



中国民用机场协会
China Civil Airports Association

2024

中国机场发展指数报告

中国民用机场协会
北京大学全球互联互通研究中心

2024年10月

2023 年是中国民航业历经三年新冠疫情冲击后固本培元、恢复发展的关键一年，也是民航落实中央部署、聚焦主责主业，推动高质量发展的重要一年。民航全年安全形势总体平稳，运输生产有序恢复，运行品质稳步提升，改革攻坚取得突破，国际合作交流深入拓展，有效推动了中国民航高质量发展，为加快建设交通强国民航新篇章写下浓墨重彩的一笔。中国民航业的强劲复苏和繁荣发展，为中国民航业未来的发展奠定坚实基础，在中国民航业发展中具有重要意义。

运输机场是民用航空运输系统的重要组成部分，机场的高质量发展是民航高质量发展的重要一环。在新阶段，稳步推进机场高质量发展，将为区域联通、经济发展以及社会文化交流提供有力支撑。为了准确衡量中国运输机场的发展水平，开展全面、系统、量化的评估非常必要。中国民用机场协会（以下简称机场协会）与北京大学全球互联互通中心合作，在充分借鉴国内外相关行业指数的基础上，根据中国运输机场发展的实际情况，研发科学实用的中国机场发展指数（本报告所称“机场”均为境内民用运输机场）。本课题报告主要包括研究背景、指标体系构建及权重说明、测算方法、指数结果解读四部分。

一、构建中国机场发展指数具有重要的现实意义

（一）推进机场高质量发展，助力谱写交通强国民航新篇章。民航业作为国家重要的战略产业，是交通强国建设的重要组成部分。加快构建布局完善、功能健全的现代化国家机场体系则是实现交通强国建设民航新篇章战略目标的题中应有之义。研发中国机场发展指数有助于国家有关部门全面掌握和评估中国机场发展阶段和特点，辅助政府宏观决策，也有利于推进国家对机场的科学指导和规范管理。

（二）评估行业发展水平，为行业高质量发展提供决策参考。中国民用机场协会作为我国机场行业唯一的全国性社团组织，通过“两书三评”工作探索适合中国机场特点的行业经济运行监测和预警模式，为中国机场发展指数研究奠定坚实基础。中国机场发展指数以第三方视角，建立多维度评估指标体系。通过分析与整合中国机场相关的大量数据资料，量化分析中国机场的发展水平，明晰行业发展的优势和短板，为行业发展提供决策依据。

（三）厘清行业资源优势，引导行业发展方向。机场作为综合交通运输体系的重要组成部分，是区域经济发展的功能性平台，也应成为创新产业发展的高地以及引领发展新质生产力的重要动力源和策源地之一。未来，机场应当进一步超越交通基础设施的定位，成为助力经济社会开放发展的新引擎。中国机场发展指数系统梳理行业发展资源，明晰其发展方向，助力机场在更大程度上发挥经济社

会发展动力源功能。

（四）提升社会各界对中国机场发展的全方位认知。

中国机场发展指数以新发展理念为指引，注重引领性、创新性和实用性，推动指数在政、商、产、学、媒、民等领域的广泛关注和应用，增进各界对中国机场的全面了解和认知，进一步拓展影响力。本指数可以作为综合地区经济发展状况、机场发展基础条件以及机场发展对民航业影响的系统性评价指标，为政府对机场行业未来规划和发展提供重要参考依据。

总之，中国机场发展指数将力争成为机场发展的“晴雨表”、行业政策制定的“测量尺”、高质量发展的“导航器”和社会公众认知的“新窗口”，为政府决策、行业发展、企业投资、社会认知提供宏观指引和科学参照。

二、中国机场发展指数指标体系

中国机场发展指数以量化、直观的方式展示中国机场发展现状。

（一）指数内涵。指数是表明复杂经济社会现象总体的数量综合变动的相对数。中国机场发展指数是机场协会与北京大学全球互联互通中心立足中国机场的发展历程，结合机场未来发展方向形成的全方位综合评价体系。

（二）指数逻辑。中国机场发展指数以新发展理念为引领。党的十八届五中全会提出“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，对民航高质量发展提供了理念指导。民航高质量发展首先是贯彻体现新发展理念的发展。

民航需将五大新发展理念贯穿工作始终，让创新成为民航高质量发展的第一动力，让协调成为民航高质量发展的内生特点，让绿色成为民航高质量发展的普遍形态，让开放成为民航高质量发展的必由之路。在此过程中，民航业不断在安全及生产规模、运行效率、服务质量、经济效益、保障能力、法治建设等方面夯实民航高质量发展的基础，坚持以新发展理念为引领，推动民航发展质量变革、效率变革、动力变革。

中国机场发展指数以“四型机场”建设要求为根本遵循。习近平总书记出席北京大兴国际机场投运仪式时，对民航工作作出重要指示，要求建设以“平安、绿色、智慧、人文”为核心的四型机场，为中国机场未来发展指明方向。从内在逻辑看，平安是机场建设运营的基本要求，充分体现在安全度层面。绿色是机场建设运营的基本特征，充分体现在绿色度层面。智慧是机场建设运营的基本品质，充分体现在通达度和便捷度层面，人文是机场建设运营的基本功能，体现在服务度和贡献度层面。

《新时代新征程谱写交通强国建设民航新篇章行动纲要》提出的“五个一流”战略目标，即突出打造一流安全、一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，也要求机场的建设和运营符合安全、通达、便捷、服务、绿色、贡献等要求。

