大飞机报
China Commercial Aircraft News
2026/10/22 星期四
一、二版责编丨张凯敏 投稿邮箱:zhangkaimin2@comac.cc

直击支线航空大会

打造“边疆快线”拓展C909支线网络

让“县县通飞机、天天有航班、边疆飞全国、边疆飞出国”

□ 本报记者 **张凯敏**

在近日举行的第五届中国支线航空暨国产大飞机事业高质量发展大会上，中国商飞等多家单位共同发布《“干支通、全网联”国产民机边疆快线服务品牌》，首次提出“县县通飞机、天天有航班、边疆飞全国、边疆飞出国”愿景，凝聚行业各方力量，充分发挥国产支线飞机优势，深化“干支通、全网联”航空发展战略，更好满足边疆与西部省区人民群众便捷出行需求，为促进区域社会经济发展、服务兴边富民和稳边固边大局贡献力量。



国航C909在呼和浩特枢纽运营。 记者 张凯敏 摄

C919、C909载客约5000万人次

目前，大飞机规模化系列化发展稳步推进。C919载客突破840万人次、通航城市27座，成为旅客出行的热门选择；C909载客突破4100万人次，已成为国内支线航空市场的主力。

在谈及国产商用飞机的运营情况时，中航集团总经济师肖烽表示，目前国航国产客机总机队规模48架，其中35架C909依托北京、成都、呼和浩特三大运营基地，执行航线40余条，每日计划航班量超100班，高效融入“干支通、全网联”航空运输网络。13架C919通航点覆盖12个国内主要商务城市，先后开通中国香港、蒙古乌兰巴托两个国际及地区航点。

南航集团营销委副主任谭光介绍说，35架C909目前已成为南航支线网络主力运力，通航城市61个，日利用率5.5小时。C919机队稳定执飞，13架飞机日利用率已达8.57小时，在广州、长沙基地形成稳定运力投放，覆盖华北、西北、西南核心商务航线，新航季将进一步加密航线网络，持续释放国产大飞机规模运营效应。

目前，东航运营32架C909、17架C919。东航股份甘肃分公司副总经理周翊表示，东航在甘肃充分发挥国产支线客机优势，使用C909开通南昌—庆阳—兰州、南昌—陇南—兰州、鄂尔多斯—兰州等航线，正架起甘肃与多地互联互通“空中快车道”。

边疆快线更好满足出行需求

成都航空在新疆、黑龙江、内蒙古等地区探索实施“边疆快线”，成为民航制造业与运输业融合的重要举措。

“我们在新疆C909单机日利用率达8.06小时，高高原航线执行正常率超90%。”成都航空党委委员、总会计师黄丽瑛介绍说，成都航空以差异化运营构筑竞争优势，在祖国边疆地区探索出一条兼具商业价值与社会价值的成功路径。除新疆外，成都航空在黑龙江开通15条省内串飞航线，通航11个重点旅游城市及边境口岸城市。同时，深耕新疆、黑龙江短途国际航线，形成双线并进格局。黄丽瑛透露，后续还将持续加密已有航线，进一步拓展俄远东、中亚和东南亚市场，深度融入“一带一路”高质量发展。

“新疆机场运营航线从C909入疆前的374条增加到如今707条，支线机场互飞航线则从63条增加至202条。”身在“边疆快线”的主战场，新疆机场集团党委委员、副总经理杨立中用一组数据分享了已经取得的成果。据介绍，截至目前，C909在新疆驻场运力达到38架，疆内支线机场间通达时间从2019年的17小时，缩短到如今的12.1小时。

中国支线城市航空通达性报告（2026）数据显示，C909持续加密“边疆快线”，2025年在新疆新增、加密航段共计58个，航班量同比增长138%，通过高密度航班编排，大幅提升边疆地区支线网络通达性。2025年，西北和新疆区域支线城市的平均航点覆盖率同比2019年增长约40%，远高于其他区域。

探寻行业级资源配置最优解

随着“干支通、全网联”持续推进，新疆、内蒙古、四川、黑龙江、甘肃5省区投放C909已达80多架。由此形成的诸如哈尔滨—黑河航线高密度运营受到了国际民航组织前秘书长、中国民航局原党组成员柳芳的高度关注。她指出，发展支线航空既要算经济账，也要算网络协同账和区域发展战略账，要夯实安全运营，用好通程、中转两大数智化平台，推动支线航班融入一张网，完善航线补贴、税费减免、央地共担和金融支持机制，培育壮大支线市场。

