

航空运输行业研究报告

作者：刘 镭

一、行业分类

根据《上市公司行业分类指引（2012 年修订）》的分类标准，公司所属行业可归类为：G56 航空运输业；根据《国民经济行业分类（GB/T4754-2011）》的分类标准，公司所属行业可归类为：G5639 其他航空运输辅助活动。根据全国中小企业股份转让系统有限责任公司发布的《挂牌公司管理型行业分类指引》（2016 年制定），公司所处的行业为“G56 航空运输业”中的子行业“G5639 其他航空运输辅助活动”。

二、航空运输业概况

1. 行业简介

航空货物运输是在具有航空线路和飞机场的条件下，利用飞机、直升机及其他航空器作为运输工具进行货物运输的一种运输方式。航空运输最大的优势是速度快，大大缩短了物流时间，但同时，运输成本相当高，包括开拓航线、修建机场和机场维护，以及燃料、飞行员薪水、飞机的维护保养等方面都需要大量资金的支出。随着全球经济的快速发展，全球贸易的持续增长，航运得到了迅速发展，成为必不可少的一种运输方式。

2. 行业发展现状

改革开放以来，中国经济保持了年均 9.9% 的高速增长。根据航空运输增长与国民经济增长之间的弹性关系，快速的经济增长，尤其是中国进出口贸易的快速增长以及电子商务的迅猛发展必将带来航空运输需求的快速增长。

随着我国经济增长方式的转变以及产业结构的升级，适合航空运输的货物逐年增加，2006 年-2015 年，民航货邮运输量增长了 2 倍，年均增长 7.8%；货邮周转量增长了 3.31 倍，年均增长 11.2%。但受欧债危机以及国际经济不景气的影响，2011 年和 2012 年中国航空运输量均有小幅下降，2011 年—2016 年期间总体呈现出“缓中趋稳、稳中有增”的趋势。交通运输部《2016 年交通运输行

业发展统计公报》显示，2016年全国民航完成货邮运输量625.3万吨，货邮周转量207.27亿吨公里，分别比上年增长5.3%和10.9%。2016年全国民航运输机场货邮吞吐量较上年增长7.9%，共计完成1510.4万吨。2006年~2016年民航货邮运输量详见图1

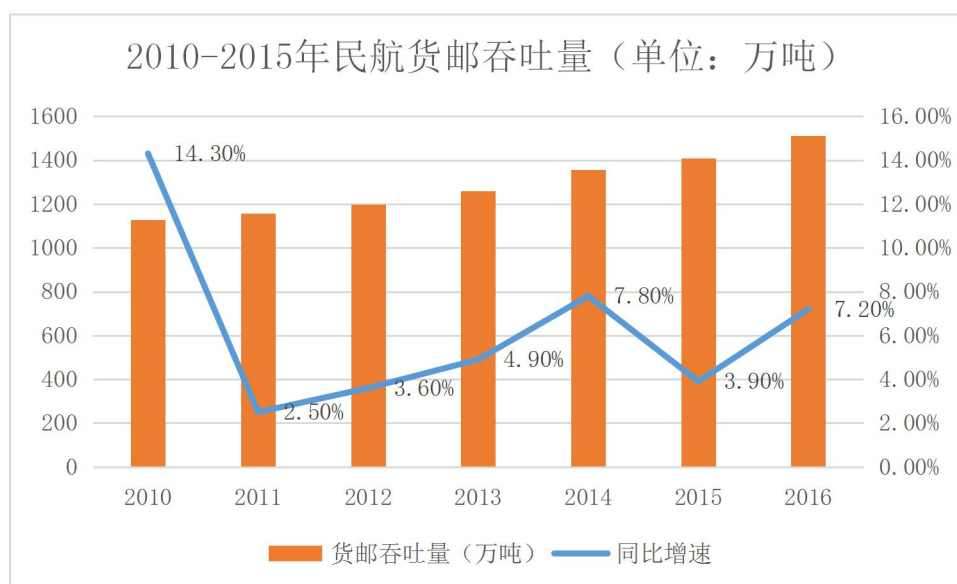


图1 2010年至2016年民航货邮吞吐量

近年来，民航局和各级政府进一步加快航空物制基础设施建设，中国机场数量不断增加，机场规模不市扩张。2010年，机场系统完成固定资产投资总额441.5亿元。2013年，机场系统完成的固定资产投资总额达到507.5亿元。截止到2016年。我国大陆地区共有民用航机场空机场218个，其中定期航班通航机场216个，定期航班通航城市204个。机场货邮吞吐量逐步集中于少数机场，上海、北京和广州三大城市机场的核心枢纽作用已日益显现。2016年，共51个机场的年货邮吞吐量达万吨以上，其货邮吞吐量与全国机场货邮吞吐量相比，占比达到8.4%，北京、上海和广州机场的货邮吞吐量占比达到46.7%。其中，上海浦东国际机场的货运吞吐量位居全球第三位。2016年中国民航机场货邮吞吐量排名见表2。

