

航协资讯

2018年第16期（总第93期）

中国航空运输协会

2018年10月25日

2017年我国国际航线运输发展情况

一、基本情况

2017年，受益于我国经济运行稳中向好，全球经济稳步复苏，国内居民消费升级、多国对华签证政策放宽等因素影响，国际航空运输持续保持较快增长态势。

（一）运输指标

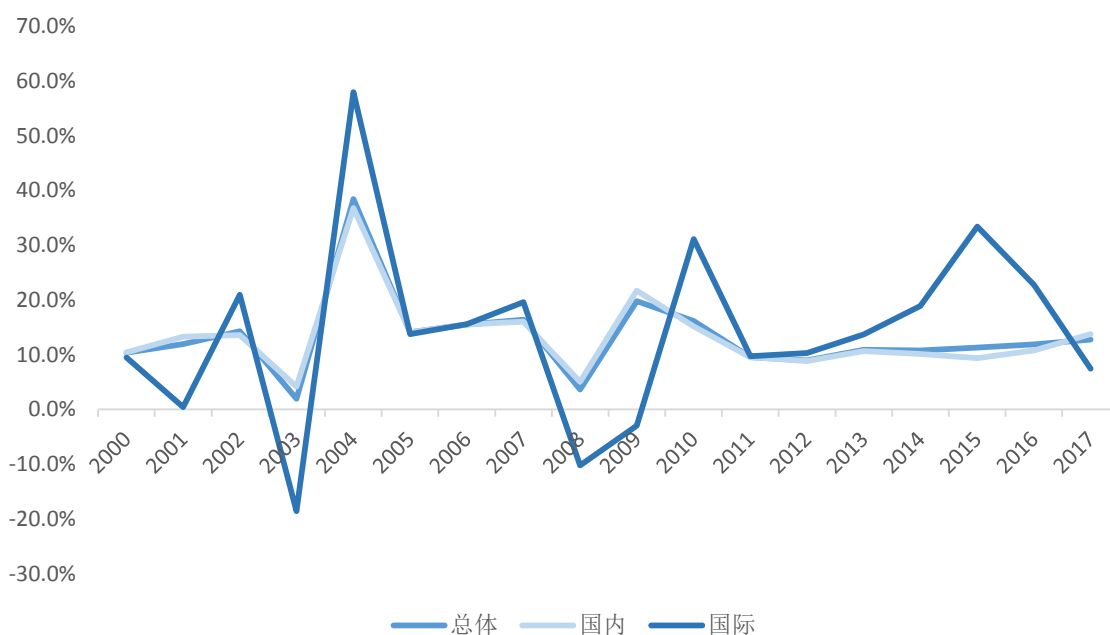
国际航线完成运输总周转量388.48亿吨公里，比上年增长14.3%；完成旅客周转量2476.51亿人公里，比上年增长14.6%；完成货邮周转量170.59亿吨公里，比上年增长13.9%；完成旅客运输量5545万人次，比上年增长7.4%；完成货邮运输量222.1万吨，比上年增长15%。国际航线上述5项指标的增长，除旅客运输量外，其余4项均超过国内航线，特别是货邮周转量和货邮运输量，分别超过国内12.7和13.1个百分点。

国际航线客座率为78.9%，比上年下降0.5个百分点；载运率为69.6%，比上年提高1.5个百分点。我国民航通航国家及城市和航线数量不断增加，截至2017年底，我国航空公司国际定期航班通航60个国家的158个城市，国际航线达到803条（不含地区航线），比上年新增64条。

（二）市场波动增长

2008年国际金融危机造成国际市场陷入低谷，民航运力大幅转投国内市场。在此后的恢复期，国际旅客周转量波动增长，2011年至2015年持续稳步上扬。特别是2014年民航局提出“国内放开、国际开放”的航空运输发展总体思路之后，国际航空运输业务得益于内外部一系列利好因素，2015年增速达到33%，创下过去10年来的最高水平。随后国际航线增速持续回落，从顶峰时期是国内航线增速的3倍，跌至2017年仅增长7.4%。目前，国际航线旅客周转量比重由2009年的16.8%增至2017年的26%。