“依托中转便利化、国内通程航班与‘干支通、全网联’网络服务体系，探索找寻行业级资源配置最优解。”中国民航科学技术研究院航空运输研究所研究员钟山在介绍研究成果时表示，2023~2025年期间，国内航线网络通达性水平显著提升，其中“干支通、全网联”和通程航班的政策实施有效促进了国内航线网络通达性水平的提升，总体贡献超过8%。

“南航逐步扩大C909投放规模与运行覆盖，丰富支支、干支及边疆连接周边国际市场运营，持续提升国产飞机市场竞争力。”谭光表示，南航将探索运力购买等商业合作，深化跨航司通程，让网络连接转化为旅客便利。

杨立中提出，新疆机场集团将做强乌鲁木齐国际航空枢纽，优化干支快线网络，释放喀什、伊宁等次枢纽增长势能。加大国产民机运力投放力度，打造“边疆快线”服务品牌，拓展国产机型执飞中亚方向航线。同步推进飞机维修、人员培训、航材储备等本地化保障能力建设。

“甘肃发展支线航空、推进航文旅融合得天独厚。”甘肃省委常委、副省长王兵表示，甘肃持续优化航线网络，探索“支支串飞”创新模式，形成以兰州中川国际机场为核心、敦煌、嘉峪关、庆阳、金昌、张掖、陇南、甘南、天水等支线机场为支撑的布局，构建“内网活、外联畅、国际通”的航空运输网，深化与中国商飞合作，做好国产大飞机试验试飞、商业运营保障，推动支线航空与国产大飞机协同发展。

相关链接

“边疆快线”服务品牌

2024年，国家发改委提出在“9+5”省区实施“边疆快线”行动，涵盖黑龙江、吉林、辽宁、内蒙古、甘肃、新疆、西藏、云南、广西9个边疆省区，以及青海、宁夏、四川、贵州、海南5个高原、民族、海疆省区。2025年，中国民航局提出构建国产民机“边疆快线”服务品牌。2026年全国民航工作会议进一步明确，持续推进“干支通、全网联”服务体系建设，打造国产支线飞机“边疆快线”服务品牌。

市场动态

前三季度

民航旅客运输量超5.9亿人次

本报讯 中国民航局公布数据显示，今年前三季度，民航旅客运输量59318.6万人次，同比增长2%。

具体来看，前三季度，民航国内航线旅客运输量53123.8万人次，同比增长1.7%；国际航线旅客运输量6194.8万人次，同比增长4.7%。

货邮运输方面，前三季度，民航货邮运输量772.1万吨，同比增长4.4%。

江西航空

赴华夏航空开展C909运营交流

本报讯 近日，江西航空与华夏航空开展C909专题业务交流，共同探寻国产支线飞机高质量可持续发展路径。

江西航空与华夏航空均深耕国产支线飞机运营领域，立足差异化市场环境推进C909机队运行。交流会上，华夏航空结合自身多基地、疆内区域机队运营的实际场景，详细介绍C909支线网络布局、维修体系建设相关情况，重点分享国产化航材替代应用、维修技术优化、机队利用率提升等方面积累的实战经验，同时就技术故障处置、运营成本管控等现实问题进行探讨。江西航空介绍了公司C909机队安全管控、维修保障优化以及经营效能提升的有关实践。

翎亚航空

开通第二条澳洲航线 将巴厘岛打造成中转枢纽

本报讯 10月19日，翎亚航空新开巴厘岛至墨尔本航线，前期每周运营4班，自11月15日起加密至每日1班。

翎亚航空副主席李耀明表示，新航线的开通标志着航司跳出传统点对点运营模式，将巴厘岛进一步打造为面向中国和澳洲旅客的重要国际中转枢纽。

自2025年4月翎亚航空开通巴厘岛—珀斯航线首次登陆澳大利亚以来，持续优化运力配置，至2026年7月，珀斯航线已加密至每周21班，短短15个月内，迅速拿下当地20%的市场份额。

昂扬坚实地走好大飞机的长征路

上接第1版 当听到C919商业首航客舱里自发高唱起《歌唱祖国》时，当看到香港市民为C919飞越维港上空欢呼后哽咽抹泪时，当团体学生听到广播得知乘坐的是中国大飞机后不约而同竖起大拇指时，当首次乘坐飞机的大叔妥帖地把登机牌放在帽子里又戴上以珍藏这份纪念时，当山区百姓去趟大医院的“长途奔波”因为C909边疆快线的普及变成“当天往返”时，当牧民的鲜毛肚借助“干支通、全网联”航线腹舱当晚就能送到大城市餐桌而收入大幅提升时……我们更深切地感受到，这份事业做得到底如何，人民是阅卷人。

