



新闻稿

国际航协：2024 年全球航空公司净利润率 2.7%

2023 年 12 月 6 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）大幅调高 2023 年全球航空业的盈利预期，2024 年行业盈利基本稳定。但预计这两年全球航空业净盈利能力将远低于资本成本。财务业绩的区域差异较大。

盈利预期的亮点包括：

- 2024 年，航空业净利润预计将达到 257 亿美元（净利润率 2.7%）。比 2023 年略有改善，预计 2023 年净利润将达到 233 亿美元（净利润率 2.6%）。
- 2023 年和 2024 年，资本回报率将比资本成本低 4 便士，全球多地的利率都因急剧的通货膨胀而上升。
- 航空业营业利润预计将从 2023 年的 407 亿美元增至 2024 年的 493 亿美元。
- 2024 年的总收入预计将同比增长 7.6%，达到 9,640 亿美元。
- 支出增幅将略低，为 6.9%，总额为 9,140 亿美元。
- 2024 年预计将有约 47 亿人次出行，创历史新高，超过 2019 年疫情前水平（45 亿人次）。
- 2023 年和 2024 年的货运量分别为 5,800 万吨和 6,100 万吨。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“近年来行业遭遇重大亏损，2024 年预计将实现 257 亿美元净利润，是对航空业坚韧的回报。人们对旅行的热爱助力航空业恢复到疫情前的连通水平。尽管复苏速度非比寻常，但疫情导致航空业折翼近四年。从 2024 年开始，我们预期客运和货运都将恢复至更常态化的增长。”

“我们必须正确地看待行业利润。虽然经济复苏令人振奋，但 2.7% 的净利润率远低于多数行业投资者所能接受的水平。部分航空公司的表现好于平均水平，部分公司正在苦苦挣扎。现实情况是，航空公司每搭载一名旅客可获得的平均净利润只有 5.45 美元，可在伦敦星巴克买一杯‘大杯拿铁’，但对于一个为世界贡献 3.5% 的 GDP、305 万人赖以生存的全球重要产业来说，这一净利润并不足以抵御未来的风险冲击。航空公司在激烈竞争客户的同时，还要被繁重的监管、分散且昂贵的基础设施成本以及充斥着寡头垄断的供应链压得喘不过气来。”沃尔什先生指出。

盈利预期的驱动因素

预计 2024 年的总收入增速将快于支出（7.6% vs. 6.9%），盈利能力有望增强。虽然营业利润预计将增长 21.1%（2023 年为 407 亿美元，2024 年为 493 亿美元），但净利润率的增速不到其一半（10%），主要归因于 2024 年预计的利率上升。

收入：2024 年行业收入预计将达到 9,640 亿美元的历史新高。预计运营 4,010 万架次航班，超过 2019 年水平（3,890 万架次），高于 2023 年的 3,680 万架次。

- **客运收入** 2024 年预计将达到 7,170 亿美元，比 2023 年的 6,420 亿美元增长 12%。收入客公里（RPK）预计同比增长 9.8%。虽然是疫情前增势的两倍多，但预计 2021 年-2023 年复苏期间所特有的同比大幅增长率在 2024 年将会结束。

旅游需求高，以及持续的供应链问题导致的运力受限，继续为收益增长创造条件。2024 年客运量预计将比 2023 年提高 1.8%。

供需紧张，效率走高，2024 年载客率预计为 82.6%，略好于 2023 年（82%），与 2019 年持平。

国际航协 2023 年 11 月的客运调查数据显示出乐观前景。



- 三分之一的受访旅客表示旅行次数比疫情前多。约 49%的旅客表示旅行习惯现在与疫情前相似。只有 18%的旅客表示减少了旅行。
- 展望未来，44%的旅客表示在未来 12 个月的旅行次数将比此前 12 个月更多。只有 7%的旅客表示将减少旅行，48%的旅客预计在未来 12 个月内保持与此前 12 个月相似的旅行水平。

- **货运收入** 2024 年预计将降至 1,110 亿美元。比 2021 年 2,100 亿美元的非常规峰值大幅下降，但高于 2019 年 1,010 亿美元的收入。在国际贸易停滞的同时，运力的持续增长（与客运业务的强劲增长有关）将继续对收益率产生负面影响。收益率预计将进一步修正至疫情前的水平，2023 年为-32.2%，2024 年为-20.9%。然而，以历史标准来看，仍将居高不下。请注意，在过去几年中，收益率的增长异于寻常（2019 年为-8.2%，2020 年为+54.7%，2021 年为+25.9%，2022 年为+7%，2023 年为-32.2%）。

