

2020-2026年中国廉航行业 分析与发展前景评估报告

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

《2020-2026年中国廉航行业分析与发展前景评估报告》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/F29847NT2V.html>

报告价格：印刷版：RMB 9800 电子版：RMB 9800 印刷版+电子版：RMB 10000

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

据航指数（中航信）统计，2017年我国国内航空旅客中购买1-2次的旅客占比最高，达65.6%，而国际航空旅客相应比例占比更高，达80.5%，说明我国航空市场大部分消费群体乘坐飞机是因私出行旅行。同时，我们可以看到我国过去几年旅游业人数和航空旅客周转量保持较为一致的增长性，因此我国航空客运需求稳健增长的重要驱动因素是旅游需求的持续增长。而随着低线消费群体人均收入水平提升，其旅游需求，尤其是出境游有望迎来快速释放。我们将GDP8000美元时的韩国与中国出游率进行对比，发现中国出游率仅为3.7%小于韩国的6.2%。同时当韩国人均GDP从8000美元上涨到12000美元时，出游率上涨了一倍。虽然最近几年国内出境游增速出现下滑，但是我们认为国内出境游市场还有极大的提升空间，尤其在低线群体加速消费下，我国出境游有望迎来增速回升，而航空作为出境游首要出行方式有望受益并保持强劲增长。2017年航空旅客重复购买率统计数据来源：公开资料整理

虽然低线消费群体收入水平跨越8000美元大关，消费有望得到加速释放，但其总量水平仍然不高，消费者在消费抉择过程中，价格仍然是最重要的决定因素之一。价格敏感度高、追求高性价比将是低线消费群体的重要特征。

根据中国旅游研究院《中国出境旅游发展年度报告2017》报告调查显示，在出境游路线选择中32%的人会考虑旅行费用，费用成为消费者旅行选择的最重要影响因素之一。而我们认为成本敏感度更高的低线消费者会更加重视旅行费用，对于仅仅提供位移服务而费用占比较高的飞行支出（美国出境游机票支出占比25%左右），他们会更加倾向于选择成本低廉、性价比更高的廉价航空。因此我们认为在整个低线消费加速消费支出情况下，航空需求有望迎来新增动力，而航空细分市场中的低成本航空增长弹性或将更高。影响消费者选择旅游路线的因素数据来源：公开资料整理

智研数据研究中心发布的《2020-2026年中国廉航行业分析与发展前景评估报告》共十章。首先介绍了廉航行业市场发展环境、廉航整体运行态势等，接着分析了廉航行业市场运行的现状，然后介绍了廉航市场竞争格局。随后，报告对廉航做了重点企业经营状况分析，最后分析了廉航行业发展趋势与投资预测。您若想对廉航产业有个系统的了解或者想投资廉航行业，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 廉价航空的定义及分类

1.1.1 廉价航空的定义

1.1.2 廉价航空的分类

1.1.3 廉价航空的组成

1.2 低成本航空的介绍

1.2.1 低成本航空的定义

1.2.2 低成本航空的起源

1.2.3 低成本航空的要素

1.3 民用航空的行业投资特性解析

1.3.1 垄断性

1.3.2 赢利性

1.3.3 增长性

1.3.4 投资要点

第二章 2015-2017年航空业发展分析

2.1 2015-2017年国际航空业发展分析

2.1.1 世界航空业营收状况

2.1.2 全球航空业蓬勃发展

2.1.3 世界航空联盟发展

2.1.4 美国航空业缓慢恢复

2.1.5 亚洲航空业影响力增加

2.2 2015-2017年中国航空业发展总体概况

2.2.1 中国航空运输业的经营环境简析

根据携程发布的《2015年国内老年人旅行行为分析报告》，对于境外旅游，老年人更倾向于选择飞行时长较短的周边国家和地区，其占比超过6成。由于低成本航空一大特点就是航线平均里程较短，所以老年人境外周边游的需求正好契合廉价航空的运营特点。同时，老年人属于价格敏感型用户，并且当前这一辈及未来下一辈的老年人多出生在20世纪70年代以前，经历了改革开放前贫穷生活的他们，对于航空价格因素会格外重视。而票价较三大航低20-30%的国内低成本航空有望成为老年人航空出游的首选。2017年国内五家航空公司客公里收益对比情况（元/人/公里）数据来源：公开资料整理

