

在中国航空公司大举扩张的推动下，中国国际和地区航线运输市场正在经历快速增长。外国航空公司在中国的市场份额一直在下降，它们在华航线的盈利能力也在下降。

年，中国航空公司的国际和地区客运量增长了 ，过去年里，国际和地区客运量增长了一倍多。目前有 家中国航空公司在国际市场上展开竞争，而 年前只有 家。

今年夏天，中国将有 家航空公司运营远程航班，而 年前只有 家。在过去一年里，中国航空公司新推出了 多条远程航线。由于中国航空公司的快速扩张，亚洲中短程航线竞争加剧，由于运力的增长超过需求的增长，导致收益被压缩。 年计划再开通一批新航线 包括亚洲航线和远程航线 ，致使中国国际市场的收益和盈利前景不容乐观。

过去 年，经营国际航班的中国航空公司从 家增至 家。

过去 年，经营远程航班的中国航空公司已从 家增至 家，今年夏天，当吉祥航空和上海航空推出欧洲航线后，该数字将增加到 家。

年，中国航空公司国际航线运力增长 ，过去 年国际航线运力翻了一番以上。

外国航空公司在中国的运力增长速度要慢得多， 年，外国航空公司进出中国的国际航线运力首次跌至 以下。

中国航空公司寻求在 年实现更快速的国际扩张，由于收益和利润会受到进一步的压缩，将对外国航空公司产生影响。

目前，中国有 家航空公司运营国际航班 根据 自 年 月 日起公布的航班时刻表数据统计 。目前，中国只有 家航空公司只在国内市场运营。

总体而言，中国航空公司投放在国内市场的运力是投放在国际航线的运力的 倍 国内航线每周可用座位数有 万个，而国际航线每周可用座位数有 万个 。

中国最大的 家航空公司 国航、东航和南航 共占中国航空公司国际航线运力的 ，占国际总运力的 包括外国航空公司 。这 家航空公司每家都拥有超过 条国际航线而且规模相当。

另外 家航空公司 春秋航空、厦门航空和海南航空 国际航线

每周可用座位数有 万个以上，占中国航空公司国际运力的 。

家中型航空公司 深圳航空、四川航空、吉祥航空、上海航空和山东航空 占中国航空公司国际运力的 。

剩下的 家航空公司国际业务量相对较小，每周可用座位数均不到 万个，共占 的市场份额。这些规模较小的航空公司市场份额均低于 ，其中 家的国际航线数量不超过 条。

过去 年中，有 家航空公司开通了国际航班。 年，华夏航空、长龙航空、西藏航空、西部航空和九元航空开始提供国际航班服务 基于 数据 。

中国联合航空、重庆航空、东海航空、河北航空、昆明航空和瑞丽航空于 年开通国际航线。

另外两家中国航空公司，广西北部湾航空公司和青岛航空公司，于 年开始提供国际航班服务。 年，九元航空公司恢复国际航班 该公司最初于 年推出国际航班，但 年没有运营任何国际航班。

最新一家开通国际航班的中国航空公司是成都航空，于 年 月 日开通了成都至泰国苏梅岛的航班，该航班频率为每周 次。

过去 年，中国有 家航空公司开通了国际航班。北京首都航空公司于 年开始提供国际航班服务，接着 年吉祥航空和

奥凯航空也开始提供国际航班服务。

年前已经开始运营国际航班的 家中国航空公司也都在快速扩张。 年，这 家航空公司的国际航线运力均实现增长，增幅从 到 不等。在过去年中，这 家航空公司的国际航线运力至少增加了 。

按百分比计算，中国三大航的增长速度是最慢的，但每年每家都增加了 万至 万个座位。 家中型航空公司的增长速度更快，但他们增长基数较小，每年最多增加 万个座位。

中

排名

1

2	空股份有限 公司	CZ	19.721	17.325	15.527	10.577	14%	27%	86%
---	-------------	----	--------	--------	--------	--------	-----	-----	-----

