

“一带一路” 民航发展报告

(2018年度)

目录

01

沿线国家运力投放

02

国内机场表现

03

国内航司表现



01

沿线国家运力投放

航线网络覆盖56个 “一带一路” 沿线国家

近年来，我国航空市场发展迅速，各航司相继加码国际市场，除了旺盛的出境需求，国际化、“一带一路”也是航空公司积极走出去的动力。

截止2018年底，我国国内机场（不含香港、澳门和台湾地区，以下简称国内机场）与56个 “一带一路” 沿线国家实现通航，与中亚、东亚国家全部实现通航，其次，东南亚10国实现通航，南美洲7个国家都未实现通航。

根据传统的全球大洲和次区域划分方法，飞常准将 “一带一路” 沿线的134个国家（不包括中国）划分为非洲、欧洲、西亚、东南亚、北美洲、大洋洲、南亚、南美洲、中亚、东亚10个区域。



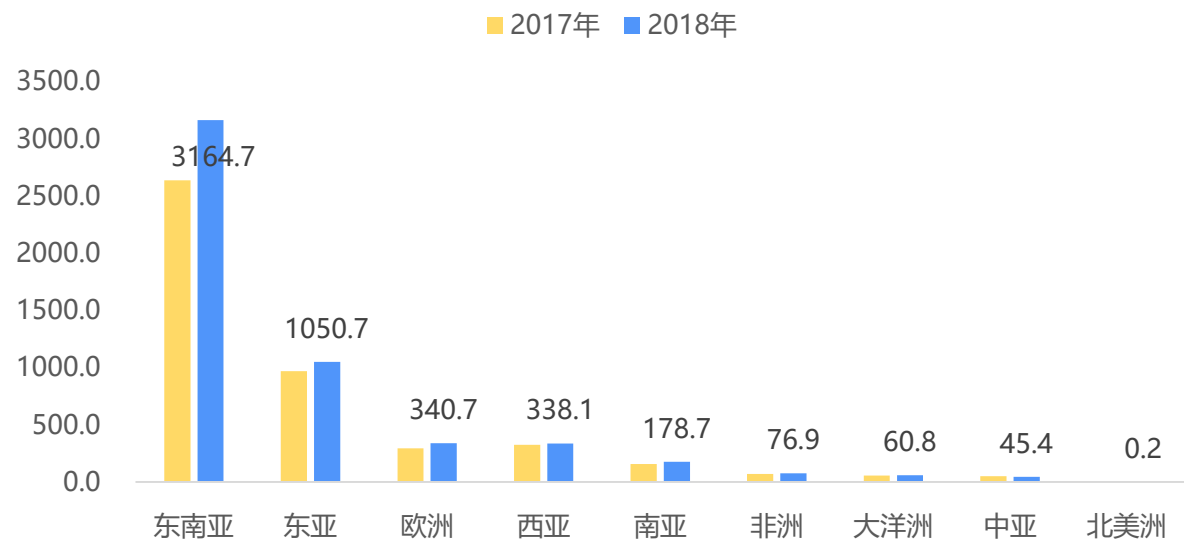
区域	国家
非洲(37国)	阿尔及利亚、埃及、埃塞俄比亚、安哥拉、布隆迪、多哥、佛得角、冈比亚、刚果民主共和国、吉布提、几内亚、加纳、加蓬、津巴布韦、喀麦隆、科特迪瓦、肯尼亚、利比亚、卢旺达、马达加斯加、毛里塔尼亚、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、南非、南苏丹、尼日利亚、塞拉利昂、塞内加尔、塞舌尔、苏丹、索马里、坦桑尼亚联合共和国、突尼斯、乌干达、赞比亚、乍得
欧洲(26国)	阿尔巴尼亚、爱沙尼亚、奥地利、白俄罗斯、保加利亚、波兰、波斯尼亚和黑塞哥维那、俄罗斯、黑山、捷克共和国、克罗地亚、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、罗马尼亚、马耳他、马其顿、摩尔多瓦共和国、葡萄牙、塞尔维亚共和国、斯洛伐克、斯洛文尼亚、乌克兰、希腊、匈牙利、意大利
西亚(19国)	阿富汗、阿联酋、阿曼、阿塞拜疆、巴林、被占领的巴勒斯坦地区、格鲁吉亚、卡塔尔、科威特、黎巴嫩、沙特阿拉伯、土耳其、叙利亚、亚美尼亚、也门共和国、伊拉克、伊朗、以色列、约旦
东南亚(11国)	东帝汶、菲律宾、柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、泰国、文莱、新加坡、印尼、越南
北美洲(11国)	安提瓜和巴布达、巴巴多斯、巴拿马、多米尼加共和国、多米尼克、哥斯达黎加、格林纳达、古巴、萨尔瓦多、特立尼达和多巴哥、牙买加
大洋洲(9国)	巴布亚新几内亚、斐济、库克群岛、密克罗尼西亚、纽埃、萨摩亚、汤加、瓦努阿图、新西兰
南亚(7国)	巴基斯坦、不丹、马尔代夫、孟加拉、尼泊尔、斯里兰卡、印度
南美洲(7国)	玻利维亚、厄瓜多尔、圭亚那、苏里南、委内瑞拉、乌拉圭、智利
中亚(5国)	哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦
东亚(2国)	韩国、蒙古

