

2019

北京“一市两场” 客运洞察专题报告

说明

此报告旨在研究北京大兴国际机场（PKX，以下简称大兴机场）与北京首都国际机场（PEK，以下简称首都机场）（简称“一市两场”）在运力、航班排期计划、交通枢纽、受众群体等方面的差异性，为航司在两基地的经营和营销策略提供数据支持，亦可为驻场的其他领域商户在机场广告投放策略方面提供参考。由于本报告运力相关数据周期为2019年10月27日至2019年11月30日，所以客座率和平均票价未考虑季节、节假日等影响因素。

研究对象

本报告研究主体对象为大兴机场，通过与首都机场在运力、交通枢纽、价格、群体特征等方面的数据比较，探究机场营运特征及旅客行为偏好，助益航司精准营销。

数据源及时间

报告所用数据源包括公开资料整理的开源数据，航班管家脱敏数据，国双MediaD3.0爬取的开源数据、调研数据等。其中，国双MediaD3.0产品是一款专业的互联网信息监测与挖掘系统，利用国内领先的分布式云计算爬虫技术，实时抓取新闻、论坛、贴吧等全网信息。数据抓取周期为2018年12月1日至2019年11月30日。

定义解释

航班量：飞机由始发站按规定的航线起飞，经过经停站至终点站或直达终点站的运输飞行次数。

出港准点航班：满足以下两个条件之一的航班：1) 实际起飞时间-计划起飞时间<30分钟；2) 推出时间-计划起飞时间<15分钟。

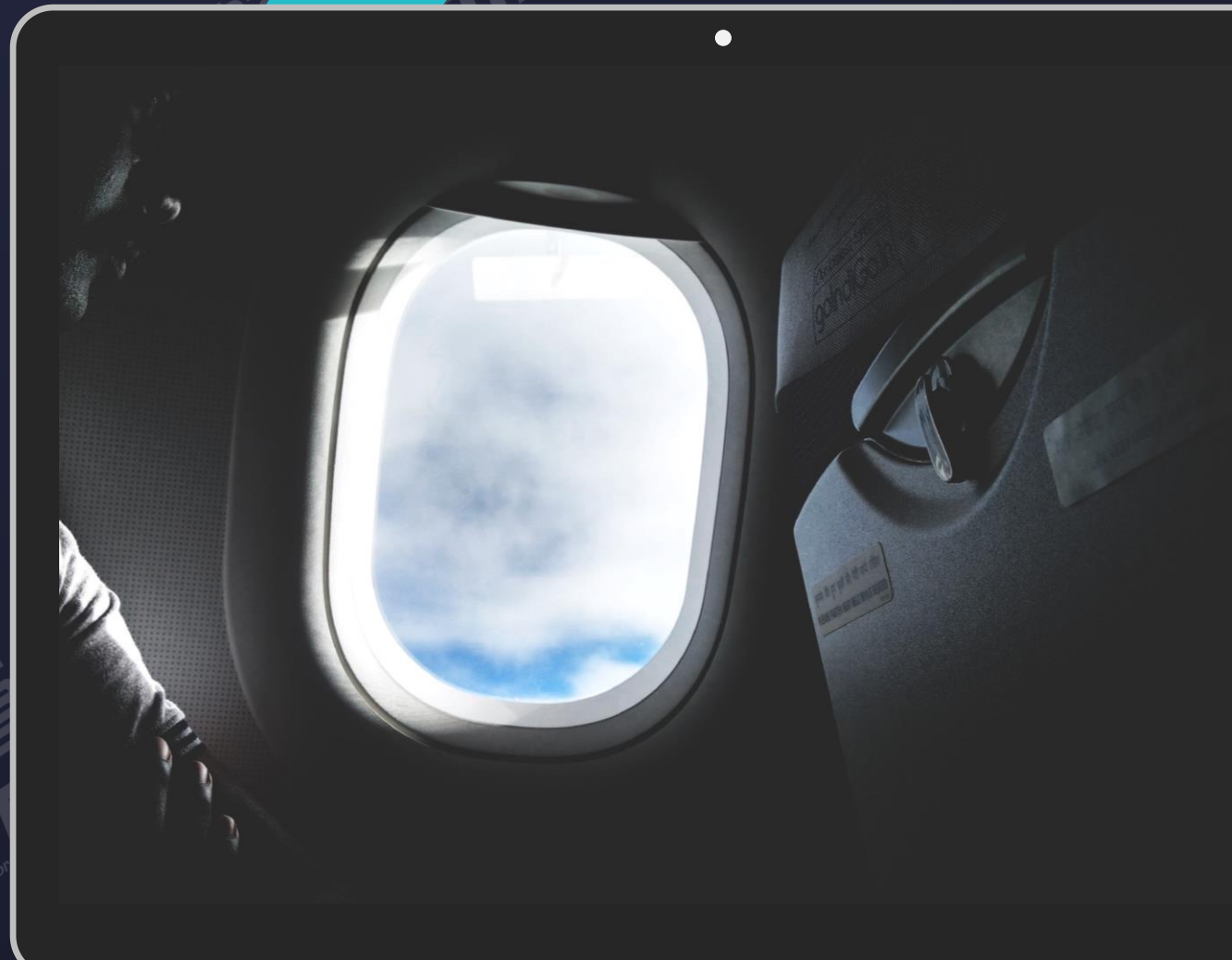
出港准点率：出港准点航班量÷实际出港总航班量×100%。

大兴新增航班：2019年未在首都机场&南苑机场运营过的航班。

Data Focus, Value Creation

NO.01

大兴机场[PKX] 整体客运现状概览



大兴机场正式投运，北京迈入“一市两场”航空双枢纽时代

随着定位于大型国际航空枢纽的大兴机场的落成及正式开航，北京将进入“一市两场”运营发展新阶段。在新的运营模式中，如何实现资源的合理分配，迎合市场，将引发众航司和商界的重新思考。

北京大兴机场诞生及发展大事记

诞生大事记

1993

北京市编制城市总体规划，提出**建设北京第二机场**，定位为**中型机场**，规划通州张家湾和大兴庞各庄两个待选场址，并征得原民航总局同意。

2002

因北京第二机场定位发生变化，由中型机场升级改为大型机场最终确定为**国际枢纽机场**，新选址选出了河北廊坊地区的旧州、曹家务、河西营和天津武清的太子务四个备选场址。

2003

国务院审议通过开展北京第二机场选址论证工作。

2004

新一轮的选址选定了大兴南各庄，河北固安后西丈、彭村、东红寺四个备选场址。

2008

国家发改委牵头，会同总参、民航局及北京市、天津市河北省政府等有关部门，成立北京新机场选址工作协调小组，重新启动选址工作

2009

经北京新机场选址工作小组研究确定，推荐**大兴南各庄**为北京新机场选址

发展大事记

施工阶段

- 2012年12月 **国务院正式批复**同意建设北京新机场
- 2014年12月 飞行区工程破土动工
- 2015年09月 航站楼核心区全面开工

验收阶段

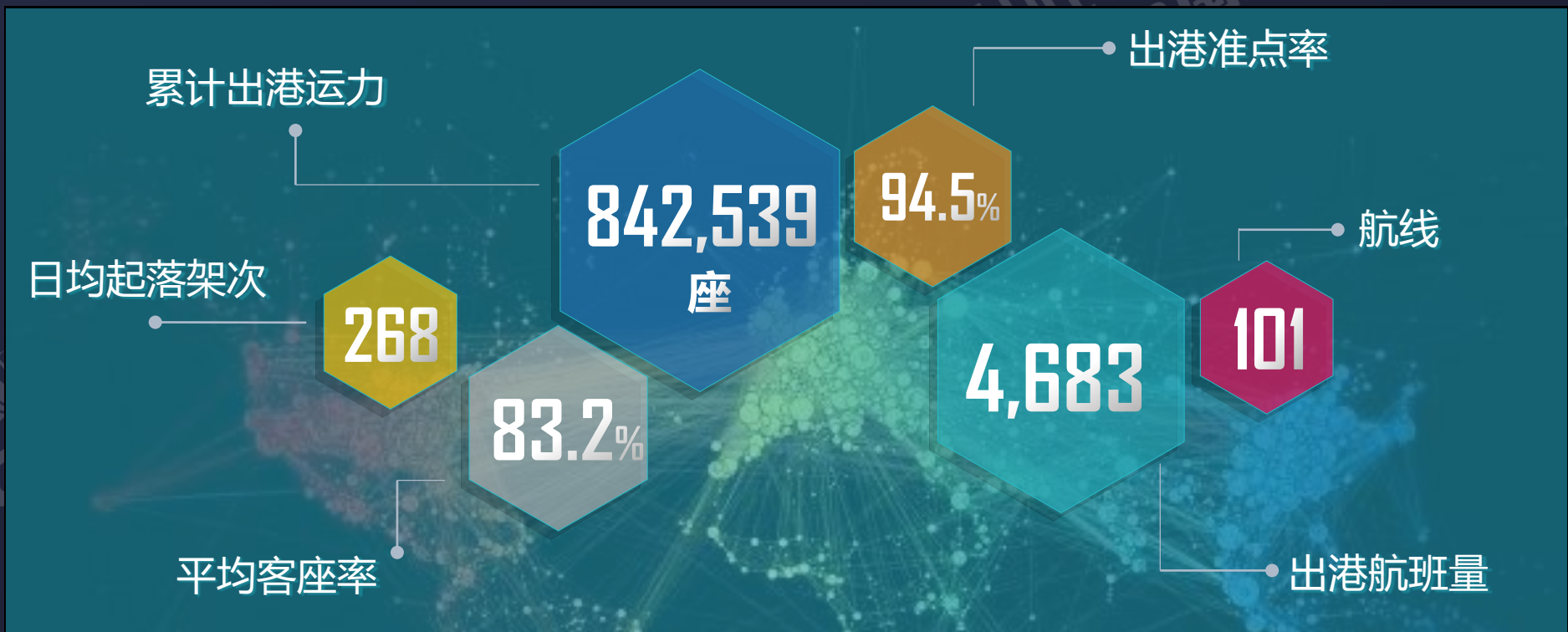
- 2018年09月 北京新机场**定名为**“北京大兴国际机场”
- 2019年05月 北京大兴国际机场**真机试飞成功**
- 2019年06月 航站楼主体工程**竣工验收**

