

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

飞出“加速度” 打开新天地

内蒙古民航业20年跨越式发展观察

□魏婧宇 安路蒙

今日内蒙古,出门不骑马,飞机行八方。

很多人不知道的是,内蒙古虽地处偏远、路遥人稀,民航业却异常发达,除了开车、乘高铁,坐飞机正成为当地百姓出行方式的主要选择之一。

更鲜为人知的是,支线机场发展试点、通用航空短途运输飞行小时数全国第一、5家百万级机场全部获评“服务质量优秀机场”……内蒙古民航业屡创全国试点、行业第一。

然而,2003年成立之初的内蒙古民航机场集团有限责任公司(以下简称内蒙古机场集团)甚至面临“断航之困”,运力短缺、旅客吞吐量少、区内通航不畅等难题不断。20年间,内蒙古民航业如何在困境中谋发展,如何跳出当地限制做到行业标杆,到底凭什么打开了新天地?

从“瘦田无人耕”到“改革试验园”

内蒙古地处祖国北疆,东西直线距离2400公里,从最西边的额济纳旗,自驾前往最东边的鄂伦春自治旗,要不眠不休地开31个小时。这里地广人稀,有的旗县也就一两万人,修建高速公路、高铁的人均成本极高。

不过内蒙古地势平坦开阔,不用削峰填谷,修建机场的难度、成本更低,且一趟航班几十、上百人,正好满足当地百姓的出行需求。

“内蒙古的地理位置、空域环境、社会需求等,都决定了飞机是出行最快捷、经济的选择。”内蒙古机场集团董事长陈建军说。但2003年成立之初的内蒙古机场集团,面对的却是地区经济欠发达、航空运输市场疲弱、支线航空运力不足的发展桎梏。

“当时处于‘瘦田无人耕’的状态,航空公司不看好内蒙古市场,不愿意将稀缺的支线运力投入到

这里。”内蒙古机场集团市场营销部总经理郭金敏回忆说。

那就自己干!2006年,内蒙古机场集团创造性推出“模拟航空”,即不注册法人实体、不购买飞机,而是以承包飞行小时的形式引进运力,由内蒙古机场集团负责航线安排、市场推广,不仅变以前的“被动等飞机来”为“我主动让飞机飞”,还解决了航空公司自担风险的后顾之忧。这一举措成效显著,运营一段时间后,航班、航线数量明显增多,也让更多航空公司看到了内蒙古市场的潜力。

然而,新的问题接踵而至——内蒙古支线航空与干线机场呼和浩特之间的航线少、频次低、票价高,大大制约了各盟市与首府城市的连通。2010年,内蒙古机场集团推出“支线快线”运营模式,通过“小机型、高密度、高客座率、低票价”的公交化、大众化运营

模式,实现支线机场和呼和浩特机场的当日往返。

干支线得以通联,支线机场之间互通的问题却依然突出。比如,受限于内蒙古东西狭长,从锡林浩特往东飞去临近的乌兰浩特,竟然要先从锡林浩特飞到西边的呼和浩特,再从呼和浩特飞回乌兰浩特,凭空多花机票钱不说,来回还多出一千多公里,这样的“折返飞”成了旅客最头疼的事。为了让旅途不再折腾,2021年9月,内蒙古机场集团又推出“支支通”,也就是开通支线机场之间的航线,由自治区政府、两个支线城市按照“433”的比例,共同补贴航班运行费用,航空公司竞相入场,目前已累计开通“支支通”航线31条。如今,从锡林浩特飞乌兰浩特仅需50分钟,票价低至100元。

从“模拟航空”到“支线快线”再到“支支通”,内蒙古民航业由小做大、不断做强。



在传承中不断创新 民航飞出一匹黑骏马

陈建军自军队复员到内蒙古机场集团,从最基层岗位一路走来,他见证并参与了内蒙古民航业的发展壮大。在他看来,内蒙古机场集团能够做出被业界认可的成绩,关键在于“一张蓝图绘到底,一任接着一任干”和“大胆创新,敢想敢干”的精神力量。

“一张蓝图绘到底,一任接着一任干”,展示了发展的理性与自信。

20年间,内蒙古机场集团领导班子几经更替,但集团发展目标始终坚定,久久为功。从2003年集团领导班子开始,便开启了属地化管理和企业化运营,用“模拟航空”破解断航之困,并初步描绘未来蓝图;2009年,新上任的集团负责人继续通过改革的方式破题,大力推行“支线快线”“干支联动”战略,解决机票高价之难,开启民航大众化时代;如今,在现任董事长带领下,“干支通全网联”全面推进,努力打通航空运输最后一公里。

