

变化多端：

预定运力在飞行前八周内的变化情况



C H I N A



OAG[®]

connecting the
world of travel

Contents

时刻表变更 - 2016 年 8 月 22 日前七周	3
不断变化的座位数	4
航空公司的行为	5
中国最大的国内航线 - PEK-SHA	6
成都-北京 - 第二大国内市场	7
以运力管理为竞争工具	8
OAG 与中国	8
信息图：变化多端	9

鉴于 OAG 时刻表数据库每秒钟会收到七次更改，我们知道，航空世界瞬息万变。然而，航空公司一般不会对临近出发日之时对时刻表做出重大改动。最近，为 OAG《中国市场摘要》所做的分析发现，越接近旅游旺季，整体运力就会出现明显波动，包括航班数量和飞机更换。因此，我们决定深入调查。

我们利用 OAG Schedules Analyser 的数据，对在 2016 年 8 月 22 日至 28 日这周运营的航班进行为期八周（7 月 4 日至 8 月 22 日）的监控，了解航空公司提供的座位数和中国国内市场的航线。结果显示，这一市场对其运力的管理颇有意思。

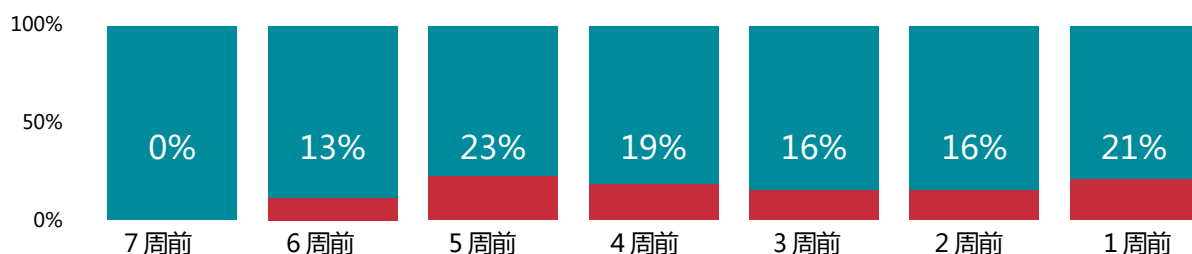
时刻表变更 - 2016 年 8 月 22 日前七周

对于自 8 月 22 日起的一周，据该周初的时刻表显示，共有 1,891 条国内航线计划在该周运营。然而，我们于七周前首次查看该周时刻表时，该数据显示为 1,844 条。在运营前的两个月内，航线增加了 47 条。

这些航线原计划在自 8 月 22 日起的一周提供 1,120 万个座位。在我们监控运力的期间内，国内市场的座位总数增加了 0.5%，也就是说，与七月初的航班时刻表相比，座位数增加了 55,000 个。尽管这一数字相对较小，但它掩盖了每家航空公司和每条航线的变化程度。

在我们观察时刻表的八周内，很多航线都出现运力调整。例如，从 7 月 4 日到 7 月 11 日，13% 的航线显示座位数有变。次周，在 8 月 22 日至 28 日的时刻表中，23% 的航线出现运力变化。这种情况一直持续到最后一周，21%（约五分之一）的航线对原定运力做出调整。

