

DOI: 10.19416/j.cnki.1674-9804.2018.02.013

中国与“一带一路”沿线国家航空市场现状 Analysis of the Market Between China and the Countries Along “the Belt and Road”

张楠 / ZHANG Nan

(上海飞机设计研究院, 上海 201210)

(Shanghai Aircraft Design and Research Institute, Shanghai 201210, China)

摘 要:

分析了中国与“一带一路”沿线国家市场现状,包括 O&D(始发地和目的地)客流变化情况、运力分布情况和中国承运人市场份额变化情况,并在传统影响因素分析的基础上,结合新的增长点对未来市场潜力和发展空间进行展望,为国内承运人国际市场开拓和国产飞机“走出去”探寻市场机会提供支持。

关键词:“一带一路”;航空市场;运力变化;市场份额

中图分类号:F562

文献标识码:A

[Abstract] This paper analyzes the nations alongside the Belt and Road, specifically including O&D (original and destination) passenger traffic, airline capacity and Chinese carrier market share changes. Based on traditional influencing factors, this report will combine new growth points to forecast the future airline market potential and development capability. It will provide support to domestic carriers and home-made aircrafts to open new markets and seek opportunities.

[Keywords] the Belt and Road; aviation market; capacity change; market share

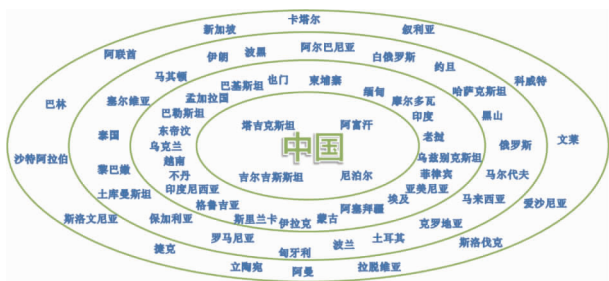
0 引言

“一带一路”是世界上跨度最长的经济大走廊,贯通中亚、东南亚、南亚、西亚乃至欧洲,沿线绝大多数是新兴经济体和发展中国家,发展潜力巨大。航空作为“空中丝路”的“血脉经络”,是互联互通的“空中先锋军”,与“一带一路”发展相辅相成。在宏观政策、对外贸易与投资、旅游以及航空政策环境的推动下,中国民航大踏步地“走出去”——到达“一带一路”沿线国家的客流逐年增加,开通直达中国航班的沿线国家数量逐年增多,中国承运人市场份额逐年增加,中国国内开通直达沿线国家航班的城市数量快速增长,特别是非枢纽城市数量大幅增加。因此,如果对市场现状进行简洁描述,就是“增长 & 增加”。本文以发掘市场机会为目的,着重对中国到沿线国家的运力发展情况进行分析,并就未来市场走向进行展望。

1 沿线国家经济发展水平

根据《“一带一路”贸易合作大数据报告(2017)》,“一带一路”沿线 64 个国家分布在东亚(1 国)、东南亚(11 国)、南亚(8 国)、中亚(5 国)、西亚和北非(19 国)、东欧(20 国)六个地区。根据世界银行的划分,不同的人均 GDP 代表了不同的经济水平。沿线国家中,高收入国家^[1]16 个,主要分布在西亚 & 北非地区、东欧地区;低收入水平国家 4 个,中亚和南亚各两个;大部分的沿线国家都在中等水平,绝大部分东欧国家都在中等偏上、东南亚和南亚大部分国家在中等偏下圈内,西亚 & 北非地区有点两级分化的意味,近半数 of 高收入国家、还有超过三分之一的在中偏下水平,沿线各国经济水平分布如图 1 所示。