安全是民航的“生命线”，更是机场发展和运行的前提，具有极端重要性。通达性是衡量航空枢纽建设发展的关键

指标。便捷高效是评价机场效率和能力的核心指标之一。服务质量是民航高质量发展的集中体现。绿色是机场高质量发展的重要目标。贡献是机场作为区域经济社会发展动力源泉的突出体现。六大维度相互影响、相互促进，共同构成中国机场发展指标体系的逻辑框架。

(三) 指标设计原则。指标作为一种量化的度量工具，在具体设计时一般需要遵循相关性、全面性、代表性、逻辑性、动态性、可操作性等原则。中国机场发展指数作为反映机场动态发展的指标体系，在结合机场行业特色的基础上遵循以下指标设计原则。

一是科学性。指数指标经多轮次专家研讨论证和意见征集，选取的每一个指标都能反映中国机场发展的某一方面特征，各指标共同组成系统的指标体系，逻辑关系严密，符合一致性、代表性、相关性和相对独立性要求。

二是全面性。构建指标体系时，从评价目标整体性出发，考虑每一个指标在整体中的地位和作用，确定每个指标的层次和位置。指标体系尽可能从各角度全面反映中国机场的客观发展水平。指数研究为未来预留了延展性，依据各界反馈意见持续进行修正、补充和完善。

三是客观性。本指数强调采用可考可查的真实运行数据，运用可以检测和查阅的基础指标，通过可以评价和修正的权重进行计算，避免指数的灰色性、模糊性和不可追溯性，指数分析方法客观、可复制。所选数据主要来源为官方统计数据、行业统计数据以及其他公开数据，数据规

范、口径统一、易于比较计算，量化指标含义明确；权重经多轮意见征集考量，具备专业性、合理性与实践性。

四是引领性。结合中国机场的行业发展方向和指数研究的可持续性，在安全、通达、便捷、服务、绿色、贡献“六度”下选取二级指标时注重前瞻性和先导性，构建具有导向性、可持续性的指标框架。

（四）指数框架。中国机场发展指数指标体系，共包含6项一级指标，20项二级指标。具体如下所示。

一级指标	二级指标
安全度 (A1)	运行安全 (B1)
	空防安全 (B2)
	应急管理 (B3)
通达度 (A2)	机场密度 (B4)
	航线数量 (B5)
	起降架次 (B6)
	中转衔接 (B7)
便捷度 (A3)	运行效率 (B8)
	便利出行 (B9)
	智慧通关 (B10)
	数字货运 (B11)
服务度 (A4)	旅客体验 (B12)
	航司评价 (B13)
	投诉管理 (B14)
绿色度 (A5)	资源节约 (B15)
	低碳转型 (B16)
	环境友好 (B17)
贡献度 (A6)	旅客运输 (B18)
	货邮规模 (B19)
	经济效应 (B20)

表 1 中国机场发展指数指标体系

(五) 指标体系

1. 安全度。安全是机场发展运行的基础，具有极端重要性。机场的安全指的是安全生产基础牢固，安全保障体系完备，安全运行平稳可控。具体包括确保机场运行安全、机场空防安全，以及加强薄弱环节风险防范和提升应急处置能力等。基于此，设置“运行安全”“空防安全”和“应

急管理” 3 个二级指标。

一级指标	二级指标
安全度 (A1)	运行安全 (B1)
	空防安全 (B2)
	应急管理 (B3)

表 2 安全度指标体系

2. 通达度。通达是机场作为交通枢纽的基本职能，也是体现机场建设发展能力的重要指标，代表机场能将民航的飞行触角延伸至国内外多少地点，以及能在多大程度满足旅客的出行需求。建设内外部连通的综合交通运输体系，是提高机场运行效率的关键。机场的航空运输通达能力可以从广度、密度两个维度衡量。选用“机场密度”“航线数量”“起降架次”“中转衔接”4 个指标来表示机场的航班通达水平。

一级指标	二级指标
通达度 (A2)	机场密度 (B4)
	航线数量 (B5)
	起降架次 (B6)
	中转衔接 (B7)

表 3 通达度指标体系

3. 便捷度。满足人民群众对美好航空出行的需要是民航工作的重要出发点和落脚点，提升机场运行效率是机场工作的重中之重。从旅客出行的实际需要出发，选择“运行效率”“便利出行”“智慧通关”“数字货运”4 个二级指标。

一级指标	二级指标
便捷度 (A3)	运行效率 (B8)
	便利出行 (B9)
	智慧通关 (B10)
	数字货运 (B11)

表 4 便捷度指标体系

4. 服务度。不断推进机场服务工作高质量发展机场既是机场的主责主业，也是交通强国的题中之意。机场协会已连续 9 年（2014-2023 年）开展民用机场服务质量评价，评价指标不断完善，积累大量数据。在借鉴该系列报告的基础上，结合机场在提升服务能力水平的最新举措，将“服务度”指标设为“旅客体验”“航司评价”和“投诉管理”3 个二级指标。

一级指标	二级指标
服务度 (A4)	旅客体验 (B12)
	航司评价 (B13)
	投诉管理 (B14)

表 5 服务度指标体系

5. 绿色度。民航局发布的《中国民航四型机场建设行动纲要(2020-2035 年)》和《“十四五”民航绿色发展专项规划》均对绿色机场的建设路径和目标做出详细要求。即“绿色机场”要求优化机场能源供给结构、确保机场低碳高效运行、实现机场与周边环境和谐友好。基于此设置“绿色度”维度，并将资源节约、低碳转型、环境友好作为二级指标。

一级指标	二级指标
绿色度 (A6)	资源节约 (B15)
	低碳转型 (B16)
	环境友好 (B17)

