

2018年中国支线航空行业分析报告- 市场运营态势与发展前景研究

报告大纲

观研报告网

www.chinabaogao.com

一、报告简介

观研报告网发布的《2018年中国支线航空行业分析报告-市场运营态势与发展前景研究》涵盖行业最新数据，市场热点，政策规划，竞争情报，市场前景预测，投资策略等内容。更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展态势、市场商机动向、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。

官网地址：<http://baogao.chinabaogao.com/kongyun/340476340476.html>

报告价格：电子版: 7200元 纸介版：7200元 电子和纸介版: 7500

订购电话: 400-007-6266 010-86223221

电子邮箱: sale@chinabaogao.com

联系人: 客服

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、报告目录及图表目录

一、支线航空的发展历程

1.国际支线航空业的发展历程

支线航空最早起源于欧美，并自上世纪70年代起进入快速发展阶段，目前美国拥有世界上最发达支线航空网络。美国1978年放松航空管制后，各个大型干线航空公司开始致力于建设、完善航空枢纽，支线航空也获得蓬勃发展，成为航空枢纽运转的重要组成部分，极大地促进美国航空运输业的整体发展。

支线航空网络在北美、欧洲等成熟的航空市场占整个航空网络的比例较高。根据美国支线航空协会2016年年度报告所公布的信息来看，目前北美有2/3的机场由支线航空公司独飞。到2010年，全球第一大机场亚特兰大起降航班中有31.8%为支线航班，美国第二大机场芝加哥机场则有63.3%为支线航班。同时，为支持偏远地区通航的权益，加强国家航线网络的通达性，美国国会宣布启动为期十年的“基本航空服务”（The Essential Air Service Program，EASP）计划，为提供边远地区支线航空服务的航空公司提供财政补贴。

欧美地区支线发展比较成熟，欧洲国家认为除了枢纽与枢纽之间以及大城市与大城市之间的航空运输以外的均为支线航空。在北美、欧洲等成熟航空市场，赶制航线互相搭配，已经形成轮辐式枢纽航线网络，点对点航线网络相互补充，满足各类旅客的服务需求。

在较为成熟的航空市场中，遵循市场规律调节资源配置，整体市场态势相对稳定和向上。轮辐式枢纽航线网络是由干线航空公司与支线航空公司签订协议，通过“分配票价”或“服务费”的方式对联合运营收益进行分配，支线航空公司负责从中小城市等非枢纽地区运送乘客到干线航空公司所在的枢纽机场，再由干线航空公司提供国内或国际远程航线的服务。一般来说，干线航空公司负责计算航线收益、规划航线布局，并规定支线航空公司的航线、航班时间和频率、机票价格折扣程度等等；支线航空公司负责将分散在非枢纽地区的需要长途旅行的乘客集中到某一枢纽机场，并保证基本的旅客人数，以及准确的到达时间等。

干支航空公司通常会以协议的方式来规定收益分配方式和比例。收益分配方式一般由有两种即“分配票价”式和“服务费”式的协议。

（1）分配票价式

即假设一条航线从某二级城市机场出发，到达另一跨洲目的地城市机场，整个行程分为该二级城市机场到某枢纽机场，某枢纽机场到最终目的地机场两段。这两段分别由支线航空公司和干线航空公司负责运营，旅客只需要购买一张机票，所得收益由两家航空公司根据协议好的比例进行分配。

（2）服务费式

即干线航空公司补偿支线航空公司的航班运营成本之后，再按照该成本的一定比例付给支线航空公司固定的提成。

2.我国支线航空业的发展历程

随着航空出行需求增长，我国支线航空近十年也得到了快速发展。在国家行业及地方政策的支持下，支线航空已经在民航运输体系和中国建设基本航空服务的民航发展规划中占据了不可替代的地位。从中国民航局数据来看，支线机场客流量增速明显，2014年中国支线机场平均运量增长率为16%，是干线机场的1.78倍。2010-2015年的5年里，支线航线网络增长27%，运力投放增长116%。

目前我国航空干线网络已经基本形成规模，支线机场可以与已有的航空干线网络对接，利用中转联程的运作模式，即可形成完整的“空中高速公路”网，广泛地实现中小城市交通的快速通达，推动我国民航覆盖的地区范围。

