

国产民机加快融入“干支通、全网联”

一季度成都航空 C909 累计运送旅客 44.8 万人次

本报讯 据《中国民航报》消息,今年一季度,国内通程航班业务规模实现大幅增长,共执行航班 18.25 万组、保障通程旅客 59.5 万人次,同比增长 2.1 倍,高标准中转服务受到旅客好评。截至目前,全行业累计保障通程旅客超过 200 万人次,累计新增城市对 5891 组。“星星之火可以燎原”,通程航班正串联起更多偏远地区机场,国内航空运输网络通达性进一步提升。

近年来,随着对“干支通、全网联”认识不断深化,以及国内通程航班支持政策逐渐落实落地,航空公司持续发力,推动“一次支付、一次值机、一次安检、行李直挂、全程无忧”的国内通程航班。目前,各航空公司累计完成通程航班备案 7.76 万班,其中 2025 年一季度增加 1.77 万班,增幅达 22.8%。从通程备案量看,南航以 15464 组通程航班排名第一;从通程旅客运输量看,一季度东航保障通程旅客 24.22 万人次,在航空公司中排名第一,南航、国航、厦航、川航等航空公司紧随其后。

核心提示

一季度,成都航 C909 机型累计飞行 7222 架次,运送旅客 44.8 万人次,在新疆、内蒙古通航城市分别为 26 个、11 个,飞机平均日利用率分别达 8.1 小时、9.3 小时,远超行业平均水平,有效串联新疆、内蒙古等边疆地区支线机场。目前,国产民机已进入黑龙江省 9 个机场,将进一步复制推广国产民机融入“干支通、全网联”运营经验。华夏航一季度通程航班销量中国产民机执飞航段占比达 20%。

国内通程航班旅客运输数量全面增长的背后,离不开昆明、西安、成都、大连等中转枢纽机场的带动作用。通程旅客运输量方面,一季度,昆明机场以 14.64 万人次排名首位,同比增长 40.38%。增速方面,长春机场、大连机场及北京首都机场一季度保障通程旅客分别达 4.49 万人次、2.76 万人次和 5.54 万人次,同比增幅高达 22.25 倍、13.96 倍和 12.95 倍。通程旅客中转保障数量方面,昆明、西安、北京大兴、乌鲁木齐、北京首都、武汉、厦门、成都天府、广州、兰州机场位列前 10,昆明、乌鲁木齐、武汉、成都天府等“干支

通、全网联”试点机场的示范作用突显。

“干支通、全网联”也为国产民机商业运营提供广阔的市场空间。国产民机运营航空公司在边疆地区和支线机场不断加大运力投入,加快融入“干支通、全网联”,打造“边疆快线”。一季度,成都航 C909 机型累计飞行 7222 架次,运送旅客 44.8 万人次,在新疆、内蒙古通航城市分别为 26 个、11 个,飞机平均日利用率分别达 8.1 小时、9.3 小时,远超行业平均水平,有效串联新疆、内蒙古等边疆地区支线机场。目前,国产民机已进入黑龙江省 9 个机场,将进一步复制推广国产民机

融入“干支通、全网联”运营经验。华夏航一季度通程航班销量中国产民机执飞航段占比达 20%。

值得一提的是,自今年 1 月民航局清算中心会同航科院发布国内通程航班标识以来,国内通程航班的社会认可度和行业影响力进一步提高。今年以来,南航、长龙航、华夏航及主流航空销售网络平台(OTA)已实现国内通程航班线上销售标识投放,统一通程产品对旅客展示形式。得益于通程航班线上标识发布,OTA 渠道通程客票销售量增长显著,携程、去哪儿、同程旅客一季度销售通程客票 7.56 万、9.28 万、11.75 万张,环比

2024 年四季度分别增长 34.04%、64.94%、32.71%,通程产品市场影响力持续强化。南航、东航、海航等大型航空公司,华夏航、长龙航等中小航空公司也已经在官方网站或 App 上线通程航班标识,全面启动市场推广工作。此外,各机场线下通程服务保障水平同步持续提升,成都天府、昆明、乌鲁木齐、大连、武汉、石家庄、鄂尔多斯、烟台、兰州、海拉尔等地机场针对通程航班设置专门线下引导标识,持续完善通程旅客引导服务,优化中转流程动线。