东南亚运力份额稳居TOP1，增速最快

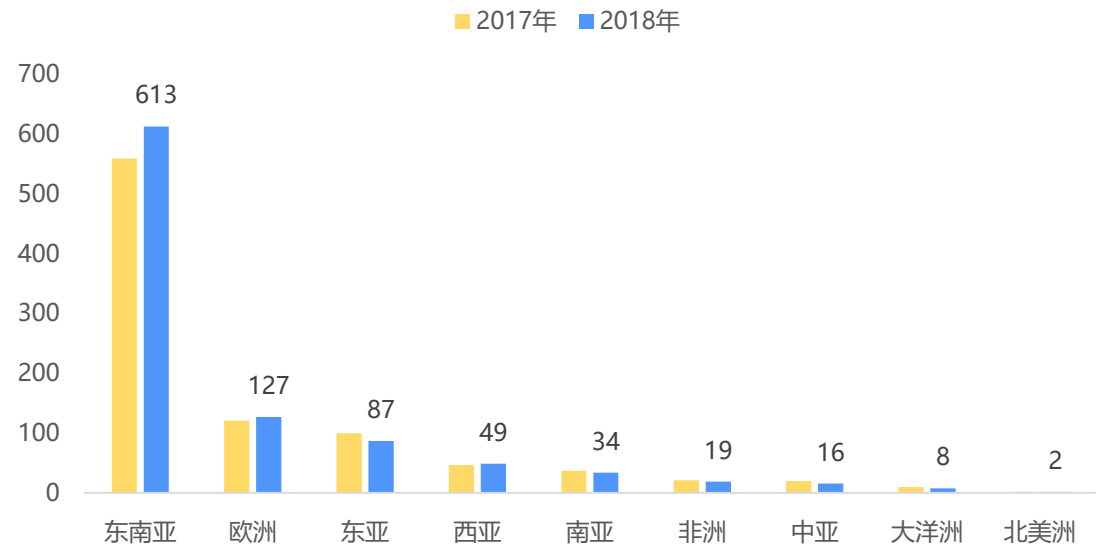
2018年，国内出港直飞“一带一路”沿线国家航班运力5256.1万座，同比增长14.9%，运力增长达两位数。从区域层面看，2018年国内直飞“一带一路”沿线国家中，东南亚和东亚运力规模最大。其中，直飞东南亚国家的运力占沿线国家总运力的60.2%；其次是东亚国家，占沿线国家总运力的20.0%。

同比2017年，2018年“一带一路”沿线区域的运力、直飞航线均有所增长，其中东南亚国家增长最多。2018年，国内直飞东南亚国家，实际出港航班16.2万班次，共有运力3164.7万座；运力同比增加525.6万座，同比增长19.9%；航线数净增54条。运力同比增长第二的是欧洲国家，同比增长15.5%，航线数净增6条。

