

菲律宾民航业发展研究报告

民航局国际合作服务中心
2025.4

目 录

一、 国情概览.....	1
二、 中国与菲律宾双边关系概况.....	2
(一) 外交关系.....	2
(二) 经贸关系.....	3
(三) 民航关系.....	3
三、 菲律宾民航概况.....	4
(一) 行业运输.....	4
(二) 行业安全.....	6
(三) 行业管理.....	7
四、 菲律宾主要机场.....	7
(一) 尼诺伊·阿基诺国际机场 (Ninoy Aquino International Airport)	7
(二) 麦克坦—宿务国际机场 (Mactan-Cebu International Airport)	9
(三) 纳卯国际机场 (Francisco Bangoy International Airport)	10
(四) 克拉克国际机场 (Clark International Airport)	11
五、 菲律宾主要航空公司.....	13
(一) 菲律宾航空公司 (Philippine Airlines)	13
(二) 宿务太平洋航空公司 (Cebu Pacific Air)	14
(三) 菲律宾亚洲航空公司 (Philippines AirAsia)	16
六、 菲律宾通航国家及地区.....	17
(一) 通航国家及地区总体情况.....	17
(二) 飞往中国的航线情况.....	19
七、 行业发展影响因素.....	21
(一) 旅游业推动民航运输规模持续增长.....	21
(二) 政府大力支持本国民航基础设施建设.....	21
(三) 行业加速发展意愿积极.....	21

一、国情概览

菲律宾共和国（Republic of the Philippines，简称菲律宾）位于亚洲东南部。北隔巴士海峡与中国台湾省遥遥相对，南和西南隔苏拉威西海、巴拉巴克海峡与印度尼西亚、马来西亚相望，西濒南海，东临太平洋。菲律宾共有大小岛屿 7000 多个，其中吕宋岛、棉兰老岛、萨马岛等 11 个主要岛屿占全国总面积的 96%。菲律宾也是唯一一个能在 4 小时之内抵达东亚主要首都城市的国家。^[1]

2024 年菲律宾总人口约 1.127 亿，大部分生活在吕宋岛、棉兰老岛和米沙鄢岛上。马来裔约占全国人口的 85%，主要民族包括他加禄族、伊洛戈族、邦板牙族、维萨亚族和比科尔族等。菲律宾华侨华人将近 162 万，大部分居住在吕宋岛，尤其是大马尼拉地区。国语是以他加禄语为基础的菲律宾语，英语为官方语言。

菲律宾全国划分为吕宋、维萨亚和棉兰老三大部分，全国设有首都地区、科迪勒拉行政区、棉兰老穆斯林自治区等 18 个地区，下设 82 个省和 149 个市。

菲律宾实行总统制。总统是国家元首、政府首脑兼武装部队总司令，任期六年，不得连任。现行宪法规定国家实行行政、立法、司法三权分立政体；总统拥有行政权，但无权实施《戒严法》，无权解散国会，不得任意拘捕反对派；禁止军人干预政治；保障人权，取缔个人独裁统治；进行土地改革。2022 年 5 月 25 日，费迪南德·罗慕尔德兹·马科斯当选为菲律宾新一届总统，6 月 30 日宣誓就职，成为菲律宾第 17 任总统，任期 6 年。除南部地区存在恐怖主义和分裂活动外，菲政局总体稳定。

菲律宾是出口导向型经济，对外部市场依赖较大。近年来，宏观经济发展较为稳定，经济增长率基本保持在 6% 以上。2024 年，菲律宾 GDP 为约 4615 亿美元，人均 GDP 为 3925 美元。第三产业在国民经济中地位突出。2023 年，第一、二、三产业占 GDP 比重分别为 9.4%、28.2% 和 62.4%。

菲律宾是世界贸易组织（WTO）、亚太经合组织（APEC）和东盟（ASEAN）成员国。目前，菲律宾已同近 40 个国家和地区签订了各类双边经贸协定或安排；已同 39 个国家签署了税务条约。菲统计局数据显示，2024 年，菲律宾对外贸易额为 2006.4 亿美元。其中，出口额为 732.1 亿美元，进口额为 1274.3 亿美元。近年来，菲政府积极发展对外贸易，促进出口商品多样化和外贸市场多元化，进出口商品结构发生显著变化。非传统出口商品如成衣、电子产品、工艺品、家具、化肥等的出口额，已赶超矿产、原材料等传统商品出口额。前十大贸易伙伴分别是中国大陆、日本、美国、印度尼西亚、韩国、中国香港、泰国、

^[1] 商务部国际贸易经济合作研究院等，《对外投资合作国别（地区）指南—菲律宾（2023 版）》

新加坡、马来西亚和中国台湾。^[1]

2023年，菲净吸收外国直接投资（FDI）88.64亿美元，同比下降6.2%；其股权投资主要来自日本、新加坡、德国和美国。截至2023年底，菲律宾吸收外国直接投资存量1189.9亿美元。

菲律宾奉行独立的外交政策，迄今已同126个国家建交。菲律宾将发展同东盟其他国家的关系列为对外政策的重点方向，以东盟为依托发挥自身在地区和国际事务中的作用。菲律宾与美国长期保持盟国关系。日本是菲最大援助国和传统合作伙伴。^[2]

菲律宾80%的人口信奉罗马天主教，6%信奉伊斯兰教，少数人信奉独立教和基督教新教，当地华人多信奉佛教，原住民多信奉原始宗教。天主教对菲律宾社会影响巨大。

菲律宾具有罢工传统。全国共有6万余个政府外组织登记在册，其中非政府组织5万个，群众性组织1万个（包括工会、小区组织、初级合作组织等）。工会组织众多，势力较大，经常涉及劳资纠纷，在劳动力密集产业中比较活跃。菲律宾工会大会是菲律宾最大的工会组织，成立于1975年12月，会员约有125万人。

二、中国与菲律宾双边关系概况

（一）外交关系

1975年6月9日，中国与菲律宾建交。建交以来，中菲关系总体发展顺利。

1996年，江泽民主席对菲律宾进行国事访问，两国领导人同意建立中菲面向21世纪的睦邻互信合作关系，并就在南海问题上“搁置争议，共同开发”达成重要共识和谅解。2000年，双方签署了《中华人民共和国政府和菲律宾共和国政府关于21世纪双边合作框架的联合声明》，确定在睦邻合作、互信互利的基础上建立长期稳定的关系。

2005年，胡锦涛主席对菲进行国事访问期间，两国领导人确认建立致力于和平与发展的战略性合作关系。

2016年11月，习近平主席会见来访的菲律宾杜特尔特总统，标志着“两国关系全面改善”，“双方将坚持友好合作，坚持妥处分歧，坚持共同发展，使中菲睦邻友好合作关系行稳致远”。

2017年5月，菲律宾总统杜特尔特来华出席第一届“一带一路”国际合作高峰论坛，并与习近平主席和李克强总理分别会谈。同年11月，国家主席习近

^[1] 菲律宾统计署，

<https://www.psa.gov.ph/content/highlights-2023-annual-international-merchandise-trade-statistics-philippines>

^[2] https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676452/1206x0_676454/

平在越南岷港会见菲律宾总统杜特尔特；李克强总理赴马尼拉出席东亚合作领导人系列会议，并对菲律宾进行正式访问。

2018年4月，习近平主席在海南省会见了参加“博鳌亚洲论坛”的菲律宾总统杜特尔特。同年11月，习近平主席对菲律宾进行国事访问。

2018年，两国签署《关于共同推进“一带一路”建设的谅解备忘录》和《基础设施合作规划》。

2019年8月，习近平主席在钓鱼台国宾馆会见来华访问的杜特尔特总统。

2022年5月，习近平主席同马科斯当选总统通电话。

2022年11月，习近平主席在泰国曼谷会见菲律宾总统马科斯，双方一致同意在新形势下进一步加强中菲全面战略合作关系。^[1]

2023年1月，马科斯总统对华进行国事访问，习近平主席同其会谈。7月，前总统杜特尔特访华，习近平主席同其会见。

（二）经贸关系

1975年，中国与菲律宾签署了第一个政府间贸易协议。

1992年，中菲于马尼拉签署《中华人民共和国政府和菲律宾共和国政府关于鼓励和相互保护投资协定》。

2005年4月，中菲签署《关于促进贸易和投资合作的谅解备忘录》。

2006年，中菲签署《关于扩大和深化双边经济贸易合作的框架协议》。

2007年，中华人民共和国商务部与菲律宾共和国国家经济发展署、贸易工业部签署《关于建立经济合作工作组的谅解备忘录》。

2011年，中华人民共和国商务部与菲律宾共和国贸工部投资署签署《关于派遣中国投资咨询专家的谅解备忘录》。^[2]

