



国务院国资委部署中央企业品牌价值提升行动

加强品牌建设 提升品牌价值 打造卓越品牌

本报讯 日前，国务院国资委召开中央企业品牌引领行动总结暨品牌价值提升行动部署会，深入学习贯彻习近平总书记关于品牌工作的重要指示批示精神，系统总结国资央企品牌引领行动3年来的进展成效，研究部署下一阶段工作，推动中央企业在“十五五”新征程上进一步加强品牌建设、提升品牌价值、打造卓越品牌，加快建设世界一流企业。

会议指出，中央企业品牌引领行动取得明显成效，品牌价值引领意识、品牌建设水平、品牌融合能力、品牌影响力得到显著提升。中央企业要充分认识到品牌是企业高质量发展的重要标识，要将品牌作为企业重要战略资产加以管理和维护，加快构建与企业规模实力相匹配的品牌软实力。

会议强调，下一阶段，中央企业要深入实施品牌价值提升行动，从凝聚思想共识、加强品牌融合、强化核心支撑、提升国内美誉度、扩大国际知名度、做优品牌资产等六个方面着重发力，坚持走好品牌竞争路线，有效促进品牌价值全面提升、世界一流企业加快建设。

会上，中国石化、中国电子、中国一汽、华润集团、中国建材作了经验交流。会议宣布成立中央企业品牌实验室，国家电网主要负责同志代表实验室共建单位作了表态发言。各中央企业分管负责同志和品牌部门负责同志、国务院国资委有关厅局负责同志等参加会议。

运营先锋

两家海外运营C909航司航班17日凌晨首次“握手”

红眼航班还能为国产客机带来什么

□ 记者 张凯敏

5月17日凌晨1时13分，老挝航空使用C909执飞的QV861航班抵达深圳，这是该航司万象—深圳航线的首航。

就在8分钟后的1时21分，另一个由C909执飞的翎亚航空8B176航班从深圳宝安国际机场跑道腾空而起飞往美娜多。

自2019年10月26日开通首条国际航线、2023年4月18日开启海外运营以来，C909在中国以外的运营足迹已涉及乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古、俄罗斯、越南、老挝、泰国、马来西亚、印度尼西亚、文莱、菲律宾等多个国家。

此次深圳8分钟的“握手”，是老挝航空、翎亚航空这两家C909海外运营商该机型商业航班首次同时出现在同一机场。同样值得关注的是，这两家航司也是目前仅有的使用C909执飞红眼时刻国际航班的运营者。8B176航班起飞后，老挝航空的C909于当天2时53分从深圳机场起飞，执行QV862航班返回万象。

C909执行的红眼航班

红眼航班(Red-eye flight)是指在深夜至凌晨时段运行，并于翌日清晨至早上抵达目的地，飞行时间少于8小时的客运航班。这类航班最早于上世纪50年代末期出现在美国，据说因为旅客下飞机时多睡眼惺忪，像兔子一样红着眼睛而得名。

此次万象—深圳往返航班是老挝航空第一次尝试C909执飞红眼时刻。翎亚航空则使用C909常态化执飞美娜多—广州、美娜多—深圳两条红眼航班航线：前者去程航班印尼当地时间20时整从美娜多起飞，北京时间次日0时05分抵达广州，回程航班1时05分起飞，印尼当地时间5时05分返回美娜多，每日执飞一班；后者去程航班印尼当地时间20时15分从美娜多起飞，北京时间次日0时05分抵达深圳，回程航班1时05分起飞，印尼当地时间4时55分返回美娜多。

此外，翎亚航空的巴厘岛—美娜多航班在运营需要时会使用C909执飞：8B5888航班印尼当地时间1时50分从巴厘岛起飞，4时25分抵达美娜多；8B5889航班5时从美娜多起飞，7时25分返回巴厘岛。这是C909目前唯一运营的印尼国内线红眼航班。



深圳机场 供图

提升飞机利用率

民航业内人士表示，在确保白天正班飞机利用率的同时，红眼航班可以进一步挖掘机队日利用率。

此前，翎亚航空C909单机日利用率15.88小时的纪录，就是在白天执行美娜多至印尼东部多航点间的国内航班，夜间执行美娜多至广州的红眼航班情况下创造的。

关于红眼航班的编排，一名熟悉航司航班运营的人士告诉记者，较为常见的是飞机类似翎亚航空这样执行单程航程在4~5小时的航班，头天晚上飞前序航班，午夜到次日凌晨过站，之后执飞红眼航班于清晨返回。类似地，也可以凌晨开始先飞红眼航班清晨抵达外站，上午正班时刻返回出发地。“还有不少2~3小时航程的航线，有的航司会利用国际航线出发地与目的地间的时差实现凌晨出发、清晨抵达，比如全日空上海浦东—东京羽田的NH968航班，2.5小时航程，中日间有1小时时差，航班出发是北京时间1时50分，抵达是日本当地时间5时45分，刚好卡在在了凌晨出发、清晨抵达的时间点上。”