国内直飞“一带一路”沿线国家区域运力投放



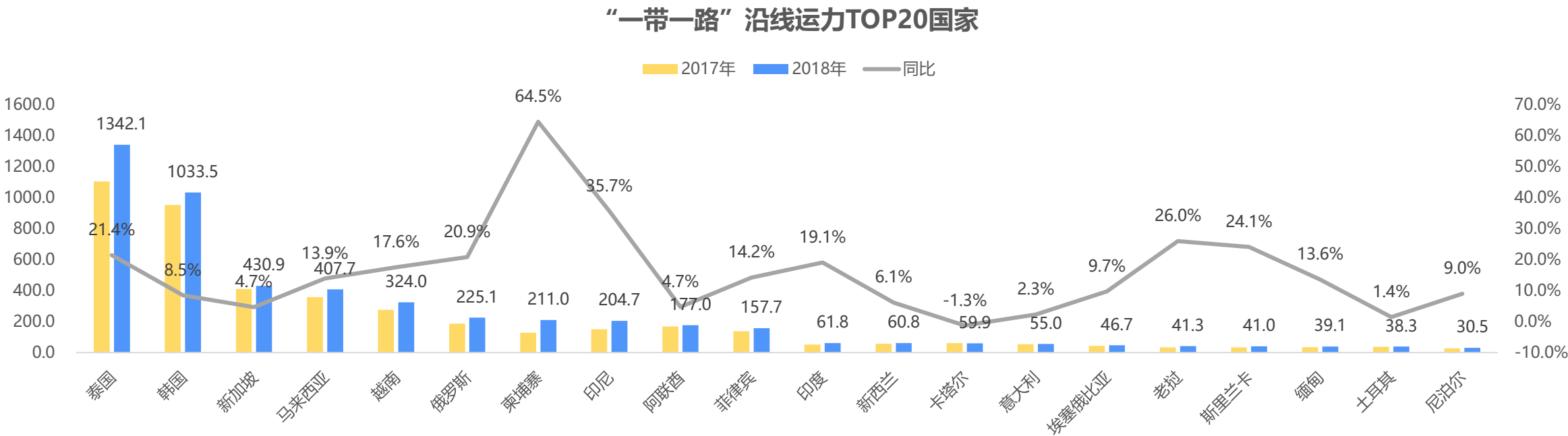
国内直飞“一带一路”沿线国家区域航线数



泰国运力稳居TOP1，柬埔寨运力增长迅速

从国家层面看，国内机场与“一带一路”沿线国家的航空连通水平不一，其中，联系最紧密的是泰国。2018年“一带一路”沿线运力排名TOP10国家中，东南亚国家有7个，TOP20中，东南亚有9个。其中，国内机场直飞泰国、韩国、新加坡最高，分别为1342.1万座、1033.5万座、430.9万座。2018年国内机场直飞泰国航线211条，新开直飞泰国航线42条，直飞泰国运力同比增加21.4%。

2018年“一带一路”沿线国家运力TOP20中，运力增速最快的是柬埔寨、印尼、老挝三个国家，分别增长64.5%、35.7%、26.0%。其中，直飞柬埔寨运力211.0万座，同比增加82.8万座；运力增长主要来自深圳航空、柬埔寨景成航空、澜湄航空(柬埔寨)，运力投放分别同比增加17.0万座、15.3万座、14.7万座。

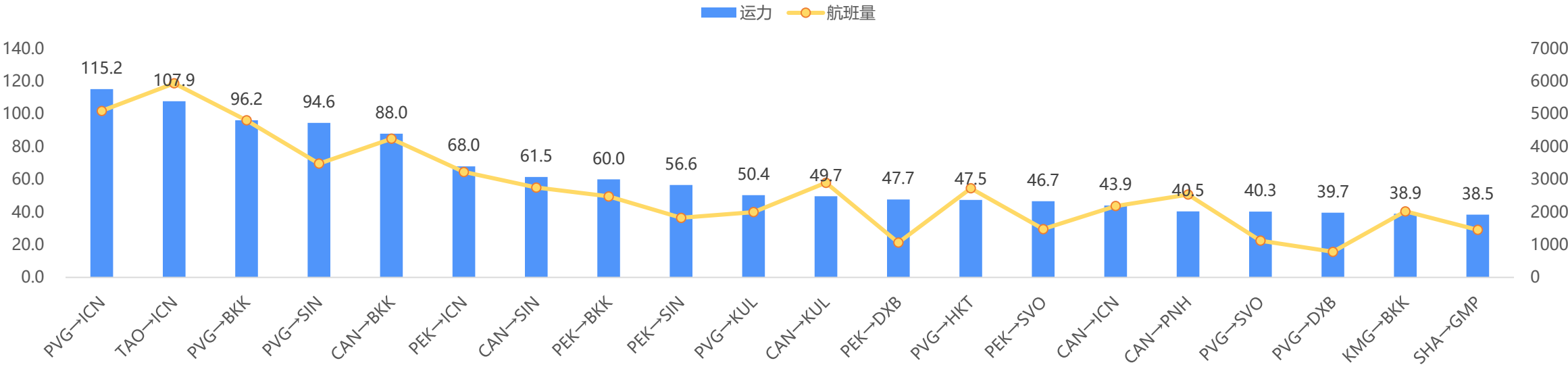


上海浦东→首尔仁川为沿线运力TOP1航线

从航线层面看，2018年国内直飞“一带一路”沿线运力TOP20航线，直飞韩国、泰国分别有5条，其中排名第一航线是上海浦东（PVG）→首尔仁川（ICN）航线，投放运力115.2万座，同比增速2.2%；排名第二、第三是青岛流亭（TAO）→首尔仁川（ICN）、上海浦东（PVG）→曼谷(素万那普)（BKK）航线，分别投放运力107.9万座、96.2万座，且增速较快，分别同比增长11.2%、14.0%。