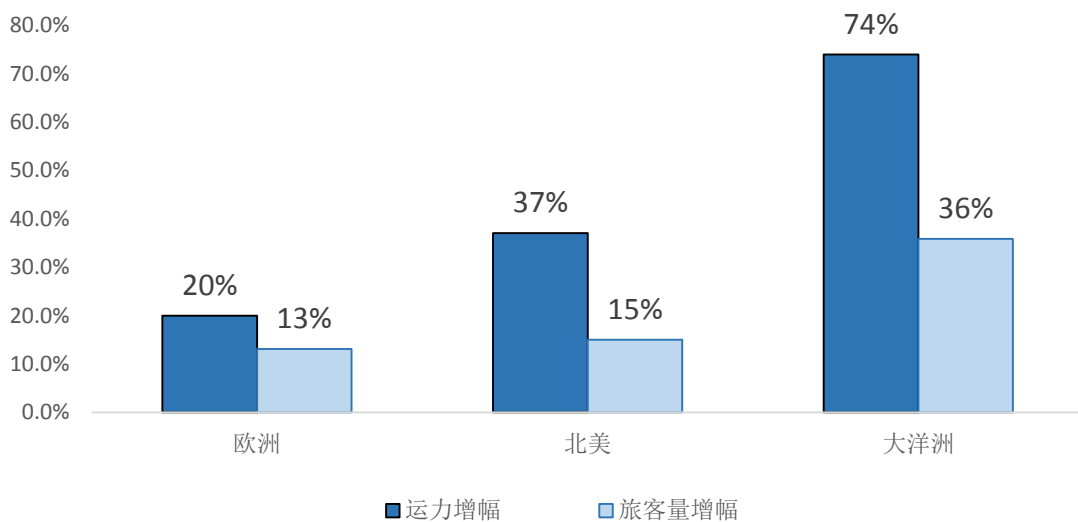
2000年-2017年中国民航旅客运输量增长率变化



（三）发展供过于求

国际航空运输市场需求在经历爆发式增长后已逐步放缓，但是国内航空公司发展国际航线尤其是国际远程航线的热情却依然高涨，持续争相大幅增投运力。与 2015 年国际航线发展的高位相比，2017 年我国至欧洲、北美和大洋洲三大远程国际航线的双向旅客量（含直飞和中转，以下类似数据均为同口径）增幅分别为 13%、15%和 36%，但市场运力投入的增幅分别高达 20%、37%和 74%，尤其是大洋洲的运力增幅远高于旅客量增幅，成为市场供过于求的典型。市场运力的大幅增长主要来自民营航空公司。