正式通航

- 2019年09月 北京大兴国际机场**正式开航**
- 2019年10月 15家国内外航空公司自2019冬春航季入驻大兴机场



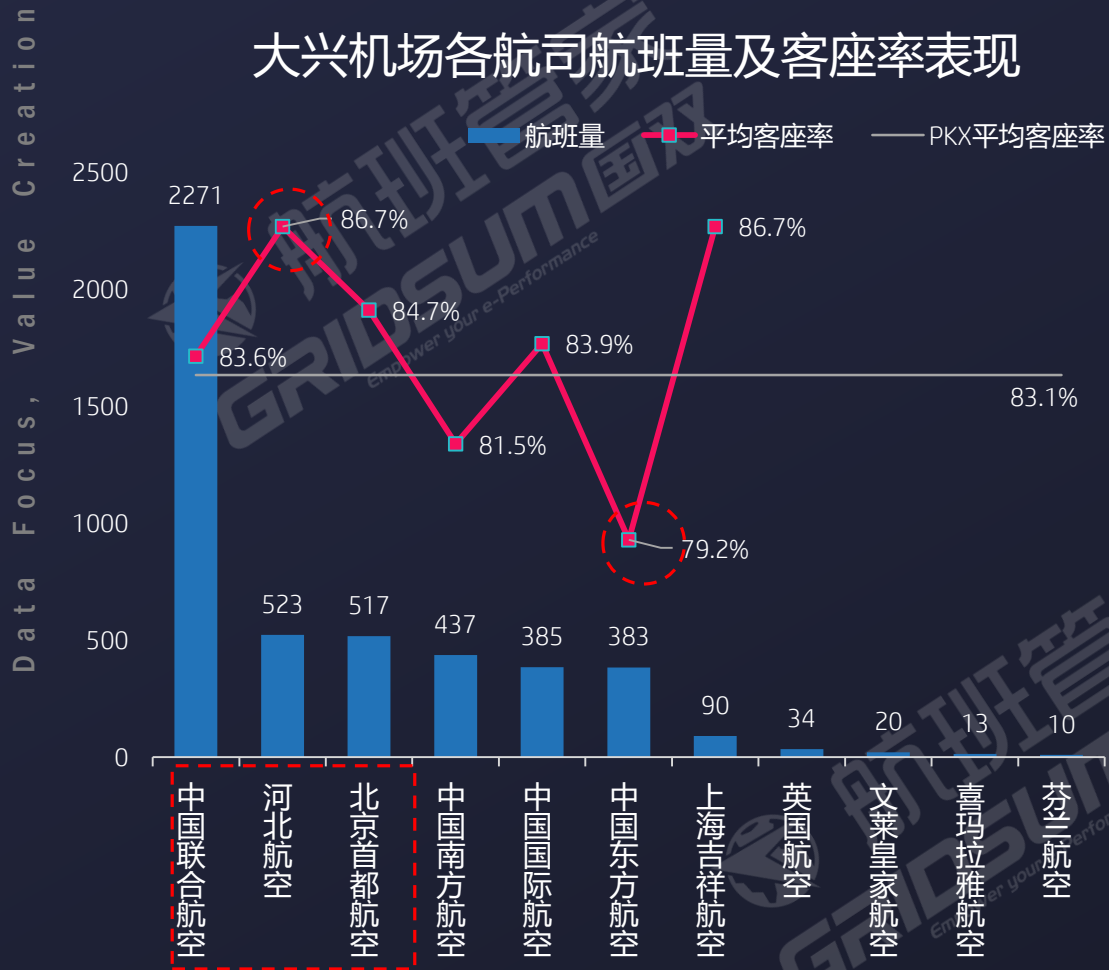
大兴机场通航首季，飞行计划有条不紊进行



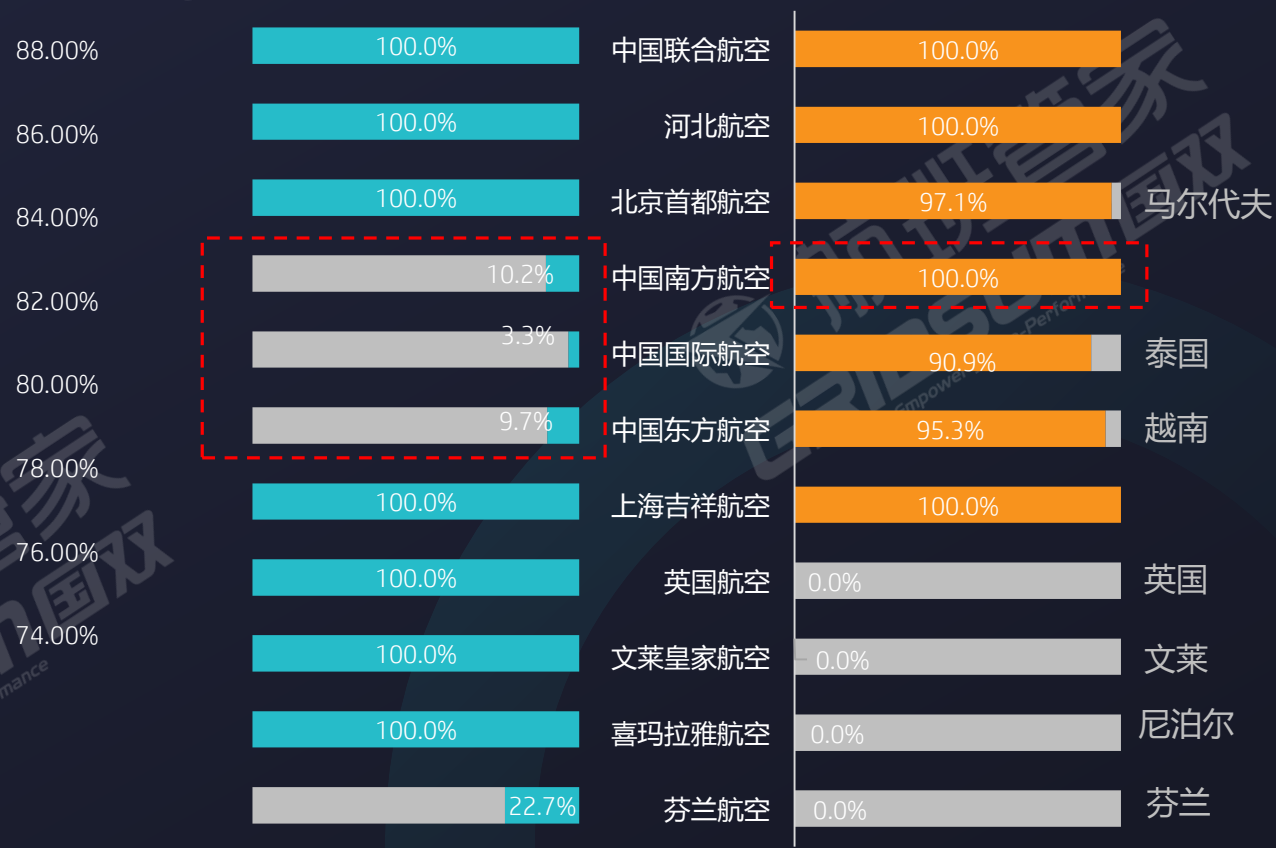
以中联航为首的京津冀中小型航司为主力，三大航“两场”运营

作为以京津冀协同发展为大方针的大兴机场，首季入驻航司也具有地区特色：中联航、河北航空及首都航空航班量位居前三；河北航空客座率最高；三大巨头航司中，南方航空转场率相对较高且全力发展国内市场，东方航空整体客座率不理想。

