



connecting the
world of travel

从中国到世界—— 审视带动增长的国际市场





目录

引言	4
不断壮大	5
韩国——表现突出	7
赴日航线大幅增加	7
越南成为中国运力增长最快的市场	8
泰国受益于次级机场服务	9
中国各航空公司巩固在赴澳航线中的地位	10
中国各航空公司占据中美航线市场的半壁江山	11
未来路在何方？中国新丝绸之路	13



从中国到世界

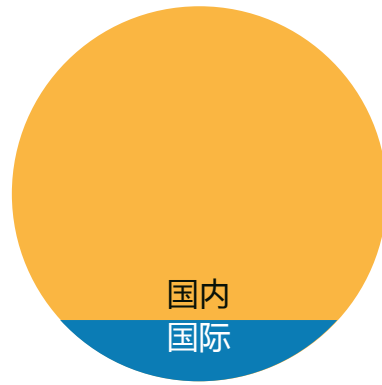
审视带动增长的国际市场

今年，中国国家主席习近平一直忙于访问世界各国，正式访问多个海外国家，及出席多次峰会和会议。这反映了中国作为世界最大贸易国的地位，以及当代中国领导人放眼全球的特质。我们知道，贸易磋商往往包括增加双边航空服务的承诺；九月，印度总理莫迪访问加利福尼亚，印度航空随即宣布开通往返新德里和旧金山的新服务。十月，中国对英国进行国事访问，期间宣布海南航空将开通往返曼彻斯特和北京新服务。

鉴于贸易是习主席出访的首要议题，是时候审视往返中国的国际航空旅行的发展了。

不断壮大

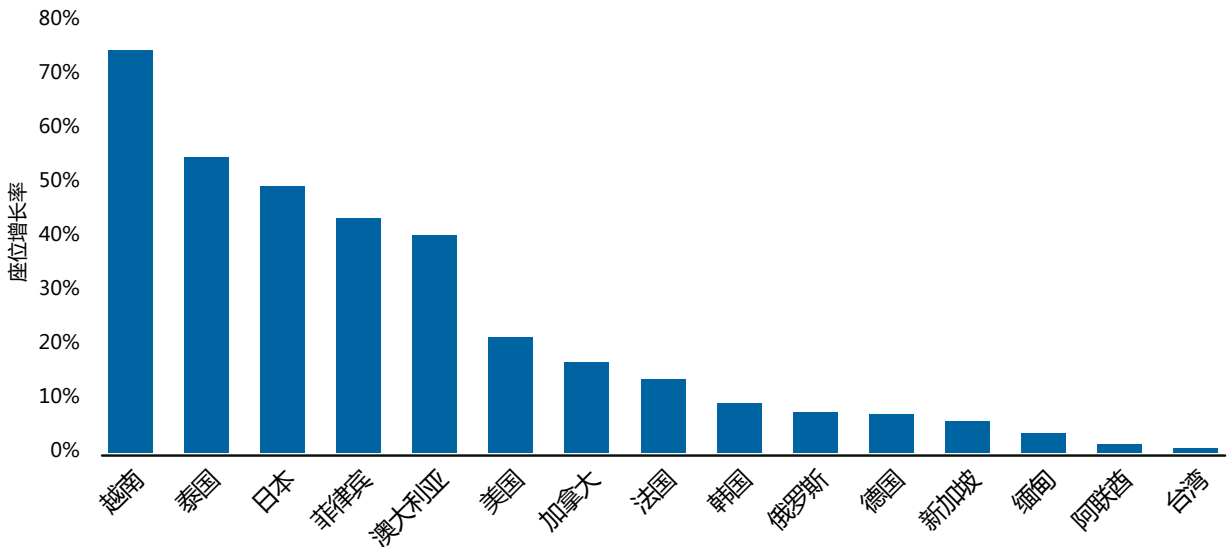
尽管新闻报道称中国经济疲软，但中国航空市场没有表现出任何疲软迹象。OAG Schedules Analyser 显示，2015 年 11 月，从中国机场飞往中国或海外各地的定期航班共有 298,353 班。也就是说，一个月的航班座位数达 4,760 万个，及每天的飞机起降架次为 9,945 架。飞机的平均大小为 159 个座位。中国国内航线（包括香港和澳门）占全部运力的 89%，余下 11% 则为中国与其他地方之间的航线。



中国机场提供 4,760 万个座位
2015 年 11 月

运力增长令人羡慕。与 2014 年 11 月相比，2015 年 11 月的国内航线可供座位数增加 310 万个，增长率达 8%。尽管国际运力增长的绝对数字较小，但速度惊人，同比增长率高达 20%，这意味着 2015 年 11 月的航班座位数较去年同期增加了近 900,000 个。