运力较前一周发生变化的航线占比



资料来源：OAG schedules analyser



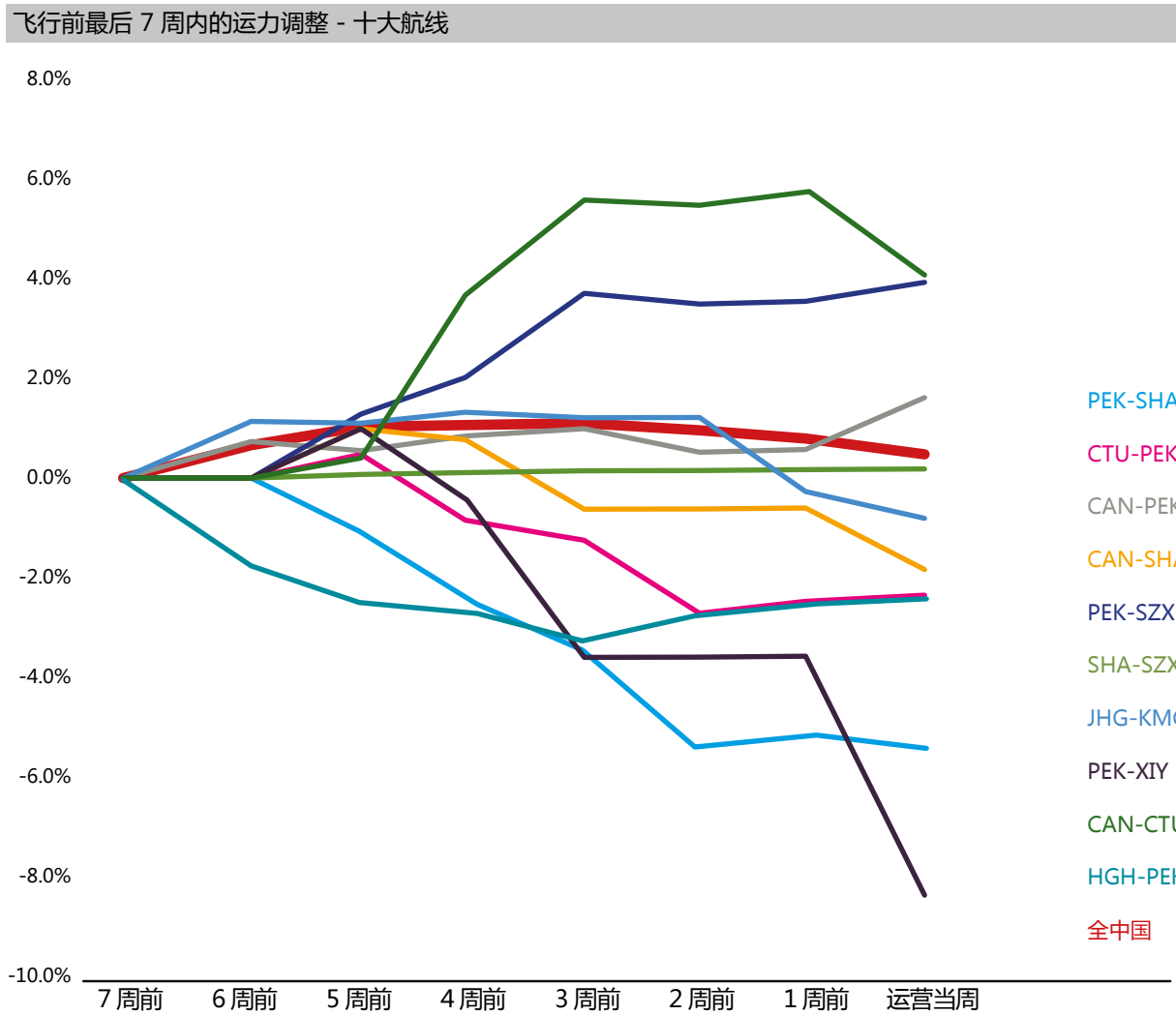
不断变化的座位数

北京 (PEK)-上海虹桥 (SHA) 是规模最大的国内运营航线，在 8 月 22 日当周共提供 150,000 个座位，占国内总运力的 1.3%。

在八周的观察期内，此航线的可用运力缩减 5%，因此，与 7 月 4 日的时刻表显示的数据相比，8 月 22 日当周计划提供的座位数少了 8,500 个。

一些主要航线的运力调整甚至更大。第 8 大国内航线西双版纳 (JHG)-昆明 (KMG) 的运力在八周内缩减 8%，座位数减少 5,582 个。

鉴于总可用运力增加了 0.5%，显然，在部分航线缩减运力的同时，部分航线的运力增加。截至 8 月 22 日，广州 (CAN)-成都 (CTU) 和北京 (PEK)-深圳 (SZX) 这两条航线的座位数比七月初多了 4%。