排名	航空公司		2018	2017	2015	2012	1 年增长率	3 年增长率	6 年增长率
9	四川航空股份有限公司	3U	2.905	2.315	1.405	0.730	26%	107%	298%
10	上海吉祥航空股份有限公司	HO	2.189	1.950	1.746	0.221	12%	25%	782%
11	山东航空股份有限公司	SC	2.197	1.880	1.457	0.389	17%	51%	465%
12	天津航空有限责任公司	GS	0.882	0.744	0.740	0.085	19%	19%	938%
13	云南祥鹏航空有限责任公司	8L	0.809	0.710	0.165	0	14%	390%	N/A
14	北京首都航空有限公司	JD	0.786	0.638	0.439	0	23%	79%	N/A
15	奥凯航空有限公司	BK	0.456	0.478	0.365	0	-5%	25%	N/A
16	河北航空有限公司	NS	0.384	0.121	0	0	218%	N/A	N/A
17	瑞丽航空有限公司	DR	0.264	0.072	0	0	269%	N/A	N/A
18	重庆航空有限责任公司	OQ	0.143	0.018	0	0	711%	N/A	N/A
19	浙江长龙航空有限公司	GJ	0.137	0.061	0	0	126%	N/A	N/A
20	西部航空有限责任公司	PN	0.135	0.142	0	0	-5%	N/A	N/A
21	昆明航空有限公司	KY	0.131	0.059	0	0	120%	N/A	N/A
22	东海航空有限公司	DZ	0.128	0.012	0	0	949%	N/A	N/A
23	西藏航空有限公司	TV	0.112	0.059	0	0	89%	N/A	N/A
24	中国联合航空有限公司	KN	0.071	0.001	0	0	7319%	N/A	N/A
25	华夏航空股	G5	0.061	0.026	0	0	137%	N/A	N/A

排名	航空公司		2018	2017	2015	2012	1 年增长率	3 年增长率	6 年增长率
	份有限公司								
26	华夏航空股份有限公司	GX	0.035	0	0	0	N/A	N/A	N/A
27	九元航空有限公司	AQ	0.026	0	0	0	N/A	N/A	N/A
28	青岛航空股份有限公司	QW	0.022	0	0	0	N/A	N/A	N/A
	总计		97.675	84.963	70.435	43.938	15%	39%	122%
	总计 (含外航)		191.752	173.296	146.926	104.450	11%	46%	84%

资料来源:CAPA -航空中心和 OAG。

中国航空公司运力的增长速度超过了外国航空公司，目前已占中国国际航线运力的一半以上。

年，中国航空公司国际航线运力首次超过外国航空公司，国际航线运力占比为 。 年，这一比例为 。 年，中国航空公司在往返中国的国际航班上运力仅占 。

年，外国航空公司在中国市场的国际航线运力增长 ，中国航空公司国际航线运力增长 。在过去的 年里，外国航空公司在国际航线的运力增长了 ，中国航空公司国际航线运力增长了 增长速度是两倍多 。

年，中国航空公司运送国际和地区旅客 万人次，比 年的 万人次增长 （数据来源于中国民航局）。其中，香港、澳门和台湾的客运量为 万人次，增长 ，大陆的客运

量为 万人次，增长 。

年，中国航空公司只运送了 万人次国际和地区旅客 包括往返香港和澳门 万人次 。民航局未公布外国航空公司的 客运量数据，只提供了所有中国航空公司的总数据 不按航空公司 分类 ，并将中国航空公司的总数据分为国内、港澳台和“国际” 三部分。

根据中国民航局统计数据，过去 年里，国内航线客运量增速 有 年低于国际航线客运量增速 不包括香港、澳门和台湾地区 。

中国国内航线客运量近十年增长了 ，从 年的 亿人 次增长到 年的 亿人次，而国际航线客运量 不包括香港、 澳门和台湾地区 增长了 ，从 年的 万人次增长到 年的 万人次。这反映出中国各航空公司越来越重视国际市场。

