

竞逐九天

COMPETING IN THE SKY

GLOBAL AVIATION INDUSTRY
STRUCTURE AND THE
DEVELOPMENT OF CHINA

全球视野下的民航产业透析

赵巍◎著

中国民航出版社

竞逐九天



COMPETING IN THE SKY

GLOBAL AVIATION INDUSTRY
STRUCTURE AND THE
DEVELOPMENT OF CHINA

全球视野下的民航产业透析

赵巍◎著

中国民航出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

竞逐九天：全球视野下的民航产业透析/ 赵巍著.

—北京：中国民航出版社，2015. 12

ISBN 978-7-5128-0314-5

I. ①竞… II. ①赵… III. ①民用航空-产业发展-研究-中国 IV. ①F562

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 284433 号

竞逐九天——全球视野下的民航产业透析

赵巍 著

责任编辑 王迎霞

出版 中国民航出版社 (010) 64279457

地址 北京市朝阳区光熙门北里甲31号楼 (100028)

排版 中国民航出版社录排室

印刷 北京金吉士印刷有限责任公司

发行 中国民航出版社 (010) 64297307 64290477

开本 787×1092 1/16

印张 26

字数 580 千字

版印次 2015 年 12 月第 1 版 2015 年 12 月第 1 次印刷

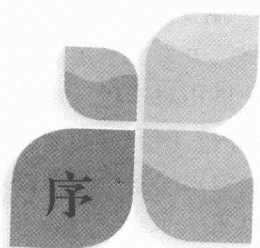
书号 ISBN 978-7-5128-0314-5

定价 80.00 元

官方微博 <http://weibo.com/phcaac>

淘宝网店 <http://shop106992650.taobao.com>

电子邮箱 phcaac@sina.com



一百年前，商业航空跨越大洋横空出世，从此人类社会进入现代航空时代，航空改变世界。航空运输是现代交通运输的主要形式，具有快速、机动、国际性的特点，是现代旅客运输尤其是远程、国际旅客集团运输的重要方式，对国际贸易中的高价值货物运输至关重要，航空运输推动全球化贸易和旅游发展的作用功不可没。航空运输业服务于全世界每一个国家，在全球经济产出方面发挥着不可忽视的重要作用。2014 年全球有超过 33 亿人乘坐飞机旅行，超过 5000 万吨货物通过飞机运输。全球商业航空公司超过 1000 家，提供航空服务的飞机超过 2.6 万架，定期航班民用机场超过 4000 家，超过 5 万条民用航线连接全球大大小小的城市。

中国是仅次于美国的全球第二位的民航大国。2014 年中国民航主要运输指标继续保持平稳较快增长，全行业完成运输总周转量 748.12 亿吨公里，增长 11.4%，其中旅客周转量 560.34 亿吨公里，增长 11.7%；货邮周转量 187.77 亿吨公里，增长 10.3%。2014 年，国内航线完成运输周转量 508.00 亿吨公里，增长 10.2%，其中港澳台航线完成 16.17 亿吨公里，增长 13.7%；国际航线完成运输周转量 240.11 亿吨公里，增长 14.0%。2014 年，全行业完成旅客运输量 39195 万人次，增长 10.7%。国内航线完成旅客运输量 36040 万人次，增长 10.1%，其中港澳台航线完成 1005 万人次，增长 11.2%；国际航线完成旅客运输量 3155 万人次，增长 18.8%。2014 年，全行业完成货邮运输量 594.1 万吨，比上年增长 5.9%。国内航线完成货邮运输量 425.7 万吨，比上年增长 4.7%，其中港澳台航线完成 22.3 万吨，比上年增长 12.5%；国际航线完成货邮运输量 168.4 万吨，比上年增长 9.0%。

在当前全球民航市场中，亚太、欧洲和北美是全球三大区域市场。随着全球经济社会的发展，航空市场格局正发生着深刻的变化。欧美成熟市场发展缓慢，亚太、拉美、俄罗斯作为新兴市场潜力十足，中东在国际客运和国际货运中的地位日益重要。未来 20 年，中国将超越美国成为全球第一位的民航大国，中国的航空公司和中国的机场将担起重任，中国必将涌现出一批世界级的航空公司和国际化的航空枢纽。

