

# 2017-2022年中国民用航空 市场供需预测及战略咨询报告

## 报告目录及图表目录

智研数据研究中心 编制

[www.abaogao.com](http://www.abaogao.com)

## 一、报告报价

《2017-2022年中国民用航空市场供需预测及战略咨询报告》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/883827V11E.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

民用航空，是指使用各类航空器从事除了军事性质（包括国防、警察和海关）以外的所有的航空活动。民用航空分为两部分，商业航空（航空运输）和通用航空。我国民航从小到大，发展迅速，已经成为世界上第二大航空运输系统。“十一五”期间，我国民航服务能力快速提高，具备了先进的安全理念和水平、较为雄厚的物质技术基础和基本完善的管理体制机制，行业发展站在了新的起点，并为长远可持续发展奠定了重要基础。

2012年，在世界经济不景气的情况下，我国民航主要运输指标保持平稳较快增长。2012年，全行业完成运输总周转量610.32亿吨公里，比2011年增加32.88亿吨公里，增长5.7%，其中旅客周转量446.43亿吨公里，比2011年增加42.90亿吨公里，增长10.6%；货邮周转量163.89亿吨公里，比2011年减少10.02亿吨公里，减少5.8%。

2013年全国民航完成旅客运输量3.5亿人次，旅客周转量5658.5亿人公里，比2012年分别增长10.9%和12.6%。完成货邮运输量557.6万吨，货邮周转量168.6亿吨公里，比2012年分别增长2.3%和2.9%。民航运输机场完成旅客吞吐量7.54亿人次，比上年增长11.0%。完成货邮吞吐量1258.5万吨，比2012年增长4.9%。

2014年行业发展势头良好，前三季度，全国民航实现运输总周转量557.2亿吨公里，同比增长10.6%，增速比2013年同期快0.5个百分点。旅客周转量4711.1亿客公里，同比增长11.7%，比2013年同期慢0.5个百分点。可提供客公里5812.0亿客公里，同比增长12.2%，比2013年同期快0.3个百分点。2014年前11个月全行业实现利润299.4亿元。

“十三五”时期，是我国全面建设小康社会的关键时期，是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期，国内外形势呈现新变化新特点。我国民航大众化、多样化趋势明显，快速增长仍是阶段性基本特征，民航发展迎来新的历史机遇期。未来一个较长时期，中国经济仍将保持平稳快速发展趋势，这将为我国民航的快速发展提供广阔的空间。到2020年，伴随中国全面建成小康社会，民航强国将初步成形。到2030年，中国将全面建成安全、高效、优质、绿色的现代化民用航空体系，实现从民航大国到民航强国的历史性转变，成为引领世界民航发展的国家。

2011-2015年中国民用航空运输完成客运量规模

智研数据研究中心发布的《2017-2022年中国民用航空市场供需预测及战略咨询报告》共十六章。首先介绍了民用航空相关概念及发展环境，接着分析了中国民用航空规模及消费需求，然后对中国民用航空市场运行态势进行了重点分析，最后分析了中国民用航空面临的机遇及发展前景。您若想对中国民用航空有个系统的了解或者想投资该行业，本报告将是您不可

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 民用航空相关概述

### 1.1 民用航空的概念及组成

#### 1.1.1 民用航空定义

#### 1.1.2 民用航空分类

#### 1.1.3 民用航空的组成

### 1.2 发展民用航空的意义

#### 1.2.1 民用航空在国民经济中的地位和作用

#### 1.2.2 民航业在促进经济发展方式转变中的作用

#### 1.2.3 发展民航业可有效促进经济结构调整

### 1.3 民航机场

#### 1.3.1 民用机场基本概述

#### 1.3.2 民用机场分类

#### 1.3.3 民用机场构成

#### 1.3.4 民用机场的拥有和运作

## 第二章 2013-2016年国际民用航空业发展状况

### 2.1 2013-2016年全球民航业整体分析

#### 2.1.1 世界民用航空业的特点

#### 2.1.2 全球民航市场全面分析

随着航空运输需求不断增长，服役飞机的数量不断增加，同时技术创新和机队更新也拉动了对新飞机的需求，到2014年底全球客机保有量增长至21600架。

2014年底全球客机保有量区域分布格局（分机型） - 亚太 北美 欧洲 中东 拉美 俄罗斯及独联体 非洲 全球

大型宽体机	280	100	180	110	-	60	10	740	中型宽体机	530	320				
350	300	30	30	60	1,620	小型宽体机	780	730	380	250	130	170	80	2,520	窄体机
4,130	3,850	3,240	540	1,220	730	430	14,140	支线喷气机	130	1,700	300	60	90	190	110