往返中国的航班运力增长率排名前 15 的市场（2015 年 11 月对比 2014 年 11 月）



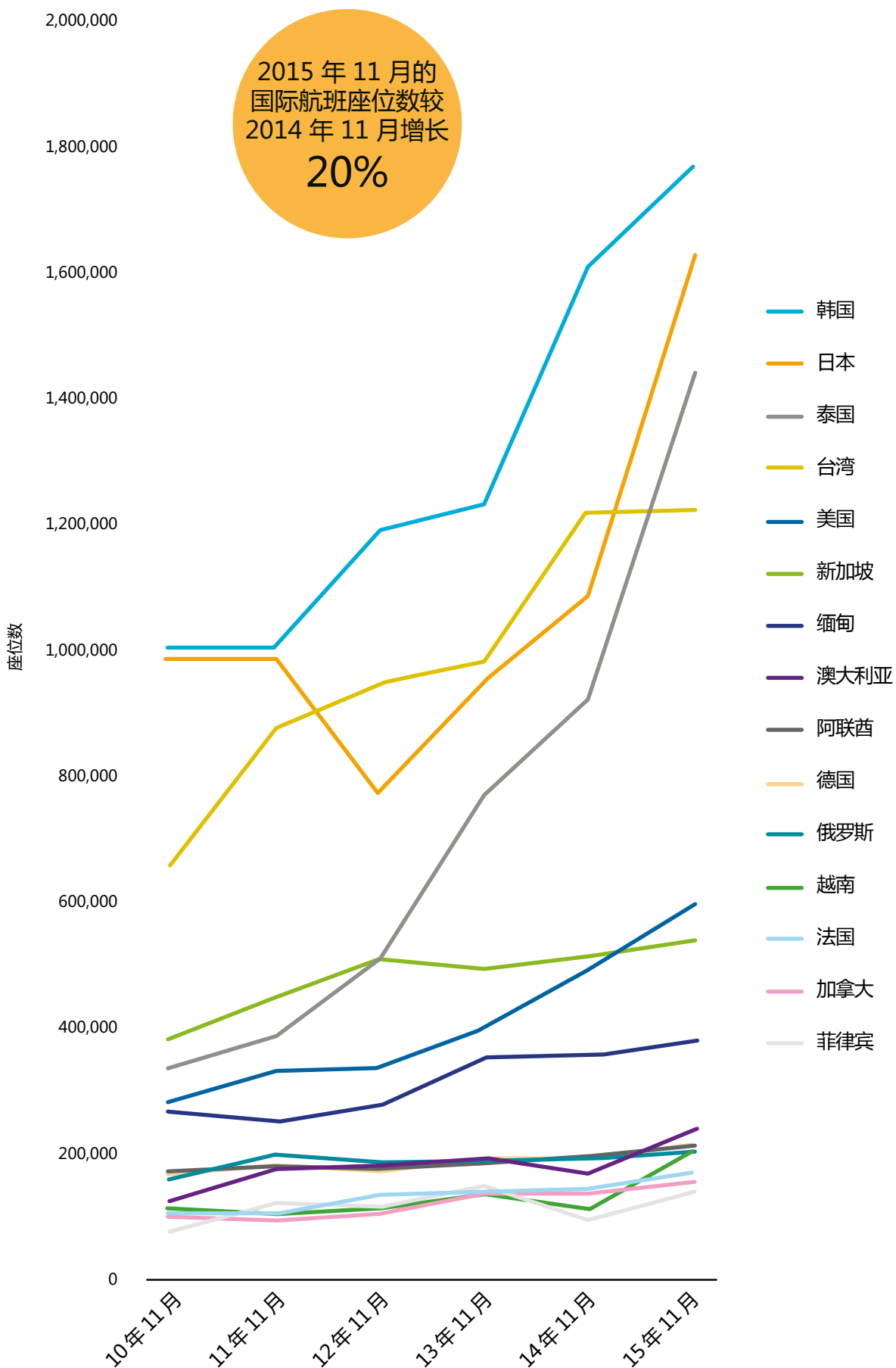
资料来源：OAG Schedules Analyser

这 15 个规模最大的国际市场在十一月的全部国际运力中占 86%，其中，韩国和日本在可用运力方面一马当先。

为了解推动这一增长的航空公司和机场，我们来看看去年在航空运输方面表现突出的六个国家市场。这些市场包括两个东北亚市场（韩国和日本）、两个东南亚市场（越南和泰国，它们的增长尤其强劲），以及两个长途市场（澳大利亚和美国）。



