印度尼西亚民航业发展研究报告

民航局国际合作服务中心

2025.05

目 录

一、 国情概览 1
二、 中国与印度尼西亚双边关系概况 2
（一） 外交关系 2
（二） 经贸关系 4
（三） 民航关系 4
三、 印度尼西亚民航概况 5
（一）行业运输 5
（二）行业安全 7
（三）行业管理 8
四、 印度尼西亚主要机场 9
（一）苏加诺—哈塔国际机场（Soekarno-Hatta International Airport） 9
（二）棉兰瓜拉纳姆国际机场（Kuala Namu International Airport） 10
（三）伍拉莱国际机场（Ngurah Rai International Airport） 11
五、 印度尼西亚主要航空公司 12
（一）印度尼西亚鹰航空公司（Garuda Indonesia） 13
（二）印度尼西亚狮子航空有限公司（PT Lion Mentari Airlines） 14
（三）印度尼西亚苏拉维加亚航空公司（Sriwijaya Air） 15
六、 印度尼西亚通航国家及地区 16
（一）通航国家及地区总体情况 16
（二）飞往中国航线 17
七、 行业发展影响因素 18
（一） 印度尼西亚航空产业政策助力民航业发展 18
（二） 印度尼西亚旅游业促进民航业发展 19
（三） 印度尼西亚机场改扩建提升民航运输运力 19

一、国情概览

印度尼西亚共和国（The Republic of Indonesia）简称印度尼西亚（Indonesia）位于亚洲东南部，由太平洋和印度洋之间的 17508 个大小岛屿组成，是世界上最大的岛国、最大的群岛国家。与巴布亚新几内亚、东帝汶、马来西亚接壤，与泰国、新加坡、菲律宾、澳大利亚等国隔海相望。

印度尼西亚国土面积 191.4 万平方公里，海洋面积 316.6 万平方公里（不包括专属经济区）。包括苏门答腊岛、爪哇岛、苏拉威西岛以及婆罗洲和新几内亚的部分地区。共有一级行政区（省级）38 个，包括雅加达、日惹、亚齐 3 个地方特区和 35 个省；二级行政区（县/市级）共 514 个。印度尼西亚主要经济城市包括雅加达、泗水、万隆、棉兰、三宝垄和巨港等。[1]

印度尼西亚是世界第四人口大国，也是穆斯林人口最多的国家。截至 2024 年，印度尼西亚人口 2.81 亿，主要集中在爪哇岛、苏门答腊岛等岛屿。[2]印度尼西亚有 300 多个民族，其中爪哇族占人口总数的 45%、巽他族占 14%、马都拉族占 7.5%、马来族占 7.5%、华人约占人口总数的 5%。印度尼西亚有 200 多种民族语言，官方语言为印度尼西亚语（Bahasa Indonesia）。[3]

1945 年 8 月 17 日印度尼西亚独立后，先后武装抵抗英国、荷兰的入侵，其间曾被迫改为印度尼西亚联邦共和国并加入荷印联邦。1950 年 8 月重新恢复为印度尼西亚共和国，1954 年 8 月脱离荷印联邦。

印度尼西亚现行宪法为《“四五”宪法》，于 1945 年 8 月 18 日颁布实施。1999 年 10 月至 2002 年 8 月间宪法先后进行过四次修改。宪法规定，印度尼西亚为单一的共和制国家，“信仰神道、人道主义、民族主义、民主主义、社会公正”是建国五项基本原则（简称“潘查希拉”）。实行总统制，总统为国家元首、行政首脑和武装部队最高统帅。2004 年起，总统和副总统不再由人民协商会议选举产生，改由全民直选；每任五年，只能连任一次。总统任命内阁，内阁对总统负责。2024 年 2 月，印度尼西亚举行第五次总统直选，时任国防部长、大印度尼西亚行动党总主席普拉博沃·苏比延多（Prabowo Subianto）和梭罗市市长吉布兰(Gibran Rakabuming Raka)组合胜选。[4]普拉博沃于 2024 年 10 月 20 日就任，任期至 2029 年 10 月。

印度尼西亚是东盟最大的经济体。农业、工业、服务业均在国民经济中发挥重要作用。特色产业包括石油天然气、农林渔业、采矿业、工业制造业等。

---

[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 — 印度尼西亚（2024 版）》
[2] 外交部，https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677244/1206x0_677246/
[3] 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 — 印度尼西亚（2024 版）》
[4] 外交部，https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677244/1206x0_677246/

2024 年，印度尼西亚国内生产总值 22138.96 万亿印度尼西亚盾（约合 1.35 万亿美元），同比增长 5.03%；人均国内生产总值 4960.3 美元。

外贸在印度尼西亚国民经济中占重要地位，政府采取一系列措施鼓励和推动非油气产品出口，简化出口手续，降低关税。2024 年对外贸易额 4983.6 亿美元，同比下降 3.67%，2024 年通胀率 1.57%。主要出口产品有石油、天然气、纺织品和成衣、木材、藤制品、手工艺品、鞋、铜、煤、纸浆和纸制品、电器、棕榈油、橡胶等。主要进口产品有机械运输设备、化工产品、汽车及零配件、发电设备、钢铁、塑料及塑料制品、棉花等。

印度尼西亚因其巨大的市场、相对较低的劳动力成本，以及丰富的原材料供应，已成为东盟 10 国中最具吸引力的投资目的国之一。印度尼西亚持续向好的经济发展前景和特有的比较优势将继续吸引外资涌入。[5]2024 年吸引外资 600 亿美元。主要投资来源地为新加坡、中国香港、中国内地、美国、日本。

印度尼西亚奉行积极独立的外交政策，以东盟为外交基石，积极推进东盟共同体建设。主张大国平衡，重视同美、中、日、俄、澳、印以及欧盟的关系。重视不结盟运动和南南合作。2013 年 10 月在巴厘岛举行亚太经合组织第二十一次领导人非正式会议。2015 年 4 月在雅加达举行亚非领导人会议和万隆会议 60 周年纪念活动。2019-2020 年担任联合国安理会非常任理事国。2022 年担任二十国集团轮值主席国，11 月在巴厘岛举行二十国集团领导人第十七次峰会。2023 年担任东盟轮值主席国，9 月在雅加达举办东亚合作领导人系列会议。

印度尼西亚是世界上穆斯林人口最多的国家，约 87%的人信奉伊斯兰教，其中大多数是逊尼派。6.1%的人信奉基督教新教，3.6%的人信奉天主教，其余的人信奉印度教、佛教和原始拜物教等。

印度尼西亚大约有 80 个工会组织，全国性的工会联盟有全印度尼西亚劳工联盟（SPSI）和印度尼西亚工人福利联盟（SBSI）。印度尼西亚工商会（KADIN）是影响力比较大的非政府工商行业协会，其他比较有影响的协会组织包括：印度尼西亚企业家协会、印中经济文化社会协会（又称“印中友协”）、印度尼西亚中华总商会、印度尼西亚华商总会等。[6]

二、中国与印度尼西亚双边关系概况

（一）外交关系

中国与印度尼西亚于 1950 年 4 月 13 日建交，此后 10 多年关系发展顺利。1965 年印度尼西亚发生“9·30”事件，1967 年 10 月 30 日两国外交关系中断。1990 年 8 月 8 日两国外交关系恢复。2005 年 4 月两国建立战略伙伴关系。2013