- 2.2.2 中国航空公司成本因素分析
- 2.2.3 中国航空业进入盈利期
- 2.2.4 中国航空业快速发展
- 2.2.5 中国航空业良性运营
- 2.3 中国航空运输业重组问题分析
 - 2.3.1 中国航空运输产业存在的主要问题
 - 2.3.2 中国航空运输产业重组的目标选择
 - 2.3.3 中国航空运输产业重组主体定位
 - 2.3.4 中国航空运输产业重组对策分析
- 2.4 航空业面临的挑战及发展展望
 - 2.4.1 航空业发展面临挑战及应对措施
 - 2.4.2 航空行业进入壁垒分析
 - 2.4.3 航空业的发展趋势展望
 - 2.4.4 航空业即将进入黄金发展时代

第三章 2015-2017年国际廉价航空业发展分析

- 3.1 国际廉价航空发展的背景
 - 3.1.1 航空业的低成本革命
 - 3.1.2 全球廉价航空基本概述
 - 3.1.3 廉价航空产生的原因
 - 3.1.4 世界低成本航空发展概况
 - 3.1.5 世界航空业进入廉价航空时代
- 3.2 美国
 - 3.2.1 美国航空公司发展的状况
 - 3.2.2 美国廉价航空蚕食航空市场
 - 3.2.3 美国廉价航空市场份额分析
 - 3.2.4 美国廉价航空发展必然性分析
 - 3.2.5 美国廉价航空存在成本优势
- 3.3 亚洲
 - 3.3.1 亚洲廉价航空的概况
 - 3.3.2 亚洲廉价航空公司发展现状
 - 3.3.3 亚洲廉价航空公司发展迅速

- 3.3.4 亚洲廉价航空公司出局风险分析
- 3.3.5 亚洲廉价航空公司发展面临的挑战
- 3.3.6 亚洲廉价航空市场逐渐扩大
- 3.4 欧洲
 - 3.4.1 欧洲低成本航空市场发展概况
 - 3.4.2 欧洲廉价航空公司介绍
 - 3.4.3 英国低成本航空公司向法国进军
 - 3.4.4 低价航线成为欧洲航空业的焦点

第四章 2015-2017年中国廉价航空市场发展分析

- 4.1 2015-2017年中国廉价航空市场的发展
 - 4.1.1 廉价航空的生存条件简析
 - 4.1.2 廉价航空的基本概况
 - 4.1.3 国际廉价航空巨头看好中国市场
 - 4.1.4 国际长途廉价航空进入中国市场
 - 4.1.5 中国70%的航线适合廉价航空营运
 - 4.1.6 中国跨入廉价航空时代
- 4.2 2015-2017年三大集团与低成本航空公司经营对比分析
 - 4.2.1 三大公司的经营成本分析
 - 4.2.2 廉价航空公司的经营情况
 - 4.2.3 廉价航空风刮向中国
- 4.3 中国建立低成本航空公司的可行性分析
 - 4.3.1 历史背景
 - 4.3.2 行业分析
 - 4.3.3 发展途径
- 4.4 中国廉价航空市场发展的的问题及对策
 - 4.4.1 中国低成本航空发展凸显政策和市场困境
 - 4.4.2 开放力度过小影响中国廉价航空业的将来发展
 - 4.4.3 打造一个中国低成本航空公司的战略构想
- 4.5 低成本航空模式及发展前景
 - 4.5.1 低成本航空公司的发展概况
 - 4.5.2 低成本航空公司需求特点及模式

