

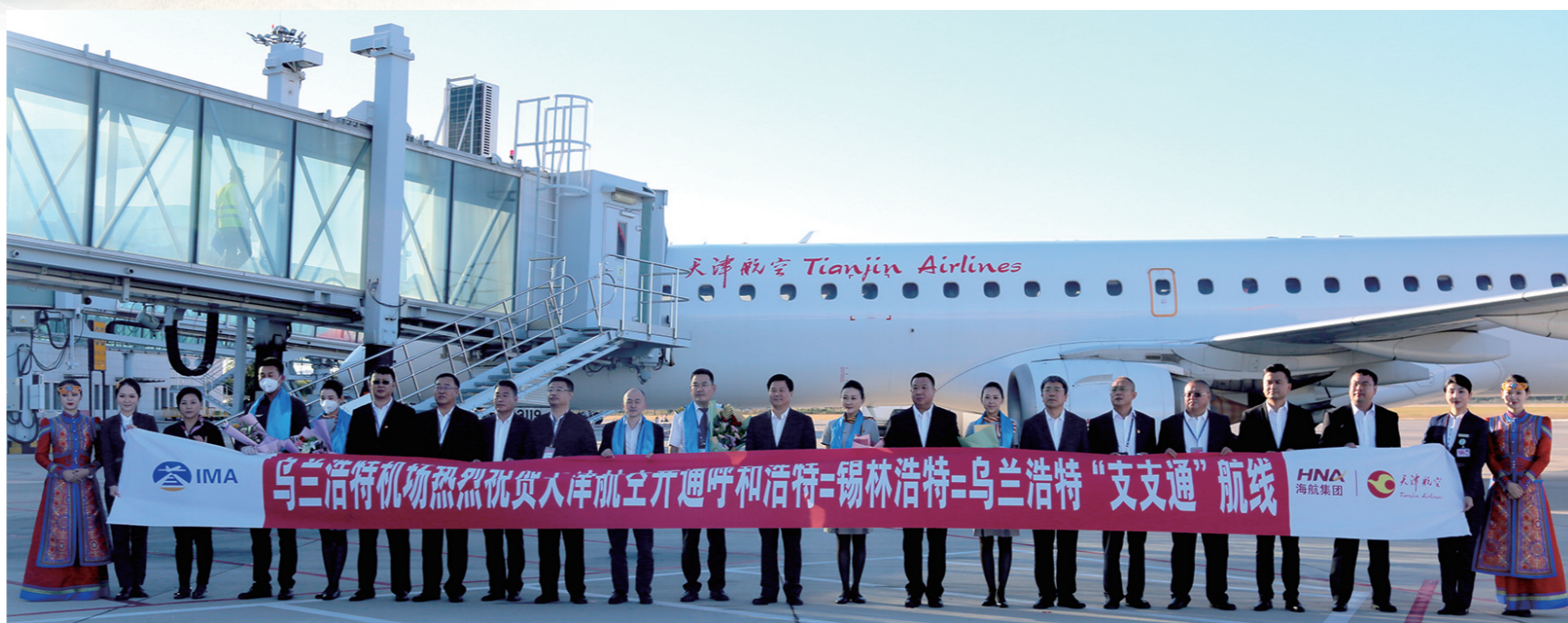
实干 在中国式现代化建设中闯出新路

全 / 媒 / 体 / 主 / 题 / 宣 / 传 / 活 / 动

◎ 内蒙古各盟市、旗县间普遍相距较远,区内中短途飞行需求旺盛,支线航空市场空间潜力大

◎ “支支通”航线建设是一个互相发现的过程,旅客发现更便捷的出行方式,机场发掘旅客更深层次的需求

◎ 未来,随着支线航班吞吐量的不断攀升以及旅客飞行习惯的养成,内蒙古将逐渐尝试“支支通”航线市场化运作,让财政补贴逐步退出



2021年9月16日,由天津航空执飞,呼和浩特经停锡林浩特至乌兰浩特航线首航,标志着“支支通”航线工作正式启动。

在万米高空筑起草原天路

□魏婧宇 安路蒙

2021年9月16日,首条“支支通”航线——呼和浩特经停锡林浩特至乌兰浩特航线成功首航,图为航班乘客抵达锡林浩特机场。



今年夏天,一位广东小伙自驾环游中国,在内蒙古开了5天1600公里,还开出草原。内蒙古有多大?总面积118.3万平方公里。这里东西狭长,横跨2400公里,时间相差近2个小时,最东面的呼伦贝尔天黑了,最西边的阿拉善才是黄昏。内蒙古地域辽阔,人口2400多万,各族人民分散居住于12个盟市,从区内一个地方到另一个地方动辄几百、上千公里,出行难题较为突出。为畅通区内交通网、深化各族人民交往交流交融,内蒙古将目光投向天空,发展民航,推动支线航空互通互联,在万米高空筑起草原天路,推动全区经济社会发展不断向前。