目前C919已开通国内60余条航线，不断织密祖国航线网络。C909商业运营10周年，安全载客超4100万人次，连接近200座城市及周边12个国家，架起更多空中桥梁。积极融入边疆战略，更好服务区域发展和沿边省区人民生活。货机、医疗机、灭火机、指挥机、公务机等衍生机型实现新进展，全力为服务国民经济发展、支撑国家战略作出新贡献。

大飞机事业不仅是航空人的事业，也是人民的事业。正如当年红军赢得长征胜利一样，今天的大飞机事业，也必须始终扎根人民、服务人民。一切为了人民，一切依靠人民——这是长征精神的价值原点，也是大飞机事业的价值立场。

长征的历史从未远去，长征的路在不断延伸，大飞机人秉擎长征精神火炬，将以不畏艰险的闯劲、久久为功的韧劲，千磨万击还坚劲，关关难过关关过，昂扬而坚实地走好新时代大飞机的长征路，不断夺取新的胜利、续写新的篇章、创造新的辉煌！

热点关注

2035年建成南通新机场

上海枢纽将实现“两地三场”一体化运营

□ **本报综合新华社、解放日报、看看新闻、上海机场集团、东航集团消息**

在10月20日开幕的2026北外滩国际航运论坛上，上海市政府和中国民航局共同发布《新时代新征程上海国际航空枢纽战略规划》，明确上海国际航空枢纽将由目前的浦东、虹桥两大机场向浦东、虹桥、南通新机场组成的“两地三场”格局演变。

建设全方位门户复合型国际航空枢纽

《新时代新征程上海国际航空枢纽战略规划》（以下简称《规划》）是“十五五”开局以来，在城市层面首个航空枢纽规划。《规划》总体目标是全面建成具有世界影响力的全方位门户复合型国际航空枢纽，成为连接国内航空运输网络与国际航空运输通道的核心链接节点，并分三个阶段推进。

第一阶段，到2030年基本建成亚太领先航空枢纽，完成浦东机场四期扩建工程，优化上海进近管制区空域结构，实现年客货吞吐量1.5亿人次、470万吨左右。

第二阶段，到2035年进入世界一流航空枢纽前列，建成南通新机场，形成“两地三场”一体化运营的国际航空枢纽体系和高效互联的综合交通体系，实现年客货吞吐量2亿人次、540万吨，主枢纽运营人基本建成“超级承运人”。


东航C919从浦东机场起飞。 徐炳南 摄

第三阶段，到本世纪中叶，全面建成具有世界影响力的全方位门户复合型国际航空枢纽。

围绕上述目标，上海国际航空枢纽建设将重点推进枢纽功能、基础设施、协同运行、运输服务、政策保障等五大体系建设。

上海国际航空枢纽将由目前的浦东、虹桥两场向浦东、虹桥、南通新机场组成的“两地三场”演变，在更大尺度上重构上海国际航空枢纽的功能体系、运行体系、治理体系。

浦东机场定为上海国际航空枢纽的主平台，重点强化全方位门户复合型功能，客货并举，构建优质高效通达全球的航线网络，增强连接五大通道的洲际转运能力，建设东北亚地区首屈一指的洲际区域门户。

虹桥机场是上海国际航空枢纽的重要支撑，以提升国内快线化、便捷化航空服务功能为重点，打造高品质航空服务标杆，与浦东机场快捷连通、协同发展，适时提升国际航空运输功能。

南通新机场是上海国际航空枢纽的重要组成部分，以疏解浦东机场、虹桥机场非核心功能为重点，坚持客货并举，以国内为主构建通达性优、连接支线的航线网络。

让“两地三场”真正一体化发展

2025年，上海机场完成旅客吞吐量超过1.35亿人次、货邮吞吐量达到453.7万吨，航线网络通达全球53个国家302个航点，连通性居亚太前列。其中，上海航空枢纽转运功能显著增强，浦东机场旅客中转率达到16.2%，中转旅客量达1375万人次。

作为上海国际航空枢纽的主平台，到2035年，浦东机场要基本建成“6进6出”航班波。要提升中转率、把波次做厚，就得把进港—中转—出港三段时间尽量卡准。这样一来，一些国内支线、或者和中转国际网耦合弱的航线就需要外移，把金贵的时刻空出来飞洲际宽体机。

承接外溢的南通新机场，则将与浦东形成错峰互补。此前，沪苏南通新机场建设投资有限公司正式注册成立，上海机场集团持股51%、南通城建集团持股49%。这种利益绑定，或许是让“两地三场”实现真正一体化发展的机制保障。