大兴机场各航司航班量及客座率表现



转场大兴机场航班量占比 ■ 大兴机场国内航班量占比

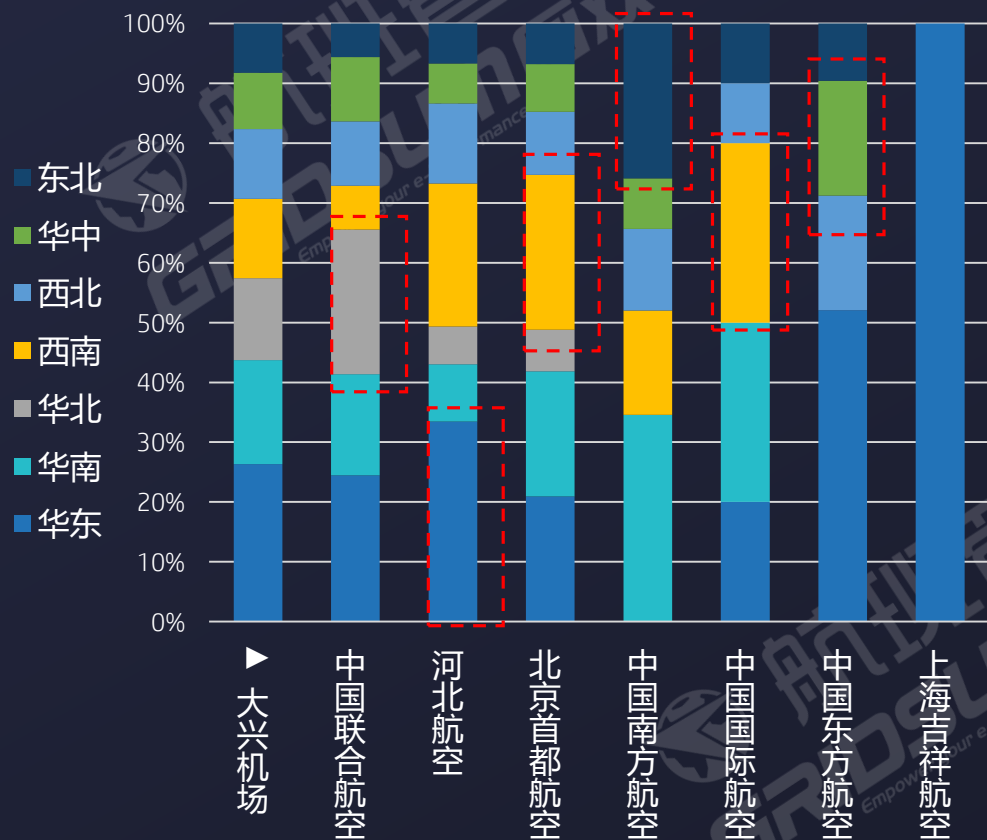


数据来源：航班管家；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

国内市场上，各航司地域布局差异化明显

中联航着力布局以内蒙为核心的华北市场，并在全国拥有48个独立布局航点；国航则由华东、华南发达地区向西南市场延展；南航与东航在不“染指”对方主基地区域原则上，前者发力东北市场并在三线城市布局独立航点，后者则偏重华中市场，独立布局2个二线城市；除华北市场外，各大区的核心城市航司均有布局，并在核心航点上形成了一定的竞争格局，以上海、广州、杭州、三亚等城市尤为明显。

各航司国内航班量地域分布 (分大区)



国内3家以上航司共同布局航点分布

| 城市名 | 城市级别 | 所属省份 | 所属大区 | 航班量 | 布局航司 |
|-----|------|---------|------|-----|-------------------------------|
| 上海 | 一线 | 上海 | 华东 | 265 | 中联航(105)/吉祥(90)/东航(35)/国航(35) |
| 广州 | 一线 | 广东省 | 华南 | 155 | 中联航(85)/南航(35)/国航(35) |
| 杭州 | 新一线 | 浙江省 | 华东 | 140 | 首都(35)/河北(35)/东航(35)/国航(35) |
| 三亚 | 三线 | 海南省 | 华南 | 140 | 中联航(70)/首都(35)/河北(35) |
| 成都 | 新一线 | 四川省 | 西南 | 125 | 中联航(70)/国航(35)/河北(20) |
| 西宁 | 三线 | 青海省 | 西北 | 115 | 东航(70)/南航(35)/首都(10) |
| 深圳 | 一线 | 广东省 | 华南 | 105 | 中联航(35)/南航(35)/国航(35) |
| 长春 | 二线 | 吉林省 | 东北 | 105 | 中联航(35)/南航(35)/河北(35) |
| 银川 | 三线 | 宁夏回族自治区 | 西北 | 90 | 河北(35)/国航(35)/南航(20) |

国内各航司独立布局航点分布

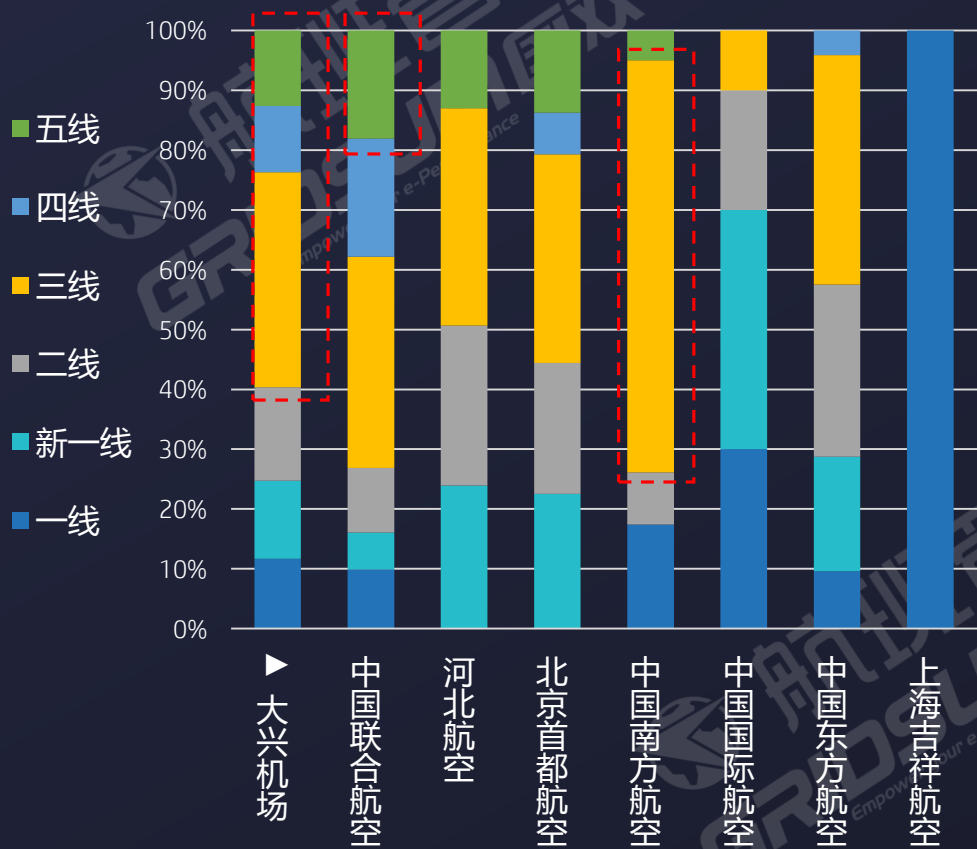
| 航司 | 独立布局航点 |
|-----------|-------------------------------------|
| 中国联合航空 | 鄂尔多斯, 榆林, 呼和浩特, 乌兰浩特, 赤峰, ...等48个航点 |
| 河北航空 | 兰州, 绵阳, 南京, 南通, 扬州, 扎兰屯 |
| 首都航空 | 丽江, 二连, 梅县, 乌鲁木齐, 鸡西, 西安 |
| 中国南方航空 | 揭阳, 大庆, 南充, 香港, 鞍山, 常德 |
| AIR CHINA | 昆明, 南宁, 沈阳, 重庆 |
| 中国东方航空 | 洛阳, 哈尔滨 |

注：上海吉祥航空除上海航点外，暂无其他航点布局，故独立布局数据未涉及

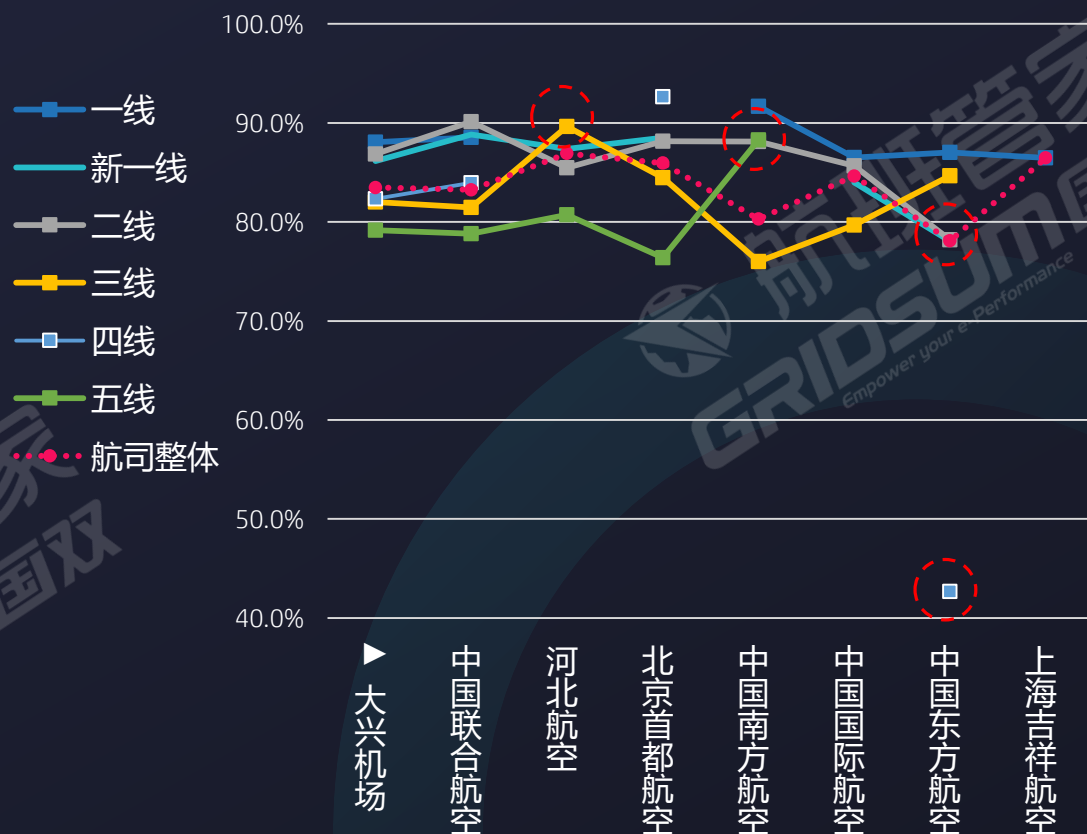
大力发展低线级城市，中小型航司探索五线城市、南航主打三线城市

大兴机场国内航班近六成来自三线及以下城市，三线城市是主力发力点。其中中小型航司发力探索五线城市，但客座率却不及南航；而南航主要发力的三线城市的客座率也同样不如中小型航司；东航整体客座率不理想，以选择的四线城市尤为明显。