C909首条国际航线是由成都航空运营的哈尔滨—符拉迪沃斯托克。目前，南航也在运营该条航程仅1小时航线。利用两地3小时时差，南航编排了北京时间1时40分哈尔滨起飞，俄罗斯当地时间5时05分抵达符拉迪沃斯托克，回程当地时间6时10分起飞，北京时间6时整返回哈尔滨。执飞上述往返航班的飞机刚好前后衔接广州—哈尔滨、哈尔滨—广州白天正班航段，将飞机利用率发挥到极致。

中转衔接的探索

关于红眼航班，最近有个真实的故事——不少大湾区歌迷上周在北京“鸟巢”(国家体育场)观看某知名组合巡演后，搭乘香港快运次日凌晨2时35分的UO235红眼航班飞往香港，清晨再入境内地赶去上班。

此事在社交媒体引发热议。一直以来，红眼航班往往因为影响休息的舒适性原因而被不少旅客从观念上拒绝。随着如今生活、工作节奏的加快，以及旅行理念的改变，搭个红眼航班去上班，或者赶某个异地的企业早会正成为大家越来越多的日常。于是，像UO234/5这样，航程2~3小时，把午夜到清晨拆成往返两段的

航班有了越来越多的需求。以北京—香港为例，同属国泰集团旗下，还有一对历史更悠久的CX340/395航班长期往返于两座城市间。在一些繁忙季节，该航班经常使用宽体客机执飞。

无独有偶，韩亚航空近日宣布，从7月2日起将上海浦东飞往首尔仁川的OZ368航班时刻从原来的早晨出发调整至凌晨——北京时间1时05分起飞，韩国当地时间4时05分抵达仁川。这是两座城市间全服务航司运营的第一个红眼航班。

从飞机调配角度来说，新时刻取消了飞机在上海浦东国际机场过夜，增加了利用率。从旅客角度出发，类似于铁路夕发朝至上班开会是一种需求，而更大的需求来自于中转。

无论是即将并入大韩航空的韩亚航空，还是以香港为主基地的国泰航空，全球各大网络航空公司都使用O&D(出发地—目的地)模式通过各自枢纽将飞往不同目的地的航班以联程航班的形式向旅客提供服务。长期以来，韩亚航空经营大量从中国内地出发经首尔中转前往北美的旅客，以至于其上海浦东机场有一个专门的北美旅客值机柜台。新的红眼时刻，可以使第二程搭乘上午从首尔飞往北美的旅客避免了在仁川机场过夜。前面提到的北京飞往香港的CX395航班，同样是为了方便华北旅客中转国泰大量早间出发前往东南亚、南亚、西亚的中短途国际航班。

目前，翎亚航空正通过广州与深圳飞往美娜多的红眼航班，构建美娜多枢纽，将中国旅客在抵达后迅速中转前往印尼东部多个目的地。此外，其也通过广州—巴厘岛、珀斯—巴厘岛的航班，与由C909每日最多运营4班的巴厘岛—龙目岛航线行程中转网络，将中国、大洋洲旅客送往龙目岛这个小众旅游目的地，并形成广州与珀斯间的联程航班直接服务两地客流需求。

目前，国内航司正积极探索“干支通、全网联”，推动国内通程航班发展。研究分析旅客中转习惯，在禁止国内航班跨零时起降确保安全的前提下，如何更好做好航班衔接，避免过夜中转给旅客带来不便；同时，持续优化国际、地区航班时刻，在目前C909已经执飞的诸如哈尔滨—符拉迪沃斯托克、喀什—胡占德、喀什—奥什等航线采取更积极的航班编排，或者使用C909或其他合适机型，在一些商务需求较大的主基地至国外城市间探索增加红眼时刻，增加中转航班的匹配度……或许，这些都是C909两个红眼航班相遇带来的全新思考。

市场观察

基于“松赞模式”探究支线航空市场的价值重构

从“运力供应商”转向“旅行方案提供者”

□ 张建恩

随着我国航空运输网络的不断扩展，支线航空在连接偏远地区、促进区域经济发展中的作用日益凸显。然而，运营支线市场的中小航司普遍面临严峻的经营挑战。探寻一条跳出价格竞争、实现可持续盈利的差异化发展路径，成为中小航司亟待解决的核心课题。

笔者引入非航空领域的卓越案例——“松赞旅行”作为参照。松赞旅行并非航空公司，而是在滇藏地区以高端藏式文化酒店和深度旅行线路著称的文旅品牌。其成功关键在于，它超越了传统的住宿或旅游服务范畴，通过提供一套完整的、高确定性的、文化沉浸式的体验闭环，在高端细分市场建立了强大的品牌壁垒和客户忠诚度。

下转第2版 ▶



马力科 摄

“全国工人先锋号”上飞院电磁环境效应班组：

绿色飞机发展的现状与展望(一)

以匠心守护苍穹之上的电磁防线

SAF：从掺混到深度脱碳

<<< 见第3版

<<< 见第4版