然而，当前我国民航业的国际竞争力较弱，中国民航的国际航空运输周转量只排到全球第六。中国航空公司集中度较高，中国四大航及其关联公司占全国 90% 以上的市场份额，但国际竞争力一般。作为全球航空新增长点的低成本航空在我国的市场份额不



足 7%，远远低于全球平均 28% 的水平。国内低成本的代表春秋航空发展 10 年，机队规模 50 架，远逊于西南航空、瑞安航空、亚洲航空等全球低成本航空公司标杆。同时，我国的机场发展全球航空枢纽竞争力也不足。北上广三大机场旅客吞吐量位列全球前列，但国际旅客吞吐量和货运吞吐量相对落后，难以担当全球国际航空枢纽的定位。全国机场的功能布局不合理，缺乏国内、国际、客运、货运的专业化合理分工。

以国际化视野研究和发展中国民航产业，以中国民航国际化发展带动中国经济的对外开放是全民航人的责任和愿望。

赵巍博士是中国民航管理干部学院的青年教师，长期处于民航教学和科研的第一线，参与主持过多项民航科研项目和民航企业横向课题，同时发表过数十篇民航经营发展的学术论文，并且有多篇论文得到全国著名媒体的广泛引用。赵巍博士还是中国民航管理干部学院和民航局党校“中青班”受学员欢迎的专业课教师之一，同时受邀在国内多个学术论坛进行专题演讲。赵巍博士的新作《竞逐九天——全球视野下的民航产业透析》是其学术研究和实践的阶段性总结。

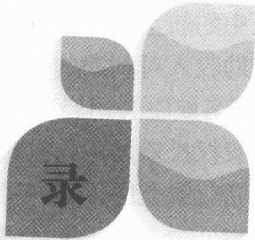
该书基于全球航空市场发展的大格局，详细分析全球航空公司和机场的经营发展现状与特征，剖析最新的全球民航业发展实践，归纳航空公司的运营管理模式和机场的战略定位与经营，展望全球民航乃至中国民航的发展趋势并作出判断，解析中国民航发展的路径并提出建议。

希望该书向以航空公司和机场为管理和研究主体的中国民航从业人员，展示全球视野下的航空市场格局与发展趋势，引发读者对中国发展民航强国进行积极的思考和探索。

中国民航管理干部学院院长 孙晓梅教授

2015 年 11 月





目 录

第一篇 全球航空业发展篇

- 1 全球航空市场格局与发展 / 3
 - 1.1 全球航空运输业发展综述 / 3
 - 1.2 2014 全球航空市场格局和展望 / 9
 - 1.3 2013 年全球航空市场格局分析 / 18
- 2 航空安全与服务效率 / 30
 - 2.1 全球航空安全的统计特征 / 30
 - 2.2 全球航空业准点率排名分析 / 34
 - 2.3 航空快速旅行的突破与实践 / 43
- 3 案例研究：美国航空市场格局分析 / 49
 - 3.1 美国航空市场发展 / 49
 - 3.2 美国主要航空公司和机场 / 53
 - 3.3 美国航空公司盈利能力分析 / 56

第二篇 全球航空公司篇

- 4 全球主要航空公司经营概览 / 75
 - 4.1 全球主要航空公司业务指标 / 75
 - 4.2 全球主要航空公司业务特征 / 81
- 5 全球主要航空公司客运发展 / 88
 - 5.1 “超亿旅客”航空集团俱乐部大盘点 / 88
 - 5.2 全球航空高端旅客发展现状及趋势分析 / 91
 - 5.3 全球低成本航空的崛起 / 96
- 6 全球航空货运发展分析 / 105
 - 6.1 全球航空货运枢纽 / 105
 - 6.2 全球货运航空公司的发展 / 106
 - 6.3 大力布局发展航空货运 / 108

