



2014年FT中文网航空客运业研究报告

2014年8月



目录：

1 前言

2 行业发展及高端市场消费需求分析

2.1 航空客运业发展回顾及成长性预测

2.2 高端商务人士航空商旅需求概览

2.3 高收入人士航空休闲出行需求概览

2.4 高端人士如何选乘航空公司？

2.5 高级别舱位乘客如何选乘航空公司？

2.6 部分结语

3 主要航空企业竞争态势分析

3.1 商务旅行市场

3.2 休闲旅行市场

前言

如何在业务快速发展的同时保证稳定的利润水平可能是2013年底中国航空业需要关心的问题之一。2013年，中国是全球增长最快的航空客运市场之一，航空客运人数较2012年增长10.8%，几乎是全球航空业平均增速的2倍。但是，在全球航空业利润率获得改善，平均息税前利润水平从2012年的1.8%提升为2.9%时，中国主要航空公司却遭遇相比2012年更为严重的利润下滑。根据2013年民航行业发展统计报告，航空公司实现营业收入4049.9亿元人民币，比2012年增长5.2%，但利润总额为162.4亿元，降低29%。而从四大航空公司的2013年报来看，国航2013年营业利润同比下降30%，南航营业利润同比下降70%，东航营业利润由2012年的550亿元转为亏损1041亿元人民币。四大航空公司中仅有海航获得了14%的营业利润增长。

众所周知，利润是收入与成本费用的差额。成本费用的控制主要涉及企业的内部运营，不是本报告关注内容。收入方面，在2013年，中国民航客运营运量持续增长、客座率保持稳定，而客公里收益的降低是收入方面影响利润的重要因素。2013年，平均机票价格下降一成左右，相当于在运力不变的情况下，航空公司的收入大幅下降10%。而从全球来看，航空客运价格下降是趋势性的。据IATA2014年上半年报告，2012-2013年单程票价分别同比下降3.9%和6.4%，而2014年预计将继续下降3.5%。

在航空企业整体运营效率稳定，全球油价基本稳定的背景下，基于市场细分之上的市场策略、产品策略的调整升级可能是中国航空客运业需要考虑的突破口之一。针对低端市场，应加强对廉价航空策略的研究。对于高端市场，则需要考虑品牌提升，产品升级，优化服务以赢得溢价能力。同时，针对性地开发增值服务以开辟收入来源也是可以考虑的策略方向。

本报告依据FT中文网2014年6月对978名高端商旅人士及857名高端休闲旅行人士的调查数据，聚焦高端航空客运市场，发掘高端客运市场消费者特性，希望对相关人士有所启示，助力中国航空客运业探寻盈利型增长之路。



2.1：航空客运行业发展回顾及成长性预测。

全球航空业规模庞大，增速稳定。据 IATA2013 年相关数据,全球航空业营业收入总额为 7100 亿美元，占全球 GDP 的 1%。在 2013 年，全球航空客运业共运送旅客 31.41 亿人次，有 5800 万人从事航空运输业或与航空运输业相关的工作。最近几年，全球航空客运业维持 5%左右的客运增长率。

同时，航空运输业属于利润微薄的行业。据 IATA2013 年相关数据,全球航空业息税前利润 (EBIT) 仅为 2.9%，而 2012 年全行业 EBIT 则仅为 1.8%。

航空运输业与全球经济景气度紧密相关。2008 年以来的经济增速下滑对全球航空业的增长和盈利冲击明显。燃油成本作为航空公司运营成本中的重要组成部分，对航空业的盈利有重要影响。而自 2012 年以来，国际油价稳定向上的价格趋势也给航空公司的盈利带来了压力。

下面，我们有一些具体的发现与您分享。

(一) 全球经济持续复苏，全球航空客运市场增长平稳。

据世界银行 2014 年 1 月份按汇率法 GDP 汇总，2013 年全球经济增长 2.4%，比上年放缓 0.1%。美国经济持续复苏，日本经济复苏加快，欧洲经济起色不大，新兴经济体增速下滑。

根据 IATA 统计数据，2013 年全球航空客运量增长 5.2%，保持前 30 年的平均增长率。客座率达到 79.5%，比 2012 年增加 0.5%。

表 1：七国集团 2011-2013GDP 增速

	美国	英国	法国	德国	日本	意大利	加拿大	平均
2011年	1.8%	1.1%	2.0%	3.3%	-0.4%	0.6%	2.5%	1.6%
2012年	2.8%	0.1%	0.0%	0.7%	1.4%	-2.6%	1.7%	0.6%
2013年	1.9%	1.4%	0.2%	0.5%	1.6%	-1.8%	1.7%	0.8%

