

贯彻党代会精神·谈落实

坚定使命担当 奋进三大任务

□ 马显超

回首来时路，展望新征程。公司第二次党代会的胜利召开为大飞机事业未来发展擘画蓝图，也为奋进“三大任务”“两大进程”擂响战鼓。上飞院将深入贯彻落实公司第二次党代会精神，切实扛起机技术抓总和产品研发的主体责任，自强不息、苦练内功，披坚执锐、奋勇拼搏，研发世界级产品、形成世界级能力，书写大飞机事业自立自强的时代答卷。

聚焦“三大任务”，盯目标节点抓落实，扎实走好“三步走”总体安排关键“第二步”

未来10年，公司将跨过成长期、迈入成熟期，是最重要、最具挑战、最充满希望的关键10年。上飞院将坚决贯彻中国商飞发展战略，聚焦主责主业，咬住四大节点，保持战略定力，坚持拼劲，在环境变化中抢抓发展机遇，力争实现中国大飞机产品谱系新的重大突破。

拼规模化系列化。上飞院将坚定使命担当，攻坚型号研制主战场。加快推进型号系列化发展，持续做好设计优化。奋进型号规模化发展，提升产业链供应链韧性；增强制造支持力量，强化设计和制造纽带连接，为两型飞机批产目标做好工程支持和保障。

拼技术攻关。上飞院将坚决当好大飞机技术攻关主力军，加快自主化步伐。深度武装“2.5度”能力，进一步深化一供模式，全力实现战略突围，掌握发展主动。

拼安全可靠。坚持“航线问题的处置高于一切”，全力保障两型飞机航线运营。强化设计抓总，围绕制造、运营、维修等方面全面提升设计质量，践行“精湛设计”，深入贯彻“生命至上，安全第一，安全永远第一”安全观在设计端扎根落地。

夯实能力基础，补短板练内功强体系，在持续创新中积聚动能

坚持以我为主、当家做主，夯实“育人”“建物”“攻事”3项基础，系统加强基本能力、核心能力、核心竞争力体系建设，打造世界级机设计研发能力，在持续创新中积聚破局动能。

大飞机事业战略突围的持续武装基本能力。聚焦“十五五”规划，坚持正向设计理念，持续提升飞机总体设计集成、系统设计集成、项目群管理、试验验证等研发能力，完善贯通型号研制全周期的设计能力体系建设。加快系统仿真实验、试验能力建设。

持续发展核心能力。加快COMAC飞机系统平台建设，持续推进“架构引领”“以软补硬”。加快世界级实验室建设，用好实验室建设成果，构建高水平综合研究平台。

持续打造核心竞争力。抢抓信息技术和能源技术革命机遇，聚焦“三化两性”，推动数智创新，抓实管理创新和设计创新。深度挖掘“产学研”合作潜能，加快大飞机研究院建设。强化前沿技术研究，探索新能源技术等应用实践。

坚持党建引领，纵深推进全面从严治党，为建设世界级民用飞机设计研发中心保驾护航

上飞院党委将坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为根本遵循，筑牢政治忠诚，强化政治担当，扛牢政治责任，坚持“严党建、强支部、大监督、聚群团”，做到把党的建设抓好、把中心工作干好、把干部队伍带好、把能力作风建好，团结带领党员干部职工不折不扣落实习近平总书记交办的“三大任务”，以高质量党建引领保障大飞机事业安全发展高质量发展。

坚持和加强党的领导。将党的政治建设摆在首位，坚决贯彻习近平总书记关于大飞机事业重要指示精神，锚定党代会战略部署，发挥党委“把方向、管大局、保落实”的作用，确保党的领导和设计研发中心业务深度融合、同向发力，把拥护“两个确立”、做到“两个维护”体现到履行上飞院使命担当、推进大飞机事业的实效上。把抓重大任务落实作为检验党组织战斗堡垒、党员先锋模范作用作用的试金石。深化党风廉政建设和反腐败工作，健全作风建设常态化长效化制度机制，营造风清气正的干事创业环境。

