

进入暑运 C909 新开加密多条航线

各地机场全力投入保障该机型放行靠桥等作业

进入 2026 暑运, 多家航司使用 C909 充实新开加密航线, 多地机场全力保障 C909 顺畅运营。

首次执飞阿尔山航线

7 月 7 日, 国航 C909 首航呼和浩特—阿尔山—乌兰浩特航线, 这是该机型首次执飞阿尔山航线。据内蒙古机场集团介绍, 航线将阿尔山与呼和浩特、乌兰浩特连接起来, 充分满足区域商务出行、旅游观光、公务差旅等多元化出行需求, 持续释放阿尔山文旅发展潜力, 带动兴安盟特色农牧业、生态观光产业协同联动, 为区域文旅产业融合发展注入强劲航空动能。近期, 国航调整使用 C909 执飞北京首都—宜昌航线。据悉, 这是国航北京枢纽使用 C909 运营的第 9 条航线。

东航继续加强 C909 在合肥、南昌枢纽的运力投入。暑运期间, 使用 C909 加密合肥—大同航线至每日 1 班, 新增南昌—北京首都航线每日 1 班。

放行、靠桥等保障全力以赴

进入暑期, 长春机场顺利完成 C909 航线放行保障。据吉林机场集团介绍, 为确保 C909 机型航线放行保障工作平稳落地, 长春机场全方位夯实安全保障基础。在人员能力上, 选派骨干赴航司开展专项培训, 全面掌握 C909 机型系统原理、维护与适航标准、典型故障处置流程, 结合东北地区运行特点开展风险研判, 全面提升放行人员专业素养和实操能力。同时, 提前完成专用工具、保障设备校验及应急航材储备, 细化高温、雷雨等暑运多发复杂天气保障预案, 建立“双人复核、逐级把关、全程留痕”的标准化放行机制, 层层压实岗位安全责任, 以全流程、全要素前置准备, 为顺利放行打下坚实基础。

近日, 随着华夏航空 G54515 航班平稳停靠, 西昌机场顺利完成 C909 靠桥保障任务。据机场方面介绍, 在华夏航空、中国商飞技术团队共同努力下, 实现了操作规范、衔接有序、安全零差错, 标志着西昌机场正式具备 C909 常态化地面保障能力, 旅客登机便捷度与安全管控水平实现双提升。



资料图

C909 运营雅加达至莫罗瓦利包机航线

本报讯 日前, 振石控股集团印尼华宝园区雅加达—莫罗瓦利包机航线完成首航。

据“振石印尼华宝”微信公众号介绍, 本次包机出国路线为广州—雅加达—莫罗瓦利, 共保障 134 人出行。此前, 员工往返莫罗瓦利需要经过 3 个中转点, 行程环节较多, 候机和转乘时间较长。本次包机将中转点减少至 2 个。

据介绍, 振石印尼华宝园区将结合试点航班运行情况及员工休假、返岗需求, 持续优化包机组织和行程安排, 进一步提升员工往返园区的出行效率。

振石控股集团总部位于嘉兴, 主业涉及特种钢材、钢铁制造、矿产资源、风电建材、复合新材、科技研发、贸易物流、房产开发、酒店健康、金融投资等十大板块。目前, 该集团已在美国、西班牙、印尼、埃及、土耳其等国家设立了 50 余家控股参股公司。



从中转视角拆解成都航空边疆快线运营逻辑

上接第 1 版

在目前的技术支持下, 旅客输入始发地和目的地, 既可以显示点对点航线价格, 还可以显示由在线旅游商 (OTA) 组合的中转联程航班价格, 包含中转地、中转时长、总时长、中转权益等信息。也可以自建中转系统, 通过 OD (起点到终点) 定价实现价格重构, 灵活定价, 贴合市场, 干支结合, 提升增量客源, 提升“边疆快线”客座率。

成都航空在“边疆快线”建设中, 逐步将 OD 定价的理念付诸于实践, 对旅客来说, 在价格方面、出行体验、航班选择、个性化需求方面都能有更多的满足感, 满足旅客用更合适的价格买到更合适的行程。让航空公司从“卖座位”升级为“卖行程”, 实现收益最大化, 实现从成本导向到价值导向的根本性跃迁。

成都航空建立“疆内支线城市—枢纽城市—疆外城市”的定价矩阵。所有选择成都航空中转的旅客, 无论始发地是喀什库尔干、喀什、阿勒泰还是塔城, 通过乌鲁木齐

齐或成都中转抵达北京、上海、广州等地的票价, 均由同一套算法生成。

其核心逻辑在于: C909 在疆内高频次、公交化的环飞, 稳定了“疆内—疆内”“疆内—枢纽”航段的客源基础与单位成本; 而枢纽机场出疆方向的密集干线运力, 共同保障了“疆内航点—枢纽/次枢纽—疆外城市”往返航段的供给弹性。二者协同, 使全程票价能真实反映整个链路