往返中国的定期航班运力

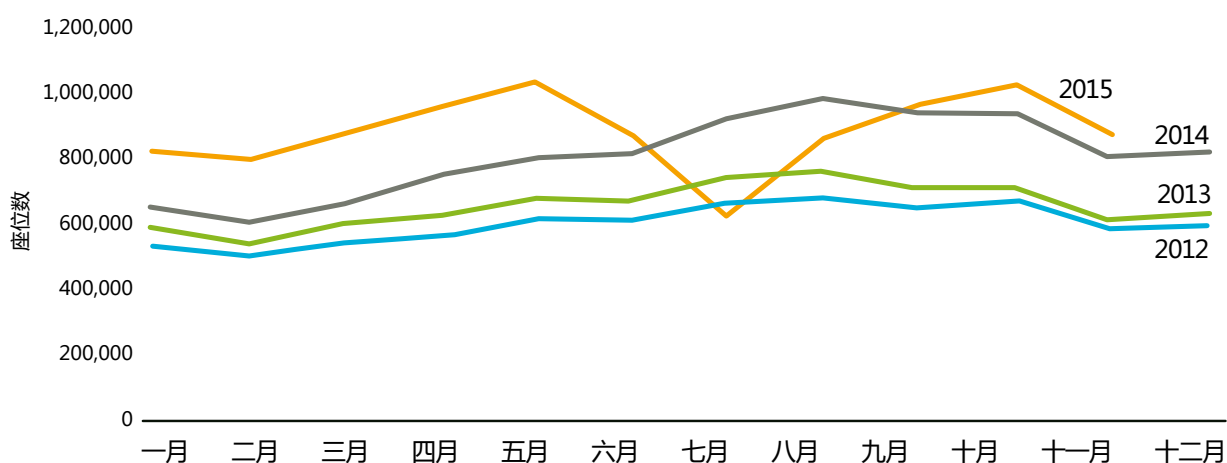


资料来源：OAG Schedules Analyser

韩国——表现突出

五年前，中国飞日本和中国飞韩国的定期航班运力几乎相同，2010年11月约为一百万个座位。随后几年，中韩航线市场持续迅速增长，现在的运力比当时高75%。在这几年内，中韩两国经济稳步增长，中国固然略胜一筹。来自中国的座位数同比（十一月）增长10%，班次增长11%，使韩国在中国航班运力增长最快的国际市场榜单中排名第九。2015年中期座位数大幅下降是受中东呼吸综合征(MERS)大面积爆发影响。

中国飞韩国航班运力

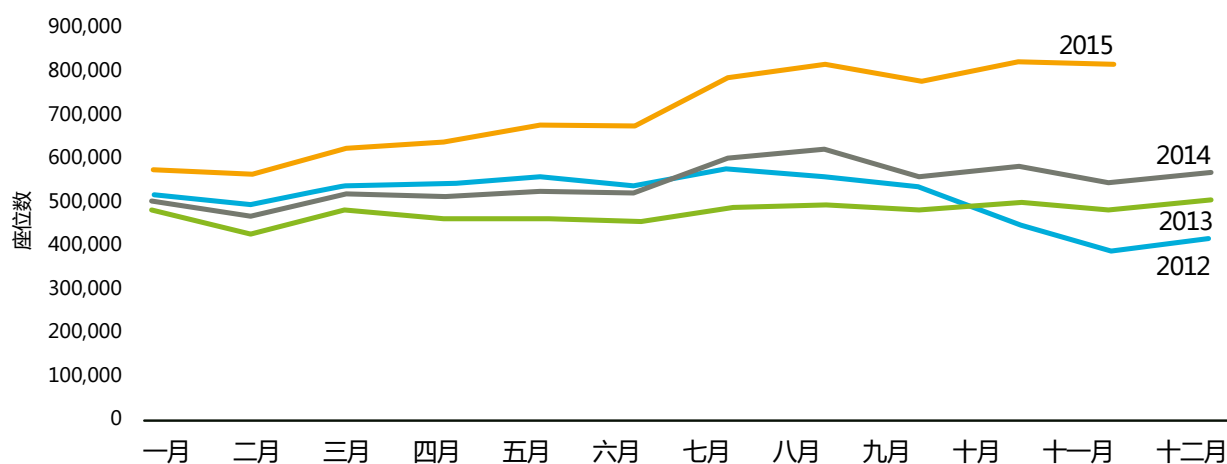


资料来源：OAG Schedules Analyser

赴日航线大幅增加

与中韩航空市场不同，中日航空市场2012年下滑20%，此后一直在恢复之中。日本经济持续低迷，但这并未阻止航空服务的增长。与2014年11月相比，2015年11月运力大幅飙升48%，使日本在去年的往返中国航班运力增长最快的国际市场榜单中排名第三。

中国飞日本航班运力



资料来源：OAG Schedules Analyser



OAG Schedules Analyser 显示，去年（2014 年 11 月至 2015 年 11 月），各航空公司从中国飞往日本的班次共新增 1,516 班，以及 264,116 个座位。其中，只有 40% 为现有航线提供额外运力。更为惊人的是，余下 60%（893 个班次）分布到 48 条新开通的航线。

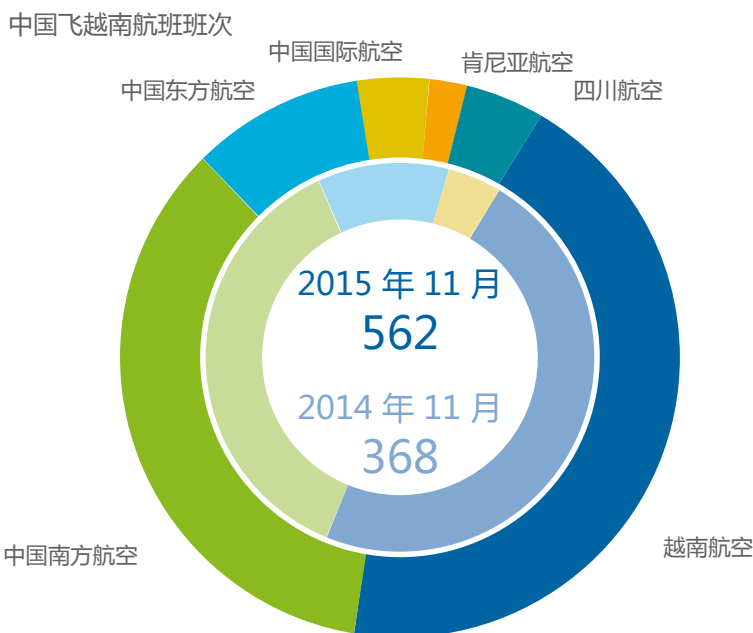
东京羽田国际机场接纳来自中国的航班做出了一定的贡献，但决不是全部。上海-羽田航线（浦东机场-羽田机场）共开通 164 个班次，广州-羽田（白云机场-羽田机场）开通 120 个班次，及天津-羽田（滨海机场-羽田机场）航线开通 17 个班次。同样，这种快速扩张并不只是出现在中国主要国际机场的独特现象。一半以上的新班次是往返于中国的次级机场，即不是从北京、上海或广州起飞。