2017年3月，中菲签署《中菲经贸合作六年发展规划》。

中国是菲律宾第一大贸易伙伴、第一大进口来源地、第二大出口市场。2024年，双边贸易额716亿美元。其中中国对菲出口额522.8亿美元，自菲进口额193.2亿美元。2024年，中国对菲全行业直接投资2亿美元。

（三）民航关系

中国与菲律宾在民航领域合作交流较活跃。1979年7月，中国和菲律宾签订了《中华人民共和国政府和菲律宾共和国政府民用航空运输协定》，为两国之间的定期航班提供了法律保障。

^[1] 人民网，<http://politics.people.com.cn/n1/2022/1118/c1024-32568850.html>

^[2] 中华人民共和国条约数据库，http://treaty.mfa.gov.cn/Treaty/web/list.jsp?nPageIndex_=1&keywords=%E8%8F%B2%E5%BE%8B%E5%AE%BE&chnltype_c=all

1992年，菲律宾正式成为中国公民自费出境旅游目的地国。

2004年，中菲同意扩大1979年签订的中菲航空服务协定，增加座位、班次等。中国向菲律宾开放第五航权和经停权。^[1]

2010年，中菲双方民航部门签署新的航空运输协议，同意给予对方每周飞往本国的座席数从过去的1万个增加至1.35万个。^[2]

2016年12月21日起，开放中菲间客货运定期航班第三和第四业务权。

2017年3月，菲律宾航空开通成都—宿务、成都—卡利博直航航线。5月，祥鹏航空开通了昆明至马尼拉、昆明至宿务航线。

2018年11月，奥凯航空开通烟台—南宁—卡利博航线。同年12月，厦门航空开通泉州—达沃的直飞航线，每周2班。

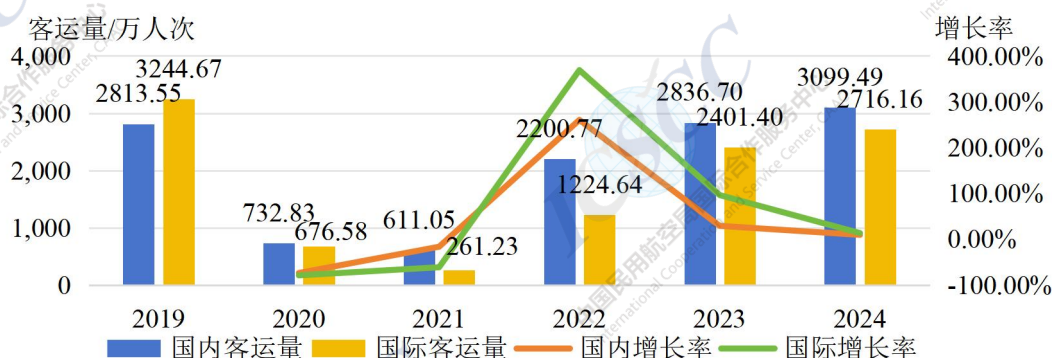
2022年9月—11月，天津货运航空先后开通南宁—马尼拉、南宁—达沃货运航线。

2024年10月14日—18日，第59届亚太地区民航局长会议在菲律宾宿务召开，中国民用航空局副局长梁楠率团参会，并围绕“塑造航空运输的未来：可持续、韧性和包容性”的主题参加高级别小组讨论。

三、菲律宾民航概况

（一）行业运输

2019年，菲律宾的航空旅客运输量约为6058.22万人次。其中，国际旅客运输量为3244.67万人次，国内旅客运输量约为2813.55万人次。受新冠疫情影响，2020年菲律宾的航空旅客运输量降至1409.41万人次。其中，国际航空旅客运输量同比下降约79.15%，国内航空旅客运输量同比下降约73.95%。自2022年开始，菲律宾的航空旅客运输量逐步恢复。2024年，菲律宾的航空旅客运输量达5815.65万人次，其中国际航空旅客运输量增至2716.16万人次，国内航空旅客运输量增至3099.49万人次，国内旅客运输量已超过2019年疫情前水平，国际旅客运输量较2019年仍有差距（见图1）。



[1] <http://news.carnoc.com/list/36/36339.html>

[2] <http://ph.mofcom.gov.cn/aarticle/jmxw/201011/20101107266616.html>

图1 2019—2024年菲律宾国内国际旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

2016年至2019年，菲律宾的航空货运周转量呈上升趋势。2019年，货运周转量达926.89万吨公里。受新冠疫情影响，2020年货运周转量降幅达61.1%，降至360.41万吨公里。2021年，货运周转量同比增长约70%，达530.28万吨公里（见图2）。

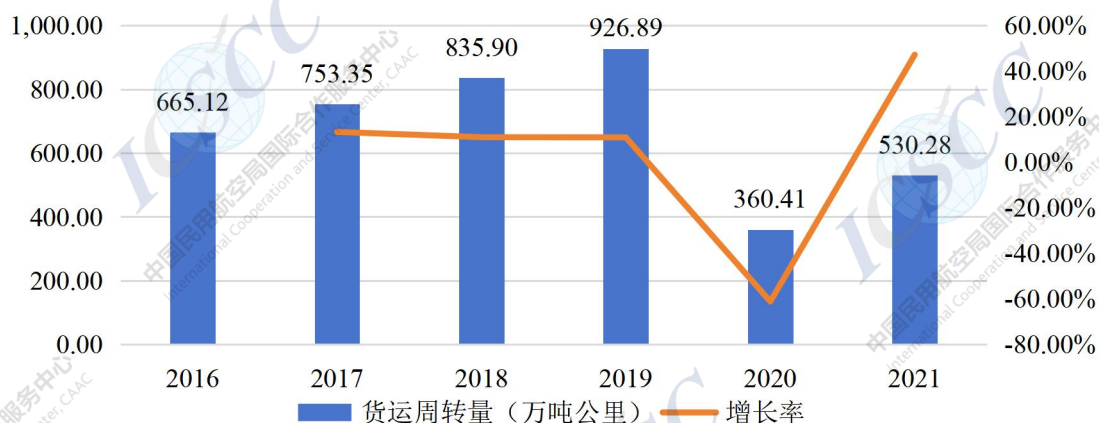


图2 2016—2021年菲律宾航空货运周转量

数据来源：世界银行

2019年至2024年，菲律宾国际旅客来源集中在韩国、美国、新加坡等（见图3）。2024年，国际旅客主要来自韩国、美国、日本、新加坡和中国香港。

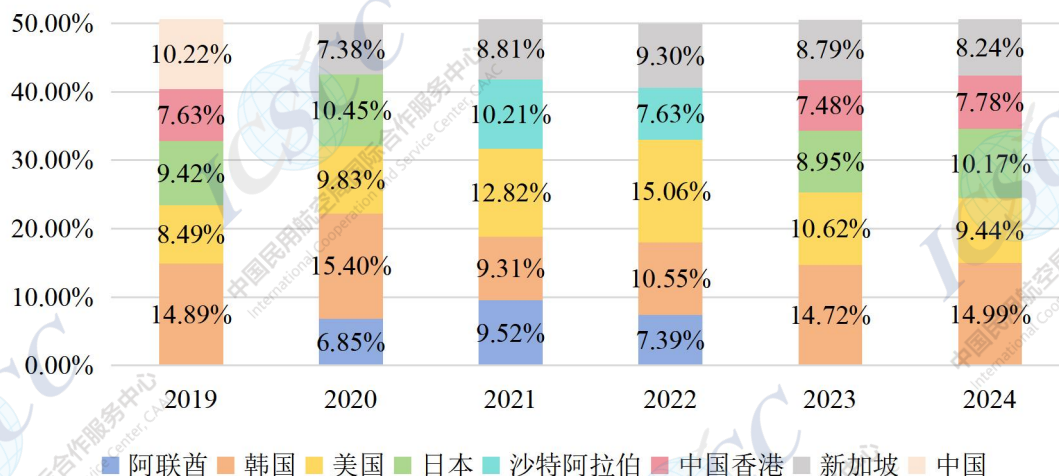


图3 2019—2024年菲律宾国际旅客来源占比排名

数据来源：IATA 数据库

2024年，在菲律宾国际航空旅客中，亚洲旅客占比最高，约占国际旅客运输量的56.54%；中国内地与菲律宾间的航空旅客运输量占比为4.40%，中国港澳台地区与菲律宾的旅客运输量占比为13.56%（见图4）。