TOP20航线中，同比增速最快的是广州白云（CAN）→柬埔寨金边（PNH）航线，运力同比增长71.9%，运力同比增量16.9万座，运力增加主要来自深圳航空、澜湄航空(柬埔寨)新运营该航线，分别投放运力8.5万座、3.4万座。同比增速第二是昆明长水（KMG）→曼谷(素万那普)（BKK）航线，同比增长27.5%，运力增长主要来自东方航空、泰国国际航空、祥鹏航空，分别新增加运力4.3万座、1.8万座、1.6万座，昆明航空新运营该航线，投放运力1.1万座。

“一带一路” 出港直飞运力TOP20航线





02

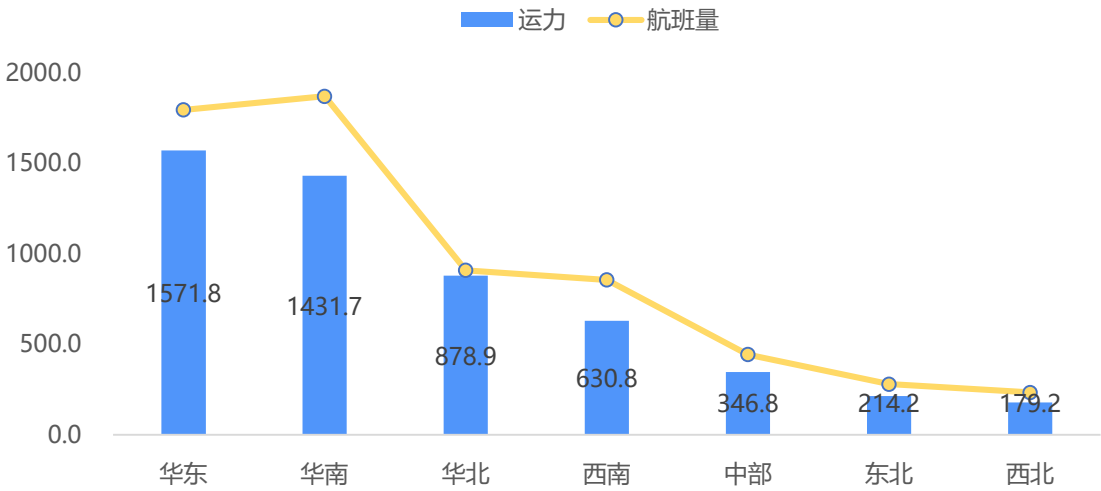
国内机场表现

华东机场运力TOP1，华南航线数TOP1

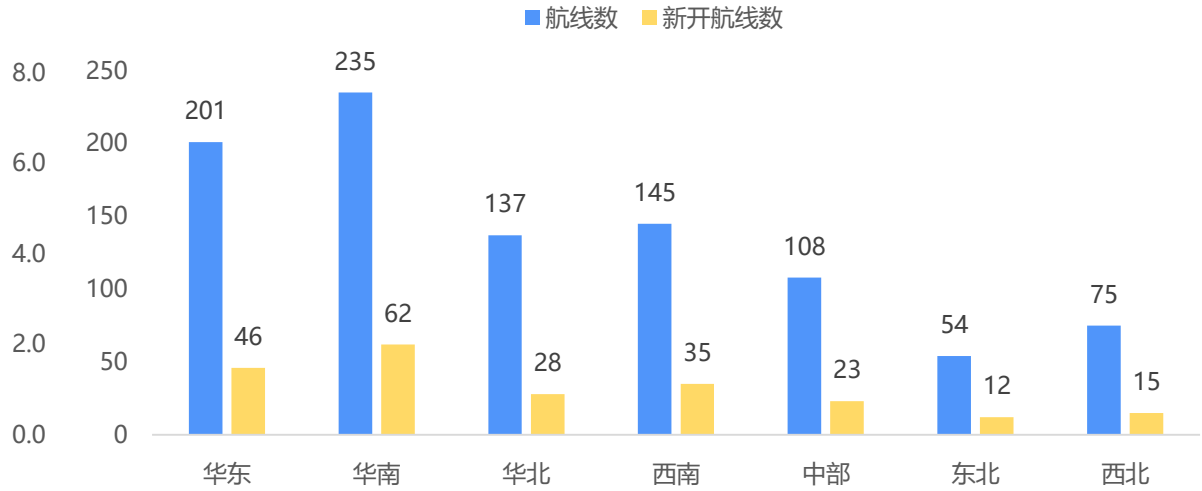
从国内机场分布区域看，华东地区在“一带一路”沿线国家投放运力最高，1571.8万座，出港航班7.2万班次，排名第二。华南地区出港运力1431.7万座，排名第二，出港航班最高，7.5万座。运力增量最多的区域为华南区域，同比增加204.2万座，其次是华东地区，同比增加189.7万座。西北地区运力同比增速最快，同比增长23.2%，其次中部地区同比增长22.3%。