2,580 合计 5,850 6,700 4,450 1,260 1,470 1,180 690 21,600

根据波音预测：2015-2034年间全球客机交付总量将达到38050架，当中亚太地区是全球最大的客机交付市场，期间总量为14330架，其次是北美（7890架）；欧洲（7310架）。2034年全球客机保有量将达到43560架。

2015-2034年全球客机交付量预测（架） - 亚太 北美 欧洲 中东 拉美 俄罗斯及独联体 非洲 全球

大型宽体机	140	20	40	300	-	40	-	540	中型宽体机	1,530	490	510	880	30
小型宽体机	1,920	690	910	560	310	120	260	4,770	窄体机	10,370	5,070	5,770	1,410	2,520
支线喷气机	370	1,620	80	30	160	190	40	2,490	合计	14,330	7,890	7,310	3,180	3,020
	1,150	1,170	38,050											

2034年全球客机保有量预测（架） - 亚太 北美 欧洲 中东 拉美 俄罗斯及独联体 非洲 全球

大型宽体机	180	60	100	260	-	70	-	670	中型宽体机	1,620	530	550	900	40
小型宽体机	2,270	910	1,070	660	380	210	300	5,800	窄体机	11,730	6,190	5,730	1,600	3,020
支线喷气机	380	1,660	110	60	180	210	60	2,660	合计	16,180	9,350	7,560	3,480	3,620
	1,720	1,650	43,560											

### 2.1.3 2013年世界民航业安全水平创纪录

### 2.1.4 2014年国际民航业发展向好

### 2.1.5 2014年国际民航市场全面分析

### 2.1.6 2015年国际航空业安全形势

### 2.1.7 2016年国际民航业发展形势

### 2.1.8 股权联盟影响世界民航市场格局

## 2.2 美国

### 2.2.1 美国航空业运行状况

### 2.2.2 2014年美国民航业发展综述

### 2.2.3 2014年美国国内航线运营情况

### 2.2.4 AMR集团与全美航空合并

### 2.2.5 2016年美国民航业发展现状

### 2.2.6 美国民航业乘客投诉情况分析

## 2.3 俄罗斯

### 2.3.1 俄罗斯民用航空业走向复苏

### 2.3.2 俄罗斯大力整顿民航业提高飞行安全

- 2.3.3 2015年俄罗斯民用航空业运行综述
- 2.3.4 俄罗斯出台政策扶持民航业发展
- 2.3.5 2016年俄罗斯民航业运行现状分析
- 2.3.6 2020年前俄罗斯民航机场网络发展规划
- 2.4 其它地区及国家
  - 2.4.1 2016年民航业新兴市场分析
  - 2.4.2 亚太地区民航业面临的发展机遇
  - 2.4.3 非洲民航运输业面临多重挑战
  - 2.4.4 海湾国家民航业在整体崛起
  - 2.4.5 2014-2016年韩国民航业的发展
  - 2.4.6 马来西亚民航业发展状况
  - 2.4.7 越南航空业市场潜力巨大

### 第三章 2013-2016年中国民用航空业分析

- 3.1 中国民航业总体综述
  - 3.1.1 中国民航业发展经历四个阶段
  - 3.1.2 中国民航业的显著特征
  - 3.1.3 中国民航业国际地位日益提高
  - 3.1.4 中国民用航空业总体状况
  - 3.1.5 我国民航业国际竞争力剖析
  - 3.1.6 中国民航业SWOT分析
- 3.2 2013-2016年中国民用航空业经济运行分析
  - 3.2.1 2013年我国民用航空业运行状况
  - 3.2.2 2013年中国民航业安全生产形势平稳
  - 3.2.3 2014年我国民航业经济运行状况
  - 3.2.4 2014年我国民用航空业发展分析
  - 3.2.5 2015年我国民航业经济运行状况
  - 3.2.6 2016年我国民用航空业发展态势
- 3.3 2014-2016年民用航空业改革分析
  - 3.3.1 中国民航业改革历程
  - 3.3.2 中国民航业改革发展现状
  - 3.3.3 国内外兴起航空运输自由化潮流