各航司国内航班量地域分布（分城市级别）



各航司不同地域客座率表现（分城市级别）



数据来源：航班管家；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

大兴机场新增47个航班，涉及40条航线，客座率优于机场整体水平

新增航班为大兴机场增加近三成航班量，重点补充国内新一线、二线及三线城市运力，客座率表现高于机场整体水平。新增航班中有3个国际航班，其中喜马拉雅和文莱航空的加入，为北京市场带来了直飞尼泊尔和文莱的航班。



| 所属航司 | 航班号 | 航线 | 目的地简称 |
|--------|-------|---------|-------|
| 芬兰航空 | AY82 | PKX-HEL | 万塔 |
| 喜马拉雅航空 | H9666 | PKX-KTM | 特里布万 |
| 文莱皇家航空 | BI622 | PKX-BWN | 文莱 |

新增航班号：**47**
 累计航班量：**1,342** 占比28.7%
 平均客座率：**85.3%** +2.1%



| 所属航司 | 航班号 | 航线 | 目的地简称 |
|--------|--------|---------|---------|
| 中国联合航空 | KN5531 | PKX-YKH | 营口兰旗 |
| 河北航空 | NS8023 | PKX-NZL | 扎兰屯成吉思汗 |
| 河北航空 | NS8003 | PKX-ACX | 兴义万峰林 |

注：5家包括喜马拉雅与文莱航空，信息与左表同，不赘述。

新增航班所属航司分布



新增航班地域分布



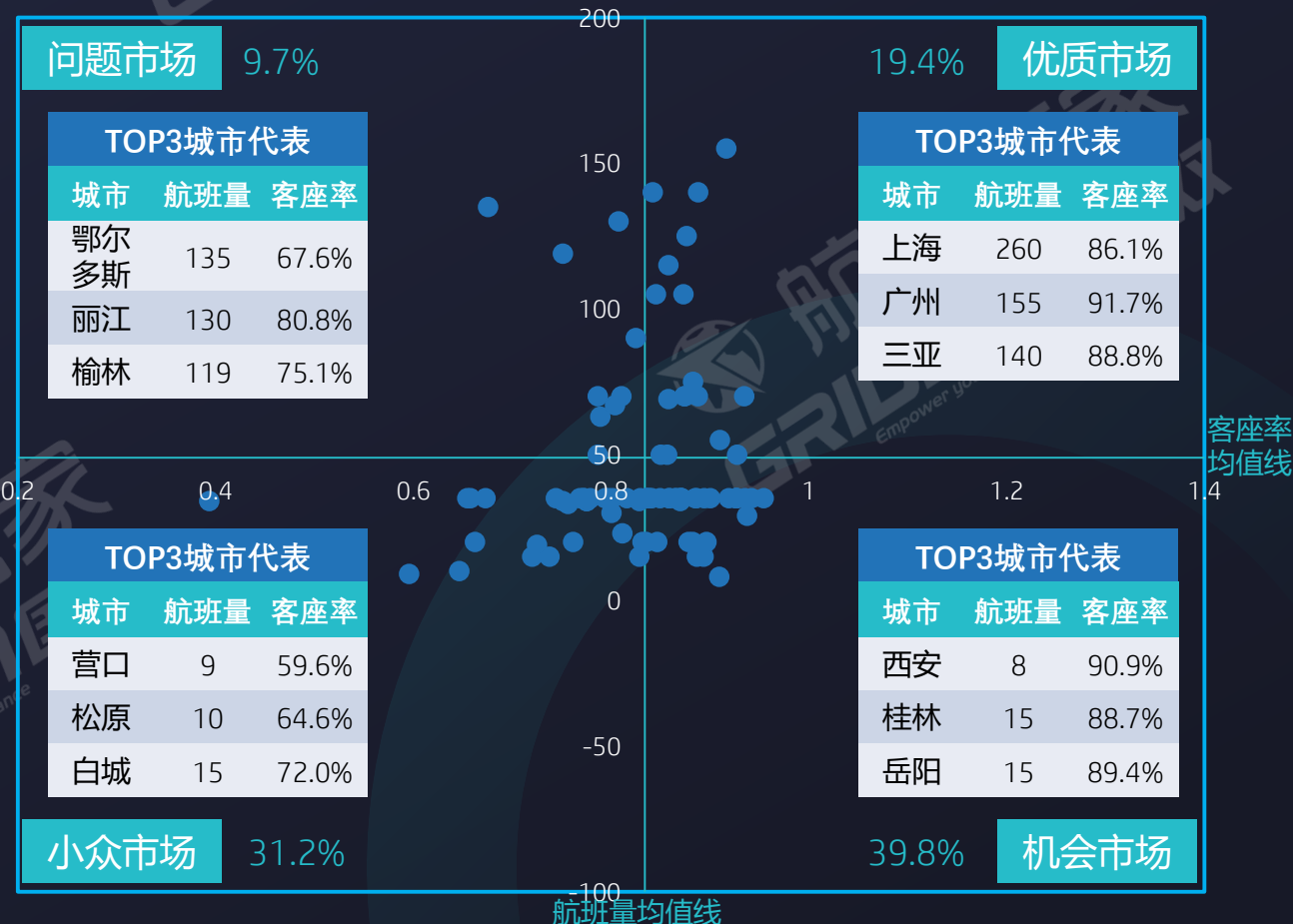
城市市场表现呈现“2-4-3-1”结构，其中小众市场占比三成

从客座率不同维度的解析来看，国际航班与非共飞航班的市场认知度较低，而新航线的增设整体迎合了地区市场的需求。高航班量、高客座率的优质市场占比19.4%；尚有四成高客座率的机会市场可考虑增加航班量；而低航班量、低客座率的城市，受当地经济发展制约暂为小众市场；9.7%的高航班量、低客座率的问题市场存在优化空间。

不同维度客座率表现对比



大兴机场各航线*航班量及客座率表现



| TOP3城市代表 | | |
|----------|-----|-------|
| 城市 | 航班量 | 客座率 |
| 鄂尔多斯 | 135 | 67.6% |
| 丽江 | 130 | 80.8% |
| 榆林 | 119 | 75.1% |

| TOP3城市代表 | | |
|----------|-----|-------|
| 城市 | 航班量 | 客座率 |
| 上海 | 260 | 86.1% |
| 广州 | 155 | 91.7% |
| 三亚 | 140 | 88.8% |

| TOP3城市代表 | | |
|----------|-----|-------|
| 城市 | 航班量 | 客座率 |
| 营口 | 9 | 59.6% |
| 松原 | 10 | 64.6% |
| 白城 | 15 | 72.0% |

| TOP3城市代表 | | |
|----------|-----|-------|
| 城市 | 航班量 | 客座率 |
| 西安 | 8 | 90.9% |
| 桂林 | 15 | 88.7% |
| 岳阳 | 15 | 89.4% |

数据来源：航班管家；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

注：左图国际航班3条仅统计国内航司数据；转场航线114条为在北京市场运营过的航班；共飞航班118条指与首都机场共飞。右图航线统计以行政城市为单位，下辖县级机场按城市合并统计

大兴机场成网红打卡地，人们最关心机票、交通和机场服务

随着大兴机场的正式通航，机场话题热度逐渐提升。

近一年大兴机场互联网声量趋势



数据来源：国双MediaD产品数据；数据周期：2018年12月1日至2019年11月30日

NO.02

与首都机场 [PEK] 运行的比较分析

机场运力
旅客出行



GRIDSUM 国双
Empower your e-Performance

航班管家

大兴机场运营初期深耕国内市场，首都机场仍是北京国际航线主基地

Data Focus, Value Creation

大兴机场 (PKX) 运力

- 机场占地面积：29km² ↑
- 航站楼总面积：78万平方米 ↓
- 设计吞吐量：4500万人* ↓
- 停机位数量：268个 ↓
- 跑道数量：4条 ↑
- 统计期内航班量：4683，国际3.1% ↓
- 日均起降架次：268 ↓
- 覆盖航点数：101个，国内93% ↓