这一市场增长最显著的特征恐怕是绝大多数新班次（94%）均由中国的航空公司运营。

越南成为中国运力增长最快的市场

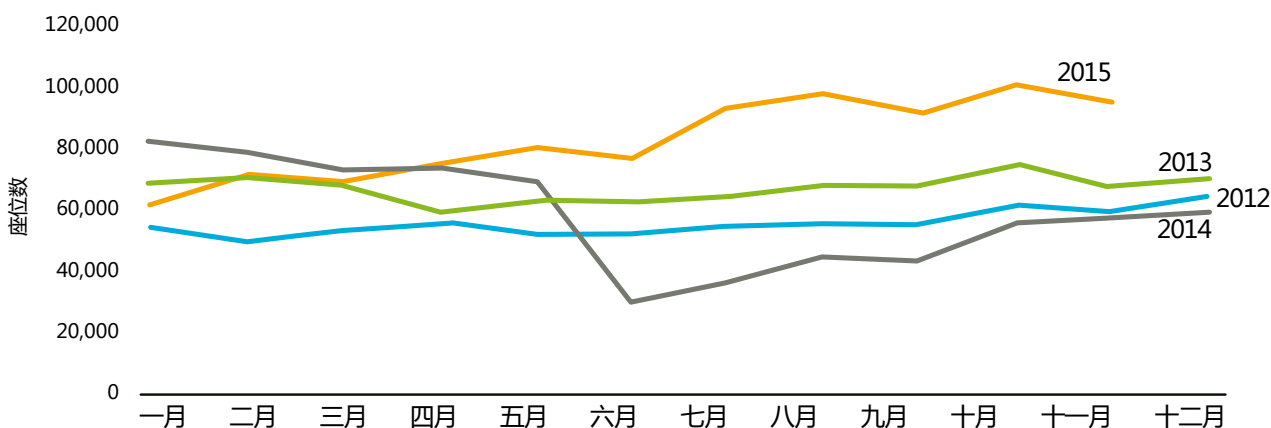
日本或许是去年中国航班运力增长速度第三的航空市场，而最快的当属越南。十一月，中国飞越南的航班运力要小得多，刚刚超过 200,000 个座位，但与去年十一月相比增长了 75%。

主要市场参与者是越南航空公司和中国南方航空公司，天合联盟共同经营着该市场 79% 的座位，较一年前的 90% 有所下滑。



资料来源：OAG Schedules Analyser

中国飞越南航班运力



资料来源：OAG Schedules Analyser

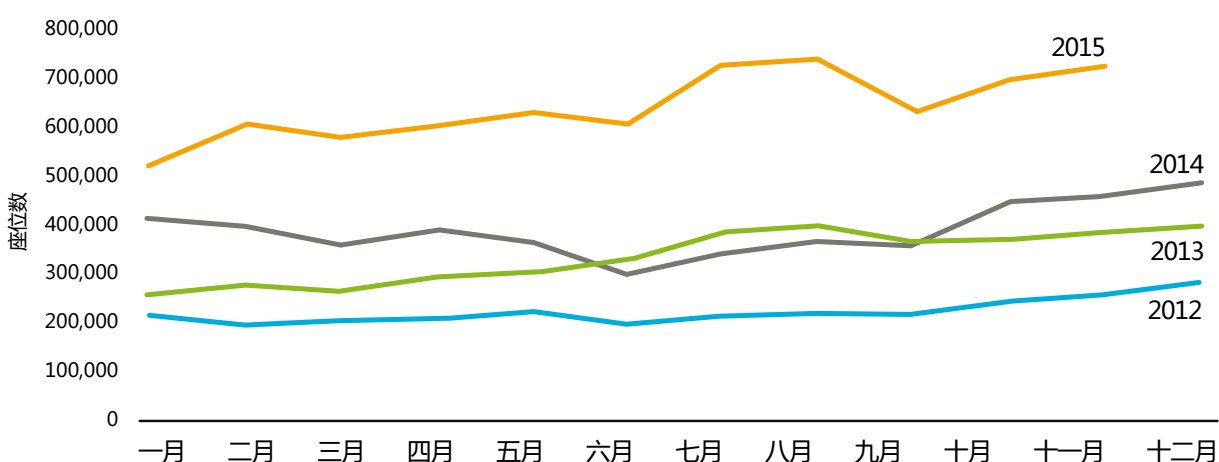
两家航空公司均增加了运力，但由于四川航空和肯尼亚航空（运营每周 3 次经由河内至广州的航班）的加入，以及中国国际航空和中国东方航空增加班次，它们所占的市场份额下降。

泰国受益于次级机场服务

在增长速度方面，紧随越南其后的是泰国，其十一月的可用座位数较一年前增加 57%。座位数量增加了 50 多万，及新增近 1,400 个航班班次。这使中国飞泰国十一月的航班座位总数达到 150 万，比中日航班市场的规模小不了多少。在全部班次中，一半以上 (53%) 往返于曼谷（素万那普国际机场）。