[5] 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 — 印度尼西亚（2024 版）》
[6] 外交部，https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_677244/1206x0_677246/

年 10 月两国建立全面战略伙伴关系。2021 年 6 月两国建立高级别对话合作机制。2022 年 11 月就共建中国印度尼西亚命运共同体达成共识。2023 年 10 月，建立外长防长“2+2”对话机制。2025 年 4 月，中印尼外长防长“2+2”对话机制首次部长级会议在京举行。

两国高层交往频繁。习近平主席 2018 年 11 月在出席亚太经合组织第二十六次领导人非正式会议期间同印度尼西亚总统佐科举行会晤。2019 年 6 月在二十国集团大阪峰会期间会见佐科。2022 年 11 月在二十国集团领导人巴厘岛峰会期间同佐科总统会晤。印度尼西亚总统佐科 2017 年 5 月来华出席“一带一路”国际合作高峰论坛。2022 年 7 月来华访问。2023 年 7 月来华出席成都大运会开幕式。2023 年 10 月来华出席第三届“一带一路”国际合作高峰论坛并对中国进行国事访问。新冠疫情发生以来，习近平主席 7 次应约同佐科总统通电话。2024 年 4 月，印度尼西亚当选总统普拉博沃访华，习近平主席同其会谈，李强总理会见。2025 年 5 月，李强总理对印尼进行正式访问。9 月，普拉博沃总统来华出席纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 80 周年活动，习近平主席同其会见。

双方除互设使馆外，中国在印度尼西亚泗水、棉兰、登巴萨设有总领馆，印度尼西亚在香港、广州、上海设有总领馆。

中国与印度尼西亚签署多份重要双边文件。2005 年 4 月，双方签署了《中华人民共和国与印度尼西亚共和国关于建立战略伙伴关系的联合宣言》。

2005 年 7 月，双方发表《中华人民共和国与印度尼西亚共和国联合声明》。

2010 年 1 月，双方签署《中华人民共和国政府和印度尼西亚共和国政府关于落实战略伙伴关系联合宣言的行动计划》。

2011 年 4 月，双方发表《中华人民共和国政府和印度尼西亚共和国政府关于进一步加强战略伙伴关系的联合公报》。

2012 年 3 月，双方发表《中华人民共和国和印度尼西亚共和国联合声明》。

2015 年 3 月，双方发表《中华人民共和国和印度尼西亚共和国关于加强全面战略伙伴关系的联合声明》

2015 年 4 月，双方发表《中华人民共和国与印度尼西亚共和国联合新闻公报》

2018 年 5 月，双方发表《中华人民共和国政府和印度尼西亚共和国政府联合声明》

2021 年 6 月，双方签署《中华人民共和国政府与印度尼西亚共和国政府关于建立高级别对话合作机制的谅解备忘录》

2022 年 7 月，双方发表《中华人民共和国和印度尼西亚共和国两国元首会晤联合新闻声明》

2022 年 11 月，双发发表《中印度尼西亚加强全面战略伙伴关系行动计划（2022-2026）》

2022 年 11 月，双发发表《中华人民共和国和印度尼西亚共和国联合声明》

2023 年 10 月，双发发表《中华人民共和国和印度尼西亚共和国关于深化全方位战略合作的联合声明》

2023 年 10 月，双方签署《中华人民共和国政府和印度尼西亚共和国政府关于外长防长对话机制的谅解备忘录》

（二）经贸关系

中印尼两国政府签订多份经贸合作文件，如《扩大和深化双边经济贸易合作的协定》（2011 年）、《中华人民共和国政府和印度尼西亚共和国政府关于对所得避免双重征税和防止偷漏税的协定》（2015 年）、《中国人民银行与印度尼西亚央行双边本币互换协议》（2022 年）、《关于进一步扩大和深化双边经济贸易合作的协定》（2022 年）、《共建“一带一路”和“全球海洋支点”谅解备忘录》（2022 年 7 月续签）、《共建“一带一路”倡议与“全球海洋支点”构想对接框架下的合作规划》（2022 年）等。

中国是印度尼西亚最大贸易伙伴。2024 年，中国是印度尼西亚第二大外资来源国，印度尼西亚是中国在东盟第二大投资目的地。双边贸易额 1478 亿美元，同比增长 6.1%，其中中方出口 767 亿美元，同比增长 17.6%，进口 711 亿美元，同比下降 4%。

据中国商务部统计，2023 年，中国对印度尼西亚直接投资 31.3 亿美元；截至 2023 年年末，中国对印度尼西亚直接投资存量 263.5 亿美元。中国对印度尼西亚投资主要领域包括矿冶、农业、电力、地产、家电与电子和数字经济等。2023 年，印度尼西亚对华实际投资 1.5 亿美元；截至 2023 年 12 月底，印度尼西亚对华实际投资额 28.6 亿美元。

两国合作建有雅加达—万隆高速铁路（简称“雅万高铁”）、西冷—巴宁邦高速公路、三宝垄—德马克高速公路、泗马大桥等工程项目，米拉务、庞卡兰苏苏、巴比巴卢、爪哇 7 号、南苏 1 号、南苏 8 号等一大批电站建设项目，以及中印度尼西亚“两国双园”、中印度尼西亚经贸合作区、青山工业园、德龙工业园等。

（三）民航关系

1991 年 1 月，中国与印度尼西亚两国政府签署航空运输协定。

2001 年，印度尼西亚正式成为中国公民自费出境旅游目的地国。

2004 年 12 月，中国与印度尼西亚两国民航部门就扩大航权安排达成协议。[7]

2006 年 6 月，中航工业西安飞机工业（集团）有限责任公司与印度尼西亚鸽航公司签订了 15 架新舟 60 飞机的购销合同，创下了中国民机外销史上一次性购机数量最大的合同记录。2007 年 8 月至 2011 年 6 月，15 架新舟 60 飞机交付印度尼西亚。[8]

2013 年，中国商用飞机有限责任公司与印度尼西亚鸽航公司签署协议，订购了总金额约 12 亿美元的 40 架 ARJ21-700 型喷气式商用飞机。[9]

2015 年 4 月 17 日起开放中印间客货运定期航班第三和第四业务权。

2017 年，时任中国民航局副局长董志毅访问印度尼西亚，双方就适航合作和“一带一路”框架下的技术合作进行了深入探讨，并达成重要共识。[10]

2025 年 5 月 24 日，李强总理在雅加达同印度尼西亚总统普拉博沃共同出席了中国—印度尼西亚工商界晚宴并致辞。中国商飞董事长贺东风受邀参加晚宴，并在访问印度尼西亚期间应邀赴翎亚航空总部进行交流调研。中飞租赁、翎亚航空与中国商飞共同就翎亚 C909 经济性运营探索、市场开拓及中印度尼西亚航空合作进行深入交流。