V.S

首都机场 (PEK) 运力

- 机场占地面积：24km²
- 航站楼总面积：140万平方米
- 设计吞吐量：7600万人
- 停机位数量：328个
- 跑道数量：3条
- 统计期内航班量：27330，国际18%
- 日均起降架次：1562
- 覆盖航点数：222个，国内56%

大兴机场掌握市场稀缺的增量时刻资源，首都机场时刻资源日趋紧张

从分时刻航班量分布趋势来看，大兴机场在7-21时起降航班量已具备高峰时段特征，而22时-6时的晚间时刻资源尚未启用，基本无“红眼”航班。仅从高峰时刻平均起降架次来看，大兴机场处于起步阶段，大量增量时刻资源虚位以待。

“两场”时刻起降航班量趋势分布

高峰时刻起降架次

81

18



数据来源：航班管家；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

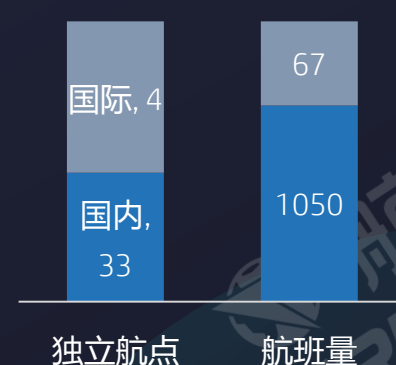
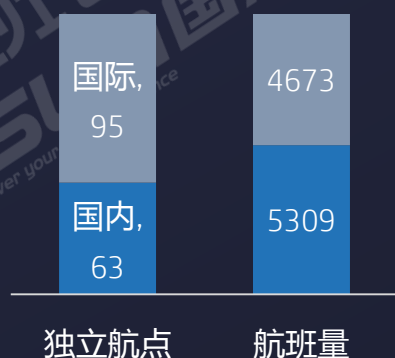
注：高峰时刻统计方式为高于平均时刻起降航班量的时刻总数

大兴机场目前拥有33个国内独立航点，首都机场国内航线宽度变窄

大兴机场独立航点主要布局国内市场，以华中、华东、西南等地区的三线和五线城市为主，代表航点临沂、兴义，新一线城市独立航点暂缺；首都机场国际航点具有垄断地位，国内现保有63个独立航点，以华中地区发力最为明显，掌握发达城市航线资源，以长沙、大连、武汉为代表。

“两场”独立航点布局

| 独立航点航班量TOP3 | |
|-------------|-----|
| 目的地机场 | 航班量 |
| 长沙黄花 | 568 |
| 大连周水子 | 566 |
| 武汉天河 | 555 |



| 独立航点航班量TOP3 | |
|-------------|-----|
| 目的地机场 | 航班量 |
| 临沂沭埠岭 | 70 |
| 洛阳北郊 | 70 |
| 兴义万峰林 | 63 |

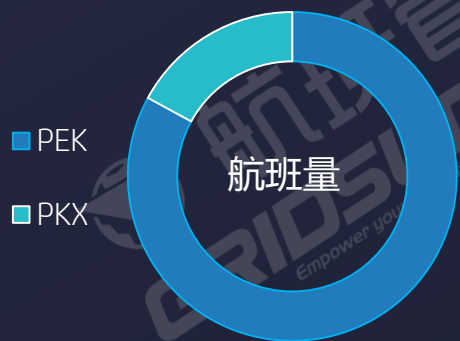


数据来源：航班管家；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

大兴机场在共飞航点上航班体量小，以更低的票价获得较高的客座率

大兴机场在63.0%的共飞航点中通过低于首都机场的票价获得了更高的客座率，但低价格是一把双刃剑，应控制折扣力度，7折以上多数已经达到高于首都机场10%的客座率；而19.3%的航点未能通过低价获得更好的客座率，可考虑增加消费者对该航线的认知度，增加宣传；而对于高于首都机场价格的航点，一方面可以采取降价促销的方式提升客座率，同时对高需求高收益航点考虑适当增加航班。

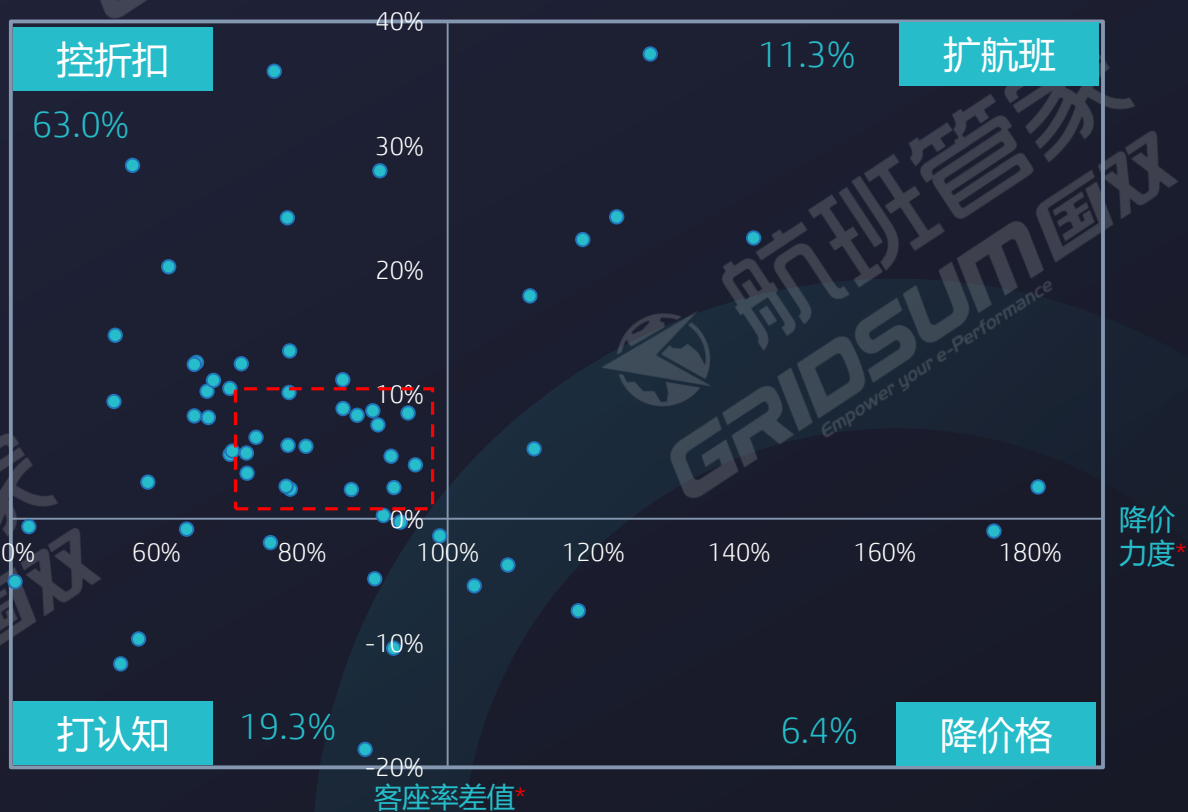
“两场”共飞航点运营情况



日均航班量TOP10目的地机场中差异性分布

| PEK | |
|-------|-------|
| 目的地机场 | 日均航班量 |
| 重庆江北 | 25.4 |
| 西安咸阳 | 23.5 |
| 昆明长水 | 18.2 |
| 哈尔滨太平 | 17.8 |

| PKX | |
|----------|-------|
| 目的地机场 | 日均航班量 |
| 鄂尔多斯伊金霍洛 | 3.9 |
| 丽江三义 | 3.7 |
| 榆林榆阳 | 3.4 |
| 西宁曹家堡 | 3.3 |
| 长春龙嘉 | 3 |



国内共飞航点价格与客座率比较分析 (以大兴机场为分析视角)

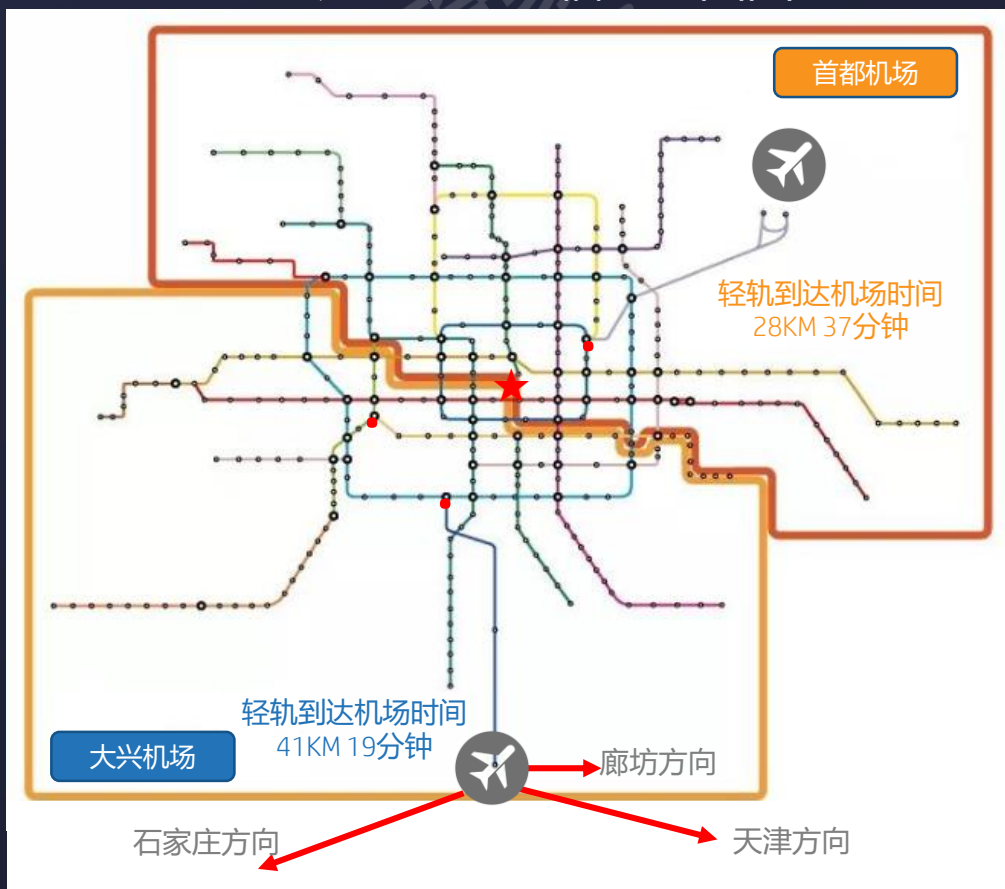
数据来源: 航班管家; 数据周期: 2019年10月27日至2019年11月30日

