

2017-2022年中国廉价航空 行业深度调研与前景趋势报告

报告目录及图表目录

智研数据研究中心 编制

www.abaogao.com

一、报告报价

《2017-2022年中国廉价航空行业深度调研与前景趋势报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.abaogao.com/b/jiaotong/B88477ZL7D.html>

报告价格：印刷版：RMB 7000 电子版：RMB 7200 印刷版+电子版：RMB 7500

智研数据研究中心

订购电话：400-600-8596(免长话费) 010-80993963

海外报告销售：010-80993963

传真：010-60343813

Email：sales@abaogao.com

联系人：刘老师 谭老师 陈老师

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、说明、目录、图表目录

过往数据显示，廉价航空与全服务航空公司安全程度差不多，廉价并不意味着安全差，未来廉价航空要发展，还要走低成本之路。

廉价航空的历史要追溯到上世纪70年代，1971年美国西南航空公司成立，针对美国人对中短途交通的需求，西南航空公司只开设中短途的点对点的航线，时间短，班次密集。凭借价格便宜和登机简便快捷，很快就在美国打开市场，并将廉价航空模式推广到全球其他地区，之后成立的瑞安和易捷等欧洲廉价航空公司也大都遵循这个模式。

廉价航空公司之所以能够成功，最吸引人的地方就是便宜的机票，顾客经常能看到一些便宜得让你不敢相信的机票。截至去年底，亚航的单程机票平均价格约为45美元，同时亚航也是全球唯一不征收燃油附加费的航空公司。

廉价航空精打细算的经营模式使廉价航空在世界航空市场占得不少份额。据报道，目前，全球廉价航空公司共有176家，占全球运输总量的26%，其中亚洲有43家。在3年时间内，以亚航和维珍蓝航为代表的亚太地区廉价航空公司占据了亚太民航市场超过9%的市场份额。

低价是以低成本为基础的，相比一般航空公司，廉价航空尽可能压缩成本。

例如，亚航创造了世界最低的可用座公里成本2.2美分，而美国西南航空可用座公里成本也仅为5美分，对比廉价航空，绝大多数亚洲航空运输企业的每公里座位成本在7美分左右，欧洲和美国的一般航空公司更是高达8至10美分。

一架飞机从降落后到再次飞行，一般不低于40分钟，这段时间中，机长和飞机发动机都要休息，燃油也要冷却，还要进行检查润滑油等安全维护工作。但廉价航空一般是25分钟，因为要提高飞机利用率，廉价航空飞机若一天不能飞行12个小时，那几乎无法实现盈利。这样一来，飞机安全检查和休整时间少了一半，空乘人员的工作强度也会加大。

智研数据研究中心发布的《2017-2022年中国廉价航空行业深度调研与前景趋势报告》共十四章。首先介绍了廉价航空行业市场发展环境、廉价航空整体运行态势等，接着分析了廉价航空行业市场运行的现状，然后介绍了廉价航空市场竞争格局。随后，报告对廉价航空做了重点企业经营状况分析，最后分析了廉价航空行业发展趋势与投资预测。您若想对廉价航空产业有个系统的了解或者想投资廉价航空行业，本报告是您不可或缺的重要工具。

本研究报告数据主要采用国家统计局数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

报告目录：

第一章 廉价航空的相关概述

1.1 民用航空的基本介绍

1.1.1 民用航空的概念

1.1.2 民用航空的基本分类

1.1.3 民用航空的主要构成

1.2 廉价航空的基本介绍

1.2.1 廉价航空的概念

1.2.2 廉价航空的演变历程

1.2.3 廉价航空公司的基本特征

1.3 廉价航空的运营模式

1.3.1 低价的市场定位

1.3.2 简化的产品定位

1.3.3 高效的运营定位

1.3.4 低成本战略核心

第二章 2014-2016国际廉价航空的发展分析

2.1 2014-2016全球廉价航空行业整体概述

2.1.1 全球廉价航空发展的背景

2.1.2 全球廉价航空获得高速发展

2.1.3 全球廉价航空盈利能力较强

2.1.4 廉价航空积极开发大都市市场

2.1.5 廉价航空倒逼传统航空改革

2.2 2014-2016全球廉价航空的发展状况

2.2.1 2015年全球低成本航空客运情况

2.2.2 2015年全球低成本航空公司经营情况

2.2.3 2015年全球低成本航空市场格局

2.2.4 2016全球最安全廉价航空公司

2.3 全球廉价航空的运营模式分析

2.3.1 低廉的票价

2.3.2 统一的机型

2.3.3 有利的机场选择

- 2.3.4 便捷的服务
- 2.3.5 低廉的成本
- 2.3.6 科学的航线设置
- 2.4 北美低成本航空业分析
 - 2.4.1 北美低成本航空公司市场份额上升
 - 2.4.2 美国低成本航空业发展概况
 - 2.4.3 美国低成本航空竞争力分析
- 2.5 欧洲低成本航空业分析
 - 2.5.1 低成本航空发展现状分析
 - 2.5.2 低成本航空公司竞争力分析
- 2.6 亚洲低成本航空业分析
 - 2.6.1 低成本航空发展现状
 - 2.6.2 低成本航空公司财务分析
 - 2.6.3 低成本航空业发展潜力显现

