

2015-2020年中国廉价航空 市场分析与投资前景研究报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2015-2020年中国廉价航空市场分析与投资前景研究报告》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.bosidata.com/qitajiaotong1412/V35043O90W.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7000元 纸介+电子7200元

【出版日期】2014-12-31

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

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。

说明、目录、图表目录

报告说明:

博思数据发布的《2015-2020年中国廉价航空市场分析与投资前景研究报告》共十章。介绍了廉价航空行业相关概述、中国廉价航空产业运行环境、分析了中国廉价航空行业的现状、中国廉价航空行业竞争格局、对中国廉价航空行业做了重点企业经营状况分析及中国廉价航空产业发展前景与投资预测。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。

美国西南航空公司的创建，标志着一个廉价航空模式——低成本航空公司的诞生。就是这个在开创之初受无数人嘲笑的举动，现在已经席卷美洲、欧洲、大洋洲等全球航空市场，成为全球航空业中发展最快的一个领域，出现了一大批成功的低成本航空公司，如欧洲的瑞安航空公司、澳大利亚的维珍航空公司。

廉价航空近几年的发展越来越快，尽管油价成本越来越高，但廉价航空公司仍然表现出色。在欧洲、北美、澳大利亚以及东南亚地区，廉价航空公司已经成为当地普通居民航空出行的主要运输力量。尤其是东南亚地区，近几年随着亚航、虎航、捷星航空公司的快速发展，廉价航空公司的市场份额已经超过传统航空公司。

廉价航空在国内的需求旺盛。2011年中国民航业平均客座率为82%，而国内的廉价航空客座率达到了95%。中国廉价航空市场规模巨大。截至2012年，中国内地航空运输市场已达到3.2亿人次。

2013年以来，民航局逐步放宽低成本航空运价和航线准入政策，若干民营航空公司进入低成本航空市场。以春秋航空为主的典型低成本航空公司已逐渐发展成熟，占据国内主要低成本航空市场；以东航和海航为代表的大型网络型航空公司也加快步伐进入低成本航空市场，2013年7月海航集团旗下的西部航空转型成为低成本航空市场，以重庆机场和郑州机场作为双枢纽运营基地，主营二三线旅游航线；2013年9月东航与澳洲航空公司宣布将在香港设立新的合资廉航公司“捷星香港”；11月，一直定位高端路线的民营航空公司吉祥航空宣布，已向民航局申请，拟筹建低成本航空“九元航空”，注册地、运营基地设在广州。

我国居民出境旅游前十名目的地国家中，日本、韩国、新加坡、香港、马来西亚均名列前茅。这预示着，未来从中国至东亚、东南亚的航空旅游市场有着极大的增长空间，而中国市场也将成为亚洲廉价航空公司发展最关键的目標市场之一，预计廉价航空公司均会加大在中国内地城市的运力投入。

第一章 廉价航空的相关概述

1.1 民用航空的定义及分类

1.1.1 民用航空的定义

1.1.2 民用航空的分类

1.1.3 民用航空的组成

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 2013-2014年航空业发展分析

2.1 2013-2014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 2013-2014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

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 2013-2014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 2013-2014年中国廉价航空市场发展分析

4.1 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014年支线飞机供应分析
 - 5.4.1 支线飞机是未来发展方向
 - 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 未来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 发展支线运输应注意的问题
 - 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 2013-2014年民营航空市场发展分析

- 6.1 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014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 未来发展战略
- 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 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014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 2013-2014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 博思数据关于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
 - 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 未来几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：公路客运量增长曲线图

图表：铁路客运量增长曲线图

图表：民航旅客运输量曲线图

图表：民航货运输量曲线图

图表：民航旅客周转量曲线图

图表：民用航空及飞机数量

图表：中国航空运输情况

图表：航空运输五大企业集团基本情况简表

图表：美国主要的低成本航空公司

图表：廉价航空公司Jet Blue网上售票占总售票量的比重

图表：对亚洲旅行者是否愿意搭乘廉价航空公司的飞机调查

图表：对廉价航空的认识调查

图表：首都国际机场外航运送国际旅客人数

图表：对私人旅行是否选择低价航空公司的比重

图表：对公务出差是否选择低价航空公司的比重

图表：对低价航空在中国是否有发展前途调查（业内人士）

图表：对低价航空在中国是否有发展前途调查（业外人士）

图表：民航运输量的情况

图表：四川航空公司成渝航线5年间的客运量

图表：中国民航运输线路长度图

图表：英航运输旅客中公务旅客与休闲旅客各占的比重

图表：市场份额的比重决定企业所处的地位示意图

图表：支线飞机与干线飞机的每公里油耗对比

图表：各机型每公里机场起降和服务费曲线图

图表：中美收益对比图

图表：中美分机型的航班份额对比

图表：中型商业城市航空市场统计

图表：支线航班分布

图表：中美航空市场规模航班密度与平均机座的比较表

图表：中国减小机型、增加频率的航空市场统计数据

图表：国内航班乘客数同人口和国民生产总值数据的比较

图表：91-120座支线飞机分区域供货表

图表：中国支线飞机在机队总数中的比重

图表：2005-2024年间全球经济及交通运输增长

图表：2005年-2024年间全球空运需求分区域增长（30-120座飞机）

图表：2005年-2024年间全球30-120座支线飞机增长

图表：2005年-2024年间30-120座全球支线飞机构成

图表：30-120座支线飞机分阶段供货

图表：30-120座支线飞机分区域供货

图表：30-60座支线飞机分区域供货

图表：61-90座支线飞机分区域供货

图表：91-120座支线飞机分区域供货

图表：支线航线占国内总航线的比重

图表：全球支线飞机订单中喷气机所占比重

图表：国内现役的进口支线飞机中喷气机所占的比重

图表：美国航空器列表

图表：航空公司成本结构示意图

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

略……

本报告利用博思数据研究中心长期对廉价航空行业市场跟踪搜集的一手市场数据，同时依据国家统计局、国家商务部、国家发改委、国务院发展研究中心、行业协会、中国产业信息研究网、全国及海外专业研究机构提供的大量权威资料，采用与国际同步的科学分析模型，全面而准确地为您从行业的整体高度来架构分析体系。让您全面、准确地把握整个廉价航空行业的市场走向和发展趋势。

报告对中国廉价航空行业的内外部环境、行业发展现状、产业链发展状况、市场供需、竞争格局、标杆企业、发展趋势、机会风险、发展策略与投资建议等进行了分析，并重点分析了我国廉价航空行业将面临的机遇与挑战。报告将帮助廉价航空企业、学术科研单位、投资企业准确了解廉价航空行业最新发展动向，及早发现廉价航空行业市场的空白点，机会点，增长点和盈利点……准确把握廉价航空行业未被满足的市场需求和趋势，有效规避廉价航空行业投资风险，更有效率地巩固或者拓展相应的战略性目标市场，牢牢把握行业竞争的主动权。形成企业良好的可持续发展优势。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/qitajiaotong1412/V35043O90W.html>