表 2：金砖国家 2011-2013GDP 增速

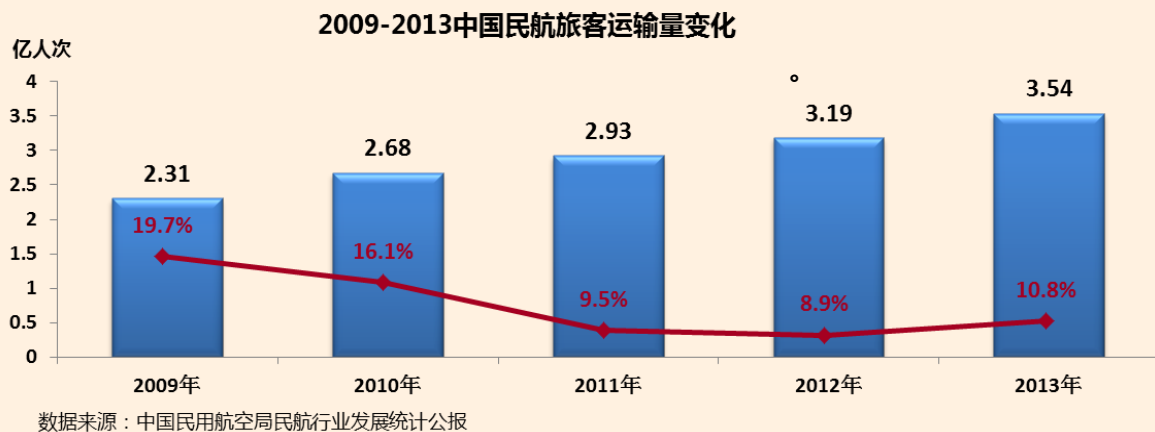
	中国	巴西	俄罗斯	印度	南非	平均
2011年	9.3%	2.6%	4.3%	6.2%	3.1%	5.1%
2012年	7.7%	1.0%	3.5%	5.0%	2.5%	3.9%
2013年	7.7%	2.4%	1.6%	4.7%	1.9%	3.7%

表 2：其他亚洲经济体 2011-2013GDP 增速

	韩国	印尼	马来西亚	菲律宾	泰国	香港	台湾	平均
2011年	3.7%	6.5%	5.1%	3.6%	0.1%	4.9%	4.2%	4.0%
2012年	2.0%	6.2%	5.6%	6.8%	6.5%	1.5%	1.5%	4.3%
2013年	2.8%	5.7%	4.5%	6.9%	2.9%	3.0%	2.0%	4.0%

(二) 2013 年,中国民航客运能力快速增长且有望在未来数年持续高速增长。

根据中国民用航空局 2013 年民航行业发展统计公报,2013 年,中国全行业完成旅客运输量 3.5 亿人次,相比 2012 年增长 10.8%。其中,国内航线完成 3.3 亿人次,比 2012 年增长 10.6%;国际航线完成 2655 万人次,年增长率为 13.9%

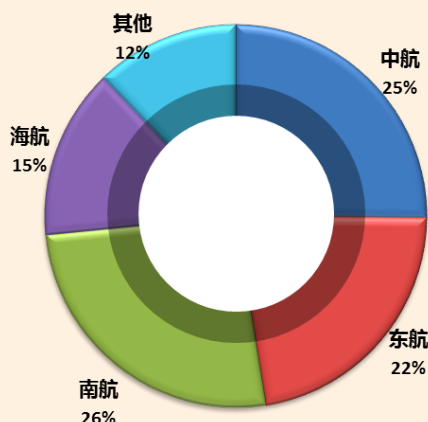


政策背景解读:据国务院国发[2012]24 号文《国务院关于促进民航业发展的若干意见》,到 2020 年,全国人均乘机次数达到 0.5 次。根据国家人口计生委预测,2020 年中国人口总量将达到 14.5 亿人,据此,2020 年中国民航的年客运量将达到 7.25 亿人次,比 2013 年运载量增长 107%