4.5.3 中国低成本航空公司发展前景探讨

第五章 2015-2017年支线航空市场发展分析

5.1 空运市场细分和目标市场选择

5.1.1 市场细分化

5.1.2 空运市场细分

5.1.3 选择目标市场

5.2 2015-2017年支线航空业在中国的发展

5.2.1 中国发展支线航空运输的意义

5.2.2 中国支线航空市场概况

5.2.3 支线航空发展的中国特色

5.2.4 支线航空的市场定位

5.2.5 支线航空的运作模式

5.2.6 大力构建支线航空市场

5.2.7 中国民航重组后的支线航空

5.3 中国支线航空运输市场分析和需求预测

5.3.1 中国支线航空市场的界定

5.3.2 中国民航及支线市场的发展特点

5.3.3 中国支线航空市场存在的问题

5.3.4 发展支线航空市场的应对措施

5.3.5 支线航空市场发展的影响因素

5.3.6 支线航空市场发展前景可观

5.4 2015-2017年支线飞机供应分析

5.4.1 支线飞机是2020-2026年发展方向

5.4.2 中国民用支线飞机出口回顾

5.4.3 国产支线飞机发展前景预测

5.4.4 2020-2026年国际支线飞机的需求预测

5.5 支线运输发展应注意的问题与建议

5.5.1 发展支线运应注意的问题

5.5.2 中国支线航空市场存在的问题及原因

5.5.3 发展支线运输政府应该注意的工作

5.5.4 发展支线航空应有新的突破

- 5.5.5 发展支线航空运输的六要素
- 5.5.6 中国支线航空发展的主要策略
- 5.5.7 加强支线航空市场发展的政策分析

第六章 2015-2017年民营航空市场发展分析

- 6.1 2015-2017年中国民航运输发展环境分析
 - 6.1.1 民航运输发展环境与形势分析
 - 6.1.2 民航运输业发展环境利好
 - 6.1.3 民航运输行业利好因素分析
- 6.2 2015-2017年民营航空与廉价航空分析
 - 6.2.1 民营航空并不等于廉价航空
 - 6.2.2 民营航空发展中面临的巨大挑战
 - 6.2.3 民营资本成功敲开航空业大门
 - 6.2.4 低成本航空特征及存在的误区
 - 6.2.5 民营航空呼唤低成本的发展天空
- 6.3 中国民营航空存在问题分析
 - 6.3.1 国内民营航空业面临发展困境
 - 6.3.2 民营航空发展面临规模瓶颈
 - 6.3.3 中国民航运输业制约因素浅析
 - 6.3.4 中国民营航整体陷入发展困境
 - 6.3.5 民营航空的发展步履维艰
- 6.4 民营航空公司发展对策分析
 - 6.4.1 国际低成本航空公司竞争策略
 - 6.4.2 中国民营航空企业低成本策略
 - 6.4.3 民营航空脱困之道

第七章 2015-2017年国际成功企业案例借鉴

- 7.1 美国西南航空公司
 - 7.1.1 基本概况
 - 7.1.2 运营成本控制策略
 - 7.1.3 美国西南航空经营之道
 - 7.1.4 西南航空的管理策略

- 7.1.5 成功的战略整合
- 7.2 爱尔兰瑞安航空公司
 - 7.2.1 瑞安航空公司致胜之道
 - 7.2.2 瑞安航经营模式创新解析
 - 7.2.3 企业发展动态
 - 7.2.4 2020-2026年发展战略
- 7.3 马来西亚亚洲航空公司
 - 7.3.1 企业战略合作
 - 7.3.2 企业业务优势
 - 7.3.3 企业拓展规划
 - 7.3.4 企业发展战略
- 7.4 新加坡捷星亚洲航空公司
 - 7.4.1 基本概况
 - 7.4.2 企业行业地位
- 7.5 泰国亚洲航空公司
 - 7.5.1 企业发展环境
 - 7.5.2 企业业务优势
 - 7.5.3 企业发展战略

第八章 2015-2017年国内民营航空公司分析

- 8.1 奥凯首航
 - 8.1.1 企业发展阶段
 - 8.1.2 企业业务优势
 - 8.1.3 企业发展策略
 - 8.1.4 企业发展展望
- 8.2 春秋航空有限公司
 - 8.2.1 公司简介
 - 8.2.2 企业竞争策略
 - 8.2.3 企业盈利状况
 - 8.2.4 企业业务动态
- 8.3 深圳航空有限公司
 - 8.3.1 公司简介

- 8.3.2 企业创新能力
- 8.3.3 企业发展动态
- 8.3.4 企业发展策略
- 8.4 其它航空公司
 - 8.4.1 鹰联航空公司
 - 8.4.2 华夏航空公司
 - 8.4.3 翡翠国际货运航空有限公司
 - 8.4.4 东星航空公司