正是如此接续奋斗,成就了今天的内蒙古民航新局面。目前,内蒙古运营的机场已达48个,形成了涵盖干线、支线、通勤、通用机场在内的多层次机场管理体系,航线从

22条增加到481条,通航点从17个增加到124个,内蒙古地区人均乘机次数从0.04次增加到接近1.1次,提前实现民航强国战略2030年的规划目标。

“大胆创新,敢想敢干”,模范不是喊出来的,是干出来的。

那顺得利格是呼和浩特机场飞行区管理部的一名驱鸟员,在常人看来,无非就是放放炮、打打鸟。但那顺得利格没有“躺平”,而是以严谨的科研态度不断改良创新驱鸟技术,跟同事一起追踪鸟类行动轨迹,通过分析鸟类粪便的指标变化论证不同驱鸟炮的效果,研究出人鸟共享蓝天的生态驱鸟法,多项研究成果发表在核心期刊,申请了2项发明专利。

在内蒙古机场集团,有大批像他这样的发明创新者。在2021年起开展的“小发明、小革新、小改造、小设计、小建议”中,机场集团配套1000万元创新预算,创新成果雨后春笋般冒出来,比如员工研发的“航空器除冰液净化再利用”项目,为全行业解决除冰液问题“破冰”,得到了全国总工会的认可和支持。

内蒙古机场集团工会主席章晖说,截至今年6月,内蒙古机场集团已经累计申报创新项目994项,其中申报通过知识产权106项。同时,机场集团通过在各类岗位中选拔“首席”,为其配备最大的工作支持、最好的职业发展培训和最丰厚的薪酬福利,最大化释放“鲶鱼效应”,为事业发展储备了长久坚实的人才保障。

除了集团领导班子和全体员工的勇担当、善作为,内蒙古机场集团的每一步发展,都离不开内蒙古各级党委、政府和首都机场集团提供的政策支持和良好环境。

以“支支通”为例,当初很多人不看好,质疑是“瞎折腾、乱花钱”,但内蒙古自治区主要领导坚定拍板,自治区带头拿出2亿元让机场试验,并宽慰道:“不要怕失败,谁能保证每一次探索都成功呢?”随后,自治区政府办公厅、发改委、财政厅等迅速出台政策文件,各盟市政府投入真金白银,合力助推“支支通”工作落地。

结果证明,内蒙古机场集团不负众望,短短两年“支支通”航线全面开花,长期被压抑的支线旅客流量实现爆发式增长。



人民航空为人民 服务永远在路上

无纸化通关、中转旅客“一票到底”、刷脸查询航班……走进以呼和浩特机场为代表的内蒙古大小机场,旅客亲身体验到的这些人性化的服务,早在五六年前就已经在探索和实践。

然而,始终保持领先绝非易事。现如今,经历旅客吞吐量高速增长阶段,中国民航业正进入高质量发展时期,机场运行保障的成本压力和员工人数与日俱增,旅客对民航服务的要求也更高。

面对新常态,内蒙古民航人没有停歇,率先开启从经营型向管理服务型的体制改革。陈建军说:“人民航空为人民,我们要解决的是如何更好为旅客服务的问题,服务的问题仅靠抓服务是不够的。破解之法要从发展中去,从管理中去。”

赤峰机场借投运新航站楼的契机,率先开始转型,将部分技术含量低、劳动密集型、安全关联度低、市场竞争充分的航空保障业务进行市场化、专业化探索。”通过

招标采购,目前值机、行李查询、旅客服务等岗位已经交由外包公司保障。”时任赤峰机场总经理杨云飞说。

与此同时,赤峰机场细化特殊旅客群体,推出一系列创新服务产品。在特殊旅客服务专区,外包公司派驻机场值机服务部的现场经理姚佳兴正引领一名无陪儿童落座,提醒她收好身份证,并在手机上跟家人报平安,然后他拍下孩子候机的照片发给家长,一招一式尽显专业。

“机场可能只有一家,但合约商可以不断优中选优,保持良性竞争状态。”在华夏航空股份有限公司战略执行委员会副主任罗彤看来,经营外包解决了机场服务长期缺乏市场化竞争机制的问题,是新发展阶段民航服务业转型发展的破题之举。

杨云飞深有同感,从“管理者”到“服务者”的思维转变,正让机场迎来新面貌。转型后,赤峰机场收到了上百封旅客表扬信,同时值机时间缩减20%,外包服务费

较原有人工成本支出下降了近三成。

在赤峰机场先行试点的基础上,呼和浩特机场作为内蒙古机场集团最大的枢纽机场,也开始推行管理转型。“呼和浩特机场计划用两年时间实现地服业务的全面管理创新,力争成为全国干线机场中的管理型机场标杆。”呼和浩特机场党委书记孟令民说。

20年来,从干线、支线到通用航空,从“我不如人”到“行业标杆”,内蒙古民航人始终坚持“人民航空为人民”,不断改革创新、接续奋斗,畅通区内空中血液循环,加速祖国北疆地区的资源要素流通,有力保障了民族团结、边疆稳定和地方经济社会发展。

