

科技创新,让民航安保更“智慧”

智能人脸识别完成值机,随后便可通过安检、登机进行全流程自助通关。“刷脸乘机”这一几年前还让人不敢想的技术,即将在国内成为现实。而这都得益于民航安保系统大力推进科技创新、科技应用。科技让民航安保更加智慧,也让旅客出行体验得到提升。

在近日举办的2019年首届全国民航安保科技展上,行业内外50余家单位展出了全流程自助通关、基于无线宽带技术的飞行中客舱视频实时监控、民航旅客电子临时身份证明等安保科技创新项目,全面展示了近年来民航安保科技创新工作取得的丰硕成果。

强化顶层设计 创新安保工作

近年来,“智慧民航”已经成为全球关注的焦点,大数据、信息化、人工智能等在民航领域的应用日趋广泛,中国民航业抢抓并引领新时代发展潮流,大力推进“智慧民航”建设。航空安保是确保民航安全运行的关键环节,科技创新、科技应用在其中发挥着至关重要的作用。

在“科技兴安”战略的指引下,民航业务主管部门确立了“大力推动科技创新工作,以科技信息化支撑民航安保工作模式变革”的工作思路,将科技创新作为全国民航安保工作的一项重要内容,形成了“汇数据、打基础,推协同、促共享,建试点、带全国”的工作路线,将数据、信息、情报、科技等思维方式融入民航安保各环节,利用信息化建设、新技术应用等手段不断推动民航安保工作创新。

2018年,《2019年—2020年全国民航安保科技创新工作规划》(草案)、《全国民航安保科技创新需求目录》(草案)的编制,为



今后的科技创新工作提供思路及攻坚方向;同年,全国民航公安大数据战训中心挂牌,成为民航“点、线”行业资源与地方“面”的区域资源的合作示范……与此同时,民航业务主管部门持续关注科技前沿发展动态,努力提高自身管理水平和趋势把握能力,深入一线基层了解实际情况,以需求和问题为导向思考和规划业务工作;注重工作实效,做到理论与实践相结合;广泛了解科技发展动态及未来发展趋势,调研中科院、腾讯、同方威视、阿里、华为等国内顶尖科研院校以及高新企业,学习国内先进科技理念,听取专家对民航安保科技创新工作的意见与建议。

一系列政策和措施的实施有力地推动了民航安保科技创新工作的开展,一批试点项目相继在全国主要机场、航空公司落地,有力地支撑了差异化安检、空地一体化协同、全国机场公安联勤联动等新模式探索,逐渐建立起科

技创新工作体系。

依托大数据支持 助力创新应用

数据资源是科技创新的重要基础,是科技手段得以应用的必要前提。为强化数据支撑,民航业务主管部门持续加强与相关部门的合作,拓展数据获取渠道,先后从公安部获取各类关注人员数据;与国家移民局共同推动《出境入境航空器载运人员信息预报预检实施办法》,为国际航班订座、离港数据采集奠定法律基础;与国家移民局达成意向,共享护照与身份证号码转换等数据。同时,还进一步推动数据整合及对外交换共享,完成了民航安保数据资源管理平台设计方案。

早在2017年,民航局公安局就通过全国示范工程建设,探索出一条数据推进创新应用之路:从政策、数据、人才等方面加大

投入力度,指导深圳机场公安分局立足实战探索创新,陆续建成“全国民航公安值班勤务系统”“民航安保基础信息移动App”“民航安保云平台”等。在本届展会上,依托深圳机场公安分局成立的全国民航公安大数据战训中心初次公开亮相,并就“智慧安保”实战探索作了精彩演讲。据相关负责人介绍,该战训中心是民航局公安局在深圳机场公安分局前期建设的基础上,充分总结经验、勇于探索实践,搭建的一个立足实战、面向全国的大数据中枢研判平台。

推进试点项目 促进成果转化

近年来,随着时代的快速发展,生物特征识别、人工智能等新型技术日趋成熟。为不断满足人民群众日益增长的美好生活需求,民航紧跟新技术发展潮流,积极探索新技术与民航安保工作的

