

社会各界关注 C919 首航乌兰巴托, 民航业内人士指出运营国际航线有助于 C919 走向国际市场

□ 本报综合中国民航报、新京报、环球时报报道

C919 首航国际航线引发各界关注。有国内旅客提前一周关注、抢票, 有外籍旅客携家人搭乘, 不少民航业内人士指出, 运营国际航线有助于 C919 走向国际市场。

“我和我的家人一起, 这太棒了”

在航前接受采访时, 首航旅客穆克巴伊尔 (Munkhbayar) 表示: “这是我第一次乘坐 C919, 心情非常激动。我迫不及待想去看看客舱内的布置。”

一名蒙古籍首航旅客携家人一起搭乘航班, 他激动地说: “我听说 CA723 是 C919 首趟国际商业航班。我和我的家人一起, 大家都在这里, 这太棒了。”

飞友罗先生介绍说: “我从上星期开始就一直在留意这个事情, 发现还能买到票就赶紧买了。”

旅客吴先生想坐 C919 很久了, 一直没有机会, 这次是去蒙古旅游, 没想到碰巧梦想成真了: “我感到非常高兴, 能够有这么好的运气。我也为我们中国航空事业的发展感到非常高兴。”

无独有偶, 旅客张先生笑称这次出行误打误撞赶上了“历史时刻”。“买票的时候没留意, 之前听说我们的国产大飞机要执飞国际航线, 没想到就是我要买的这一趟。真的非常自豪, 非常激动!”

外籍旅客约翰 (Johan) 表示, 这是第一次乘坐 C919 飞机, 非常期待这次美妙的飞行。

国航 C919 机长王岩介绍说, 本次 C919 执行国际商业航班首航, 国航针对天气、飞机、整个机组的各项情况做了非常充分的准备工作, 包括一些不正常情况的处置预案都进行了重温与复习。“C919 非常安全可靠, 运行非常顺畅, 我觉得它完全能够胜任我们整个国际商业航线的运行。”

让世界逐渐了解 C919

民航专家、广外南国商学院教授郭佳表示, C919 第一条国际航线选择蒙古国首都乌兰巴托是该国民航主管部门对 C919 飞机的许可, 更是对中国制造大型干线飞机安全能力的信任。新航线开通是 C919 国际化的里程碑事件, 先飞邻国、再飞东南亚、中亚等友好国家, 将是 C919 飞往发达国家的必由之路。

北京航空航天大学航空专家王亚男认为, C919 开通国际商业航线等一系列突破性进展, 充分证明国产客机完全可以在国际市场占有一席之地, 并初步建立起可以运营的国际航线。未来, 国产客机可优先深耕发展中国家市场, 积累更多实际数据, 赢得初期用户信任, 稳步拓宽国际化发展空间。

民航专家林智杰认为, 常态化执飞国际航线, 对于国产大飞机运营来说是一个里程碑, 将有助于 C919 大飞机推向国际市场, 让国际民航界能更多接触、了解国产大飞机。同时, 更多的国际旅客可亲身体验 C919, 也有助于国产大飞机的推广。此外, 常态化运营国际客运航线的开启, 将让国产大飞机的运营保障条件在国外生根落地, 为后续大飞机“出海”常态化运营打下坚实基础。

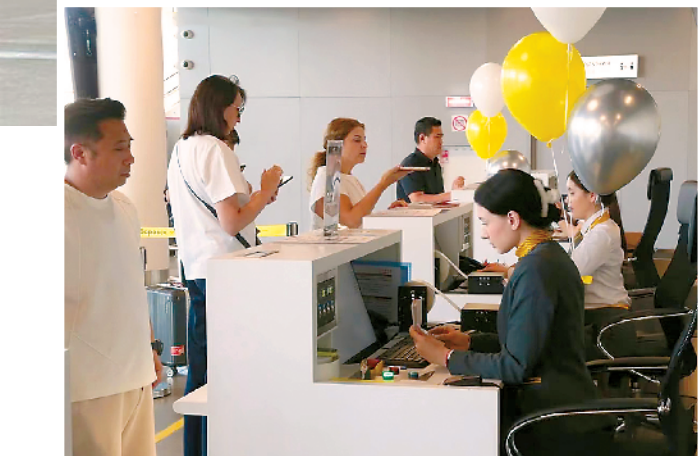
民航专家韩涛认为, C919 实现常态化运营国际客运航线实现了历史性跨越, 同时构筑了实战检验平台, 全面打通了双边适航监管、跨境空管协同及境外地面保障等国际化全链条能力。

梦幻般的“双 C919”中转

▲ 上接第 1 版 东航在运营过程中, 充分考量市场容量、机型、时刻配置等多维度因素, 目前 C919 分别常态化执飞上述两条“空中快线”每日 5 个往返, 通过规模化运营提升运营效率。根据航班管家的统计数据, 今年上半年, C919 执飞上海虹桥—西安航线共计 1569 班次, 为同期该机型“最繁忙”航线。