在新班次中，452 班增加到中国北京、上海和广州的三个主要机场。其余 932 班 (67%) 分布在中国较小的次级机场。

中国飞泰国航班运力

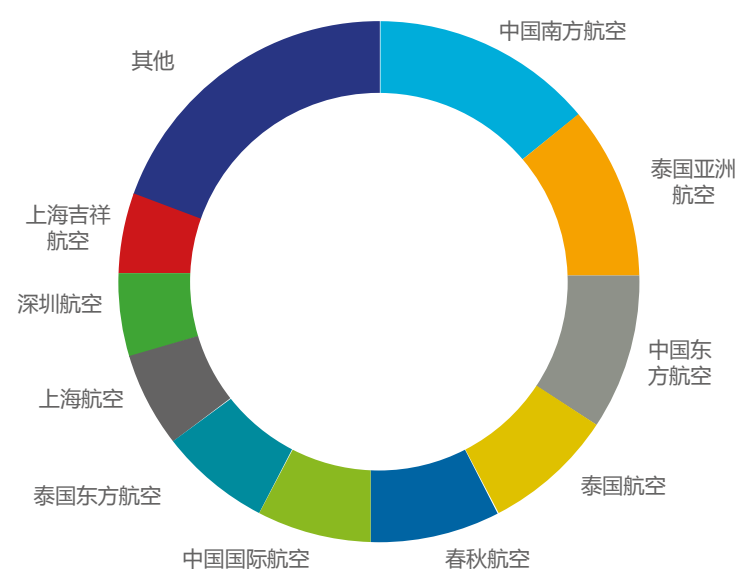


资料来源：OAG Schedules Analyser

自去年十一月以来的一年中，新开通二十二条航线，将航线总数提升至 85 条。泰国东方航空凭借 274 个班次，为新增班次做出了最大贡献，但部分新业务只是从包机转换为定期航班。新增航班的第二大贡献者是中国廉价航空公司——春秋航空。一年以来，该航空公司增加了 107 班上海（浦东机场）飞泰国的班次，以及 143 班成都（双流机场）和杭州（萧山机场）等中国较小的次级机场飞泰国，主要是曼谷（素万那普国际机场）的班次。

去年，另外三家廉价航空公司也开通中泰航线服务，它们分别是飞鸟航空、泰国亚航长途和酷鸟航空，十一月，它们共开通 109 个班次。

各航空公司中国飞泰国航线班次 (2015 年 11 月)



资料来源：OAG Schedules Analyser

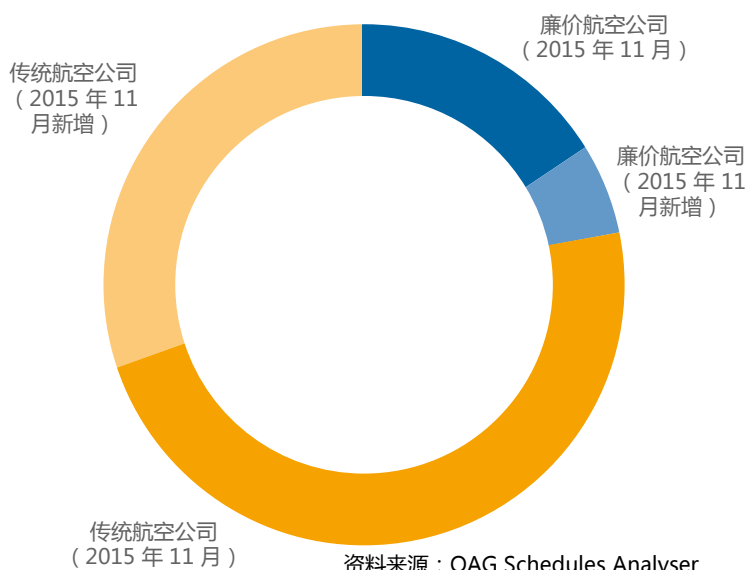


与此同时，泰国亚航于十一月减少 139 个班次，缩减其运营规模，但他们的中泰航线业务仍在其他航空公司之上，仅低于中国南方航空。

然而，新增班次大部分由以下中国传统航空公司提供：中国国际航空、深圳航空、中国南方航空、四川航空、厦门航空、北京首都航空、海南航空以及其他 11 家航空公司。

回首过去，2013 年 11 月至 2014 年 5 月爆发的泰国政治危机明显影响了中泰定期航班 2014 年大半年的客流量，因此，同比增长率是基于 2014 年低迷的基础数据。然而，该市场的潜在吸引力似乎相对稳固，包机客流似乎有助于市场做好开通定期航班的准备。自 2014 年中期运力大幅下降以来，每月平均增长率达 5%。