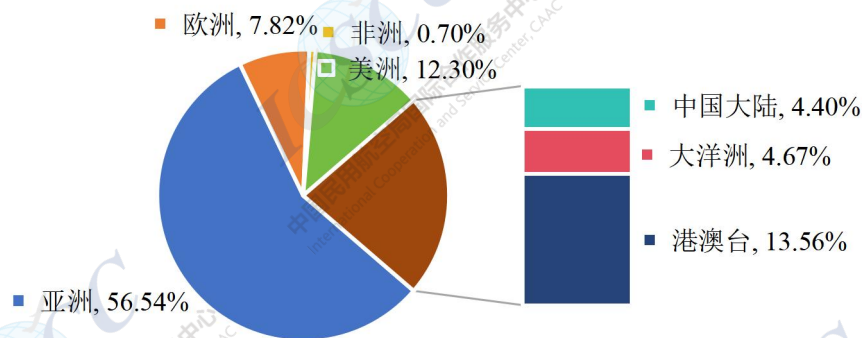


图4 2024年菲律宾的航空旅客运输量往来地区占比

数据来源：IATA 数据库

(二) 行业安全

菲律宾于2022年接受了国际民航组织(ICAO)普遍安全监督审计(USOAP)。[1]结果显示,菲律宾在基本航空法和民航规章、组织机构、人员执照的颁发和培训、航空器的运行、航空器适航性和航空器事故和征候事件调查等领域得分高于全球平均水平。在空中航行服务和机场与地面助航设施两方面低于全球平均水平(见图5)。

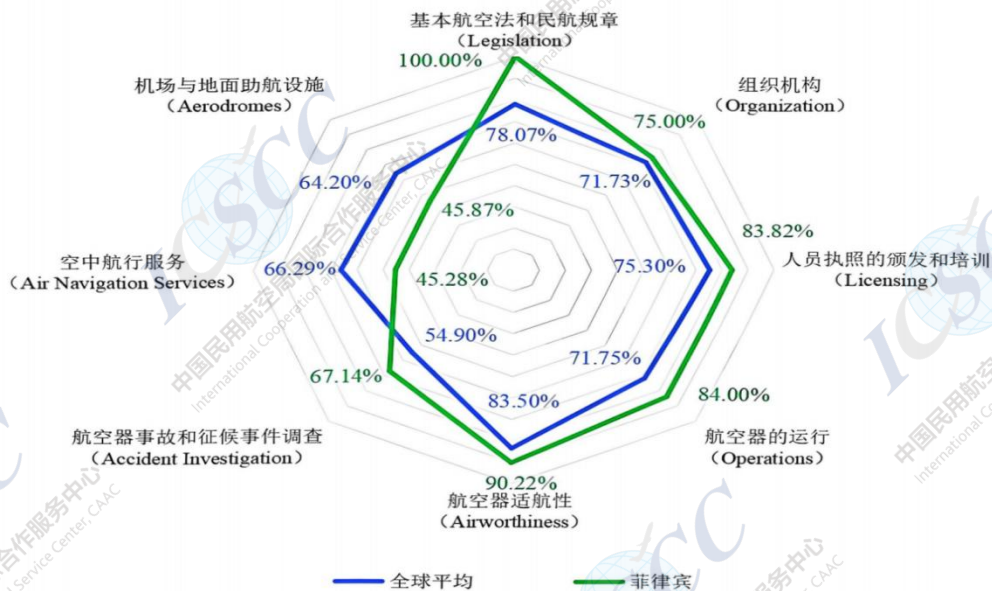


图5 2022年国际民航组织安全监督审计计划有效实施(EI)分数

资料来源：国际民航组织

[1] <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/USOAP-Results.aspx>

(三) 行业管理

菲律宾民航局^[1] (Civil Aviation Authority of the Philippines, CAAP) 是菲律宾的国家航空管理机构, 隶属于菲律宾交通部 (见图 6)。

菲律宾民航局主要职责包括:

航空安全管理: 通过国际化的航空安全管理体系, 确保菲律宾领空的安全与安保;

空域高效管理: 维持全国空域系统的安全运营与效率优化;

绿色航空实践: 推动环保型航空运输体系建设, 保证菲律宾领空的安全、稳定、绿色发展。

菲律宾民航局下设行政和财务服务司 (Administrative and Finance Service)、飞行标准监察服务司 (Flight Standards Inspectorate Service)、空中交通服务司 (Air Traffic Service)、空中导航服务司 (Air Navigation Service)、民航安保和情报服务司 (CAAP Security and Intelligence Service)、机场发展与管理服务司 (Aerodrome Development and Management Service)、执法和法律服务司 (Enforcement and Legal Service)、总干事办公室 (Office of the Director General)。

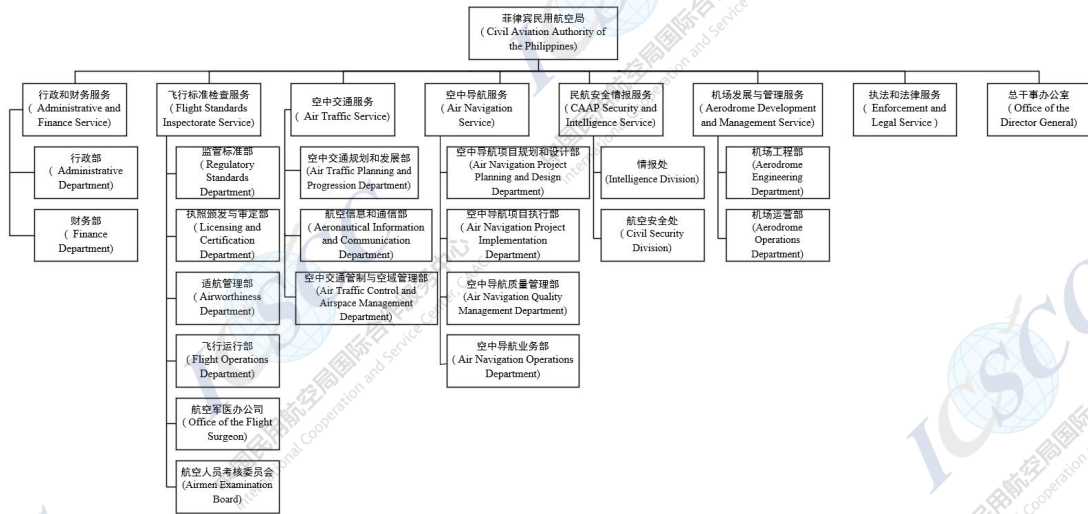


图 6 菲律宾民用航空局组织架构

资料来源: 菲律宾民航局官网

四、菲律宾主要机场

(一) 尼诺伊·阿基诺国际机场 (Ninoy Aquino International Airport)

IATA 代码: MNL; ICAO 代码: RPLL

<http://www.miaa.gov.ph>

[1] 菲律宾民用航空局官网: <https://caap.gov.ph/>

尼诺伊·阿基诺国际机场又称马尼拉国际机场，位于马尼拉南部 7 公里，是菲律宾最主要的国际机场，服务马尼拉及其周边地区。该机场是菲律宾主要的国际门户，由菲律宾交通部下属的马尼拉国际机场当局管理。

机场共有 4 个主要航站楼，1 号航站楼是最早建成的，主要服务国际航班，2 号航站楼专为菲律宾航空公司提供服务，3 号航站楼是最新和最大的航站楼，服务国内国际航班，4 号航站楼主要服务于国内航班。^[1]

机场共有 2 条跑道，分别为 06/24 和 13/31，因跑道交叉，目前无法同时使用。机场设计年旅客吞吐量为 3500 万人次，但 2023 年实际接待了 4529.967 万人次，超出其承载能力。2024 年，菲律宾生力集团（San Miguel Corporation）旗下的新 NAIA 基础设施公司（NNIC）获得了特许协议，正式接手运营机场。根据协议，生力集团将在未来 15 年内作为该机场的运营商，并计划将机场的年旅客吞吐量从 3500 万人次提升至 6200 万人次。该升级计划预计将在 2029 年完成。^[2]

2019 年，尼诺伊·阿基诺国际机场的旅客吞吐量约为 4182.19 万人次，其中国际旅客吞吐量约为 2204.05 万人次，占比约 52.70%。受疫情影响，2020 年该机场旅客吞吐量明显下降，2022 年开始有所回升，到 2024 年超过 2019 年水平。2024 年，尼诺伊·阿基诺国际机场的旅客吞吐量为 4302.43 万人次，其中国内旅客吞吐量约为 2382.11 万人次，已超过 2019 年旅客吞吐量，国际旅客吞吐量约为 1920.32 万人次，还未恢复至 2019 年水平（见图 7）。

