谈为双方后续的深度合作奠定了坚实基础。接下来,新疆机场集团与成都航空将持续加强沟通协调,不断优化保障方案,确保缩短 C909 机型过站保障时间的各项措施能够落到实处,为广大旅客提供更加便捷、高效的航空运输服务。

(梁哲)



张亮雷摄

市场动态

哈萨克斯坦

计划加密中哈航班数量

本报讯 据外媒报道,8月12日,哈萨克斯坦交通部民航委员会主席萨勒塔娜特·托姆皮耶娃在第二届中国—中亚民航领域合作小组会议上宣布,哈萨克斯坦计划扩大与中国和乌兹别克斯坦的航空联系,开辟新航点并增加航班数量。她透露,近期将与中、乌两国民航主管部门举行双边会谈。

托姆皮耶娃表示:“我们希望开通新的航线,为国内航空公司创造更多机遇。计划不仅包括加密航班,还将扩大航线覆盖范围。”她指出,哈中双方民航当局已签署“开放天空”协议,使航班数量得以翻倍增长,并为新航线和新航空公司准入创造了条件。

上海两机场

取消航站楼入口安检

本报讯 据上海机场集团消息,为更好服务旅客安全便捷出行,上海浦东、虹桥机场持续优化现场运行管理,于8月12日调整航站楼入口查验流程,简化人身和物品检查环节,进一步提升通行效率和旅客体验。

据悉,8月12日,上海虹桥机场和浦东机场均已取消进航站楼入口安检。在保留防爆检测的同时,取消了旅客人身、行李安检措施。

原先,在上海浦东和虹桥机场搭乘航班,旅客都会经过“二次安检”——进航站楼时安检一次,随后在航站楼内再安检一次。

东航

推出新版登机牌

本报讯 8月13日起,东航新版登机牌在上海虹桥国际机场 T2 航站楼率先启动试运行。

据悉,新版登机牌针对登机口、时间、座位号等关键信息进行了优化升级,全部采取“放大提亮”设计,通过字体加粗放大、色彩对比增强等方式,让旅客可快速识别登机牌上的核心内容,尤其为老年旅客降低了信息读取难度,有助于减少误机风险。

此外,新版登机牌在设计上更加注重融入地域特色印记。以上海始发航班为例,登机牌面采用玉兰环绕“上海三件套”的设计图案,将城市的摩登气质与文化特色融入其中。

未来,具有地域特色设计的东航新版登机牌将逐步推广至更多航线。

超 18 万旅客“尝鲜”民航首乘服务

□ 李达

当前,中国民航正在深入推进首乘服务,为第一次乘坐飞机出行的旅客送温暖、保畅通。首乘服务既是一项服务创新,也是民航把握新发展阶段,贯彻新发展理念、构建新发展格局的战略举措。当前阶段,深入推进首乘服务对民航深挖内需、提振消费具有重要现实意义,对扩大中国航空人口规模、激发群众消费潜能具有积极示范效应。

每年新增航空人口超 3000 万

据民航局统计,截至目前,我国尚有约 9 亿多人没有乘机出行经历,2024 年中国人均乘机次数仅有 0.52 次,中国航空市场蕴含巨大发展潜力。2024 年,我国人均 GDP 已超过 1.3 万美元,距离世界银行公布的高收入国家标准仅一步之遥,随着居民收入的持续增加,消费已经成为拉动我国经济增长的主引擎。以深入推进首乘服务为抓手,优化航空市场服务供给,扩大中国航空人口规模,将为中国迈向超大规模“消费大国”提供坚强支撑。

扩大航空人口规模,是航空市场稳定、快速发展的根本保障,也是加快建设交通强国民航篇章的必然结果。中国式现代化是全体中国人民共同富裕的现代化,加快建设交通强国民航篇章的历史进程必然伴随中国航空人口规模的持续

扩大和航空运输的大众化发展。

据统计,2021 年民航启动首乘服务工作以来,我国平均每年新增航空人口超过 3000 万,在率先开展首乘服务的陕西、甘肃、宁夏、青海四省(区),通过电话、现场预约享受首乘服务的旅客已超过 18 万人,相当于西北一座小型支线机场一年的旅客吞吐量。预计 2035 年我国航空人口规模将超过 7 亿人,航空人口规模的扩大,将为中国航空市场稳定、快速发展提供强大动力。

吸引群众乘机消费

扩大航空人口规模,可以有效激发群众消费潜能,带动关联产业发展。民航业是现代服务产业,打造面向广大旅客的产业融合产品,扩大航空人口规模,让人民群众通过航空出行增加消费机会和消费场景,提升消费意愿,可以有效带动旅游、住宿和餐饮、零售、保险等相关产业发展,扩大服务产业整体规模,形成民航业与相关产业的良性互促,为助力全国提振消费,提升服务业占比和服务型消费占比,推动国民经济转型升级提供持久动力。

在航空业和旅游业融合发展方面,2025 年以来,民航局引导全国民航企业聚焦“入境游、研学游、亲子游、银发游”等文旅融合发展需求,持续深挖市场潜力,扩大航空运输市场需求。春秋航空顺应中国航空人口规模持续扩大的趋势,依托

