

非洲民航发展现状

——摘自《中非区域航空合作规划》

1. 运输规模较小且区域发展不平衡

非洲民航在世界民航中的份额较少。2011年，非洲内陆地区的运输量为1547万人，至区外的运输量也较小，为425万人。非洲地区航空业市场份额（载客人数）只占全球的2.2%。

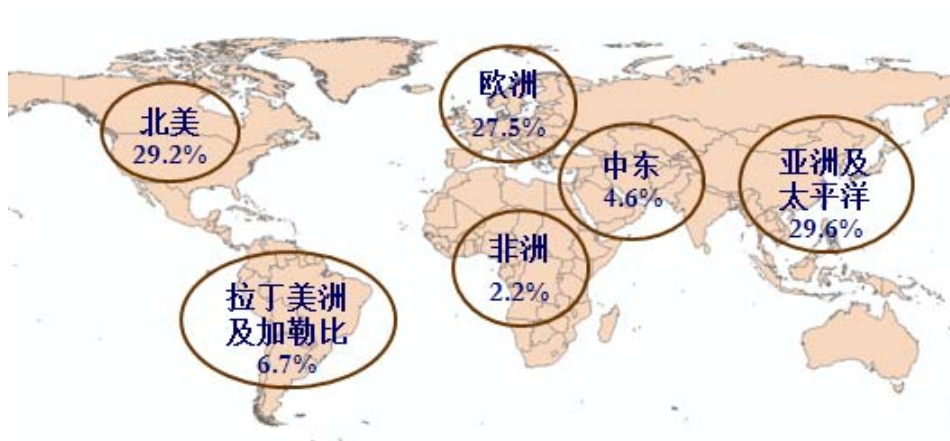


图1 2011年全球各地区航空市场份额（数据来源：ICAO）

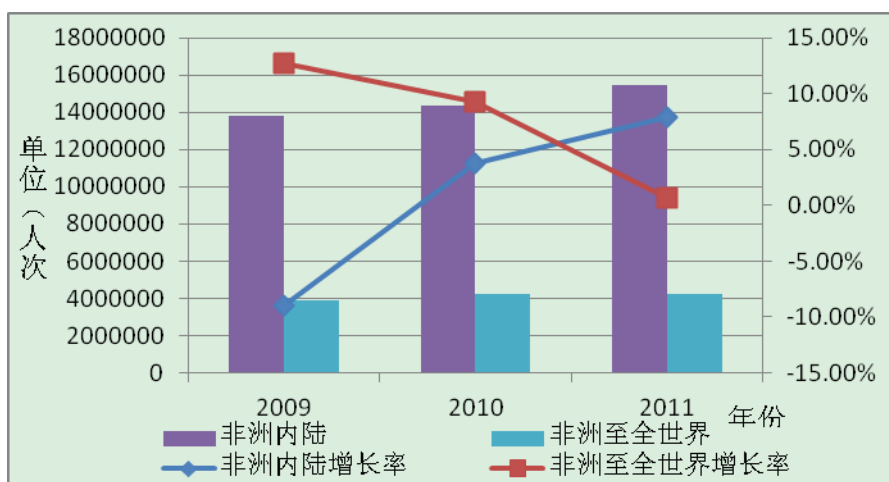


图2 非洲航空市场的客流情况（数据来源：ICAO）

非洲地区民航发展呈现“两头强，中间弱”局面。在非洲北部与南部，分别有非洲最大的两家航空公司埃及航和南非航。



图 3 非洲航空业区域发展状况

2. 民航基础设施建设规模及安全标准落后

截止 2012 年 7 月，非洲共有 296 个民用通航运输机场，机场密度为 0.98 个/十万平方公里。其中国内机场 143，国际机场 153 个。此外，与我国（含港澳台地区）通航的机场共 8 个。

非洲机场的旅客运输量较低，吞吐量超过 1000 万人次的机场仅有 2 个，分别是埃及开罗国际机场和南非约翰内斯堡奥利弗·坦博国际机场，超过 100 万人次的机场也仅有 23 个，其余机场的客运量均处于较低水平。

