

北京至蒙古擬每日一班往返 常態化運營助力「出海」

國產 C919 里程碑 首飛國際商業航線

12日15時許，由國產大飛機C919執飛的國航CA723航班從北京首都國際機場起飛，前往蒙古國首都烏蘭巴托，標誌着C919首條國際航線正式開通。業內人士紛紛表示，這對國產大飛機而言具有從「國內商業運營」邁向「常態化國際商業運營」的分水嶺和里程碑意義，助力國產大飛機後續「出海」。

據了解，該國際航線航班號為CA723/CA724，計劃每日一班往返。按照航班時刻表，去程CA723航班15：00從北京首都國際機場起飛，17：15抵達烏蘭巴托；回程CA724航班18：30自烏蘭巴托起飛，20：35返回北京首都國際機場。

大公報記者 夏微上海報道

民航領域專家林智傑稱，國產大飛機常態化執飛國際航線有三方面好處。首先，能夠更好地向國際市場推廣，讓國際的民航業能夠更多了解、接觸國產大飛機。其次，能夠讓國際旅客親身體驗，亦有助於國產大飛機的推廣。再次，能夠讓國產大飛機的運營保障條件在國外落地生根，相應的配套會為後續「出海」，以及在國外的常態化運營打下一個堅實的基礎。

中國民航適航審定體系獲他國認可

在此之前，C919並非沒有「出境」記錄。它曾在新加坡航展和迪拜航展上進行過靜態展示與演示飛行；國航、東航也開通了北京至香港、上海至香港的C919航線。「常態化」與「定期」，這兩個關鍵詞，讓這次首航的分量截然不同。

北京交通大學航空運輸與系統工程系主任李艷華表示，C919國際首航標誌着C919正式進入了國際民航運營體系，將直接面向外國民航管理部門、外國普通旅客、周邊國家和航司開展常態化運營。「這說明中國民航的適航審定體系獲得了他國雙邊認可，中國C919從『國內商業運營』邁向了『常態化國際商業運營』階段，為後續服務東南亞、中亞、一帶一路沿線國家創造了示範效應。」

這幾年，無論是開通香港航線，還是海外試飛，都是在為國產大飛機「出海」做準備。「此前C919開通上海往返香港的航班，香港發揮了『一國兩制』下連接國家和全球的獨有優勢，為此次國際商業航班飛行奠定了基礎。」在李艷華看來，國產大飛機在香港運營屬於「家門口跨境練兵」，是次執飛烏蘭巴托航線是真正走出了主權監管體系的保護圈。

積累境外運行數據 服務「出海」

此外，李艷華稱，區別於海外試飛、臨時調機飛行，此次中蒙航線的C919執



▲8月12日，在北京首都國際機場，國航CA723航班機組、乘務組、保衛員在起飛前召開三方協同會。

歐美適航證不是出海唯一道路

由於C919尚未取得美國聯邦航空管理局或歐洲航空安全局的適航認證，因此有人就認為，此航是為了規避歐美監管壁壘。但民航專家韓濤表示，「不存在說繞開歐美監管壁壘，而是雙邊適航互認的結果，不僅是國際民航通用規則，也是遵循國際民用航空組織公約框架、符合全球民機產業發展規律的務實路徑。空客、波音發展初期也是採用先周邊市場驗證，再推進全球認證這樣的發展節奏。」蒙古國認可中國民航適航標準，中蒙之間又有

飛，是常態化往返的客運航線，持續積累境外空管協調、跨境聯檢、海外地面保障、異地故障處置、高原／乾冷沙塵環境運行等國內航線無法獲取的實戰運行數據。可以獨立獲得外國空管協調、跨境聯檢、境外無本土基地條件下的航班周轉和海外旅客服務體驗和數據。「這些持續產生的第一手國際運行數據，可為構建可複製的國產大飛機國際運行標準規範提供完整的數據基礎和運行參照。」

「海外市場是中國民機質量的『形象窗口』，我們不僅僅要進入國際市場，更重要的是要提供好周到的國際服務，保持好可持續發展的口碑。」在國產大飛機C919正式開啟國際商業版圖之際，李艷華提醒，C919「出海」不只是飛機本身，同步要推進備件保障體系、維修支援體系、飛行員培訓體系、機載配套產品等走向海外，借助航線持續運營，倒逼維修、備件、技術支援網絡加速完善，打造境外的售後保障體系，形成整機—供應鏈—運維一體化保障供應體系。

此外，蒙古國烏蘭巴托機場地面保障人員培訓、維修技術人員培訓、中蒙雙邊運行協調、高度層、通信、備降協同規則差異的認知培訓等，以及面向未來海外航司潛在客戶的全套機型培訓、國內團隊跨境協同崗位培訓等，都應納入規劃。

成熟的雙邊適航互認機制。這為C919的首次國際商業運營提供了法律和技術上的可行性。

獲取歐美的適航證並不是國產大飛機「出海」唯一的路。依託雙邊適航互認機制，構建獨立於歐美體系的運營網絡，這條路走得通。外媒分析指出，烏蘭巴托的案例證明，通過雙邊適航合作機制，國產飛機完全可以在全球相當一部分市場實現商業運營。這是一條實實在在能帶來訂單的路徑。