华南地区在“一带一路”沿线国家航线覆盖最广，有235条，同比新开航线最多，有62条；其次华东地区，航线数有201条，新开航线数有46条；西南地区运力低于华北地区，但航线数高于华北地区。

直飞“一带一路”国内机场区域投放



直飞“一带一路”国内机场区域航线数



上海浦东运力TOP1，北京首都航线数TOP1

从国内机场看，运力排名TOP3机场分别是上海浦东（PVG）、广州白云（CAN）、北京首都（PEK）三大机场，分别投放出港运力924.8万座、815.0万座、745.3万座；北、上、广三大机场在“一带一路”国家运力投放之和为2485.1万座，承担了47.3%的出港运力，是国内与沿线国家互联互通的主力军。

运力TOP20机场中，广州白云机场运力增加最多，增投76.7万座，其次是上海浦东机场，增投74.1万座；运力同比增速最快的是西安咸阳（XIY），同比增长57.5%，其次是郑州新郑（CGO），同比增长51.0%。

2018年国内机场中，北京首都、广州白云、上海浦东直飞“一带一路”沿线国家的航线最多，分别是79条、57条、53条。运力TOP20机场中，北京首都新开航线数最多，新开11条，其次杭州萧山（HGH），新开10条。

机场	区域	2018年出港运力（万座）	2018年航线数	同比新开航线数
PVG	华东	924.8	53	4
CAN	华南	815.0	57	7
PEK	华北	745.3	79	11
KMG	西南	247.3	44	5
SZX	华南	222.7	35	8
CTU	西南	213.0	39	6
TAO	华东	149.9	11	1
HGH	华东	148.4	31	10
CKG	西南	129.4	29	8
XMN	华南	114.2	15	5
CSX	中部	112.8	29	6
XIY	西北	110.0	30	6
TSN	华北	104.6	18	5
WUH	中部	99.9	23	1
NKG	华东	97.8	18	4
SHE	东北	69.4	15	1
FOC	华南	65.2	14	5
NNG	华南	60.4	28	8
CGO	中部	57.8	17	4
URC	西北	53.9	26	3

广州白云、深圳宝安

CAN、SZX直飞“一带一路”国家航线



广州白云机场（CAN）是“一带一路”重要节点，在参与“一带一路”建设当中发挥重要作用，在与“一带一路”沿线国家的互联互通中，其运力同比增速在TOP3机场中 fastest，同比增长10.4%。2018年，广州白云机场至“一带一路”沿线国家实际出港航班4.0万班次，共承担815.0万出港运力。直飞航线57条，可达31个沿线国家，同比新开航线7条。同比2017年，广州白云至沿线国家的运力增加了76.7万，是与“一带一路”沿线国家互通运力增量最多的机场，其中运力增长主要来自南方航空（CZ），运力同比增加27.1万座，运力增加最多的国家则是泰国。

“十三五”规划中明确提出加快建设深圳机场等国际航空枢纽，强化区域性枢纽机场功能。目前，深圳宝安机场（SZX）至“一带一路”沿线国家实际出港航班1.2万班次，共承担222.7万出港运力。直飞航线35条，可达14个沿线国家，同比新开航线8条。同比2017年，2018年深圳宝安至沿线国家运力增加54.4万座，同比增速32.4%。运力的增长主要来自南方航空（CZ）和深圳航空（ZH），分别增投运力15.4万座、11.1万座，运力增加最多的国家则是柬埔寨。

西南三大机场

KMG、CTU、CKG直飞“一带一路”国家航线



西南地区三大机场在“一带一路”战略中具有重要和独特的区位优势，2018年昆明长水、成都双流、重庆江北机场直飞“一带一路”沿线国家运力分别同比增加29.3%、11.1%、13.8%。