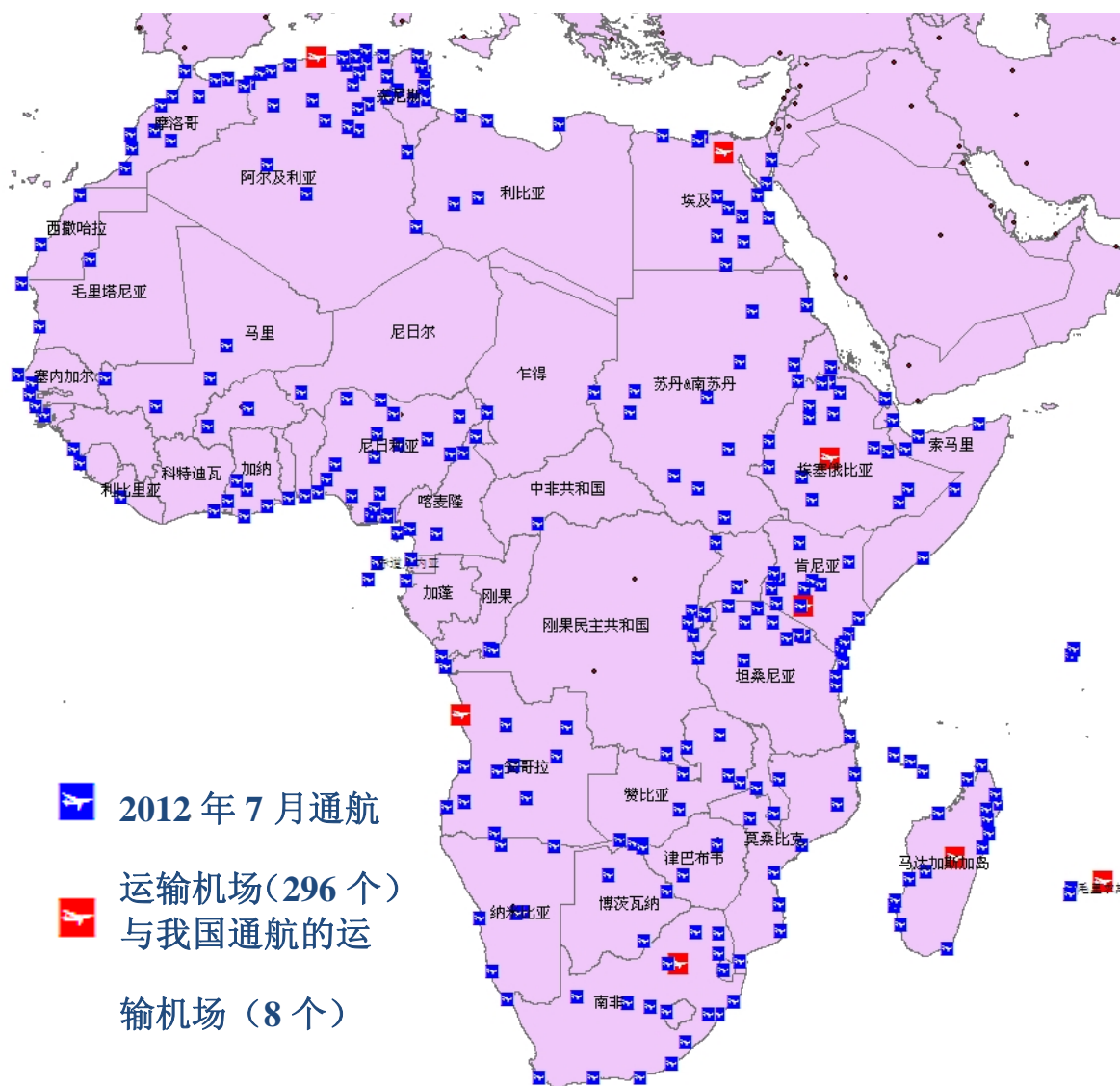


图 4 非洲地区民用运输机场分布图

在民航基础设施方面，非洲机场密度低，设施差，难以满足运营需求。机场大部分建设年代较早，且在发展过程中存在拨款不足，预算资金使用不当和机场管理混乱的问题，导致非洲民航基础设施不能满足使用需求。机场安全设施落后，缺乏必要的安全设施和设备；部分机场已经不具备使用的条件，但仍在使用中。