- 7 全球航空公司收入状况 / 109
 - 7.1 财富 500 强中的航空公司 / 109
 - 7.2 航空公司辅助收入对利润的贡献 / 116
- 8 案例研究：全球著名航空公司经营特色分析 / 121
 - 8.1 达美航空的股权投资国际化扩张之路 / 121
 - 8.2 中东土豪阿联酋航空的轻资产扩张模式 / 126
 - 8.3 全球最佳航空公司实践——土耳其航空公司 / 133
 - 8.4 亚航的高速扩张之路 / 145
 - 8.5 超低成本航空的经营模式解析——以瑞安航空和精神航空为例 / 152

第三篇 全球机场篇

- 9 全球主要机场概览 / 163
 - 9.1 2014 年全球机场格局及最繁忙机场分析 / 163
 - 9.2 2013 年全球机场发展概况 / 170
 - 9.3 全球最具潜力的国际航空枢纽分析与借鉴 / 175
- 10 机场服务——全球最佳机场排名 / 186
 - 10.1 ACI 全球最佳机场排名 / 186
 - 10.2 中国机场服务评价现状和体系 / 191
- 11 案例研究：全球著名机场研究 / 196
 - 11.1 欧洲航空枢纽的发展特点与经验 / 196
 - 11.2 迪拜国际航空枢纽的战略成功经验 / 207
 - 11.3 樟宜机场如何成就全球最佳机场 / 215
 - 11.4 仁川机场的国际化发展道路 / 230

第四篇 中国民航篇

- 12 中国民航发展现状与关键要素 / 243
 - 12.1 中国民航发展现状 / 243
 - 12.2 中国民航产业发展的关键因素分析 / 248
- 13 中国航空公司经营与发展 / 254
 - 13.1 2014 年中国三大航运营指标对比分析 / 254
 - 13.2 2013 年中国三大航利润分析 / 260
 - 13.3 中美航空公司大 PK——冰火两重天 / 271
 - 13.4 春秋和吉祥大 PK——谁会成为中国民营航空的领头羊 / 285
 - 13.5 资本盛宴让春秋挑战三大航市值 / 297
- 14 中国机场发展 / 304
 - 14.1 中国枢纽机场业务量大盘点 / 304

- 14.2 中国机场航空货运发展潜力分析 / 308
- 14.3 北京新机场在新国际航空枢纽中能否胜出 / 312
- 14.4 大都市到底需不需要低成本航空 / 318
- 14.5 中国西部国际航空枢纽战略选择 / 324
- 15 国家战略下的中国民航发展 / 334
 - 15.1 基于“一带一路”的中国民航国际化发展战略 / 334
 - 15.2 航空运输对我国综合交通体系的扩充与提升 / 345
 - 15.3 长江经济带民航发展的战略思考——增强区域辐射，促进经济转型 / 351
 - 15.4 自贸区将促进上海国际航空枢纽建设并提速综合航空城发展 / 356
 - 15.5 机场助推我国新型城镇化建设升级 / 358
 - 15.6 新型城镇化建设中的航空大都市——以郑州为例 / 365
 - 15.7 机场推动城市总部经济发展的实证分析 / 369
 - 15.8 依托机场建设新一代城市综合交通枢纽 / 378
 - 15.9 双寡头垄断下中国大飞机的战略选择 / 383
 - 15.10 民航对于中国对外旅游市场的作用与价值 / 390

参考文献 / 404

后记 / 407



第一篇 全球航空业发展篇



1 全球航空市场格局与发展

航空运输是现代交通运输的主要形式，具有快速、机动、国际性的特点，是现代旅客运输尤其是远程、国际旅客运输的重要方式，对国际贸易中的高价值货物运输至关重要，航空运输推动全球化贸易和旅游发展的作用功不可没。航空运输业服务于全世界每一个国家，在全球经济产出方面发挥着不可忽视的重要作用。

1.1 全球航空运输业发展综述

1.1.1 全球航空运输业的历史发展

根据国际民航组织（ICAO）数据，2014 年全球有 1000 多家航空公司，使用超过 2.6 万架商用飞机，在 4000 多个机场提供服务。2014 年全球约有 33 亿人次旅客使用了航空运输来满足其商务和旅游需求，运输货物量超过 5000 万吨，航空器离场数量创造新记录达到了 3300 万架次，超出 2013 年离场数量约 100 万架次。

