



上半年国产客机累计载客 781.4 万人次

C919最繁忙航线“锁定”虹桥—西安 C909通航境内 145 座机场

□ 路炳阳

近日,《中国经营报》援引航班管家DAST团队发布国产客机上半年运营监测报告数据指出,2026年上半年C919和C909两款机型累计载客781.4万人次,运力正在稳步释放。

数据显示,国内民航客运机队中,国产飞机总架数占比4.7%,上半年国产客机执飞航班量占民航全部客运航班的4.4%。

C909 运营

境内航点辐射全国 28 个省市

报告显示,截至2026年上半年,境内客运航空公司运营164架C909客机,中国国航、南方航空各持有35架并列第一;东方航空32架、成都航空31架紧随其后;华夏航空、天骄航空、江西航空等航空公司分别配备16架、9架和5架。

在国内支线航空市场,C909机队规模占比62.4%,平均机龄3.5年。2026年上半年C909月度执飞班次峰值在3月,单月执飞约1.75万班次。

航线网络方面,上半年C909执行境内定期客运航线877条,同比净增74条,通航境内145座机场,境内航点辐射全国28个省市,仅西藏、青海、云南暂无通航点。其中,支线机场覆盖82座,占国内运营支线机场总量的45.1%。

航线结构以中短途为主,机型平均航距933.4公里,500~1500公里区间航班占全部班次81.3%,600~700公里航段航班占比最高达9.9%;航线极值分化明显,最长通航线路阿勒泰雪都至喀什俾宁航距2368公里,最短航线库车龟兹至阿克苏红



C919 飞机抵达广州白云机场准备靠桥廊桥。南航供图

旗坡仅236公里。

C919 运营

多条广州始发航线客座率较高

截至2026年6月,C919机队分配上,东航17

架、国航11架、南航11架。该机型执飞班次保持逐月增长态势,2026年6月单月执飞超3600班次,同比增幅102.6%,增长动力来源于机队扩容与单机利用率双重提升。

航线网络持续铺开,上半年累计开通国内航线52条,覆盖25座城市、28个通航点,包含香港

航线,多条核心干线为3家航司共飞。其中东航独飞的西安咸阳至上海虹桥航线以1569班次成为上半年C919最繁忙航线。

执行航线航程方面,南航执飞线路平均航距1229公里,短于国航1427.5公里、东航1370.6公里。

客流承载能力保持稳定,2026年上半年C919整体平均客座率85.1%。其中,多条广州始发航线客座率显著高于全机型平均水平。

专家建议

聚焦运营配套体系适配与市场化航线统筹

针对国产客机商业运营成熟度问题,资深交通运输旅游行业管理咨询顾问菅桂凌指出,应当聚焦运营配套体系适配与市场化航线统筹两个层面。他举例称,C909受油价波动影响运力收缩幅度更大,本质是国内支线航司普遍体量偏小,风险抵御能力弱,油价上行阶段会优先压缩支线短途航班;再加上支线航线多淡旺季分明,天然很难达到单通道客机的高日利用率。

各家航司航线网络布局、机组排班方案、航线航程规划不一样,属于航司运营管理差异带来的正常分化。考虑持续缩小运营效率差距、提升商业盈利水平,要分两端统筹推进。菅桂凌建议,一方面需要持续优化时刻资源分配,拉长有效航段距离,摊薄单机固定运营成本;另一方面需要加快飞行员、机务人员规模化改装培训,搭建统一的标准化运维体系,抹平各家航司运营水平差距。同时依托政策引导,鼓励航司结合区域客流特点精细化排班,淡季通过旅游包机、短途通勤航线盘活闲置运力。“长远来看,随着机队规模越来越大,单机运维成本持续下行,叠加国产航发迭代升级带来燃油消耗优化,两款机型的盈利能力会稳步追上国际同类机型,充分释放国产飞机的商业价值。”

产业观察

低空经济国际竞速全面打响

□ 刘影

数据显示,国内低空经济2025年市场规模突破1.5万亿元,凭借优异的投入产出效能与就业拉动效应,预计2030年、2035年市场规模将分别攀升至2万亿元、3.5万亿元,全域可吸纳就业人数超500万,既是体量广阔的万亿蓝海市场,又是稳增长、扩就业的新引擎。

放眼全球产业竞争格局,美欧相继出台专项战略加码低空赛道。美欧先后落地专项扶持战略布局低空领域,美国聚焦先进空中交通、欧洲布局创新空中交通赛道,纷纷划定量化产业目标,美国更是出台国家级战略谋划长期行业霸权与规则控制权。当下,低空经济被多国视作产业换道超车的重要契机,一场围绕经济增量、国土安全与全球航空产业话语权的国际竞速已然全面打响。