支出： 2024 年预计将增至 9,140 亿美元（2023 年增长 6.9%，2019 年增长 15.1%）。

- **燃料价格** 2024 年预计平均为 113.8 美元/桶（喷气式飞机），总燃料费用为 2,810 亿美元，占有运营成本的 31%。航空公司预计在 2024 年将消耗 990 亿加仑的燃料。

预计航空公司将承受更高的原油价格，因为裂解价差（将原油提炼成喷气燃料所支付的溢价）预计在 2024 年将平均达到 30%。

2024 年，工业二氧化碳排放量预计为 9.39 亿吨，而消耗的燃料为 990 亿加仑。

航空业将增加 SAF（可持续航空燃料）和碳信用的使用，以减少碳足迹。预计 2024 年的 SAF 产量或将上升到航空公司总燃料消耗量的 0.53%，导致明年的燃料账单多支出 24 亿美元。此外，CORSIA（国际航空碳抵消和减排计划）是一个基于全球市场的碳抵消机制，旨在稳定国际航空碳排放。2024 年，CORSIA 相关成本预计为 10 亿美元。

- 尽管存在通胀压力，但航空公司对**非燃料费用**的控制相对较好。随着行业从疫情中复苏，固定成本被分配到更大规模的运营中，非燃料单位成本与疫情前的水平持平。预计 2024 年非燃料单位成本为每可用吨公里 39.2 美分，比 2023 年的水平高 1.6%，与 2019 年的水平相当。预计 2024 年非燃料总成本将达到 6,330 亿美元。

风险

行业盈利能力脆弱，可能受到许多因素的影响（积极或消极）：

- **全球经济发展：** 通货膨胀缓解、失业率低和旅行需求强劲都是积极的因素。尽管如此，经济压力可能会出现。如果对高利率的容忍度减弱，失业率大幅上升，支撑复苏的强劲消费者需求可能会减弱。
- **冲突：** 俄乌冲突和巴以冲突的影响在很大程度上仅限于空域关闭导致的改道。在成本方面，冲突推高了油价，影响了全球航空公司。任何一个冲突或两个都意外和解均会对航空业利好，但任何冲突升级都可能产生一种截然不同的全球经济图景，航空业也无法幸免。
- **供应链：** 供应链问题继续影响全球贸易和商业。一些飞机/发动机类型的意外维护问题，以及飞机零部件和飞机交付延迟，限制了运力扩张和机队更新，直接影响了航空公司。
- **监管风险：** 在监管方面，航空公司可能面临合规成本的上升，以及与旅客权利制度、区域环境举措和无障碍要求相关的额外成本。

区域综述

各地区从疫情中复苏的速度各不相同。在地区层面，北美、欧洲和中东地区预计将在 2023 年实现净利润。亚太地区将于 2024 年实现净利润，预计拉丁美洲和非洲地区仍将在 2024 年出现赤字。



北美地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
143 亿美元 (4.2%)	144 亿美元 (4.0%)	增长 6.3%	增长 8.1%	增长 6.0%	增长 8.1%

就财务表现而言，北美地区仍是最突出的地区。该地区是第一个在 2022 年恢复盈利的市场，并通过提高效率，尤其是较高载客率，在 2023 年继续保持盈利。尽管生活成本有压力，但消费者支出仍然稳定，航空旅行需求仍然强劲，预计 2024 年仍将超过运力增长。

欧洲地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
77 亿美元 (3.5%)	79 亿美元 (3.3%)	增长 10.5%	增长 7.0%	增长 8.8%	增长 7.0%

尽管存在各种运力问题和供应方面的限制，预计欧洲在 2023 年底的表现将强于预期。由于航空旅行的强劲需求预计将在 2024 年持续，净利润预计将略有增强。该地区表现的主要风险与劳动力短缺以及俄乌冲突和巴以冲突有关。

亚太地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
亏损 1 亿美元 (-0.1%)	11 亿美元 (0.5%)	增长 13.5%	下降 1.4%	增长 10.6%	下降 1.4%