中国航空公司:2008-2018 年国际航线客运量(不包括香港、澳门和台湾地区)图



资料来源:CAPA -航空中心和中国民航局
上图不包括香港、澳门和台湾地区。

年，中国航空公司运力的扩张速度将再次超过外国航空公司。根据目前每周的运力数据，中国航空公司在国际航班投入的运力占 ，外国航空公司运力占 。

中国航空公司运力的快速扩张对外国航空公司产生了很大影响。尽管中国对国际航空服务的需求持续快速增长，但中国航空公司的大量运力涌入压低了收益，影响了外国航空公司的盈利能力。

目前有 家外国航空公司在中国提供国际和地区航空运输服务 根据 年 月 日起的航班时刻表数据 。国泰港龙航空是其中最大的航空公司，其次是大韩航空、韩亚航空、香港航空、泰国亚洲航空、全日空、泰国雄狮航空、澳门航空、新加坡酷航航空公司和 马来西亚 亚洲航空。

按每周运力排列的中国前 10 大外国航空公司:日期 25- 2 -2019

排名	航空公司		每周可用座位数	运力所占份额
1	国泰港龙航空公司	KA	154,424	4.0%
2	大韩航空公司	KE	92,032	2.4%
3	韩亚航空公司	OZ	83,040	2.2%
4	香港航空公司	HX	67,908	1.8%
5	泰国亚洲航空公司	FD	65,522	1.7%
6	全日空航空公司	NH	63,265	1.7%
7	泰国雄狮航空公司	SL	62,466	1.6%
8	澳门航空公司	NX	49,340	1.3%
9	新加坡酷航航空公司	TR	47,328	1.2%

排名	航空公司	每周可用座位数	运力所占份额	
10	亚洲航空公司	AK	43,680	1.1%

注:运力所占份额根据总运力计算(含中国航空公司)。

资料来源:CAPA -航空中心和 OAG。

中国是新加坡酷航航空公司最大的国际市场，目前占其总可用座位数的 ，占其可用座位公里的 。新加坡酷航航空公司的中国航线在历史上表现良好，因此新加坡酷航航空公司在中国迅速扩张。然而新加坡酷航航空公司在当前财年的前三季度 截至 年 月 日 出现了亏损，预计今年将出现四年来的首次亏损，部分原因是该公司在中国航线上的业绩出现了波动。

对国外航空公司的影响不仅限于中国本土市场。中国航空公司已开始积极使用“第六航权”，影响了澳大利亚 欧洲和东南亚 北美等其他市场。中国航空公司在这些市场经常提供低于美元的返程机票。

中国航空公司已开始追求更多的“第六航权”客流量，以满足远远超过本土需求的远程运力的需求。目前有 家中国航空公司经营远程航空服务 欧洲或北美 ，而四年前只有 家。

新加入的 家航空公司分别是 北京首都航空、吉祥航空、四川航空、深圳航空、天津航空和厦门航空。

另外两家新的航空公司，吉祥航空和上海航空，计划在 年 月开始提供远程航空运输服务。吉祥航空计划从上海飞往赫尔辛基，上海航空计划从上海飞往布达佩斯。

这家新加入的公司目前经营 条欧洲航线和 条北美航线。其中 家航空公司还飞往澳大利亚 根据定义和具体航线，飞往澳大利亚的航班不一定全是远程航班。

过去一年，中国航空公司开通了 条欧洲航线、 条美洲航线和 条中东或非洲航线。如果没有双边约束，很可能已经开通更多通往北美的航线。

并且在过去一年中，中国航空公司还在亚洲推出了 多条新的国际航线。尽管这是一个巨大的数字，但这些航线主要面向中国游客数量大幅增长的市场。

随着出国旅游人数的快速增长，中国的出境需求也在迅速增长。然而，在一些市场，运力的增长速度快于需求。在某些地区的国际市场上就是这种情况，但最突出的例子是远程航线市场。

由于亚洲航线可以使用窄体飞机，所以运营亚洲新航线的风险也明显低于新的远程航线。这些线路大多主要 或完全 依赖于销售度假套餐的旅行社的大宗订单，从而进一步降低了风险。

远程航线增长很大一部分来自二线城市，在那里实现盈利尤为困难。对远程航线的需求仍然来自主要城市。因此，航空公司在二线城市开通远程航线时，不得不面对上座率低和收益率低的情况。