昆明长水机场的运力同比增量最高，运力同比增长56.0万座，运力增长主要来自泰国亚洲航空（FD）和东方航空（MU），运力分别增加12.5万座、9.0万座。成都双流运力同比增长21.2万座，运力增长主要来自中国国际航空（CA）、四川航空（3U），分别增投运力8.0万座、7.8万座。重庆江北机场运力同比增加15.7万座，运力增长最多的航司是泰国狮子航空（SL），增投4.2万座。

目前，昆明长水、成都双流、重庆江北机场直飞“一带一路”沿线国家航线分别有44条、39条、29条，其中主要航线最多均是飞往东南亚地区，直飞东南亚航线分别有30条、25条、20条。从国家层面看，三机场均是直飞泰国的航线数最多，分别有9条、9条、7条。



03

国内航司表现

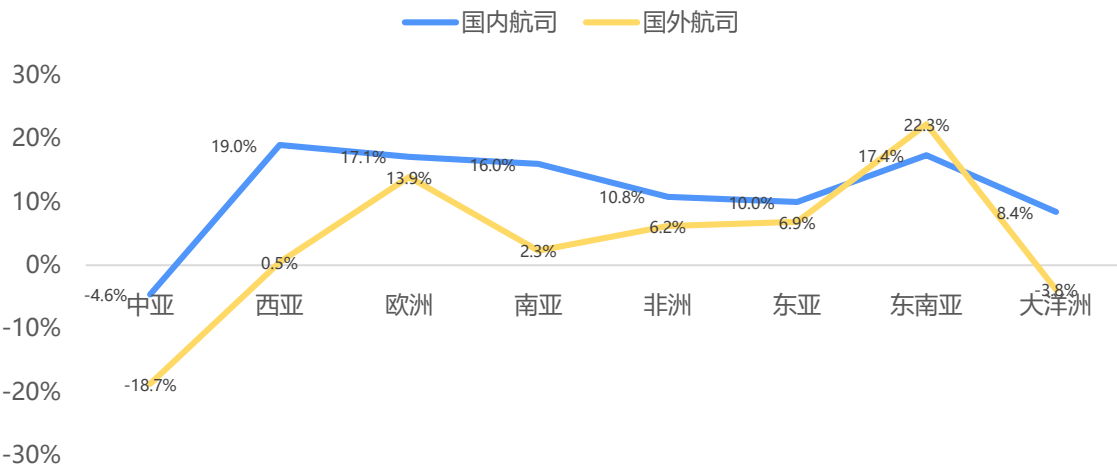
航司运力总体增速14.9%，国内航司增速15.2%

2018年，国内直飞“一带一路”沿线国家运力5256.1万座，相比于2017年同比增长14.9%。其中，国内航司运力占比46.4%，同比增长15.2%；国外航司运力占比46.4%，同比增长14.7%。

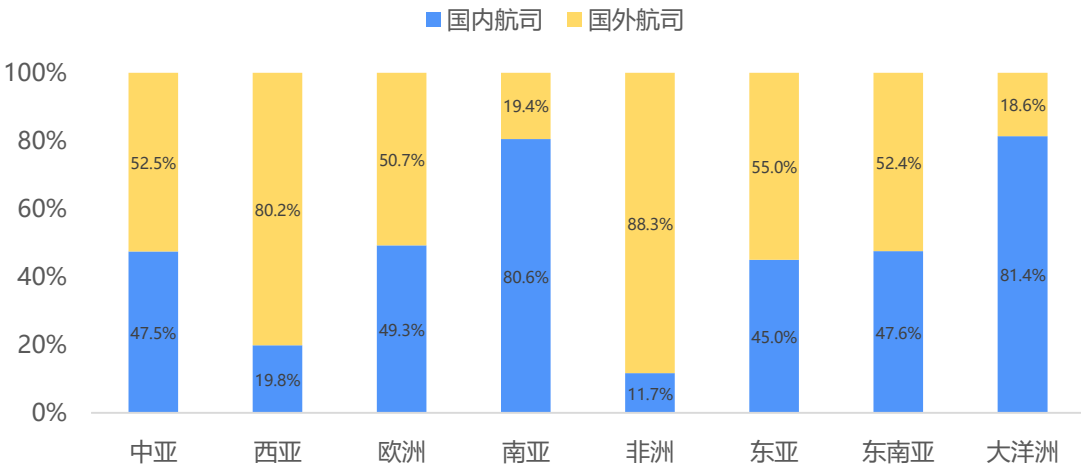
2018年，国内航司在“一带一路”沿线各区域中，运力均有不同程度的增长；其中西亚同比增长最快，达到19.0%，东南亚(17.4%)，欧洲(17.1%)位居第二、三位。国外航司除中亚和大洋洲外，运力同比也均有不同程度的增长，其中东南亚增长最快，高达22.3%。

