大飞机报

China Commercial Aircraft News

聚焦民机产业·传播航空文明

第42期 总第552期 2026/10/28 星期三

国内统一连续出版物号CN 31-0115

主管 主办 | 中国商用飞机有限责任公司

出版 | 上海《大飞机》杂志社有限公司

大飞机 中国商飞

网址 | www.comac.cc

中国商飞第五届管理创新大会暨深化价值创造行动推进会召开

推动系统贯通数智赋能生态引领

本报讯（记者 柏蓓）10月26日，中国商飞公司召开第五届管理创新大会暨深化价值创造行动推进会，对标世界一流，深化数智赋能，推动价值创造行动常态化长效化。公司党委书记、董事长贺东风，党委副书记、总经理沈波，党委副书记、董事罗晓，党委常委于世海、罗兴平、李玲、张小光、吴文生出席会议。沈波主持会议。

贺东风指出，企业如同生命体，成长的每个阶段抓管理，本质是抓该阶段的主要矛盾。目前，大飞机转入产业化阶段，这个阶段持续时间长、风险挑战多，形势和任务对管理提出更高的要求，要以管理提升带动能力提升。创新是企业的使命，公司创新驱动发展战略是推动管理、技术、产品和商业模式创新。要以管理水平的提升支撑大飞机事业发展，推进世界一流企业建设。

针对下阶段工作，贺东风强调，一是推动系统贯通。以COMAC管理体系为统领，推进体系融合，避免“叠床架屋”；围绕主价值流，推动流程贯通、数据贯通、责任贯通，提升整体管理效率。二是推动数智赋能。把AI嵌入真实场景、真实流程，解决真实问题、创造可度量的真实收益，用数智化撬动管理变革。三是推动生态引领。既要对标一流，也要全员创新、群策群力，培育形成带有“商飞基因”的COMAC特色管理体系，并以此带动供应链协同。

会上，罗晓宣读公司价值创造行动暨管理创新工作优秀组、优秀工作者名单、公司2025～2026年度价值创造行动优秀案例暨管理创新优秀成果获奖单位；张小光作公司价值创造行动和管理创新工作报告。上飞院、上飞公司、北研中心、新闻文化中心、公司董办等作优秀创新成果交流发言。

自2018年以来，中国商飞公司每两年召开一次管理创新大会，记录公司管理体系迭代升级、管理水平不断提升的过程，总结对标世界一流、推进管理创新的探索和实践。

关注民航换季

新航季国产客机稳定执行更多航线

C919新增北京首都—南京、广州—天津、上海虹桥—郑州等多条航线

□ 本报记者 张凯敏

10月25日，民航进入冬春新航季。三大航运营的C919继续以北京首都、上海虹桥、广州、西安、成都天府、长沙等枢纽为核心执飞航线。近期，国航使用C919执飞北京首都—南京航线；南航、东航分别宣布，于11月将C919投入广州—天津、上海虹桥—郑州航线。此外，国航继续使用C919常态化运营北京首都—乌兰巴托航线。C909则重点在新疆、内蒙古、黑龙江运营“边疆快线”，同时在揭阳、武汉、合肥、成都天府等枢纽服务“干支通、全网联”模式。



C919在虹桥机场滑行。 东航 供图

C919多枢纽运营商务航线

C919运营方面，国航新增北京首都—南京航线。C919以北京首都为枢纽，继续执飞上海虹桥、杭州、南京、厦门、武汉、长沙、广州、西安、重庆、成都等国内航线，以及香港、乌兰巴托等地区与国际航线。

各界关注的C919首条国际航线北京首都—乌兰巴托在新航季每日执行一班，去程CA901，8时10分起飞，10时40分抵达，回程CA902航班，11时50分起飞，13时50分抵达。据国航官网，该排期已至明年3月27日本航季结束为止。

南航表示，C919将继续执飞广州至西安、宁波、合肥、杭州、南京、温州，长沙—北京大兴、成都天府等航线，并计划于11月新增广州—天津航线。这将是C919首次运营天津定期商业航班，国航此前使用该机型执飞香港—天津的“两航起义”纪念航班。