第三章 2014-2016中国廉价航空发展环境分析

- 3.1 廉价航空在民航业发展背景下腾飞
 - 3.1.1 民航业的发展状况回顾
 - 3.1.2 2015年民航业发展状况
 - 3.1.3 2016民航业发展态势
 - 3.1.4 “十三五”民航业趋势预测
 - 3.1.5 民航业与廉价航空业互相促进
- 3.2 旅游业与廉价航空业进一步融合
 - 3.2.1 中国旅游业发展现状
 - 3.2.2 “航旅联合”的市场背景
 - 3.2.3 民航业与旅游业相互促进
 - 3.2.4 廉价航空推动区域旅游业发展
 - 3.2.5 廉价航空与旅游业的合作动态
- 3.3 廉价航空发展的政策环境分析
 - 3.3.1 民航运输业发展规划分析
 - 3.3.2 低成本航空迎来政策机遇
 - 3.3.3 政策为民用飞机产业加码

3.3.4 低成本航空指导政策出台

3.4 廉价航空客运需求分析

3.4.1 我国交通客运量持续增长

3.4.2 我国航空客运市场需求扩大

3.4.3 廉价航空成为飞行出游首选

第四章 2014-2016中国廉价航空行业的发展现状分析

4.1 2014-2016中国廉价航空行业发展状况

4.1.1 廉价航空获得快速发展

4.1.2 廉价航空市场的扩张

4.1.3 廉价航空业竞争加剧

4.1.4 廉价航空的发展机遇

4.1.5 廉价航空价格分析

4.2 2014-2016中国低成本航空发展现状分析

4.2.1 低成本航空公司运营现状

4.2.2 低成本航空市场运行状况

4.2.3 低成本航空国际竞争力分析

4.2.4 低成本航空运营效率分析

4.2.5 低成本航空市场航线网络特征

4.3 2014-2016传统航空公司转型发展廉价航空态势

4.3.1 转型发展是大势所趋

4.3.2 具备转型的优势条件

4.3.3 转型发展的模式选择

4.3.4 转型发展的具体措施

4.3.5 相关产业进一步融合

4.4 廉价航空发展存在的问题及对策

4.4.1 廉价航空发展的限制

4.4.2 廉价航空存在认识误区

4.4.3 廉价航空的发展建议

4.4.4 廉价航空的发展路径

第五章 2014-2016中国支线航空发展分析

- 5.1 支线航空的基本介绍
 - 5.1.1 支线航空的概念
 - 5.1.2 支线飞机的定义
 - 5.1.3 支线机场的介绍
 - 5.1.4 支线航空的特点
- 5.2 支线航空的发展意义
 - 5.2.1 缩小地区发展差距
 - 5.2.2 增强航空公司实力
 - 5.2.3 迎合城市化的需要
 - 5.2.4 推动航空运输大众化
 - 5.2.5 构建国家综合交通体系
 - 5.2.6 其他发展意义
- 5.3 2014-2016中国支线航空发展现状
 - 5.3.1 支线航空发展环境
 - 5.3.2 支线航空运行情况
 - 5.3.3 支线航空机队数量
 - 5.3.4 支线航空市场特征
 - 5.3.5 支线低成本航空分析
 - 5.3.6 支线航空航班频率
- 5.4 支线航空发展存在的问题
 - 5.4.1 经济发展问题
 - 5.4.2 飞机供应问题
 - 5.4.3 支线网络问题
 - 5.4.4 支线政策问题
 - 5.4.5 地方政府问题
 - 5.4.6 消费观念问题
- 5.5 支线航空发展建议
 - 5.5.1 政府管制放松化
 - 5.5.2 基础设施规范化
 - 5.5.3 政府补贴灵活化
 - 5.5.4 飞机制造国产化
 - 5.5.5 运营模式多元化