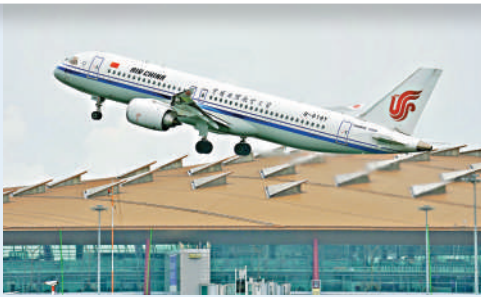
央視新聞

一組數據看C919

- 國際首航飛行1小時41分鐘
- 飛行距離1149公里

- 國際首航旅客111人
- 旅客來自中國、蒙古國等國家

- 北京—烏蘭巴托每周執飛14個航班
- 每天1個往返航班



▲8月12日，國航CA723航班從北京首都機場起飛。

- C919已交付41架
- 分別交付國航、東航、南航

- 累計開通航線58條
- 通航北京、上海、廣州、西安、重慶等26座城市

- 截至8月10日，安全運送旅客超750萬人次

資料來源：新華社



▲8月12日，從北京首都國際機場起飛的國產大飛機C919平穩降落在蒙古國新烏蘭巴托機場。中國國際航空公司機組人員在蒙古國新烏蘭巴托機場合影留念。

新華社

首都飛首都 積攢商務客群體驗與口碑



►8月12日，在蒙古國新烏蘭巴托機場，旅客在身着蒙古國傳統服飾的禮儀人員迎接下走出機艙。

新華社

在國內航空企業資深工程師黃河看來，C919國際首航，無論是時間節點、執飛航司，還是航線選擇等，都是最優方案。從運營經驗來講，2025年7月1日，國航C909就首次執飛呼和浩特到烏蘭巴托航班，並且是常態化的運營。新烏蘭巴托國際機場有豐富的經驗保障國產飛機的執飛航班。



「可以說C909是C919飛烏蘭巴托的排頭兵，為C919的常態化航班的運營保障打下堅實的基礎。」

此外，目前國內只有國航、東航、南航三大航司擁有豐富的C919飛行經驗和飛機保障經驗，運行首條C919的常態化國際商業航線，選擇載旗航司的國航理所當然，且北京到烏蘭巴托，是首都飛首都的航線，從城市的級別上來講也是對等的。「而且這條航線上商務旅客佔比很高，是乘坐國際航班的主要人群。國產大飛機給他們帶來不一樣的感受，也可能會影響到他們以後出行對機型的選擇。通過商務旅客的選擇，能保證好的口碑和客源。」

飛機維修團隊可快速抵達蒙古

不僅如此，黃河分析稱，綜合地緣政治、資源保障、當地航空市場等情況，蒙古國都是不二之選。「蒙古國和我們陸地接壤，除去往東邊飛的國際航線，新烏蘭巴托國際機場是距離北京最近的境外首都機場。如果真的在運行中出現問題，飛機維修團隊能快速地到達蒙古國進行維修工作。而且國航本來就有其他的航班，從北京飛往烏蘭巴托，也方便搭載相應的人員去處理緊急情況。」

而從航線推出時間來看，黃河指出，新烏蘭巴托國際機場海拔1366米，每年的六到八月是溫度非常舒適的季節，也沒有風沙影響。「合適的環境更有利飛機平穩的運行，八月份開通這條航線，飛機受到環境的影響最小，畢竟飛機運行最怕寒冷和濕熱等環境。先從最好的運行環境開始，慢慢地熟悉環境的變化，對於C919前期執飛國際航線積攢的口碑很重要。」

大公報記者夏微

三年多完成「載客能飛」到「飛出國門」

C919的首條國際航線，其意義早已超越了航空業本身。過去幾十年，全球幹線客機市場一直被波音和空客兩家壟斷。雖然，C919還有很長的路要走，但它的這次飛行，標誌着中國國產大飛機已經可以成為全球航空公司除歐美產品外的第三種成熟選擇。外媒指出該機型「國內運營工況穩定，依託雙邊適航合作實現出海，打破境外企業長期壟斷幹線客機市場格局，成為中國航空工業發展的重要標誌」。

路是一步一步走出來的，適航認證也從不是談出來的，而是按小時積攢的可靠數據。2026年1月，歐洲

航空安全局試飛員已在上海對C919進行實機試飛，並給出了「性能良好且安全可靠」的評價。從2023年5月首次商業載客飛行，到2026年8月首條國際定期航線開通，C919用了三年多時間完成了從「載客能飛」到「飛出國門」的跨越。

這不僅僅是一架飛機的首航，也是中國高端製造業在全球舞台上的縮影。從新能源汽車到商用大飛機，從光伏到高鐵，中國產業的共同特徵是：不再依賴「成本優勢」，而是開始在技術標準、國際規則層面制定話語權。

央視新聞



▲8月12日，國產大飛機C919抵達蒙古國新烏蘭巴托機場後接受「過水門」歡迎儀式。

新華社