



贺东风调研 C909、C919 航线运营情况 以市场需求、一线体验为导向提高产品竞争力

核心提示

针对 C909 即将迎来商业运营 10 周年，贺东风表示，在多方共同努力下，C909 的航线版图不断扩大，已成为国内支线市场的主力机型。希望客户能够将宝贵的市场经验与我们分享，帮助我们一起立足支线航空市场发展趋势、不同区域航线布局特点、旅客出行需求等，持续深挖 C909 飞机产品潜力，在国内外打造更多的支线航空运营范本，让支线飞机更好地适配民航市场发展、服务国民经济和社会发展。

本报讯（记者 庄敏）6月2日、4日，中国商飞公司党委书记、董事长贺东风一行先后乘坐由东航、南航执飞的 C919 飞机（上海—西安，西安—广州）和 C909 飞机（广州—揭阳潮汕，揭阳潮汕—合肥，合肥—上海），实地了解两型飞机航线运营情况，并在飞行中和航后听取旅客、乘务员、飞行员、机务人员的优化建议和使用体验；结合 C909 飞机在潮汕基地和合肥基地的运营，与客户深入交流干支结合的经验。

贺东风强调，伴随中国商飞公司发展进入新阶段，全体干部职工不仅要继续树牢以客户为中心的理念，高度重视运营一线的意见和建议，切实将一线的建议转化为加快推出高品质、低成本产品的具体举措；更要加快理念的转变，要走近市场、贴近客户，依托客户丰富的运营经验和市场资源，持续深挖产品市场潜力、拓宽市场空间，为规模化运营夯实基础。

在航后的交流中，贺东风对机组用心用情运营好国产商用飞机表示衷心的感谢。他表示，随着越来越多的飞机投入商业运营，中国商飞也更深刻地认识到，我们不仅要持续提升产品的经济性，也要在产品的精细化、人性化设计方面多聆听客户的意见和建议，要立足用户需求、聚焦场景体验，持续对各方面的建议进行全面梳理，分类采纳，加快推动解决；要拓宽思路，借鉴成熟消费品行业的客户体验收集模式，以市



场需求、一线体验为导向，推进产品优化改进，提高产品市场竞争力。

C909 飞机即将迎来商业运营 10 周年。10 年来，各航司围绕 C909 飞机的市场开拓、精细化管理等做了大量的工作，其中南航汕头航空已初步构建起以揭阳为中心，覆盖国内绝大多数省会城市，并辐射东南亚的区域航线网络布局，探索出了一条“支支结合、干支结合”的发展之路。对此，贺东风表示，近 10 年来，在多方共同努力下，C909 的航线版图不断扩大，已成为国内支线市场的主力机型。未来，希望客户能够将宝贵的市场经验与我们分享，帮助中国商飞一起立足支线航空市场发展趋势、不同区域航线布局特点、旅客出行需求等，持续深挖 C909 飞机产品潜力，在国内外打造更多的支线航空运营范本，让支线飞机更好地适配民航市场发展、服务国民经济和社会发展。



「绿色商飞日」主题活动在总装制造中心举行 中国商飞首个零碳车间启用

本报讯 6月5日，以“绿色赋能航空制造，低碳共建产业生态”为主题的“绿色商飞日”活动在中国商飞公司总装制造中心举行。国务院国资委社会责任局、上海市经信委相关负责人，中国商飞公司党委书记、董事长贺东风，党委副书记、总经理沈波，驻公司纪检监察组组长、党委常委罗兴平，党委常委、副总经理李玲、吴文生，中国工程院院士、公司首席科学家吴光辉、陈勇；中国航发副总经理邓志伟，民航二所党委书记李汉成出席活动。

当前，中国商飞正系统构建“绿色飞机、绿色家园、绿色供应链”三位一体发展格局。绿色飞机是低碳发展的核心载体，要坚持源头减碳、科技赋能，打造高效环保的国产精品机型。前瞻布局可持续航空燃料（SAF）与新能源飞机领域，为绿色航空积蓄持久动能。绿色家园是低碳发展的坚实基础，要坚持智造转型、节能增效，构建集约低碳的商用飞机制造体系。紧扣“双碳”目标，推动生产制造向智能化、绿色化、融合化转型。绿色供应链是低碳发展的重要支撑，要坚持链主引领、协同共进，构建安全可控的绿色产业生态。推广先进绿色工艺，携手构建协同降碳、互利共赢、开放共享的绿色产业生态。

会上发布了《中国商飞绿色发展报告（2025）》，启动公司首个零碳车间，举行可持续航空燃料联合创新研究与验证中心揭牌签约仪式，推出大飞机绿色制造工艺推广共建倡议。中国商飞公司、长三角碳纤维及复合材料技术创新中心、重庆大学、全国绿色制造标准委员会相关负责人作主题报告。会前，与会嘉宾参观了零碳车间。（洪颖瑞）

市场观察

C909 客户共话机型商业运营 10 年历程

“我们的目标是用足、用好、用精”

□ 记者 廖天航

今年是 C909 商业运营的第 10 个年头。10 年间，C909 累计交付近 200 架，从蹒跚起步到稳健运营，逐步在国内外航线运营实践中找到自己的节奏。在刚刚结束的 2026 中国商飞客户大会上，南航汕头航空董事长姚奕、华夏航空总飞行员王文懿和印尼翎亚航空副主席李耀民（Leo Budiman）用一组组数据和一段段实践，勾勒出航空公司对 C909 的共同期待——“用足、用好、用精”。

干支融合，让 C909 嵌入航线网络

对于南航汕头航空来说，“用足”不是让飞机“硬”飞，而是让它飞进最合适的网络里。姚奕给出的数据是：16 架 C909 累计运送旅客超 200 万人次，日利用率 7.11 小时，客座率达到 89%。这组数字体现了“干支融合”的优越性——目前，南航汕头航空已初步构建以揭阳为中心，覆盖国内绝大多数省会城市，并辐射东南亚的区域航线网络格局。揭阳—广州航线是一个经典样本。在这条 C909 执飞的航线上，超过 70% 的旅客

为中转客。用姚奕的话来说：“支线为干线输送客源，干线为支线带来流量。”这种双向互动，让干支航线形成有机整体。

南航汕头航空同时运营支线飞机与干线飞机，形成灵活的梯次配合：在淡季或新开航线阶段，先利用支线飞机的优势试探市场反应；一旦航线培育成熟或进入旺季，则切换为干线飞机拉升收益。姚奕称之为“因势而动，具体而为”。

“用精”则体现在安全与成本的平衡上。南航汕头航空与中国商飞建立了月度技术研讨机制，用数据共享平台使传排故措施透明化。这种深度协同让汕头航空成为粤东首家具备 C909 独立 A 检能力的运营基地。截至目前，该基地累计安全飞行 5.5 万小时，在揭阳潮汕机场——全国保障 C909 航班量最多的机场——出港正常率接近 100%。

在“最难飞”的地方，把效率逼到极致

如果说南航汕头航空靠的是“干支融合”，那么华夏航空走的是另一条支线生存法则。



在上海虹桥机场，正准备起飞的 C919 偶遇一旁滑行的 C909。

记者 张凯敏 摄



写在乌鲁木齐国际航空枢纽建设大会即将召开之际
优秀的枢纽可以成就一个机型

<<< 见第 2 版

首航一个多月来客流持续攀升
喀什—奥什航线加密至每周两班

<<< 见第 2 版