

「十四五」成就與香港

「十四五」期間，中國實現了一批標誌性成果重大突破，在推動強國建設方面，上天入地、鑽山探海，「大國重器」多空間維度實現了突破。其中，國產大飛機C919從「首飛」到「首航」，再到常態化商業運營，是中國航空工業發展的重要里程碑，目前累計獲得國內外訂單超過1000架，安全運送旅客超過300萬人次。

從立項到騰飛，C919的每一步都走得堅實有力：2021年，全球首單落地；2022年，獲頒型號合格證，交付首家航空公司；2023年，完成首個商業航班飛行；2024年國航、南航同時接收C919；今年1月1日，C919首條跨地區商業航線「上海—香港」開通……它飛出的，是我國創新發展的新高度。



大型客機，被譽為「現代製造業的一顆明珠」，承載着我國幾代航空人的夢想。「力爭早日讓我們自主研製的大型客機在藍天上自由翱翔。」習近平總書記的殷殷話語飽含期許。

2022年12月9日，東航接收全球首架C919國產大飛機。2023年5月28日，東航全球首架C919飛機執行MU9191航班，從上海虹橋飛往北京首都，成功完成了該機型的全球首次商業載客飛行，標誌着C919的「研發、製造、取證、投運」全面貫通，中國民航商業運營國產大飛機正式「起步」，國人的國產大飛機「空中體驗」正式開啟。

從簽署確認訂單，到完成訂單內5架飛機的交付，中國商飛只用了兩年時間。據中國商飛此前介紹，C919總裝車間大約有1200人，按12小時「三班倒」。2024年年底，C919第二條總裝線就開工，預計兩到三年時間建成，屆時將進一步提高C919飛機的生產效率。

破美法大飛機「雙寡頭」壟斷

大飛機的研發和製造是一個國家科技能力、工業水平、綜合實力的集中體現。過去很長一段時間，全球大飛機主流供應商僅有美國波音和法國空客。但隨着C919投入商運，這種「雙寡頭」壟斷的情況正在改變。中美貿戰期間，國產大飛機給了中國航司暫停和推遲接收波音飛機的底氣。有業內人士指出，若中美貿易情況得不到改善，原本波音的訂單大概率會轉向空客或商飛，波音將遭受重創。

相較之下，中國民機製造業則會迎來一輪快速發展期，這也對中國民



飛機租賃業務

今年8月18日，香港特區政府運輸及物流局局長陳美寶赴京到訪國家交通運輸部及國家民航局時說，期待進一步協助C919經香港飛向海外，並繼續積極在飛機維修、培訓、租賃和買賣等方面配合，推動國產飛機打進國際市場。有業內人士分析稱，香港作為領先的國際金融中心，能在飛機租賃等環節提供優質的服務，極大助力C919的飛機租賃業務發展。

在國內航空企業的資深工程師黃河看來，雖然現在C919受到適航認證

的限制，但中資的租賃公司能購買C919，為國內的航司提供了更多選擇。「尤其是中飛租賃（CALC），總部就設在香港。以香港的金融環境而言，航司能以更小的成本獲得所需的飛機。」黃河補充道：「C919是國產飛機，計價方式可以為人民幣或港幣，受到匯率影響更小，有利於租賃的成本控制。」