一般情况下，由于中国政策限制新开航线与现有远程国际航

线的竞争，因此四大城市开通新的远程航线并不现实。从中国主要城市飞往暂未开通国际航线的国外较小城市的新远程航线是一个选择，但这些航线通常存在上座率和收益率的问题。

鉴于中国航空公司的国际航班和远程航班的比例远低于其它地区的航空公司，比较明智的做法是加大对国际市场的关注并增加中等长度航线。然而，这种扩张方式更具战略性，而非盈利性。

目前中国有 家航空公司运营宽体客机。然而，这些航空公司中只有 家经营着超过 架宽体飞机 中国国际航空公司、中国南方航空公司、中国东方航空公司和海南航空公司。

在其他 家经营宽体客机的航空公司中，目前有 家经营远程航线 四川航空、厦门航空、北京首都航空、天津航空、深圳航空和吉祥航空 。只有 家航空公司经营亚洲的国际业务 上海航空、西藏航空和吉祥航空 ，第 家 金鹏航空 只经营国内业务。

吉祥航空在 年底接收了首批宽体飞机（ 架 ），并在开始远程航线运营之前先在国内和地区航线中使用了这种新型飞机。

上海航空公司也在 年 月接收了三架 飞机，最近宣布将于 年 月在布达佩斯将其投入使用。多年来，上海航空在亚洲地区航线上运营着一支由 飞机组成的机队。

金鹏航空公司在 年 月接收了第一架 飞机，并打算使用这种新型飞机 该公司还订购了三架 飞机 执飞北美的

远程航线以及亚洲地区的中程航线。此前，金鹏航空曾在 2014 年 1 月至 2015 年 1 月期间在国内航线上运营过 1 架 A350-900，之后将其归还给母公司海南航空。

目前运营机队全为窄体机的另外 3 家航空公司 瑞丽航空、东海航空和奥凯航空 也订购了宽体机。这些航空公司很可能在未来几年推出远程航线服务，进一步扩大拥有远程客运航线的中国航空公司的数量。

如前所述，东海航空公司是中国唯一一家只拥有窄体机队并且目前在亚洲以外运营洲际航线的航空公司。它在亚洲以外的唯一航线是深圳到澳大利亚北部达尔文市的航线，飞行时长约为 10 小时。自 2014 年以来，东海航空一直打算推出远程航线，当时它订购了 1 架 A350-900 目前尚未交付。

由于的新航线申请大量增加，预计 2015 年中国航空公司国际航线运力将持续快速增长。这种扩张的战略意义大于盈利，特别是在远程航线上。

2014 年的前两个月，中国航空公司获得了民航局 10 多条新国际航线的经营许可，并提交了 20 多条新开国际航线的申请。这并不意味着所有新批准的航线都会开通，中国的航空公司在其新批准经营的国际航线中有很高比例不开通运营。

2014 年，高于两位数的国际运力增长和旅客运输量增长将推动中国居民青睐的度假市场（如泰国、日本和越南）航空运输量

更快增长。但是，运力增长可能会超过当地需求的增长，迫使中国的航空公司降低票价以刺激需求，并与外国航空公司抢夺客源。中国航空公司也会通过使用更多的第六航权，以非常低的票价进一步争夺客源。

对外国航空公司的上述影响开始受到关注，来自所有主要区域的航空公司都会受到冲击，包括大洋洲、欧洲、非洲、中东和美洲。但是，对亚洲其它航空公司的冲击最大，特别是东南亚航空公司，以及北亚的中国香港、日本、韩国和中国台湾地区的航空公司。

东南亚航空公司近年来由于受东南亚区域内（主要是低成本航空公司的竞争）和海湾地区航空公司扩张的激烈竞争影响，导致其盈利能力大幅下降。中国航空公司由于在中国 东南亚航空运输市场上的快速扩张（ 年超过 万中国旅客赴东南亚地区），以及通过大量使用往来东南亚地区的第六航权，中国航空公司和东南亚航空公司的竞争也将更趋激烈。

（资料来源： 网站 中国航协研究部编译，略有删改）

编校：杨涛 邢鑫

核签：朱耀春

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：