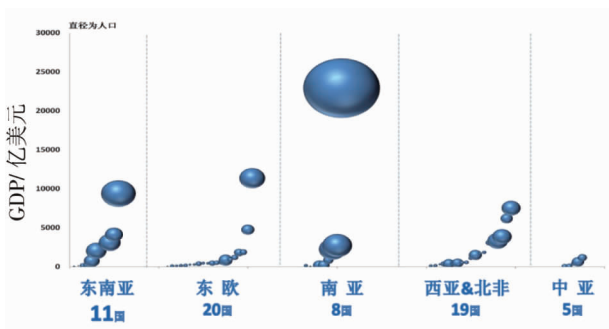
从人口和 GDP 看,东南亚地区除印尼外人口分布相对其他地区均匀,GDP 最高的也是人口最多的国家;东欧人口少,俄罗斯不管是 GDP 还是人口都排名第一,人均 GDP 与中国差不多,属中等偏上水



注:1. 从内圈到外圈依次是低收入国家、中等偏下收入国、中等偏上收入国家和高收入国家;
2. 数据来源于《“一带一路”贸易合作大数据报告(2017)》。

图 1 “一带一路”沿线国家经济水平分布图

平;南亚国家 GDP 和人口基本分三个梯度,印度人口多、GDP 高,第二梯队是孟加拉国和巴基斯坦;西亚 & 北非经济水平差距比较大,人口最多的依次是埃及、伊朗和土耳其,但 GDP 最高的依次是土耳其、沙特、伊朗,埃及排名第四;中亚地区人口少、GDP 也不高,其中乌兹别克斯坦人口最多,但是哈萨克斯坦和土库曼斯坦经济水平更好,具体的人口和 GDP 水平详见图 2。



注:数据来源于《“一带一路”贸易合作大数据报告(2017)》

图2 “一带一路”沿线国家人口和 GDP 水平

2 市场现状

OAG 数据显示,目前中国与“一带一路”沿线 43 个国家开通直达航班,其中阿曼、伊拉克、黎巴嫩、捷克、匈牙利、白俄罗斯、克罗地亚等为新开通直达航班国家。从 O&D 客流看(数据来源: IATA Paxis 数据库, 2013 - 2016 年数据,下同),到“一带一路”沿线国家客流占中国国际旅客客流比例由 2013 年的 26.9% 增至 2016 年的 31.4%;从运力(数据来源于 OAG 计划航班数据库, 2013 - 2016 年数据,下同)看,可供座公里数(ASK)、座位数和航班总数均呈现快速增长;中国承运人参与程度和市

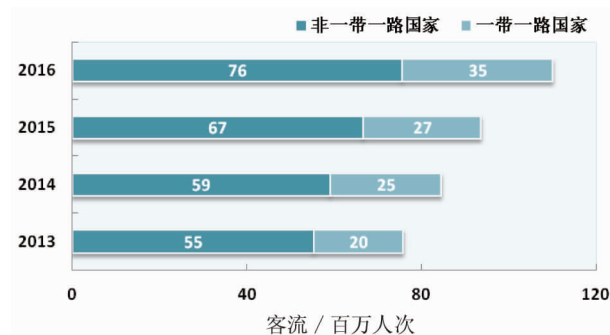


图3 2013-2016年中国国际(O&D)客流发展情况

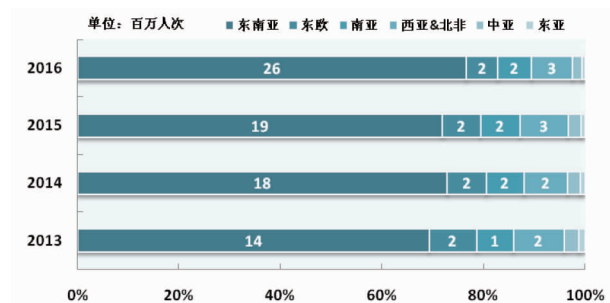


图 4 2013-2016 年中国至一带一路沿线国家(O&D)客流分布



图5 2013-2016年中国至一带一路沿线国家(O&D)
客流年均增幅

其他东欧国家,同时东欧地区还有一定数量的国家没有直达航班,捷克、乌克兰、波兰和白俄罗斯虽然增幅很大,但由于“底子薄”,因此体量十分有限。如图 8 所示。

2.2.3 中国国内主要城市发展情况

从中国国内看,到“一带一路”沿线国家的运力增长主要来源于以下几个方面:(1)区域枢纽城市国际市场,特别是东南亚市场的增长;(2)非枢纽二、三线城市新的国际市场开拓的增长;(3)北上广三大国际枢纽到各个地区的运力的增长。各类城市运力变化情况如图 9 所示。