打通航空运输最后一公里

目前,内蒙古共有48个机场,包括20个运输机场,28个通用机场,运输机场中,除一个干线机场——呼和浩特白塔机场,其他多数都是支线机场。这些支线机场间距离远,大多超过4小时车程,地面交通不便捷,需要航空运输发挥在长距离方面的优势。经常在内蒙古各盟市间出差的旅客感受最为强烈。陈浩说:“我在锡林浩特工作,家住乌兰浩特,两地相距700多公里,坐大巴、火车要10多个小时,飞机没有直飞航班,要先从锡林浩特向西飞往呼和浩特,再折返向东飞回乌兰浩特,相当于在北京和上海间飞了个来回,时间长、效率低、价格高。”“一段时间内,我们经常收到旅客反馈说‘折返飞’不方便,希望尽快改善。”内蒙古自治区民航机场集团有限责任公司(以下简称内蒙古机场集团)董事长陈建军说,实现支线机场之间的互通互联,成为内蒙古能否打通航空运输最后一公里的关键之举。

但对于什么是支线航空,多少公里算支线航线,全球民航界并无权威定义。几十年来,我国支线航空不断发展,但效果仍有进步空间。这引起了内蒙古自治区党委、政府的重视,在2021年9月7日召开的区内机场间互联互通专题会议上提出,由内蒙古机场集团统筹构建“支支通”航线网络,改善盟市间的出行条件,切实解决群众出行难题。陈建军表示,开通一条航线不难,20天左右足矣。然而在全区范围内构建支线机场间互联互通的网络,在全国尚属空白。在部分业内人士看来,支线航线流量小、利润低,建设存在一定挑战。顶着质疑和压力,内蒙古“支支通”工作在锡林浩特机场开始试点。2021年9月16日,内蒙古首条

支线机场间的联通航线——呼和浩特—锡林浩特—乌兰浩特航线顺利首航。令人欣慰的是,“支支通”航线市场反响好,客座率迅速上升,航班和座位数不断增加。“一开始用97座的飞机,没几天满了,又换成121座飞机,很快又满了。”内蒙古机场集团市场营销部总经理郭金敏说,这证明支线航空的市场需求其实很大。如今,走进锡林浩特机场,候机厅内人头攒动,很难找到空座。现在5800平方米的航站楼,很快将难以满足“支支通”带来的新增客流需求。“新航站楼正在规划建设中。”锡林浩特机场公司总经理胡志坚说,几年前锡林浩特机场只有飞往北京和呼和浩特的航线,如今已开通9条区内新航线,成为内蒙古“支支通”航线最多的机场,今年旅客吞吐量有望首次破百万,其中“支支通”航线旅客占比约40%。

政策有力支持项目落地

自然地理条件和社会需求,是内蒙古发展支线航空的前提基础。“发展支线航空省投资、见效快,对环境友好。”陈建军表示,这些优势在内蒙古更为突出,这里地势平坦开阔,建设机场的成本、难度更低。一般情况下,在内蒙古,单个支线机场投资约5亿元,约等于5公里高速公路或3—4公里高铁的建设成本。此外,内蒙古各盟市、旗县间普遍相距较远,这些地方的旅客出行分散到各地,区内中短途飞行需求旺盛,支线航空市场空间潜力大。内蒙古自治区党委、政府为“支支通”航线建设提供了有力政策支持。业内人士表示,支线机型在机组、乘务、维修等方面的成本不低,运营高原支线的航空公司还需承担飞机选型、改装等额外费用,导致支线飞机的单座成本较高,因此在发展初期,支线航空往往需要借助外部力量的扶持。内蒙古自治区发改委铁航中心副主任张广宇介绍,一方面,自治区成立专项工作推进组,自治区发改委、自治区财政厅、内蒙古机场集团为成员单位,各盟市建立相应的领导组织机构,由上到下合力推

动工作落实。另一方面,拿出专项资金补贴支持机场和航线网络建设,其中支线航班按照“433”比例,分别由自治区、两个支线城市进行财政补贴。2023年夏秋航季,自治区和相关盟市财政补贴约2.25亿元。天津航空乘着内蒙古自治区政府的政策东风,截至目前,累计在内蒙古通航11个支线机场,承运执飞17条“支支通”航线。“得益于自治区的支持和重视,内蒙古的支线航空实现从无到有、从弱到强的成长,让百姓出行更便捷、经济。”天津航空内蒙古分公司总经理蒋志宁说。内蒙古机场集团作为执行者,不折不扣落实要求,不断织密全区航线运输网,让内蒙古各族群众真正实现坐得上飞机、坐得起飞机和坐得好飞机。发展支线航空,难点还在于让航空公司愿意投放运力。内蒙古机场集团的独特做法是,借助“虚拟航空”调动航空公司积极性,由机场集团承包飞行小时数,然后派发给航空公司,前期风险由机场集团承担,确保航空公司收益;加之采用“小型机、高密度、高客座率、低票价”的公交化、大众化运营模式,让支线航班快速发展。