的综合运营效率与市场价值。2025 年的数据显示, 喀什—广州经成都中转的全程票价, 较直飞低 28.3%, 较分段购票总价低 19.7%。价格优势成为旅客选择中转的首要动因。此外, 选择隔夜中转的旅客还能在中转地感受风土人情, 享受“多玩一城”的独特魅力。

跨航司通程催生中转流量结构性增长

成都航空联合南方航空、四川航空、厦门航空、天津航空、华夏航空等多家公司, 推动 C909 执飞的疆内航线与联运合作航空公司执飞的出疆航线进行衔接组合, 构建高效协同的“疆内+疆外”中转航班网络。

通过收益管理的运价调整, 实现不同时段、不同组合的动态定价。依托第三方平台热门 OD 组合 (如阿勒泰—成都、那拉提—杭州) 的搜索热度与转化漏斗数据, 系统动态计算合适运价并更新最优价格区间, 实现中转组合的实时调价与竞争航班价格的智能匹配, 最大化网络协同价值。

成都航空积极开展跨航司联运合作, 间接催生了中转流量的结构性增长。2025 年, 成都航空新疆进出港中转客源达 12.2 万人次, 跨航司中转客源占比超 60%。其中, 同一订座记录 (PNR) 下完成全程预订与值机的比例高达 93.1%, 表明价格机制已有效弥合了信息与流程鸿沟。

航线网络衔接“多维耦合”带来更多活力

航线网络是“干支通、全网联”的物理骨架, 其价值不在于单点密度, 而在于节点间的衔接效率与耦合紧密度。成都航空以解决旅客出行为核心, 不断优化时刻衔接, 促进疆内航线有效对接出疆航班, 最终进化为一种以 C909 机队为纽带、多维数据为驱动的“多维耦合”智能网络。

2025 年, 成都航空编排的航线网络使疆内任意两座机场间的平均中转次数由 2.1 次降至 1.3 次, 平均中转耗时由

382 分钟压缩至 247 分钟。

成都航空建立了“疆内航线网络健康度指数”, 每季度评估各航线的六大维度: 客座率、准点率、中转转化率、旅客净推荐值、地方 GDP 贡献度、文旅产业带动系数。

基于此指数, 2025 年对网络进行了两次重大优化: 一是加密喀什—伊宁航线至每日 5 班, 以满足日益增长的南北疆商贸客流; 二是新开那拉提—乌鲁木齐早班机, 精准对接乌鲁木齐出疆早高峰干线, 将那拉提游客赴内地的平均总耗时缩短至 5.8 小时。

2025 年, 依托“边疆快线”网络, 全疆 27 个运输机场中, 有 25 个实现了每日至少 1 班的常态化运营, 覆盖率 92.6%; 疆内任意两座机场间, 4 小时内可抵达的出行产品组合占比达 88.3%, 6 小时内可触达率 100%; 经成都中转赴全国一线城市的平均总票价, 较 2023 年下降 17.2%, 其中三、四线城市降幅达 22.8%; 中转旅客在成都的平均停留时间从 2023 年的 11.2 小时优化至 2025 年的 7.8 小时, 显著提升了时间效率。

提升服务保障, 让中转“值得期待”

此外, 中转服务保障是“干支通、全网联”理念落地的最终检验场, 更是破解边疆地区航空服务“最后一公里”堵点的关键切口。为此, “边疆快线”必须构建以标准化为基底、数字化为引擎、人格化为温度的主动型通程服务保障体系, 实现从“问题发生了再处理”到“问题发生前已化解”的范式跃迁。

成都航空在新疆“边疆快线”的实践证明: “干支通、全网联”是一套可设计、可执行、可评估的系统性解决方案。其关键在于始终将“中转”作为价值创造的核心枢纽, 通过 OD 一体化定价重塑价值逻辑、多维耦合网络优化物理连接、通程服务保障重构体验标准、通达性提升兑现民生承诺——四者形成强大的正向循环, 共同托举起一个充满活力的边疆航空出行新生态。

在笔者看来, “边疆快线”不是一条地理意义上的航线, 而是一条以中转为支点、以通程为杠杆、以人民为中心的服务跃迁之路。成都航空将持续深化“干支通、全网联”航线网络布局, 探索打造“干支通、全网联”边疆快线新模式、新品牌。真正的“边疆快线”, 不在于飞的多远, 而在于接得有多稳; 不在于航班多密, 而在于旅客多安心。

作者单位: 成都航空

市场动态

越南航司

空乘人员需求再度升温

本报讯 据相关媒体消息, 随着越南各航空公司加快扩充机队和航线网络, 空乘人员需求再度升温。多家越南航司纷纷开出高额月薪、免除培训费、提供生活补贴, 并承诺提供执飞国际航线的机会, 以吸引和留住新员工。