图 9 各类城市运力变化情况

2013 年中国有 44 个城市开通“一带一路”沿线国家直达航班,这个数字经过三年时间增加至 69 个,包括全部 10 个国际枢纽城市和 29 个区域枢纽城市,其中除东部沿海地区密度增加外,中西部地区市场呈现明显增长,其次是东北地区,东三省开通“一带一路”沿线国家航线的城市数量翻了一番。2013、2016 年开通“一带一路”沿线国家直达航班的机场分布如图 10 所示。2014 年以后开通直达航班的城市包括呼和浩特、西宁、沈阳、银川、石家庄和长春等 6 个区域枢纽城市,其余 24 个均为非枢纽城市。



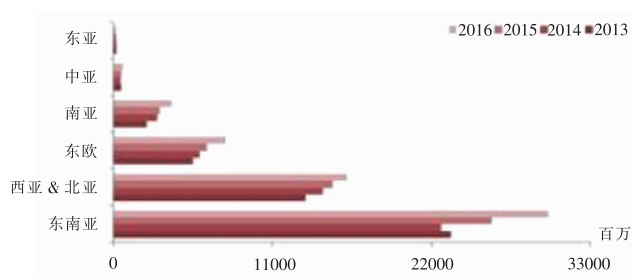
(a) 2013 年



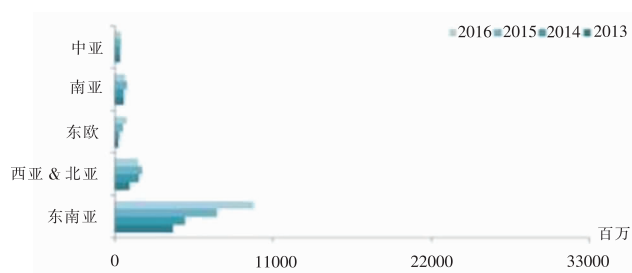
(b) 2016 年

图 10 2013 年和 2016 年国内开通至沿线国家直达航线城市分布

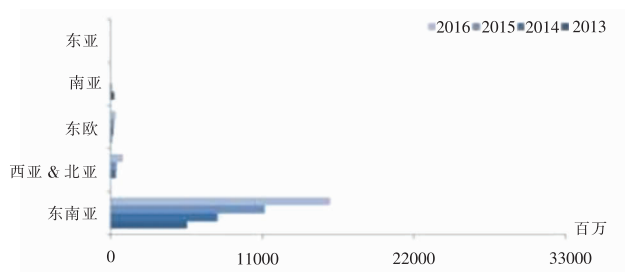
国际枢纽城市、主要区域枢纽和非枢纽城市到沿线各地区 ASK 变化如图 11 所示,其中 10 个国际枢纽覆盖了沿线所有区域,而区域枢纽和非枢纽均以东南亚为主。



(a) 北上广国际枢纽 ASK 分布



(b) 除北上广外的国际枢纽 ASK 分布



(c) 区域枢纽 ASK 分布



图 11 主要城市至各地区 ASK 发展情况

从主要城市市场变化情况看,10 个国际枢纽城市中,北京、上海、广州、昆明和深圳五个城市变化相对平稳,西安和重庆均出现量级上的增长,成都和哈尔滨增幅相对较高,乌鲁木齐在连续两年大幅增长后,出现了近 20% 的降幅,初步估计由其贸易量下降导致,乌鲁木齐是唯一一个呈现负增长的国际枢纽城市;29 个区域枢纽城市中,除杭州和厦门市场相对成熟外,普遍呈现的是大幅增长的趋势,且增幅并不稳定,市场潜力和风险并存;非枢纽城市中有 30 个开通了对“一带一路”沿线国家的直达航班,其中近三分之二的城市是在“一带一路”倡议提出以后开通的,不到一半的城市基本呈现稳定增长,其余城市都还处于市场开发初期,市场总量相对较小。