3. 航线网络布局欠缺，通达性较差

非洲内部航线主要以约翰内斯堡、开罗、拉各斯、内罗毕、阿尔及尔为枢纽，辐射全非洲。非洲内部现共有 109 个通航点，但航线密度低，客运量少，难以满足经济发展需求。从非洲民航航线网络图上面可以看出，部分区域尚处在未连通状态。

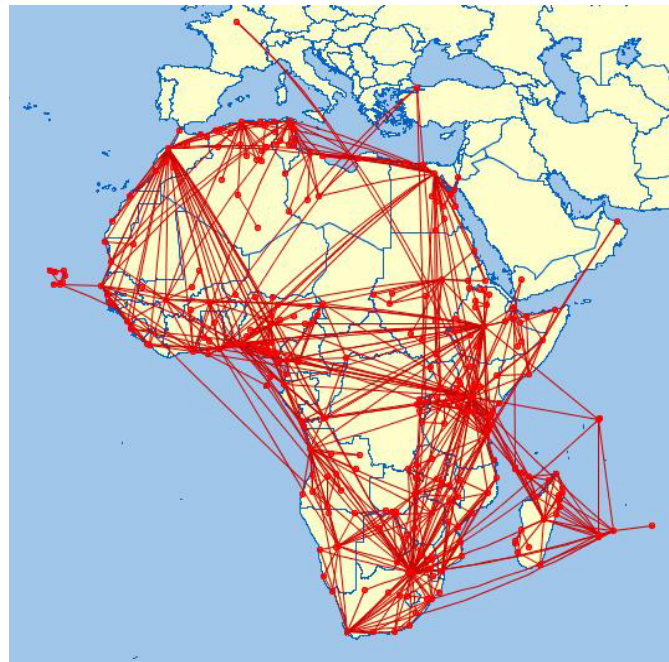


图 5 非洲洲内航线网络分布

在洲际航线网络方面，欧非之间航线网络密集，欧非之间现有航线数 795 条，承运人数 168,3037 人次，其中非洲通航国家为 50 个，欧洲通航国家为 25 个，部分区域网络已达到饱和状态；北美与非洲间的航线较少，主要集中在美洲东海岸与非洲西海岸城市间。与欧非密集的航线覆盖状况不同，北美与非洲间的航线显得十分单薄，目前共有航线数为 16 条，承运人数为 644975 人次，其中非洲通航国家为 11 个，北美通航国家为 2 个；亚洲与非洲间的航线多经由中东、印

度等地中转，航线网络较丰富，且非洲通航点集中在主要国家的首都城市。目前，亚洲与非洲间共有航线 29 条，承运人数为 1,219,598 人次，非洲通航国家为 11 个，亚洲通航国家为 5 个。

表 1 非洲洲际航空网络

| 区域间名称 | 洲内国家数 | 通航国家数 | 航线条数 | 客运量（人） |
|-------|-------|-------|------|---------|
| 欧非 | 50 | 25 | 795 | 1683037 |
| 美非 | 11 | 2 | 16 | 644975 |
| 亚非 | 11 | 5 | 29 | 1219598 |

4. 航空公司国际竞争力较差

非洲大陆的航空公司无论在运输量、机队规模还是收入方面，与其他洲航空公司相比，都较为落后，竞争力严重不足。以埃及航和南非航为例，2011 年，运输量均不足千万人次，收入不足 4 亿美元。