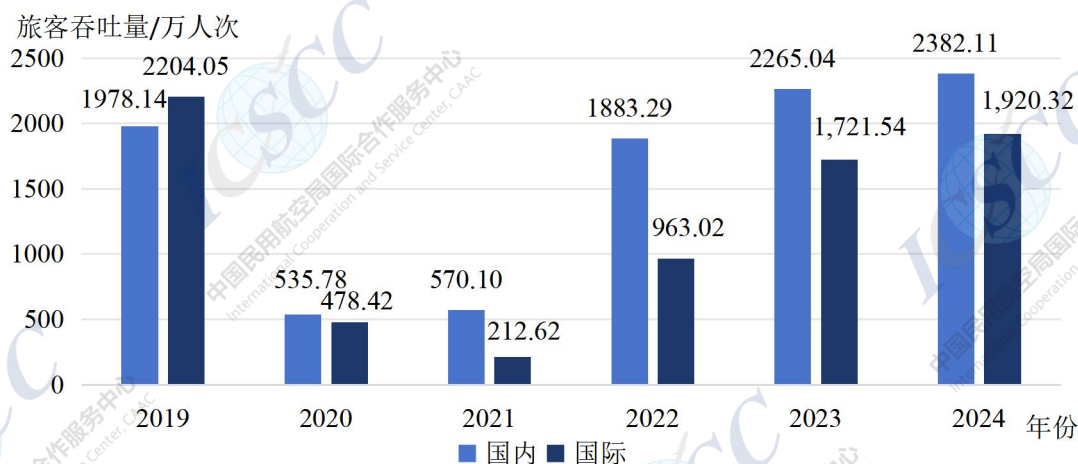


图 7 2019—2024 年尼诺伊·阿基诺国际机场旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019 年至 2024 年，尼诺伊·阿基诺国际机场国际旅客主要来自新加坡、日本、美国等（见图 8）。2024 年，国际旅客主要来自日本、美国、新加坡、中国香港和韩国。

^[1] <https://sg.trip.com/hot/airport-status/manila-airport-arrivals.html>

^[2] https://www.sohu.com/a/809111012_206880

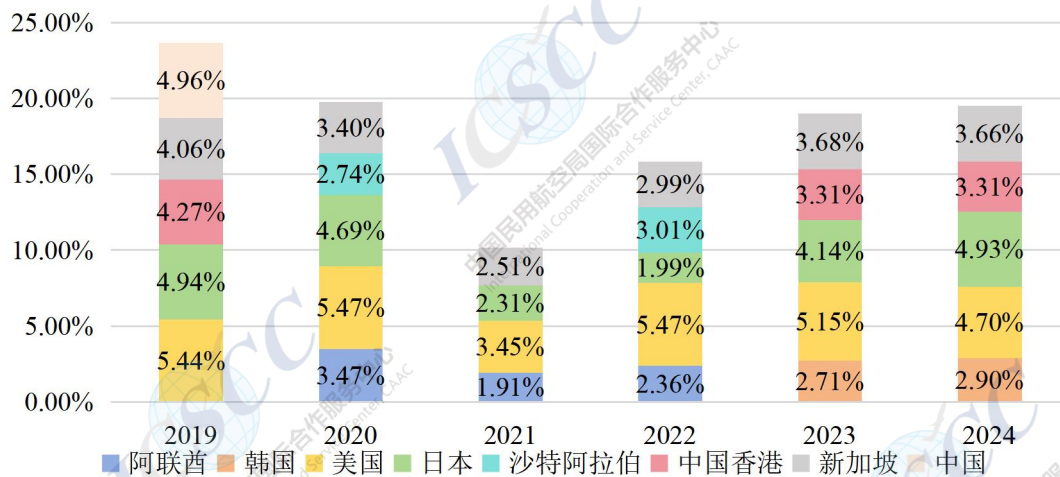


图 8 2019—2024 年尼诺伊·阿基诺国际机场国际旅客来源占比排名

数据来源：IATA 数据库

(二) 麦克坦—宿务国际机场 (Mactan-Cebu International Airport)

IATA 代码：CEB；ICAO 代码：RPVM

<http://mactancebuairport.com/>

麦克坦—宿务国际机场是菲律宾第二大机场，位于宿务省麦克坦岛的拉普拉普市，距离宿务市中心约 15 公里。该机场是维萨亚斯地区的主要航空枢纽，也是菲律宾中部的重要门户，连接国内外多个城市和旅游目的地。

机场占地面积 797 公顷，拥有 2 条跑道：北跑道长 3300 米、宽 45 米，南跑道长 3300 米、宽 45 米。机场目前有 2 个航站楼：T1 航站楼建于 1990 年，主要服务国内航班。T2 航站楼于 2018 年 7 月 1 日开放运营，面积达 65500 平方米。T2 航站楼主要服务国际航班，其设计注重旅客体验，设有现代化的候机厅、餐饮区、购物区和休息室等设施。此外，机场还提供多种便利设施，如无线网络、货运设施和贵宾厅等。^[1]未来，机场计划进一步增加停机位数量和航班班次，以吸引更多航空公司和旅客。^[2]

2019 年，麦克坦—宿务国际机场的旅客吞吐量约为 1240.54 万人次，其中国际旅客吞吐量约为 450.96 万人次，占比约 36.35%。受疫情影响，2020 年该机场旅客吞吐量下降，2022 年开始有所回升。2024 年，麦克坦—宿务国际机场的旅客吞吐量为 1109.58 万人次，约恢复至 2019 年疫情前水平的 89.4%。其中，国内旅客吞吐量约为 807.29 万人次，超过 2019 年水平；国际旅客吞吐量约为 302.29 万人次，仍未恢复到 2019 年水平（见图 9）。

^[1] <https://www.feeair.com/cms/airport/CEB.html>

^[2] <https://www.cscec1b.net/xwzx29/yjyw/202001/3016136.html>

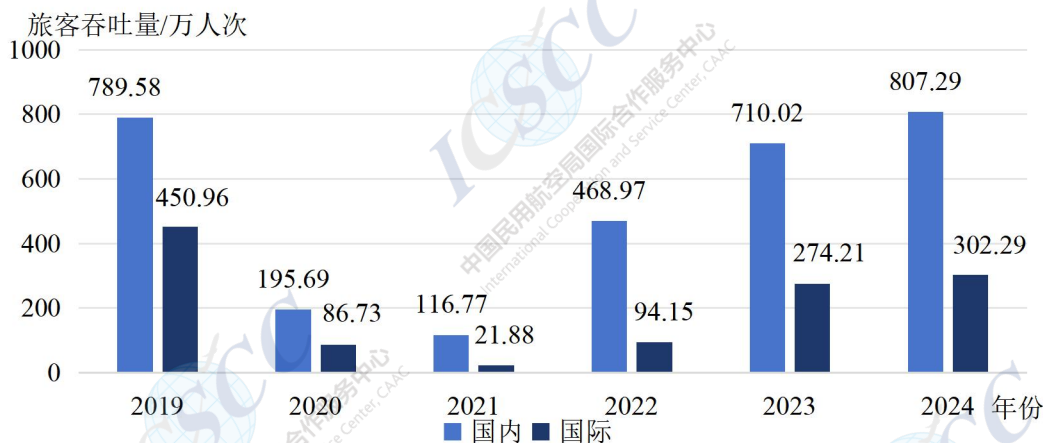


图9 2019—2024年麦克坦—宿务国际机场（CEB）旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019年至2024年，麦克坦—宿务国际机场（CEB）国际旅客主要来自韩国、日本、中国台湾等（见图10）。2024年，国际旅客主要来自韩国、日本、美国、新加坡和中国台湾。

