

## 航空生意经

## 国航启用 C919 执飞香港航线

首度“身披”境外航司代码共享航班号，逐步加入国际大型枢纽网络运营

□ 记者 张凯敏

11月7日，航班号为CA101的国航C919航班顺利降落在香港国际机场，这是国航C919首次执飞香港航线。当天，执行航班的B-919Z飞机在香港赤鱓角机场缓缓滑行通过象征民航界最高礼遇的“水门”。

## CX6101/2的隐藏含义

据了解，后续国航C919将常态化执行北京首都—香港航线。根据近期航班计划，C919将主要执行CA101/2航班，去程8时05分从北京首都机场起飞，11时40分抵达香港，返程13时起飞，16时15分回到北京。

此前，东航已使用C919开通上海虹桥—香港航线，目前常态化执行MU721/2航班。

值得关注的是，由于国航与国泰航空的合作关系，在北京首都—香港航线上，两家航司运营关系紧密，航班实行相互代码共享，如国航CA101/2航班还挂有国泰航空CX6101/2的航班号。因此，此次由国航执行北京—香港航线，也是C919首次身披境外航司代码共享航班号执行地区航线。

据悉，国航与国泰在该航线上单向每天运营14个航班（不含大兴机场），其中国航6班、国泰8班。对于香港枢纽而言，以上这些航班不仅将北京往来香港的旅客送达目的地，更通过国泰的航空网络，连接全球各地。随着国航C919机队加入运营，这或许是该机型朝着连接世界走出的第一步。

## “把中国与世界连接起来”

国泰集团中国内地董事郑家驹稍早前出席2025国际民航论坛时表示，国泰航空的客运网络已覆盖全球超100个航点，从香港出发，5小时内可以抵达全球一半人口的居住点。此次论坛由上海交通大学国际民航研究院主办，该研究院由上海交大与中国商飞共同组建。

近期，国泰航空开通了长沙—香港的航班服务，这是该航司在中国内地的第24个航点。国泰集团行政总裁林邵波在接受媒体采访时表示，将充分发挥“植根香港、背靠祖国、联通世界”的独特优势，一方面进一步增加香港与内地间的航班连接，另一方面持续加强香港到国际航点的数量与航班密度，“两者并行，通过香港国际航空枢纽，把中国与世界连接起来，同时也把更多国际旅客带到中国，这是我们的发展方向”。

“我们希望把香港与内地全部省会城市连接起来。在24个航点以外，还有一些航点正在研究中，希望很快会有增加。”林邵波以乌鲁木齐为例，阐述了国泰对增加内地航点并增加班次的迫切愿望，“我们希望乌鲁木齐航线可以尽快增加到每天一班，但现在主要还受到了机场时刻的限制。”他补充道，国泰航空国际长途航班的运力已经完全恢复到、甚至超过了新冠疫情前的水平，“我们用尽了飞机与人手来加密班次”。



大图为国航C919首航香港，小图为国航重飞“两航起义”北飞航程客舱活动。

## 致敬历史

## 一条航线与三代人的天空

## 载旗 C919 重飞“两航起义”北飞航程

从百岁“两航”起义亲历者的记忆碎片，到与新中国同龄的“两航”后代的圆梦之旅，再到新一代机长掌舵国产大飞机的沉稳自信——这是一场跨越76年的时空对话。

11月9日，一架身披五星红旗的国航C919客机，沿着一条刻录在历史中的航迹，从香港飞往天津。这是一次计划已久的飞行，更是一架跨越76年的致敬。

76年前的同一天，在中国共产党的直接领导下，原中国航空公司和原中央航空公司的爱国员工驾驶12架飞机冒险北飞，由香港飞抵北京、天津，投向新中国的怀抱，史称“两航起义”。76年后，国产大飞机载旗重飞这段光辉航程，天空依旧，但故事里的人物和飞机，已换了新篇。

## 记忆的密码：

百岁老人的“11月9日”

11月7日，香港。在“国航C919重飞‘两航起义’北飞光辉航程”启动仪式上，100岁的两航起义亲历者丁庆利安静地坐在台下，岁月的流逝让他的听力有所衰退，但他口中反复诉说的，始终是1949年11月9日那段刻骨铭心的记忆：“起义的当天，要把外籍飞行员和旅客都叫回去，因为大家事先都不知道……飞机领航的人都没有，情况相当

紧张……”

这些碎片化的描述，像是一种近乎本能的记忆流淌，更是历史深处最真实的回响。在那个迷雾重重的年代，丁老和他的同事们，以非凡的勇气做出抉择，在未知中毅然启航。他的记忆与这场现代仪式形成了奇妙的呼应，“飞行”“起义”“紧张”这些关键词，成为连接两个时代的密码。

## 血脉的传承：

与新中国同龄的“北飞”