从长期来看，航空运输业保持着持续增长的主基调。在 20 世纪 50 至 60 年代，当时的航空运输业还是一个新兴产业，发展速度之快远远超过了今天。到了 70 年代，全球航空运输周转量的年均增长率接近 11%；进入 80 年代，增速下降到 6% 左右；90 年代，增速维持在 7%；21 世纪的前 10 年，增速水平在 5% 左右。长期来看，全球航空运输的增长速度呈现逐年下降的趋势，但就绝对值来看，由于基数越来越大，现在 5% 的增长远比 30 年前 10% 的增长量要多得多。

经济增长是航空业发展的主要驱动力，从历史数据看，全球航空客运的增长速度快于经济的增长速度，全球航空客运年增长率约为全球 GDP 年增长率的两倍。在过去的 30 年里，得益于全球经济的稳定增长（全球 GDP 年平均 2% ~ 3% 的增长率）和全球贸易状况的改善，全球航空客运平均以每年大约 5% 的速率增长。未来 10 至 15 年，即使按照经济增长比较保守的设想，全球航空运输维持 4% ~ 5% 的年增长率也会使全球航空客运总量翻一番。据此预测，到 2030 年全球航空旅客总数将超过 64 亿人次。

航空运输业的整体发展过程受外部环境因素的影响较大。如 20 世纪 70 年代的原油危机、80 年代的两伊战争、90 年代的海湾危机和亚洲金融危机，以及 21 世纪初的“9·11”恐怖袭击、“非典”蔓延和全球金融危机都给全球民航业发展带来巨大的波动。见图 1.1。

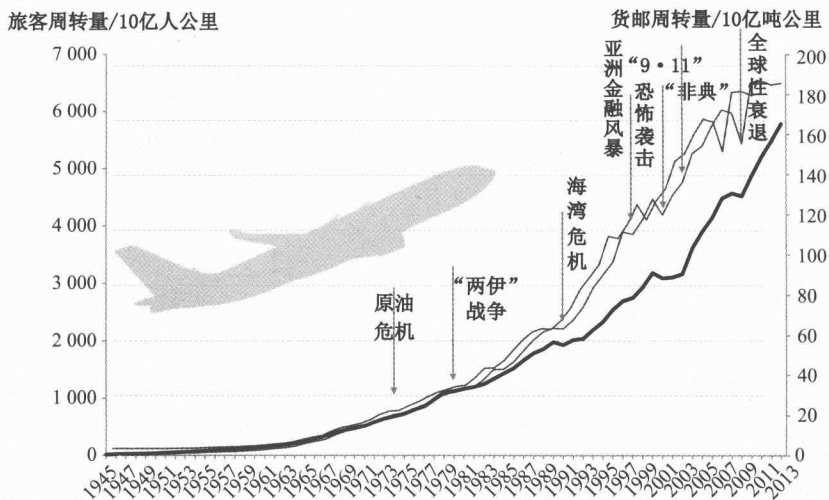


图 1.1 1945—2013 年全球航空业增长趋势

资料来源：ICAO 理事会年报：定期航班商业运输国际和国内总运量。

回顾航空业发展百年来，全球航空运输业的主要驱动要素来自技术、政府、供给和需求等方面，其演进过程因此可以划分为四个阶段，在航空运输业演进的不同阶段伴随着不同主导商业模式的发展，全球航空运输业发展阶段及其特征如表 1-1 所示。

表 1-1 全球航空运输业发展阶段

期间	阶段	特 征
1925—二战结束	1	技术：一种危险的运输方式，几乎没有航空公司盈利，供给方商业模式
二战结束—1978	2	政治：快速发展，航空运输管制的国家化标准，国家间的双边协定，经济力量，航线网络
1978—1990	3	质量与成本：放松管制，天空开放政策，新的票价结构，新的服务类型，拥有新业务的新进入者，成本效率，枢纽化
1990 至今	4	网络与联盟：兼并阶段，机场的重要性，世界范围内的联盟系统，网络管理，低成本航空公司