5.6 支线航空发展的前景展望

5.6.1 市场需求不断扩大

5.6.2 航空市场有待挖掘

5.6.3 整体发展潜力较好

第六章 2014-2016国内外廉价航空重点企业发展分析

6.1 西南航空公司

6.1.1 企业发展概况

6.1.2 企业发展模式

6.1.3 企业发展现状

6.1.4 企业经营战略

6.2 亚洲航空公司

6.2.1 企业发展概况

6.2.2 企业合作伙伴

6.2.3 SWOT分析

6.2.4 企业经营概况

6.2.5 企业盈利模式

6.3 瑞安航空公司

6.3.1 企业发展概况

6.3.2 企业低成本模式

6.3.3 企业发展现状

6.3.4 竞争能力分析

6.4 春秋航空公司

6.4.1 企业发展概况

6.4.2 企业运营特点

6.4.3 经营效益分析

6.4.4 业务经营分析

6.4.5 财务状况分析

6.4.6 企业竞争力分析

6.4.7 企业发展战略

6.4.8 未来前景展望

6.5 西部航空公司

- 6.5.1 企业发展概况
- 6.5.2 企业经营模式
- 6.5.3 企业经营战略
- 6.5.4 企业发展规划
- 6.6 中联航空公司
 - 6.6.1 企业发展概况
 - 6.6.2 企业航线开辟
 - 6.6.3 企业战略动向
 - 6.6.4 企业发展规划
- 6.7 九元航空公司
 - 6.7.1 企业发展概况
 - 6.7.2 企业航线开辟
 - 6.7.3 通航城市扩大
- 6.8 幸福航空公司
 - 6.8.1 企业发展概况
 - 6.8.2 企业航线开辟
 - 6.8.3 企业发展模式
 - 6.8.4 企业合作动态

第七章 2014-2016中国廉价航空的相关行业分析

- 7.1 民用飞机制造业
 - 7.1.1 飞机制造业的发展现状
 - 7.1.2 飞机制造业面临的挑战
 - 7.1.3 飞机制造业前景广阔
- 7.2 机场行业
 - 7.2.1 机场行业发展现状
 - 7.2.2 机场行业发展趋势
 - 7.2.3 机场商业开发模式
- 7.3 酒店行业
 - 7.3.1 酒店行业整体综述
 - 7.3.2 酒店行业现状分析
 - 7.3.3 酒店行业发展趋势

第八章 中国廉价航空行业投资潜力分析

8.1 民航业进入壁垒

8.1.1 政策壁垒

8.1.2 资金壁垒

8.1.3 技术与人才壁垒

8.2 行业投资机遇

8.2.1 市场机遇

8.2.2 政策机遇

8.2.3 产业机遇

8.3 企业投资动态

8.3.1 春秋航空

8.3.2 西部航空

8.3.3 吉祥航空

8.3.4 九元航空

8.4 行业投资前景

8.4.1 租赁风险

8.4.2 经营风险

8.4.3 安全风险

8.4.4 人力风险

第九章 中国廉价航空行业前景及趋势预测

9.1 中国廉价航空业发展面临的挑战

9.1.1 传统航空巨头的压制

9.1.2 廉价航空的安全问题

9.1.3 廉价航空面临价格战

9.2 中国廉价航空市场未来前景展望

9.2.1 中国民航业整体发展展望

9.2.2 中国廉价航空趋势预测广阔

9.2.3 中国人口庞大拉动乘机指数

9.2.4 政策促进未来廉价航空发展

9.3 中国廉价航空市场的发展预测

- 9.3.1 中国航空市场整体需求预测
- 9.3.2 中国廉价航空旅客运输量预测
- 9.3.3 中国廉价航空运营成本预测
- 9.3.4 2017-2022年廉价航空市场规模预测
- 9.4 中国廉价航空行业发展趋势分析
 - 9.4.1 廉价航空市场份额增加
 - 9.4.2 廉价航空发展势头迅猛
 - 9.4.3 廉价航空未来路径选择（ZY GXH）