中国飞泰国航班班次（按航空公司类型划分），增长率 5%

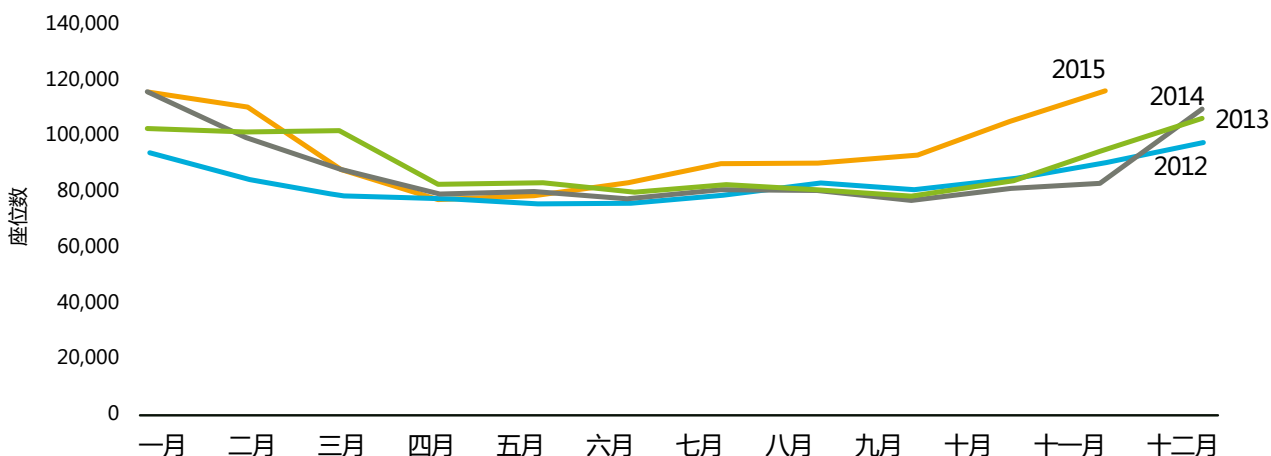


中国各航空公司巩固在赴澳航线中的地位

去年，航班运力——尤其是中国航空公司的运力——强劲增长，这一现象在更远的市场也不例外。澳大利亚就是一个很好的例子。十一月，中国至澳大利亚航空市场的座位数较一年前增加 40%。其中七家航空公司的 13 条航线共为该市场提供了 237,000 个航班座位；最近进军该市场的是厦门航空公司，它于 2015 年 11 月开始运营福州-悉尼业务。2015 年 11 月共有 438 个班次，较前一年增加 109 个。然而，只有两家航空公司不是中国的航空公司。

澳大利亚航空依旧每天提供一班从悉尼（悉尼机场）飞往上海（浦东机场）的航班，而捷星航空从今年开始，开通每周八趟黄金海岸（黄金海岸机场）往返武汉（天河机场）的航班。

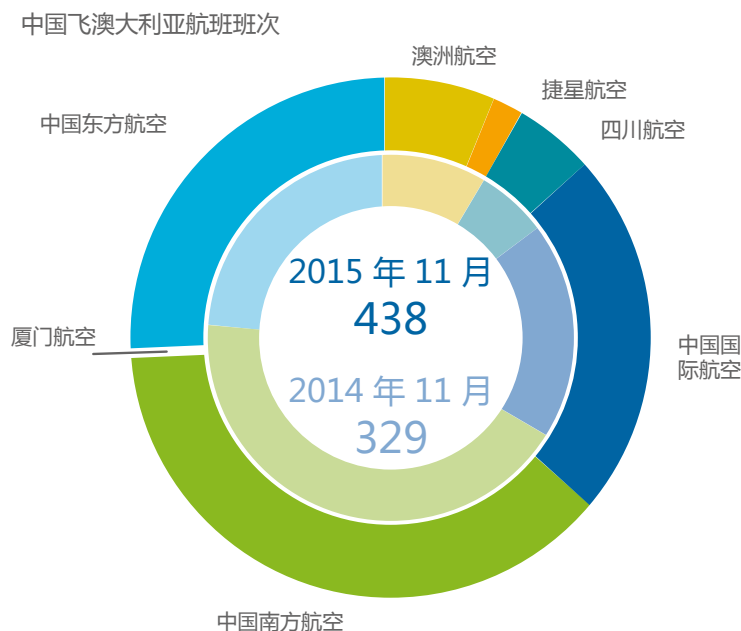
中国飞澳大利亚航班运力



资料来源：OAG Schedules Analyser

这意味着超过 90% 的直飞航班都来自中国的航空公司。但是，经停新加坡这类枢纽机场会有大量停经一站的服务，而澳洲航空直飞中国的航班可能受到限制，因为该航空公司经由新加坡的航班与中国东方航空共享代码。此外，近期获得澳大利亚反垄断监管机构的批准，这两家航空公司可以共同成立合资企业。

为了推进市场的蓬勃发展，澳大利亚和中国于今年 1 月达成一项新的航空服务协议，双方主要航线的航空运力到 2016 年将提高三倍，而且不再限制服务于小城市航线的航空运力。面对强劲的市场增长，监管机构明显开始放松监管约束。