2015-2017年中国-欧美澳运力与旅客量累计增速



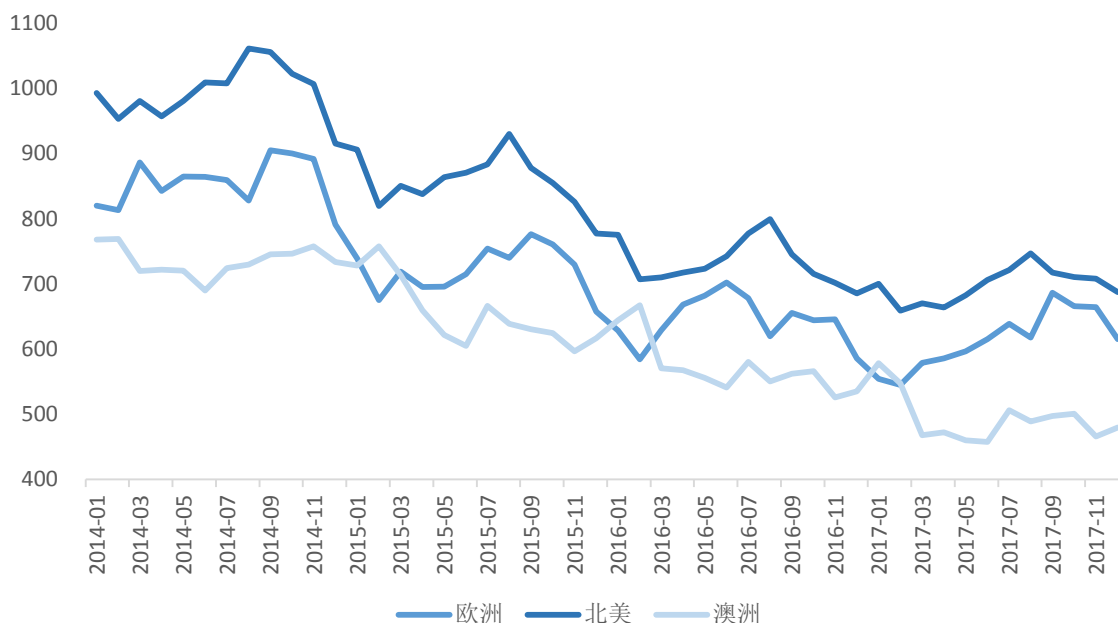
（四）减利增亏

2017 年，航空公司实现国际航线运输收入 1,236.9 亿元，同比增长 13.4%，占运输总收入的 24.7%，较上年下降 0.1 个百分点。国际航线收入水平为 3.11 元/吨公里，比上年增长 5.8%。

由于国际远程航线供过于求，导致航空公司经营压力日益加大，收益水平持续下降，其中中澳航线跌幅最为明显，票价已达历史新

低。以国航、东航和南航三家公司为例，自 2016 年开始国际航线亏损合计 6.8 亿元，2017 年大幅减利增亏至 49.0 亿元。下一步，受各种相关因素制约，部分航空公司的国际航线将迎来考验。

中国-欧美澳国际远程航线票价走势（单位：美元）



二、区域市场分析

（一）中美市场

中国和美国分别是全球排名第二位和第一位的经济体，中美市场是我国民航国际远程航空市场最重要的组成部分。长期以来，美方承运人在中美市场占据不可动摇的主导地位。但自2014年底开始，中美双方运力规模开始逆转并持续至2017年，中方承运人的座位数运力份额达到59%。2017年，中美市场双向旅客量达到790万人次（含直飞和中转），比上年增长6.6%，增幅有所放缓。中美市场上直飞承运人市场份额为89%，其余主要被日韩等第六航权承运人分流。最近三年来，日韩承运人大量分流中美市场客源的态势有所转变，仁川和成田机场中转规模和中转比例正呈现出下降

趋势，其中仁川机场国际中转旅客的比例已从2013年顶峰期的18.6%大幅下降至2017年的7.8%。

2017年，中美市场前三大承运人依旧为美联航、国航和东航，三家公司承运旅客量占整个市场的53%。2017全年（不区分冬春和夏秋航季），海航超越美航和达美，跃居中美市场第四大承运人（班次和可供座公里，座位数略逊于南航），尤其是承运旅客量份额基本与排名第三位的东航持平。

作为中美航线上旅客承运量第一大和美方最大的承运人，美联航的班次份额已经由五年前的38%降至2017年的21.2%。相比中方航空公司两位数的年均增速，美联航五年间的年均增速仅为3%左右。近年开始陆续停航，目前仅保留北京、浦东和成都三个通航点。

（二）中欧市场

中欧市场是我国规模最大的国际远程市场，2017年班次份额占比达到45%。2017年，中欧市场双向旅客量超过1300万人次（含直飞和中转），比上年增长12%，高于运力9%的增幅，总体上呈现出积极平稳的发展态势。根据波音和空客的预测，中欧市场未来十年的年均增速将达到7%，每年将有100多万人次的增量规模，仍将保持较强的增长后劲。