黃河還認為，在金融服務行業，香港可以利用自己的優勢，為航司提供貸款或租賃等服務，降低航司的金融成本。

開通滬港商業航線 邁向國際化 國產大飛機騰飛 C919累計訂單逾千架



C919飛機大事記

2021年3月1日

- C919大型客機全球首單正式落地

2022年8月1日

- 中國商飛官微宣布C919完成取證試飛

2022年12月9日

- 中國東方航空正式接收編號為B-919A的全球首架C919飛機，調機航班號為MU919

2023年5月28日

- 國產大型客機C919開啟全球首次商業載客飛行

2023年12月16日

- C919國產大型客機在香港維多利亞港上空飛行演示

2024年6月1日

- C919首次執行跨境商業包機，承運從香港到上海參加「滬港同心相聚上海」香港青年學生實習計劃的香港青年學生

2024年6月1日

- 乘坐C919飛抵上海的香港青年學子們走下舷梯。

2024年12月19日

- 國產大飛機C919迎來里程碑時刻，累計承運旅客突破100萬人次

2025年1月1日

- 中國東方航空首次使用C919執飛MU721「上海虹橋—香港」航班，香港成為東航C919定期執飛商業航班的第9座城市，也是首個內地以外城市

C919設計特點

航電系統

- 包括通信、導航、核心處理、客艙及機載維護系統改進，電傳飛控支持高溫高濕環境

氣動布局

- 採用先進氣動布局和自主研發超臨界機翼；流線型機頭配備4塊大面積雙曲面擋風玻璃，減少阻力

客艙設計

- 增寬中間座位、提高行李艙高度

先進材料

- 首次大規模應用先進材料，第三代鋁鎂合金佔7.4%–8.8%，先進複合材料佔12%，有效減輕飛機結構重量，降低機艙內噪音

C919參數

- 翼展：35.8米
- 機高：12米
- 全長：38.9米
- 航程：4075–5555公里
- 座級：158–168座
- 最大起飛重量：72噸
- 飛行速度：0.785–0.82馬赫

大公報記者夏微整理

發揮香港優勢 助C919飛得更遠更高

鏈接
國際

2025年1月1日，國產大飛機C919開通上海往返香港的航班。彼時，香港特區政府運輸及物流局局長陳美寶曾表示，香港成為內地以外，C919首個設有定期航班的地點，為香港國際航空樞紐打開新篇章。香港將發揮在鏈接國際、人才培養和融資租賃等方面的獨特優勢，助力國產大飛機C919飛得更遠，飛得更高。

早在C919研製過程中，香港就曾參與飛機認證等審定工作。2024年10月下旬，中國商飛客戶服務香港辦事處揭牌成立。2024年11月珠海航展期間，中國商飛與香港理工大學簽署大飛機研究院共建協議，以推動大飛機事業發展為建設目標，依託香港理工大學學科優勢及香港科技創新資源，聚焦國產商用飛機技術攻關和未來新技術探索等重點任務。

陳美寶表示，香港將會善用「一國兩制」下連接國家和全球的獨有優勢，助力國產飛機在香港透過融資租賃等方式打進國際市場。



▲2022年12月9日，C919全球首架交付飛機由中國商飛正式交付中國東方航空公司。圖為東航空姐代表與C919大型客機合影。

中新社

展望「十五五」： 國產大飛機有望用上中國「心」

「『十四五』期間，C919進入商

業化運營，到目前為止運行情況總體平穩，交付數量逐步提升，飛機訂單大幅增長，日利用率穩步提升，沒有出現重大不安全事件，交出了一份令人滿意的答卷。」民航領域專家林智傑充滿期待地表示：「如果說過去5年，國產大飛機實現了從『0』到『1』的飛躍，那麼未來5年，希望國產大飛機盡快實現從『1』到『10』甚至是到『100』的穩步提升。」

林智傑希望國產大飛機能越來越好用、越來越好飛、越來越賺錢，逐步提升產能，實現常態化量產交付，進一步提升市場份額，給全球航空公司帶來更好選擇。

改進現有機型 開展國產零件替換

國內航空企業資深工程師黃河指出，「『十四五』期間，國產大飛機完成了從圖紙到實物再到市場化的華麗蛻

變，「代表了中國民用航空製造產業的國際化接軌，實現了運十飛機留下的中國造國產大飛機的願望。」黃河表示，國產大飛機有望在繼續改進現有機型的同時，開展國產零件替換工作。大飛機現在使用的是LEAP系列發動機，完全由國外供應商提供，必須對卡脖子項目進行全國產化替換。

「這裏就需要和中國的軍工一起奮鬥了。運-20飛機是非常好的搭載平臺，通過運-20飛機換裝WS-20和長江-1000A發動機，對國產大涵道渦扇發動機不斷優化和改進，尋找壽命、性能、經濟性的最優解。取得國產大涵道發動機製造突破，讓國產大飛機用上國產『心臟』。」

黃河表示，「十五五」會是國產大飛機走向國際化的關鍵時期，希望可以看到C919順利取得EASA適航認證，為國產大飛機走向全球打下堅實基礎，也為C929飛機的適航認證工作提供經驗。