

2024-2030年中国廉价航空 行业分析与行业发展趋势报告

报告目录及图表目录

北京迪索共研咨询有限公司

www.cction.com

一、报告报价

《2024-2030年中国廉价航空行业分析与行业发展趋势报告》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.cction.com/report/202310/415664.html>

报告价格：纸介版8000元 电子版8000元 纸介+电子8500元

北京迪索共研咨询有限公司

订购电话: 400-700-9228(免长话费) 010-69365838

海外报告销售: 010-69365838

Email: kefu@gonyn.com

联系人：李经理

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

航空公司的商业模式主要是通过运营飞机赚取机票费用，其产品就是为顾客提供客运和货运以及飞行过程中的各种服务，但不同类型的航空公司也各有其特点。网络型的航空公司是我国航空公司的主要组成部分，以通达性强、规模较大为特点，提供主要线路的服务，以优质的服务作为赢利点；支线型的航空公司提供地域性强、中转的运输服务，自身线路盈利的同时也获得干线的分成；廉价型的航空公司主要提供价格低廉的运输服务，通过降低运营成本、提高利用率获得一定优势。

廉价航空公司（Budget airline company）又称为低成本航空公司或低价航空公司，指的是通过取消一些传统航空乘客服务，将营运成本控制得比一般航空公司较低，从而可以长期大量提供便宜票价的航空公司。在疫情期间，由于廉价航空公司运力都集中在国内市场，因此受到的冲击较小。在冲击过后，由于其规模不大、成本控制较好，迅速恢复了生产，实现了市场份额的提升和持续盈利，趁机弯道超车。

廉价航空不是由于疫情而暂时得到发展的。在政策上，《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》、《民航航班时刻管理办法》表明了民航业的市场化趋势，而市场开放、消费需求多元化是低成本航空发展的必要条件；《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》出台，表现了国家的鼓励支持态度，进一步优化我国低成本航空运营环境。

从市场看，根据亚太航空中心统计，2012-2021年间，全球低成本航空的区域内航线市场份额从28.1%提高至32.4%，国际航线市场份额从8.4%提升至18.6%；亚太地区的国内航线市场份额从21.1%攀升至26.4%，国际航线市场份额从4.7%提升至16.6%。2021年我国低成本航空占国内航线市场份额为8.1%，低成本航空公司无论从数量还是市场份额来看仍然较少。我国三线及以下城市人口数量达9.6亿人，随着低线城市人均GDP的增长，国内低线消费潜力巨大，将成为推动廉价航空发展的有利因素。廉价航空具有航程短、票价低、服务简化、运营灵活的特点，有助于公司提升盈利能力、优化成本。在未来，廉价航空将有良好的发展前景。

国内廉价航空的代表是春秋航空、华夏航空。2020年5月，春秋航空决定将运力专注于国内市场，增加短途航班，共新开通60余条国内航线及26个新航点。运营数据显示，春秋航空国内旅客量自2020年6月起便超过2019年同期水平，并保持高速增长态势，2020年8月以来每月国内运力（ASK）增长均超过50%。运力的提升直接体现在持续向好的财报数据中，春秋航空2020年二季度相较于2020年一季度减亏20.3%，至2020年三季度实现扭亏为盈，净利润2.59亿元。而华夏航空，执飞1小时以内短途航线占比60%，疫情期间同样增加了部分国内航线。华夏航空2020年三季报显示，整体国内线经营在逐步恢复。2020年第三季度国内航线ASK同比增

长0.4%，相比2020年1-6月国内航线ASK同比下降5.8%，此外，国内航线旅客周转量同比下降9.2%，相比2020年1-6月国内航线旅客周转量同比下降24.3%。国内航线需求的上升也相应带动了客座率，2020年1-6月，华夏航空国内线客座率为63.7%，同比下降15.6%，2020年第三季度相比上半年，客座率提升11.3%，且客座率同比下降量减少7.7%。

中企顾问网发布的《2024-2030年中国廉价航空行业分析与行业发展趋势报告》共十章。首先介绍了廉价航空的定义、起源、要素等，接着分析了国际国内航空业和廉价航空市场的运行情况，然后具体介绍了支线航空、民营航空的发展。随后，报告对廉价航空市场做了国际成功企业典型案例分析、国内重点企业运营状况分析和行业竞争格局分析，最后分析了廉价航空市场的未来前景和发展趋势。

本研究报告数据主要来自于国家统计局、海关总署、商务部、财政部、中企顾问网、中企顾问网市场调查中心、中国航空运输协会以及国内外重点刊物等渠道，数据权威、详实、丰富，同时通过专业的分析预测模型，对行业核心发展指标进行科学地预测。您或贵单位若想对廉价航空市场有个系统深入的了解、或者想投资廉价航空市场，本报告将是您不可或缺的重要参考工具。

报告目录：

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 2021-2023年航空业发展分析

- 2.1 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023年中国廉价航空市场发展分析

- 4.1 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023年民营航空市场发展分析

- 6.1 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 2021-2023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 对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 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

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202310/415664.html>