表 6 绿色度指标体系

6. 贡献度。机场发挥拉动区域经济社会发展的重要作用。中国民航局研究制定的《民航高质量发展指标框架体系》中明确提出“民航业经济社会贡献”指标，支持民航业主动对接国家、地区和其他行业发展战略，助力相关政策落地。据此设计“贡献度”维度。机场的贡献度主要可以通过对交通和对经济社会的贡献来说明，因此，采用“旅客运输”“货邮规模”和“经济效应”3个二级指标来表示机场的贡献水平。

一级指标	二级指标
贡献度 (A6)	旅客运输 (B18)
	货邮规模 (B19)
	经济效应 (B20)

表 7 贡献度指标体系

(六) 权重说明。本课题关于指标权重的设计采用主观赋值与客观赋值相结合的方法。指标体系中的全部一级指标采用主观赋值，二级指标的权值使用熵值法客观赋值。安全是机场发展的前提和基础，因此将安全度的权重设定为 20%。机场作为国家和区域经济社会发展的动力源和新质生产力的策源地，应更好发挥促进地区和国家经济社会发展的作用，因此将贡献度的权重设定为 20%。通达和便

捷是机场作为重大交通基础设施的基本职能体现，权重均设定为 15%，服务和绿色是机场发展的基本要求，权重同样设定为 15%。

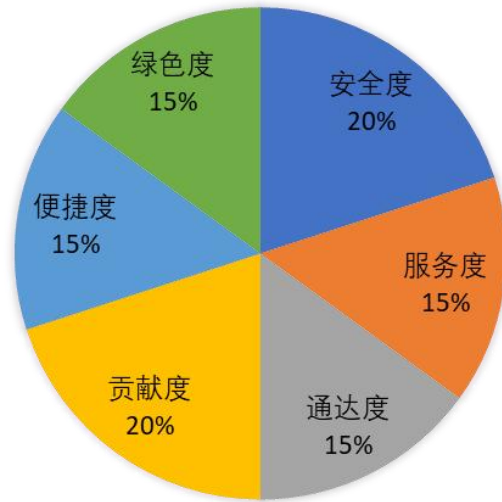


图 1 中国机场发展指数权重

三、中国机场发展指数运行结果分析

中国机场发展指数为多指标综合评价指数，指数结构采用算术加权平均法计算，按照指标体系构建层次，将无量纲化处理后的指标进行逐级合成，计算最终总指数。考虑到 2020-2022 年疫情下数据异常失真难以客观反应机场发展的真实情况，指数以 2019 年为基期，基准值为 100 点。

根据测算结果，2023 年中国机场发展指数总分值明显高于基准年(2019 年)，从 2016 年开始呈现稳步升高之势。2023 年中国机场发展延续上升态势，并超过疫情前水平。六大维度的表现有一定的起伏变化，安全度、通达度、便捷度和绿色度得分增长较快，服务度得分增长较为平缓，

贡献度得分稍有下滑。

	2016年	2017年	2018年	2019年	2023年
安全度	62.84	70.17	88.00	100.00	111.65
通达度	61.11	85.24	95.35	100.00	111.20
便捷度	88.39	79.59	90.69	100.00	117.93
服务度	91.36	104.49	98.94	100.00	103.04
绿色度	62.11	82.91	91.14	100.00	106.63
贡献度	71.19	87.53	95.61	100.00	93.78
总分	71.99	84.35	93.17	100.00	106.65

表 8 中国机场发展指数得分（2016-2019 年，2023 年）

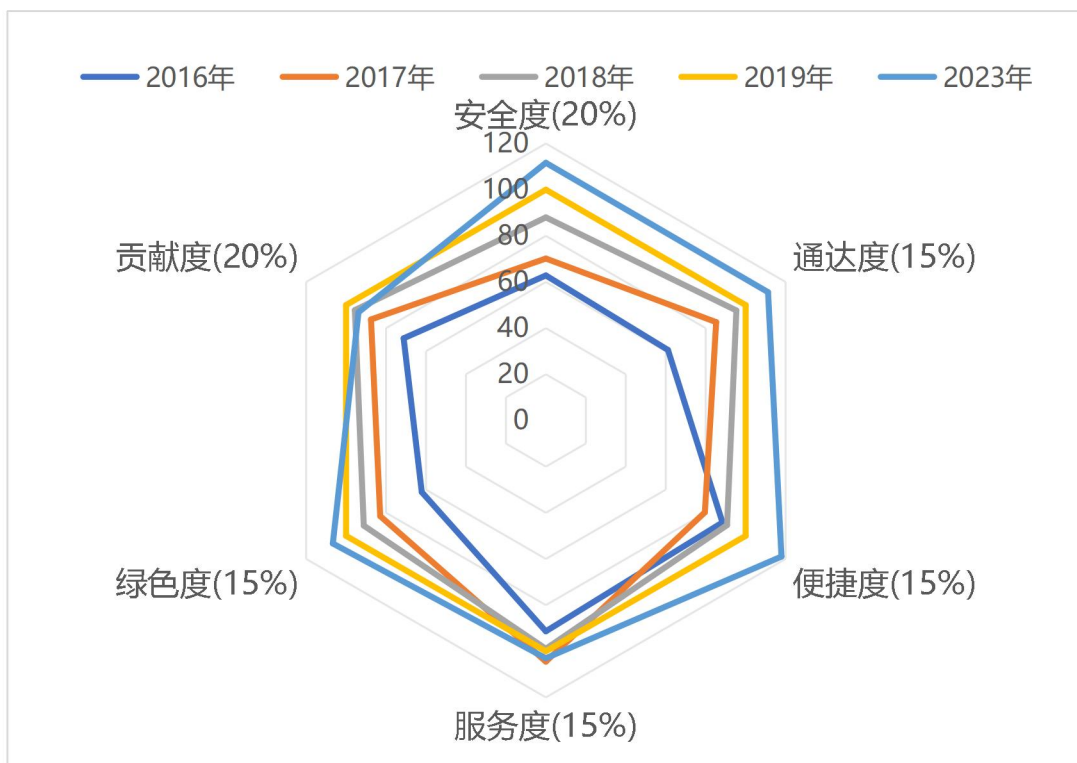


图 2 中国机场发展指数“六度”变化雷达图
(2016-2019 年，2023 年)