注: 右图中客座率差值=大兴机场航点客座率-首都机场航点客座率; 降价力度=大兴机场航点平均票价/首都机场航点平均票价

大兴机场定位“京津冀”综合枢纽，首都机场服务首都功能核心区

以亲民的地铁交通出行时长统计，大兴机场城区辐射范围集中在西部和南部，常驻人口占比近四成，大型商圈覆盖数量不及首都机场，但凭借与坐落在京西、客运量最大的北京西站铁路枢纽的地理位置优势，加之京雄高铁线路在西站与大兴机场间联通，30分钟可到达机场，每天12班，覆盖全时刻，形成空港联运；同时，大兴机场与华北地区中心城市间距离优势明显，旅客吞吐量在未来可期。

“两场”地铁站点辐射范围图



北京常驻人口分布 (万人)

“两场”距华北中心城市的直线距离 (公里)

| 机场 | 廊坊 | 天津 | 石家庄 | 太原 | 济南 |
|------|----|-----|-----|-----|-----|
| 首都机场 | 59 | 130 | 290 | 430 | 380 |
| 大兴机场 | 26 | 88 | 230 | 380 | 320 |

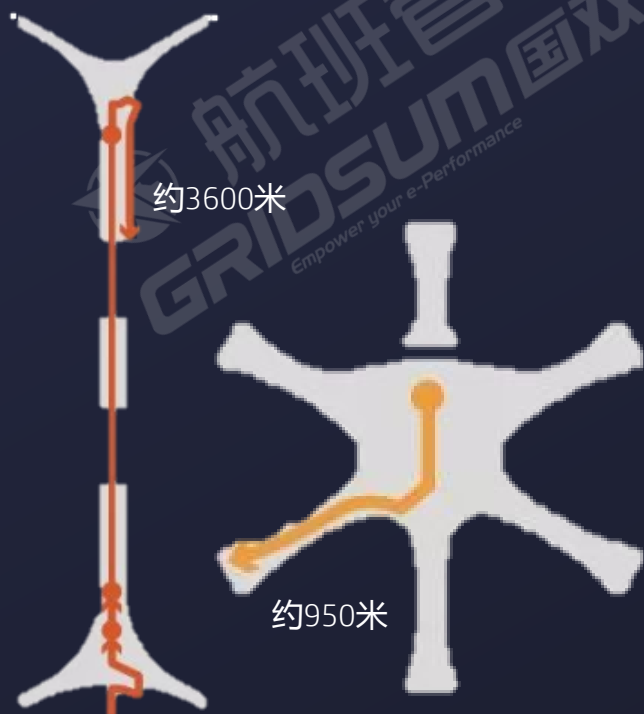
空铁联运——北京西-大兴机场线时刻表

| 车次号 | 座位数 | 到站时间 | 车次号 | 座位数 | 到站时间 |
|-------|-----|-------|-------|-----|-------|
| C2701 | 576 | 7:26 | C2713 | 576 | 14:30 |
| C2703 | 576 | 9:46 | C2715 | 576 | 15:13 |
| C2705 | 576 | 10:53 | C2717 | 576 | 16:40 |
| C2707 | 576 | 11:45 | C2719 | 576 | 17:16 |
| C2709 | 576 | 12:27 | C2721 | 576 | 19:20 |
| C2711 | 576 | 13:30 | C2723 | 576 | 22:16 |

新结构、新技术大幅缩短旅客在大兴机场步行和等待时间

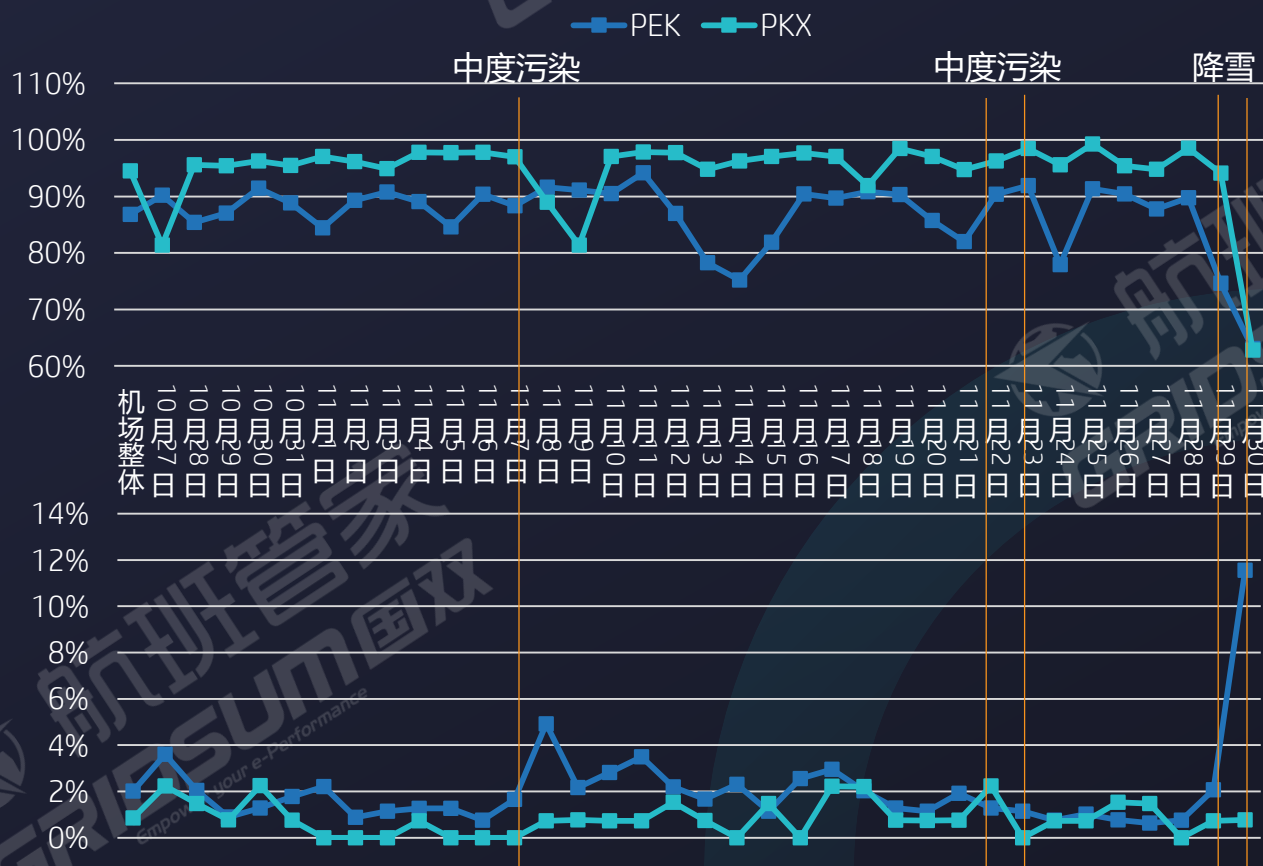
步行至登机口距离：大兴机场航站楼“六指廊”形设计结构，使得入口距最远登机口距离仅950米，是首都机场的1/4，旅客活动区域更集中。飞行等待时间：从共飞航点在“两场”飞行情况看，大兴机场普遍日准点率高于首都机场，延误率低于首都机场，在11月17日、22日、23日中度污染和29日的降雪恶劣天气情况下，该表现尤为明显。这与新建大兴机场提高盲降级别、使用先进抗冰防滑技术有关。