两天后的11月9日，香港飞往天津的CA104航班上，也有一位特殊的乘客——76岁的陈绍曾。他生于1949年，与新中国同龄，是两航起义核心成员、北飞领航队长陈达礼之子。

“追随父亲的足迹，我们又回来了。”飞抵天津后，在停机坪上接受记者采访时，陈绍曾难以抑制激动。

1949年11月9日，他父亲的飞机第一个降落在天津。2025年的同一天，他乘坐载旗国产大飞机C919重走父亲当年的航迹。

“当年父亲他们在没有通信频道、缺乏导航、也没有天气实况报告，冒着随时会被敌机击落的危险，从香港毅然北飞。”陈绍曾说，“今天，我能坐C919飞机从香港到天津，重返北飞的航程，感到很

自豪，这也是两航人的梦想。”

从冒险起义到载旗飞行，一个家族的故事，映照整个中国民航的变迁。

## 使命的交接：

驾驶舱里的“平静”与“激动”

在CA104航班的飞行任务结束后，执飞本次航班的机长、国航飞行总队七大队训练副大队长郝鑫这样形容自己的心情：

“说实话，飞这个航班的过程中还是比较平静的，因为对我们来说，和日常的航班飞行是一样的。”郝鑫语气沉稳，“但这个航班意义非常重大，此刻心情非常激动，是对两航起义的一次致敬。”

平静，源于对专业的自信；激动，源于对历史的敬意。

郝鑫深知肩上的重量：“从当年冒险归来的12架飞机，到今日中国人民自主研发的C919翱翔蓝天，这场跨越时空的接力，是中国民航人最珍贵的传承。”

他的航班机组配置齐全：3名飞行员、6名乘务员、2名安全员。这与76年前“领航的人都没有”的紧张形成鲜明对比。“我们不仅实现了前辈当年的夙愿，更肩负了新的历史使命，那就是全力飞好中国人自己制造的飞机。”郝鑫说。 国航 供稿

## 市场动态

FAA发布紧急适航指令  
停飞所有MD11

本报讯 美国联邦航空管理局（FAA）近日宣布，在美国联合包裹运送服务公司（UPS）一架MD11货机于肯塔基州坠毁、造成至少14人遇难后，将暂时禁止所有MD11飞机飞行，直至完成相关检查。

此前，应飞机制造商波音公司的建议，UPS与联邦快递（FedEx）已停飞共50余架MD11货机。

美国联邦航空管理局表示，这一紧急适航指令的出台源于本次坠机事故。当时，涉事货机在路易斯维尔机场起飞过程中左侧发动机及挂架与机身分离，目前分离原因仍在调查中。

UPS回应称，公司已停飞旗下26架MD11飞机（约占其机队总数的9%），完全遵守该指令要求。

波音公司表示支持FAA的决定。FedEx机队共700架飞机，其中有28架MD11，该公司称，正“立即实施应急计划”，以最大限度减少对运输服务的干扰。

## 国际航协

## 两大趋势重塑旅行未来

本报讯 国际航协（IATA）日前发布2025年“全球旅客调查”报告，揭示正在重塑旅客旅行体验的两大关键趋势——移动设备依赖度提升、生物识别技术部署加速。

IATA运营、安全与安保高级副总裁尼克·卡伦（Nick Careen）表示，随着从订票到行李领取的数字化流程经验不断积累，今年的“全球旅客调查”传递出一个清晰的信息：旅客喜欢数字化流程，希望获得更多这样的体验。但有一个重要的前提——必须持续建立信任，因此网络安全仍是优先事项。

## 新加坡

## 将收取绿色航空燃料税

本报讯 新加坡日前通过法案，将对离境航班征收附加费以推动可持续航空燃料的使用。

该项征税旨在实现2026年前樟宜机场和实里达机场绿色航空燃料使用量达到1%的目标，预计经济舱旅客将额外支付3至16美元费用。该费用将由航空运营商缴纳，运营商可能会将成本转嫁给乘客。

据了解，为保持樟宜机场的竞争力，中转旅客将获得豁免。

## 上接第1版

C909的廊桥适配难点主要集中在3个方面：一是高度要求特殊，其舱门最低高度仅2.26米，远低于传统波音737的2.4米标准，且需预留快速下降保护飞机舱门的安全空间，要求廊桥最低高度能降至2米以内；二是坡度控制严格，廊桥下降后若坡度超过10%，将不符合民航服务标准；三是衍生风险问题，在廊桥高度下降后，会与空调风管、廊桥液压站电磁阀组件等发生干涉，必须采取措施，安全、有效消除干涉现象。