表 2 2011 年非洲前九大航空公司排名

| 2011 年非洲前九大航空公司排名 | | | | | | |
|-------------------|------|---------|-------|----------|------|----------|
| 非洲排名 | 世界排名 | 航空公司 | 国家 | 旅客人数（百万） | 机队规模 | 收入（百万美元） |
| 1 | 46 | 南非航 | 南非 | 6.629 | 53 | 2,900 |
| 2 | 61 | 埃及航 | 埃及 | 9.5 | 71 | 1,900 |
| 3 | 70 | 摩洛哥皇家航空 | 摩洛哥 | 6 | 59 | 1,500 |
| 4 | 80 | 埃塞俄比亚航 | 埃塞俄比亚 | 3.73 | 46 | 1,293 |
| 5 | 88 | 肯尼亚航 | 肯尼亚 | 3.644 | 42 | 1,066 |
| 6 | 105 | 阿尔及利亚航 | 阿尔及利亚 | 3.544 | 46 | 750 |

| | | | | | | |
|---|-----|-----------|------|-------|----|-----|
| 7 | 113 | 突尼斯航 | 突尼斯 | 3.699 | 32 | 691 |
| 8 | 125 | 毛里求斯航 | 毛里求斯 | 1.322 | 12 | 575 |
| 9 | 133 | 奥斯特拉尔航空公司 | 留尼旺 | 1.104 | 10 | 500 |

(数据来源: PaxIS Plus)

同时,非洲航空公司国际化参与程度较低,三大航空联盟在非洲的成员仅有4家。目前,仅有南非航空、埃及航空、埃塞俄比亚航空键入星空联盟,肯尼亚航空加入天合联盟。

5. 民航安全形势较差,事故多发

非洲民航安全水平较差,事故多发,且死亡事故比例较高,与其所占世界民航市场份额不相符。从下图可以看出,自2005年以来,民航事故次数约占全世界的9%,死亡事故占全世界的17%,分别约是其占载客人数的4倍和8倍。

表3 世界民航事故与非洲民航对比

| 年份 | 世界 | | 非洲 | | 所占比例 | |
|------|------|------|------|------|--------|--------|
| | 所有事故 | 死亡事故 | 所有事故 | 死亡事故 | 所有事故 | 死亡事故 |
| 2005 | 119 | 24 | 8 | 4 | 6.72% | 16.67% |
| 2006 | 111 | 15 | 10 | 1 | 9.01% | 6.67% |
| 2007 | 122 | 15 | 10 | 3 | 8.20% | 20.00% |
| 2008 | 138 | 16 | 10 | 3 | 7.25% | 18.75% |
| 2009 | 113 | 13 | 11 | 3 | 9.73% | 23.08% |
| 2010 | 121 | 19 | 17 | 3 | 14.05% | 15.79% |
| 2011 | 126 | 16 | 7 | 3 | 5.56% | 18.75% |

数据来源:非洲民用航空委员会。

非洲航空公司飞机机龄较老(主要航空公司机龄在10年左右),

机场基础设施安全保障差，这给民航安全运营带来了严重问题，也是非洲民航事故多发的原因之一。

6. 民航管理模式基本情况

非洲绝大多数国家均成立了民航管理机构负责本国民航事务的管理。这些机构的主要职责包括航空安全监管，机场、航空承运人、飞机的认证许可和监管，制定本国的民航发展规划和保障财政的可持续性，建造和维护导航系统，提供航空服务（和航空专业人才的培训服务）。

非洲各国的机场管理模式主要分为四种：一是由本国的民航管理机构直接管辖，二是成立专门的机场管理局或组建机场管理公司对本国的主要机场进行统一管理，三是企业或私人投资建设的机场，由投资者聘请专业人员进行管理，四是航空承运人租用的空军机场设施，由所在国空军负责管理。

长期以来，非洲国家民航机构没有发挥其应有的监管作用，制定的政策不连贯，技术人员任命政治化，核心技术人员匮乏，预算资金使用不当，机场设施设备不足、过时或缺失且管理混乱。