2018年，区域运力对比中，大洋洲和南亚地区，国内航司占比较高，分别是81.4%和80.6%，而非洲和西亚地区，国外航司占比较高，分别是88.3%和80.2%。

各区域运力同比增速：国内航司 VS 国外航司



区域运力占比：国内航司 VS 国外航司



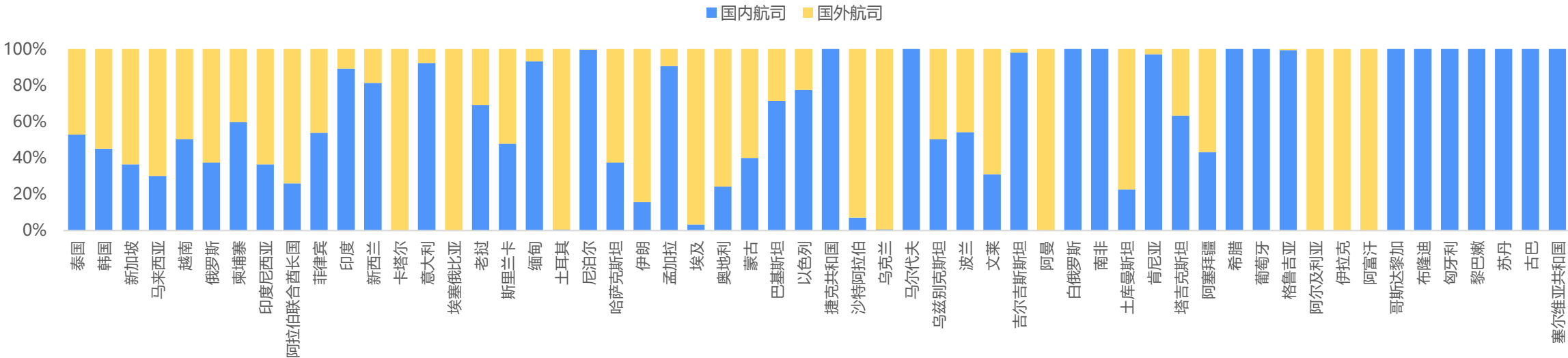
国外航司在新加坡、马来西亚、越南、俄罗斯运力占比较高

2018年，国内机场直飞泰国航线上，国内航司运力占比53.0%，国外航司占比47.0%；与2017年相比，国外航司在该航线上运力投放提高了2.7个百分点。

2018年，出港运力TOP5国家中，国外航司在韩国、新加坡、马来西亚运力占比均大于国内航司。

2018年，“一带一路”沿线国家中，国内直飞捷克共和国、马尔代夫、白俄罗斯、南非、希腊、葡萄牙、哥斯达黎加、布隆迪、匈牙利、黎巴嫩、苏丹、古巴、塞尔维亚共和国的航班均由国外航司直飞。

