



对澳洲开放航权的影响

航空运力增长和开放航权 哪个是因、哪个是果？

由于中国和澳洲之间的航空运力受着周期性因素影响，导致我们难以评估在2016年12月签订的开放航权协议所带来的实际影响。大部分在去年11月、12月和今年1月所录得的运力增长，都是达成协议之前的部署成果。

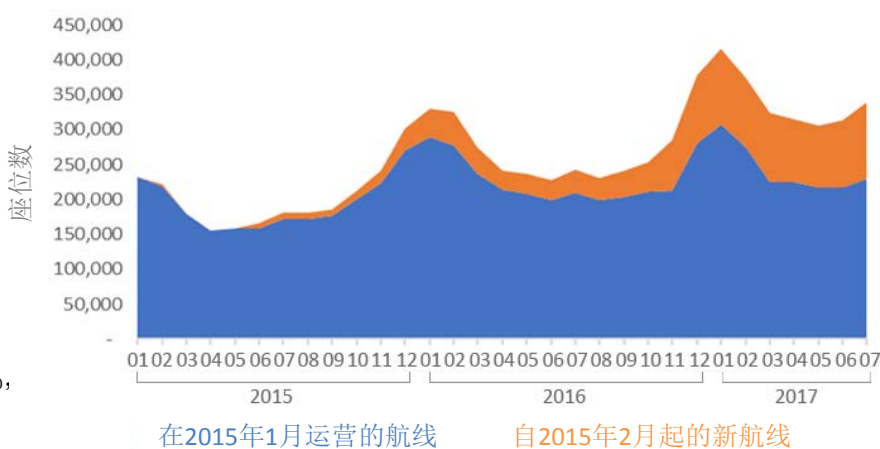
当然，过去几年大部分增长都是来自新航线。在2015年1月当时运营的航线在2016年1月时占整体运力88%，这个占比在2017年1月下跌至74%，目前更降至只有67%。

现在共有29条航线往来中澳两国，比1月时多了一条，但比一年前却多出11条。

至2017年7月为止，航空运力录得最强劲同比增长的航线是往来北京和雪梨（增加16,820个座位）以及往来墨尔本和深圳（增加12,216个座位）两条航线。另外还有七条航线（成都-雪梨、布里斯本-上海、杭州-雪梨、墨尔本-青岛、昆明-雪梨、阿得雷德-广州和雪梨-武汉）各自都比一年前多出5,000个座位。

目前往来中国和澳洲之间的航空运力有90%都是由中国内地的航空公司运营，比2016年1月时的95%高峰稍微下降，并且更接近长远趋势。

中澳市场航空运力



往来中国内地与西欧国家的票价

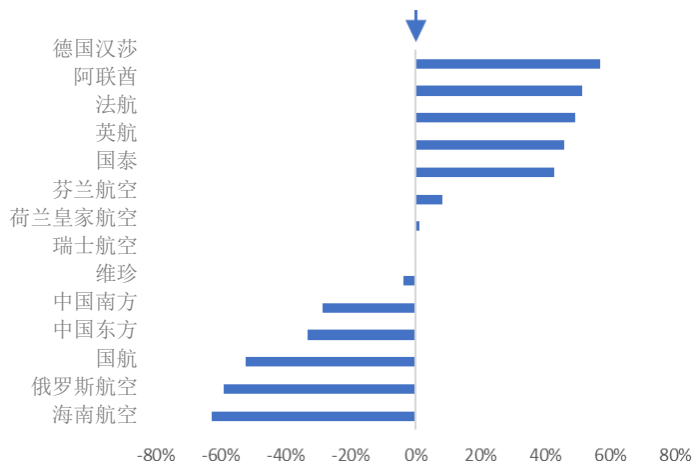
中国的航空公司更具竞争力

2017年3月，往来中国内地和四大西欧市场（法国、德国、荷兰和英国）的航班平均收益达到538美元，但不同航空公司之间的差距仍然很大。

总体来说，中国航空公司的票价比欧洲同业为低，其中海南航空是最具竞争力的航空公司之一。

虽然俄罗斯航空(Aeroflot)通过俄罗斯境内多个机场提供连接国际的航班服务，而且平均票价同样便宜，但以迪拜机场为中转枢纽的阿联酋航空(Emirates)却录得领先市场的收益，阿联酋的平均票价比整体市场高约50%。