2025 年，由中国国产支线飞机 C909 执飞的上海往返印度尼西亚美娜多的国际航线正式开通。

三、印度尼西亚民航概况

（一）行业运输

2019 年，印度尼西亚航空旅客运输量约为 11908.09 万人次。其中，国际旅客运输量约为 3773.70 万人次，国内旅客运输量约为 8134.39 万人次。受疫情影响，2020 年印度尼西亚航空旅客运输量明显下降，降至 4756.83 万人次，其中，国际航空旅客运输量同比下降 80.04%，国内航空旅客运输量同比下降 50.78%。2021 年，印度尼西亚航空旅客运输量继续下降，其中，国际旅客运输量仅 154.13 万人次，同比下降 79.54%。自 2022 年开始，印度尼西亚航空旅客运输量逐渐恢复。2024 年，国内旅客运输量约为 7140.90 万人次，恢复至疫情前的 87.79%，国际旅客运输量约为 3759.90 万人次，恢复至疫情前的 99.63%（见图 1）。

---

[7] http://wcm.fmprc.gov.cn/pub/chn/gxh/cgb/zcgmzysx/yz/1206_43/1206x1/t6115.htm

[8] http://news.eastday.com/c/20110604/u1a5925618.html

[9] http://intl.ce.cn/specials/zxxx/201308/29/t20130829_24698557.shtml

[10] https://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/201711/t20171108_47496.html

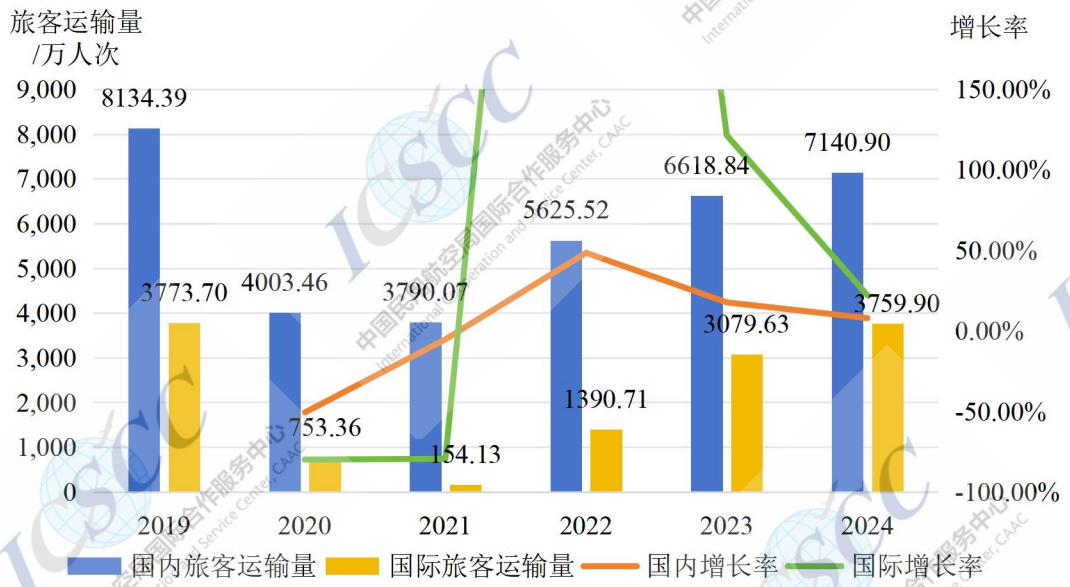


图 1　2019-2024 年印度尼西亚国内国际旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

2019 年至 2024 年，印度尼西亚国际旅客客源地集中在马来西亚、新加坡、澳大利亚、沙特、中国、泰国、日本和阿联酋（见图 2）。2024 年，印度尼西亚国际旅客主要来自马来西亚、新加坡、澳大利亚、沙特和中国。

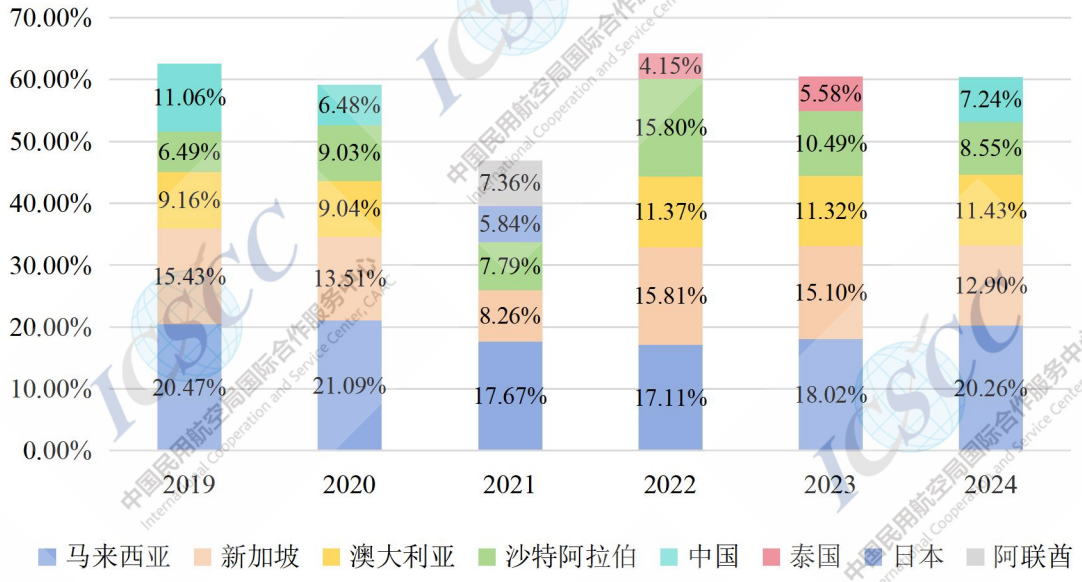


图 2　2019—2024 年印度尼西亚国际旅客客源地占比排名

数据来源：IATA 数据库

2024 年印度尼西亚的国际航空旅客中，亚洲旅客占比最高，约占国际旅客运输量的 76.79%；其次是大洋洲，占比约为 12.12%。中国内地与印度尼西亚间间的旅客运输量占比为 1.49%，中国港澳台地区与印度尼西亚的旅客运输量占比为 0.90%（见图 3）。

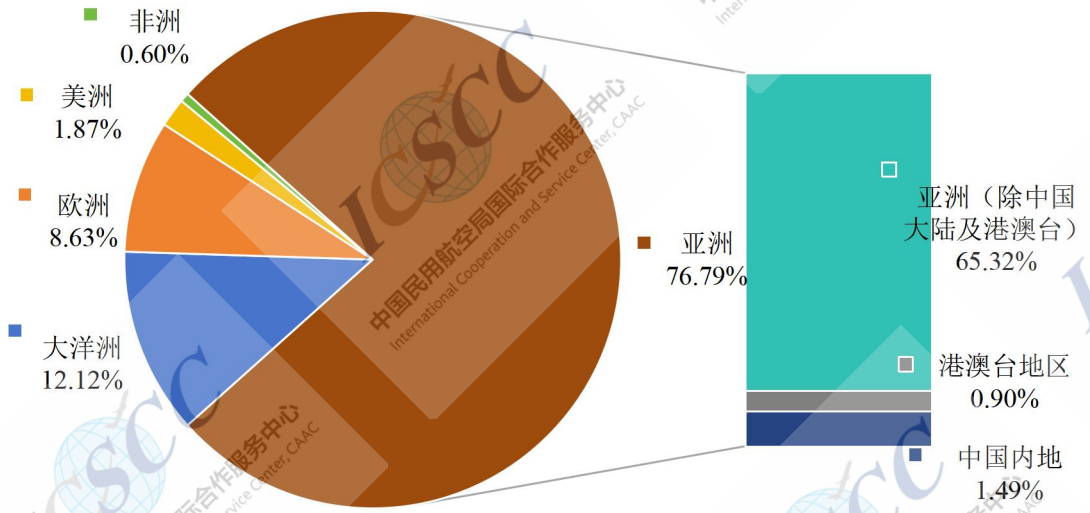


图 3　2024 年印度尼西亚国际航空旅客运输量往来地区占比

数据来源：IATA数据库

2016 年至 2021 年，印度尼西亚航空货邮周转量出现明显波动。2018 年货邮周转量最大，达到 1131.91 百万吨公里，2020 年降至 674.80 百万吨公里，2021 年恢复至 772.90 百万吨公里（见图 4）。[11]