随着行业参与度和品牌效应不断提升,国内通程航班正在不断推动国内航空运输市场的服务模式创新与供需格局优化。2025 年,作为“干支通、全网联”主要载体,国内通程航班将进一步促进国内航空市场通达性和服务水平提升。未来,通程航班有望在推动航空产品优化升级、发展航旅融合、提振出行消费、扩大内需等领域发挥更重要作用,助力民航旅客“人享其行”,推动实现行业高质量发展。(张丰葵)

科学家的幸福：一生忠一事

◀ 上接第 1 版

造一架被市场接受并且认可的飞机,是两位总师的共识。陈勇同样认为:“我们不仅要让飞机造出来,更要让它被市场接受。”

“看到支线飞机的特点,找到合适的运营场景。”这是陈勇关于 C909 的市场化的经验。据陈勇回忆,C909 在设计之初就考虑到了运营区域主要在我国西部等边远地区,那里有很多高山、高原,气候多为高温高寒。“有人曾开玩笑说,C909 干的是‘钻山沟、上高原、跑海岛’的苦活、累活。我们的初衷是,希望为这些地区的老百姓提供普惠性的航空服务,同时让 C909 达到干线飞机同等水平的舒适性。”陈勇说。

为充分发挥支线客机在丰富我国航线运输网络中的作用,C909 来到新疆,在不到两年的时间里,执飞的航线连接除和静巴音布鲁克机场以外的疆内 26 座机场,载客超 80 万人次,增进了疆内城市的互联互通。2023 年 4 月,C909 成功在“千岛之国”印尼开启首航,由印尼翎亚航空运营的 C909 开辟了岛屿之间的支线航线,并拓展至跨境干线航线。“客户信任源于性能适配场景。”陈勇说。

人才筑基与精神传承:幸福在于一生忠一事

商用飞机是技术密集、人才密集的产业,人才的成长周期长。型号研制之初,由于国内相关工作人员已经多年没有承担商用飞机型号的研制任务,在设计、制造、试验试飞等多个领域,都缺乏有经验的人才。面对这样的状况,两位总师在带领团队开展技术攻关的同时,也十分重视对年轻人的培养。

在吴光辉看来,带领团队、培养新人的策略是“压担子”:老设计师传授方法、路径,年轻人在一个个具体的型号任务中挑重担,在“真刀真枪”的历练中,不断增强攻关能力,从而快速成长。

在一款商用飞机生命周期的不同阶段,科研人员会面临不同的挑战。陈勇坦言:“人才的成长需要直面难题。”他在 41 岁担任总师时,虽然面临重重困难,但得到了老一辈飞机设计师的全力支持。如今,他也将这种勇于挑战的精神传承给下一代,大力支持、培养年轻总师。令陈勇感到自豪的,是一批在 C909 项目历练的拔尖科研人才,已经成长为 C919、C929 项目的总师、副总师。

在我国商用飞机成长实践中,形成了“航空强国、‘四个长期’、永不放弃”的大飞机创业精神。对于其中的“四个长期”——“长期吃苦、长期奋斗、长期攻关、长期奉献”,陈勇感慨颇深:“我们从 2002 年到现在,干的这个大飞机事业就这么一步一步地过来的,从飞机的研制,到适航取证,再到交付运营、系列化。”虽然不知道未来还要面对多少难题,面临多少难关,但他相信:“为了党和国家的大飞机事业,为了人民福祉,这个值了。”

说到科学家精神,陈勇表示:“其实对于科学家来说,幸福就是一生忠一事。”

每 8 人坐飞机就有 1 人搭乘 C909



◀ 上接第 1 版

落地呼和浩特机场,最大的感受便是支线飞机多,C909 多。就在滑行到航站楼楼的 10 分钟左右时间里,记者通过舷窗看到了一架天骄航空和一架国航的 C909 飞机正在跑道尽头等待起飞,同时还看到了东航、成都航空、华夏航空的 C909 飞机。

一旁的空姐笑着告诉记者,此时看到的 C909 还不算多,“我们和国航的飞机大部分都已经都飞出去了,一清早登机时那才叫一个热闹呢,廊桥、远机位都停得满满的。”