中国与英国、法国、德国和荷兰的票价与平均票价的差额百分比（2017年3月）
所有航空公司的平均收益为538美元

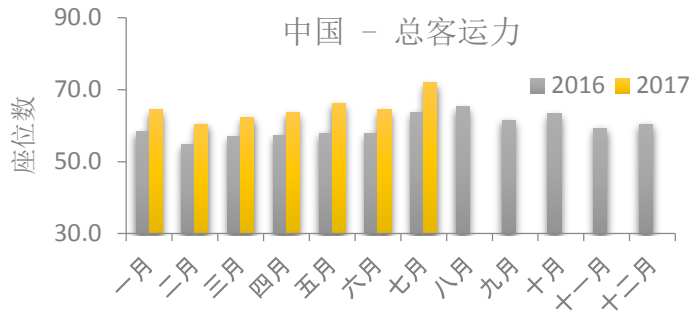
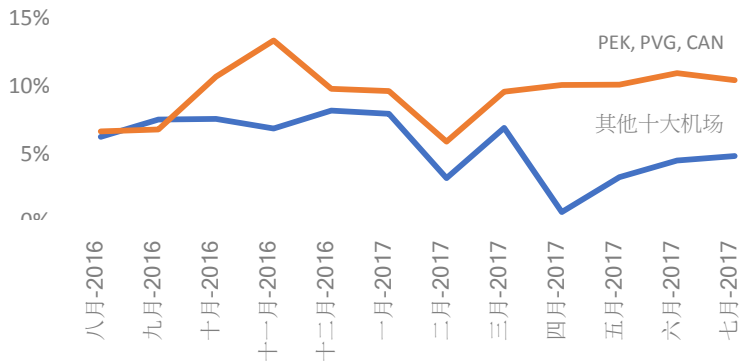


双速运力增长

航空运力

整体航空运力在过去12个月增长11.4%，与2016年7月之前12个月所录得的增长率11.6%非常接近。2017年7月（运力水平第二高的月份）的总运力增长12.8%至近7200万个座位。

中国十大机场增长率



单看中国十大机场，前三大机场的运力增长表现与排名第四至第十的机场出现颇大分歧。在七月份，前三大机场只录得5%的增长，而其他七大机场的增长率则高出一倍达到10%，这反映出过去12个月以来持续存在的一个现象：北京首都机场(PEK)和上海浦东机场(PVG)的运力增长已经放缓了好一段时间，但现在连广州白云机场也开始放缓（其在2017年1月之前仍一直录得两位数增长）。另一方面，继成都和重庆之后，杭州现已成为增长最快的大型机场之一，其航空运力在过去12个月同比增长12%。

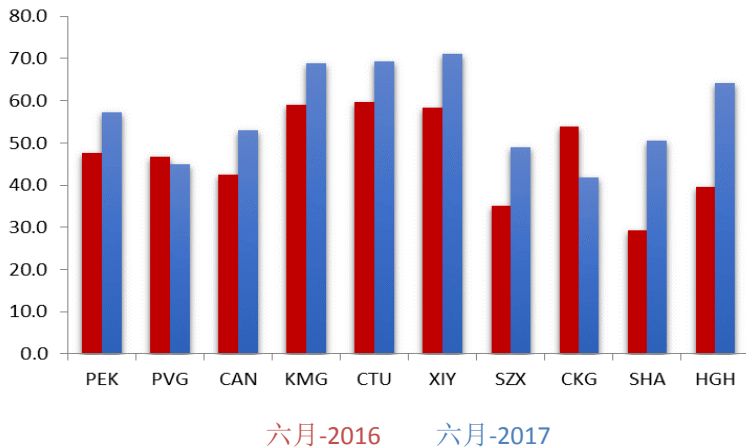
准时起降表现 (OTP)

准时起降表现

保持稳定良好的准时起降表现(OTP)继续成为中国大型机场的难点，目前内地各大机场的OTP每个月都在上下波动。与上次报告（六月份）相比，今次十大机场在这方面的表现比去年同期有显著改善。其中昆明(KMG)、成都(CTU)和厦门(XIY)三个机场的OTP更高于或接近70%。跟去年同期相比，只有上海(PVG)和重庆(CKG)两者的OTP未有提高。

总体来说，2017年6月十大机场有一半以上的航班都能准时抵达或起飞，平均OTP为55.9%，比去年同月的46.3%有显著改善。

其他十大机场



联系我们 — 要了解更多信息，请访问 www.oag.cn 或电邮至 contactus@oag.com

中国内地：+86 10 5095 5960

亚洲地区：+65 6395 5888