- 3.3.4 中国民航业面对自由化的选择
- 3.3.5 中国实施航空自由化的政策和法律研究
- 3.3.6 我国民航市场化改革路径依赖性分析
- 3.4 2014-2016年民航业碳减排分析
  - 3.4.1 全球民航业面临碳减排考验
  - 3.4.2 全球加快制定碳减排方案
  - 3.4.3 民航业积极参与碳减排行动
  - 3.4.4 我国民航业应对碳减排策略分析
  - 3.4.5 我国民航业“绿色升级”应对碳税
  - 3.4.6 民航业减排未来发展态势
- 3.5 2014-2016年民航安全分析
  - 3.5.1 我国民航安检状况及改革构想
  - 3.5.2 我国民航主要安全工作现状特点
  - 3.5.3 民航机场安全管理系统（SMS）建设
  - 3.5.4 民航安全管理体系（SMS）方案策划
  - 3.5.5 实施民航安全管理体系的步骤和思路
  - 3.5.6 民航企业安全管理体系有效性的检验方法
  - 3.5.7 新形势下通用航空安全监管策略
- 3.6 2014-2016年中国部分地区民航业的发展
  - 3.6.1 澳门
  - 3.6.2 河北
  - 3.6.3 山东
  - 3.6.4 江苏
  - 3.6.5 浙江
  - 3.6.6 广东
  - 3.6.7 安徽
  - 3.6.8 湖北
  - 3.6.9 云南
  - 3.6.10 新疆
  - 3.6.11 西藏
- 3.7 中国民航业发展思考
  - 3.7.1 我国民航业发展进入新常态

- 3.7.2 中国民航业面临的机遇与挑战分析
- 3.7.3 我国民航业可持续发展的策略
- 3.7.4 建设民航强国的发展路线
- 3.7.5 推动我国民航业发展的几点建议

#### 第四章 2014-2016年民用航空运输市场分析

- 4.1 GDP与民航运输业的关系分析
  - 4.1.1 GDP与民航运输增速对比
  - 4.1.2 民航业与GDP增长的关系
  - 4.1.3 经济增长影响民航业发展
- 4.2 民用航空运输发展周期分析
  - 4.2.1 航空运输周期性波动的特点
  - 4.2.2 航空运输周期波动成因分析
  - 4.2.3 运输周期与企业盈利能力相关性
  - 4.2.4 企业规避行业周期风险的思路
  - 4.2.5 抗御波动风险需政策助力
- 4.3 2014-2016年航空运输市场供求及竞争分析
  - 4.3.1 市场供给分析
  - 4.3.2 运输市场需求
  - 4.3.3 运输市场结构
  - 4.3.4 市场竞争环境
  - 4.3.5 客运价格分析
- 4.4 2014-2016年航空运输消费者投诉分析
  - 4.4.1 2014年中国航空运输投诉状况
  - 4.4.2 2015年中国航空运输投诉状况
  - 4.4.3 2016年中国航空运输投诉状况

#### 第五章 2014-2016年民航货运市场分析

- 5.1 2014-2016年全球航空货运市场概述
  - 5.1.1 航空货运价值链介绍
  - 5.1.2 全球航空货运市场综述
  - 5.1.3 全球航空货运业区域格局