2.2.4 中国承运人市场份额发展情况

2013 - 2016 年,中国承运人在“一带一路”沿线国家国际航空市场上所扮演的“角色”越来越重要,承运人数量逐年增加,运力投入大幅提升,详见表 2(数据来源于 OAG 计划航班数据库,2013 - 2016 年数据库)。2016 年的 19 家承运人中有 4 家(西部航空、华夏航空、长龙航空和西藏航空)初次投入国际航线运营,运力均投向东南亚市场,如图 12 所示。

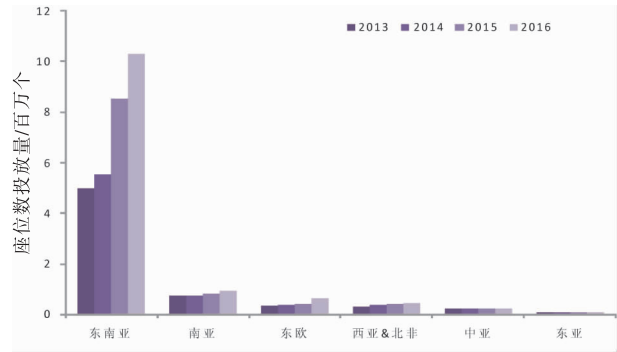
表 2 2013 - 2016 年中国承运人市场份额变化情况

年份	承运人 /家	ASK 占比	座位数 占比	航班数 占比
2013	13.0	33.2%	39.1%	46.2%
2014	14.0	33.0%	39.3%	46.9%
2015	14.0	39.3%	45.9%	53.1%
2016	19.0	39.4%	45.1%	52.1%

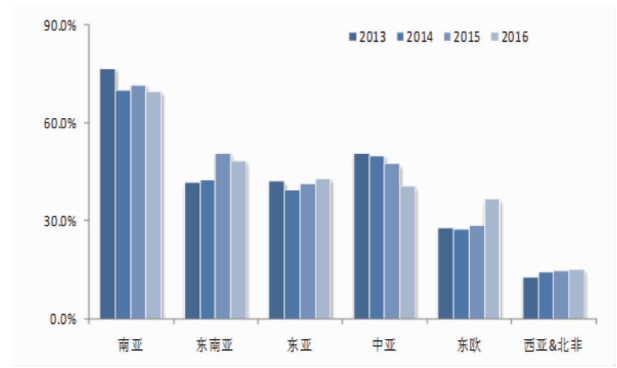


图 12 中国承运人数量变化情况及 2016 年承运人列表

中国承运人中,南航在沿线国家运力投放上一直处于头把交椅,其次是东航(含上航)、国航(含山航)和厦门航空,同时春秋航空、海航集团、深圳航空和吉祥航空表现出了强劲的增长。2013 - 2016 年中国承运人在各地区座位数投放量及占比变化趋势如图 13 所示。



(a) 座位数投放量



(b) 座位数投放占比

图 13 2013 - 2016 年中国承运人在各地区座位数投放量及占比

1) 中国承运人在东南亚地区的运力投放远远高于其他地区,在该市场的座位数投放占比接近 50%,且呈现逐年增加趋势;

2) 到 2016 年底,共有 8 家中国承运人提供中国

到南亚的直达航班,座位数合计占比约为七成,是中国承运人座位数投放占比最高的地区,座位数增幅相对平稳;

3)东欧地区增幅变化出现在2016年,东航、南航和海航纷纷增加了在该地区的座位数的投放,同时吉祥航空、深圳航空亦纷纷加入该市场,也使得中国承运人在东欧市场占比提升至36.7%;

4)西亚 & 北非地区增幅主要出现在2014年,主要是南航和国航提升了运力投放,但2015-2016年间增幅很小,在该市场上中国承运人座位数占比一直在15%左右;

