



运营先锋

在沉淀中找寻“融合”

记者体验运营近3年的东航C919沪蓉线

□ 记者 张凯敏

C919投入航线运行至今已近3年。其间，C919航点不断增加，从国内航线扩展到地区航线；更多航司加入运营，从首家用户东航增加到国内三大航；过夜枢纽不断增加，从上海到京沪穗，再到西安、成都、长沙的加入……

如今，国航、东航、南航旗下30多架C919如何运营，有何商业规律值得主制造商借鉴？带着思考，记者再一次踏上了体验之旅。

每日5班C919单一机队运营

这一程，记者选择了东航从上海虹桥飞往成都天府的MU9197航班。

2023年5月29日，也就是C919商业首航的第二天，东航“全球首架”C919正式投入上海虹桥—成都天府航线运营，至此，C919拥有了第一条常态化运营的商业航线。当天，C919首个航班的航班号便是MU9197。

“工作上的关系，我一直往来于上海、成都两地。”沪蓉航线是东航重要的“空中快线”品牌之一，拥有大量商务旅客，在公务舱、高卡队伍中寻觅一名经常往来两地的旅客并不困难。民营企业胡先生便是其中一位。他告诉记者，几乎每一两周就要往来一趟，“最早飞双流多，后来偶然发现天府便宜，像我这种自己买机票，在经济杠杆面前自然选择了便宜”。

谈及C919他表示，并不十分在意机型，但关注到东航的航班飞双流宽体机多，天府窄体机多，“同等条件下肯定希望坐宽体机，但机型要跟客流匹配，这个道理我也有点懂的”。东航在上海、成都均为两场运营，在虹桥—双流航线主要使用宽体机与A321的组合，虹桥—天府、浦东—双流、浦东—天府则主要由窄体机执飞，本航季东航使用C919单一机型运营虹桥—天府航线，每日5班。

一名业内人士告诉记者，单一机型运营一条航线可以为航空公司降本增效，随着C919规模化运营的持续推进，东航在虹桥—天府航线采用这种方式运营，也体现出对该机型越来越放心。这名人士还表示，对于商务航线来说，在保证上座率的前提下加密班次是持续培育客流的重要手段，作为主制造商来说，如果能在C919当前型号的基础上推出加长、缩短型号，让运营航司细分不同时刻的客流细微变化配合更加合适的机型，势必会更好地融入市场。

3月25日，东航发布公告，宣布订购101架A320NEO系列飞机，包含A320NEO、A321NEO和A321XLR。

无独有偶，国航本航季在北京首都—西安航线上同样投入了较多C919运力，单日最多有5班。

来自、去往世界各地的旅客

在记者此次搭乘的航班上，记者观察到外国人不少。一番交流后发现，除了个别商务人士外，绝大多数都是来自欧洲经上海转机前往成都的游客。

来自法国的雅克告诉记者，他之前到访过北京，此行是专程到成都看大熊猫的。“东航可以从马赛出发，在上海一次转机抵达成都，非常方便。我特地选择上海中转时间比较长的航班衔接，顺道可以逛一逛上海。”

下转第3版 ▶



4月15日11时56分，MU5631航班平稳降落在哈尔滨太平国际机场，东航C919上海—哈尔滨航线成功首航，标志着国产大飞机正式投入长三角至东北核心航线。
新华社记者 张涛 摄

记者手记

描绘一幅生动且合乎逻辑的市场“人物画像”

□ 张凯敏

如今，各行各业都在探索融合发展。在本次上海到成都的飞行途中，记者看到了航空公司将C919融入其整个航线网络规划中的努力。

对于商用飞机主制造商来说，研究如何提高现役机型的经济性，如何根据客户的需求推出改进型、衍生型，甚至全新机型，都是融入市场的必修课。在此基础上，研究

市场规律、厘清商业逻辑是更高层次的能力。当年，波音787与空客A380承载着两家国际知名商用飞机主制造商对运营逻辑的理解进入市场，把航空市场推向理念的竞争。如今，在A380停产后，空客又以A321的延程型从大西洋两岸市场为起点，开启了对窄体客机极致经济性的追求。