- 5.1.4 全球货运航企竞争格局
- 5.2 2014-2016年中国航空货运业发展分析
  - 5.2.1 行业发展迅速
  - 5.2.2 货邮运输规模
  - 5.2.3 行业发展态势
  - 5.2.4 行业发展动态
  - 5.2.5 面临的机遇与挑战
- 5.3 2014-2016年航空业电子货运分析
  - 5.3.1 行业发展特点及趋势
  - 5.3.2 发展电子货运需求迫切
  - 5.3.3 航企加速推广电子货运
  - 5.3.4 航空货运发展模式
  - 5.3.5 电子运单发展态势
- 5.4 2014-2016年航空货运细分业务分析
  - 5.4.1 邮件业务可行性分析
  - 5.4.2 航空货运快递业务现状
  - 5.4.3 航企积极涉足快递业
  - 5.4.4 鲜活物品运输要求高
- 5.5 中国航空货运业存在的问题及对策
  - 5.5.1 中国航空货运业存在的问题
  - 5.5.2 航空货运中转联运相关问题
  - 5.5.3 积极推动行业发展的建议
  - 5.5.4 充分发挥航空货站的作用
  - 5.5.5 加大机场物流园建设力度
  - 5.5.6 发展快递业务策略
- 5.6 2014-2016年航空货运国际竞争力分析
  - 5.6.1 国际竞争力的内涵
  - 5.6.2 我国企业生存状况
  - 5.6.3 把握市场亮点加快创新
  - 5.6.4 打造行业优质供应链
  - 5.6.5 提升企业竞争力的路径
- 5.7 航空货运业发展前景分析

- 5.7.1 全球航空货运业发展走向
- 5.7.2 “十三五”行业发展布局
- 5.7.3 行业发展趋势
- 5.7.4 未来发展方向

## 第六章 2014-2016年民航客运市场分析

- 6.1 2014-2016年全球民航客运市场概况
  - 6.1.1 2014年国际航空客运平稳发展
  - 6.1.2 2015年全球航空客运发展态势
  - 6.1.3 2016年国际航空客运市场回暖
  - 6.1.4 全球各地区机场客运量
- 6.2 2014-2016年中国民航客运规模分析
  - 6.2.1 旅客运输规模
  - 6.2.2 国际航线增速
  - 6.2.3 市场集中度
  - 6.2.4 区域发展格局
  - 6.2.5 未来规模展望
- 6.3 2014-2016年民航客运“两舱”分析
  - 6.3.1 全球“两舱”客运现状与趋势
  - 6.3.2 国内航线“两舱”自主定价
  - 6.3.3 民航客运“两舱”销售状况
  - 6.3.4 新规对民航“两舱”的影响
  - 6.3.5 加强服务做强“两舱”业务
- 6.4 2014-2016年民航客运经济舱分析
  - 6.4.1 经济舱市场需求升级
  - 6.4.2 高端经济舱发展潜力
  - 6.4.3 高端经济舱市场前景
- 6.5 2014-2016年民航客运机票分析
  - 6.5.1 电子客票发展模式
  - 6.5.2 电子客票多元化策略
  - 6.5.3 机票价格管制放松
  - 6.5.4 在线机票市场规模

6.5.5 在线机票发展趋势

6.6 2014-2016年民航客运营销与服务分析

6.6.1 强化航企营销能力

6.6.2 客户创新策略

6.6.3 在线营销发展趋向

6.6.4 高端旅客服务策略

6.6.5 地面服务策略

6.6.6 亚航经营经验解析

第七章 2014-2016年低成本航空发展分析

7.1 2014-2016年全球低成本航空市场状况

7.1.1 低成本航空概述

7.1.2 低成本航空日渐壮大

7.1.3 全球重点企业运营对比

7.1.4 美国低成本航空竞争力

7.1.5 欧洲低成本航空竞争力

7.1.6 日本低成本航空发展经验

7.1.7 韩国低成本航空发展状况

7.2 2014-2016年中国低成本航空的发展

7.2.1 发展低成本航空的经济意义

7.2.2 中国低成本航空业发展强劲

7.2.3 低成本航空市场竞争

7.2.4 低成本航空挑战行业格局

7.2.5 澳门机场低成本航空运营状况

7.2.6 国内廉价航空市场潜力

7.2.7 新政扶持“低成本航空”

7.3 低成本航空发展思考

7.3.1 低成本航企运营模式

7.3.2 低成本航空影响因素及战略

7.3.3 低成本航空在中国的适应性

7.3.4 低成本航企发展难点

7.3.5 低成本航空服务水平

- 7.3.6 中国低成本航空发展挑战及思路
- 7.4 低成本航空经营策略
  - 7.4.1 低成本航空发展经验
  - 7.4.2 成立廉价航空联盟
  - 7.4.3 企业聚焦服务质量
  - 7.4.4 低成本航企致胜之道
  - 7.4.5 航企成本与盈利策略
  - 7.4.6 “常旅客项目”可行性分析
- 7.5 主要低成本航空公司发展案例分析
  - 7.5.1 瑞安与易捷优势对比
  - 7.5.2 亚洲低成本策略
  - 7.5.3 非凡航空失败经验
  - 7.5.4 春秋航空发展特色