机场	货邮吞吐量（吨）			
	名次	本期完成	上年同期	同比增速%
合计		15,104,056.7	14,094,002.7	7.2
北京/首都	2	1,943,159.7	1,889,439.5	2.8
上海/浦东	1	3,440,279.7	3,275,231.1	5.0
广州/白云	3	1,652,214.9	1,537,758.9	7.4
成都/双流	5	611,590.7	556,552.1	9.9
昆明/长水	9	382,854.3	355,422.8	7.7
深圳/宝安	4	1,125,984.6	1,013,690.5	11.1
上海/虹桥	8	428,907.5	433,600.1	-1.1
西安/咸阳	14	233,779.0	211,591.5	10.5
重庆/江北	10	361,091.0	318,781.5	13.3
杭州/萧山	6	487,984.2	424,932.7	14.8
厦门/高崎	12	328,419.5	310,606.6	5.7
南京/禄口	11	341,267.1	326,026.5	4.7
长沙/黄花	21	130,276.1	122,022.1	6.8
武汉/天河	16	175,294.8	154,656.2	13.3
郑州/新郑	7	456,708.8	403,339.0	13.2
青岛/流亭	15	230,747.8	208,064.0	10.9
乌鲁木齐/地窝堡	17	157,508.7	156,469.8	0.7
海口/美兰	20	148,814.2	135,944.6	9.5
三亚/凤凰	29	86,846.8	85,369.3	1.7
天津/滨海	13	237,085.2	217,279.2	9.1
哈尔滨/太平	22	124,794.7	116,103.8	7.5
大连/周水子	19	149,008.0	137,048.1	8.7
贵阳/龙洞堡	28	95,898.6	87,207.0	10.0
沈阳/桃仙	18	155,769.4	142,069.6	9.6
济南/遥墙	26	100,013.2	86,336.8	15.8
福州/长乐	23	121,657.5	116,497.5	4.4
南宁/吴圩	25	104,618.1	95,710.3	9.3
兰州/中川	32	59,455.2	50,093.8	18.7
太原/武宿	36	49,103.8	45,463.6	8.0

表 2 2016 年中国民航机场货邮吞吐量排名

就单体来看，随着国家对“一带一路”国家战略的提出和进一步明确，云南省被明确纳入“一带一路”国家规划。2015 年年初，习近平总书记在云南考察期间提出把云南省打造成为“面向南亚东南亚辐射中心”。在此背景下，云南充分发挥先天的区位优势，大力发展与东南亚、南亚国家的经贸关系，带动贸易和物流的发展。自 2012 年昆明长水机场成功转场以来，昆明机场货运吞吐量增速均为正，并且高于整体市场水平；2016 年全年货邮吞吐量达 382,854.3 吨，成为全国前十大货邮吞吐量机场。