构筑世界级人才高地。持续建强高素质专业化干部队伍，加强人才储备，选拔培育精兵骨干、领军人才。坚持选人用人正确导向，发挥“关键少数”作用，督促各级领导干部扛起责任担当，以身作则带好队伍。持续优化人才成长与发展环境，推进激励约束机制改革，向承担关键任务、解决重大问题的贡献者倾斜。深入探索实践研发技术人才管理模式，畅通人才发展通道，激发人才活力，发挥实战育人效能，推动人才“第一资源”转化为型号研制的驱动力。

弘扬大飞机创业精神。塑造实事求是、科学民主的学风，锤炼咬定青山、埋头苦干的作风，激发全力以赴的决心，坚定攻坚克难的信心。发扬科学家精神，鼓励跳出设计一隅，深入制造、试飞、运营现场，向设备、向现场要答案，以高扬的精神旗帜激发干部职工干事创业的奋斗激情。

沧海横流，方显英雄本色。站在新起点、面对新挑战，上飞院全体干部职工始终牢记“大飞机事业一定要办好”殷切嘱托，贯彻落实公司党委和经营班子各项决策部署，逢山开路、遇水搭桥，为公司建设“四个世界级”航空企业、实现“两个建成”奋斗目标而勇毅前行，奋力从胜利走向新的胜利，共绘大飞机事业崛起的宏伟蓝图。

作者系上飞院院长、党委副书记

国产客机飞友圈



当签派「化身」旅客

编者按：

在接收首架C919一周之际，国航推出“我和国航C919的故事”分享活动。《大飞机报》将通过“国产客机飞友圈”持续刊载来自国航职工与旅客的蓝天“闪耀时刻”。

作为飞行签派员，我曾无数次放行C919。当我终于以旅客身份走进客舱，那份熟悉又陌生的激动难以言表。这趟旅程特别舒服，机身崭新亮眼，全程飞行平稳。乘坐自己保障过的国产大飞机，自豪感打心底里冒出来。盼着咱们的C919越来越好，载着更多旅客飞遍各地！

国航签派员 刘光辉

航空生意经

航程119千米，每日3班，两班宽体机

一条航线的市场需求究竟谁说了算？

□ 张凯敏

航程仅119千米的香港—广州航线要加密航班了。

6月，因为南航计划恢复这条航线运营，《大飞机报》报道过这条有点奇特的航线。而今，在即将于10月末到来的新航季，国泰航空将加密该航线至每日3班。

超短航线，居然敢飞红眼

此前，国泰航空长期运营香港—广州航线，每日早晚各执飞一个往返，新航班会安排在什么时间呢？根据航班计划，新增的CX950凌晨1时15分从香港国际机场起飞，2时20分抵达广州白云机场，回程CX953于5时整从广州起飞，6时20分返回香港。

这样的时刻，可以看作前一天航班的延续，最后飞出一个航班去外站过夜，然后作为当天最早的航班飞回枢纽。如果熟悉东南亚一些国内线红眼航班运营，也可以近似认为国泰航空的航班是香港至广州之间一对红眼航班的往返，只是中间停站时间延长到了2小时40分。

所以说，如果上座率可以保证，新航班时刻的编排增加了一架飞机的夜间利用率。并且，国泰航空充分利用了这条航线的另一个特点，因为如果是国内航线，红眼时刻是不被允许的，而香港—广州属于地区航线，不受此限制。

谁会飞这么短的航线？

此前，坊间对这条航线颇有质疑，认为如此近

距离有必要开航班吗，高铁、公路运输不行吗，谁会飞这么短的航线，云云……

殊不知，国泰航空常年运营着2班该航线，而今即将开出第3班，而且包括新航班在内的两班为A330宽体机，另一班则由国泰航空目前机队中最小的A321运营。

如果讲香港与广州两地的点对点移动，或许确实不会有多少人选择飞机这个交通工具，因为即使只考虑移动时间，飞机也未必是这100多千米间最快的交通工具。搜索一下香港至广州航班的价格可以看到，经济舱几乎都是超过千元的全价。这样的销售模式就是用市场手段告诉旅客，航空公司不愁卖出机票。那航班究竟都是谁在坐呢？

这就讲到国泰航空这家总部位于香港的航空公司，对内地旅客来说，做得最多的便是中转生意。也就是说，通过把内地旅客先运送到香港，继而前往东南亚、日韩、西亚北非、大洋洲，乃至更远的欧洲与北美，反向亦然。