## 第八章 2013-2016年民航业整合分析

- 8.1 2013-2016年世界民航业的整合状况
  - 8.1.1 世界民航业整合进入新阶段
  - 8.1.2 重组整合将对民航业产生巨大影响
  - 8.1.3 全球航空业再掀整合潮
  - 8.1.4 2016年美国民航业整合动向
  - 8.1.5 拉美地区航空业整合步伐提速
- 8.2 美国联合航空合并大陆航空深入分析
  - 8.2.1 合并过程
  - 8.2.2 合并背景及前途
  - 8.2.3 合并之后隐忧犹存
- 8.3 2014-2016年中国民航业整合形势分析
  - 8.3.1 国内“五大航”向“三大航”的格局转变
  - 8.3.2 “三大航”相互渗透折射重组趋向
  - 8.3.3 海航整合升级国内第四大航空集团
  - 8.3.4 我国航空货运业亟待行业整合
  - 8.3.5 机票价格改革将加剧民航业整合
  - 8.3.6 2016年我国民航业整合动向

## 8.4 全球航空行业联盟态势分析

### 8.4.1 全球航空公司联盟改变行业竞争格局

### 8.4.2 航空公司联盟的双面影响

### 8.4.3 中国航空业进入联盟竞合时代

### 8.4.4 三大航入盟后面临的机遇和挑战分析

## 第九章 2014-2016年民用航空航线分析

### 9.1 2014-2016年国际航线发展分析

#### 9.1.1 区域机场涉足国际航线机遇与风险并存

#### 9.1.2 中国鼓励国内航企拓展国际航线

#### 9.1.3 中国国际航线的低成本竞争格局

#### 9.1.4 中国发展国际航线的对策建议

### 9.2 2014-2016年民用航空航线管理与执行状况

#### 9.2.1 我国航线航班管理状况解析

#### 9.2.2 我国航线航班执行状况分析

#### 9.2.3 我国航线核心市场竞争状况分析

#### 9.2.4 中美主要航线的竞争度对比分析

### 9.3 2014-2016年中国支线航空发展分析

#### 9.3.1 发展支线航空的重要性

#### 9.3.2 中国支线航空的发展现状

#### 9.3.3 中国支线航空市场的竞争态势

#### 9.3.4 我国大力发展支线航空

#### 9.3.5 我国支线航空发展缓慢的原因

#### 9.3.6 我国支线航空发展的对策建议

#### 9.3.7 我国支线航空面临空前发展机遇

### 9.4 2014-2016年通勤航空发展分析

#### 9.4.1 通勤航空模式特点浅析

#### 9.4.2 国外通勤航空发展状况

#### 9.4.3 我国民航启动通勤航空模式的战略价值

#### 9.4.4 我国通勤航空试点项目的探索

#### 9.4.5 通勤航空在交通扶贫中大有可为

#### 9.4.6 我国通勤航空可持续发展的建议

- 9.4.7 中国式通勤航空模式设计构想
- 9.5 2014-2016年重点地区支线航空发展动态
  - 9.5.1 西部地区支线机场建设提速
  - 9.5.2 新疆支线航空保持良好发展势头
  - 9.5.3 河北再开省内航空支线
  - 9.5.4 湖南支线航空的发展现状
  - 9.5.5 江西支线航空的发展现状
  - 9.5.6 云南支线航空的发展形势
  - 9.5.7 贵州支线航空的发展布局
- 9.6 支线航空与干线航空的融合发展分析
  - 9.6.1 中国努力建设涵盖干线和支线各级航运平台
  - 9.6.2 我国干支线航空须协同发展
  - 9.6.3 “大支线、小干线”机场的发展困境
  - 9.6.4 “大支线、小干线”机场的发展策略