总指数运行：中国机场发展呈稳步上升态势。

2016-2019年，中国机场发展水平同样增长显著，分值从71.99增至100，增幅明显。2023年中国机场发展延续上升态势，综合指数值为106.65，较基期增长6.65%，表明机场整体上已经开始复苏，呈现良好的发展态势。

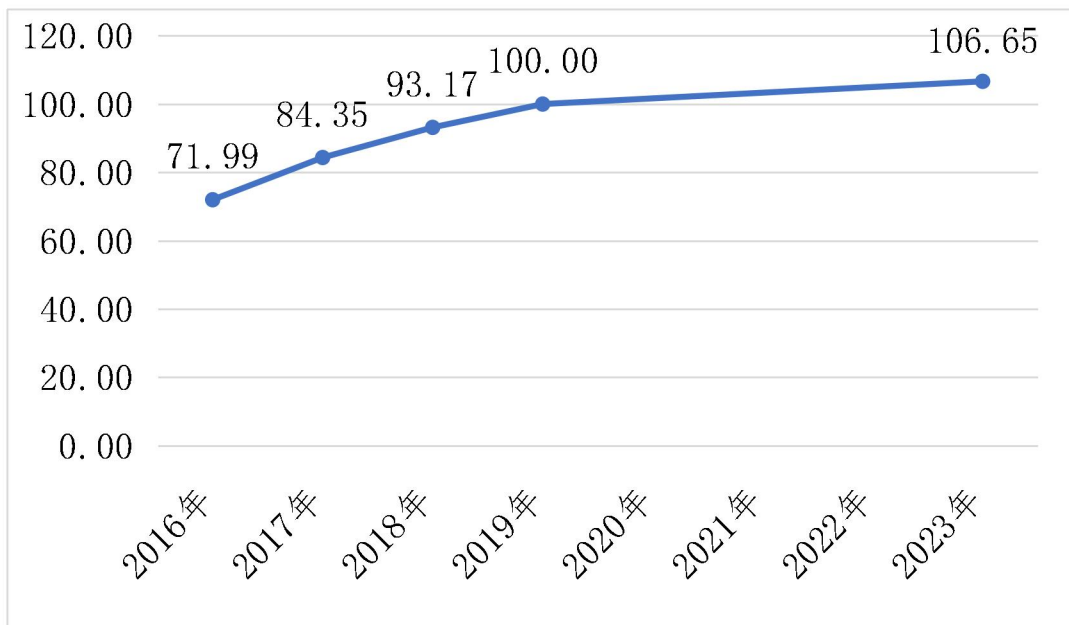


图3 中国机场发展指数总分值走势图
(2016-2019年，2023年)

2023年，民航业以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实党的二十大精神，按照“三新一高”部署要求，坚持稳中求进，统筹安全运行，恢复发展和疫情防控，在综合交通运输体系中的地位和作用有所提升。2023年民航安全形势总体保持平稳，民航运输生产总体规模恢复常态化增长，行业发展内生动力持续增强，绿色机场建设取得新成效，创新赋能行业高质量发展基础进一步夯实，为服务构建新发展格局做出新贡献。

（一）安全度：安全形势总体平稳，持续向好。2023年中国机场安全度得分为111.65，表现超过疫情前水平，安全水平有较大提升。运输机场不安全事件和征候数量均有所下降，连续21年保证空防安全零责任事故。应急管理机制建设稳步推进，安全保障落地到位。具体看，机场不安全事件（征候）和万架次率相对基准年（2019年）有较大幅度下降，并创下近六年来新低。机场不安全事件（含征候）数量由2019年的2034起降至2023年的409起，降幅为80.83%。不安全事件（含征候）万架次率从1.83降至0.35，降幅为80.87%。2023年，全行业未发生运输航空事故。