图表：我国航空市场结构

图表来源：公开资料整理

图表：2014年中国支线机场与干线机场客流量增长率对比

图表来源：公开资料整理

图表：2014年中国支线机场与干线机场客流量增长率对比

图表来源：公开资料整理

二、我国支线航空业的发展前景

支线航空发展有助于发达地区向欠发达地区的智力投放，加速三、四线城市发展；能有效提高偏远地区通达性、实现国家精准扶贫战略目标，助力建设小康社会。

1. 支线航空的相较于其他交通的优势及发展空间

支线航空的相较于高速和铁路效率更高，优势更明显：

支线机场建设具有周期短、布点快、针对性强的特点，一般只需1-2年即可达到通航条件；先期投资少，平均两公里铁路的投资即可建成一个支线机场；

支线航空建设基本不受地形条件限制，偏远地区优势更为明显，是连接偏远地区分散的人口及资源最高效的交通方式；

支线航空航线至少有一端在支线机场，有利于协助各地方政府优化各类扶贫资源配置，提高扶贫的精准性和有效性。

目前，我国支线航空业经历了近10年的快速发展，但与欧美发达国家相比，在业务规模、市场份额尚存巨大提升空间：

通达性尚需提高。相较干线节点城市，我国中目前小城市的通达性仍存在巨大差距，干线节点城市航空通达性指标时间平均为5个多小时，支线节点城市则平均为14个多小时，支线航空网络的通达性指标明显落后于干线航空网络的发展水平。

支线机场尚存较大发展空间。目前干支线机场发展均衡略微差强人意，干支线运输有效协作性有待加强，枢纽机场的中转功能和航空网络的整体效能发挥还需提高。截至2016年底，我国民航机场共有218个，其中定期航班通航机场216个：年旅客吞吐量1,000万人次以上的机场有28个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的79.1%，其中首都机场突破9,000万人次，上海两场合计突破1亿人次，北京、上海和广州三大城市机场旅客吞吐量占

全部境内机场旅客吞吐量的26.2%；年旅客吞吐量200-1,000万人次机场有21个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的12.8%；年旅客吞吐量200万人次以下的机场有169个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的8.1%。

图表：我国支线航空的现状 & 机遇

图表来源：公开资料整理

根据国务院批准的《全国民用机场布局规划》，到2020年全国80%以上的县级行政单位能够在地面交通100公里或1.5小时车程内享受到航空服务，未来支线航空将迎来高速发展。

2.我国主要运营支线航空的公司：华夏、天津、幸福、北部湾

目前我国支线航空市场的主要运营航空公司有华夏航空、天津航空、幸福航空、北部湾航空等。

1.华夏航空-A股第一家支线航空上市公司

华夏航空是成立较早的民营航空公司，于今年3月份深圳交易所上市。公司在国内支线市场占据较高市场份额，在支线市场中高端公商务及旅游休闲客户群体中拥有良好的口碑和较高的声誉。按航点划分，公司覆盖的支线航点占国内支线航点的34.2%；按航线划分，公司支线航线数量占国内支线航线总数的9.9%，在国内支线航空市场均名列前茅。

图表：公司支线航线数量保持较高增长

图表来源：公开资料整理

公司较早进入了支线航空领域，开辟多条独飞航线。随近年来国民经济的快速增长和国民收入的稳步提高，普通民众出行的偏好发生了较大变化，对出行方式的便捷性、舒适性有了更高要求，因此航空已经成为越来越多二、三、四线普通民众出行的首选途径，支线航空需求明显上升。

图表：公司基地数量、飞机数量、航线数量据保持较快增长

图表来源：公开资料整理

公司目前至今为止已开辟往来重庆、贵阳、银川、西安、呼和浩特、毕节、安顺、乌兰浩特、通辽、二连浩特、海拉尔、黔江、万州、荔波、黎平、海口、三亚、大连、北海、桂林、梧州、珠海等城市的航线。由于各个机场时刻资源有限，公司先进入一个机场即占有了优质的时刻资源，后进入的公司就只能选择较差的时刻或者无时刻可选而无法进入该市场。

图表：2014年中国支线机场与干线机场客流量增长率对比

图表来源：公开资料整理

图表：近2年华夏航空财务费用下降明显

图表来源：公开资料整理

图表：自2015年期公司利润率出现小幅下滑

图表来源：公开资料整理

2.天津航空-支线机队规模最大、支线航线最多

天津航空目前是我国支线机队规模最大、支线航线数量最多的航空公司，但其同时运行国内干线和国际航线，不是一家典型的支线航空公司，且正逐步由支线转入干线。

公司前身为大新华快运航空有限公司，由海航集团和天津市政府共同出资组建，海南航空股份有限公司持有公司96.99%的股份，天津保税区投资有限公司持股3.01%。

目前，天津航空拥有以A330、A320、E190等机型为主的年轻豪华机队，总机队规模90余架，逐步建立起包含天津、西安、呼和浩特、乌鲁木齐等8大枢纽的区域航线网络，累计开通国际国内航线250余条，拥有超过30条国际航线，航线网络遍布全国，连接日本、韩国、俄罗斯、泰国等周边国家和地区，直飞英国、新西兰，通航城市100余座，2016年旅客运输量达到1200余万人次。