(三) 中国四大航空公司占据行业主导地位,小型航空公司加速追赶。

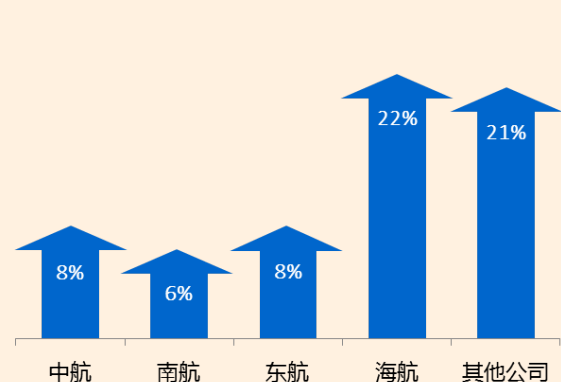
根据中航、南航、东航和海航四家大型航空客运公司在 2013 年共完成 3.11 亿人次的航空客运量,其客运量占到全行业的 88%。从航空客运量增长率来看,中航、南航、东航的增长率接近,均在 6%-8%左右,而海航和其他航空公司的增速更高,超过 20%。

2013 年各航空公司客运市场份额



数据来源:中国民用航空局民航行业发展统计公报

2013 各航空公司航空客运量增长率



数据来源:中国民用航空局民航行业发展统计公报

(四) 行业盈利能力降低，价格竞争日益激烈。

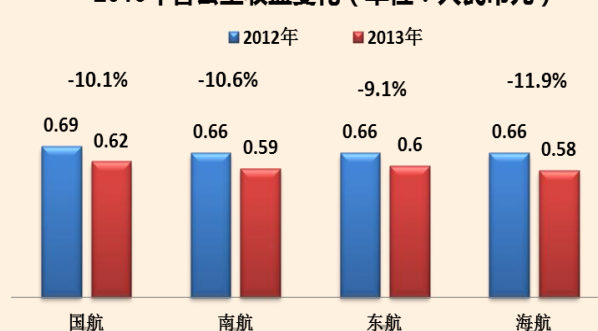
根据 2013 年民航行业发展统计报告，航空公司实现营业收入 4049.9 亿元，比 2012 年增长 5.2%，但利润总额为 162.4 亿元，降低 29%。四大航空公司中，除海航经营利润有所上升外，其他三家 2013 年经营利润下降明显，东航的营业利润为亏损。

在客座率基本稳定的情况下，客公里收益的降低是影响利润的最重要原因。2013 年平均单位收入下降一成左右，相当于在运力不变的情况下，航空公司的收入大幅下降 10%。

2013年营业利润变化趋势（单位：百万人民币）



2013年客公里收益变化（单位：人民币元）



政策背景解读：自 2010 年 6 月 1 日起，民航国内航线头等舱、公务舱票价实行市场调节价，具体价格由各运输航空公司自行确定。2013 年 11 月，中国民用航空局与国家发改委联合出台文件，规定“自 2010 年 6 月 1 日起，民航国内航线头等舱、公务舱票价实行市场调节价，具体价格由各运输航空公司自行确定”。

(五) 2014 年航空客运业宏观趋势展望。

1. **全球经济持续复苏，中国经济增速稳定，经济结构持续调整。**全球经济将持续复苏。世界银行在 1 月 14 日发布的《全球经济展望》报告表示，2014 年全球经济增长率将上升至 3.3%，之后逐渐趋稳，2015 年和 2016 年将分别达到 3.4% 和 3.5%。而中国经济在系列保增长举措下，全年增速预计在 7.4% 左右。
2. **中国航空业继续高速发展，国内主要航空公司的盈利状况难“逆袭”。**
 - a) 中国航空运力与载运量持续快速发展，2014 年中国民航客运量增速继续保持在 10% 以上。
 - b) 市场需求与运力增长相匹配，客座率稳定在 79% 左右，与 2013 年相比变化不大。
 - c) 客公里收益持续低位，价格竞争进一步加剧



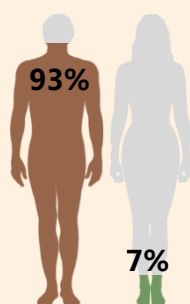
2.2：高端商务人士航空商旅出行需求概览

FT中文网邀请978位读者参与商务出行调研。他们目前拥有经理或以上级别的公司职位，或是某领域的专业人士。



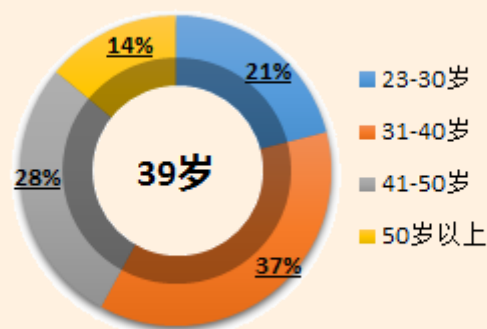
此次参加调研的为商务精英人士，是所在企业的中高层管理者或专业人士。
他们以男性为主（93%），相对更多来自一二线城市，主要是30-50岁的中青年，平均年龄为39岁。
他们拥有较高的教育水平，80%以上拥有本科以上学历，其中，34%获得硕士/MBA/EMBA学位。
他们收入水平很高，平均个人月收入超过7万元人民币。