为攻克这些难题，技术团队多次召开专题会议，反复测算参数、模拟场景，选取具备改造条件的廊桥进行验证：通过修改廊桥下降极限高度参数，调整廊桥下降电子和机械限位、拆除廊桥升降立柱下方限位套等方式，将最低高度降至1.94米，优于预期技改高度2米；廊桥处下限高度时，倾斜坡度约为7.8%，优于预期倾斜度10%；通过定制具有保温功能的双层不锈钢风管代替原风管，将风管重新设计为爬升、扁平化结构，顺利消除技改前两部分相互干涉问题，经过实测，在环境温度32℃条件下，桥载空调送至飞机进风口冷风温度约为9℃，与风管技改前温度基本一致。

## 精准对接航司需求，携手加大运力投放

若说廊桥改造是“硬支撑”，那么全流程优化便是“软保障”。“促国产机建设为己任”绝非口号，而是贯穿规划、保障、服务的全链条行动准则。笔者曾与一位负责地勤服务的工作人员深入交流，谈及C909时，他眼角不自觉泛起湿润的光，质朴地说道：“我一辈子都在机场与飞机打交道，保障过不少国外机型，可2020年，咱自己的飞机C909，第一次降落在这儿时，心里那种期待和激动，真是没法形容。现在快到退休年纪了，能亲手保障好咱国产大飞机，看着它平稳起降、

载着旅客安全出行，这辈子没什么遗憾了。这不仅是我的工作，更是我们所有机场人的使命。”

这份对国产民机的赤诚，早已融入机场保障的每一个细节。针对C909的特性，机场在值机、机务、特车、货运等环节“点对点”精准适配：值机团队制定C909专属培训手册，工作人员提前吃透机型特性，能快速解答旅客“座位布局”“行李限额”等疑问；机务团队更是提前数月研究C909维护手册，梳理出20余项差异化检修要点，定制专属检修流程，将单次检修时间缩短了15分钟；就连货物装卸环节，也根据C909货舱的尺寸与承重特点，设计出专用的轻便装卸工具，既避免行李磕碰，又提高了装卸效率。

在市场端，机场精准对接航司需求，与南航、东航、国航等携手加大运力投放：南航、东航每日在揭阳过夜的C909合计19架，揭阳至广州、上海、武汉、贵阳等航线客座率稳定在85%以上；同时，机场注重“市场初期培养与旅客出行习惯养成”，结合潮汕“侨乡+中转”需求，将C909与中转服务深度绑定，推出“跨航司行李直挂”“免费接驳高铁”“中转食宿免费”等10项权益，吸引周边旅客通过C909中转至国际航线。加之揭阳作为“价格洼地”，

飞往新加坡、吉隆坡等国际航线的高性价比，吸引了大量周边旅客通过C909中转出行，进一步放大了机型的运营价值。不少侨胞表示“可以坐国产飞机到揭阳，再转机出国，既方便又自豪”。

在经验方面，机场不满足于自身保障能力的提升，更主动将C909的保障经验转化为“可复制、可推广”的行业标准。团队历时半年，梳理5年保障数据，编制出行业首个《C909机型地面保障培训课程培训操作手册》，明确廊桥接靠“2.20米高度标准”，廊桥接靠、撤离“五不靠、三不撤安全规范”，行李装卸“优先级规则”等关键点，涵盖运行控制、地面保障、应急处置等9个板块，成为行业内首个系统性的C909地面服务保障指南。

不仅如此，揭阳潮汕机场公司计划打造“国产民机实训基地”，依托自身成熟的C909运营场景，为全国其他航司、机场提供“理论+实操”的一体化培训，学员既能学习手册中的标准流程，又能实地观摩、体验C909的廊桥对接、机务检修等环节，甚至能模拟应急处置场景。

这种“从运营到输出”的闭环，让揭阳潮汕国际机场成为国产民机的“样板间”。2025年1至9月，C909在该机场的执行量达20342架次，占机

场总航班量的33.47%，同比增幅41.47%，运营规模居全国首位。

## 推动C909在“干支衔接、国际中转”布局中探索更多可能

C909在揭阳潮汕国际机场的优异表现，是地方发展与国家大飞机战略同频共振的生动缩影，是区域特色赋能国家重大产业突破的典型范例。潮汕人“敢闯敢试、务实创新”的精神，为国产民机落地生根提供了肥沃土壤，也成为地方力量服务国家战略的鲜活注脚。

展望未来，揭阳潮汕国际机场将持续升级保障能力、拓展国际航线网络，推动C909在“干支衔接、国际中转”布局中探索更多可能。“潮汕方案”不仅为国产民机规模化运营提供了“从0到1”的经验，更印证了“扎根区域需求，破解实际难题，沉淀行业经验”是推动国家战略性新兴产业发展的关键。这条“从实践中来、到行业中去”的道路，既是C909的成长之路，更是中国大飞机事业从追赶引领、从自主创新到产业自强的奋进之路，终将与中国大飞机一同驶向更广阔的天空。

## 揭秘 C909 规模化发展的“潮汕方案”