5)东亚市场上,除国航外,还有两家蒙古国本土航空公司提供运力,国航在该地区座位数占比超过四成,座位数投放增长缓慢;

6)中亚市场上,中国承运人与本土承运人运力投入略低,中国承运人仅南航和海航两家,而中亚五国共有11个承运人参与其中。

3 驱动要素分析与展望

现代航空市场发展离不开贸易的增长、文化的交流、旅游的发展、基础设施条件的改善以及民航合作的深化。“一带一路”官网公布信息显示,“一带一路”倡议已获得全球100多个国家和国际组织的积极响应,联合国大会、联合国安理会等重要决议也纳入了“一带一路”建设内容中。中国与50多个国家签署了相关的合作协议;同沿线20多个国家建立了56个经贸合作区,累计投资185.5亿美元;以亚投行、丝路基金为代表的金融合作不断深入,一大批重大基础设施项目正在稳步推进,“中国制造”、“中国建造”和“中国服务”受到越来越多沿线国家的欢迎。在刚刚闭幕的“一带一路”国际合作高峰论坛上,又签订了5大类,共76大项、270多项具体成果^[2]:与包括蒙古、巴基斯坦、尼泊尔、克罗地亚、黑山、波黑、阿尔巴尼亚、东帝汶、新加坡、缅甸、马来西亚等国签订“一带一路”合作谅解备忘录;与包括联合国工业发展组织在内的9个国际组织签署合作文件;与乌兹别克斯坦、土耳其和俄罗斯政府签署国际运输及战略对接协定;交通运输部与柬埔寨、巴基斯坦和缅甸等国有关部门签署“一带一路”交通运输领域合作文件;与三十多个国家政府签署经贸合作协议等。

从贸易合作看^[1],在国际市场需求持续低迷的情况下,2016年中国与沿线国家实现进出口额6.3万亿元人民币,同比增长0.6%,约占中国进出口贸易总额的25.9%。东南亚是中国最大的出口目的地和最大的进口来源地,其中越南超越马来西亚成为我国在沿线国家中最大的贸易伙伴,其他比重较大的地区还有东欧、西亚 & 北非,与新加坡、印度、俄罗斯、泰国、波兰的外贸总量在沿线国家中居前五名;华东、华南、华北是与沿线国家开展贸易合作的主要地区,广东是国内与沿线国家贸易额最大省份。

近几年,随着国内跨境电商的发展,跨境购物需求日趋提升,同时中国消费升级也给沿线国家带来巨大的市场机遇。根据阿里研究院联合DT财经发布的《网上丝绸之路大数据报告》,俄罗斯电商购买力最强,其次是乌克兰、以色列、白俄罗斯和波兰,而中国消费者消费最多的是泰国,其次是新加坡、马来西亚、以色列和捷克^[3]。

从旅游看,“一带一路”跨越东西方,涵盖了全世界74%的自然保护区与近50%的文化遗产,被誉为世界最具有活力和潜力的黄金旅游之路。随着“一带一路”倡议的推进,沿线国家民众之间的关注度和兴趣度都在上升,中国已与46个沿线国家和地区缔结各类互免签证协定,并有19个参与“一带一路”合作的国家和地区给予了中国公民落地免签便利。2015年至今,先后建立中国-东盟、中国-中东欧、中俄蒙等一系列双边旅游合作机制,国家旅游局连续三年以“丝绸之路旅游年”为年度旅游宣传主题,激发国际业界和入境客源市场对丝绸之路旅游的向往,提升中国入境游市场。同时,我国出境游人数已连续12年刷新历史纪录,出境游总人数从2006年的3452.36万人次上升至2016年的1.22亿人次,增加了2.5倍,2016年中国赴“一带一路”沿线国家出游总人次是2015年的2.7倍,高于中国出境游整体水平。东南亚地区是最火爆的出境游区域,发展最快的是俄罗斯和中东欧等新兴旅游目的地。从国家看^[4],沿线64个国家中,中国游客到访人数最多的前十名国家依次是泰国、菲律宾、越南、新加坡、印度尼西亚、马来西亚、马尔代夫、阿联酋、柬埔寨和斯里兰卡,增速最快的前十名国家分别为俄罗斯、文莱、波兰、捷克、匈牙利、尼泊尔、埃及、塞尔维亚、土耳其和斯洛伐克。根据国家旅游