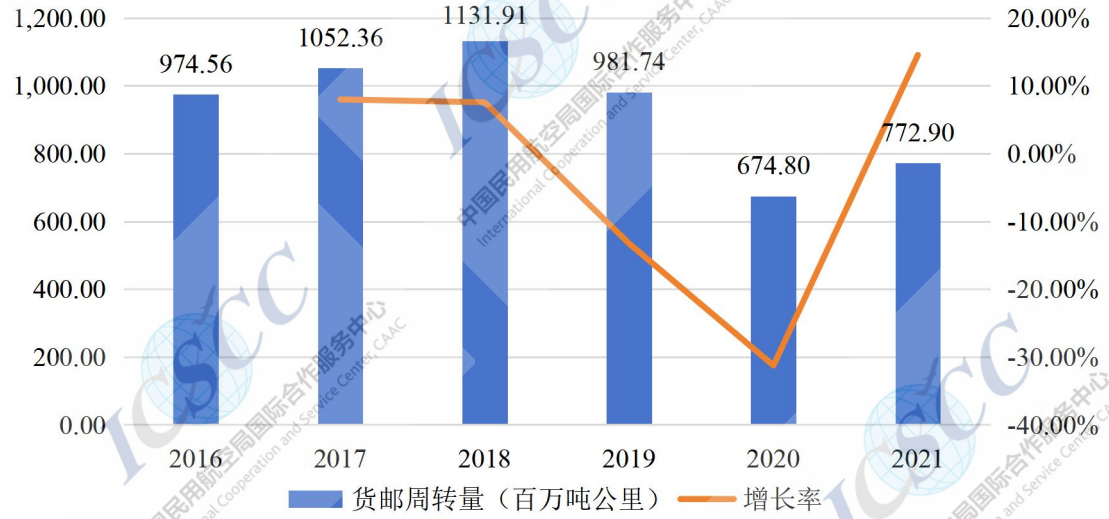


图 4　2016-2021 年印度尼西亚航空货邮周转量

数据来源：世界银行

（二）行业安全

国际民航组织（ICAO）2017 年普遍安全监督审计计划（USOAP）结果显示，印度尼西亚航空业整体安全情况一般。其中，基本航空法和民航规章、人员执照的颁发和培训两项低于世界平均水平，其余各项指标略高于世界平均水

[11] https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1?locations=ZA

平（见图 5）。

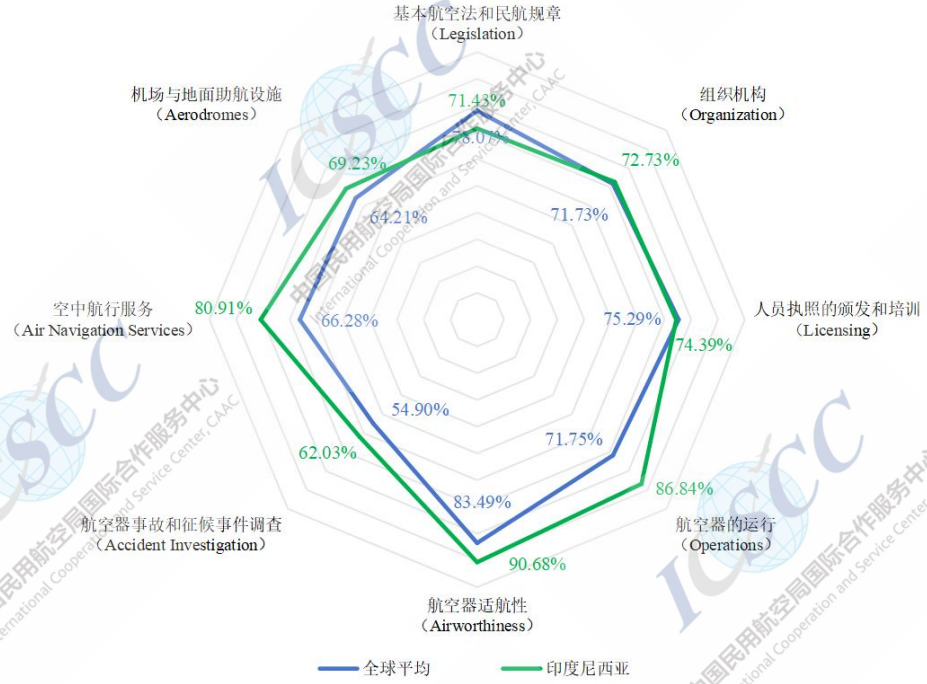


图 5　2017 年印度尼西亚 USOAP 审计有效实施率（EI）

资料来源：国际民航组织

（三）行业管理

印度尼西亚民航总局（Directorate General of Civil Aviation of the Republic of Indonesia）是该国民航管理部门，隶属于印度尼西亚交通运输部（Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia）。

印度尼西亚民航总局下设：

民用航空总局秘书厅（Secretariate of the Directorate General of Civil Aviation）；

航空运输司（Directorate of Air Transport）；

机场司（Directorate of Airports）；

航空安保司（Directorate of Aviation Security）；

空中航行司（Directorate of Air Navigation）；

适航和运行司（Directorate of Airworthiness and Operation）

组织架构如图 6 所示：



图 6　印度尼西亚民航总局组织架构

资料来源：印度尼西亚民航总局2023年绩效报告[12]

印度尼西亚民航总局主要职责包括[13]：

制定空域利用、航空器与机场管理、航空运输与航行运营、提升航空安全、安保及环保质量，以及民航配套设施与公共设施利用等领域的相关政策；实施上述领域的相关政策；制定上述领域的规范、标准、程序及准则；开展上述领域的技术指导与监督工作；执行上述领域的评估与报告工作；履行民航总局的行政管理工作；完成交通部部长交办的其他任务。

四、印度尼西亚主要机场

印度尼西亚主要机场有雅加达苏加诺－哈达国际机场、棉兰瓜拉纳姆国际机场、登巴萨伍拉莱国际机场。

（一）苏加诺—哈塔国际机场（Soekarno-Hatta International Airport）

IATA 代码：CGK；ICAO 代码：WIII

网址：https://www.jakarta-airport.com/

2019 年，苏加诺—哈塔国际机场的旅客吞吐量约为 5036.27 万人次。其中，国际旅客吞吐量约为 1498.15 万人次，占比 29.75%。受疫情影响，2020 年、2021 年苏加诺—哈塔国际机场旅客吞吐量明显下降。2022 年，旅客吞吐量逐渐回升。2024 年，旅客吞吐量达到 5080.05 万人次，其中，国内旅客吞吐量约为 3517.29 万人次，是 2019 年水平的 99.41%；国际旅客吞吐量约为 1562.76 万人次，较 2019 年同期水平水平增长了 4.31%（见图 7）。