资料来源：OAG schedules analyser

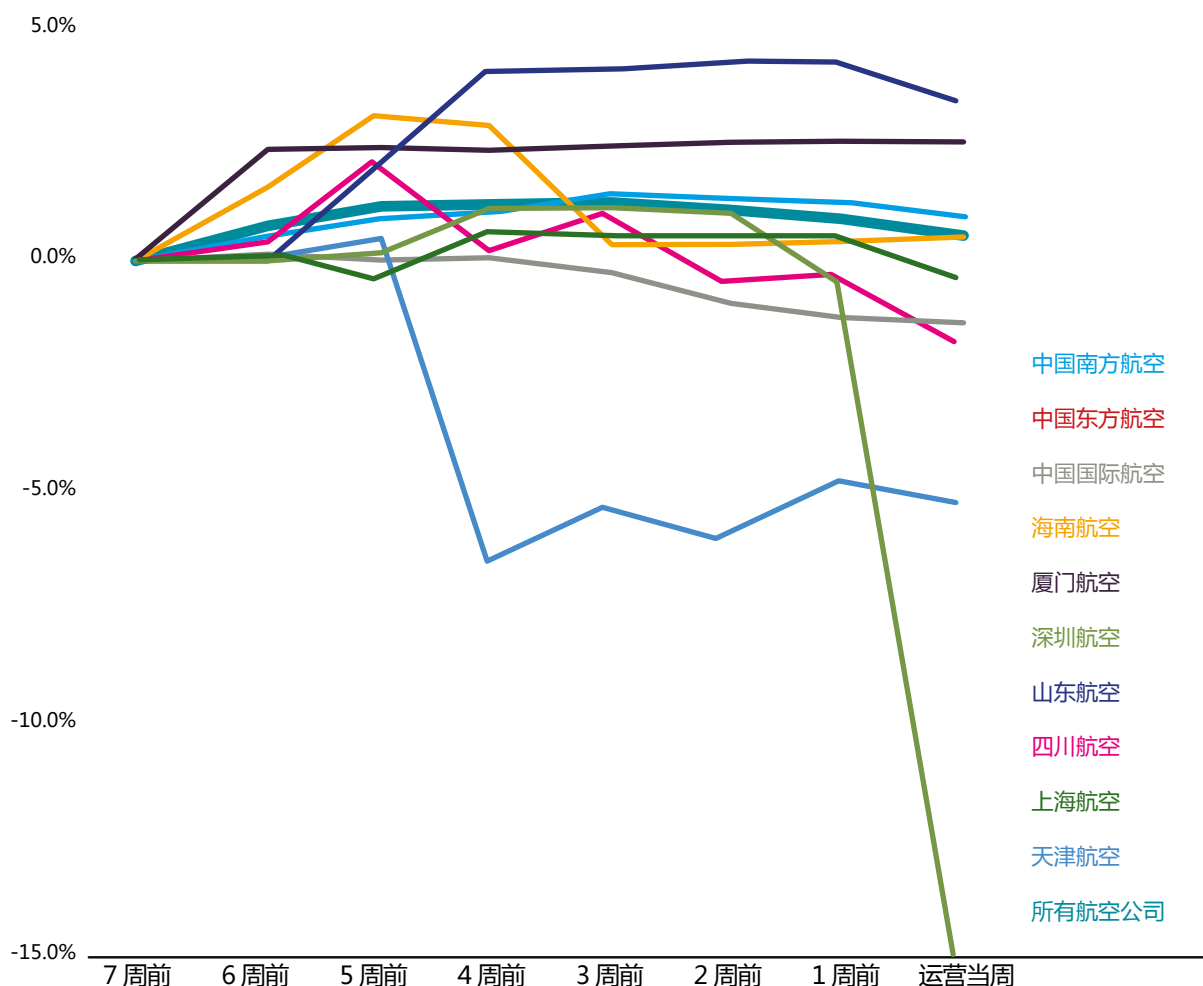
航空公司的行为

与运营航线数量不同，运力主要集中在少数几家航空公司。在 8 月 22 日当周，十大航空公司包揽了国内市场计划航班座位总数的 79%。

中国各家航空公司似乎在不断调整每条航线的运力。

航空公司对运力做出明显调整，增加和减少某些航线的运力，因此，为更好地理解航空公司的行为，有几条主要航线值得考虑。