20 世纪 70 年代之前，航空运输业发展的主要驱动因素是技术和政府。在当时的绝大部分时间里，行业发展得益于重大的技术创新，如 20 世纪 50 年代引入商业用途的喷气式飞机，70 年代出现的宽体“巨无霸”喷气式飞机。与此同时，全世界范围内航空公司的经营都受到严格的政府监管，因此在全球航空业发展初期相当长的一段时间里，技术进步和政府政策对于行业发展是最为重要的环境因素。

从 1978 年美国放松对航空公司的经济监管开始，航空市场的主导要素发生转变，成本效益、盈利能力和市场竞争逐渐成为航空公司的首要任务。现在，放松对航空公司的监管已经超出美国范围，在全球大部分工业化世界蔓延开来，这对每一个国家的国内

航空运输和高度竞争的国际航空运输都具有重要的作用和影响。面对日益激烈的市场竞争,质量和成本成为航空公司经营成败的关键,航空公司各出奇招,在产品、服务、价格、经营模式等方面的创新层出不穷。

当前,全球航空运输业处于其发展历程的第四个阶段,航空公司联盟系统控制并主导着这个行业,3家重要航空公司联盟——天合联盟、星空联盟和寰宇一家的定期航班运力占全球的份额超过60%,尤其在洲际航线中所占份额更高,超过70%。同时,与传统航空公司经营模式存在显著差异的低成本航空公司发展迅猛,2014年低成本航空在全球已经占有26%的市场份额,而在2001年其全球市场份额仅为8%,低成本航空对整个民航业所带来的冲击日益显著并成为全球航空业的重要组成部分。

1.1.2 全球航空运输业的经营效益

航空业对经济发展具有显著的重要性,同时它也对众多相关产业产生深远影响,因而航空公司经营业绩的波动成为一个热点问题被广泛关注。航空运输业的发展具有典型的周期性,一般经过5年左右的低谷后会迎来5年左右的繁荣,又很容易受到经济周期和外部因素变化的影响,这意味着其发展不可避免地带有波动性。长期看,航空运输业的发展趋势始终是向上的,只是增长速度逐渐降低。任何一个行业有如此高的持续发展速度,其利润都会非常可观,但航空运输业却是一个例外。从全球范围和长期性来看,航空运输业具有超复杂性,很难创造稳定的收益,行业整体上能偶尔获得收益,但很难长期盈利,即使在繁荣时期行业的营业利润率也非常低。

传统的用来评价企业经营能力的指标,如资产回报率不太适合于评价航空运输业。因为不同的航空公司采用的折旧政策不同,租用设备所占的资金比例不同,获得政府直接或间接补贴的形式也不同,这使得航空公司的实际资产价值很难得到准确的评估。评价航空公司盈利能力比较常用的指标是营业利润率,即当期的营业利润(或亏损)与营业总收入的比值,国际民航组织每年会发布全行业的营业利润率。

20世纪80年代以前,因为存在严格的市场管制,大多数的国家航空公司在政府帮助下都能够实现稳定的利润。但自从全世界放松对航空公司的监管以来,航空公司的盈利情况发生了巨大改变。国际航空运输自由化浪潮对机票价格的下调起到了推波助澜的作用。市场自由化地带来了双重的影响,日益激烈的市场竞争迫使航空公司不断降低成本,而价格管制的逐步取消又进一步促进了价格竞争。过去30年里,全世界航空公司的净利润总值呈现周期性循环和极端变化。由于第一次海湾战争和随后而来的经济衰退,1990—1993年全球民航业连续4年亏损,直到90年代后期才恢复盈利能力。但是在2000—2005年,全球民航业又陷入创记录的经营亏损,随后而来的2008年全球金融危机,再次重创了原本脆弱的民航业。现在全球经济刚刚从数十年来最严重的衰退中复苏,全球航空业处于稳健恢复期。2013年全球商业航空盈利能力较大幅度提升,息税前利润率达到3%,比2012年增长1.2个百分点,净利润总额达到129亿美元,比2012年增长一倍以上。2014年,全球商业航空盈利能力和盈利规模进一步扩大,超越历史最好的2010年,息税前利润率达到4.3%,利润总额达到187亿美元。