尽管该地区的一些主要国内市场（中国、澳大利亚和印度）从疫情中迅速恢复，但由于中国在 2023 年年中才取消了最后一项国际旅行限制，中国的国际旅行仍比疫情前水平低 40%。亚太地区预计将在 2023 年出现小幅亏损，2024 年实现盈利。

拉美地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
亏损 6 亿美元 (-1.5%)	亏损 4 亿美元 (-0.8%)	增长 7.4%	增长 7.4%	增长 7.8%	增长 7.4%

虽然一些市场表现强劲（如墨西哥），但其他市场正面临经济和社会动荡，对航空公司的业绩产生了负面影响。由于 2024 年运力增长预计将超过需求增长，预计市场仍将充满挑战。总体而言，拉美地区预计 2023 年和 2024 年都将出现赤字，尽管亏损有所减少。

中东地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
26 亿美元 (4.3%)	31 亿美元 (4.8%)	增长 6.3%	增长 9.9%	增长 10.7%	增长 9.9%

中东地区预计将在 2023 年和 2024 年实现亮眼的财务表现。中东航空公司迅速重建了其国际网络，并恢复了其超级连接枢纽。因此，预计 2024 年运力增长将快于需求；然而，随着机队效率的提高，净利润率有可能略有增加。



非洲地区

2023 年净利润(e) (净利润率)	2024 年净利润(f) (净利润率)	2024 年需求(RPK)		2024 年运力(ASK)	
		同比 2023 年	对比 2019 年	同比 2023 年	对比 2019 年
亏损 5 亿美元 (-3.4%)	亏损 4 亿美元 (-2.7%)	增长 7.3%	增长 3.0%	增长 9.4%	增长 3%

非洲航空公司预计将在 2023 年和 2024 年报亏。对航空公司而言，非洲大陆仍是一个难以经营的市场，经济、基础设施和连接方面的挑战均影响着行业发展。尽管挑战依旧，但对航空旅行的需求依然强劲。在需求的支撑下，行业亏损持续减少。

2023 年

国际航协 6 月的盈利预期显示，2023 年航空公司盈利能力好于预期。2023 年的收入预计将达到 8,960 亿美元（比预期高 930 亿美元）。支出增长到 8,550 亿美元（比之前的预测高 740 亿美元）。233 亿美元的全行业净利润，虽然大幅高于 6 月预测的 98 亿美元，但额外的 135 亿美元利润仅相当于收入的 1.4%，净利润率仅为 2.6%，意味着航空公司在 2023 年搭载每位旅客的平均收入为 5.44 美元。

业绩改善完全由客运推动，与 6 月的预测相比，客运收入增加了 960 亿美元，达到 6,420 亿美元。2023 年的货运收入为 1,347 亿美元，低于 6 月预计的 1,423 亿美元。

旅客视点

航空旅行继续为消费者带来价值。最近的一项民意调查（14 个国家，6,500 名受访者去年至少旅行过一次）显示，97% 的旅客对自己的旅行表示满意。此外，88% 的旅客认为航空旅行让他们的生活变得更好，80% 的旅客认为搭乘飞机旅行物有所值。

消费者预期，机票价格将继续紧随不断上涨的成本，尤其是石油成本。然而，国际航协的数据显示，竞争继续为消费者带来价格优势。2023 年的平均实际往返程票价为 254 美元，比 2019 年的平均票价 315 美元（按 2018 年定值美元计算）低 20%。

旅客期待着一个安全、可持续、高效和盈利的航空业。国际航协民意调查显示，旅客认为航空业发挥着重要作用：

- 89% 的旅客认同航空旅行是现代生活的必需品
- 89% 的旅客认为空中连通性对经济至关重要
- 88% 的旅客表示航空旅行对社会有积极影响，以及
- 83% 的旅客表示全球航空运输网络是联合国可持续发展目标(SDGs)的关键贡献者

航空业仍然致力于在 2050 年实现净零碳排放目标。旅客对这一承诺充满信心，84% 的旅客认为这是正确的目标，79% 的旅客表示我们将能够可持续飞行，78% 的旅客同意航空业领袖正在认真对待气候挑战。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 320 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。
- [飞向净零碳排放](#)