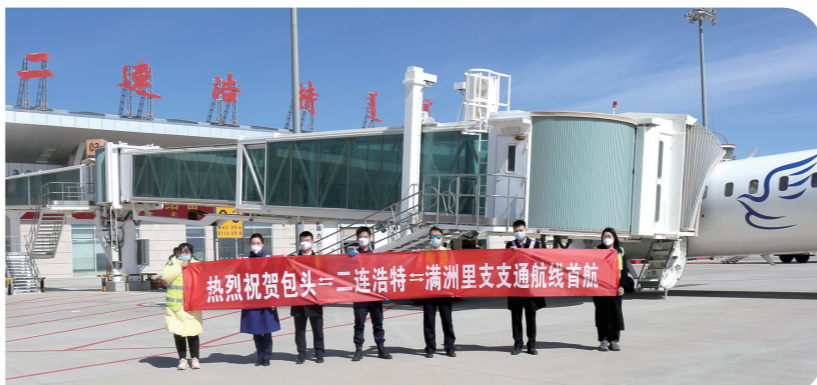
2023年4月,海拉尔—锡林浩特—赤峰“支支通”航线开通。

开创民航发展新空间

借助内蒙古“支支通”建设政策,今年3月,包头—二连浩特—满洲里航线开通,二连浩特和满洲里这两大对蒙、对俄陆路口岸实现空中对接。二连浩特市市长卢宝东表示,该条航线的开通不仅满足了广大百姓的出行需求,更为口岸城市外贸、重工业等企业的产业融合打开了便利之窗,承接口岸商旅往来。“支支通”航线建设正在给内蒙古各行各业,尤其是民航业注入新活力。胡志坚认为,这是一个互相发现的过程,旅客发现更便捷的出行方式,机场发掘旅客更深层次的需求。例如锡林浩特机场推出串飞、拼接飞等新型航线模式,相较于直飞航班这种“专车”模式,串飞、拼接飞就像是“拼车”,成本更低、客座率更高,联通了区外的天津、重庆、西安等8个城市。加之通航城市增多,以前无人问津的小机场融入全区、全国航空网络,来此中转的旅客增多,激活新的客流量。收获不止于此,支线航线的发展还有助于缓解高铁等交通方式带来的竞争压力,为航空业开辟新的发展空间。时任赤峰机场公司总经理杨云飞介绍,赤峰到北京的高铁开通后,以前飞北京的3个航班全部取消,旅客吞吐量每年减少30万人次。与此同时,支线机场开通到首府、首都的航班受限于时刻、空域资源,很难再新增航线航班。“支支通”等航空网络的形成,开辟出新的市场,能及时补上流失的旅客量,开启支线机场二次创业。陈建军表示,“支支通”正在从满足需求升级为创造需求。以前一个航班的客座率为70%,变为两班后客座率降至40%,但采用新的运营模式,增加到三班后客座率反而上升到80%。其背后有着深刻的商业逻辑——航班较少时,旅客要么赶不上,要么等很久,倾向于选择其他方式,只有航班变得多而稳定,才能吸引更多时段的旅客,尤其增强快速出行旅客的吸引力,逐步培养百姓乘坐飞机的习惯。经过两年的运营,内蒙古“支支通”航线完成旅客吞吐量266.8万人次,平均客座率达73%以上。“未来,随着支线航班吞吐量的不断攀升以及旅客飞行习惯的养成,内蒙古将逐渐尝试‘支支通’航线市场化运作,让财政补贴逐步退出。”陈建军说。年初以来,内蒙古继续加快“支支通”航空网络建设步伐,与支线机场配合,进一步延伸航空网络末梢,加快通用机场建设。按照统一标准、设计、前期、建设、融资的“五统一”工作原则,计划到2025年底,全区通用机场总数达到50个,实现通用航空以点串线成网的提升,形成覆盖全区的通用航空基础设施网络,为群众提供更加便捷丰富的交通出行服务。“小时候,我想飞,像雄鹰一样拥抱天空……长大了,一起飞,像骏马奔驰在天边。看着曾经游牧的亲人啊,飞入蓝天亲吻母亲草原……”这是陈建军为歌曲《一起飞》创作的歌词,他在内蒙古机场集团工作十余载,是内蒙古民航事业的参与者、推动者、见证者,正是无数内蒙古民航人的接续奋斗,让内蒙古万米高空中的草原天路网织得更牢,让各族儿女联系得更紧密。



2023年,乌兰浩特机场携“互联互通”优惠机票走进兴安盟职业技术学院,助力师生畅游内蒙古。



2023年3月26日,包头—二连浩特—满洲里航线开通,二连浩特和满洲里两大对蒙、对俄陆路口岸实现了空中对接。