第九章 2015-2017年廉价航空业竞争格局分析

- 9.1 航空运输业的国际竞争环境探索
 - 9.1.1 中国航空运输企业的国际竞争环境
 - 9.1.2 国家竞争优势理论及其钻石评价模型
- 9.2 航空公司价格竞争现象的博弈简析
 - 9.2.1 航空公司选择降价竞争的问题
 - 9.2.2 航空公司之间的合作自律问题
 - 9.2.3 主管部门对航空公司降价竞争的影响
- 9.3 2015-2017年廉价航空业国际竞争分析
 - 9.3.1 廉价航空公司冲击国际航空市场
 - 9.3.2 欧盟规范廉价航空市场的竞争
 - 9.3.3 亚太廉价航空减价保市场份额
 - 9.3.4 德国航空市场廉价航线竞争激烈
 - 9.3.5 日本全日空发展廉价航空公司以应对激烈竞争
- 9.4 2015-2017年国内廉价航空竞争分析
 - 9.4.1 背景
 - 9.4.2 廉价航空能否改变民航市场格局
 - 9.4.3 民营资本能否“虎口夺食”;
 - 9.4.4 中国民航业竞争格局分析

第十章 廉价航空市场发展趋势及前景预测

- 10.1 中国民航运输业的前景预测
 - 10.1.1 中国民航业的压力与机遇并存

- 10.1.2 中国航空业快速发展的趋势
- 10.1.3 中国民航业将迎来新一轮快速发展
- 10.1.4 民营航空引外资的发展预测
- 10.1.5 民营航空将大有作为
- 10.2 国际廉价航空市场的趋势与预测
 - 10.2.1 全球航空业发展的十大趋势
 - 10.2.2 低价航班正在逐渐发展
 - 10.2.3 廉价航空亚洲发展潜力巨大
 - 10.2.4 低价航班在亚洲前景看好
 - 10.2.5 中东航空市场前景美好出现新力量
- 10.3 国内廉价航空市场预测

根据我们对民航客运量历史增速进行回溯，发现2013-2017年期间民航客运量每年增速都维持10%以上，绝大部分维持11%以上。此外，波音在《CurrentMarketOutlook2017-2036》中预测到2026年中国旅客周转量有望增长至2.05万亿人公里，未来10年CAGR为9.3%。因此我们中性预测国内民航客运量在2017-2020年的CAGR为10.5%，2020-2025年CAGR为9%。假设到2020年低成本航空市场份额提升到10%，到2025年提升到15%。票价方面，我们计算出春秋航空2017年平均票价为610元，我们认为其票价在国内时刻资源供给收紧的情况下有望保持小幅增长。根据上述假设，我们预计国内低成本航空市场规模有望从2017年的299亿元，增长到2025年的1226亿元，CAGR为19.3%。我国低成本航空市场规模预测

	2017	2020E	2025E
民航客运量（亿人次）	5.5	7.4	11.4
人均乘机次数	0.4	0.6	0.9
低成本航空市场份额			

8.9%

10.0%

17.0%

低成本航空客运量（亿人次）

0.5

0.7

1.9

票价（元）

610

620

630

低成本航空市场（亿元）

299

461

1226

低成本航空CAGR

-

16%

22% 数据来源：公开资料整理

10.3.1 国家鼓励民营资本进入航空市场

10.3.2 廉价航空将成为民航业新蛋糕

10.3.3 2020-2026年廉价航空将在中国迅速崛起

附录：

附录一：《中华人民共和国民用航空法》

附录二：国内投资民用航空业规定

附录三：外国航空运输企业常驻代表机构审批管理办法

附录四：公共航空运输企业经营许可规定

图表目录：

图表 低成本航空公司和传统网络航空公司差异

图表 美国八家主要航空公司经营情况

- 图表 美国主要航空公司运营成本前三位列表
- 图表 亚洲航空公司客运量曲线图
- 图表 在香港国际机场营运的廉价航空公司航班一览表
- 图表 南航欲购飞机型号与数量
- 图表 东航拟购飞机型号与数量
- 图表 海航欲购飞机型号与数量
- 图表 上航欲购机数量
- 图表 中国航空运输情况
- 图表 航班客座率与收入的关系示意图
- 图表 适合展开廉价航空服务的航线占国内航线的比重

详细请访问：<http://www.abaogao.com/b/jiaotong/F29847NT2V.html>