“新航季,江西航空的 C909 又会重新回到呼和浩特机场,可以说,我们这里是 C909 机队数量和运营航司最多的机场。”据内蒙古机场集团市场营销部副总经理徐盈介绍,内蒙古在推进“支支通”发展过程中,十分重视用好支线机型,目前呼和浩特机场单机人机比为 100 人/机。也就是说,从这里出发和到达的每架飞机平均客座人数为 100 人,非常接近 C909 的座位数。

根据内蒙古机场集团的统计,3 月 30 日起,每天涉及内蒙古运营的 C909 机队数量将达到 32 架,航线 52 条。

据天骄航空介绍,目前从呼和浩特机场每天最早的出港时刻是 7 时 40 分,分别是记者搭乘乌海至呼和浩特的前序航班,以及呼和浩特经停扎兰屯至海拉尔。因为非经停航班,乌海至呼和浩特其实是天骄航空每天从外站飞回呼和浩特最早的一个航班。

据徐盈介绍,在构建“草原”航空交通网络时,实现公交化与中转衔接一直是机场与航司共同关注的重点,“这对培育潜在客流来说十分重要,所以我们针对区内没有过夜驻场飞机的机场,要求从那里每天首个飞呼和浩特的航班,必须在中午 12 时之前抵达,而天骄航空乌海至呼和浩特的航班就是这条航线中的‘首个’”。

据了解,如此安排一方面可以使公交化航班的时刻分布更加合理,同时也有利于内蒙古机场集团推出的跨航司“经呼飞”中转服务能够排出当天的中转航班组合。数据显示,在从区内出发前往呼和浩特的航班中,通过“经呼飞”中转比例最高的航线,转机旅客占比达到 78%。

“这些‘首个’航班目前都由天骄航空来运营。”天骄航空维修副总裁丁平告诉记者,作为内蒙古自治区的航空公司,天骄航空肩负着提升区内整体基本航空服务能力重任,在航线、时刻等安排上会更多考虑自治区经济发展的需要。

“之前,我们发现区内一些‘支支通’航线缺少运力,就与天骄航空协调,结果他们很快就把航线给飞起来了。”徐盈补充道,“从机场集团的角度,我们也越来越体会到自治区有一家自己的航空公司,在适配内蒙古重大发展战略与百姓需要的航线网络体系中具有非常重要的意义。”

天骄航空

争取尽快“每日 8 个航段”

在刚刚到来的新航季,天骄航空又一口气新开通辽—鄂尔多斯、呼和浩特—通辽—乌兰浩特、呼和浩特—扎兰屯—海拉尔、呼和浩特—二连浩特—赤峰等多条“支支通”航线,通过“密

支线、优时刻”举措实现航线网络优化升级与内蒙古各盟市间通达性的提升,为旅客打造更高效、更便捷的航空出行体验。

记者了解到,这些新航线的开通进一步提升了天骄航空 C909 机队的日利用率。3 月 30 日新航季第一天,机队中的“劳模”是 B-655P。这架 C909 从 7 时 40 分开始执行航班,执飞呼和浩特—扎兰屯—海拉尔—扎兰屯—呼和浩特—乌兰浩特—呼和浩特等多条航线,最终返回主基地已是深夜 22 时 34 分,当天飞机实际“工作”近 15 小时。

“大家看到天骄航空 C909 机队日利用率提升并不是偶然。”丁平对此表示,“作为一家新进入市场的支线航空,我们运营第一年运送旅客 3.8 万人次,到 2024 年达到 44.4 万人次,并在今年初实现了累计运送旅客 100 万人次,这是一个探索的过程,也是一个发展的规律。”

据丁平介绍,在确保安全运营的基础上,天骄航空目前积极以市场需求为主导,积极构建飞行员自主培养体系,着力打造“天骄籍”机长;从维修程序优化、技术标准提升、质量管控强化等方面入手,成立 AOG 保障小组,优化维修流程,提高维修效率,全面提升维修能力;精心规划航线网络,充分发挥 C909 在支线运输中的优势。