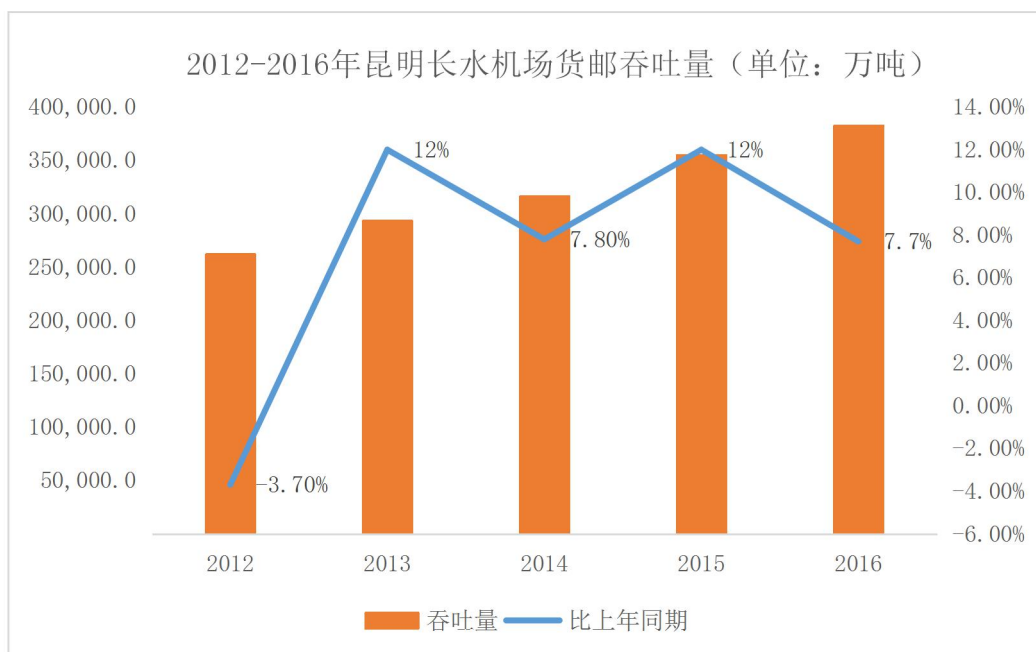


图 2 2012-2106 年昆明长水机场货邮吞吐量

3. 行业发展趋势

(1) 市场规模继续扩张，货运结构进一步趋向高价值化

从全球航空物流市场来看，中国航空物流市场仍旧保持着较快的增长，特别是快件市场。随着中国企业国际化进程加快，全球制造业的“及时生产”和“虚拟生产”，管理模式不仅对全球供应链解决方案的需求会不断增加，而且对综合性物流企业的依赖程度也会加大，对整个物流运作过程的要求也会更高，需要庞大的全球化航空物流体系来支撑。中国领跑世界航空运输市场已经多年，而且在未来发展中还将继续占据优势。国内产业结构优化升级也会带动高附加值产品运输需求的不断增长，这类货物对于运输的速度和质量要求较高。因此、航空运输结构将向以电子信息产品为代表的高附加值产品转变。

(2) 航空运输物流化转型趋向纵向一体化和横向协同化

航空运输业和航空物流业是一脉相承的前后关系，在航空运输业转型升级为航空物流业的过程中，空货运企业不一定会全部发展成为综合化的航空物企业，它们会根据其自身的物流功能特点，不断挖掘身优势，提供专业化多层次的运输产品，与物流企业成战略合作，形成业务外包关系，构成航空物流服务系的重要组成部分。因此，航空运输物流化转型的方向大致可以归纳为以下两种通过纵向

链条延伸实现一体化物流的方式和通过横向业务分包实现多方协同的方式。其中，前者是通过企业内部一体化方式来实的，客户可以得到一站式“门到门”的服务；后者是通航空物流经营者与物流服务供应商订立物流总承包务合同的方式来实行的，航空物流经营者只负责组物流过程的各个环节，将物流过程中的实际业务通过与物流服务供应商形成业务外包关系将之分包出去。

（3）航空运输物流化转型趋向纵向一体化和横向协同化

目前，中国航空物流企业经营的规模效益不明显，造成国际竞争力低下它且无法提供多功能的物流服务，尤其是无法提供包括运输仓储、装卸搬运、加工包装、代收货款、信息查询、保险理赔、空陆联运、门到门派送等在内的综合物流服务方案。2014年国务院印发的《物流业发展中长期规划(2014-2020年)》明确提出“支持航空运输企业兼并重组、做强做大，提高物流综合服务能力”。在政策导向下，未来航空物流业将从全行业的高度加强企业间的合作，全方位实现资源整合。有实力的航空物流企业将通过兼并重组，共同做大做强。未来的中国航空物流市场将逐渐形成两到三家有实力的航空物流企业占据主体地位和绝大多数份额的市场格局。

（4）信息技术和物联网技术的应用将取得突破

科技的发展和应用可以推动产业的跨越式发展。物联网信息技术作为新一代技术革命的关键因素，不但可以逐步解决中国航空物流中的信息孤岛现象，还可以实现与现代商业模式的并轨。随着物联网技术的成熟，航空物联网技术将在航空物流领域取得突破性应用。2016年，昆明长水机场空港物流公司启动信息化改造建设，基于生产运行信息系统，开发“大数据”和“互联网+”应用，将信息系统覆盖延伸至机场、航空公司、货运代理、货主，通过信息促进产业链的融合发展。

4、行业竞争现状

西南地区共有成都双流国际机场，重庆江北国际机场，昆明长水国际机场，贵州龙洞堡国际机场等四大机场，其中成都双流机场，重庆江北机场为昆明长水机场的蛀牙竞争对手。比较成都，重庆，昆明三大机场，各自的优势与劣势如下：