## 第十章 2014-2016年民航业与高速铁路行业的竞争

- 10.1 2014-2016年中国高铁行业发展概况
  - 10.1.1 高铁发展历经四个阶段
  - 10.1.2 高铁技术的优势
  - 10.1.3 高铁与民航的优势距离
  - 10.1.4 中国高铁运营总里程居世界首位
  - 10.1.5 我国高速铁路客运专线建设进展
  - 10.1.6 中国高速铁路未来建设规划
- 10.2 2014-2016年高铁对民航业的影响分析
  - 10.2.1 国外高铁对民航业的影响
  - 10.2.2 高铁对我国民航业的冲击
  - 10.2.3 高铁网络对国内民航业的影响分析
  - 10.2.4 国内航空与铁路运输市场竞争激烈
  - 10.2.5 高铁全线贯通对航空市场影响加深
- 10.3 民航业在竞争中的机会
  - 10.3.1 从铁路客运自身发展趋势分析
  - 10.3.2 从旅客的理性选择分析

- 10.3.3 从国民交通需求增长趋势分析
- 10.4 民航业应对高铁竞争的策略
  - 10.4.1 国外民航业应对高铁发展的经验借鉴
  - 10.4.2 民航业应对高铁业竞争的策略分歧
  - 10.4.3 民航业应对高铁竞争的战略选择
  - 10.4.4 民航应对高铁挑战的策略
  - 10.4.5 航空公司可采取的应对措施
- 10.5 2014-2016年空铁联运分析
  - 10.5.1 空铁联运概述
  - 10.5.2 国际空铁联运如火如荼
  - 10.5.3 国内空铁运输关系将以合作为主
  - 10.5.4 空铁联运拉动我国航空产业链升级
  - 10.5.5 空铁联运实现高铁航空业共赢发展

## 第十一章 2014-2016年通用航空发展分析

- 11.1 2014-2016年通用航空业发展综述
  - 11.1.1 产业的概念与内涵
  - 11.1.2 产业的主要特点
  - 11.1.3 产业发展的意义
  - 11.1.4 产业主要相关法律法规
- 11.2 2014-2016年中国通用航空业现状分析
  - 11.2.1 行业现状综述
  - 11.2.2 产业规模分析
  - 11.2.3 产业园基本状况
  - 11.2.4 产业链投资机会分析
  - 11.2.5 对外合作分析
- 11.3 通用航空在地震救援中的表现
  - 11.3.1 民用直升机救援运营分析
  - 11.3.2 通用航空飞行保障资源分析
  - 11.3.3 通用航空各种专业飞行服务保障分析
  - 11.3.4 中国加快通用航空应急救援体系建设
- 11.4 2014-2016年低空空域开放分析

- 11.4.1 中国空域结构简介
- 11.4.2 低空空域属性及开放计划
- 11.4.3 低空空域开放获得突破
- 11.4.4 低空改革加速为通用航空业带来机遇
- 11.4.5 推进低空空域开放的几点建议
- 11.5 中国通用航空产业发展面临的挑战
- 11.5.1 行业存在的主要瓶颈
- 11.5.2 产业配套服务发展瓶颈
- 11.5.3 市场准入制度存在的问题
- 11.6 中国通用航空产业发展思考
- 11.6.1 产业主要发展对策
- 11.6.2 加快产业发展的建议
- 11.6.3 完善市场准入制度的措施
- 11.7 “十三五”中国通用航空行业发展前景分析
- 11.7.1 发展面临的形势
- 11.7.2 发展的主要任务
- 11.7.3 主要运营业务需求预测
- 11.7.4 高端装备增长预测

## 第十二章 2014-2016年民用机场发展分析

- 12.1 2014-2016年中国民用机场概况
- 12.1.1 行业发展历程
- 12.1.2 发展面临的形势
- 12.1.3 行业经济特征
- 12.1.4 调整收费标准
- 12.1.5 经营管理模式
- 12.2 2014-2016年民航机场运营状况
- 12.2.1 机场数量分析
- 12.2.2 机场起降架次
- 12.2.3 旅客吞吐量
- 12.2.4 货邮吞吐量
- 12.2.5 重点机场吞吐量