类似模式下, 国航使用 C909 执行北京首都—银川航线, 每日同样 5 个往返。如今, C919 已投入北京首都—乌兰巴托航线运营, 能否从 1 班变 2 班, 甚至 3 班, 作为主制造商的中国商飞, 或许可以提前思考有关保障的需求。

随着 C919 执飞香港、乌兰巴托等航线, 国产



C909 开通佳木斯—哈巴罗夫斯克航线

▲ 本报讯 8 月 11 日, 成都航空使用 C909 飞机开通佳木斯—哈巴罗夫斯克航线, 计划后续每周二、六执行两班。据悉, 这是成都航空使用 C909 开通的第 4 条从我国东北地区始发的国际航线。

据了解, 首个从哈巴罗夫斯克飞往佳木斯的航班客座率达到了 96%。稍早前同样使用 C909

开通的哈尔滨—哈巴罗夫斯克航线, 在不到一个月的时间里已累计运送旅客超过 1200 人。

佳木斯是中国东北地区对俄开放前沿重点城市, 哈巴罗夫斯克是俄罗斯远东地区核心枢纽城市。针对此次新航线开通, 佳木斯日报刊文指出, 该直飞航线进一步完善“水陆空铁”四位一体对俄综合交通网络, 将对中俄经贸合

作、旅游发展、投资环境优化、文化交流和边境贸易等方面产生积极促进作用。

目前, 成都航空 C909 同时执行哈尔滨—符拉迪沃斯托克、长春—符拉迪沃斯托克、哈尔滨—哈巴罗夫斯克航线。据介绍, 成都航空还计划使用 C909 开通哈尔滨—乌兰乌德、哈尔滨—赤塔等航线。

商飞财务公司持续探索资金配置的新方式新路径 成功落地首笔同业存单业务

▲ 本报讯 日前, 商飞财务公司运用稳健多元的同业产品助力中国商飞提升整体资金运营效益, 持续探索资金配置的新方式、新路径, 成功落地首笔同业存单业务。

同业存单是由银行存款类金融机构在全国银行间市场发行的记账式定期存款凭证, 属于标准化货币市场工具, 实质是一种可以随时质押融资和在二级市场买卖交易的电子式银行定期存款。同业存单兼具具有定期存款、质押回购、同业拆借等工具的优势, 安全性较强、流动性较好, 发行利率和规模均以市场化方式

确定, 是存款利率市场化的重要组成部分。

2025 年 12 月 23 日, 商飞财务公司完成全国银行间债券市场准入备案, 具备开展同业存单业务的前提条件。经过半年的精心筹备, 商飞财务公司始终坚持审慎、安全、稳健的业务开展原则, 聚焦白名单建立、系统搭建、账户开立、制度建设等关键环节, 全面完成首笔同业存单业务落地的各项基础准备工作。本笔业务通过上海清算所完成资金清算与存单交割, 成功打通了公司对同业存单的网络对接、托管清算、会计处理等全业务流程。

今年以来, 国内外经济形势复杂多变, 同业资金市场利率不断降低, 商飞财务公司持续开展市场研究, 打磨业务策略, 首单同业存单的落地标志着财务公司流动性管理及资产配置渠道又上新台阶。

后续, 商飞财务公司将持续深化与各类金融机构的同业合作, 不断丰富金融市场业务品种、拓宽业务范围。在严守风险底线的前提下, 盘活存量资金, 进一步提升同业业务对经营发展的促进作用, 充分发挥金融服务实体经济的作用。

(常苏蒙)

市场动态



和静机场 完成首批航空货物保障工作

▲ 本报讯 8 月 6 日, 新疆机场集团巴州航空产业发展有限公司和静巴音布鲁克机场顺利完成首批航空货物保障工作, 标志着这座高原机场在完善综合航空服务功能、打通高原地区航空物流通道方面迈出关键一步。

为顺利启动货运业务, 机场在前期筹备阶段, 认真梳理工作流程, 多方走访摸排、主动挖掘对接市场货源, 全力打通货源渠道, 为货运业务落地筑牢货源基础。与此同时, 精准承接配套保障工作, 对接新疆天翼国际物流公司, 规范办理货运开单、单据核对、流程报备等业务, 同时主动对接航空公司, 完善货运运价体系与业务合作机制, 补齐货运业务落地的配套条件。各部门密切沟通、无缝衔接, 打通业务全流程各个环节, 圆满完成了首批货物全流程保障任务。

内蒙古机场集团 8 座支线机场暑运旅客吞吐量同比增长

▲ 本报讯 7 月, 内蒙古机场集团累计保障运输起降 2.6 万架次, 完成旅客吞吐量 299.2 万人次, 客流规模持续保持高位运行, 暑运上半程运输生产保持增长态势。