中国国内航空公司自 2016 年 8 月 22 日当周前 7 周起的运力调整 - 十大航空公司及所有 37 家航空公司



资料来源：OAG schedules analyser

中国最大的国内航线 - PEK-SHA

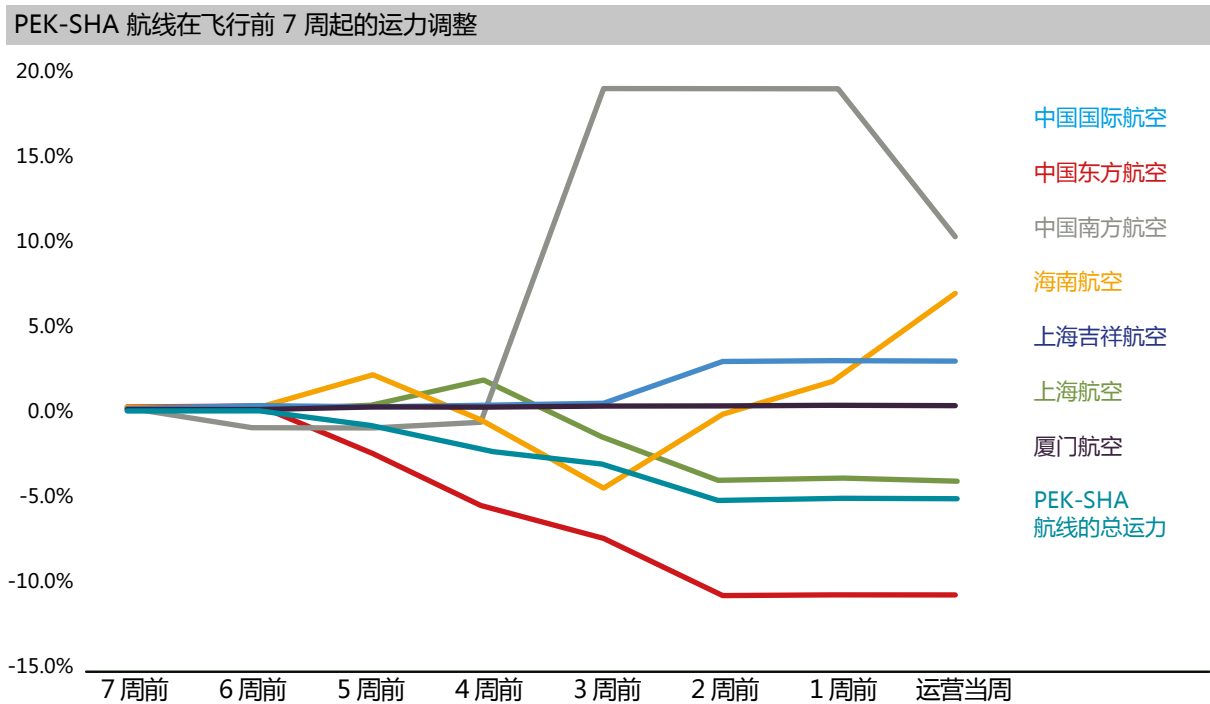
如前所述，此航线运营的座位数仅为 150,000 个，比八周前的航空公司时刻表中的数据少了 5.4%。