春秋国旅全球网络与旅游资源优势,将旅游业务和航空业务深度融合,在西北地区规划推出了 504 条“首乘旅游线路”,并配套“丝路征途”“穿越十三朝”等首乘研学产品,为带动航旅融合发展,吸引群众乘机、消费,从而深挖内需创造了积极条件。

打造差异化服务产品

扩大航空人口规模,激发群众消费潜能,要聚焦不同应用场景,打造差异化的首乘服务产品。供给决定需求,需求引致供给。民航开展首乘服务之初,通过向市场投放大量优质服务产品,吸引了很多群众走出家门尝试首次航空之旅。随着首乘服务的深入推进,旅客对首乘服务内容、品质、场景要求越来越高,这就需要行业聚焦不同应用场景,打造差异化、多样化服务产品,以精准契合首乘旅客需求。

2025 年,民航西北地区管理局启动“场景引领”首乘服务再升级工作,引导辖区航空公司、机场聚焦首乘旅客安全提示、客票、中转、联运、到达、出境等应用场景,分领域、分人群、分时段持续丰富服务产品供给,并将首乘服务举措向其他特殊旅客、一般旅客服务领域拓展,精准满足各类旅客服务需求,以点带面提升了民航整体服务品质,全方位提升了各类旅客乘机意愿。西北管理局指导辖区航空公司、机场联合开展首次飞行“凿空”活动,组织人员开展民航服务“进社区、进

校园、进乡村”活动,为人民群众宣讲乘机常识,推介服务产品,欢迎没有乘机经历的群众都来坐一次飞机,体验民航首乘服务,享受民航发展成果,以航空人口的“量变”助力推动消费能力的“质变”。

未来,随着我国居民收入水平的持续提高、综合交通运输体系的日益完善和民航服务产品的不断丰富,航空出行方式将更加大众化,中国的航空人口规模将持续扩大,更多的旅客将实现从“未乘机旅客”到“首乘旅客”再到“常旅客”身份的转变,航空市场内需潜力将进一步释放,民航对相关产业发展的支撑带动作用将更加有力,民航高质量发展和国民经济转型升级的历史进程将加快实现。

据《中国民航报》



青岛机场针对首乘旅客推出多项服务。

印尼“美娜多模式”已现雏形

◀ 上接第 1 版

两家园区的主要运营企业青山集团上周表示,在印尼发展实践中,始终积极践行“产业发展与社区共赢”理念,发挥巨大产业辐射带动作用,形成以园区为核心的区域经济圈,并持续推动印尼当地基础设施建设与人力资源技能提升,通过产业带动直接或间接创造逾 60 万个就业岗位,推动印尼矿业升级与工业化提升。

上述两家园区的经济与人员流动为 C909 在美娜多枢纽的运营带来了稳定的日常客流。据此前搭乘过 C909 美娜多—广州航线的旅客

介绍,该航班上座率很高,有时接近客满。在上海飞往美娜多的首航航班上,有不少前往当地旅行的旅客,而随着翎亚航空在中国航点的增加,这座较为小众的旅游城市正被越来越多国人认识,逐步增加的游客也让 C909 中印尼航线的客流更加丰富。

期待一个品牌的崛起

2 年多前,C909 从翎亚航空开启了东南亚运营。如今,C909 首家海外用户正努力用市场实践探索这款客机的运营模式。

一名航空市场业内人士告诉记者,不同规模的枢纽需要匹配不同的机型。“在一些非大型枢纽,如果使用传统的 737 或 A320 这类单通道机型,客流可能无法撑起比较密集的航班密度,对长期培养客流不利。”这位人士表示,C909 的客座数大约为单通道机型的一半,在中小枢纽运营具有一定灵活性。“在国内,国航的呼和浩特、成都天府,南航的揭阳、武汉,以及东航正在打造的合肥、南昌枢纽,都可以探索使用 C909 这样的支线机型,在客流较大的航线推广公交化运营,同时开辟一些原本单通道客机难以维持一天一班或两天一班运营的

航线,在枢纽形成集聚效应。现在,翎亚航空正在用 C909 做这件事。”

比起雅加达、巴厘岛等印尼传统目的地,美娜多其实离我国大部分城市距离更近,但由于客流密度原因,长期以来很难维持频率较高的直飞航线。正如徐先生所说,没有直飞航班,转机就要绕很大一个圈子,雅加达至美娜多的飞行距离甚至超过了上海到昆明的距离。是否有一款合适的飞机,能够在便捷与运营成本之间达到平衡?这就是如今翎亚航空使用 C909 正在探索的商业模式。

“包括东南亚在内,其实还有很多非枢纽

间存在很好的机会,这需要航空公司的商业嗅觉,以及航空主制造商提供定位精准的产品。”上述人士继而表示,历史上有主制造商为客户量身打造产品,比如波音提供给日本航空、全日空的国内短途版 747-400D,空客销售给新加坡航空的超远程版 A350ULR。“在支线市场,需求同样存在,此前新加坡酷航使用巴航工业 E190-E2 开通了从新加坡至菲律宾南部城市达沃的直飞航班,这一案例与 C909 美娜多枢纽非常类似。”

希望不久的将来,在向市场推介 C909 时,“美娜多模式”可以成为一个响亮的品牌。