融合,在安保流程优化方面做了大胆的尝试和创新,取得了令人瞩目的成果。

依托新技术,业务主管部门创新性地研究设计民航安保各环节创新模式,并将安保实战嵌入到民航生产运行环节,收到了无感式、非接触式安保的理想效果。目前,民航已形成两套优化方案,选取海口、深圳作为试点,分别根据不同的优化方案开展建设,通过实践检验对方案进一步完善调整,为后续模式转变、规章制度修订等工作积累经验。

据深圳机场相关负责人介绍,目前深圳机场正按照“分步实施,稳步推进”的原则,聚焦“客、货、城、人、智”五大主业,最终实现高效协同的机场大运控和“一张脸走遍机场”大服务目标。在去年12月试点的旅客差异化安检项目的基础上,今年4月深圳机场实现了刷脸自助验证,将原有的安检人工验证环节,通过闸机平台予以实现。当旅客通过安检时,闸机通过读取证件或抓取人脸、进行信息核对和录入,不吐凭条,实现安检电子验讫标注,最快3秒钟可通关,至今保障旅客近14万人次。

此外,民航业务主管部门还指导战训中心研发了民航旅客电子临时乘机证明系统,实现旅客线上办理、机场自助核验,改变以往线下机场排队办理的传统模式,目前已在20余座机场使用,下一步将在全国推广;同时,指导相关科研单位成功开发智能手表、人像识别眼镜、飞行中客舱视频传输系统等成果;开发完成重点旅客实时预警推送技术,打通公安网及航空公司生产运行系统,在南航、春秋航空等单位实现关注旅客提前掌握、空中预案动态配置、安保力量精准盯控、空地信息无缝对接等实战做法,有力促进空地协同。

(来源:中国民航网)

专家观点

从5组数据看中国消费类通航产业发展

近日,以“深耕通航消费市场、创新专业金融服务”为主题的第八届中国航空金融发展(东疆)国际论坛在天津举行,中国航空运输协会通用航空分会总干事助理吕宜宏在论坛上对我国消费类通航产业数据进行了分析。

吕宜宏表示,通航消费产业是通航新兴产业的典型代表,是通用航空生产的生力军。通航要发展,市场是根本。随着经济社会发展和人民生活水平的提高,消费类通航市场逐步受到关注。中国通用航空市场迎来了发展机遇期,尤其是在服务民生领域、森林防火、抢险救灾、医疗急救、短途运输、公共航空应用市场等方面。总体来

说,通航消费市场潜力巨大,前景广阔。

一、全国在册通用航空器总数

截至2018年底,我国全国在册通用航空器总数为3380架,固定翼和旋翼作为主力通航器,分别占2040架和1176架。值得注意的是,民航飞机不到4000架机型40种,而通用航空是200多种,可见机型种类之多。

二、全国经营性通航企业总数

截至2018年底,全国经营性通航企业共422家,有394架经营性通航企业登记有通用航空器,其中拥有10架飞机及

以下的企业占346家。企业增长率在2013年达到顶峰,近几年发展平稳,但每年发展速度在15%以上。

三、全国航空公司通航总时长

2018年我国航空公司通航总时长为93.71万小时,其中载客类占比9%,作业类16%,培训类33%,非经营类(民航大学)37%。但是近年来呈现出整个时长增长率比公司增长率要低、平均小时越来越下降的趋势。

四、经营性通航生产作业时间

2018年经营性通航生产作业时间:航空喷洒超过40000个小时,石油服务

超过35000个小时,空中巡查超过25000个小时,空中游览和航空摄影超15000个小时。就平均作业时间来看,航空探矿平均作业时间191分钟,航空摄影164分钟,电力作业156分钟,个人娱乐飞行仅10分钟。

五、消费类通航生产作业消费人数

2018年5种消费类通航生产作业消费人数共计29.5万人,其中空中游览有177985人,包机飞行有73234人。平均消费人数/架次:包机飞行5人,空中游览2.5人,跳伞飞行4.5人,医疗救护1.3人,个人娱乐飞行1人。

(来源:环球网)