中国东方航空是这条航线上最大的运营商，运力占 45%，紧随其后的是中国国际航空，运力占 31%。这两家航空公司的运营运力在 8 月 22 日之前的几周内均有所减少。与 7 月 4 日那周相比，中国东方航空的运力缩减了 10.9%，中国国际航空公司则缩减了 4.4%。

中国南方航空排名第三，运营的座位数占 7%，但同期座位数增加。具体而言，同期座位数增加 9.8%。

中国国际航空 8 月 22 日当周的时刻表显示，该公司于该周执飞此航线的机型多达八种，从 B747 (365 座) 到 B738 (167 座) 不等。大概是因为中国国际航空北京运营部规模庞大，使之能根据市场波动立刻更换机型。

中国东方航空执飞该航线的机型数量虽然比不上中国国际航空，但当周仍有四种机型参与运营，它们分别是 A320、A321、B763、A333，运力从 158 座到 242 座不等。



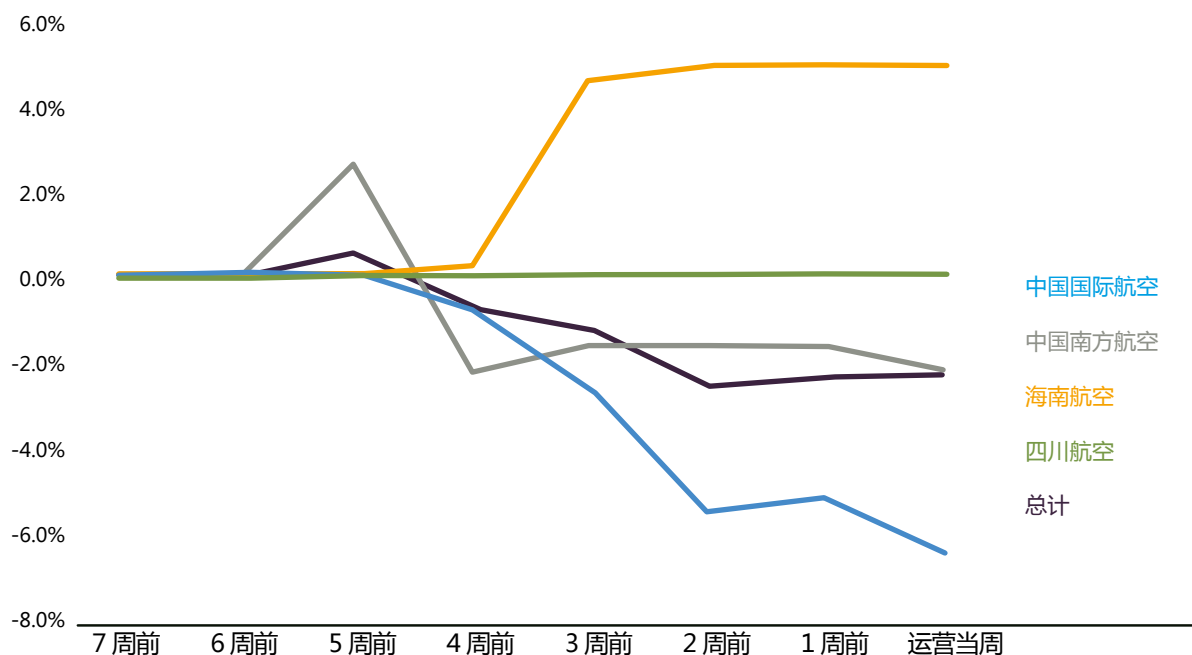
资料来源：OAG schedules analyser

成都-北京 - 第二大国内市场

中国第二大国内航线是 CTU-PEK 航线，其在 2016 年 8 月的最后一周运营了 114,000 个座位。有四家航空公司争夺该航线的市场份额。在八周分析期内，这些航空公司的总运力减少 2.4%，其中，海南航空运力增加，中国南方航空和中国国际航空则减少。数据显示，海南航空在运营前数周内的运力明显增加，是“三大”航空巨头的有力竞争对手，这正好说明该航空公司伺机而动，抓住另外两家主导航空公司缩减运力带来的机会。