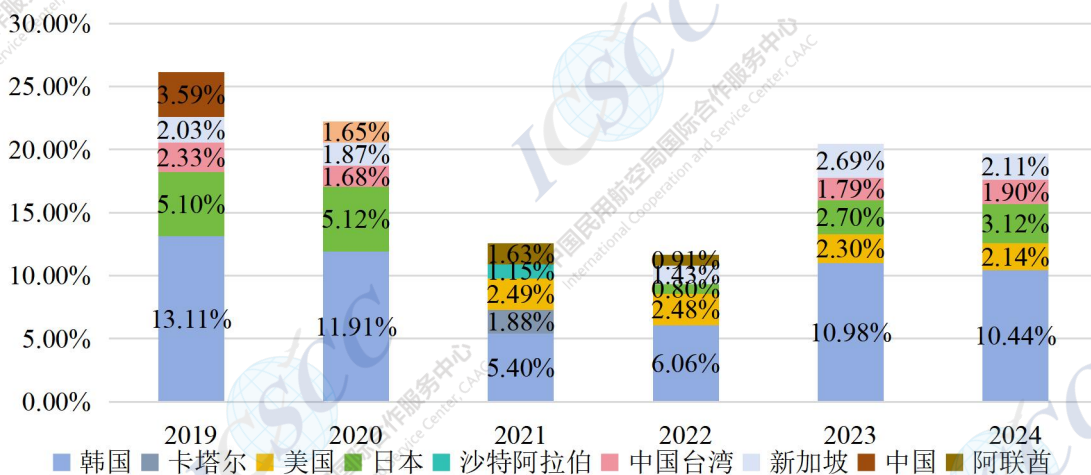


图10 2019—2024年麦克坦—宿务国际机场（CEB）国际旅客来源占比排名

数据来源：IATA 数据库

（三）纳卯国际机场（Francisco Bangoy International Airport）

IATA 代码：DVO；ICAO 代码：RPMD

<https://davaoairport.com/en>

纳卯国际机场是菲律宾第三繁忙的国际机场，位于菲律宾南部的棉兰老岛达沃市，距离市中心约 6.2 公里，主要服务于菲律宾国内航线以及东南亚地区的国际航班。^[1]

机场占地面积 209 万平方米，目前拥有 1 座航站楼和 1 条跑道。此外，机场还计划引入更多现代化设施，例如电子过关通道，以提高旅客通关效率。

^[1] https://mp.weixin.qq.com/s/BnSxK-b9N0_5Z6sRPxKsjA

2019年，纳卯国际机场的旅客吞吐量约为467.50万人次，其中国际旅客吞吐量约为53.42万人次，占比约11.43%。受疫情影响，2020年机场旅客吞吐量下降，2022年开始有所回升。2024年，纳卯国际机场的旅客吞吐量为456.32万人次，约恢复至2019年疫情前水平的97.6%。其中，国内旅客吞吐量约为405.63万人次，国际旅客吞吐量约为50.69万人次，均未恢复到2019年水平（见图11）

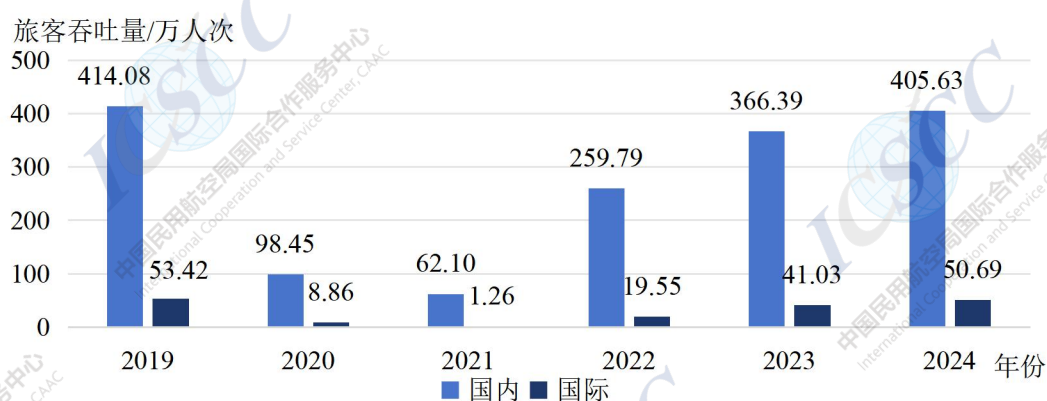


图 11 2019—2024 年纳卯国际机场（DVO）旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019年至2024年，纳卯国际机场（DVO）国际旅客主要来自阿联酋、新加坡、中国香港等（见图12）。2024年，国际旅客主要来自新加坡、中国香港、日本、泰国和美国。

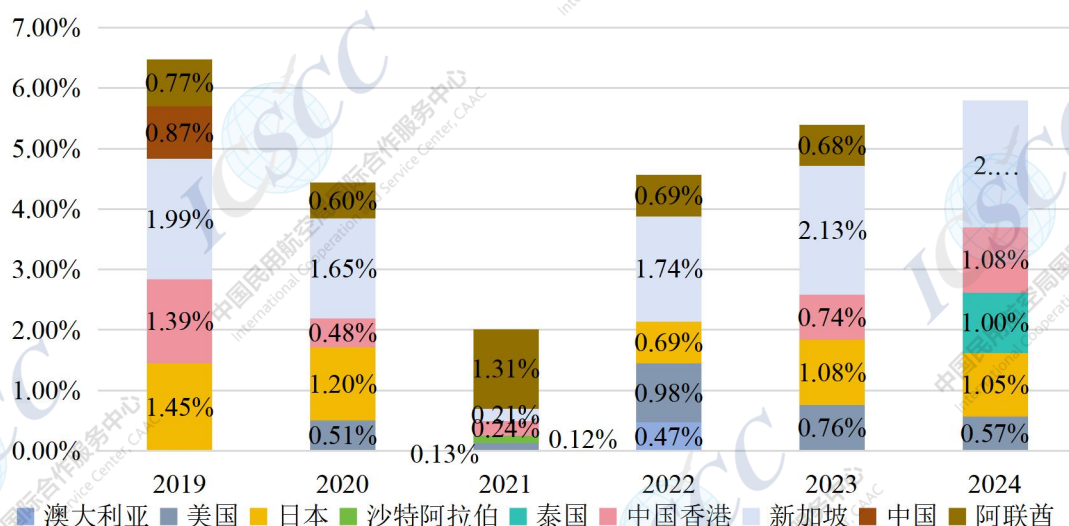


图 12 2019—2024 年纳卯国际机场（DVO）国际旅客来源占比排名

数据来源：IATA 数据库

（四）克拉克国际机场（Clark International Airport）

IATA 代码：CRK；ICAO 代码：RPLC

网址：<https://clarkinternationalairport.com>

克拉克国际机场位于菲律宾邦板牙省克拉克自由港区，是通往吕宋岛北部和中部地区的主要门户。

2019年8月16日，吕宋国际先锋机场发展公司(Luzon International Premier Airport Development Corp.，简称LIPAD Corp.)^[1]正式获得克拉克国际机场运营管理项目。

2022年5月，克拉克国际机场新航站楼投入运营，航站楼总面积11万平方米，年接待能力800万人次。新航站楼配备自助值机终端和自助行李托运设备，最大限度减少人员接触；国际中转柜台使旅客免于出入境检查，可直达出发候机区；运用先进激光技术的“智能视觉泊位引导系统”，即使恶劣天气也能辅助飞行员精准停靠。

2019年，克拉克国际机场的旅客吞吐量约为419.03万人次，其中国际旅客吞吐量约为179.99万人次，占比约42.96%。受疫情影响，2020年该机场旅客吞吐量下降，2022年开始回升。2024年，克拉克国际机场的旅客吞吐量为254.50万人次，约恢复至2019年疫情前水平的60.7%。其中，国内旅客吞吐量约为97.11万人次，国际旅客吞吐量约为157.39万人次，均未恢复到2019年水平(见图13)。

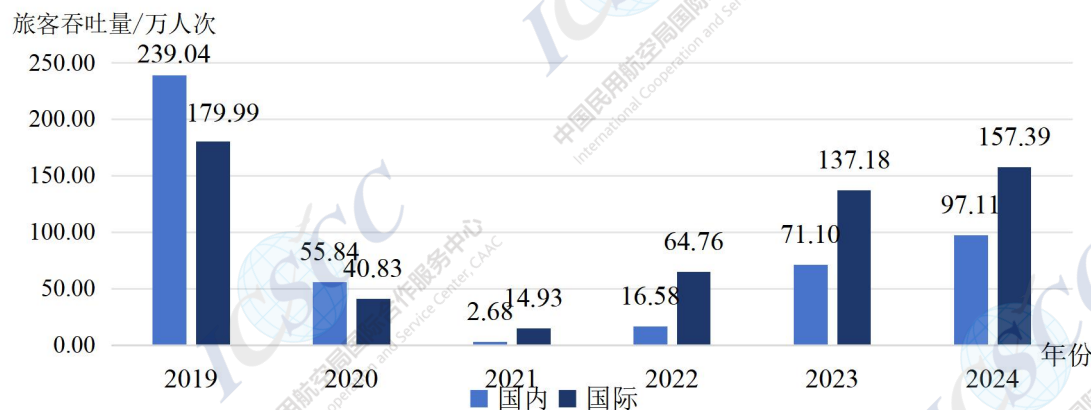


图13 2019—2024年克拉克国际机场旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019年至2024年，克拉克国际机场国际旅客主要来自阿联酋、韩国、新加坡等(见图14)。2024年，国际旅客主要来自韩国、中国香港、新加坡、美国和泰国。