东航在增加多条上海浦东始发C919航线基础上，宣布将于11月15日起启用C919执飞上海虹桥—郑州航线。东航旗下17架C919将运营20条国内及地区航线，周均计划班次量达490班。执飞郑州航线后，东航C919将累计通达包括北京、上海、香港、西安、重庆、成都、太原、广州、深圳、武汉、厦门、珠海、兰州、沈阳、哈尔滨、郑州共计16座城市。

C909织密“边疆快线”

在前不久召开的中国支线航空暨国产大飞机事业高质量发展大会上，《“干支通、全网联”国产民机边疆快线服务品牌》发布，提出“县县通飞机、天天有航班、边疆飞全国、边疆飞出国”。

在新疆，继乌鲁木齐、伊宁、喀什、库尔勒之后，C909在新航季又增加一个过夜枢纽。华夏航空新增C909在哈密过夜，并执飞喀什—阿克苏—哈密、哈密—库尔勒、哈密—阿勒泰、哈密—塔城—伊宁、敦煌—哈密、重庆—银川—哈密、哈密—石河子—阿拉尔等航线。哈密是新疆的航空“东大门”，是覆盖南疆、北疆及河西走廊重点城市。

成都航空C909机队重点织密“边疆快线”，计划执飞吐鲁番—阿拉尔—和田、喀什—库车—阿勒泰、阿勒泰—石河子—阿克苏等70余条疆内“环飞、串飞”航线，进一步完善疆内“支支互联、全域互通”航线网络。

乌鲁木齐航空旗下C909继续以乌鲁木齐为枢纽连接富蕴、伊宁、喀纳斯、昭苏、喀什、博乐、和田、克拉玛依等航点。

在内蒙古，呼和浩特C909驻场运力达23架，其中国航16架、天骄航空7架。天骄航空新开通辽—鄂尔多斯—阿拉善左旗航线，恢复呼和浩特—赤峰点对点航线、乌兰浩特—锡林浩特—乌海与乌兰浩特—通辽—包头“支支通”航线，形成多点连通的航线网络，进一步提升内蒙古自治区区域通达能力。

在黑龙江，黑龙江机场集团所属支线机场每周计划执行航班达940架次，共有66条航线。

下转第2版



哈密成为C909在新疆运营又一个过夜枢纽。 记者 刘伟 摄

《国内航线航班评审优化措施》落地

多项举措利好支线航空发展

□ 本报记者 柏蓓

民航局《国内航线航班评审优化措施》（以下简称《优化措施》）于新航季首日施行。《优化措施》通过优化承运人准入机制、完善航段航班量管理、强化航班计划执行率考核等措施，引导航空公司合理配置运力、提升差异化发展能力，更好服务国际航空枢纽建设、国内航空运输网络完善和中小机场高质量发展。《优化措施》围绕“骨干网扩能提质、基础网通达便捷”的国内航线网络建设目标制定，一方面给“卷”得厉害的国内干线市场做减法，同时给支线航空市场提供“保护罩”。

新政如何利好支线航空？需要从设置市场培育期保护措施、评审豁免、单列考核等几个方面来看。

市场培育期措施有保护也有制约

《优化措施》单独对涉及200万人次以下机场的单一承运人航段，实施两年市场培育期保护，培育期内暂不批准新进承运人。这就保证了航司在这一“独飞”航段的利益。先发者既然已经吃了培育市场的苦，不能市场刚培育出来就被“抢”；还能优先增班，但只有做得好才能继续独占。

业界一直普遍认为支线航空的最大问题是高固定成本叠加低客座率，这也是航司不敢轻易开通一条支线新航线的原因。但这次，两年的市场培育期保护措施第一次用制度为“支线开新航线风险大”这一痛点兜底。

此外，《优化措施》明确培育期内机场吞吐量即便突破200万，也不影响已确认的保护资格。与此同时，政策也有制约，培育期保护给了先发者两年的时间窗口，但连续4周周航班不足2班即丧失资格——保护的是真投入，淘汰的是占“坑”不飞。

下转第2版

市场

严谨处理每一处 细节守护旅客平安

南航C909机长回顾逐梦蓝天成长之路

<<< 见第2版

产业

罗罗谋求重返窄体机发动机市场

<<< 见第3版

“大飞机与长征”主题征文启事

<<< 见第3版