

观点

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

张凯敏

2025年11月13日,即将参加当年迪拜航展的隶属于中国南方航空注册号为B-658X的C919飞机从乌鲁木齐天山机场起飞,经过6个多小时的飞行抵达迪拜阿勒马克图姆机场。这趟从中国到阿拉伯半岛的飞行让我们对C919的未来充满期待。

正如阿联酋航空、迪拜枢纽、A380的完美结合,一家富有商业远见与谋略的航空公司、一个地理位置合适的优秀航空枢纽可以共同成就一个机型。本月12日,第三届乌鲁木齐国际航空枢纽建设大会即将召开。作为中国向西开放的桥头堡,乌鲁木齐航空枢纽建设是丝绸之路经济带核心区的战略重点,新疆正在构建连接中亚、西亚、欧洲及非洲的“空中丝绸之路”。

前不久,中国东方航空新疆分公司成立,中国国际航空也在近期于新疆新增或加密飞往中亚、高加索的航班。作为长期运营乌鲁木齐枢纽的中国南方航空更是于近期新开乌鲁木齐—法兰克福航线,这也是继疫情前广州—乌鲁木齐—维也纳航线后,南航对乌鲁木齐至西欧航线的再次尝试。

去年参加迪拜航展,南航C919调机从乌鲁木齐飞迪拜并非偶然。多年来,南航长期使用737等单通道客机执飞乌鲁木齐—迪拜、乌鲁木齐—莫斯科等近4000公里航程的航线。换言之,乌鲁木齐枢纽到中东及部分欧洲地区的距离,在单通道客机的有效航程范围内。这就意味着,航空公司能在更大客流浮动范围内保持航线运营稳定性。如果说,广州枢纽可以让单通道客机执飞绝大部分东南亚航点,那么乌鲁木齐枢纽可以让单通道客机实现跨洲航线不经停直飞,这对于C919这样的年轻单通道机型来说,具有极其重要的市场意义。

类似可以关注的国内枢纽还有:昆明枢纽直飞南亚斯里兰卡首都科伦坡,目前这条航线东航使用737执飞;疫情前,东海航空使用深圳枢纽,曾同样使用737直飞澳大利亚北部城市达尔文,目前南航正在运营广州—达尔文航线,同样使用单通道客机执飞。

目前,C919已广泛参与新疆地区航线运营。在华夏航空、成都航空、乌鲁木齐航空的共同努力下,C919在不断提升航线通达性与航班密度。成都航空还不断探索通过喀什枢纽,执飞中亚部分国家航线,喀什—胡德、喀什—奥什稳定运营。

纵观新疆、内蒙古、东北地区的短途国际航线,可以发现,使用支线客机执飞枢纽之间或枢纽与中小机场间的航班已是较为普遍的市场规律,如国航使用C909实现呼和浩特—乌兰巴托航线每日稳定运营,俄罗斯航空使用本国制造的SSJ100执飞符拉迪沃斯托克—哈尔滨航线,蒙古匈奴航空则使用E190-E2执飞乌兰巴托至我国部分二三线城市的航班。

正因为如此,本次大会对于探索航空市场发展趋势的中国商飞来说格外重要,也弥足珍贵。在C909不断开拓新疆市场的同时,十分期待会上来自各界的嘉宾能为C919、C909在新疆,甚至在更大范围市场的立足与发展建言献策,共同努力使其在运营中给大家带来更多惊喜。



运营先锋

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

本报讯 6月5日上午,由C909执飞的EU3055航班从喀什机场起飞,飞往吉尔吉斯斯坦南部城市奥什。至此,由成都航空运营的上述航线加密至每周两班。

据了解,喀什—奥什直飞航线开通以来,两地跨境人员通行效率显著提升,客座率持续攀升。为更好满足群众不断增长的出行需求,成都航空将原先每周二执飞一班,

调整为每周一、周五各执飞一班,均使用C909执飞。

据悉,这条空中通道凭借在途时间短、准点率高、通关便捷等优势,优化了喀什与奥什两地的交通格局。在航线开通前,两地出行大多依靠长途汽车或是转机航班,交通时长动辄10余小时,转机出行更要耗费一天半以上;如今,一小时便能顺利抵达,舒适省时的出行条

件,吸引了商贸从业者、出游游客、探亲人员、务工人员等各类出行人群。

该航线的加密,不仅是一条航线的升级,更是喀什航空枢纽功能日益凸显的体现。通过航空口岸,在对外开放中为区域经贸合作、旅游发展和人文交流搭建起“更快、更多、更便捷”的“空中高速”。