2018年国内机场直飞运力占比：国内航司 VS 国外航司

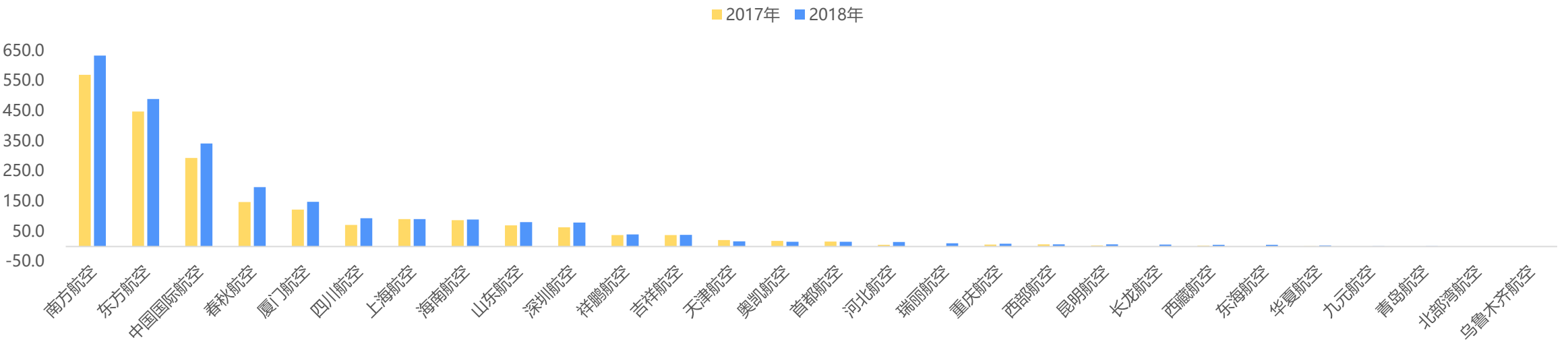


国内航司南方航空运力TOP1，运力增量TOP1

2018年28个国内航司运营“一带一路”沿线国家直飞航线，其中南方航空（CA）、东方航空（MU）、中国国际航空（CA）直飞沿线国家运力最多，分别为632.7万座、489.1万座、341.3万座，运力分别同比增加11.2%、9.3%、16.3%。国内航司中，运力增量最高的为南方航空，新增运力63.8万座，其次是春秋航空（9C），新增运力49.4万座。

2018年瑞丽航空（DR，2018年3月25日）、九元航空（AQ，2018年10月2日）、青岛航空（QW，2018年10月28日）、乌鲁木齐航空（UQ，2018年6月27日）四个国内航司首次开通“一带一路”沿线国家直飞航线，其中，瑞丽航空、九元航空开通均是东南亚航线，青岛航空为东亚航线，乌鲁木齐航空为欧洲航线。

国内航司直飞“一带一路”沿线国家运力



三大航均在东南亚地区投放运力最多

航司	航司名称	航线数	新开航线	通航国家数量	2018年运力 (万座)	同比增量 (万座)	同比增速	沿线运力投放TOP3国家 (万座)	运力增量最多的地区 (万座)	运力增量最多的国家 (万座)
CZ	南方航空	136	12	32	632.7	63.8	11.2%	泰国 (125.0)、韩国 (114.6)、越南 (83.5)	东南亚 (42.4)、南亚 (13.2)	泰国 (13.9)、越南 (13.0)
MU	东方航空	123	18	22	489.1	41.7	9.3%	韩国 (136.9)、泰国 (102.0)、新加坡 (44.5)	东南亚 (24.4)、东亚 (5.4)	泰国 (16.7)、韩国 (5.4)
CA	中国国际航空	62	3	26	341.3	47.9	16.3%	泰国 (77.2)、韩国 (66.2)、意大利 (29.4)	东南亚 (25.5)、欧洲 (10.4)	泰国 (18.8)、韩国 (7.8)

2018年，国内三大航司中：南方航空通航沿线国家最多（32个）、东方航空通航22个国家、中国国际航空通航26个国家。三大航中，南方航空航线数最多（136条），其次是东方航空（123条）。同比新开航线数最多的是东方航空（18条），其次是南方航空（12条）。

从区域层面看，三大航均在东南亚地区投放运力最多、东亚地区投放运力第二，且三大航均在东南亚区域运力增量最大。其中南方航空运力南亚增量第二，中国国际航空运力在欧洲地区增量第二。

从国家层面看，南方航空、中国国际航空运力投放最多的国家均是泰国，韩国运力投放排名第二，与泰国运力差距不大，而东方航空则在韩国运力投放则远高于泰国。此外，中国国际航空对意大利国家运力投放排名第三，其他两大航司则对意大利运力投放相对不高。三大航运力增长点均是来自泰国，此外，南方航空在越南增投第二，东方航空、中国国际航空则都是在韩国运力增投第二。

数据说明

数据来源：飞常准

数据周期：2018.01.01-2018.12.31（同期2017.01.01-2017.12.31）；

国内机场：本报告指中国大陆地区的民用机场，不包括中国香港、澳门和台湾地区。

国内航司：本报告指中国大陆地区的客运公司，不包括中国香港、澳门和台湾地区。

航班：民航客运航班，不含货运、公务机、通用航空等其他航班。

实际出港航班：飞常准有实际起飞和到达时间的航班，不包括取消航班

实际出港运力：实际出港航班所提供的可利用座位数

出港运力同比增速： $(2018\text{年实际出港运力} - 2017\text{年实际出港运力}) \div 2017\text{年实际出港运力}$

直飞航线：报告中航线均为直飞航线，直飞航线数A→B和B→A往返计为2条。

国际地区航班/航线：国内→国际/地区的航班/航线

新开直飞航线：同期对比，2018年有，但2017无的直飞航线。

净增航线：净增直飞航线 = 2018年直飞航线数 - 2017年直飞航线数，不同于新开航线。