[12] https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/assets/file/lakip/LAKIP_2023.pdf
[13] https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/tugas-pokok

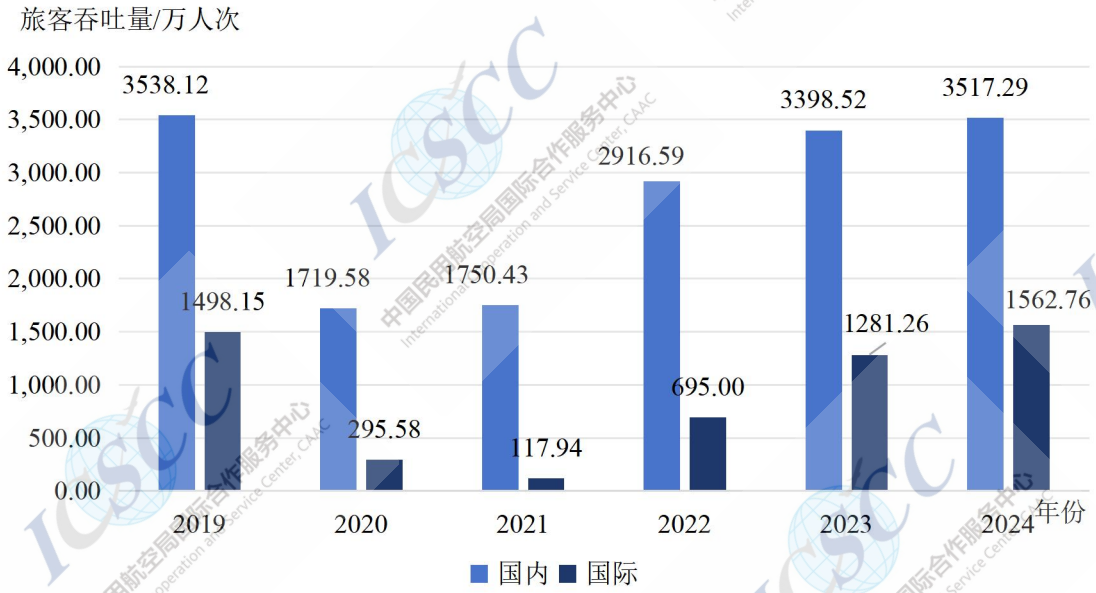


图 7　2019-2024 年苏加诺—哈塔国际机场（CGK）旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019 年至 2024 年，苏加诺—哈塔国际机场（CGK）国际旅客主要来自马来西亚、新加坡、沙特、中国、泰国、日本和阿联酋（见图 8）。2024 年，机场国际旅客主要来自马来西亚、新加坡、沙特、中国和泰国。

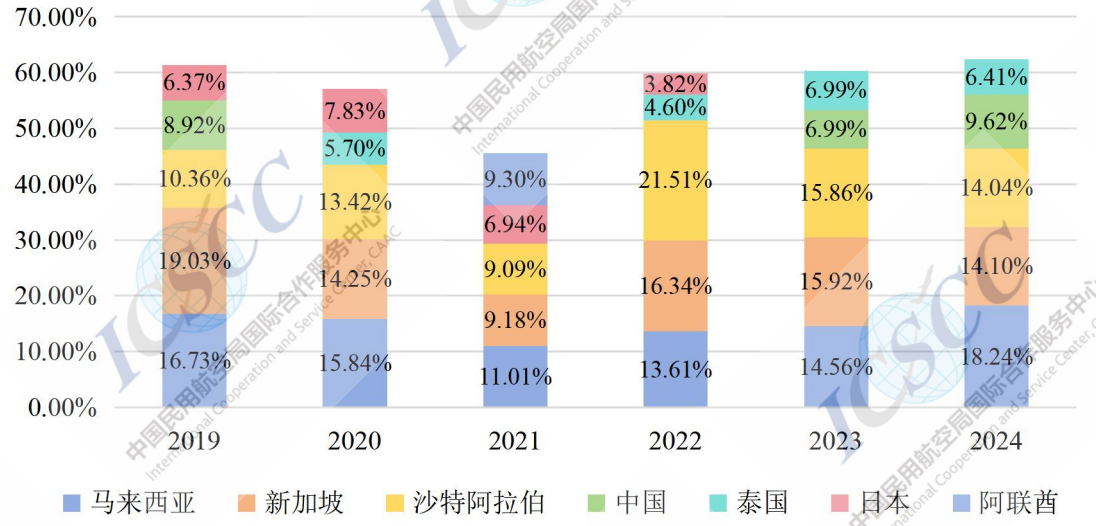


图 8 2019-2024 年苏加诺-哈塔国际机场（CGK）国际旅客客源地占比排名

数据来源：IATA 数据库

（二）棉兰瓜拉纳姆国际机场（Kuala Namu International Airport）

IATA 代码：KNO；ICAO 代码：WIMM

网址：https://avi.id/id

2019 年，棉兰瓜拉纳姆国际机场旅客吞吐量约为 740.20 万人次。其中，国际旅客吞吐量约为 534.21 万人次，占比 72.17%。受疫情影响，2020 年、2021 年棉兰瓜拉纳姆国际机场旅客吞吐量明显下降。2022 年，旅客吞吐量开始逐渐回升。2024 年，旅客吞吐量为 713.85 万人次，其中，国内旅客吞吐量约为 500.72 万人次，是 2019 年水平的 93.73%；国际旅客吞吐量约为 213.12 万人次，较 2019 年同期水平增长了 3.47%（见图 9）。

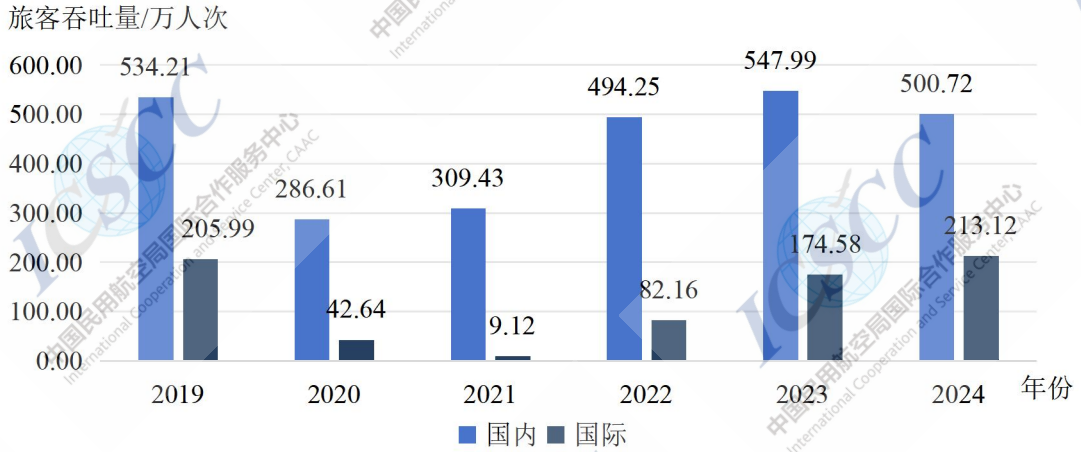


图 9　2019-2024 年棉兰瓜拉纳姆国际机场（KNO）旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019 年至 2024 年，棉兰瓜拉纳姆国际机场（KNO）国际旅客主要来自马来西亚、新加坡、泰国、沙特、中国、印度、越南、日本和秘鲁（见图 10）。2024 年，机场国际旅客主要来自马来西亚、新加坡、泰国、沙特和中国。