“两场”航站楼步行距离对比



注：图中距离为入口到最远登机口距离

“两场”航班准点/取消情况对比



技术因素

- 盲降级别：首都机场航道能见距离需大于等于350m；大兴机场航道能见距离需大于等于75m。
- 抗冰防滑：大兴机场站坪采用热力融雪道面技术，抗冰防滑。

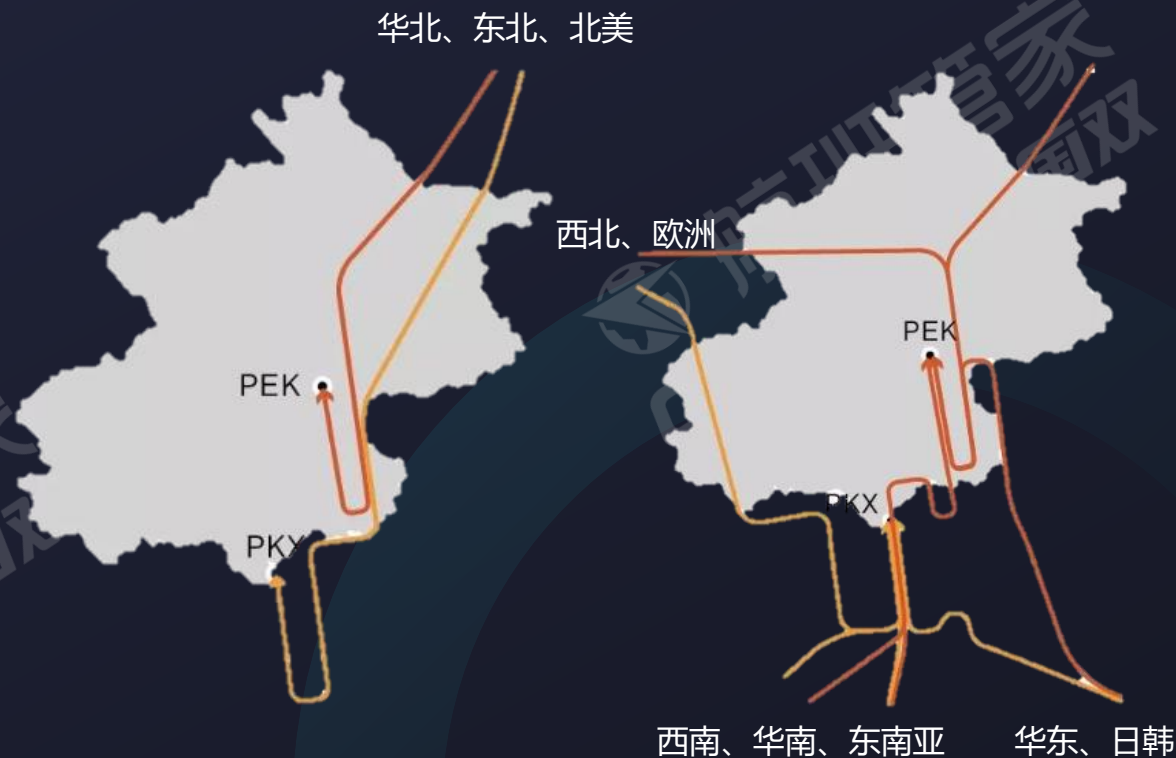
除北部地区航线外，大兴机场航班空中飞行时长更具优势

从“两场”共飞航点实际的平均飞行时长数据来看，大兴机场飞行时长高于首都机场的航线多集中来自位于北部的内蒙古，而平均飞行时长低于首都机场的航线则多分布在西南、西北、华东等地区。此外大兴机场地理位置和空域结构决定了其独特优势：起飞降落不需经过北京市区，不用绕行，遇到恶劣天气时更容易改航。

“两场”共飞航点飞行时长*对比



不同区域航班飞行轨迹示意图



数据来源：航班管家及公开资料整理；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

注：左图中飞行时长差TOP10计算结果，以大兴机场为主体，计算与首都机场共飞航点平均飞行时长时间差，分别取正负TOP10结果。

FOCUS ON DATA CREATE VALUE

GRIDSUM 国双
Empower your performance



NO.03

旅客画像

基本属性

设备终端

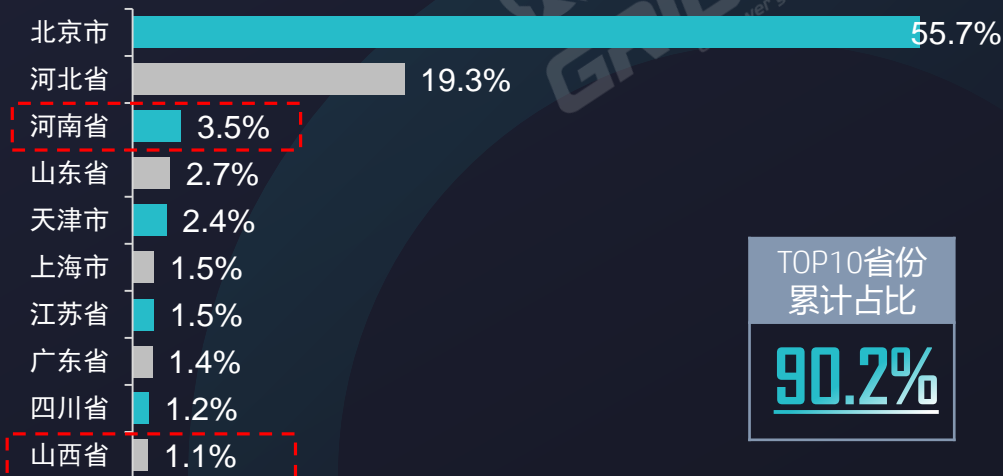
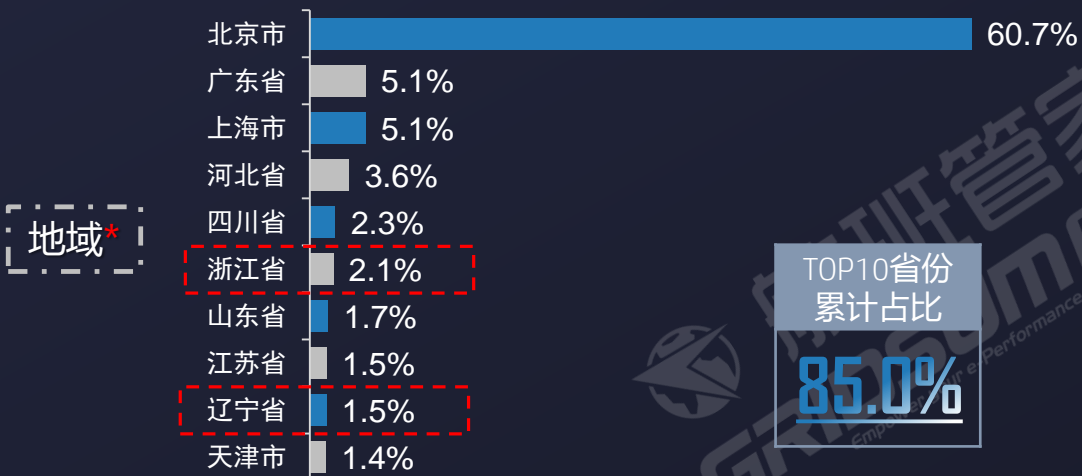
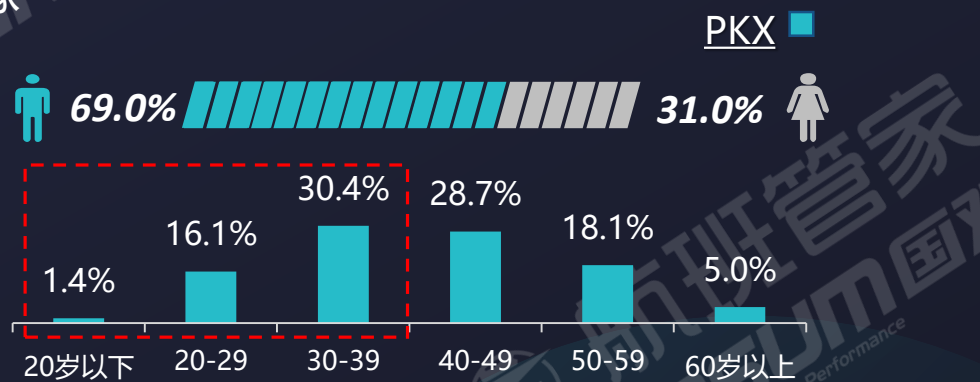
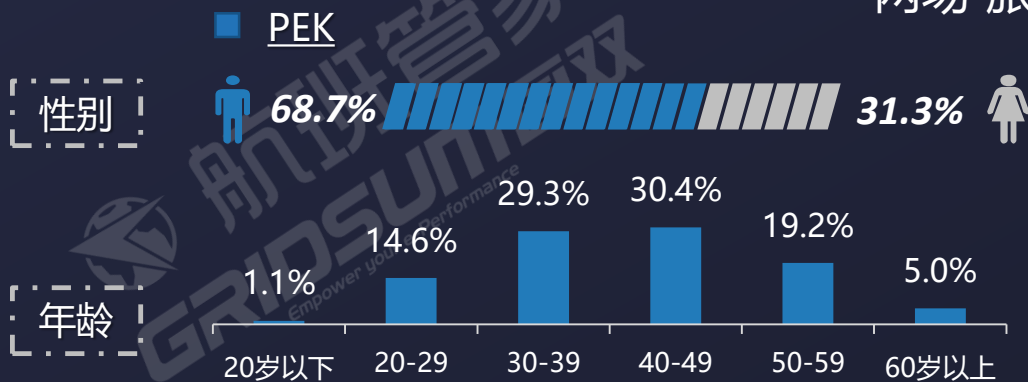
APP使用