由于欧洲国家众多且地理位置特殊，中欧市场的竞争激烈程度远高于其他国际远程市场。2017年，中欧市场上提供直飞服务的航空公司共31家，其中国内航空公司9家，尽管在数量上仅占比27%，但是班次份额达到49%；中欧目前共开通76条直飞航线，其中国内航空公司执飞59条，占比高达78%。目前，国航和汉莎

两家公司在中欧市场上的份额共为 34%（汉莎集团包括瑞航和奥航）；东航和法荷份额共为 22%。

近年来我国二线城市开通直飞欧洲航线愈演愈烈，中欧市场之间枢纽的作用有所弱化。2017 年，北上广三大枢纽至欧洲的班次份额合计占 84.5%，虽仍占据主导地位，但已较五年前下降了 7.8 个百分点。2012 年国内共有 12 个城市通航欧洲，2017 年则达到 24 个，五年内数量增长一倍，特别是二线城市直飞欧洲远程航线大量增加。

随着传统欧洲市场的需求不断得到满足，以及“一带一路”建设的深入推进，我国至欧洲的通航点从伦敦、巴黎、法兰克福、慕尼黑、罗马等一线热点城市开始向布鲁塞尔、布拉格、华沙、贝尔格莱德、里斯本、特拉维夫、萨格勒布等中东欧冷门市场延伸。这些航线的开通填补了国内到中东欧国家之间的航线空白，也有力服务了国家新一轮对外开放和“一带一路”倡议的实施。

继 2016 年中英两国就大幅度扩大航空运输准入签署新的航权协议后，2017 年 4 月中法也达成新的协议，客运航班配额将由每周 50 班逐步增长至 126 班，运营航空公司也由目前的 4 家放宽至 8 家，同时还允许我国航企运营除巴黎以外法国其他城市的航班。随着中国对欧洲中两国相继扩大航权安排、2018 年中欧旅游年的开幕、民航局《国际航权资源配置与使用管理办法》的正式实施以及北京新机场即将投入运营，一系列因素交织将促使中欧市场迎来新的市场格局和竞争态势。

（三）中澳市场

受益于运力大幅投放刺激市场需求以及天空开放政策的实

施，中澳市场近年来发展尤为迅速。但是整体上仍呈现出较为突出的供大于求的状况，并且成为国际航线亏损新的重点区域。

2017年，中澳市场双向旅客量达到447万人次（含直飞和中转）。我国持续保持仅次于新西兰的澳大利亚第二大入境国，并有望于2018年成为第一大入境客源国。2016年底，我国与澳大利亚就大幅扩大航权安排达成一致，中澳之间客运三、四业务权完全放开，并扩大了至第三国的客运第五业务权，为中澳市场的井喷式发展创造了政策空间。2009年，国内仅有3个城市开通了至澳大利亚和新西兰的3个航点共9条航线，到2017年已经增至17个城市开通8个航点共46条航线（含经停），其中仅2017年就新开10条航线，参与运营的中外航空公司多达10家，其中国内航空公司份额高达90%左右。

2017年，中澳市场的运力投放与2015年相比，增幅高达74%，远高于旅客量增幅36%；同2016年相比，运力和旅客量增幅分别为26%和18%，均形成明显的剪刀差。激烈的竞争导致中澳航线市场呈现出明显的供求失衡局面，客座率连续三年下滑降至80%以下，尤其是新开二线城市直飞航线的客座率堪忧。

作为中澳市场上的主力军，南航以欧洲-澳新中转为主持续打造“广州之路”，截至2017年底广州枢纽国际通航点已达到52个；尤其是通过在中澳市场持续增投运力，已成功跃居中澳市场第一大承运人，2017年班次份额达到35%。在承受着严峻的经营压力的同时，南航大幅增投澳洲运力已显现出枢纽规模效应，近五年在广州的中转旅客年均增速达到18%，高于国航在北京的7%和东航在上海的9%，其中2017年广州枢纽中转旅客比上年增长24.2%，