1) 就腹舱载货而言，成都双流、重庆江北由于其枢纽机场航线网络发达，航班频率高，将长期保持优势。但从潜力来看，昆明长水机场在未来能有较快发展；2) 对于非快递类的全货机运输，成都和重庆机场新建跑道与货运场地、引进运力等动作大大增加了其发展潜力，昆明机场受硬件、航线运力等影响，发展受到制约；3) 重庆倚靠长江拥有丰富的水路运输资源，就快递运输而言，重庆更能吸引国际快件巨头入驻。4) 成都双流机场拥有众多国内国际航线，有成熟的一、二、三产业，并已建成双流综合枢纽及全国大型物流中心，为空港与陆港的联动大战提供更大可能。4) 随着一带一路战略的推进，在未来会逐步增开不少国际、地区和国内航线，同时云南省政府进一步加大政策扶持力度，从税务，政策补贴等方面给予支持，吸引国际货运及国际快件公司进驻，为未来的发展打下了坚实的基础。

三、行业主管部门和监管体系

我国对旅游行业的管理采取政府部门监管和行业自律相结合的方式。

1、行业主管部门

民航业是国家基础产业之一，受到国家较为严格的行业监管。国内货物运输行业的行政主管部门和监管部门为中华人民共和国民用航空局（以下简称“民航局”），根据《中华人民共和国民用航空法》等法律法规对全国民用航空活动实施统一监督管理，民航局由交通运输部管理。

2. 行业自律组织

中国航空运输协会是航空运输业的行政自律组织，其主要职责为研究国际国内民航市场发展形势、经济形势和世界动向，探讨航空运输企业建设、改革和发展中的理论与实践问题，传播国际国内航空运输企业先进文化，组织举办航展、会展，协调会员单位之间各方面的关系，建立起公平竞争、相互发展的经济关系。

四、主要法律法规及政策

1. 主要法律法规

序号	法律法规及政策	发布年度	相关文号
1	中华人民共和国国境卫生检疫法	2007	2007 年主席令第八十三号
2	中华人民共和国进出口商品检验法	2005	2005 年主席令第六十七号
3	中华人民共和国食品安全法	2009	2009 年主席令第二十一号
4	中华人民共和国安全生产法	2014	2014 年主席令第十三号
5	民用机场管理条例	2009	国务院令 第 553 号
6	中国民用航空危险品运输管理规定	2013	中国民用航空局令 第 216 号
7	中华人民共和国海关法	2000	2000 年主席令第三十五号
8	中华人民共和国海关监管场所管理办法	2008	海关总署令 第 171 号
9	中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定	2002	海关总署令 第 103 号
10	中华人民共和国民用航空法	1995	1995 年主席令第五十六号
11	中国民用航空旅客、行李国内运输规则	1996	中国民用航空总局令 第 49 号
12	中国民用航空旅客、行李国际规则	1998	中国民用航空总局令 第 70 号

13	中国民用航空货物国际运输规则	2000	中国民用航空总局令第 121 号
14	中国民用航空货物国内运输规则	1996	中国民用航空总局令第 50 号
15	中国民航航空危险品运输管理规定	2004	中国民用航空总局令第 91 号

2、相关政策

序号	相关政策	发布年度	相关文号
1	国务院关于促进民航业发展的若干意见	2012	国发〔2012〕24 号
2	国务院办公厅关于印发促进民航业发展重点工作分工方案的通知	2013	国办函〔2013〕4 号
3	云南省贯彻落实国家物流业发展中长期规划（2014-2020 年）实施方案	2015	云政发〔2015〕28 号
4	关于加快云南省现代物流业发展的意见	2007	云政办发〔2007〕80 号

五、所在行业的机遇与挑战

1、发展机遇

（1）国家一带一路战略和东南亚桥头堡的优势。2011 年《中国民航发展十二五规划》提出培育昆明门户枢纽机场的内容；2012 年《国务院出台关于促进民航业发展的若干意见》中提出：“培育昆明、乌鲁木齐等门户机场”的内容，该文件从国家战略层面上确定了昆明机场定位为我国面向南亚、东南亚，连接欧澳美非的国家门户枢纽机场，并明确要求加快培育昆明机场门户功能，服务于“面

向南亚、东南亚辐射中心”建设需要。为推动云南省物流产业的发展，省政府制定并下发了《关于加快云南省现代物流业发展的意见》、《云南省现代物流发展规划（2006-2020）年》等文件。2015年4月，云南省政府第61次常务会审议通过《云南省贯彻落实国家物流业发展中长期规划（2014-2020年）实施方案》，为云南省物流产业的发展奠定了良好的政策基础。