“翱翔奖”分享沙龙

成长,是不断学习创新与自我超越的旅程

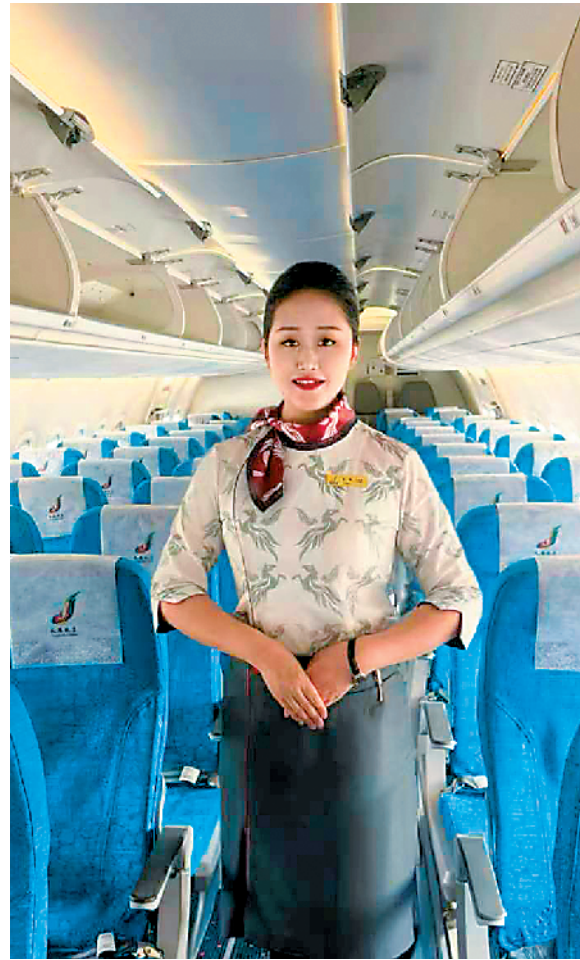
王瑜

我于2018年加入天骄航空,作为公司首批引进的成熟乘务员之一,肩负起服务我国自主研发C909机型的光荣使命。从一名普通乘务员,成长为天骄航空自主培养的首批乘务员,我始终秉持“服务旅客安全便捷,助力国产飞机发展”的初心,以真诚细致的服务、扎实的专业能力和高度的责任心,在平凡的岗位上诠释不凡的坚守。

初识C909,对我而言既是荣誉也是挑战。为尽快熟悉机型特性、适应国产客舱环境,我积极投入学习与实践,迅速掌握了高标准运行与服务流程。自2019年起,我通过多次严格考核与实践操演,飞行时数稳步增长,迄今累计机型安全飞行3600小时。多年来,我始终保持全勤纪录,以饱满的精神状态迎接每一次飞行任务。

2020年成为我职业生涯的重要转折点,凭借出色的工作表现,我荣获公司首批“先进个人”及“优秀工会积极分子”称号。在疫情期间航班频繁调整,防疫任务艰巨的情况下,我始终坚守一线,积极参与各项防疫工作与专业培训。居家期间,我坚持提升自我,先后取得商务礼仪师专项技能证书和心理咨询师合格证书,进一步夯实了服务特殊旅客与应对突发事件的能力基础。2024年,我被选拔为公司首批自主培养的乘务员,开始承担起带领团队保障客舱安全与服务品质的重任。

随着责任与能力的双重提升,我在客舱工作中愈发从容自信,成为团队中的标杆人物。我多次就安全隐患排查、服务细节优化、乘务员手册完善等方面提出建设性意见,并被公司采纳实施,有效提升了航班运行的安全性与旅客满意度。我尤其关注老人、孕妇、无陪儿童、婴儿、轮椅旅客及听障人士等



特殊旅客的需求,以细致入微的服务传递“家”的温暖。

在应急处置方面,我的专业素养离不开一次又一次的实操训练。一次航班中,旅客携带的蓝牙耳机突发冒烟,乘务组迅速启动应急程序,及时查明原因,明确信息,报告情况,保持联络,协同做好旅客安抚与信息通报,有效控制了事态发展,保障了客舱安全,乘务组冷静处置赢得旅客与同事的一致赞誉。

服务中的温情细节更是不胜枚举,2025年执飞通辽航班时,一位首次乘机的老人因不熟悉客舱设备而局促不安。我主动协助安放行李,俯身细致讲解安全带、阅读灯等设备用法,飞行途中定时问候、递送温水,落地后贴心引导老人与地服交接,全程呵护尽显人文关怀。另有一次,旅客不慎打翻自带保温杯烫到腿部,我迅速安抚情绪,及时进行冷敷与烫伤膏处理,并协调调整座位避免伤处受压,全程密切关注直至航班安全抵达,以实际行动践行“安全为先、服务为本”的职业信念。

2026年,我荣获中国商飞“翱翔奖”最美乘务员称号,这份荣誉既是对我多年来敬业奉献的认可,也激励我在国产飞机服务事业中持续精进。

回顾成长历程,我觉得服务旅客的过程,是不断学习、创新与自我超越的旅程。作为C909的乘务员,我们不仅是服务的提供者,更是国产商用飞机事业的参与者和见证人。这份职业让我倍感自豪,也更坚定了责任与梦想。

展望未来,我将继续怀揣热忱,专注提升业务能力与服务品质,助力国产商用飞机在蓝天翱翔得更高更远,争做引领行业发展的先锋力量。作者系天骄航空C909乘务员、“翱翔奖”最美乘务员获得者