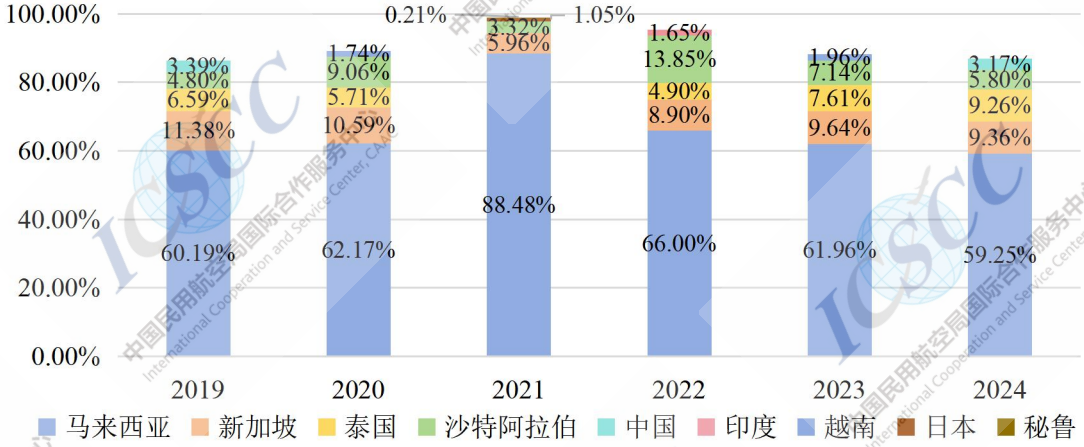


图 10　2019-2024 棉兰瓜拉纳姆国际机场（KNO）国际旅客客源地排名

数据来源：IATA 数据库

（三）伍拉莱国际机场（Ngurah Rai International Airport）

IATA 代码：DPS；ICAO 代码：WADD

网址：https://www.baliairport.com/

伍拉莱国际机场以国际客运为主。2019 年，机场旅客吞吐量约为 2271.67

万人次，其中国际旅客吞吐量约为 1344.54 万人次，占比 59.19%。受疫情影响，2020 年、2021 年伍拉莱国际机场旅客吞吐量明显下降。2022 年，机场旅客吞吐量逐渐回升。2024 年，旅客吞吐量约为 2353.72 万人次，其中，国内旅客吞吐量约为 945.77 万人次，国际旅客吞吐量约为 1407.95 万人次，均超过 2019 年水平（见图 11）。



图 11　2019-2024 年伍拉莱国际机场（DPS）旅客吞吐量

数据来源：IATA 数据库

2019 年至 2024 年，伍拉莱国际机场（DPS）国际旅客主要来自澳大利亚、新加坡、马来西亚、中国、印度、泰国、日本、美国、法国、英国、东帝汶和瑞士（见图 12）。2024 年，国际旅客主要来自澳大利亚、新加坡、马来西亚、中国和印度。

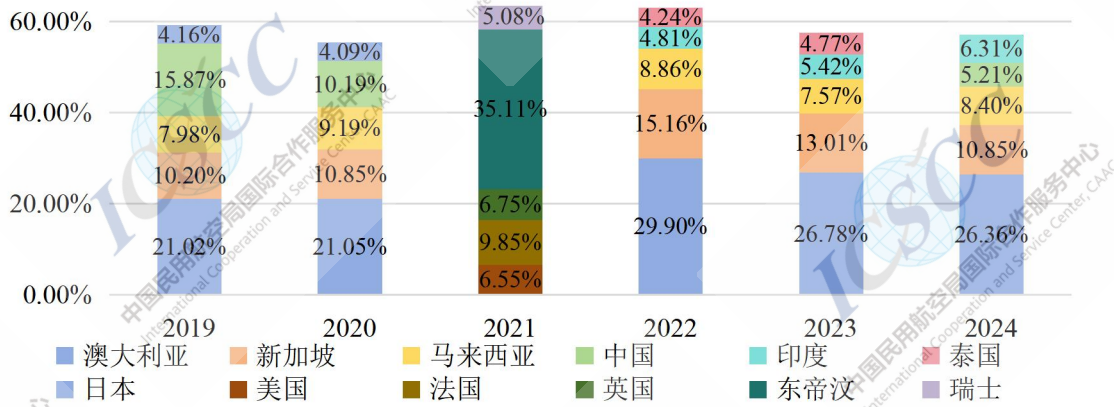


图 12　2019—2024 年伍拉莱国际机场（DPS）国际旅客客源地占比排名

数据来源：IATA 数据库

五、印度尼西亚主要航空公司

印度尼西亚国内主要航空公司包括印度尼西亚鹰航（Garuda Indonesia）、狮航（Lion Air）、苏拉维加亚航空（Sriwijaya Air）等。

（一）印度尼西亚鹰航空公司（Garuda Indonesia）

IATA 代码：GA；ICAO 代码：GIA

网址：http://www.garuda-indonesia.com

印度尼西亚鹰航的航线网络主要集中在亚洲。截至 2025 年 4 月，印度尼西亚鹰航的直飞航线分布在 3 个大洲的 15 个国家及地区（见表 1）。

表 1 印度尼西亚鹰航（GA）直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲（12 个）	新加坡、沙特、日本、中国、韩国、中国香港、马来西亚、泰国、卡塔尔、印度、菲律宾、土耳其
大洋洲（1 个）	澳大利亚
欧洲（2 个）	荷兰、英国

数据来源：IATA 数据库

印度尼西亚鹰航机队现有63架飞机，主要以波音机型为主（见表2）。

表 2 印度尼西亚鹰航（GA）各机型数量

机型	数量
B737-800	42
A330-300E	10
B777-300ER	8
A330-900neo	1
A330-300	1
A330-200E	1

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

2019 年，印度尼西亚鹰航的旅客运输量为 1805.27 万人。受疫情影响，2020 年、2021 年鹰航旅客运输量明显下降。2022 年，鹰航旅客运输量逐渐回升。2024 年，旅客运输量增长至 1048.01 万人次，恢复至 2019 年水平的 58.05%（如图 13）。



图 13　2019-2024 年印度尼西亚鹰航空（GA）旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