再搜搜国泰内地出发经香港中转飞往世界各地的机票，往往比香港直飞某地要便宜不少。常常有人问，为什么中转多飞一段反而便宜，这就是市场竞争，时间是成本，但降低价格可以平衡这一成本。

国泰航空新开航班的时刻充分考虑了中转需求，香港凌晨的出发时刻几乎可以衔接前一天到达的所有航班，但凡没有赶上前一班CX988的旅客都能被新航班“照单全收”。广州出发的航班则可以中转国泰清晨出发的绝大多数国际航班，弥补了原先CX983留下的上午衔接空缺。

需求的感性与理性

一条航线可以持续，甚至可以增班，那就代表了需求的客观存在。联想到成都航空在东北运营的哈尔滨—黑河航线目前每天最多使用C909运营4个往返，几乎每一班都保持着较高的客座率。来自航司的反馈，客流与航班量的增长相辅相成。

诚然，内地大部分枢纽的客流量与国泰航空的枢纽香港国际机场相比存在着量与质的差距，在一些短途航线上高频率使用宽体机并非现实，但对于一些使用A320或波音737每日一班或隔日一班的航线，是否改用更小机型增加航班密度、延伸头末班次时刻来吸引客流值得探索。

与质疑超短航线一样，坊间亦有不少观点表达“旅客更喜欢直飞”。其实，当时刻更多样、转机更方便、服务更优质、票价更低廉的时候，中转也可以成为一种与直飞共存的需求。放眼全球，几乎所有大型航空公司利用其航线网络做各种中转生意，阿联酋航空在其枢纽迪拜国际机场的旅客中转率甚至达到了50%，也就是这家航空公司的航班上，每两名旅客中就有1人选择中转行程。

在我国新疆、内蒙古、东北等地区，在很多边境小城航班数量本身不多，中转航班更多解决的是航线通达性问题。以呼和浩特机场为例，部分内蒙古自治区内航点连接呼和浩特和航线的旅客中转率同样超过50%。

或许，市场对中转的态度更应该用实践去探索，而非简单地“倾听”表面意见。写到这里，想起了前不久作为首席执行官任正非与《人民日报》记者对话时说的那句：“不要去想困难，干就完了，一步一步往前走。”

市场动态

黑龙江 鹤岗萝北机场开工建设

本报讯 日前，黑龙江鹤岗萝北机场正式开工建设。

机场按4C标准建设，投资10.66亿元，建设1条2500米长、45米宽的跑道，设计年旅客吞吐量45万人次、货邮吞吐量1600吨，计划2027年通航。机场建成后将填补鹤岗空中交通空白。

作为中俄边境重镇，鹤岗拥有235千米边境线与两个国家一级口岸。机场建成后将与既有高速公路网、佳鹤铁路（动车46分钟直达佳木斯，3.5小时抵哈尔滨）共同构筑水陆空立体交通体系，使鹤岗深度融入哈尔滨两小时经济圈。

右图为机场效果图。



飞行员退休年龄提高至67岁 IATA提议

本报讯 据外媒消息，国际航空运输协会（IATA）已向国际民航组织（ICAO）提交提案，建议将执行多机组商用航班飞行员的最高年龄限制提高至67岁。

在航空业快速增长带动需求的背景下，合格飞行员供应不足的问题日益突出。IATA在提交的文件中指出，全球航空业的发展正在导致飞行员需求超过供给，提高飞行员年龄上限有助于缓解飞行员短缺。

文件中称：“将商用航空运输飞行员的年龄上限提高，可以让更多飞行员继续工作，这与联合国17项可持续发展目标中的15项保持一致。”

因飞机生产延期而推迟首航 一家日本初创航司

本报讯 据外媒消息，总部位于大阪关西机场的日本初创航空公司JCS Airways日前宣布，其开航日期已从2026年上半年推迟到下半年，原因是首架ATR72-600飞机生产延期。

JCS Airways表示，首航时间预计在2026年9月至11月之间，在等待第一架飞机期间，机组人员培训和安全程序工作是首要任务。

据悉，JCS Airways于去年底获得约6.5亿日元（合人民币3130万元）的投资，使其能够拥有第一架飞机。此后，JCS Airways与总部位于新加坡的租赁公司Aviation签订了一份为期12年的ATR72-600租约，计划使用这架飞机运营从大阪关西到富山、米子的航班。