图表：天津航空机队及座位布局介绍

图表来源：公开资料整理

2016年6月起，公司开始国际化战略转型，逐步开始向面向国内外市场的枢纽网络型航空公司转变。将发展目标定位为主营中远程干线业务的航空公司，不断开通、健全覆盖更多大中型城市的中远程航线网络，构建国内国际航线网络布局，目标打造具有区域主导竞争优势和一定国际影响力的航空公司。

3.幸福航空-主营支线，市场主要参与者

幸福航空是以支线航空为主营的航空公司，天津是其主运营基地，公司采用支线飞机运营支线航线，主力机型为国产新舟60飞机。2016年10月，幸福航空合并了奥凯航空旗下全部新舟60机型支线业务，扩大了机队规模和网络范围。经过整合重组后，公司成为全球最大形成商业规模的国产民机运营商，是目前我国支线航空市场的主要参与者。

公司最早由中航工业控股的原幸福航空与奥凯支线业务整合成立的，是第一家国有资本与民营资本混合所有制形式组建的航空公司，共拥有新舟60飞机23架，员工1200余名，建成运营基地10余个，已开通航线30余条。公司后续将继续运营国产新舟系列飞机，通过加大运力投入拓展国内市场，构建更加完善的国内支线航线网络。

另外，公司在2017年引进窄体机开发干线市场，形成“支干结合”的运营格局。根据公司的规划目标，至2020年公司机队规模将达到50架，并建立天津、西安、哈尔滨、烟台、合肥、银川、阿拉善、长沙、张家界、襄阳、黄山等15个国内过夜基地。

4.北部湾航空-逐步开启国内国际航线布局

北部湾航空为海航集团旗下天津航空控股子公司，自2015年2月起正式运营，以广西南宁吴圩国际机场作为主运营基地。其中天津航空现金出资21亿元，占注册资本70%，广西北投民航投资有限公司出资9亿元，占注册资本30%。

截止至2017年7月，北部湾航空运力规模已达22架，其中6架空客A320、16架ERJ190，航线扩充至50余条，通航城市50余座。北部湾航空的建立，将进一步充实南宁至国内一、二线城市骨干网络和港澳台、东盟经济发达国家首府城市航线网络。随着机队规模扩大和

市场拓展，北部湾航空将逐步开通国内其他城市航线及东南亚国际航线。

观研天下发布的《2018年中国支线航空行业分析报告-市场运营态势与发展前景研究》内容严谨、数据翔实，更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展动向、市场前景、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。

它是业内企业、相关投资公司及政府部门准确把握行业发展趋势，洞悉行业竞争格局，规避经营和投资风险，制定正确竞争和投资战略决策的重要决策依据之一。本报告是全面了解行业以及对本行业进行投资不可或缺的重要工具。观研天下是国内知名的行业信息咨询机构，拥有资深的专家团队，多年来已经为上万家企业单位、咨询机构、金融机构、行业协会、个人投资者等提供了专业的行业分析报告，客户涵盖了华为、中国石油、中国电信、中国建筑、惠普、迪士尼等国内外行业领先企业，并得到了客户的广泛认可。

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。本研究报告采用的行业分析方法包括波特五力模型分析法、SWOT分析法、PEST分析法，对行业进行全面的内外部环境分析，同时通过资深分析师对目前国家经济形势的走势以及市场发展趋势和当前行业热点分析，预测行业未来的发展方向、新兴热点、市场空间、技术趋势以及未来发展战略等。

【报告大纲】

第一章 2016-2018年中国支线航空行业发展概述

第一节 支线航空行业发展情况概述

- 一、支线航空行业相关定义
- 二、支线航空行业基本情况介绍
- 三、支线航空行业发展特点分析

第二节 中国支线航空行业上下游产业链分析

- 一、产业链模型原理介绍
- 二、支线航空行业产业链条分析
- 三、中国支线航空行业产业链环节分析
 - 1、上游产业
 - 2、下游产业

第三节 中国支线航空行业生命周期分析

- 一、支线航空行业生命周期理论概述
- 二、支线航空行业所属的生命周期分析

第四节 支线航空行业经济指标分析

- 一、支线航空行业的赢利性分析
- 二、支线航空行业的经济周期分析
- 三、支线航空行业附加值的提升空间分析

第五节 国内支线航空行业进入壁垒分析

- 一、支线航空行业资金壁垒分析
- 二、支线航空行业技术壁垒分析
- 三、支线航空行业人才壁垒分析
- 四、支线航空行业品牌壁垒分析
- 五、支线航空行业其他壁垒分析