（2）随着国内消费模式和消费观念的变化，电商、快件行业将依旧保持快速的发展，随着国家对跨境电商行业的规范和推进，跨境电商贸易和国际快件将成为助推国内物流行业改革、发展的强劲动力。据国家邮政总局数据显示，2015年快递业务量达到206亿件，同比增长48%，其中网购代理件数达到160亿件。2015年，快递业务收入实现4039亿元，同比增长了26%。云南空港物流货站处于云南跨境电子商务园区旁，可充分利用园区优势，促进给国际国际物流、转口贸易、跨境电商、保税物流等高端服务，助力推动云南空港物流货站打造综合物流服务供应商。

2、面临的挑战

（1）其他运输方式的冲击

随着国家对于高速公路网络的不断建设和升级，以及高铁的快速发展，地面运输在时效性方面与航空运输的差距正在不断的缩小。另外，由于民用航空行业的特殊性，繁琐的操作和苛刻的安全标准也影响到航空运输的市场竞争力。

（2）外来企业的冲击

随着物流产业的快速发展，国内外大型物流、贸易企业开始涉足云南市场。这一趋势在提升云南省整体物流能力的同时，也对本土企业生存和发展带来了巨大的挑战。

（3）其他省市、机场的竞争

在国家经济发展的大背景下，各省市都积极寻求发展的机会，各省市之间的发展竞争空前的激烈，这种竞争直接表现为机场之间的竞争。2016年，长水机场货邮吞吐量位居全国第9，但与排名之后的机场差距不大。在地方扶持性政策不太完备情况下，长水机场必须走在政策前、走在市场前、走在对手前，稳中求

进。

六、公司在行业中竞争优劣势

1、公司的竞争优势

(1) 机场不可缺少的重要节点

公司的主要业务包括机场货站管理运营、机坪货邮行保障操作、行李后台分拣操作三大部分。一方面空港物流是长水机场的重要运行保障单位，肩负着机场安全服务、正常运行的责任。另一方面，空港物流整合了货、邮、行的所有操作流程和资源，形成了一条龙的服务保障能力，航空公司和货主通过空港物流的操作平台，实现货物的高效流转对接，是航空物流产业链条中不可或缺的重要节点，

(2) 完备的硬件设施

公司货站位于昆明长水国际机场内，设有专门的货运通道可直通停机坪，在货站内有各类车辆设备 1229 台，并设有流通库，冷藏库，危险品库等可满足各类货品的储运保障需求。

(3) 客货机保障经验丰富

目前货站长期保障波音 737，757，787 系列，空客 A319，A320，A330 系列客货混机型及波音 737，757 系列全货机起降，保障经验丰富。2015 年，昆明长水国际机场共保障航班起降 30.04 万架次，根据民航局发布的 2015 年国内客运航空公司和主要机场正常率统计结果长水机场放行正常率均居中国国内旅客吞吐量千万人次以上机场首位，年旅客吞吐量位列世界机场第 46 位。

(4) 先进的货物信息系统

货站根据当前的生产运行需要，以及未来集成式物流 Hub 和综合物流平台的需要，联合昆船集团自主开发构建全新的生产运行系统。通过物流信息系统和信息平台所收集的数据，建立物流大数据平台。通过大数据管理，为公司的管理、营销、转型经营提供数据支持。

在生产运行系统的基础上建立物流信息平台，与集团、机场、航空公司、海关、检疫等进行系统对接，实现数据交换、信息共享。进而向前端延伸至货主、

代理人，覆盖整个完整的物流业务链，同时为未来与其他物流领域和业务板块预留对接端口。通过信息化构建集航空运输、地面运输、仓储分拨、短驳配送、通关、信息、金融服务为一体的综合物流信息平台。为客户提供“方便、快捷、准确、安全、经济、个性化”的一站式综合物流服务。

2、公司的竞争劣势

(1) 经营结构单一

目前公司主要业务为航空货邮行地面保障，其收入占公司总收入的 85%，经营结构单一，且对垄断性资源依赖性强。面对激烈的市场竞争，以及越来越复杂和多变的产业环境，公司没有形成核心竞争力，以及可为公司分散经营风险的多元化业务结构。

(2) 未来发展资源紧张

针对经营经营结构单一的问题，公司提出了新的发展思路，发展方向涉及专业化集成式货站、第三方第四方物流、贸易集散等方面，对土地和基础设施提出了较大需求，但长水机场资源紧张，相对而言现有资源明显不足。

2017 年 10 月 9 日