局预计,“十三五”期间,中国将为“一带一路”国家输送 1.5 亿人次旅游,还将吸引相关国家 8 500 万人次游客来华旅游。

从中国民航发展看,中国民航在基础设施建设、国际运输市场开拓、与沿线国家的航空合作上初见成效,沿线省份新建机场 33 个,完成枢纽机场改扩建项目 51 个,重点推进 51 个直接服务于“一带一路”的民航大、中型建设项目,参与沿线 20 多个国家、近 40 项基础设施建设项目,以及门户枢纽建设和丝绸之路经济带航空运输通行能力的提升等;与 62 个“一带一路”沿线国家签订双边航空运输协定,与 43 个国家实现空中直航,每周提供约 4 200 个航班,国内航空公司新开辟沿线国家航线 240 条^[5]。

“一带一路”对经济全球化推动作用日趋显现,“中国制造”、“中国建造”和“中国服务”受到越来越多沿线国家的欢迎,经贸增长和跨境电商市场为国际航空市场发展提供优渥的发展环境,民航基础设施建设和航空合作为其提供保障基础,出境游和入境游人数则直接刺激中国民航客运业务的增长。未来,东南亚市场民航客运业务在旅游市场的带动下依然会保持增长,但是增幅不会长时间维持在高水平;随着东欧、西亚 & 北非地区航空合作的进一步深化,以及旅游、文化交流的进一步扩大,中国民航客运业务将会出现大幅的增长;南亚和中亚市场增幅相对稳定,东亚市场则受市场环境的影响,很可能继续萎缩。

除了这些沿线国家外,还有不少非洲、拉美和欧洲的国家对“一带一路”倡议产生了浓厚的兴趣并积极参与其中,如欧洲的德国、瑞士、西班牙,拉美的智利、阿根廷以及非洲地区的突尼斯、肯尼亚、埃塞俄比亚等国。按照欧洲“天空一体化”的设想,未来如果能在欧亚大陆乃至非洲一起实现

“天空一体化”,民航市场必将出现“非一般”变化。

4 结论

随着国内(高铁)竞争加剧,出境游“走俏”等一系列因素的刺激,中国民航借“一带一路”倡议的“东风”,“走出去”的市场效应逐步加大,并且随着“一带一路”倡议的落实和推进,航空市场必将呈现更大的增长空间。同时,中国民航的“走出去”必然也会推动沿线其他国家航空市场的发展,市场潜力巨大,中国航企大有可为,中国的航空制造商亦大有可为。

参考文献:

- [1] 国家数据中心. “一带一路”贸易合作大数据报告(2017)[EB/OL]. [2017-6-20]. <http://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/9970.htm>.
- [2] 新华社. “一带一路”国际合作高峰论坛成果清单[EB/OL]. [2017-6-20]. www.cssn.cn/dzyx/dzyx_jlyhz/201705/t20170516_3519564.shtml.
- [3] 阿里研究院. eWTP 助力“一带一路”建设——阿里巴巴经济体的实践[EB/OL]. [2017-6-20]. <http://www.aliresearch.com/blog/article/detail/id/21314.html>.
- [4] 中国旅游新闻网. 2017“一带一路”出境游趋势报告[EB/OL]. [2017-6-20]. <http://www.cntour2.com/viewnews/2017/05/16/u6lMiNYATili2MvoPBLt0.shtml>.
- [5] CADAS. 数据解读中国航空业的“一带一路”[EB/OL]. [2017-6-20]. <http://www.carnoc.com/detail/402835>.

作者简介

张楠 女,本科,高级工程师。主要研究方向:民机市场研究和销售支援;E-mail: zhangnan@comac.cc

钮昊珺 男,硕士,助理工程师。主要研究方向:民机市场研究;E-mail: niuhaojun@comac.cc