美欧加快低空交通布局

美国锚定“先进空中交通”(AAM),据美国联邦航空管理局(FAA)预测,到2030年,美国送货无人机将达到4万架,产值约140亿美元/年;载客航空器将达23000架,产值约220亿美元/年。欧洲深耕“创新空中交通”(IAM),据欧洲委员会预测,到2030年欧洲无人机产业将保持12.3%的复合增长率,每年创造145亿欧元的经济贡献。

2025年12月,美国正式完成低空经济顶层战略定调,为产业规模化发展划定核心框架。当月,美国交通部发布《先进空中交通(AAM)国家战略》,首次将低空交通纳入国家运输体系核心范畴。该战略明确空域、基础设施、安全、社区规划参与、人才、自动化六大核心发展支柱,锚定2036年建成全球领先AAM产业生态的长远目标,加速航空技术创新,巩固美国在下一代航空产业的全球领先地位。

顶层战略落地同步配套市场化基建布局,



2026国际低空经济博览会上,大疆展台前聚集了大量观众。刘影 摄

形成政策与产业双向赋能格局。同样在2025年12月,美国eVTOL领军企业Joby携手北美最大网络运营商Metropolis Technologies达成深度合作,依托后者覆盖广泛的存量停车场资源网络,规划落地25个垂直起降机场(vertiport)。该合作创新复用现有城市地面交通基础设施,打通空中出租车与地面交通的衔接壁垒,实现城市“门到门”低空出行场景落地,是美国AAM战略中“存量资源复用、社会资本建基建”理念的典型落地实践。

在整体发展节奏上,美国依托“三大时间节点”与“四个发展阶段”规划,遵循“小试—构建—转型—生态”的渐进式发展逻辑。2026年3月,美国正式公布8个eVTOL融合试点项目,纳入“先进空中交通与电动垂直起降飞行器融合试点计划”,持续推进试点探索与技术验证。

破局成为全行业期待

随着低空经济技术迭代持续提速,制约产业规模化发展的最大瓶颈已从“技术不足”转变为“制度滞后”。中经传媒智库《2026低空经济行业发展报告》精准指出,当前最突出的行业困境是“飞不起来”,空域审批繁琐、跨区域飞行壁垒突出、监管体系不完善等制度性问题,严重制约常态化商业运营,打通制度通道、破解飞行落地难题,已然成为2026年低空经济全行业破局的核心关键。

结合2026国际低空经济博览会专家研判,当前我国低空交通产业短板集中凸显在制度、技术、标准、商业模式四大维度,多重壁垒叠加阻碍产业规模化、市场化发展。其一,空域管理协同机制滞后,受军、地、民多头管理模式影响,

飞行审批流程繁杂,国内300米以下低空空域动态释放比例不足30%,常态化运营难以落地。其二,核心技术仍存在“卡脖子”问题,产业关键核心部件与技术依赖进口,航空级高密度电池循环寿命不足1000次,自主避障算法等核心技术尚未实现完全自主可控。其三,行业标准体系碎片化,适航审定、低空交通运行、数据安全等核心规则尚未形成全国统一标准,跨区域标准互认机制缺失,导致“一城一策、跨省难飞”。其四,市场化商业模式尚未成型,行业盈利可持续性较弱,多数企业高度依赖政府补贴维持运营,其中无人机物流单票运营成本达15~20元,远高于3~5元的传统陆运成本,尚未形成良性市场化盈利闭环。

针对产业发展痛点与长远发展需求,国家多部门持续出台顶层规划政策,明确阶段性发展目标与落地路径,为行业破局发展提供政策支撑。

2026年6月,交通运输部等10部门印发《关于完善现代化都市圈综合交通运输体系的指导意见》,提出推动低空交通与都市圈各类交通体系一体化融合,优化低空交通网络化布局;重点培育电商快递、冷链运输、医疗救助、应急保障等特色低空运输线路;推进eVTOL载人飞行示范应用,因地制宜布局无人机物流起降场站与专属航线,全面拓展低空货运、应急巡检、民生服务等多元应用场景,为产业场景规模化落地、商业模式迭代成熟提供政策助力。

中国民用机场协会特聘专家、原国家空管委办公室孙卫国分析指出,我国低空经济具备顶层政策明晰、场景落地高效、全产业链配套完备的独特发展优势,是实现产业换道超车的核心底气。他表示,行业需彻底摒弃粗放式“撒胡椒面”的全域扩张模式,聚焦低空交通核心赛道精准发力、重点突破,以点状标杆落地带动产业整体提质升级,推动我国低空经济迈入高质量、规范化、市场化的全新发展阶段。



市场

浦东至都柏林航线
首航航班中转率达49%

从越来越多旅客选择“中转上海”思考枢纽的价值

<<< 见第2版

产业

国际航协首席经济学家
谈 SAF 发展前景

2050 年供应量可达 5 亿吨,需所有地区共同参与

<<< 见第3版

让更多应用 从蓝图走向现实

<<< 见第3版