图 1.2 为近年全球航空公司盈利变化情况。

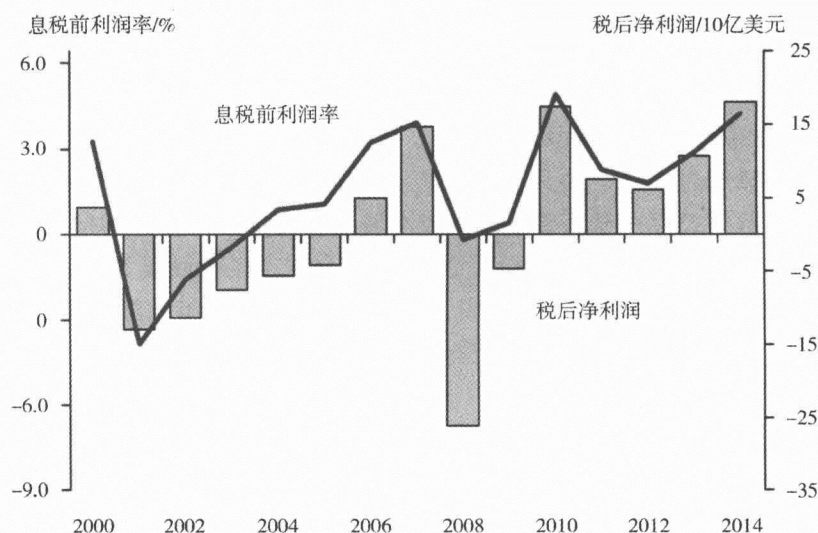


图 1.2 全球航空公司盈利变化趋势 (2000—2014)

民航业的投资者很少得到足够的回报（除了少数几家非常优秀的航空公司，如美国的西南航空、中东的阿联酋航空、亚太的新加坡航空等）。航空公司的投资者至少应该获得基于类似风险水平的正常资本回报（以加权平均资本成本率 WACC 衡量），然而在竞争如此激烈的民航业，平均资本回报很少能高于行业的资本成本。近年来，民航运输业绩效的显著提高正在缩小投资者的损失，航空业的平均资本回报率（ROIC）持续改善，2014 年达到 5.4%。详见图 1.3。

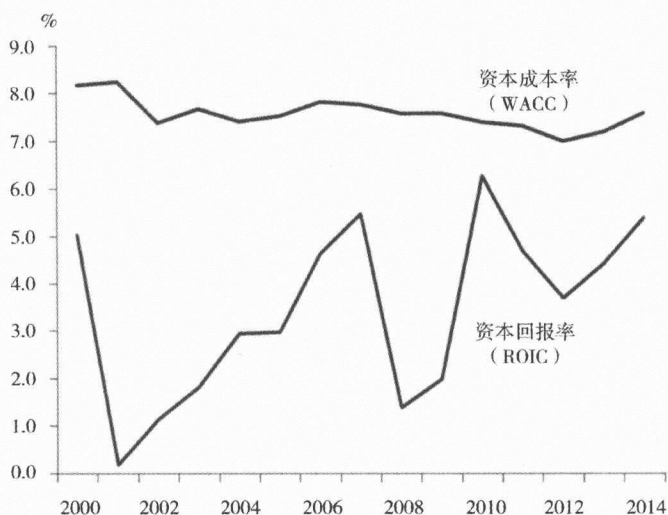


图 1.3 航空公司的资本回报率

资料来源：IATA，麦肯锡。

1.1.3 全球航空运输业的经济价值

航空运输业的发展得益于经济增长的驱动，同时航空运输对经济发展起到重要的促进作用，包括创造直接和间接的就业、支持旅游业和本地商业发展、吸引外资和促进国际贸易发展等。因此，航空运输业又被称为国民经济的领航者和经济增长的重要引擎。航空运输业对社会经济和相关产业的促进作用主要源于城市之间航线连接的增加——带动商品、人员、资金、技术和理念的流动，以及航空运输成本的持续降低，未来航空技术的进步和运输业的进一步发展会使得人类的生活更加丰富多彩。