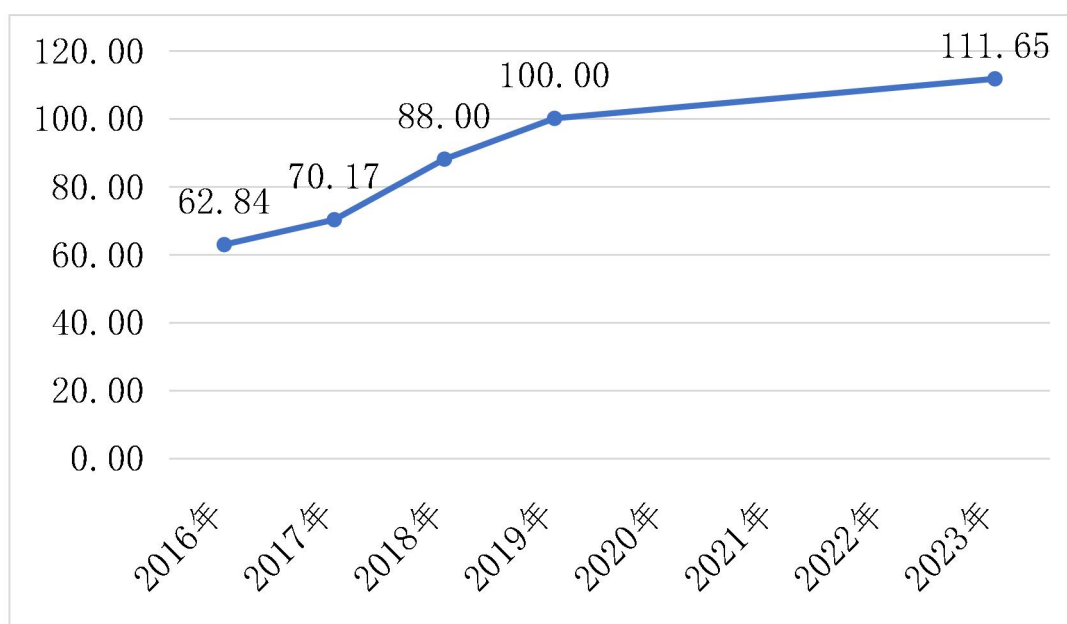


图4 中国机场发展指数安全度分值走势图
(2016-2019年, 2023年)

安全规章体系建设不断完善。航空安全事关“国之大者”。坚守安全底线，必须强化规章制度建设，严格落实规章制度，健全风险防范机制。民航安全规章体系建设是一

个系统性工程，坚持安全第一、预防为主、综合治理的工作方针。先后形成以《安全生产法》、《民用航空法》为核心，以《民用机场运行安全管理规定》(CCAR-140)等安全类行政法规为依托，以行业安全规章为基础的中国民航安全规章体系。

多渠道筹措资金保障安全运行，资源要素配置向安全领域倾斜。针对中小机场空管保障能力不足、鸟击事件居高不下，深入开展民航重大安全隐患专项排查整治 2023 行动，累积排查治理风险隐患 2.9 万余项，安全风险得到有效管控。

(二) 通达度：中国机场通达性持续提升。2023 年中国机场通达度得分为 111.20，相较于基期增长 11.2%，显示出我国机场通达性不断提升，对满足旅客航空运输需求发挥更大作用。具体看，2023 年中国机场在机场密度、起降架次和中转衔接方面的得分均有所提升。

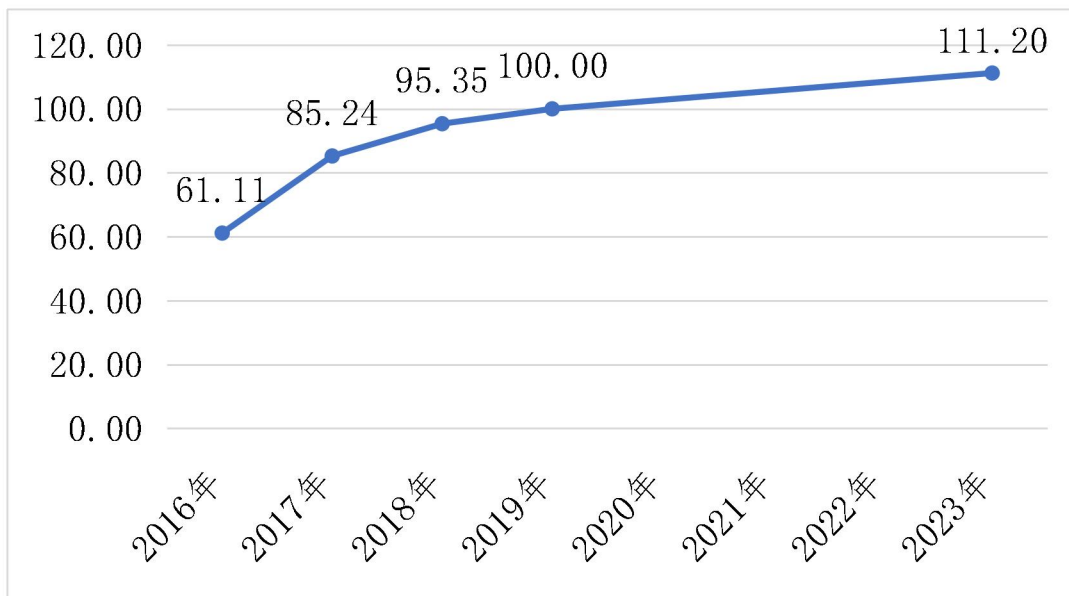


图 5 中国机场发展指数通达度分值走势图
(2016-2019 年，2023 年)

民用运输机场数量稳步提升，以机场为核心的综合交通枢纽加快形成。我国境内民用运输机场建设并未受到明显的疫情冲击，从2016年以来呈连续上升趋势。2023年，我国境内运输机场（不含港澳台地区）共有259个，比基期增加21个。

航线数量有所恢复。2023年，我国共有定期航班航线5206条，比2019年的5521条减少315条。其中，包含港澳台在内的国内定期航班航线数量几乎恢复至疫情前水平，但是国际航班尚未完全恢复，2023年我国民用运输机场国际航线完成旅客吞吐量4731.8万人次，比上年增长1184.6%，只恢复到2019年的34.0%。

飞机起降架次超过疫情前水平。2023年，我国民用运输机场完成飞机起降1170.8万架次，比上年增长63.7%，恢复到2019年的100.4%（其中运输架次为981.0万架次，比上年增长89.0%，恢复到2019年的99.4%）。

中转衔接能力不断提升。民航局在2021年和2022年相继发布了《民航旅客中转便利化实施指南》《民航旅客中转便利化实施指南（第二版）》，全行业聚焦旅客航空出行和中转服务的痛点与难点，积极探索新模式、新产品、新业态，中转便利化工作不断朝着规范化、标准化方向发展，旅客出行选择更多、中转更便利。