（二）印度尼西亚狮子航空有限公司（PT Lion Mentari Airlines）

IATA 代码：JT；ICAO 代码：LNI

网址：http://www.lionair.co.id

印度尼西亚狮航的航线网络集中在亚洲，直达亚洲的 8 个国家及地区（见表 3）。

表 3 印度尼西亚狮子航空（JT）直达国家及地区

大洲	直达国家及地区
亚洲 （8 个）	沙特、马来西亚、中国、新加坡、印度、柬埔寨、文莱、斯里兰卡

数据来源：IATA 数据库

印度尼西亚狮航机队现有71架飞机，主要以波音机型为主（见表4）。

表 4 印度尼西亚狮子航空（JT）各机型数量

机型	数量
B737-900ER	44
B737-800	13
A330-900neo	6
A330-300E	5
B737 Max 9	3

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

2019 年，印度尼西亚狮航旅客运输量为 2511.88 万人次。受疫情影响，2020 年、2021 年，旅客运输量明显下降。2022 年至 2024 年，旅客运输量出现波动。

2024 年，旅客运输量为 2272.55 万人次，是 2019 年水平的 90.47%（如图 14）。

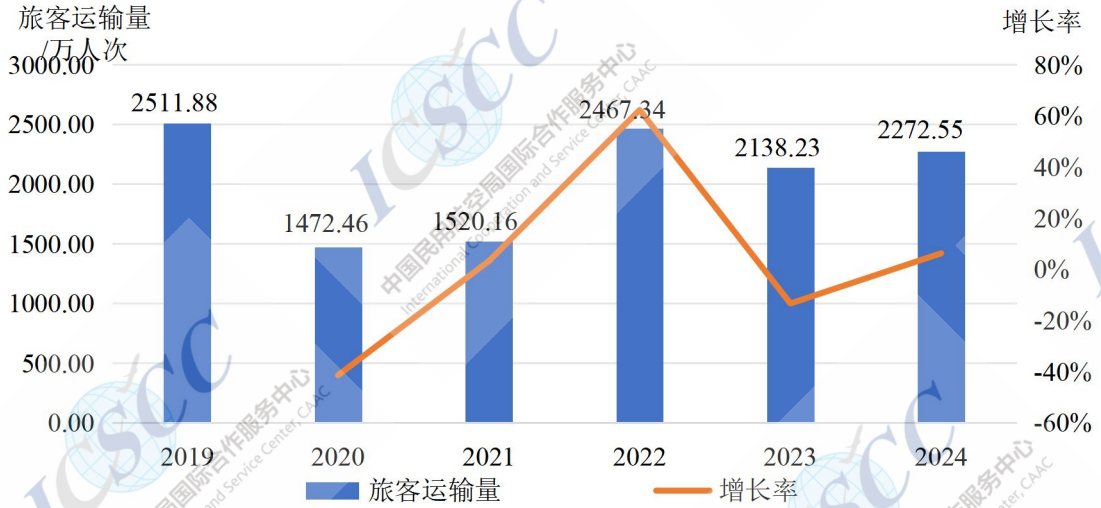


图 14　2019-2024 年印度尼西亚狮航（JT）旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

（三）印度尼西亚苏拉维加亚航空公司（Sriwijaya Air）

IATA 代码：SJ；ICAO 代码：SJY

网址：https://www.sriwijayaair.co.id/new/

印度尼西亚苏拉维加亚航空的直达国家及地区分布在亚洲（见表 5）。

表 5 印度尼西亚苏拉维加亚航空（SJ）直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲 （3 个）	中国、东帝汶、马来西亚

数据来源：IATA 数据库

印度尼西亚苏拉维加亚航空机队现有6架飞机，均为波音机型（见表6）。

表 6 印度尼西亚苏拉维加亚航空（SJ）各机型数量

机型	数量
B737-500	1
B737-800	5

数据来源：Cirium Dashboard 数据库

2019 年，印度尼西亚苏拉维加亚航空旅客运输量为 939.53 万人次。2020 年起，旅客运输量逐年下降。2024 年，航空旅客运输量降至 192.57 万人次（如图 15）。



图 15　2019-2024 年印度尼西亚苏拉维加亚航空（SJ）旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

六、印度尼西亚通航国家及地区

（一）通航国家及地区总体情况

印度尼西亚直飞航线主要集中在亚洲和大洋洲（见表 7）。

表 7 印度尼西亚直达国家及地区

大洲	国家及地区
亚洲（25 个）	马来西亚、新加坡、沙特、中国、泰国、韩国、日本、中国香港、中国台湾、阿联酋、越南、菲律宾、东帝汶、卡塔尔、土耳其、印度、文莱、阿曼、柬埔寨、斯里兰卡、中国澳门、乌兹别克斯坦、缅甸、老挝、尼泊尔
大洋洲（7 个）	澳大利亚、新西兰、巴布亚新几内亚、所罗门群岛、圣诞岛、瑙鲁、新喀里多尼亚
欧洲（4 个）	荷兰、俄罗斯、英国、波兰
非洲（3 个）	埃及、埃塞俄比亚、科特迪瓦
美洲（3 个）	巴西、美国、古巴

数据来源：IATA 数据库

从国际航线旅客运输量来看，2024 年，印度尼西亚年旅客运输量在 50 万人次以上的直达国际航线共有 5 条，始发机场包含苏加诺—哈塔国际机场（CGK）和伍拉·莱国际机场（DPS）（见表 8）。

表 8　2024 年印度尼西亚年旅客运输量超 50 万人次航线

航线	旅客运输量（万人次）	主要执飞航司
苏加诺-哈塔国际机场（CGK）-樟宜国际机场（SIN）	109.89	印度尼西亚鹰航空（GA）、印度尼西亚亚洲航空（QZ）、新加坡航空公司（SQ）、巴泽航空（ID）、欣丰虎航航空（TR）、捷星亚洲航空（3K）、印度尼西亚连城航空（QG）、加勒比之星航空（8B）
苏加诺-哈塔国际机场（CGK）-吉隆坡国际机场（KUL）	94.00	马来西亚航空（MH）、印度尼西亚亚洲航空（QZ）、亚洲航空公司（AK）、加勒比之星航空（8B）、马印航空（OD）、印度尼西亚鹰航空（GA）、荷兰皇家航空（KL）、巴泽航空（ID）、印度尼西亚连城航空（QG）
伍拉·赖国际机场（DPS）-樟宜国际机场（SIN）	71.73	欣丰虎航航空（TR）、印度尼西亚亚洲航空（QZ）、新加坡航空（SQ）、捷星亚洲航空（3K）、荷兰皇家航空（KL）、巴泽航空（ID）、印度尼西亚鹰航空（GA）
苏加诺-哈塔国际机场（CGK）-吉达机场（JED）	55.93	沙特阿拉伯航空（SV）、印度尼西亚鹰航空（GA）、印度尼西亚狮子航空（JT）

数据来源：IATA 数据库

（二）飞往中国航线

2024 年，印度尼西亚飞往中国内地的直飞航线中旅客运输量超过 1 万人次的有 15 条。旅客运输量排名前三的航线为苏加诺—哈塔国际机场（CGK）—广州白云国际机场（CAN）、苏加诺—哈塔国际机场（CGK）—厦门高崎国际机场（XMN）和伍拉·莱国际机场（DPS）—上海浦东国际机场（PVG）（见图 16）。

