



航空运输业对中国的重要价值

航空运输业对中国经济的重要贡献

航空运输业对中国经济的总体影响



衡量航空运输业的经济贡献存在多种方式，其中两个关键指标尤为重要：一是由航空运输业（包含航空公司、机场运营商及驻场商家、航空导航服务提供商（ANSP）以及制造商等“直接”参与者）创造的就业岗位数量；二是航空运输业对国内生产总值（GDP）的贡献。在中国²，航空运输业的直接从业人员高达210万人，经济产出为537亿美元，占中国GDP的0.3%。

更广泛的供应链、员工消费和旅游开支则为航空业带来了额外的收益，共同为中国GDP贡献了2,536亿美元，并创造了1,020万个就业岗位。

由航空运输业带动的旅游业为中国GDP贡献了198亿美元，并提供了120万个就业机会。此外，前往中国大陆的国际游客每年所购买的本国企业的产品和服务预计为中国经济额外贡献了573亿美元³。

资料来源：牛津经济研究院，2023年¹。

中国航空运输业和旅游业对GDP的贡献与就业情况



航空公司	机场、ANSP、民航制造企业	由航空运输业带动的旅游业
246亿美元	291亿美元	198亿美元
601,700个就业岗位	150万个就业岗位	120万个就业岗位

资料来源：牛津经济研究院，2023年⁴。

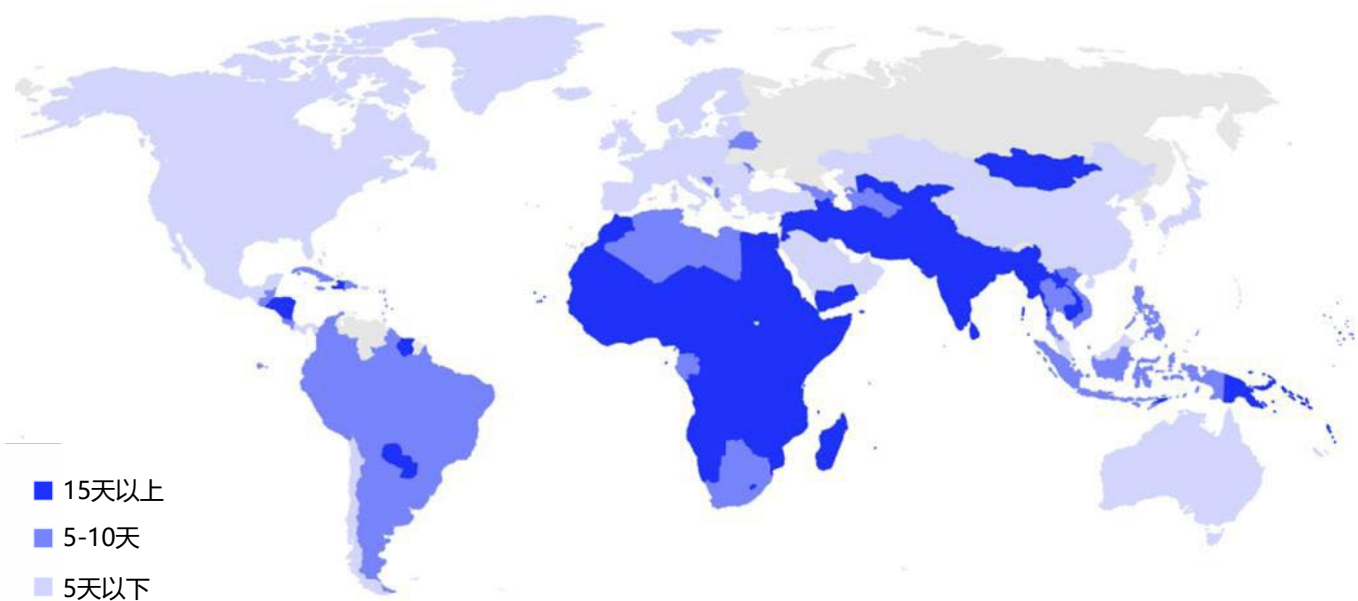
注意：上表列出了2023年主要结果的核心组成部分；请注意，该表未包含间接效益和诱发效益，这些效益同样构成总体经济影响的重要部分。