（三）便捷度：机场便利化水平不断提高。2023年中国机场便捷度得分为117.93，超过基期水平，在“运行效率”“便利出行”“智慧通关”等方面均呈现稳定的上升

态势，相对于基期的得分均有明显提升。这显示出我国智慧机场水平不断提升，机场便利化水平持续提高。

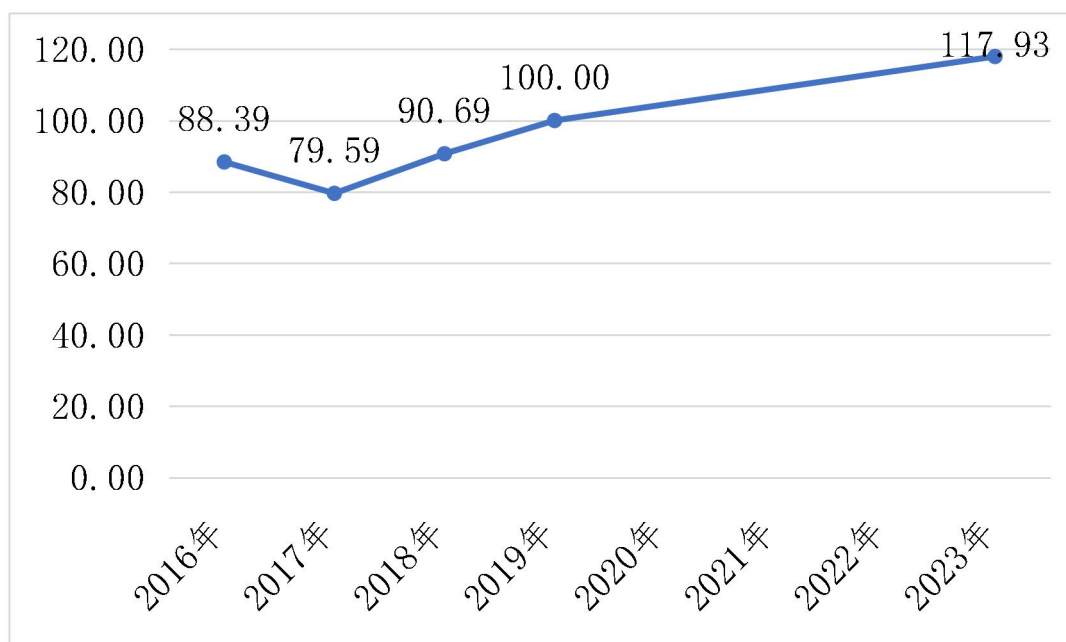


图6 中国机场发展指数便捷度分值走势图
(2016-2019年, 2023年)

运行效率和旅客出行便捷度稳步提升。2023年中国机场运行效率明显提升，2023年我国机场平均放行正常率提高至89.37%，超过2019年的84.79%，增幅为4.58%。纵观2016-2019年，我国机场放行正常率呈现明显上升趋势，显示出我国机场运行效率稳步提升。从航班截载时间看，2023年千万级以上机场国内航班截载时间为39.74，比2019年的41.76缩短2.02分，明显提升了旅客出行效率。

轨道交通接入率稳步上升。2023年，我国枢纽机场轨道交通接入率为71.4%，远超过基年的63.4%，超过疫情前水平。而且，从2016年开始，我国枢纽机场轨道交通接入率呈现稳步上升态势。

智慧机场建设水平持续提升。2023年“一证通关”机场个数远超2019年。为旅客提供“人享其行”的智慧出行服务是2022年“民航服务规划实施年”主题活动中的重点任务之一。国内航班“无纸化”便捷出行、“易安检”通道稳步推进，千万级以上机场全部按计划启动行李全流程跟踪机场端建设，多家中小机场完成机场端建设。

靠桥率不断提升。2023年6月，民航局召开提升千万级机场航班近机位靠桥率专项整治启动会，以十大国际航空枢纽城市的13个枢纽机场为重点，面向全国41个千万级机场开展提升航班近机位靠桥率专项整治工作。经过整治，2023年累计增加靠桥航班15万架次、惠及旅客2239万人次，41个千万级机场平均靠桥率提升3.41个百分点，由79.82%提升至83.23%。

航班截载距离离港时间持续缩短。航班截载时间虽看似仅为旅客乘机出行的众多环节之一，但其调整建立在巨大旅客量的基础上，因此可能发挥“乘数效应”，对行业竞争力、区域经济发展产生积极影响。