图表目录：

图表 廉价航空公司的基本特征

图表 低成本航空的战略核心

图表 航空旅游增长与国内生产总值

图表 全球机场数量增长情况

图表 2015年有潜力扩展长途航线的亚洲廉航公司财务表现

图表 亚洲廉航的成本优势（单位成本VS航线长度）

图表 2015年全球低成本航空客运区域分布

图表 2015年美洲低成本航空公司前十位

图表 2015年欧洲低成本航空公司前十位

图表 2015年亚太低成本航空公司前十位

图表 2015年全球低成本航空运营收入前十位

图表 2015年全球低成本航空公司净利润前十位

图表 2015年全球低成本航空公司销售收入及增长情况

图表 2015年全球主要低成本航空公司机队

图表 2015年全球主要低成本航空公司利润

图表 2015年全球主要低成本航空公司客座率

图表 2014-2016全球及北美低成本航空市场份额变化趋势图

图表 2014-2016美国航空客运发展趋势图

图表 2015年美国十大航空公司排名

图表 13家航空公司的经营指标和运营指标

图表 4家低成本航空公司和9家传统航空公司基本经营数据对比

图表 4家低成本航空和9家传统航空公司竞争力对比

图表 13家公司收入及收入变化

图表 13家公司客运量及客运量变化

图表 13家公司平均航线里程

图表 13家公司客座率及客座率变化

图表 13家公司营业利润率对比图

图表 2015年亚航占亚太地区低成本航空（LCC）的市场份额

图表 2015年亚洲地区全服务航空公司与低成本航空公司财务比较

图表 2014-2016民航运输总周转量

图表 2014-2016民航旅客运输量

图表 2014-2016民航货邮运输量

图表 2014-2016民航运输机场旅客吞吐量

图表 2015年机场旅客吞吐量按地区分布

图表 2015年我国定期航班条数及里程

图表 2015年正班客座率和正班载运率

图表 2015年24个千万级机场吞吐量与增长速度

图表 2002-2015年中国出境游客人次与增长速度

图表 2014-2015年我国燃油出厂价格

图表 2015年中国旅游相关搜索指数

图表 2015年度入境旅游者构成

图表 2015年度旅游外汇收入构成

图表 2015年度外国旅游者区域构成

图表 2015年度外国旅游者目的构成

图表 2015年度外国旅游者年龄构成

图表 2015年度外国旅游者性别构成

图表 廉价航空作为旅游出行选择的意愿调查

图表 低成本航空公司与传统航空公司的比较

图表 我国主要低成本航空公司经营状况

图表 我国低成本航空市场经营现状

图表 我国低成本航空市场航线网络特征

图表 2011-2015年我国三大航空公司运力份额

图表 航空公司的付费项目

图表 按照每天每线单向客运量人次对支线市场进行分类

图表 2014-2015年冬春航班计划中含支线航段的航班计划

图表 支线市场需求的区域特征

图表 2015年国内支线航空乘客出行目的

图表 2015年支线航空旅客票款来源

图表 2015年国内支线航空旅客选择航空公司时看重的因素

图表 受到限制的繁忙机场列表

图表 2015年国内支线航线平均航段距离

图表 西南航空航线网络覆盖图

图表 西南航空主要机场市场表现图

图表 美国主要航空公司单位座位成本（去航油）比较图

图表 2014-2016西南航空销售收入和利润增长趋势图

图表 2014-2016西南航空机队规模和旅客运输量增长趋势图

图表 2014-2016西南航空资源运营效率统计图

图表 亚航表现较好的成长性和盈利能力

图表 亚航持续增长的业务收入和较高的盈利能力

图表 亚航机队规模和旅客运输量同步增长

图表 亚航飞机日利用效率与客座率

图表 瑞安航线网络扩张趋势表

图表 瑞安市场份额和发展空间

图表 瑞安航空公司经营状况

图表 西南、瑞安和亚航公司利润对比情况

图表 瑞安、易捷、西南航空公司每座位成本比较

图表 欧洲廉价航空公司的票价比较图

图表 2014-2016春秋航空股份有限公司总资产和净资产

图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司营业收入和净利润

图表 2016春秋航空股份有限公司营业收入和净利润

图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司现金流量

图表 2016春秋航空股份有限公司现金流量

图表 2015年春秋航空股份有限公司主营业务收入分行业

图表 2015年春秋航空股份有限公司主营业务收入分区域

图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司成长能力

图表 2016春秋航空股份有限公司成长能力

图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司短期偿债能力
图表 2016春秋航空股份有限公司短期偿债能力
图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司长期偿债能力
图表 2016春秋航空股份有限公司长期偿债能力
图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司运营能力
图表 2016春秋航空股份有限公司运营能力
图表 2014-2015年春秋航空股份有限公司盈利能力
图表 2016春秋航空股份有限公司盈利能力
图表 春秋航空成本费用构成
图表 2016幸福航空准点率及排名
图表 GDP增速与旅客需求增速关系
图表 飞机交付量与旅客周转量增速正好错位
图表 2015年波音公司各飞机项目的订单、交付和储备订单情况
图表 空客历年飞机交付情况回顾
图表 2012-2016中国大陆市场需求供给的趋势变化
图表 2016中国主要城市酒店市场业绩表现
图表 2016上海各等级酒店市场同比变化率
图表 2012-2016北京酒店入住率和平均房价
图表 2012-2016北京酒店业各次级市场同比变化率
图表 2011-2015年北京到上海的航空旅客量与平均票价
图表 2011年和2015年北京到南京的航空旅客量与平均票价
图表 中美两国年人均乘机次数对比
图表 国内航空市场发展趋势分析
图表 低成本航空公司市场份额
图表 中国进口航空煤油综合价格指数

详细请访问：<http://www.abaogao.com/b/jiaotong/B88477ZL7D.html>