## 12.3 2014-2016年民航机场建设情况

### 12.3.1 总体建设特点

### 12.3.2 相关政策法规

### 12.3.3 重点建设项目

### 12.3.4 未来建设热点

### 12.3.5 机场布局规划

## 12.4 2014-2016年民航机场建设投融资分析

### 12.4.1 投融资原则

### 12.4.2 建设投资规模

### 12.4.3 主要融资模式

### 12.4.4 投资风险分析

## 12.5 2014-2016年支线机场发展状况

### 12.5.1 发展的必要性和可行性

### 12.5.2 支线机场建设热潮

### 12.5.3 运作模式简析

### 12.5.4 面临的发展困局

### 12.5.5 支线机场发展方案

### 12.5.6 提高盈利能力措施

### 12.5.7 新增支线机场预测

## 第十三章 2014-2016年民航业发展相关影响因素分析

### 13.1 民航飞机

#### 13.1.1 飞机生产与航空运营有重大关联

#### 13.1.2 全球商用飞机储备订单量创新高

#### 13.1.3 全球民用运输机市场需求旺盛

#### 13.1.4 中国的大飞机战略解析

#### 13.1.5 国内外厂商布局飞机市场

#### 13.1.6 民用飞机制造业竞争结构分析

#### 13.1.7 国内通用航空飞机市场潜力巨大

#### 13.1.8 民用飞机市场前景分析

### 13.2 航空燃油

#### 13.2.1 2016年航空燃油附加费动态

- 13.2.2 民航局批准地沟油炼制航空煤油
- 13.2.3 2016年我国航空燃油附加费调整状况
- 13.2.4 航空燃油成本对企业的盈利影响
- 13.2.5 中石化布局航空燃油市场
- 13.2.6 国内外航空燃油技术动态
- 13.3 人民币汇率
  - 13.3.1 人民币升值影响航空业的主要途径
  - 13.3.2 人民币升值对民航业的影响
  - 13.3.3 人民币汇率走势分析

#### 第十四章 2014-2016年民用航空重点企业经营情况

- 14.1 中国东方航空股份有限公司
  - 14.1.1 企业发展概况
  - 14.1.2 经营效益分析
  - 14.1.3 业务经营分析
  - 14.1.4 财务状况分析
  - 14.1.5 未来前景展望
- 14.2 中国南方航空股份有限公司
  - 14.2.1 企业发展概况
  - 14.2.2 经营效益分析
  - 14.2.3 业务经营分析
  - 14.2.4 财务状况分析
  - 14.2.5 未来前景展望
- 14.3 海南航空股份有限公司
  - 14.3.1 企业发展概况
  - 14.3.2 经营效益分析
  - 14.3.3 业务经营分析
  - 14.3.4 财务状况分析
  - 14.3.5 未来前景展望
- 14.4 中国国际航空股份有限公司
  - 14.4.1 企业发展概况
  - 14.4.2 经营效益分析