第二章 2016-2018年全球支线航空行业市场发展现状分析

第一节 全球支线航空行业发展历程回顾

第二节 全球支线航空行业市场区域分布情况

第三节 亚洲支线航空行业地区市场分析

- 一、亚洲支线航空行业市场现状分析
- 二、亚洲支线航空行业市场规模与市场需求分析
- 三、亚洲支线航空行业市场前景分析

第四节 北美支线航空行业地区市场分析

- 一、北美支线航空行业市场现状分析
- 二、北美支线航空行业市场规模与市场需求分析
- 三、北美支线航空行业市场前景分析

第五节 欧盟支线航空行业地区市场分析

- 一、欧盟支线航空行业市场现状分析
- 二、欧盟支线航空行业市场规模与市场需求分析
- 三、欧盟支线航空行业市场前景分析

第六节 2018-2024年世界支线航空行业分布走势预测

第七节 2018-2024年全球支线航空行业市场规模预测

第三章 中国支线航空产业发展环境分析

第一节 我国宏观经济环境分析

- 一、中国GDP增长情况分析

二、工业经济发展形势分析

三、社会固定资产投资分析

四、全社会消费品支线航空总额

五、城乡居民收入增长分析

六、居民消费价格变化分析

七、对外贸易发展形势分析

第二节 中国支线航空行业政策环境分析

一、行业监管体制现状

二、行业主要政策法规

第三节 中国支线航空产业社会环境发展分析

一、人口环境分析

二、教育环境分析

三、文化环境分析

四、生态环境分析

五、消费观念分析

第四章 中国支线航空行业运行情况

第一节 中国支线航空行业发展状况情况介绍

一、行业发展历程回顾

二、行业创新情况分析

三、行业发展特点分析

第二节 中国支线航空行业市场规模分析

第三节 中国支线航空行业供应情况分析

第四节 中国支线航空行业需求情况分析

第五节 中国支线航空行业供需平衡分析

第六节 中国支线航空行业发展趋势分析

第五章 中国支线航空所属行业运行数据监测

第一节 中国支线航空所属行业总体规模分析

一、企业数量结构分析

二、行业资产规模分析

第二节 中国支线航空所属行业产销与费用分析

一、流动资产

二、销售收入分析

三、负债分析

四、利润规模分析

五、产值分析

第三节 中国支线航空所属行业财务指标分析

一、行业盈利能力分析

二、行业偿债能力分析

三、行业营运能力分析

四、行业发展能力分析

第六章 2016-2018年中国支线航空市场格局分析

第一节 中国支线航空行业竞争现状分析

一、中国支线航空行业竞争情况分析

二、中国支线航空行业主要品牌分析

第二节 中国支线航空行业集中度分析

一、中国支线航空行业市场集中度分析

二、中国支线航空行业企业集中度分析

第三节 中国支线航空行业存在的问题

第四节 中国支线航空行业解决问题的策略分析

第五节 中国支线航空行业竞争力分析

一、生产要素

二、需求条件

三、支援与相关产业

四、企业战略、结构与竞争状态

五、政府的作用

第七章 2016-2018年中国支线航空行业需求特点与价格走势分析

第一节 中国支线航空行业消费特点

第二节 中国支线航空行业消费偏好分析

一、需求偏好

二、价格偏好

三、品牌偏好

四、其他偏好

第三节 支线航空行业成本分析

第四节 支线航空行业价格影响因素分析

一、供需因素

二、成本因素

三、渠道因素

四、其他因素

第五节 中国支线航空行业价格现状分析

第六节 中国支线航空行业平均价格走势预测

一、中国支线航空行业价格影响因素

二、中国支线航空行业平均价格走势预测

三、中国支线航空行业平均价格增速预测

第八章 2016-2018年中国支线航空行业区域市场现状分析

第一节 中国支线航空行业区域市场规模分布

第二节 中国华东地支线航空市场分析

一、华东地区概述

二、华东地区经济环境分析

三、华东地区支线航空市场规模分析

四、华东地区支线航空市场规模预测

第三节 华中地区市场分析

一、华中地区概述

二、华中地区经济环境分析

三、华中地区支线航空市场规模分析

四、华中地区支线航空市场规模预测

第四节 华南地区市场分析

一、华南地区概述

二、华南地区经济环境分析

三、华南地区支线航空市场规模分析

第九章 2016-2018年中国支线航空行业竞争情况

第一节 中国支线航空行业竞争结构分析（波特五力模型）

一、现有企业间竞争

二、潜在进入者分析

三、替代品威胁分析