（四）服务度：服务水平不断提升，仍需补齐短板弱项。2023年中国机场发展指数服务度得分为103.04，超过基期水平，连续多年处于优秀区间。

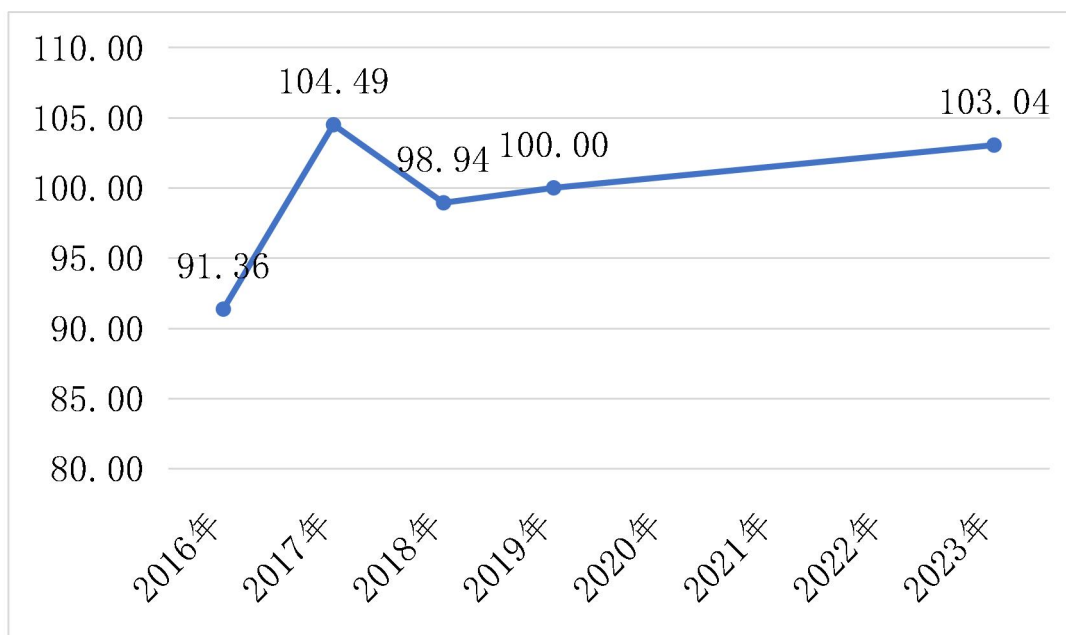


图7 中国机场发展指数服务度分值走势图
(2016-2019年, 2023年)

旅客体验得分接近基期水平。各量级机场的旅客满意度总体得分均处于优秀区间，旅客出行体验持续提升。一是机场推出的“无纸化”和“无接触”智慧出行模式已经成为新趋势，极大提高了旅客出行效率，增加了便捷性，同时也响应了健康环保的现代出行理念。二是机场全面落实适老化无障碍环境建设，通过精细化和人性化的设施为老年人和残疾人等特殊群体提供更优质的无障碍服务。三是机场餐饮基本形成了“同城同质同价”，带动商圈收入与旅客满意度的持续提升。航班延误服务既是旅客满意度评分较低的环节，也是航空公司用户期望提升的服务环节。

航司评价得分与基期基本持平。2023年全国民航工作会中提出要“完善机场建设运营管理模式和服务模式，确保机场为航空公司等驻场单位提供安全、公平、高效的保障服务”。机场与航空公司等驻场单位应建立共生、共治、

共享，协调联动、合作共赢的工作机制。

投诉管理水平再上新台阶。各量级机场的投诉管理总体得分明显高于2019年。其中，1000万（含）以上量级机场表现最好。2023年，为切实维护消费者合法权益，优化投诉闭环管理，民航局通过对投诉考核指标体系进行动态优化调整、组织开展民航服务工作形势分析会和投诉管理交流会等多种方式推动行业持续改善投诉管理水平。

（五）绿色度：绿色机场建设成效明显。2023年中国机场发展指数绿色度得分为106.63，相较于基期提高6.63%，显示出绿色机场建设取得积极成效。

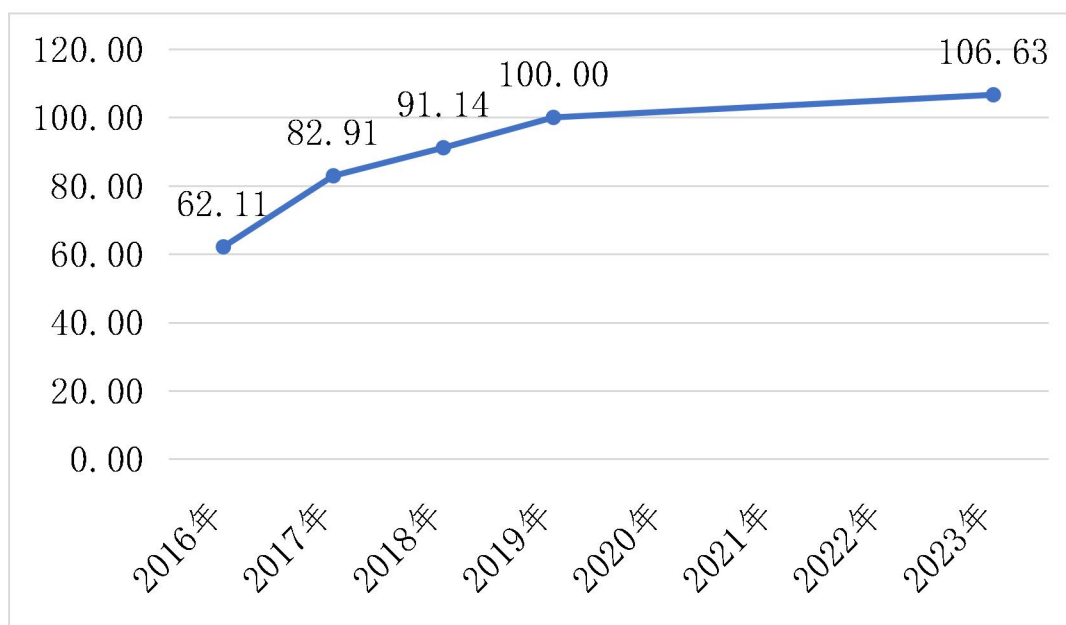


图8 中国机场发展指数绿色度分值走势图
(2016-2019年, 2023年)

机场资源节约取得积极成效。民航局制定实施《四型机场建设导则》《绿色机场评价导则》等行业标准，引导规范行业绿色发展。《“十四五”民航绿色发展专项规划》要求，推进民航能源资源结构优化、精准配置、循环利用，

推动民航能源资源利用效率稳步提升。进入“十四五”以来，民航打赢蓝天保卫战项目累计63个，投资额达10亿元，累计节省航油72万吨，减少二氧化碳排放226万吨。

机场低碳转型加速推进。2023年，中国民航吨公里油耗较相较2005年（行业节能减排目标基年）下降14.3%，机场平均每客能耗和每客二氧化碳排放分别较基线（2013-2015年均值）下降38.4%和60.5%。民航机场能源清洁化保持较高水平，电气化率接近60%，太阳能、地热能等清洁能源占比约1%。全国机场内纯电动车辆占比超过24%，相较2019年增幅高达220%，即便考虑到疫情期间（2021年和2022年），场内电动车辆占比也呈现稳定大幅增长态势。