航空运输业带来的巨大而广泛的社会效益

航空运输业不仅带来了广泛的社会效益，还在实现联合国可持续发展目标（SDG）方面发挥了重要作用⁵。通过增强教育的可及性和交通便利性、促进文化交流以及推动社会经济发展，航空运输业成为了国家扩大生产潜力、实现长足经济增长、减贫攻坚以及改善民生的关键力量。

航空运输成本是决定航空运输业收益规模的重要因素之一。过去50年间，全球航空运输成本下降了70%⁶，显著提升了航空旅行的可及性。2011年至2023年间，中国的平均实际机票价格下降了45%⁷，当地民众现在为购买一张机票所需的工作天数为3.7天⁸。整体而言，2023年中国每千人次人均乘坐飞机出行次数为425次⁹。

2023年，旅客为购买一张机票所需工作的天数



资料来源：IATA可持续发展与经济部门基于IATA直接数据解决方案（DDS）及世界银行¹⁰的数据。

航空运输业促进了商品、投资和贸易的流动

航空运输业有力推动了全球贸易和投资，提高了劳动和资本的生产率，促进了创新发展和知识传播。由航空运输业推动的商品流动，通过促进国际合作、专业化分工和资源的有效配置，为本地和全球市场带来了更可观的经济效益。

航空业在促进动态高效供应链的发展和推动电子商务增长等方面发挥着至关重要的作用。在危急时刻，航空货运肩负提供人道主义援助和紧急救援的重要使命。

2023年，中国机场共处理了1680万吨航空货物，有力支撑了国家的进出口贸易。

1680
万吨
航空货运量



第二大

航空货运市场

第一大

贸易市场

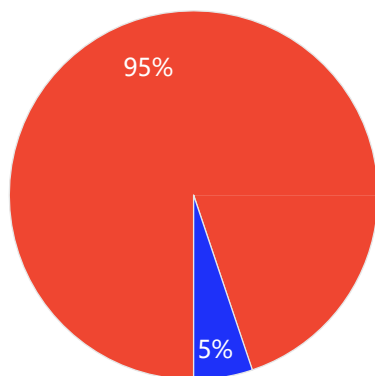
资料来源：国际机场协会（ACI），2023年（货运数据）；世界银行，2023年（贸易数据）

发达的航空网络提升了社会发展和生活品质

通过快速且安全地连接不同城市和地区，航空运输不仅为消费者带来了便利，也为更广泛的经济注入了活力。航空运输缩短了地理距离，使世界的连接更加紧密，丰富了人们的生活体验，促进了文化的多样性。在农村和偏远地区，航空运输为当地提供了重要的支持，确保了医疗、教育和就业的可达性。

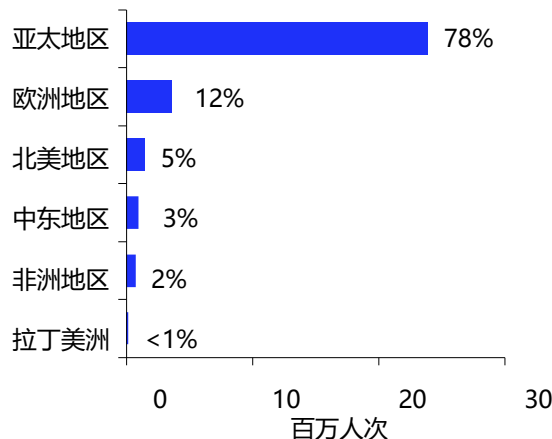
中国大陆和海外O-D旅客出发人次占比 (%)

■ 中国大陆 ■ 海外



资料来源：IATA DDS, 2023年。

从中国大陆前往各地区的海外O-D旅客出发人次占比



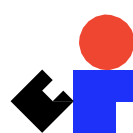
资料来源：IATA DDS, 2023年。
注意：拉丁美洲包括南美洲和中美洲及加勒比海地区。