根据国际航空运输协会 (IATA) 公布的数据显示，2014 年全球航空运输业年收入近 7500 亿美元，占全球 GDP 的比重约为 1%。预计 2015 年，全球航空运输业年收入总计将超过 8200 亿美元，占全球 GDP 的比重维持在 1% 左右。从促进就业方面看，2014 年全球航空业就业人数已经超过 5810 万。从促进连接性方面看，2014 年全球航线城市对达到 16161 条，是 1994 年的 195%，城市之间航线的增加促进了全球商品、人员、资金、技术和理念的流动。在增加消费者福利方面，航空运输的价格持续下降，相比 20 年前航空运输价格降低了一半以上（考虑通货膨胀因素）。见图 1.4。2014 年航空运输成本 101.1 美元 / 收入吨公里 RTK，比 1994 年下降 55%，预计 2015 年会继续下降到 96.5 美元 / 收入吨公里 RTK。旅客受益于更便宜的航空旅行，2014 年平均单程票价（附加费税前）231 美元，调整了通货膨胀因素后比 2013 年下降 3.5%。由于燃料的价格下跌，预计 2015 年平均往返票价（在附加费和税前）为 458 美元，将比 2014 年降低 5.1%（考虑通货膨胀因素）。全球商业也从民航业的发展中获益，2014 年全球航空货运用费相比 2013 年平均下降 4%。受益于运费成本下降，尤其是燃料价格的大幅下降，预计 2015 年航空运费成本将进一步下降 5.8%。

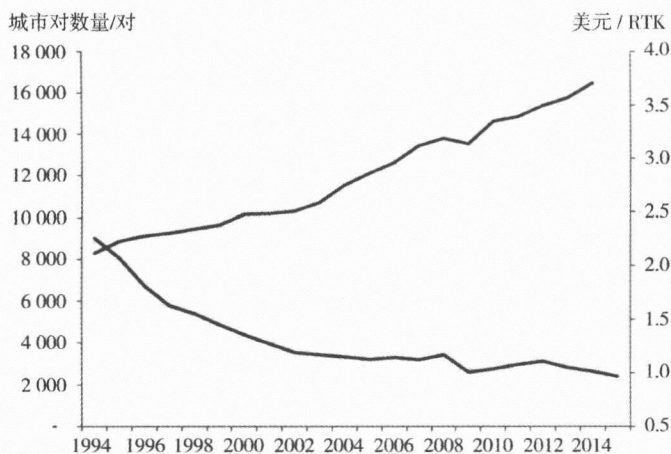


图 1.4 全球航空城市对和运输成本变化趋势

资料来源：IATA，波音公司。

全球经济发展越来越得益于航空运输，航空运输价格的降低和连通性提高推动了贸易的发展，进一步带动全球化供应链和相关的外国直接投资。据预测 2015 年通过航空

运输的国际贸易价值将达到 7.3 万亿美元，航空旅行的旅客将花费 6440 亿美元。详见表 1-2。

表 1-2 全球航空运输业对经济的影响（2012—2014）

全球航空运输业	2012	2013	2014
航空运输收入 /10 亿美元	679	710	746
变化 /%	9.8	4.6	5.0
占全球 GDP /%	0.9	1.0	1.0
全球 GDP 增长 /%	2.5	2.4	2.8
全球贸易增长 /%	1.9	2.7	3.6
每旅客单程费用 / 美元	256	239	231
变化 /%	-3.9	-6.4	-3.5
每公斤货运费用 / 美元	2.44	2.28	2.18
变化 /%	-6.55	-6.95	-4.0

资料来源：ICAO。

航空旅客运输与旅游业发展高度相关，尤其是国际航空旅客运输与国际旅游业发展更为密切。根据国际民航组织的统计，全球约有 52% 的国际游客选择航空出行，在一些小岛型的旅游市场，这一比例更是高达 85% 以上。根据世界旅游组织（UNWTO）的统计，2013 年全球国际旅客达 10.87 亿人次，比 2012 年增长 5200 万。未来预期全球国际旅客将以 5% 左右的速度增长，基本同步于全球航空运输业的平均增速，同时旅游业的增长将进一步推动全球航空运输业的发展。见图 1.5。