^[1] 吕宋国际先锋机场发展公司(Luzon International Premier Airport Development Corp.，简称LIPAD Corp.)是一家为运营和管理菲律宾克拉克国际机场(Clark International Airport, CRK)而设立的特殊目的公司。LIPAD Corp.由多家在航空、物流和地产开发领域经验丰富的企业组成，包括：Filinvest Development Corporation、JG Summit Holdings Inc.、Philippine Airport Ground Support Solutions Inc.、Changi Airports Philippines (I) Pte. Ltd.(新加坡樟宜机场国际的全资子公司)。

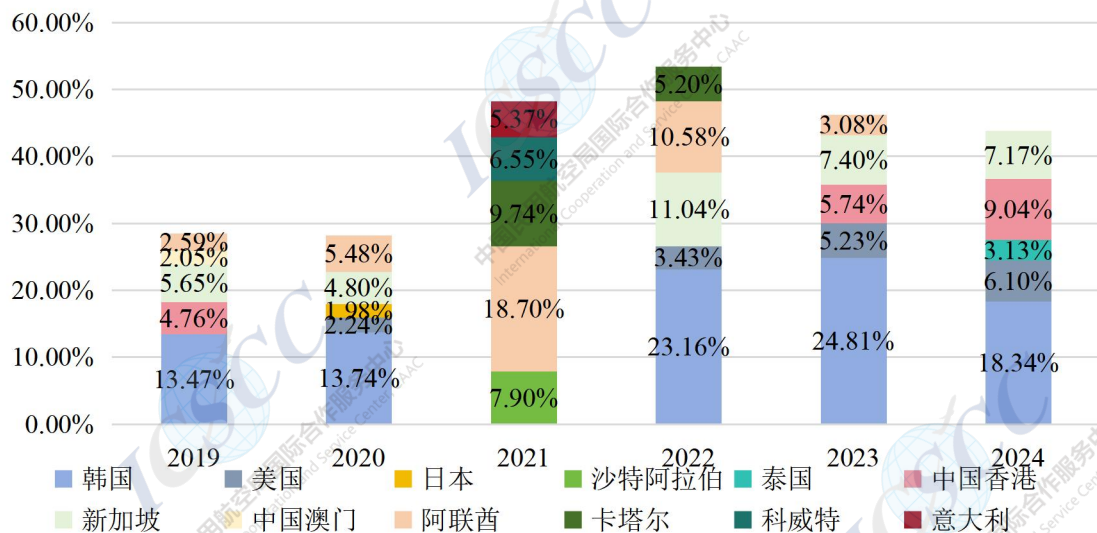


图 14 2019—2024 年克拉克国际机场 (CRK) 国际旅客来源占比排名

数据来源: IATA 数据库

五、菲律宾主要航空公司

(一) 菲律宾航空公司 (Philippine Airlines)

IATA 代码: PR; ICAO 代码: PAL

网址: <http://www.philippineairlines.com>

菲律宾航空是菲律宾的国家航空公司,成立于 1941 年,是亚洲历史最悠久的航空公司之一。菲律宾航空是一家全服务航空公司,总部位于帕赛市,尼诺伊·阿基诺国际机场和宿务国际机场。^[1]菲律宾航空提供广泛的国内和国际航线,直达国家及地区有 40 个,主要集中在亚洲 (27 个) (见表 1)。

表 1 菲律宾航空 (PR) 直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲 (27 个)	日本、韩国、新加坡、沙特、泰国、中国香港、中国、阿联酋、越南、卡塔尔、中国台湾、印度尼西亚、马来西亚、柬埔寨、中国澳门、巴林、老挝、文莱、印度、科威特、约旦、巴基斯坦、东帝汶、黎巴嫩、以色列、孟加拉国、土耳其
大洋洲 (5 个)	澳大利亚、关岛、巴布亚新几内亚、新西兰、帕劳
美洲 (2 个)	美国、加拿大
欧洲 (6 个)	英国、俄罗斯、瑞士、黑山、比利时、德国

^[1] <https://www.cbinsights.com/company/philippine-airlines>

数据来源：IATA 数据库

菲律宾航空共有 74 架飞机，主要机型为空客系列（见表 2）。

表 2 菲律宾航空（PR）各机型数量

机型	数量
A321-200	18
A321-200NX neo	15
A330-300E	11
777-300ER	10
A350-1000	9
A321-200N neo	6
A350-900	2
A320-200	1
Gulfstream G150	1
Gulfstream G550	1

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

2019 年，菲律宾航空旅客运输量为 1582.76 万人次。受疫情影响，2020 年旅客运输量大幅下降，2022 年起逐渐回升。2024 年，菲律宾航空旅客运输量达 1404.56 万人次，约恢复至 2019 年疫情前水平的 88.73%（见图 15）。

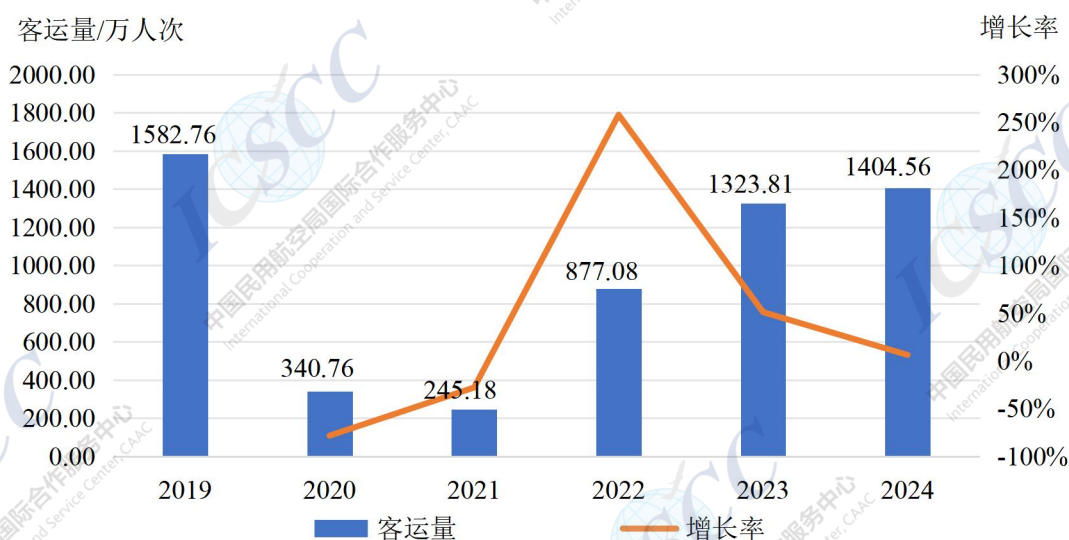


图 15 2019—2024 年菲律宾航空（PR）旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

（二）宿务太平洋航空公司（Cebu Pacific Air）

IATA 代码：5J；ICAO 代码：CEB

<https://www.cebupacificair.com/zh-cn>

宿务太平洋航空是菲律宾知名的低成本航空公司，成立于 1996 年，总部位于马尼拉的尼诺伊阿基诺国际机场。宿务太平洋航空以“低价、高价值”的运营策略著称，提供国内和国际航班服务，覆盖了菲律宾国内及全球多个目的地。^[1]宿务太平洋航空同时作为菲律宾首选的航空货运服务商，为个体托运人和货运代理商提供覆盖广泛网络的、具有竞争力且高效便捷的航空货运服务。^[2]

宿务太平洋航空开通了直达国外 15 个目的地的航线，主要集中在亚洲（4 个）（见表 3）。

表 3 宿务太平洋航空（5J）直达国家及地区

大洲	国家及地区
大洋洲 (2 个)	澳大利亚、关岛
亚洲 (13 个)	中国香港、日本、新加坡、韩国、泰国、中国台湾、越南、阿联酋、中国、印度尼西亚、中国澳门、马来西亚、文莱

数据来源：IATA 数据库

宿务太平洋航空共有 174 架飞机，所有机型均为空客系列。（见表 4）

表 4 宿务太平洋航空（5J）各机型数量

机型	数量
A321-200NX neo	94
A320-200N neo	28
A320-200	20
A330-900neo	16
A321-200NY neo	9
A321-200	7