2024 年,我们选派优秀飞行员参加首届飞行员技能大赛,在全国 72 支队伍中脱颖而出,荣获 C909 机组第三名。

“2023 年冬季开始,随着市场的复苏,我们飞机利用率逐步提升。内蒙古冬季的严寒对飞机保障来说是一大难题,在这一轮‘实战’中,我们锻炼出了一支维修保障队伍,即使在

温度最低的次年 1 至 2 月,飞机的故障率一直保持在较低水平。”丁平告诉记者。

据了解,天骄航空正考虑于今年暑假旺季加开呼和浩特—阿尔山—海拉尔航线。“阿尔山旅游资源非常丰富,而海拉尔是目前内蒙古旅游的最主要目的地之一。”据丁平介绍,天骄航空希望开通这条航线,进一步带动内蒙古文旅业的发展。

关于增加运力的方式,丁平表示,正考虑在目前最早结束当天运营的飞机排班上再增加一个往返航班,将日运营航段从现在的 6 个增加到 8 个,以此进一步提升飞机利用率。如此一来,天骄航空或许也即将进入“每日 8 段俱乐部”。

在天骄航空的航线网络“大棋”中,国际航线始终是一个不可或缺的组成部分。内蒙古地形狭长,东西延展,但南北狭窄。目前,天骄航空的航线网络最主要是呼和浩特连接内蒙古东部地区的“支支通”航线,以及往西部的呼和浩特至乌海,以及刚刚开通的连接通辽至鄂尔多斯的“东西联络线”。“呼和浩特与蒙古首都乌兰巴托是友好城市,两地商务往来较为密切,我们也在积极努力,考虑为国产客机增添一条国际航线。”丁平告诉记者。

据了解,呼和浩特与乌兰巴托直线距离 800 多千米,没有其他交通工具直接竞争,适合 C909 运营。目前,这条航线由国航与蒙古航空共同运营,使用机型分别是 737MAX8 和 A319,航班密度少于每日一班。

内蒙古保障能力

助力“边疆快线”网络建设

对于任何一家航空公司来说,安全毫无疑问都是最重要的一项工作,天骄航空作为唯一一家单一机型运营 C909 的航空公司,更深知肩头的政治责任。

“有了安全,才有了一切的可能;没有安全,就没有一切可能。”这句话是中国商飞公司党委书记、董事长贺东风对安全的理解,如今也是天骄航空在安全工作中摆在核心位置的一句话。

“我们从人、机、环、管 4 个方面全面发力做好安全工作。”据天骄航空安全总监吴晓岩介绍,针对 C909 运营人员开展多层次、多形式专业培训和安全教育,打造一支技术过硬、作风优良的专业队伍。在飞机维护方面,则严格依照飞机技术标准和维护手册,精细化、规范化维护作业,确保飞机时刻处于最佳状态。

“安全是理念,而非理论。”针对安全工作的实际成效,吴晓岩用这句话来总结。在他看来,照本宣科的教育往往难以得到员工的重视,而要让安全理念进入每一名员工的“骨子”里,塑造何种企业文化,使用怎样的方法开展安全工作就显得格外重要。

据介绍,一方面,天骄航空通过标准化建设、全面风险隐患管理、审核监察检查、安全教育培训、落实全员安全生产责任、安全信息综合分析驱动机制和安全文化分层级建设这 7 部分内容构建安全文化体系,另一方面,在安全调查中,把重点放在解决组织体系问题和防止再犯上,而不是一味强调追责。“久而久之,大家发现我们的共同目的是为了一个安全的天骄,都会更关注各自工作中的安全风险,也会积极举手报告。”

2024 年 7 月,天骄航空培训中心启用,这也是内蒙古地区首个拥有 C909 飞机 D 级飞行模拟机的航空培训中心,填补了内蒙古民航特业人员专业化社会培训的空白。

“作为一家在我国北疆单一运营国产 C909 飞机的航空公司,天骄航空的未来并不是单纯的运营好 C909,而是希望与中国商飞一道,共同推进内蒙古,乃至北疆沿线‘边疆快线’的保障能力建设,让天骄这个品牌、内蒙古,与国产民机更加紧密地联系在一起。”丁平饱含深情地对记者表示。