2023年，中国始发地-目的地（O-D）的国际航空旅客运输量占总运输量的5%，相当于3,080万人次。亚太地区是中国客运量最大的海外市场，其次是欧洲和北美地区。具体而言，近2,390万名旅客从中国大陆出发前往亚太地区其他市场（占总航空客运量的78%），360万名旅客前往欧洲（占总航空客运量的12%），150万名旅客前往北美（占总航空客运量的5%）。疫情的阴云仍未全部消散，航空运输业仍在回暖之中。

从中国出发的十大热门旅行目的地城市

中国香港	排名第1	303万旅客 9.8%
261万旅客 8.5%	排名第2	曼谷
首尔	排名第3	255万旅客 8.3%
177万旅客 5.7%	排名第4	新加坡
东京	排名第5	167万旅客 5.4%
162万旅客 5.2%	排名第6	中国澳门
中国台北	排名第7	146万旅客 4.7%
102万旅客 3.3%	排名第8	吉隆坡
大阪	排名第9	97万旅客 3.2%
55万旅客 1.8%	排名第10	普吉岛

资料来源：IATA DDS, 2023年。
注意：该排名依据中国大陆出发的海外O-D客运量，按照2023年出发旅客总人次和占有所有旅客的百分比进行计算。



3080万
出境旅客



排名第13
旅客出发人次市场排名

39.4%

海外旅客出发人次较2019年恢复



2.0%
全球国际客运量占比



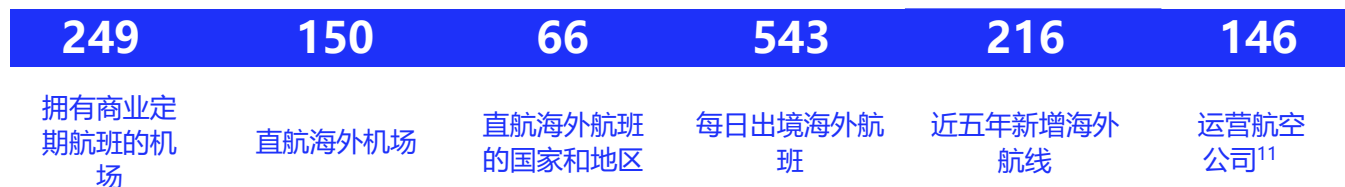
9.0%
亚太区国际客运量占比

资料来源：IATA DDS, 2023年。
注意：按O-D海外旅客出发人次计算。

连通性对经济发展至关重要

航空连通性是释放一个国家经济增长潜力和促进繁荣的关键基石。通过增强航空连通性，全国各地区的行业都能够更深入地参与动态商业活动。国内和国际的互联程度不仅是经济效益产生的重要推动力，更是其有效分配的加速器。