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

2019 年，宿务太平洋航空旅客运输量为 1719.95 万人次。受疫情影响，2020 年旅客运输量大幅下降，2022 年起逐渐回升。2024 年，宿务太平洋航空旅客运输量增长至 1889.85 万人次，比 2019 年同期增长了 9.87%（见图 16）。

^[1] <http://www.kuajingshu.com/article-3405.html>

^[2] <https://www.cebupacificair.com/zh-CN/about>

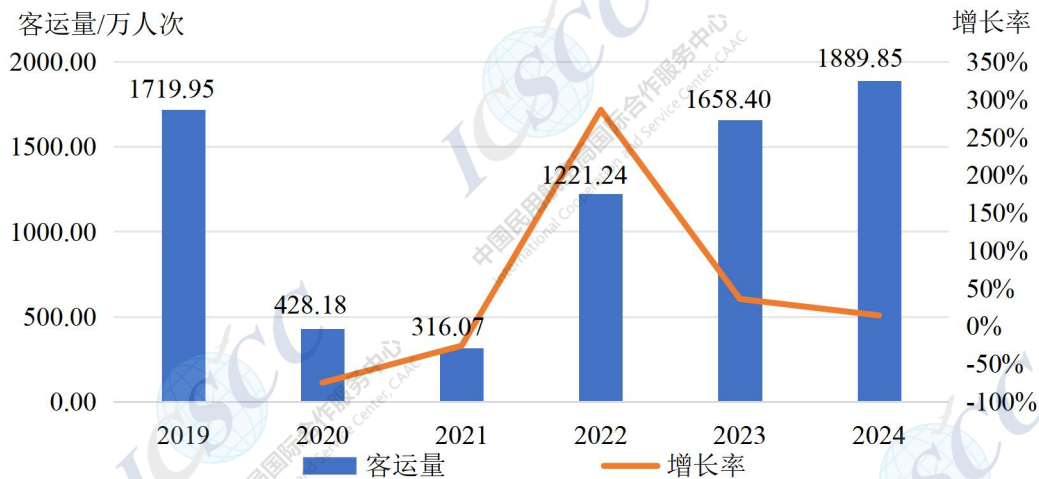


图 16 2019—2024 年宿务太平洋航空旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

(三) 菲律宾亚洲航空公司 (Philippines AirAsia)

IATA 代码：Z2；ICAO 代码：APG

网址：<http://www.airasia.com/>

菲律宾亚洲航空是一家低成本航空公司，于 2010 年 12 月 16 日成立，于 2012 年 3 月 28 日正式运营，枢纽机场为尼诺伊·阿基诺国际机场。菲律宾亚洲航空是亚洲航空集团的子公司之一，由菲律宾投资者和亚航合资成立，经营菲律宾国内与国际航线。

自 2023 年 6 月起，作为马尼拉国际机场管理局航班时刻表和航站楼分配合理化 (STAR) 计划的一部分，菲律宾亚洲航空所有来自 3 号和 4 号航站楼的国内航班将转移至 2 号航站楼，所有国际航班仍将保留在马尼拉尼诺伊·阿基诺国际机场 3 号航站楼。^[1]

菲律宾亚洲航空运营直达 12 个国家及地区的航线，均在亚洲 (12 个) (见表 5)。

表 5 菲律宾亚洲航空 (Z2) 直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲 (12 个)	韩国、中国台湾、日本、中国、马来西亚、泰国、中国澳门、中国香港、印度尼西亚、新加坡、越南、印度

数据来源：IATA 数据库

菲律宾亚洲航空共有 25 架飞机，所有机型均为空客 A320-200。(见表 6)

^[1] <https://www.awstrans.com.cn/airline/z2.html>

表 6 菲律宾亚洲航空（Z2）各机型数量

机型	数量
A320-200	25

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

菲律宾亚洲航空 2019 年旅客运输量为 790.89 万人次，受疫情影响，2020 年旅客运输量明显下降，2022 年起逐渐回升。2024 年菲律宾亚洲航空旅客运输量达 642.53 万人次，恢复至 2019 年疫情前水平的 81.24%（见图 17）。

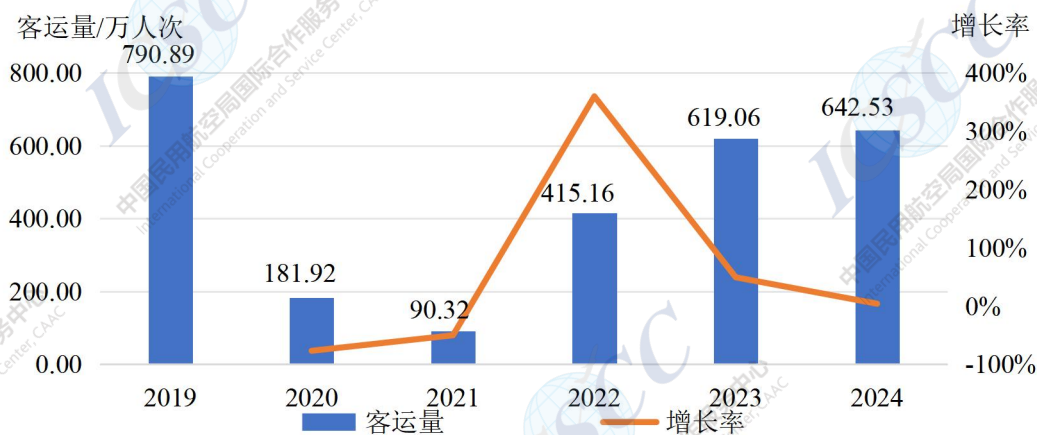


图 17 2019—2024 年菲律宾亚洲航空（Z2）旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

六、菲律宾通航国家及地区

（一）通航国家及地区总体情况

从通航国家及地区来看，菲律宾直达航线目的地主要分布在亚洲、欧洲和大洋洲（见表 7）。

表 7 菲律宾直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲 (30 个)	韩国、新加坡、日本、中国香港、中国、中国台湾、阿联酋、泰国、沙特、马来西亚、卡塔尔、越南、印度尼西亚、中国澳门、科威特、文莱、巴林、柬埔寨、阿曼、土耳其、印度、缅甸、老挝、斯里兰卡、约旦、巴基斯坦、东帝汶、黎巴嫩、以色列、孟加拉国
美洲 (2 个)	美国、加拿大
欧洲 (10 个)	荷兰、英国、黑山、法国、波兰、俄罗斯、西班牙、瑞士、比利时、德国
非洲 (2 个)	埃塞俄比亚、埃及

大洋洲 (6个)	澳大利亚、关岛、巴布亚新几内亚、新西兰、帕劳、所罗门群岛
-------------	------------------------------

数据来源：IATA 数据库

从国际航线旅客运输量来看，2024 年，菲律宾旅客运输量在 10 万人次以上的直飞国际航线共有 9 条，始发机场多为尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL）（见表 8）。

表 8 2024 年菲律宾年旅客发送量超 10 万人次航线

航线	机场代码	航空客运量 (万人次)	主要执飞航司
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 樟宜国际机场	MNL-SIN	80.29	新加坡航空公司 (SQ) 菲律宾航空公司 (PR) 宿务太平洋航空公司 (5J) 欣丰虎航航空公司 (TR) 捷星亚洲航空 (3K)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 香港国际机场	MNL-HKG	55.98	宿务太平洋航空公司 (5J) 国泰航空有限公司 (CX) 菲律宾航空公司 (PR)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 素万那普国际机场	MNL-BKK	24.96	菲律宾航空公司 (PR) 宿务太平洋航空公司 (5J)
菲律宾国家机场 — 仁川国际机场	TAG-ICN	13.20	韩国济州航空公司 (7C)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 仁川国际机场	MNL-ICN	26.78	菲律宾航空公司 (PR) 韩亚航空公司 (OZ)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 洛杉矶机场	MNL-LAX	11.53	菲律宾航空公司 (PR)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 迪拜国际机场	MNL-DXB	11.30	阿联酋航空公司 (EK)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 成田国际机场	MNL-NRT	11.04	宿务太平洋航空公司 (5J)
尼诺伊·阿基诺国际机场 — 台北桃园国际机场	MNL-TPE	10.38	宿务太平洋航空公司 (5J)

数据来源：IATA 数据库

(二) 飞往中国的航线情况

2024 年，菲律宾飞往中国内地的直飞航线共有 21 条（见图 18）。超 5 万人次的航线有 4 条（见表 9），均从尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL）出发，抵达上海浦东国际机场（PVG）、泉州晋江国际机场（JJN）、广州白云国际机场(CAN)和厦门高崎国际机场（XMN）。