在广州-北京 (CAN-PEK) 市场，海南航空如法炮制，在运营前数周增加运力。

CTU-PEK 航线在飞行前 7 周起的运力调整



资料来源：OAG  schedules analyser



以运力管理为竞争工具

我们看到，各航空公司已将运力调整当作竞争工具，而中国市场对这一工具的应用可能更胜一筹。尽管中国国营航空公司凭借“一家航空公司经营一条航线”的规则，避免彼此在国际市场上相互竞争，但在国内航线上的竞争却相当激烈。平衡供需关系并不是一个新概念，但航空公司规划者的职责通常是确定最佳时刻表，及使收入规划者能灵活调整定价，确保飞机满座飞行。我们在中国看到的是一种全新的供应管理方法，这种方法对航空公司规划者而言将是一项挑战。

OAG 与中国

自 OAG 于 12 年前在中国设立首个办事处以来，其一直与中国航空旅游市场保持合作。中国航空服务的发展及数字旅行者的出现，意味着 OAG 能够为全中国各个航空公司、机场、OTA、元搜索及更广泛的旅游相关公司提供航班时刻表、航班状态信息和各种分析工具。

中国一直率先采用 OAG 的 Dynamic Schedules 工具，它是市场中唯一一款通过一条数据传送专线，为全球各航空公司的航班时刻表提供实时更新的产品。我们已与数家中国领先企业展开合作，帮助他们构建世界一流的竞争力，为旅行者提供高效服务。