更多为男性（93%）

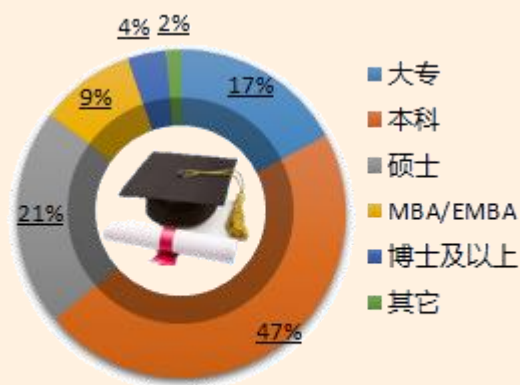


性别

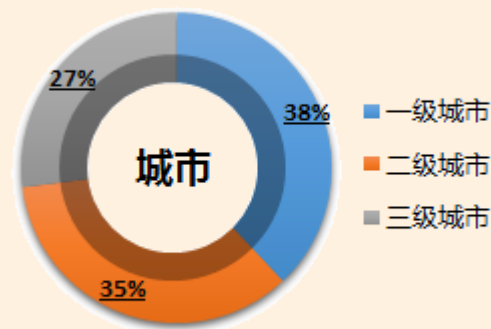
30-50岁为主，平均39岁



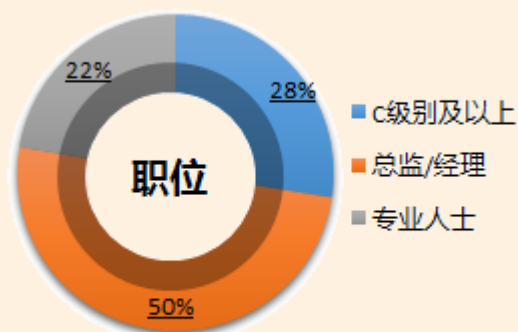
多为本科或以上学历



相对更多居住在一二线城市



企业中高层管理者或专业人士



平均个人月收入超过7万人民币

70,613元
平均月收入



国内商务差旅飞行：每年的飞行里程相当于在北京上海间往返5次。



国际商务差旅飞行：

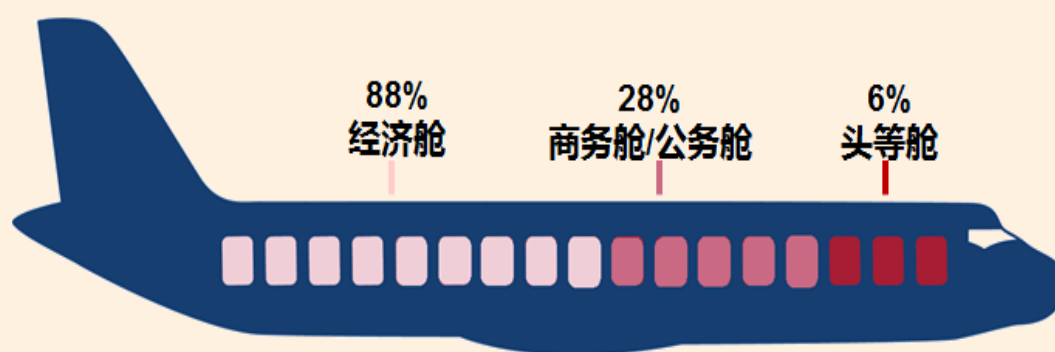