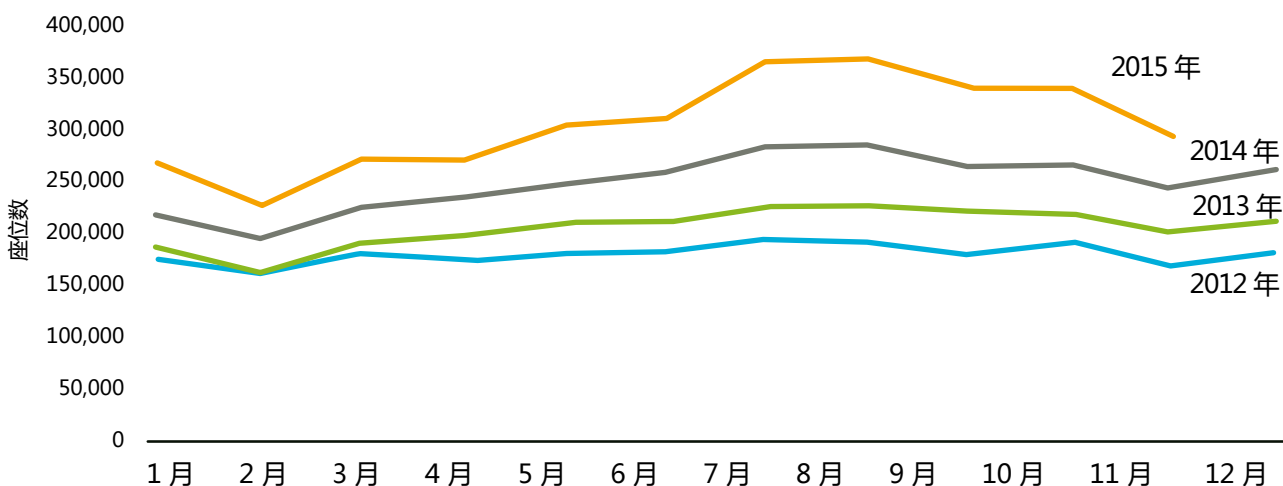
资料来源：OAG Schedules Analyser

中国航空公司占据中美航线市场的半壁江山

另一个迅猛发展的长距运输市场是中国飞美国航线。此航线于今年 11 月份的航班座位数相比去年同期增加 22% 以上。根据 11 月的市场表现大致可以看出，中美航空公司的运输能力旗鼓相当，各占 50:50。往返于这两个国家的八条航线中，中美航空公司各占四家。

但是，这只是一个巧合。实际上，中国航空公司的运力份额正在稳步增长。今年 7 月至 10 月，中国航空公司实际运营的航班班次多于美国航空公司，但双方在 11 月的航班份额接近持平，当月中国航空公司运营的班次只比美国航空公司运营的班次多 9 班。

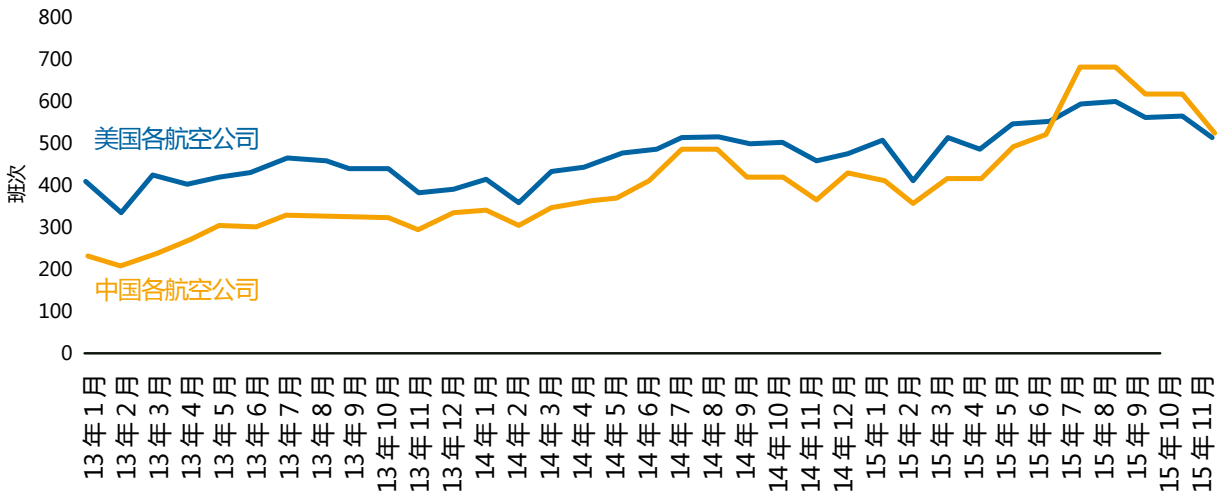
中国飞美国航班运力



资料来源：OAG Schedules Analyser



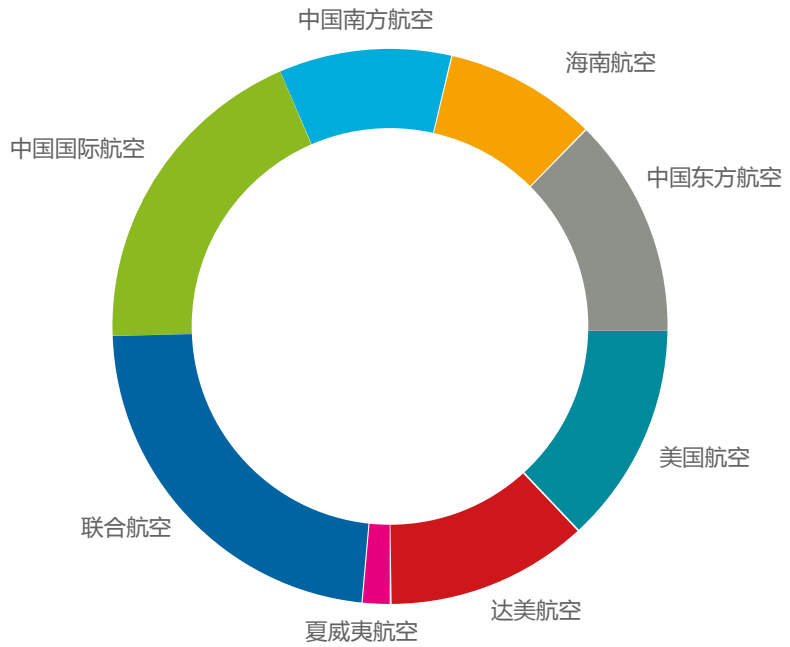
中国飞美国的定期航班班次



资料来源：OAG Schedules Analyser

中国次级城市纷纷开通新航线，尤其是中国往返日本和中国往返泰国的航空服务，而在十一月的1,000多班中国飞美国的班次中，只有36班不是从北京、上海或广州的机场起飞，二者形成鲜明对比。