污染治理深入推进。一是以“噪声防控”为抓手的环境友好机场加速推进。2023年，我国拥有噪声自动检测设备的机场数量虽仍然较少，但仍明显高于2019年水平，显示机场噪声防控的意识提升、行动提速。随着民航局、生态环境部、自然资源部、国家市场监督管理总局联合印发《民用运输机场周围区域民用航空器噪声污染防治行动方案（2024-2027年）》的深入实施，机场噪声污染防治能力将持续提升。二是塑料污染治理力度不断提升，机场航站楼已基本停止提供一次性不可降解塑料餐具、包装袋等制品，机场航空垃圾精细化管理水平稳步提升。

（六）贡献度：运输市场稳健恢复，国际旅客量跌幅较大。2023年我国机场发展指数贡献度得分为93.78，低于

基期水平，显示出机场在综合交通中的贡献度尚未恢复至疫情前水平。

其主要原因是国际航班仅恢复到 2019 年的 34.0%，国际游客数量跌幅较大。需要说明的是，2024 年以来，该状况已出现明显好转。随着我国对相关国家实施单方面免签、提升外籍来华人士交通出行及支付便利水平等相关政策连续出台，中国民用航空局进一步加大了与重点国家磋商力度，今年 1-8 月份，国际航线旅客运输量已达 2019 年同期的 84.7%，比 2023 年同期增长 175%，呈现强劲恢复态势。

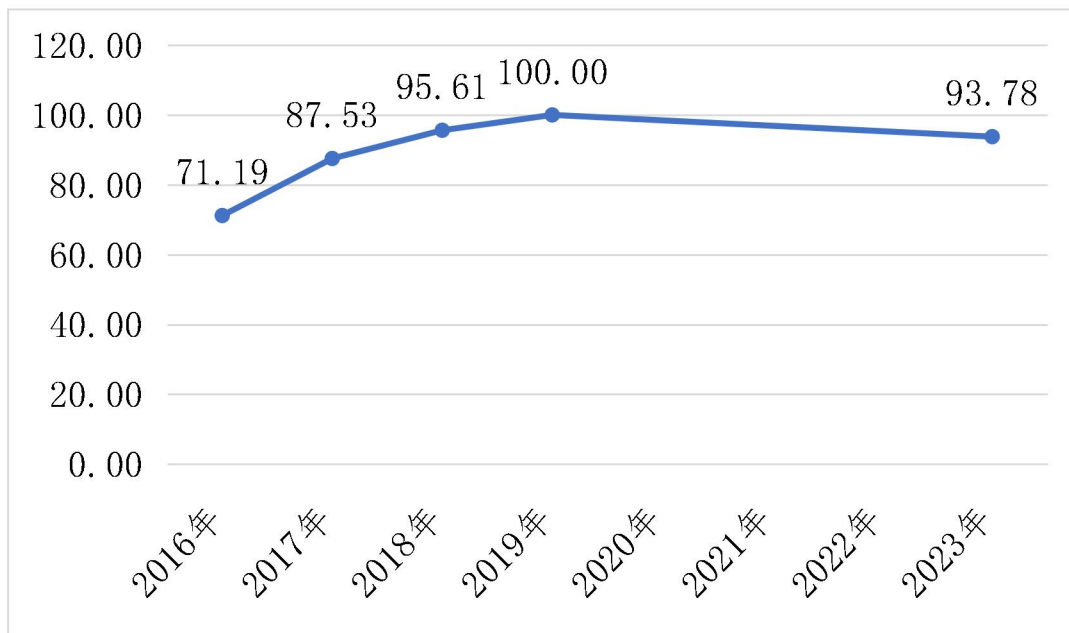


图 9 中国机场发展指数贡献度分值走势图
(2016-2019 年，2023 年)

运输生产有序恢复。2023 年我国民用运输机场完成旅客吞吐量 125976.6 万人次，比上年增长 142.2%，恢复到 2019 年的 93.2%。国内航线客运规模已超过疫情前水平，比 2019 年增长 1.5%，在各类交通运输方式中恢复速度最快。国际航线完成 4731.8 万人次，比上年增长 1184.6%。

2023 年全行业共完成运输总周转量 1188.3 亿吨公里、旅客运输量 6.2 亿人次、货邮运输量 735.4 万吨，分别恢复至 2019 年的 91.9%、93.9%和 97.6%。行业运输生产呈现恢复稳健、运行安全、竞争有序的良好局面。

国际旅客数量跌幅较大。2023 年我国民用运输机场国际航线只恢复到 2019 年的 34.0%，国际旅客数量急剧减少。从国际市场需求来看，境外旅游人员是国际航班的主要客流之一，但国外旅游市场恢复滞后。不仅保障资源不足，而且出境旅游价格上涨，二、三季度外国当地接待价格普遍上涨 40%至 50%，进一步抑制旅游市场需求。

总体看，2023 年是民航业历经三年疫情冲击后固本培元、恢复发展的关键一年。全行业安全形势总体平稳，运输生产有序恢复，运行品质稳步提升，绿色机场建设质效并举，服务国家经济社会发展的能力持续恢复。

共同参与 共同分享 共同成就

The background features a series of overlapping, wavy lines in various shades of blue and green, creating a sense of movement and depth. The lines are most prominent in the lower half of the image, where they form a complex, layered pattern. The upper half is mostly white, with the text centered in the middle.