中转收入比上年增长 22.6%，南航广州枢纽的中转旅客规模在 2017 年已经跃居三大航之首。

（四）中韩市场

受“萨德”事件影响，近年来高速增长的中韩市场在 2017 年骤然降温。全年中韩市场双向旅客量约为 1410 万人次，比上年下降 23%，高于运力 20%左右的降幅（同期班次和座位数运力降幅分别为 18%和 21%），其中二季度持续走低，传统的暑期旺季运力降幅高达 40%以上。我国赴韩旅客规模占入境韩国旅客市场规模近半，中韩市场的遇冷使得韩国旅游业受到严重冲击。

从竞争格局来看，中韩市场表现出高集中度的特点，前五大承运人旅客运输量份额高达 82%，其中韩方承运人占据领先优势，尤其是排名前两位的韩亚航空和大韩航空份额分别为 25%和 23%，中方的东航、南航和国航作为第二梯队合计份额为 36%，春秋和山航凭借地理优势成为仅次于三大航的中方承运人，但各自运量份额不到 3%。2017 年航空公司纷纷削减运力甚至停航，三大航的座位数降幅均在 25%以上，厦航、川航、吉祥、奥凯、祥鹏等中小型航空公司的运力降幅高达 60%以上，并且多数已退出中韩市场。

（五）中日市场

随着中日两国关系逐步回暖、日本放宽对华签证，以及中韩地缘政治影响，我国持续保持日本第一大入境目的地国家，同时日本也是我国第二大出境目的地国家。2017 年，中日航空市场双向旅客量约为 1400 万人次，比 2016 年微增 1.7%，为近四年以来的最高水平；与此同时，受市场供求关系影响和中日两国航权限制，中日市场的运力自 2016 年以来趋于稳定。

与中韩市场的高集中度特点类似，中日市场前五大承运人旅客运输量为 76%，不同之处在于中方承运人三大航保持相对领先地位，合计份额约为 47%，其中东航（含上航）份额为 24%，仍为中日市场最大承运人；全日空和日航合计 29%。同属于以上海为主运营基地的春秋和吉祥紧随其后（不含春秋日本的 0.9%），份额合计达到 9%。

（六）东南亚市场

2017 年，得益于我国和东盟国家相对开放的航空市场环境以及“一带一路”建设拉动，东南亚市场成为区域结构性变化的受益者。2017 年，我国至东南亚的双向旅客量为 3658 万，比 2016 年增幅高达 24%，市场供求相对较为均衡；其中泰国持续保持中国第一大出境目的地国家，旅客量占据我国至东南亚市场的半壁江山。越南、菲律宾和印度尼西亚成为仅次于泰国的新兴市场，尤其是越南成为我国至东南亚增速最快的市场，并于 2017 年超过传统的新加坡和马来西亚，成为我国第四大出境目的地国家。

我国至东南亚市场由于国家众多，承运人份额较为分散。南航凭借得天独厚的区域优势和在东南亚市场的网络布局，以 13% 的市场份额继续保持最大承运人的地位，其次为份额 9% 的东航和 5% 的厦航。国外低成本航空在东南亚市场的渗透率较高，除传统的亚航、酷航、狮航等低成本航空巨头之外，还有微笑、泰鸟、酷鸟等新进入者，合计市场份额达到 30% 以上。

三、努力方向

2017 年我国公民出境游规模超过 1.3 亿人次，为世界第一大旅游输出国。作为拥有近 14 亿人口的大国，每年只有不到全国人口

10%的人参与出境游。我国是世界第二大经济体，经济社会发展为全球瞩目，对世界经济增长的贡献率在30%以上。随着全面建成小康社会战略目标的推进和实现，与世界经济融合发展的升级和与世界各国多领域、全方位交往合作的密切，我国民航持续快速健康发展的潜力巨大，前景十分广阔，国际航空运输大有可为。

