

# 中国 航空旅行 报告

2017年9月

oag.cn



## 中国首个机场集群

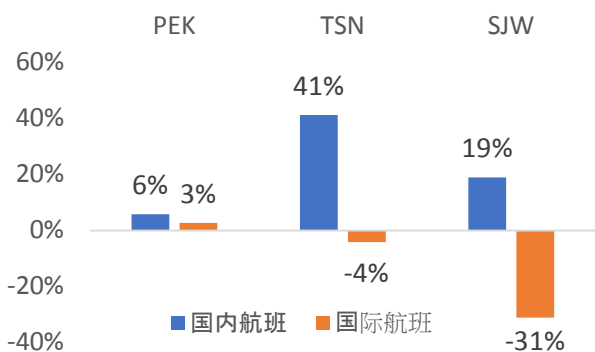
### 展望将来

根据中国民航局的信息，位于河北省和天津市的两个机场将联同北京首都机场组成中国内地首个世界级机场集群。虽然这两个机场的面积比北京首都机场 (PEK) 小很多，而且每月客运力分别只有 110 万和 50 万人次 (PEK 在 2017 年九月份录得 520 万人次)，但天津 (TSN) 和石家庄 (SJW) 的国内客运力分别增长 41% 和 19%。内地当局认为，这些机场集群将能更有效服务从现在到 2025 年期间落成的各个大都市。



「北京-天津-河北」又称为「京津冀」地区，拥有约 1.3 亿人口，占中国 GDP 的 10%，也是中国北方面积最大的城市化地区。最新建设的高铁将有助于连接这三个城市，使泛京津冀地区的居民都能轻松连接到航空交通网络。预计北京首都机场将主攻国际航线，而国内航班则由另外两个机场负责。

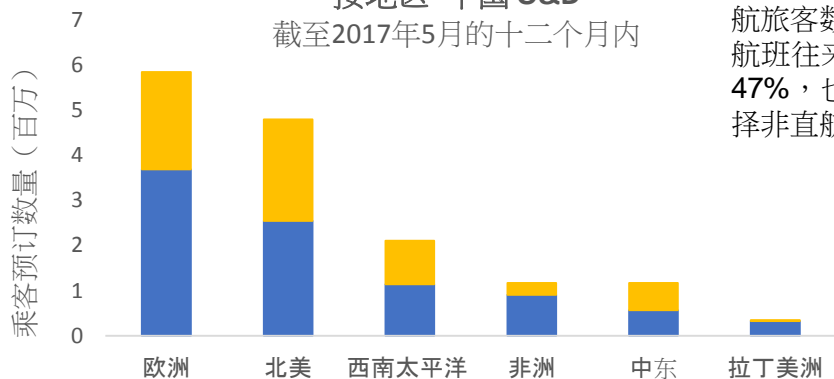
航空运力增长率 (Sep17 v 16)



## 内地最大型非直航市场

### 旅客预订数量

按地区\*中国 O&D  
截至2017年5月的十二个月内



虽然航空运力增长强劲，但由中国飞往亚洲以外地区的非直航市场依然存在。根据 OAG 的交通分析数据显示，在截至 2017 年 5 月的十二个月内，往来中国与欧洲的非直航旅客数量达到 220 万人次，另有 220 万人次乘坐非直航航班往来中国与北美地区，分别占其整体市场的 37% 和 47%，也就是说差不多有半数往来中国和北美的旅客都选择非直航的航线。