四、供应商议价能力

五、客户议价能力

第二节 中国支线航空行业SWOT分析

一、行业优势分析

二、行业劣势分析

三、行业机会分析

四、行业威胁分析

第三节 中国支线航空行业竞争环境分析（PEST）

一、政策环境

二、经济环境

三、社会环境

四、技术环境

第十章 支线航空行业企业分析（随数据更新有调整）

第一节 企业

一、企业概况

二、主营产品

三、运营情况

1、主要经济指标情况

2、企业盈利能力分析

3、企业偿债能力分析

4、企业运营能力分析

5、企业成长能力分析

四、公司优劣势分析

第二节 企业

一、企业概况

二、主营产品

三、运营情况

1、主要经济指标情况

2、企业盈利能力分析

3、企业偿债能力分析

4、企业运营能力分析

5、企业成长能力分析

四、公司优劣势分析

第三节 企业

一、企业概况

二、主营产品

三、运营情况

1、主要经济指标情况

2、企业盈利能力分析

3、企业偿债能力分析

4、企业运营能力分析

5、企业成长能力分析

四、公司优劣势分析

第四节 企业

一、企业概况

二、主营产品

三、运营情况

1、主要经济指标情况

2、企业盈利能力分析

3、企业偿债能力分析

4、企业运营能力分析

5、企业成长能力分析

四、公司优劣势分析

第五节 企业

一、企业概况

二、主营产品

三、运营情况

1、主要经济指标情况

2、企业盈利能力分析

3、企业偿债能力分析

4、企业运营能力分析

5、企业成长能力分析

四、公司优劣势分析

第十一章 2018-2024年中国支线航空行业发展前景分析与预测

第一节 中国支线航空行业未来发展前景分析

一、支线航空行业国内投资环境分析

二、中国支线航空行业市场机会分析

三、中国支线航空行业投资增速预测

第二节 中国支线航空行业未来发展趋势预测

第三节 中国支线航空行业市场发展预测

一、中国支线航空行业市场规模预测

二、中国支线航空行业市场规模增速预测

三、中国支线航空行业产值规模预测

四、中国支线航空行业产值增速预测

五、中国支线航空行业供需情况预测

第四节中国支线航空行业盈利走势预测

一、中国支线航空行业毛利润同比增速预测

二、中国支线航空行业利润总额同比增速预测

第十二章 2018-2024年中国支线航空行业投资风险与营销分析

第一节 支线航空行业投资风险分析

一、支线航空行业政策风险分析

二、支线航空行业技术风险分析

三、支线航空行业竞争风险分析

四、支线航空行业其他风险分析

第二节 支线航空行业企业经营发展分析及建议

一、支线航空行业经营模式

二、支线航空行业销售模式

三、支线航空行业创新方向

第三节 支线航空行业应对策略

一、把握国家投资的契机

二、竞争性战略联盟的实施

三、企业自身应对策略

第十三章 2018-2024年中国支线航空行业发展策略及投资建议

第一节 中国支线航空行业品牌战略分析

一、支线航空企业品牌的重要性

二、支线航空企业实施品牌战略的意义

三、支线航空企业品牌的现状分析

四、支线航空企业的品牌战略

五、支线航空品牌战略管理的策略

第二节 中国支线航空行业市场重点客户战略实施

一、实施重点客户战略的必要性

二、合理确立重点客户

三、对重点客户的营销策略

四、强化重点客户的管理

五、实施重点客户战略要重点解决的问题

第三节 中国支线航空行业战略综合规划分析

- 一、战略综合规划
- 二、技术开发战略
- 三、业务组合战略
- 四、区域战略规划
- 五、产业战略规划
- 六、营销品牌战略
- 七、竞争战略规划

第十四章 2018-2024年中国支线航空行业发展策略及投资建议

第一节 中国支线航空行业产品策略分析

- 一、服务产品开发策略
- 二、市场细分策略
- 三、目标市场的选择

第二节 中国支线航空行业定价策略分析

第三节 中国支线航空行业营销渠道策略

- 一、支线航空行业渠道选择策略
- 二、支线航空行业营销策略

第四节 中国支线航空行业价格策略

第五节 观研天下行业分析师投资建议

- 一、中国支线航空行业重点投资区域分析
- 二、中国支线航空行业重点投资产品分析

图表详见正文（GYJPZQ）

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/kongyun/340476340476.html>