（一）大力加强航空枢纽建设

航空枢纽建设对提高民航总体通达性、服务质量与运营效率至关重要，是机场、航空公司参与国际航空运输竞争和民航服务经济建设、社会发展的迫切需要。当前全球民航业竞争的重心是枢纽之间的竞争，国外成熟的大型网络承运人在国际远程市场上，均采用集中由其主要枢纽向外辐射的竞争策略。综观欧美及亚洲民航发达国家，都有一个或多个具有世界影响力的大型国际航空枢纽机场。这几年，航空枢纽建设进步较快，初步的建设成果已经显示了经济、社会效应，但总体来说与我国世界第二航空运输大国和不久的将来成为第一大国的地位不匹配、不相称。以北上广三大枢纽机场为例，离世界级航空枢纽还有差距。民航运输机场布局规划明确提出建设京津冀、长三角、珠三角三大世界级机场群，建设十大国际枢纽。北京、上海、广州三大国际航空枢纽建设是重中之重，特别是北京枢纽建设。要强化航空枢纽建设的战略思维，立足本区域航空发展实际和区位优势，建设符合国情、具有中国特色的国际航空枢纽；明确机场的功能定位，优化航线网络结构，提高枢纽机场国际通达性和国内的聚集度；加强基础设施建设，增强航空枢纽的整体保障功能，加强运输方式的融合度和互联互通；着力提高机场运行效率，努力优化运输流程，加

快旅客和货物的流转，提高服务水平，持续改善旅客出行体验，增强旅客的舒适性和满足感。要加大政府支持的力度，国家和地方政府、行业主管部门要出台相应配套政策，放松相应的管制；营造良好市场经营环境，在资金、税收等方面予以支持；海关、边检等部门采取有效措施，实施简化高效的联检程序。

（二）努力推进市场有序竞争

目前，国内航空公司之间的竞争尚处于航线竞争层面，与世界民航强国凭借功能强大的国际航空枢纽向外辐射的竞争策略截然不同，不利于航空公司参与国际竞争。全球民航市场最发达的美国共有13家航空公司，只有三大航执飞国际远程航线，且在各市场有明显的侧重和分工。而国内所有58家航空公司中，具有国际经营范围的航空公司已达38家，在国际市场上处于同质化竞争状态。绝大部分二三线城市开通直飞国际航线、开拓国际市场的热情高涨，但国际航线客源规模和收益水平是否足以支撑其直飞航线的持续经营，需要引起足够的重视。国际航线尤其是国际远程航线的运营具有高成本、高风险、竞争激烈等特点，一条国际远程航线背后汇聚航空公司大量资源投入，尤其应该注重稳健经营。

（三）切实提高经营效益

开通国际航线，面临诸多不确定性和严峻挑战。仅就经营效益而言，开拓国际航线，必须充分考虑航线两端城市机场所辐射的航空市场范围以及此范围内客货源的发展潜力，要有明确的市场回报预期和实现途径，以及市场开发的资源和条件的支撑能力，从而避免不切合航空市场实际、走到哪儿算哪儿的短期行为。要

理性抑制短暂利益诱惑和短期行为的投资冲动，避免造成有限资源的大量浪费。与此同时，要经过充分论证，有明确定位和发展前景，并且有切实资源保障。在开辟国际航线中，都要坚持“走出去”“引进来”齐头并进的方针，加强市场营销、品牌宣传，更好地树立品牌形象、航空公司形象进而维护城市形象，充分发挥航空市场的聚集、辐射作用，促进区域经济和社会的发展。除了国家发展战略的需要，对于经营状况堪忧、亏损严重的国际航线，要及时采取果断处置措施。要发挥市场在资源配置中的决定性作用，也要更好地发挥行业主管部门的宏观调控、市场监管、公共服务职能。总之，要努力提高国际航空运输的经营效益，推进国际航空运输和整个民航的可持续发展。

(注：本资讯内容或引自第三方公开披露之资料，仅供内部参考。任何人信任或引用其中内容，须自行核实，并对准确性和完整性负责。)

送：各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-50959706