7 月, 呼和浩特机场累计保障运输起降 1.2 万架次, 完成旅客吞吐量 149.1 万人次, 旅客吞吐量同比增长 0.3%。支线方面, 各支线机场合计完成保障运输起降 1.4 万架次, 完成旅客吞吐量 150 万人次。呼伦贝尔、通辽、锡林浩特、乌兰浩特、二连浩特、阿拉善、乌兰察布、霍林河等 8 座支线机场旅客吞吐量均较去年同期实现增长, 客流规模持续保持高位运行, 形成全域向好的暑运市场格局。“支支通”方面, 集团共运营“支支通”航线 47 条, 连通区内 48 个城市, 覆盖全区主要盟市, 有效串联起东部、中部与西部地区的航空需求。当月累计完成运输起降 5672 架次, 发送旅客 41.2 万人次, 同比分别增长 13.2% 和 18.9%, 整体航班执行率达 97.3%, “支支通”航线运营品质稳步提升。

汉莎航空 拒收早期生产的 777X 飞机

▲ 本报讯 汉莎航空近日表示, 不希望接收部分早期生产的波音 777X 飞机。

在汉莎集团第二季度业绩电话会议上, 汉莎首席执行官卡斯滕·施波尔 (Carsten Spohr) 确认, 正在与波音公司进行讨论, 决定哪些早期生产的飞机会被拒绝接收, 而哪些飞机在改造达到最新标准后仍可以被接收。波音公司将为这项工作提供资金支持。

此前, 阿联酋航空也决定拒绝接收早期生产的一批波音 777X 飞机。这并不意味着汉莎航空放弃 777X 项目。

汉莎集团仍然致力于这款飞机的发展, 已经下了 20 架波音 777-9 飞机的订单, 并拥有 24 架选择权, 此外还有 7 架 777-8F 货机订单。5 月份首架配备完整汉莎航空客舱内饰的波音 777-9 飞机进行了飞行测试。

C919 国际航线首航带来的期待

客机已实质性进入了国航的运营网络。如果有旅客需要从香港前往乌兰巴托, 搜索国航票务系统, 可以查询到 CA102—CA723 的中转联程方式, 香港—北京首都、北京首都—乌兰巴托两个航班均由 C919 执飞, 这也是全 C919 航班同时出现在航司地区—国际联程航班中。

北京首都都是国航的主基地, 也是其最大枢纽, 每天大量国内、地区与国际航班从这里出发、到达, 大量旅客在此通过航班与航班的衔接前往他们的目的地。全国各地的旅客也可以利用国航丰富的国内航线网络, 通过北京首都中转, 方便地往来乌兰巴托。

目前, 国航累计引进 C919 飞机 12 架, 在执飞

乌兰巴托航线前, 已开通国内、地区航线 11 条, 从北京出发可连接成都、重庆、西安、广州、长沙、武汉、厦门、杭州、上海、哈尔滨, 以及香港。

民航局联合国家发展和改革委员会发布的《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》指出, 高水平建设国际航空枢纽, 提升民航国际竞争力, 更好发挥民航国家重要战略产业作用, 为更好推动国家重大战略实施, 服务高水平对外开放, 满足人民美好航空出行需求, 加快谱写交通强国建设民航新篇章提供有力支撑。

前不久, 东航新开上海浦东飞往爱尔兰首都都柏林航线, 其公布首航航班旅客中转率达到 49%, 也就是说该航班上约有 140 名旅客是通过

东航的航线网络经前序航班抵达上海后, 再次搭乘该航班前往爱尔兰, 可见网络运营对当今大型航空公司的极端重要性。

期待后续带来更多“大不同”

考虑到飞行安全原因, 民航局禁止国内航班跨零点飞行。目前投入市场运营的 C919 均按早晨到深夜进行排班。

此前, C909 在投入国际航线运营后, 翎亚航空使用红眼时刻排班, 使用这款飞机执飞美娜多—广州、美娜多—深圳、美娜多—上海航线, 创造了机型日单机近 16 小时的运营纪录。C919 开始

执飞国际航线, 意味着目前“朝六晚十二”的“固有思维”可能在不远的将来会被打破。以国航北京始发为例, 在 C919 航程范围内, 胡志明市、金边、曼谷、清迈、达卡等东南亚航点, 以及阿拉木图、塔什干等中亚航点均有红眼时刻排班。

此外, 随着乌兰巴托成为境外第一个 C919、C909“双机型”航点, 在不断积累运营经验的同时, 是否会有更灵活的航班编排方式, 将一些非国航枢纽国内城市与乌兰巴托连接同样值得期待。

近日, C919 高原型首架机完成首飞。作为 C919 在系列化道路上迈出的重要一步, 市场有理由期待未来 C919 在不同客座数、不同航程、不同海拔运营条件等多维度给航空公司带来更多的策略选择, 甚至是进一步增加与 C909 之间的兼容性, 真正成为是一个产品谱系, 以更大的市场适应延展性, 为广大客户创造更多价值。