各航空公司中国飞美国航班班次 (2015年11月)



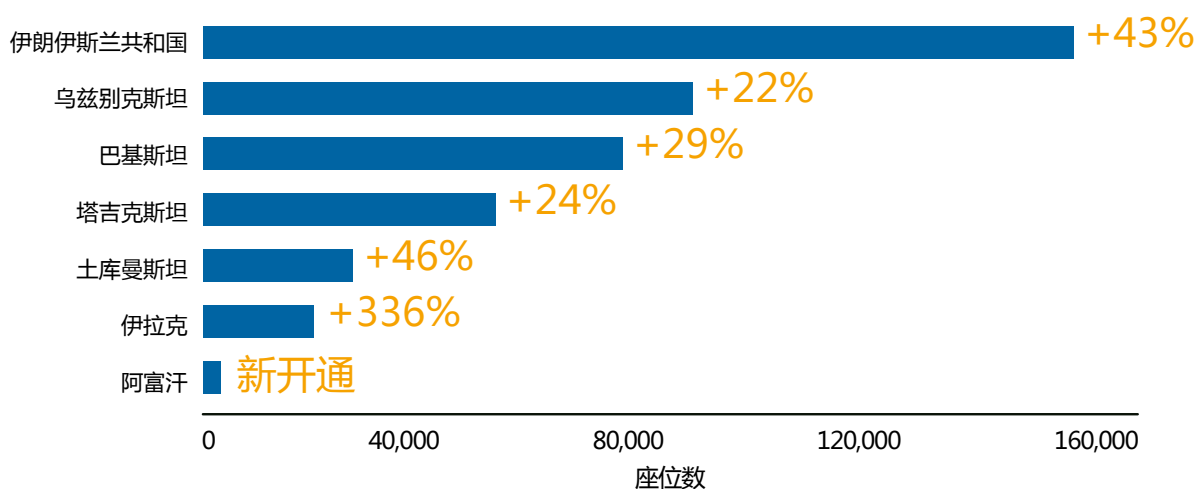
资料来源：OAG Schedules Analyser

未来路在何方？中国新丝绸之路

尽管本文探讨的六个国际航空市场在中国的国际航空运力中占很大比重，但随着中国各航空公司扩大国际服务，及其他国家的航空公司看到为中国出境旅客提供服务的机遇，众多规模较小的市场也将出现强劲增长。

例如，2015年，有六个国家开通往返中国的定期航班，而在2014年，这些航班都还不存在。它们分别是阿富汗、白俄罗斯、捷克共和国、斐济、法属波利尼西亚和乌克兰。除本文研究的四个国家外，还有14个国家在2015年头11个月的同比运力增长率超过20%。

中国新丝绸之路运力——2015年1-11月（较2014年1-11月的增长率）



资料来源：OAG Schedules Analyser

巴基斯坦、土库曼斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦。尽管这些国家往返中国的航班座位数和班次可能还相对较少，但它们表明习近平主席的新丝绸之路战略已初见成效，该战略旨在加强中国与“连接东西方的新丝绸之路”沿线诸国的经贸关系。

这些是我们要关注的市场。



欲了解更多详情，请访问 www.oag.com
或发送电邮至 contactus@oag.com 联系我们

欧洲、中东和非洲
1 Capability Green
Luton
Bedfordshire LU1 3LU
United Kingdom
电话: +44 (0)1582 695050

美洲
801 Warrenville Road
Suite 555
Lisle
Illinois 60532
USA
电话: +1 800 342 5624

亚洲
6 Shenton Way
#24-08A, Singapore
OUE Downtown 2
068809
电话: +65 6395 5888

中国
中国北京
朝阳区呼家楼京广中心 3710B 室
邮编: 100020
电话: +86 10 5095 5960

日本
Toranomom
40MT Building 9F5-13-1
Toranomom Minato-Ku
Tokyo 105-0001
电话: +813 6402 7301

使用和归属

仅限出于非商业目的复制或复印本文的全部或部分内容，但须说明本文归 OAG 所有，并添加 www.oag.com 链接。

免责声明

目标接收者（“客户”）承认，OAG 提供或通过 OAG 获取的所有数据归 OAG Aviation Worldwide Ltd 或第三方供应商（“所有者”）所有，客户不能在此类数据中获得任何所有权或权益。

OAG 数据只是为了让目标接收者受益，及仅供目标接收者使用，因此，不得向除目标接收者以外的任何其他人披露，其他人亦不得使用或复制 OAG 数据。OAG Aviation Worldwide Ltd 在收集和准备报告中的数据时已尽合理努力，但不能也不保证本报告中包含的信息是完整或准确的。OAG Aviation Worldwide Ltd 特此声明，不就本报告中的任何错误或遗漏造成的任何损失或损害向任何人负责。