2019

40岁以下中青年群体更愿意“感受”新机场，河北地区客群优势明显

从客群地域分布来看，北京依然是“两场”旅客的主要来源地，地域集中度高，大兴机场客源地前十省份旅客量占比达九成。大兴机场来自京津冀地区的旅客占比达到77.4%，华北区域协同发展特征初现，除此之外，河南和山西旅客也更加青睐大兴机场；而首都机场旅客仍多来自北上广等发达地区，得到浙江、辽宁地区旅客的偏爱。

“两场”旅客基础画像



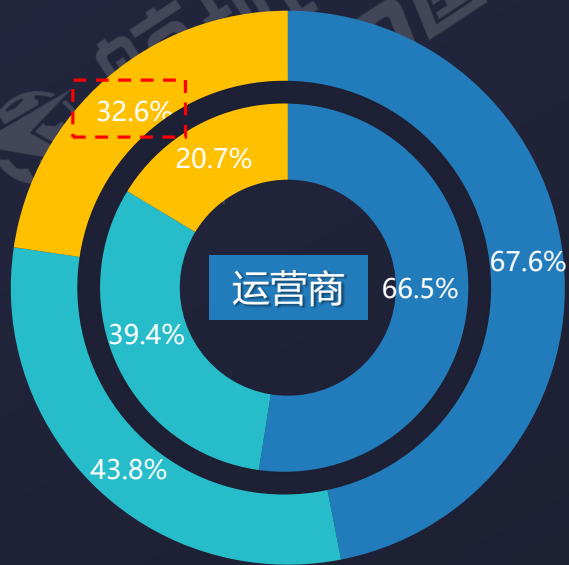
数据来源：公开资料整理；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

注：本页地域统计为旅客常住地，与户籍所在地无关。

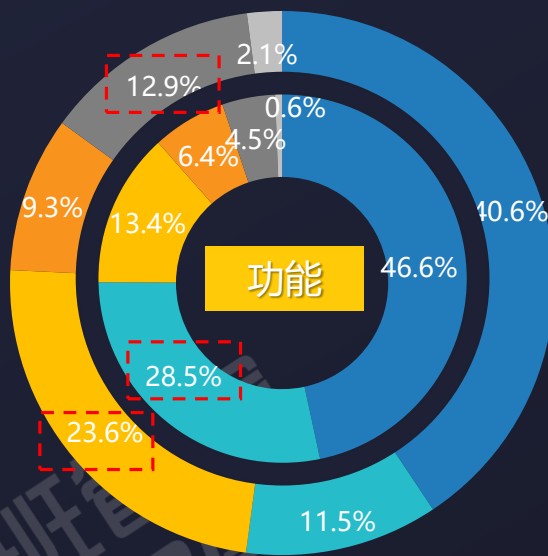
大兴机场旅客“亲民”讲“颜值”，首都机场旅客“高端”重“品质”

从移动设备使用情况来看，中国移动是飞行旅客使用的主要运营商，大兴机场客群对中国电信网络的接受度明显高于首都机场。从设备的功能特性和价格来看，大兴机场旅客更看重设备的“美颜”和“高性价比”功能，价格定位在2000-4000元；而首都机场旅客关注的“高端商务”特性，也使得设备价格在4000元以上居多。

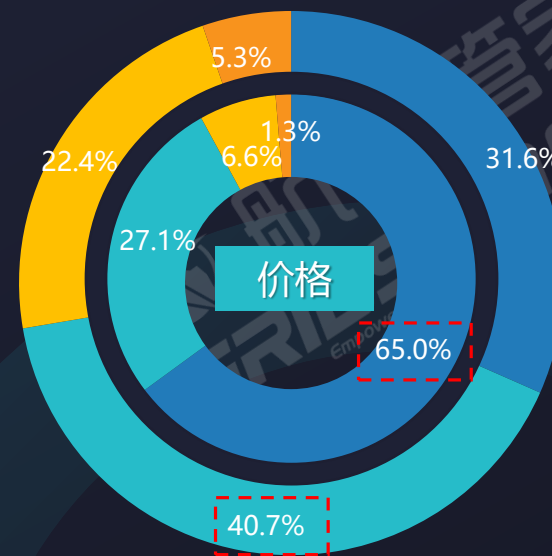
“两场”旅客移动设备差异性



■ 中国移动 ■ 中国联通 ■ 中国电信



■ 摄影 ■ 美颜 ■ 高性价比 ■ 老人机
■ 音乐



■ 4000及以上 ■ 2000-3999
■ 1000-1999 ■ 1-999

注：内圈PEK，外圈PKX

数据来源：公开资料整理；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

大兴机场旅客喜欢“眼前的消遣”，首都机场旅客憧憬“远方的欢愉”

大兴机场旅客更在意APP的“少而精”，各分类APP的平均旅客覆盖率虽低于首都机场，但活跃率却普遍高于首都机场。其中，工具、视频和手游类APP是大兴机场旅客使用率最高的APP类型，相比之下，首都机场旅客则更经常打开旅游APP，向往“远方”。

“两场”旅客各类APP平均覆盖率

70.9%

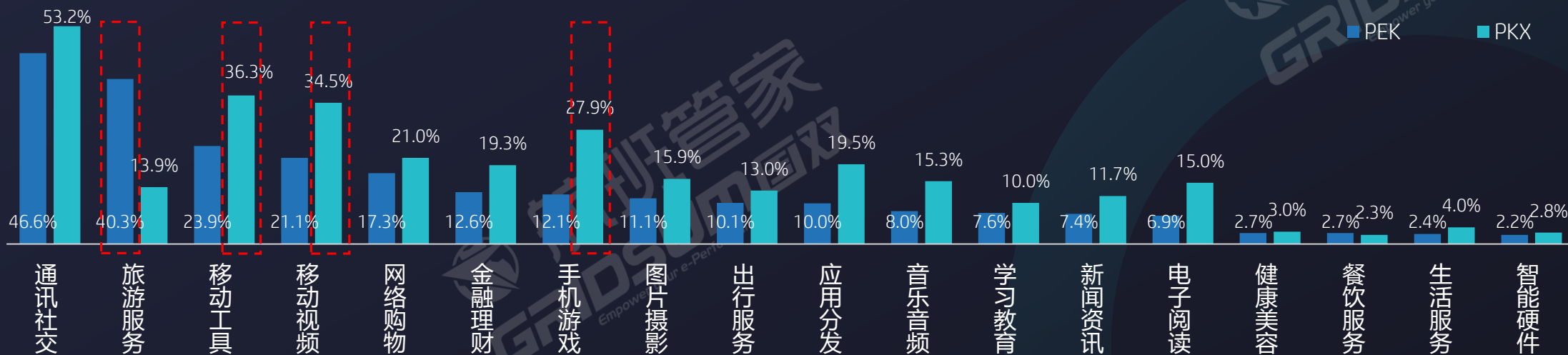
60.7%

“两场”旅客各类APP平均活跃率

10.9%

13.8%

“两场”旅客各类APP*活跃率情况



数据来源：公开资料整理；数据周期：2019年10月27日至2019年11月30日

注：下图APP分类选择“两场”中任一机场旅客覆盖率达到60%以上的APP类型，据此从25个分类中选择了如图展示的18个APP分类。

免责声明

北京国双科技有限公司对本材料凡涉及的内容，包括但不限于文件所载的文字、数据、图形、照片等拥有完全的著作权，受著作权法保护。禁止任何媒体、网站、公司、个人或组织以任何形式或出于任何目的在未经本公司书面授权的情况下抄袭、转载、摘编、修改本文件内容，或链接、转帖或以其他方式复制用于商业目的或发行，或稍作修改后使用，前述行为均将构成对本公司之侵权，本公司将依法追究其法律责任。如引用发布，需注明出处为国双数据中心。

【免责声明】 本报告的各项内容和数据仅用于研究和参考，任何第三方对于本报告各项内容和数据的使用或者引用所导致的任何结果，本公司以及国双数据中心不承担任何的法律责任，请任何第三方在接受该免责声明的前提下，在法律允许和经过授权的情况下，合理使用本报告。

关于国双

国双 (Nasdaq: GSUM) 是中国领先的企业级大数据和人工智能解决方案提供商。基于国双大数据平台独有的分布式数据架构和先进的实时、多维度关联性分析技术，国双的解决方案能够使客户充分洞悉数据间的复杂关系，获得全新的商业洞察，以利企业和政府客户作出更好的业务决策。“国双 (Gridsum)”其名，是分布式计算 (Grid) 与分析 (Sum) 的结合。作为数字智能化的先行者，国双致力于帮助企业 and 政府客户以新颖有效的方式使用数据，提高生产力。

关于航班管家

航班管家是国内领先的智能出行平台，以“航班+高铁”的行程服务为核心，服务全面覆盖航班、高铁以及专车接驳三大出行场景。面向C端，为用户提供航班/列车动态信息、票务/酒店预订、专车接送、出行攻略内容等在内的一站式出行服务；面向B端，凭借“航班+高铁”大交通信息解决方案，为相关企业提供出行大数据服务，赋能商业场景。

联系我们

国双 北京总部
地址：北京市海淀区北四环中路229号国双大厦（100083）
电话：（86-10）8261 9988
传真：（86-10）8261 9993

行业顾问：宁江云
邮箱：ningjianqyun@gridsum.com
手机：18620813122



航班管家 数据业务部
地址：安徽省合肥市政务区潜山路588号卓誉中心15楼
电话：0551-62883776

数据专家：许春林
邮箱：xucl@133.cn
手机：15505510637



Data Focus, Value Creation