一直以来，商用飞机都被称为现代工业的皇冠，而由其成就的航空运输市场更是高

端而精致。近期，美以伊战事带来的油价波动以及中东枢纽停航又一次对全球航空运输业的发展带来了不可逆的影响。随着C919和C909进入规模化运营的深水期，让既有产品更符合市场需求，让研制中的产品更符合市场需求，乃至以市场需求定义未来的全新产品，都是摆在年轻主制造商面前的一道考题。在此之前，描绘一幅生动且合乎逻辑的市场“人物画像”或许是答好题的关键。

本报讯 4月13日9时48分，由中国南方航空执飞的CZ8243航班平稳降落瑞金机场，标志着广州至瑞金航线首航成功。该航线拉近了原中央苏区与沿海经济发达地区的时空距离，便利了赣南闽西680万群众出行。

该航线由南方航空执飞，航班号CZ8243/4，机型C909，飞行时间约65分钟，每周4班（周一、三、五、日）。当日10时39分，首个由瑞金飞往广州的CZ8244航班起飞，飞行1小时后于11时43分降落广州白云机场。

2026年，南航以广州、武汉、揭阳为基地，将C909飞机通航点辐射至国内超过60个航点，其中包含遵义、延安、梅州、三明等革命老区机场。此次广州—瑞金航线的开通，是南航使用国产C909飞机在连通支线、支撑枢纽发展等方面承担央企责任的又一体现。同时，将进一步织密红色文旅航线网络，推动红色资源优势转化为经济发展优势，助力革命老区加快振兴发展、迈向共同富裕。

又讯 第139届广交会于4月15日至5月5日在广州举办。作为广州主基地航司，南航持续优化运力部署，计划在广交会期间执行广州进出港航班超15700班次，环比上一届广交会航班量增长约2%，全力保障广大客商顺畅出行。

广交会期间，南航持续加大国产运力投放力度，采用C909、C919国产飞机执飞广州往返南京、宁波、温州、西安、义乌、南通等地航线近1300班次，进一步提升国产飞机对经贸发展的促进作用。



南航C909通航点已超60个

新开广州至瑞金航线 织密红色文旅航线网络

程不时同志遗体告别仪式在上海举行

本报讯 4月16日下午，中国商用飞机有限责任公司专家咨询组专家、原“运-10”飞机副总设计师程不时同志遗体告别仪式在上海举行。程不时同志因病于2026年4月12日在上海华山医院逝世，享年96岁。

中国商飞公司党委领导班子对程不时同志逝世表示沉痛哀悼并向其亲属表示深

切慰问。贺东风、沈波、罗晓等参加遗体告别仪式。

程不时同志生于1930年4月，湖南醴陵人。1947年考入清华大学航空工程系。毕业后，先后在重工业部设计处、二机部四局生产处、沈阳112厂等单位工作，历任设计员、主管工程师、总体组组长。1971年，调入“708工程”

设计组，后在上海飞机设计研究所工作，先后担任总体组副组长、室主任、副总设计师、科技委副主任等职务。曾担任“歼教-1”总体设计师，主持“初教-6”等飞机总体设计，担任“运-10”飞机副总设计师及总体设计负责人、“运-12”飞机适航审定委员兼技术审定组组长。曾获全国科学大会奖，国家科学技术进步一等奖

等。是第七届全国人民代表大会代表、第八届上海市人民代表大会代表。研究员，享受国务院政府特殊津贴。

程不时同志是新中国第一代飞机设计师的优秀代表。七十余载矢志航空报国，永不放弃，他的名字和老一辈航空人的精神，将永远镌刻在大飞机事业的丰碑上。

纪念程不时专题

程不时：
航空强国，永不放弃

<<< 见第2版

长沙机场联合南航湖南分公司
开展技术交流和实操演练

成为首家具备C919
独立放行能力机场维修单位

<<< 见第3版

国务院国资委专题推进中央企业低空经济
产业发展，发布产业发展白皮书

当好长期资本、战略资本、耐心资本

<<< 见第4版

空客全生命周期服务中心
飞机拆解回收率达91%

“拆飞机”行业标准正在定义

<<< 见第4版