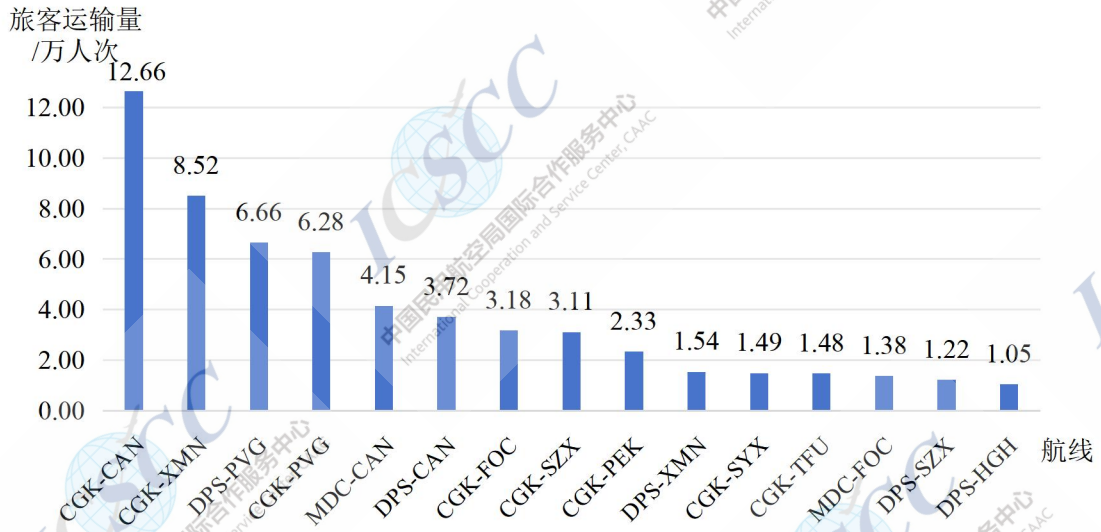


图 16　2024 年飞往中国内地航线旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

2024 年，印度尼西亚飞往中国港澳台地区的直飞航线有 6 条，其中旅客运输量排名前三的航线为苏加诺—哈塔国际机场（CGK）—香港国际机场（HKG）、苏加诺—哈塔国际机场（CGK）—台北桃园国际机场（TPE）、伍拉·莱国际机场（DPS）—香港国际机场（HKG）（见图 17）。

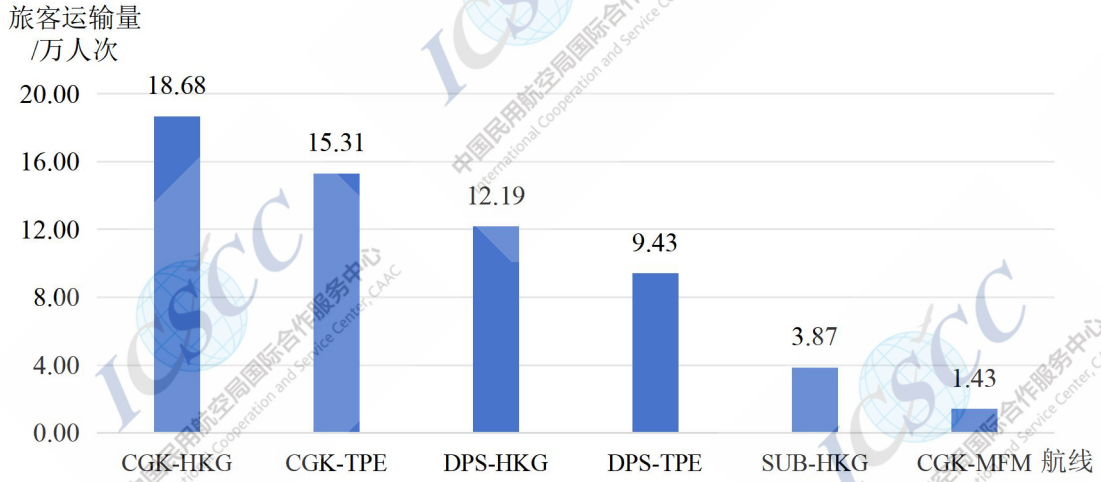


图 17　2024 年飞往中国港澳台地区航线旅客运输量

数据来源：IATA 数据库

七、行业发展影响因素

（一）印度尼西亚航空产业政策助力民航业发展

印度尼西亚政府通过政策支持、财政优惠、吸引外资等多方面措施，积极扶持航空产业的发展。在政策支持方面，印度尼西亚交通部民航总局致力于推动监管松绑，简化航空公司运营许可程序，并通过优化航空法规来提升空中交

通流量[14]；在财政优惠方面，政府提供税收减免、财政补贴和资金支持，以减轻航空公司的运营成本。例如，政府曾为航空公司提供飞行校验导航设施刺激资金、机场补贴（PSO）以及外国贷款和赠款等[15]；在吸引外资方面，2016 年，印度尼西亚对投资领域负面清单进行了修改，多项航空运输服务的外国直接投资上限被放宽至 67%，包括：运输航站楼配套服务；航空运输配套服务(计算机订票系统、地面服务、飞机租赁)；与机场有关的服务活动；货运代理服务；外国航空公司销售代理。

（二）印度尼西亚旅游业促进民航业发展

印度尼西亚旅游资源非常丰富，拥有许多风景秀丽的热带自然景观、丰富多彩的民族文化和历史遗迹，发展旅游业具有得天独厚的条件。从上世纪 70 年代起，印度尼西亚政府大力发展旅游业，兴建星级酒店等旅游基础设施，通过发展旅游业的法规，逐步扩大到印度尼西亚旅游免办签证的国家，并采取其他有力措施，多方吸引外国游客。2024 年赴印度尼西亚旅游的国外游客总数为 1390 万人次，创五年来新高。[16]其中，中国是主要的外国游客来源国之一，2024 年吸引中国游客超过 150 万人次。[17]

（三）印度尼西亚机场改扩建提升民航运力

根据印度尼西亚交通部数据，2014 至 2024 年，印度尼西亚政府新建了 28 个机场，并对现有机场进行了扩建和升级。其中重点机场包括：2020 年完工的南苏拉威西省塔纳托拉贾的布图库尼克机场（Buntu Kunik Airport）；2021 年建成的中爪哇省切普的恩格拉姆机场（Ngloram Airport）；以及 2022 年启用的中巴布亚省纳比雷新机场（Nabire Baru Airport）。此外，东爪哇省的 Dhoho 国际机场是印度尼西亚首个采用公私合作（PPP）模式的机场，旨在提升印度尼西亚航空连通性并促进当地经济发展。[18]以上项目的推进不仅提升了机场的基础设施和运输运力，还促进了航空运输的效率和区域经济的发展，有助于满足印度尼西亚日益增长的航空需求，并促进区域经济的发展。

---

[14] https://mp.weixin.qq.com/s?src=11&timestamp=1754880059&ver=6167&signature=vzuwsuEhgeL4cWQHaKEBn3uAVCEJuwpMHKL0zdN*-S6O9QuKKIlLvO0*rpmXSKkdBHOC72eEAjbqEjRoFFrTI4d80SxVyQJHUk*YX0MY4SdP*sO9*R2YFOEkgYdjV4jP&new=1

[15] https://en.antaranews.com/news/229857/indonesian-aviation-industry-will-bounce-back-transportation-minister

[16] https://hmguojiribao.com/123616/

[17] https://www.163.com/dy/article/JRIU8RT2051481US.html

[18] https://jakartaglobe.id/business/indonesia-expands-air-connectivity-with-28-new-airports-under-jokowis-leadership