14.4.3 业务经营分析

14.4.4 财务状况分析

14.4.5 未来前景展望

14.5 上市公司财务比较分析

14.5.1 盈利能力分析

14.5.2 成长能力分析

14.5.3 营运能力分析

14.5.4 偿债能力分析

第十五章 民用航空业发展前景预测

15.1 民航业发展趋势

15.1.1 中国民航业大众化发展趋势

15.1.2 中国民航机场建设未来发展方向

15.1.3 新常态下中国民航业发展趋势

15.1.4 中国民航业未来重要发展趋向

15.2 民航业发展预测

15.2.1 2016年我国民航业增长预测

15.2.2 十三五我国民航业投资预测

15.2.3 2020年中国民航运输量预测分析

15.2.4 中国民航市场发展前景乐观

15.3 “十三五”中国民航业发展规划探析

15.3.1 面临的形势

15.3.2 指导原则及发展目标

15.3.3 重点任务

15.3.4 保障措施

15.4 2017-2022年中国民用航空业发展预测分析

15.4.1 影响中国民用航空行业的因素分析

15.4.2 2017-2022年中国民航运输总周转量预测

15.4.3 2017-2022年中国民航旅客运输量预测

15.4.4 2017-2022年中国民航货邮运输量预测

15.4.5 2017-2022年中国民航机场业务量预测

## 第十六章 2013-2016年中国民航业相关法律法规分析（ZY ZM）

### 16.1 中国民航法规体系建设情况

#### 16.1.1 民航法规体系的内涵

#### 16.1.2 中国民航法规体系发展情况

#### 16.1.3 民航法规体系建设的目标

#### 16.1.4 加强法规体系建设的工作思路

### 16.2 2013-2016年中国民航业最新政策解读

#### 16.2.1 民航业加快推进行节能减排

#### 16.2.2 民航业“十三五”规划出台

#### 16.2.3 我国出台《促进民航业发展的若干意见》

#### 16.2.4 我国民航发展基金开始征收

#### 16.2.5 《危险物品安全航空运输技术细则》更新

#### 16.2.6 《促进民航业发展重点工作分工方案》发布

#### 16.2.7 民航局进一步规范外国计算机订座系统的市场准入

#### 16.2.8 民航局出台《关于促进低成本航空发展的指导意见》

#### 16.2.9 《民航局关于推进京津冀民航协同发展的意见》发布

### 16.3 民用航空基本法律法规

#### 16.3.1 《中华人民共和国民用航空法》

#### 16.3.2 《中华人民共和国飞行基本规则》

#### 16.3.3 《中国民用航空行政处罚实施办法》

### 16.4 通用航空管理法规

#### 16.4.1 《通用航空飞行管制条例》

#### 16.4.2 《非经营性通用航空登记管理规定》

#### 16.4.3 《通用航空经营许可管理规定》

#### 16.4.4 《通用机场建设规范》

#### 16.4.5 《通用航空经营许可管理规定》修订

### 16.5 民用机场相关法律法规

#### 16.5.1 《民用机场使用许可规定》

#### 16.5.2 《民用机场运行安全管理规定》

#### 16.5.3 《民用机场管理条例》

#### 16.5.4 《民用机场建设管理规定》

### 16.6 民用航空器法规

- 16.6.1 《中华人民共和国民用航空器国籍登记条例》
- 16.6.2 《中华人民共和国民用航空器权利登记条例》
- 16.6.3 《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》
- 16.6.4 《关于引进进口通用航空器管理暂行办法》
- 16.7 民用航空投资法规
  - 16.7.1 《国内投资民用航空业规定（试行）》
  - 16.7.2 《民航固定资产投资项目资金管理办法》
  - 16.7.3 《外商投资民用航空业规定》
  - 16.7.4 《外商投资民用航空业规定》的补充规定
  - 16.7.5 《外商投资民用航空业规定》的补充规定（二）
  - 16.7.6 《外商投资民用航空业规定》的补充规定（三）

图表目录：

- 图表1 中国航空飞行市场分类
- 图表2 中国通航飞行活动分类
- 图表3 2004-2016年全球航空运输收入客公里数
- 图表4 2004-2016年全球航空运输国际旅客和国际入境游客
- 图表5 2004-2016年全球航空运输可用座公里数
- 图表6 2016年全球主要区域可用座公里数
- 图表7 2016年全球机场前15名离港航班量
- 图表8 世界排名前15个航空公司-可收入客公里
- 图表9 2004-2016年全球民航载运率
- 图表10 2016年美国四大航RPM同比图
- 图表11 2016年美国四大航客座率同比图
- 图表12 2016年美国四大航主营收入同比图
- 图表13 2016年美国四大航净利润同比图
- 图表14 “十二五”我国民航业规划主要指标实现情况
- 图表15 2009-2016年中国民航运输总周转量
- 图表16 2009-2016年中国民航运输旅客运输量
- 图表17 2009-2016年中国民航运输货邮运输量
- 图表18 2009-2016年中国民航运输机场起降架次
- 图表19 2016年中国各地区运输机场数量

- 图表20 2016年中国定期航班条数及里程
- 图表21 2016年各航空（集团）公司运输总周转量比重
- 图表22 2016年全国航空公司经营与财务情况一
- 图表23 2016年全国航空公司经营与财务情况二
- 图表24 2012-2016年全国民航旅客周转量变动趋势图
- 图表25 SMS涉及的主要职能关系
- 图表26 SMS实施阶段策划
- 图表27 SMS小组结构图
- 图表28 2016年安徽省民航运输机场规划布局情况
- 图表29 GDP增幅与民航增幅的比值统计
- 图表30 GDP能量在民航释放的三种形式
- 更多图表见正文.....

详细请访问：<http://www.abaogao.com/b/jiaotong/883827V11E.html>