7 月初, 越捷航空为第 201 期和第 202 期空乘培训班举行毕业典礼, 学员家长受邀到场见证子女获得结业证书。这一举措表明, 航空公司正尝试在培训阶段就与员工建立情感联系, 而非仅仅依靠薪酬福利留人。

越捷航空目前运营着超过 100 架飞机, 越南国内外航线网络广泛。仅在 2025 年, 越捷航空学院就培训了超过 16.2 万名学员, 其中有 150 名飞行员以及约 2000 名空乘、工程师和其他航空人员在越捷航空上岗工作。

樟宜机场

首个远机位廊桥建成

本报讯 日前, 新加坡樟宜机场已完成首个卫星登机口的建设。这一独立的远机位登机和下机设施旨在提升远机位航班的旅客体验, 目前正在进行相关运营准备工作, 计划于 2026 年 8 月投用。

目前, 樟宜机场约 98% 的客运航班停靠航站楼的廊桥。其余航班则需停靠远机位, 旅客须通过摆渡车在航站楼与飞机之间转运。卫星登机口建筑面积约 200 平方米, 大小接近一个网球场, 可支持窄体机和宽体机运行的不同需要。该建筑为恒温空调设施, 入口设有遮雨棚, 方便旅客在乘坐摆渡车抵达后, 在不受天气影响的情况下完成登机。

萨利机长

确诊阿尔茨海默病

本报讯 曾在 2009 年成功将一架客机迫降在美国哈德逊河上的传奇机长切斯利·萨利·萨伦伯格近日公开表示, 自己被诊断出患有阿尔茨海默病。

萨伦伯格在发布的一份声明中写道: “我已被诊断出患有阿尔茨海默病, 目前处于早期阶段。就现阶段而言, 这意味着我有时会叫不出名字, 会忘记前不久刚讲过的一个故事, 或者睡眠质量不如从前, 但我正站在这条漫长旅程的起点。”

上接第 1 版

一份来自中国的邀约翩然而至——来自中国商飞。作为率先运营中国商飞 C909 机型的国际航空公司之一, 翎亚航空派出了旗下最优秀的人才。吉塔怀揣着印着“翎亚航空”的证件挂绳, 满怀憧憬地来到位于上海的中国商飞。

无畏与专注

她在 C909 客舱应急撤离训练器中刻苦演练, 穿上商飞的工作服, 行走在工程师与追光者们并肩的楼宇之间。她学到的不仅是操作规范, 更是一款承载着一个国家航空壮志的飞机所蕴含的灵魂。当她站在园区内那块“我爱中国商飞”的标牌前, 仿佛她本就属于这里——因为, 她已然融入其中。

在繁忙的航班与密集的训练间隙, 吉塔回归本真——她仍是那个来自巴厘岛火山群峰与轰鸣飞瀑的女儿。戴上头盔, 系紧绳索, 她沿着丛林瀑布顺流速降, 那份无畏与专注, 丝毫不亚于在 3 万英尺高空处置特情时的她。

山峦教会她从容, 大海赋予她格局, 瀑布让她学会释怀。这些, 是任何航空教材都无法传授的人生真谛——而吉塔, 早已了然于心。

中国商飞颁发年度“翱翔奖”——这是授予商用飞机运营领域最杰出乘务人员的至高荣誉。在广州那座熠熠生辉的领奖台上, 与中国各大航空公司精英同台领奖的, 是身着翎亚航空制服的尼·卢·普图·吉塔·萨拉斯瓦蒂。

天空属于每一个心怀梦想的人

她是当晚舞台上唯一的印度尼西亚人, 唯一的巴厘岛女孩。手捧红包与金色奖杯的那一刻, 她已然化身一座鲜活的桥梁, 连接着印尼古老的精神信仰, 与中国航空事业的远大未来。

“谢谢, TERIMA KASIH, THANK YOU。”吉塔说, “感谢来自中国商飞与翎亚航空的每一份坚信, 天空属于每一个心怀梦想的人。这份荣誉, 不仅捧在我的手心, 更镌刻在每一个心怀仰望的印尼人心中。我们同心协力, 共同书写了印尼作为全球首个运营中国商飞 C909 机型海外航空公司的历史。”

从巴厘岛的神庙, 到印尼的万里长空; 从丛林深处的飞瀑, 到上海商飞的楼宇, 再到广州的领奖台——前行的每一步, 皆是虔诚; 每一次飞行, 满怀感恩。”

尼·卢·普图·吉塔·萨拉斯瓦蒂系“翱翔奖”最美乘务奖获得者

『每一位旅客, 都是天空的宾客』