市场动态

厦门航空

冲刺连续40年盈利全新纪录

本报讯 厦门航空总经理、党委副书记谢兵近日在第82届国际航协年度大会表示,厦门航空已实现连续39年盈利,即便在行业低谷期也坚守经营韧性,今年正全力冲刺连续40年盈利的全新纪录。

数据显示,2025年厦门航空实现营业收入386.97亿元,净利润7.79亿元。截至2025年底,厦门航空总资产达到了677.87亿元。

国泰航空

公布更宽松A321neo客舱布局

本报讯 国泰航空近日公布了更宽松的A321neo客舱布局。与原客舱相比,新布局减少了7个经济舱座位,为两舱12+183布局,旅客乘坐体验预计将有较大提升。

据了解,国泰航空A321neo飞机源自于品牌合并前的国泰港龙航空。此次客舱布局更改,国泰航空将机尾两个洗手间调整至尾舱门之前,封闭原来的3号舱门,并在机翼上方增加一个应急出口。

国际航协

中东危机致航空业盈利减半

本报讯 国际航协近日发布的最新全球航空业财务展望指出,由于战争导致中东航线中断和油价高企,航空业盈利能力减半。国际航协理事长威利·沃尔什表示:“航空公司正在承受燃油价格冲击的主要压力。尽管机票价格正在上涨,但航空公司仍在通过自身损益吸收部分涨幅。预计单客净利润将降至4.50美元,仅为去年的一半。”

上接第1版 华夏航空是国内首家专门从事支线航空客货运输的航司,支线航线占比高达98%,其机队规模达到80架,其中C909共16架。

王文懿分享的数据来自新疆——华夏航空眼中“最难飞”却飞得“最厉害”的区域之一,在这里创下C909日利用率最高纪录。2025年1月6日,单机日利用率曾达到15.75小时,创下支线飞机单日最高纪录。2026年夏秋航季,华夏航空在新疆投放9架C909,运行20条支线航线,通航19个疆内支线点。历经严寒、风沙等严苛考验后,C909在新疆的平均日利用率达到了8.19小时。

“好飞机是造出来的,也是飞出来的。”王文懿表示,华夏航空与中国商飞建立了常态化数据对接机制,围绕性能提升和潜力发掘,对飞行数

据开展全方位分析。针对新疆冬季低温、大风沙尘等极端条件,双方通力合作,逐一攻关——从典型故障管控到地锚适配,从除防冰到沙尘防护。结果是,C909的故障千时率等可靠性指标“稳步向好,甚至优于同级别其他机型”。

但真正让航司心动的是经济性。华夏航空支线航线单座成本逐年下降,已接近同级别主流机型。更重要的是,他们主动推动航材国产化——联合国内供应商开发国产刹车盘等部件。王文懿透露,仅此一项,相关航材成本就降低了50%以上。“这不仅带来了实际的经济效益,更重要的是提升了供应链安全。”

“我们的目标是用足、用好、用精”

王文懿还引用华夏航空总裁李三生的话:“如果说制造商赋予了飞机质量,那么一线运行人员便为其注入了灵魂。”作为总飞行员,他时常与一线飞行员、乘务员、机务人员交流,不少一线运行人员认为:C909在安全性、操作便捷性上部分指标已超越同级别主流机型。

在台风中,飞出了99.82%的可靠率

印尼翎亚航空在2022年12月成为C909首个海外用户。今年4月,翎亚航空迎来了其引进C909飞机商业化运营的3周年里程碑。翎亚航

空副主席李耀民表示,中国飞机在赤道气候和群岛地形中同样站得住脚。

“去年我们经历了24次台风。”李耀民说,但C909依然能够安全飞抵目的地。支撑这种表现的是翎亚航空建立的一套极其务实的运行体系,他们称之为“四个核心”:权威控制、清晰决策、实时响应、过夜排故。

其中,“过夜排故”是最硬的一条纪律:飞机遇到问题绝不隔夜,必须保障次日飞行。李耀民解释说,这种“千方百计保准点”的策略,源于对运行品质的极致追求。

维护方面,C909也表现出良好的适应性。

李耀民提到一个极端案例:火山爆发后,C909能够较快完成清洁和恢复工作,显示出不错的可维护性。航线网络方面,美娜多—广州、美娜多—深圳等航线均已成熟运营。

李耀民说道:“C909正在为我们创造利润。”他强调,通过精细化管理和高强度运行节奏,C909运行效率和盈利能力均保持在较高水平。“希望翎亚航空成为中国飞机走向全球的标杆。”翎亚航空用国际市场的盈利表现,为C909飞机“用精”写下最直接的注脚。

3家航司的实践路径各不相同,但都指向同一个方向:C909正在从“能飞”走向“飞好”。正是国产民机在真实商业环境中的一步积累,主制造商的不懈努力与客户的运营实践相互促进,才让“用足、用好、用精”从期待一步步变为现实。