每年的飞行里程相当于在北京伦敦间往返1次。



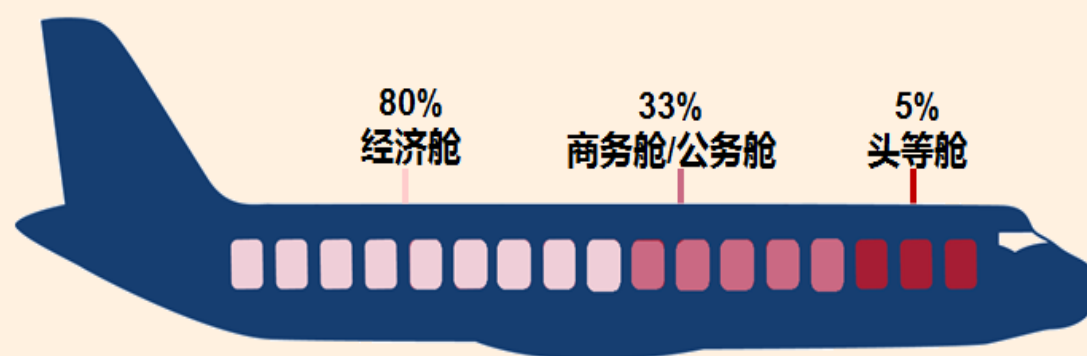


5%商旅人士乘坐过头等舱，而大约30%的乘客乘坐过商务舱/公务舱

国内旅行-乘坐舱位：

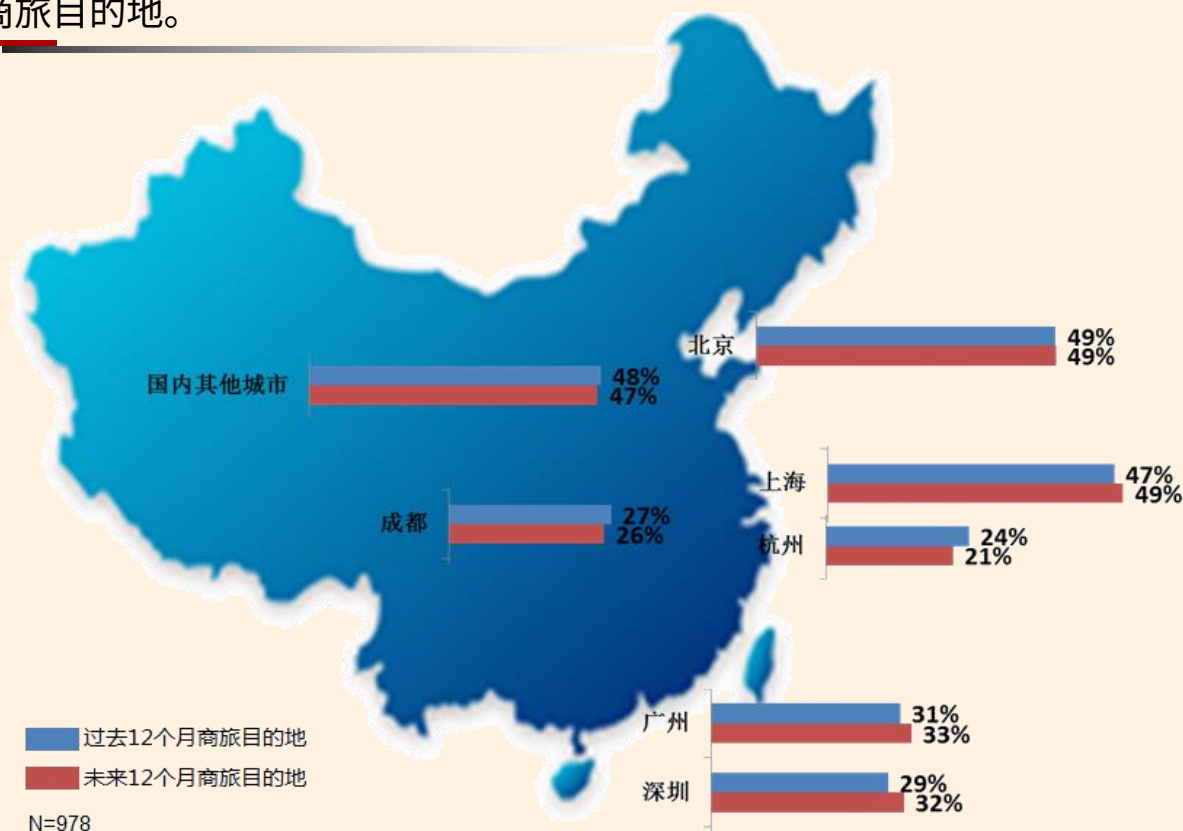


国际旅行-乘坐舱位：





未来12个月，高端商务人士的商旅出行目的地保持稳定，中心城市仍是最主要的国内商旅目的地。



随着中国经济的发展及中国企业全球化进程的推进，中国高端商务人士的国际商旅出行需求不断增强。其中，澳洲、英国、加拿大、台湾等地区的商旅需求增长更为明显，增幅接近1倍。

