

2011-2015年中国廉价航空 市场深度评估与供需预测分析报告

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

《2011-2015年中国廉价航空市场深度评估与供需预测分析报告》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/201010/52410.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

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 2010年中国航空业发展整体形势分析

2.1 2010年国际航空业的发展概况分析

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 世界航空业发展迈入联盟时代

2.1.4 美国航空业缓慢恢复

2.1.5 亚洲航空业发展迅速影响力不断增加

2.2 2010年中国航空业发展的总体态势分析

2.2.1 航空运输业的经营环境简析

2.2.2 影响中国航空公司经营成本三大因素分析

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旅客周转量居世界第二

2.2.5 中国航空业进入良性运营轨道

2.3 2010年中国航空运输业重组问题分析

2.3.1 国内航空运输产业存在的主要问题

2.3.2 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的定位问题
- 2.3.4 中国航空运输产业重组对策分析
- 2.4 2010年中国航空业面临的挑战分析
 - 2.4.1 航空业发展面临的严峻环境挑战及应对措施
 - 2.4.2 世界航空业利润预测
 - 2.4.3 中国政府将限制航空业行业进入门槛
 - 2.4.4 航空业的发展趋势展望
 - 2.4.5 航空业即将进入黄金发展时代

第三章 2010年国际廉价航空业发展形势分析

- 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 美国廉价航空占市场百分之二十五
 - 3.2.4 廉价航空是美国航空业发展的救星
 - 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 亚洲低成本航空公司存在的出局风险
 - 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 2010年中国廉价航空市场运营局势分析

4.1 2010年中国廉价航空市场运行现况分析

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 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 中国建立低成本航空的途径

4.4 2010年中国廉价航空市场发展的对策分析

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 2011-2015年低成本航空模式及发展前景展望

4.5.1 低成本航空公司的发展概况

4.5.2 低成本航空公司旅客特点和对航空运输经营模式的影响

4.5.3 亚洲现状及中国低成本航空公司发展前景探讨

第五章 2010年中国支线航空市场供需格局分析

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 2010年支线航空业在中国的发展状况分析

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 2010年中国支线航空运输市场分析和需求研究
 - 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 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及发展前景
 - 5.3.6 支线航空市场发展前景可观
- 5.4 2010年中国支线飞机的供应形势分析
 - 5.4.1 支线飞机是中国飞机制造业的主攻方向
 - 5.4.2 中国民用支线飞机出口回顾
 - 5.4.3 国产支线飞机前景预测
 - 5.4.4 未来国际支线飞机的需求预测
- 5.5 2010年中国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其原因简析
 - 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 发展支线航空运输应注意的六要素
 - 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 2010年中国民营航空市场发展态势分析
 - 6.1 2010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 民航运输行业受益于人口红利和人民币升值
 - 6.2 2010年中国民营航空与廉价航空发展分析

- 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 2010年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 中国民航运输业发展的制约因素浅析
 - 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 2010年中国民营航空公司发展对策分析
 - 6.4.1 国际低成本航空公司的主要竞争策略
 - 6.4.2 中国民营航空企业低成本策略分析
 - 6.4.3 民营航空脱困之道

第七章 国际廉价航空成功企业案例借鉴

- 7.1 美国西南航空公司
 - 7.1.1 基本概况
 - 7.1.2 让运营成本低到可以和汽车竞争
 - 7.1.3 美国西南航空令人赞赏的经营之道
 - 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 瑞安航空突破传统经营模式解析
 - 7.2.3 瑞安航空公司股价持续下跌
 - 7.2.4 捍卫航空业的“低价革命”
- 7.3 马来西亚亚洲航空公司
 - 7.3.1 马来西亚航空公司与亚洲航空公司的双赢合作
 - 7.3.2 亚洲航空公司每公里收费全球最低
 - 7.3.3 马来西亚亚洲航空公司扩大版图争取飞往越南
 - 7.3.4 马来西亚亚洲航空公司航线将覆盖全部东盟国家

7.4 新加坡捷星亚洲航空公司

7.4.1 基本概况

7.4.2 捷星亚洲成为第五家在港营运的廉价航空公司

7.5 泰国亚洲航空公司

7.5.1 泰国亚洲航空公司可享八年免税优惠

7.5.2 泰国亚航将成首家飞入中国的外国廉价航空公司

7.5.3 泰国亚洲航空进军中国市场

第八章 2010年国内民营航空公司经营动态分析

8.1 奥凯首航

8.1.1 打开中国航空垄断大门

8.1.2 奥凯航空是产业链发展的自然延伸

8.1.3 奥凯航空的竞争优势避开传统航线

8.1.4 三至五年后再圆廉价航空梦

8.2 春秋航空有限公司

8.2.1 春秋航空有限公司概况

8.2.2 春秋航空公司市场竞争策略分析

8.2.3 春秋航空公司1元机票夭折

8.3 深圳航空有限公司

8.3.1 公司简介

8.3.2 深航创新能力在多元化中孕育

8.3.3 深航进入黄金发展时期

8.3.4 深航借支线进军北京市场

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 东星航空遭遇国内航空业“封杀”

第九章 2010年中国廉价航空业竞争格局分析

9.1 2010年中国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 2010年中国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 2010年中国廉价航空业国际竞争力分析
 - 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 面对廉价航空剧烈竞争亚太航空减价保市场
 - 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 2010年国内廉价航空的竞争分析
 - 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 奥凯吹响竞争号角中国民航业将三足鼎立

第十章 2011-2015年中国廉价航空市场营运趋势展望

- 10.1 2011-2015年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 2011-2015年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 2011-2015年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

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：2008年10月全国运力份额（按照座位数）

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：2007年中国航空运输情况

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.cction.com/report/201010/52410.html>