表 9 2024 年菲律宾—中国内地旅客发送量超 5 万人次航线

航线	主要执飞航司
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —上海浦东国际机场（PVG）	宿务太平洋航空公司(5J) 中国东方航空公司(MU) 菲律宾航空公司(PR) 亚航飞龙航空公司(Z2)
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —泉州晋江国际机场（JJN）	厦门航空公司(MF) 菲律宾航空公司(PR)
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —广州白云国际机场(CAN)	宿务太平洋航空公司(5J) 中国南方航空公司(CZ) 厦门航空公司(MF) 菲律宾航空公司(PR) 亚航飞龙航空公司(Z2)
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —厦门高崎国际机场（XMN）	宿务太平洋航空公司(5J) 厦门航空公司(MF) 菲律宾航空公司(PR)

客运量/人次

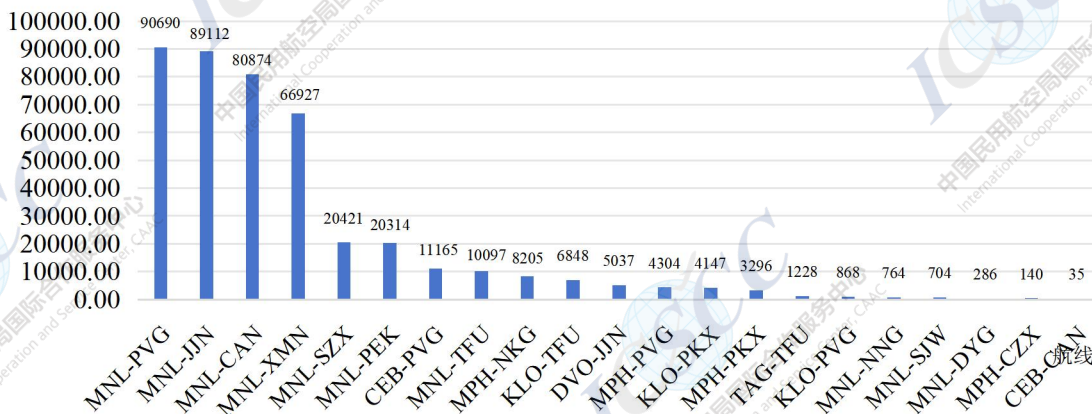


图 18 2024 年菲律宾飞往中国内地航线旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

2024年，菲律宾飞往中国港澳台地区的直飞航线共有14条（见图19）。超10万人次航线有3条（见表10），分别为尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL）—香港国际机场（HKG）、尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL）—台湾桃园国际机场（TPE）和克拉克国际机场（CRK）—香港国际机场（HKG）。

表10 2024年菲律宾-港澳台旅客发送量超10万人次航线

航线	主要执飞航司
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —香港国际机场（HKG）	宿务太平洋航空公司(5J) 国泰航空有限公司(CX) 亚洲大西洋航空公司(HB) 菲律宾航空公司(PR) 菲律宾皇家航空公司(RW) 香港快运航空公司(UO) 亚航飞龙航空公司(Z2)
尼诺伊·阿基诺国际机场（MNL） —台湾桃园国际机场（TPE）	宿务太平洋航空公司(5J) 台湾长荣航空公司(BR) 台湾中华航空股份有限公司(CI) 江西航空公司(JX) 厦门航空公司(MF) 菲律宾航空公司(PR) 菲律宾皇家航空公司(RW) 亚航飞龙航空公司(Z2)
克拉克国际机场（CRK） —香港国际机场（HKG）	宿务太平洋航空公司(5J) 菲律宾皇家航空公司(RW) 香港快运航空公司(UO)

数据来源：IATA 数据库

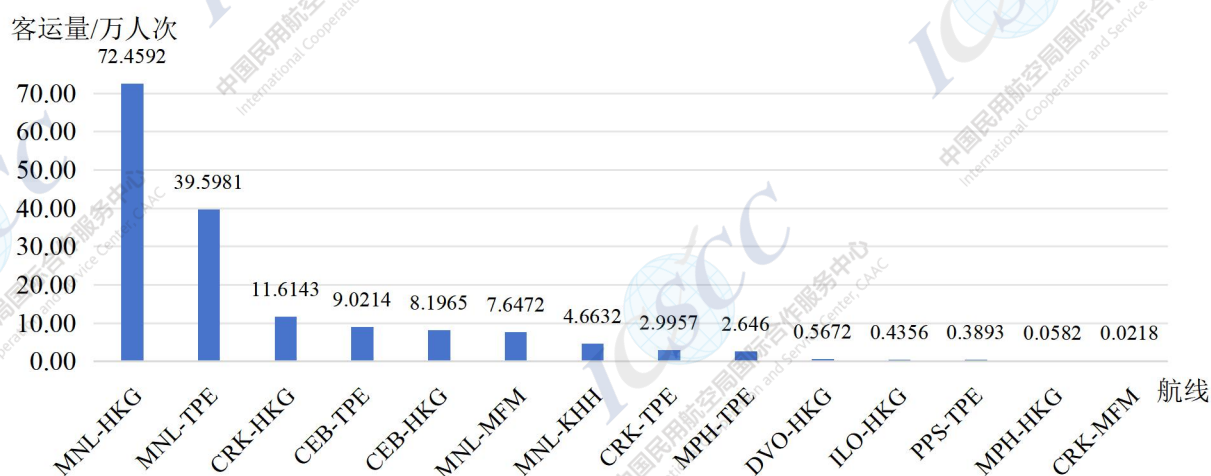


图19 2024年菲律宾飞往中国港澳台地区航线旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

三、行业发展影响因素

（一）旅游业推动民航运输规模持续增长

旅游业是菲律宾的支柱产业。由于菲律宾是群岛国家，交通以航空为主，旅游业的繁荣发展能够促进航空运输业的发展。菲律宾政府制定《2023年至2028年国家旅游发展计划 (National Tourism Development Plan, NTDP)》。菲律宾航空表示，政府旅游业发展计划将有利于公司扩大航线网络，符合公司的使命。宿务太平洋航空也对 NTDP 的举措表示欢迎，认为这些举措将有助于推动贸易和旅游业的增長。

（二）政府大力支持本国民航基础设施建设

菲律宾的主要机场如尼诺伊·阿基诺国际机场 (NAIA) 存在拥堵问题，容量不足，无法满足日益增长的航空旅客和货物需求。此外，许多省级机场缺乏夜间服务设施和能力，导致只能在白天安排国内航班。政府正在通过新建机场和改善现有设施来应对这一挑战。菲律宾交通部与民航局曾发布多项机场相关的项目，提出采取 PPP 模式向社会吸引投资 25.9 亿美元，在 30 年内对菲律宾境内的 6 座机场进行设计、建设、运营及改造。^[1]2024 年，菲律宾政府根据菲律宾航空基础设施计划，将拨款 77 亿比索用于对该国的 15 个机场进行现代化升级改造。

（三）行业加速发展意愿积极

航空公司积极引进飞机扩大运力。2024 年 10 月，宿务太平洋航空向空客订购 152 架 A321neo 飞机，订单价值 1.4 万亿比索，约合 240 亿美元。该笔交易成为菲律宾航空历史上金额最大的飞机订单。

行业技术能力不断提高。2024 年，菲律宾航空公司和汉莎技术公司签署了空客 A321neo 短舱的机身相关零部件服务合同。内容包括维护、维修和大修 (MRO) 以及对 V2500 发动机进气罩的备用单元提供支持。合同于 2024 年年底正式生效。双方已签订了波音 B777 机队全面组件支持 (TCS) 协议以及菲律宾汉莎技术公司提供的基地维护服务协议。

行业推动可持续发展意愿强烈。2024 年，菲律宾交通部 (Department of Transport)、能源部 (Department of Energy) 和民航局 (Civil Aviation Authority of the Philippines) 与空客公司合作，对开发可持续航空燃料 (SAF) 生态系统进行可行性研究。麦克坦—宿务国际机场 (Mactan-Cebu International Airport, MCIA) 与国际机场协会 (Airports Council International) 亚太和中东分会签署

[1] BMI, Philippines Freight Transport and Shipping Report Q1 2017

了谅解备忘录，将共同制定机场的净零排放路线图。该计划将为麦克坦—宿务国际机场提供制定减少碳排放计划的战略指导，包括碳足迹预测、治理框架以及资产、燃料和运营等建议。