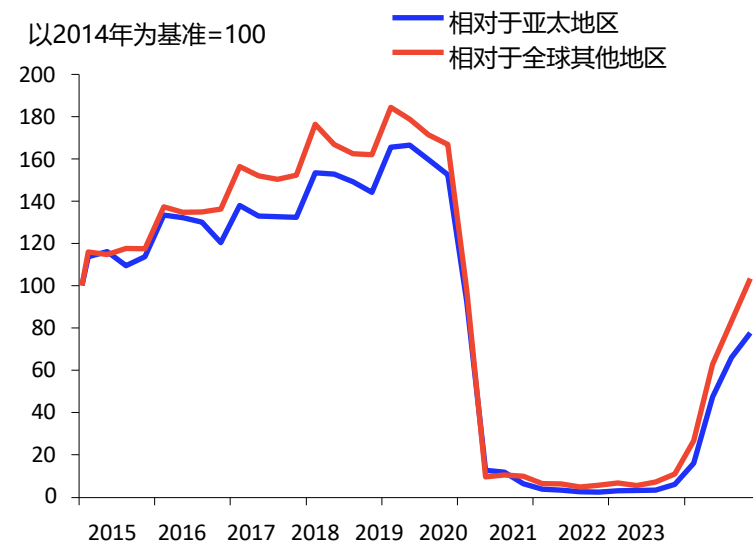
中国的航空连通性指标



资料来源：官方航空指南 (OAG)，2023年。

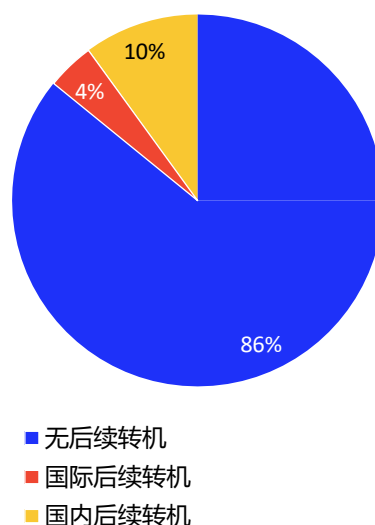
相比2014年，中国的国际航空连通性指数在亚太地区内下降了47%，在全球所有其他地区范围内下降了29%。这一趋势主要归因于新冠疫情对中国市场造成的冲击，行业复苏仍在进行中。了解这种连通性的本质也很重要。就中国市场而言，10%的海外旅客在抵达中国大陆境内后转乘国内航班抵达下一国内目的地。86%的海外旅客在抵达中国大陆境内后行程随即结束或选择搭乘其他交通工具出行。4%的海外旅客在抵达中国大陆境内后需要继续乘坐其他国际航班继续行程。

中国的国际航空连通性



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，基于OAG提供的数据，2023年¹²。

国际到达旅客的后续转机情况



资料来源：IATA DDS，2023年¹³。

尾注

¹ 航空运输行动组织，2024年《航空业无国界利益报告》，基于牛津经济研究院提供的数据。
² 本文件中，与中华人民共和国有关数据不包括中国台北、香港特别行政区和澳门特别行政区的统计数据。
³ 世界贸易和旅游理事会，2023年《旅游业数据与统计》。
⁴ 航空运输行动组织，2024年《航空业无国界利益报告》，基于牛津经济研究院提供的数据。
⁵ 航空运输行动组织，未注明日期。《可持续发展目标与航空业》。
⁶ 航空运输行动组织，2020年《航空业无国界利益报告》。
⁷ 实际机票价格是指考虑通货膨胀影响调整后的往返中国大陆/在中国大陆境内O-D旅行的平均机票价格。计算数据源于IATA直接数据解决方案（2023年）和国际货币基金组织（2023年）提供的数据。
⁸ 当地民众为负担一张机票所需的工作天数是根据2023年的平均机票价格和人均GDP估算得出的。基于IATA直接数据解决方案（2023年）和世界银行（2023年）提供的数据计算得出。
⁹ 人均乘机次数是根据2023年的O-D客运量和人口数量估算得出的。基于IATA直接数据解决方案（2023年）和世界银行（2023年）提供的数据计算得出。
¹⁰ 当地民众为负担一张单程机票所需的工作天数，是根据2023年的平均机票价格和人均GDP估算得出的。基于IATA直接数据解决方案（2023年）和世界银行（2023年）提供的数据计算得出。
¹¹ 将每周至少运营一个定期航班作为最低门槛。
¹² IATA连通性指数是根据航线的总运力（以可用座位数计）并结合目的地机场的容量进行加权计算得出的。连通性指数基于官方航空指南（2023年）提供的数据计算得出。
¹³ 指抵达中国大陆境内的海外旅客及其后续转机情况。例如，如果旅客在抵达中国大陆境内后无需继续乘坐其他航班，则属于“无后续转机”类别。抵达中国大陆境内后需进行国内转机的旅客属于“国内后续转机”类别；抵达中国大陆境内后需继续乘坐国际航班前往海外的旅客属于“国际后续转机”类别。