其他同样具有类似潜力的市场包括中澳航线，虽然这是其中一个增长最快的市场，但仍有一百万人次选坐非直航航班。另外在中东市场，也有一半以上的是非直航旅客。

\* 不包括亚洲

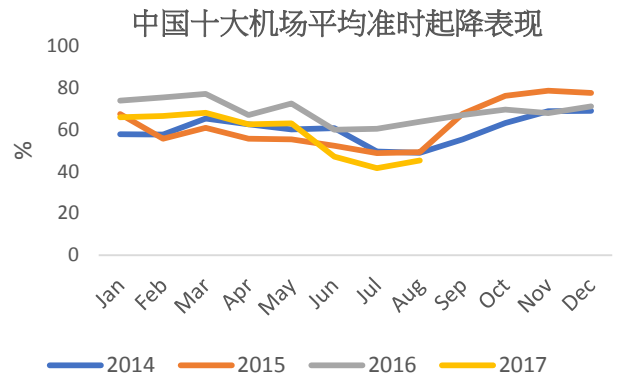
■ 直航 ■ 非直航

信息来源: OAG 航空交通分析仪

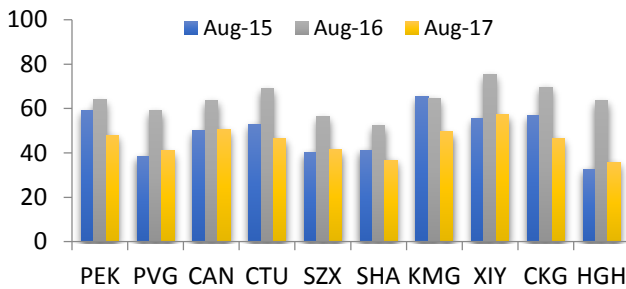
# 准时起降表现

## 准时起降表现

中国十大机场在八月份的准时起降表现 (OTP) 不太理想，尤其是与去年八月份相比。十大机场的 OTP 普遍录得下跌，而且个别机场下降幅度不小。再跟 2015 年 8 月的 OTP 放在一起比较，可见去年八月（总体来说）的高位数字似乎只属特别例外情况。中国民航局在 2017 年 1 月报告指出，中国十大机场的整体 OTP 录得改善（见上图）。



## 内地十大机场的 OTP (按航班)



中国前十大机场在 2016 年的平均 OTP 为 68%，比 2015 年的 62% 略高一点，但 2017 年至今的平均 OTP 只有 58%。根据中国民航局的规定，任何机场必须录得至少 75% 的 OTP，才可申请增加航班或推出新服务，我们相信 2017 年将是充满挑战的一年。截至今年九月份的 12 个月内，这些机场的航空运力录得 26% 的同比增长，各大机场要追上此增长速度，同时维持出色的 OTP，可谓难度十足。

# 双速运力增长继续

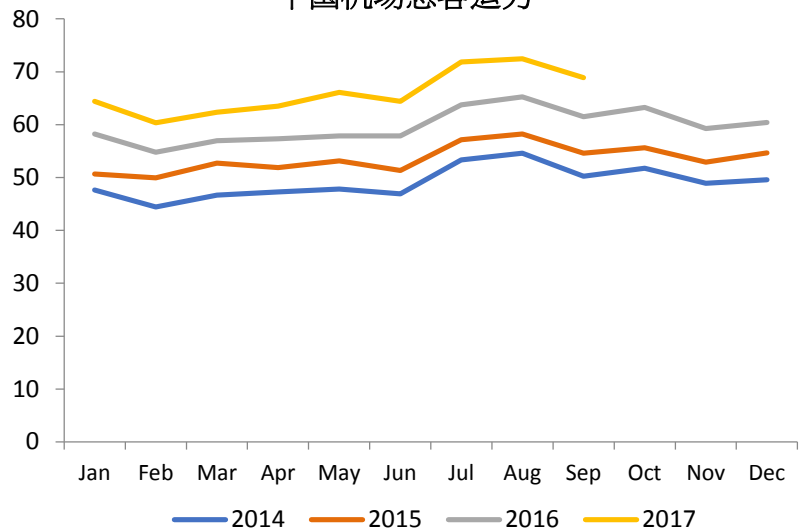
## 航空运力

今年九月份的航空运力录得 12% 增长，与去年九月份相比，各大航空公司共增加 740 万个座位，符合最近几个月的增长趋势。

根据七月份的《中国航空旅行报告》报导，内地各大机场正经历不同程度的增长。在前 50 大机场（占中国总客运力的 80%）中，以介于第 40-50 名之间的机场增长得最快。

其中位于湖北省的宜昌三峡机场 (YIH) 所录得的客运力比去年九月几乎翻了一番，今年的客运座位就增加了 85%。此增长主要受到某些中国二线航空公司带动，如福州航空、长安航空和吉祥航空等，而且机场今年也添加六条新航线，提供飞往珠海、上海等地的直航航班。

## 中国机场总客运力



联系我们 — 要了解更多详细信息请访问 [www.oag.cn](http://www.oag.cn) 或电邮至 [contactus@oag.com](mailto:contactus@oag.com)

中国：+86 10 5095 5960

亚洲地区：+65 6395 5888