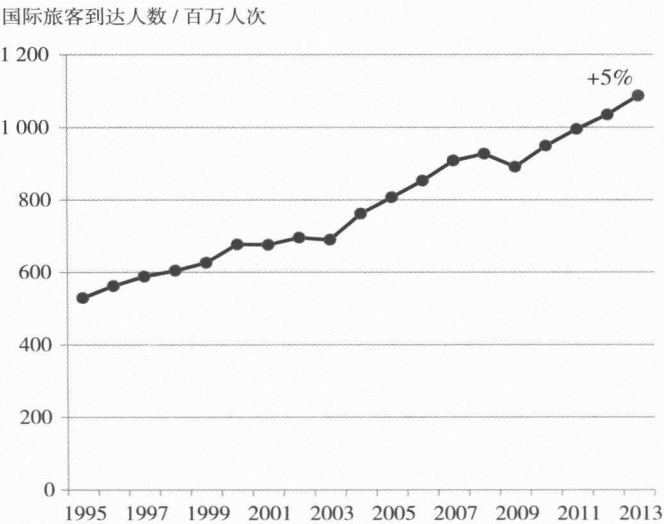


图 1.5 1995—2013 年全球国际旅客数量

资料来源：世界旅游组织。

1.2 2014 全球航空市场格局和展望

1.2.1 全球经济格局与民航发展

2014 年世界经济好戏连台，多个重要事件影响广泛，其中包括国际油价暴跌、俄罗斯卢布贬值以及欧元区经济疲软等。日本、俄罗斯和欧元区经济在这一年中乏善可陈，难以走出经济困境；而美国的复苏势头非常明显，引发各界瞩目。

美国商务部数据显示，美国 2014 年第 3 季度 GDP 按年率计算增长 5%，是 2003 年第 3 季度以来的最快增速。就业市场复苏是奥巴马政府的特别经济业绩，据报美国 2014 年新增就业取得了 10 多年来的上佳表现。分析预计，2015 年美国就业市场将继续壮大，失业率有望从 5.8% 进一步跌至 5%。美联储等机构在 2008 年金融危机后采取刺激经济增长的措施基本得当，量化宽松政策很大程度上适应了美国市场需求。同时，美国的个人消费被有效刺激，进一步加速经济回暖。

与美国经济复苏形成对比的是，2014 年日本、俄罗斯和欧元区等经济体未能脱困。这三个经济体都各自面临不同形式的挑战，也给世界经济未来前景带来影响。日本经济增长依然乏力，“安倍经济学”难以解决日本经济的系统性和结构性难题，个人消费无法提振。外界预估日本 2014 年的 GDP 为负增长，这也很可能是日本时隔 5 年再次出现经济负增长。受西方制裁和油价下跌的双重打击，俄罗斯经济经历通货膨胀和卢布贬值。俄官方称 2014 年俄通货膨胀率达 10%，消费价格也随之上涨。而卢布贬值的问题更加突出，前一阶段卢布贬值速度惊人，曾“每天刷新纪录”，俄官方采取多种途径救市才逐渐稳住汇率。不少经济学家都对俄罗斯经济状况发出提示，俄罗斯舆论对此也并未回避。同时俄罗斯总统普京在年终记者会上也承认，俄罗斯可能需要两年时间“渡过难关”。欧元区经济持续低迷，欧元区核心国家也开始受到低迷环境的负面影响。数据显示，德国制造业陷入萎缩局面，法国和意大利的制造业情况也并不乐观。最困扰欧元区的高失业率问题 2014 年并未得到缓解，失业率仍高达 10% 以上，有报告警告欧元区的高失业率有可能延续数年之久。与此同时，欧元区仍要向希腊等国继续提供援助。欧元区陷入新一轮经济危机的风险并未完全消除。

2014 年世界经济增速进一步放缓已成定局。中国经济从高速增长步入中高速增长的“新常态”，但中国经济继续保持了稳定增长，而且仍是世界经济增长的主要领跑者之一，稳定健康的中国经济对世界经济依然作出重要贡献。

全球领导人正抓紧为世界经济增长寻找新机遇，预期全球经济情况将会改善。2015 年全球经济前景将实现比 2014 年更强劲的增长，值得的预期明星是美国、拉丁美洲和中东、北非。以中国为首的亚太新兴经济体虽然增长速度放缓，但依然是经济增长最快的区域。见图 1.6。