OAG 北京团队在中国市场为客户提供区域经验和专业知识。



Karen Zhang

中国地区副总裁

karen.zhang@oag.com



Louis Liu

高级销售经理

louis.liu@oag.com



Erick Guo

客户经理

erick.guo@oag.com



Emily Zhen

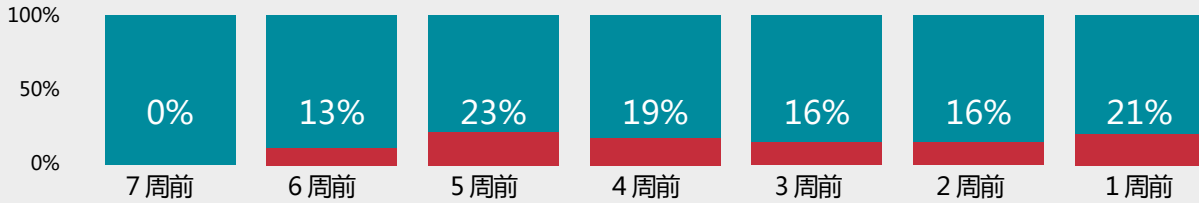
客户服务和行政助理

emilyzhen@oag.com

变化多端：

预定运力在飞行前八周内的变化情况

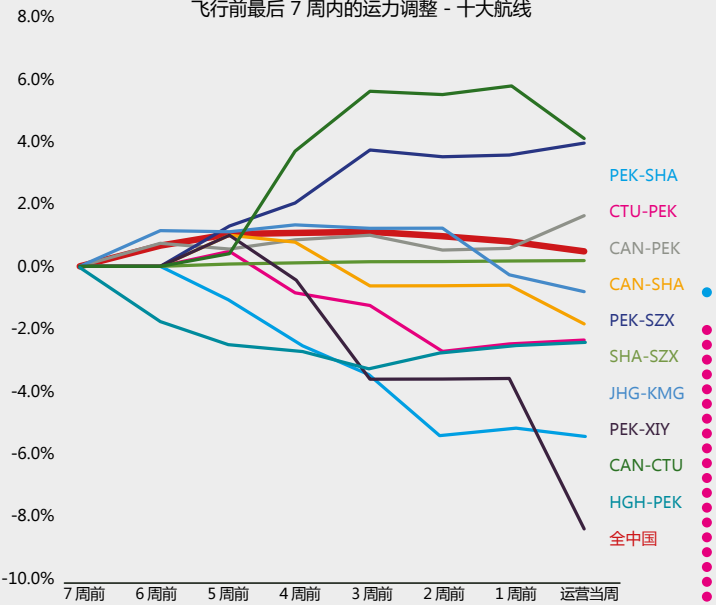
运力较前一周发生变化的航线占比



周的
22-28
八月2016

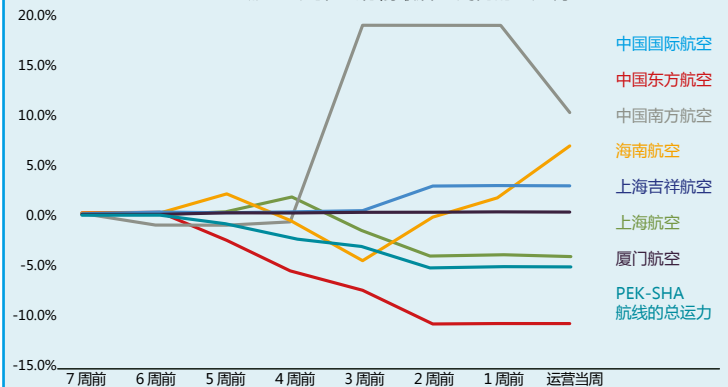
1823条中国国内航线中的21%在8月22日至28日运行在前几周的能力变化。

中国主要国内航线/所有航线
飞行前最后7周内的运力调整 - 十大航线



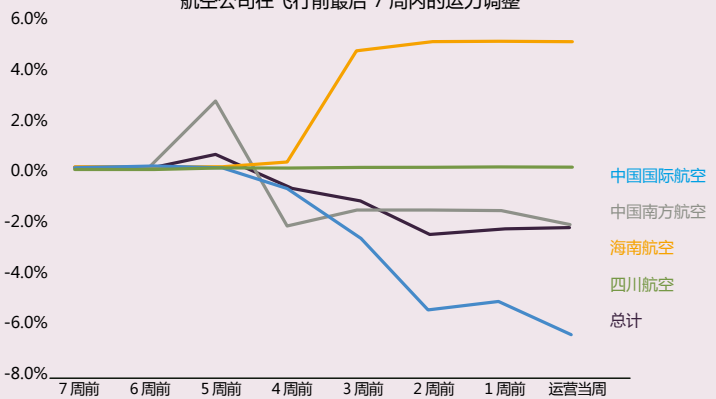
在这周之前的8周内，国内航线的总运力增加0.5%。个别航线的变化更为显著。国内第5大航线北京(PEK)-深圳(SZX)和第9大航线广州(CAN)-成都(CTU)的运力均增加4%。

PEK-SHA：第一大国内航线
航空公司在飞行前最后7周内的运力调整



PEK-SHA 是中国最大的国内航线，占中国国内总运力的1.3%。在飞行前的8周内，当周原定座位数(150,000个)被削减了8,500个(5.4%)。中国南方航空随机应变，在中国东方航空削减运力之时反其道而行之。

CTU-PEK：第二大国内航线
航空公司在飞行前最后7周内的运力调整



中国第二大国内航线 CTU-PEK 的运力在 8 月 22 日至 28 日之前的数周内减少了 2.4%。中国国际航空削减运力，海南航空则增加运力。

资料来源：





欲了解更多信息，敬请访问 www.oag.com
或发送邮件至 contactus@oag.com，与我们联系

用法及属性

仅限出于非商业目的复制或复印本文的全部或部分內容，但須说明本文归 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 数据仅为了让目标接收者受益，且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。

