



## 2010 年预计亏损 56 亿美元 低收益和成本上升持续影响行业前景

**2009 年 12 月 15 日，日内瓦**——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）调整全球航空业 2010 年财务预测，预计净亏损 56 亿美元，高于此前预期的 38 亿美元亏损额。而 2009 年财务状况，国际航协仍维持预期净亏损 110 亿美元。

国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）说：“全球航空业在 09 年将亏损 110 亿美元。我们将结束这恐怖的一年，也将结束航空业这 10 年的可怕岁月。从 2000 年到 09 年，行业亏损了 491 亿美元，平均每年亏损 50 亿美元。”

“最坏的状况可能已经过去了。一些重要的数据显示 2010 年将会积极发展。需求可能会持续改善，航空公司也预期非燃油单位成本可下降 1.3%。但是，燃油成本却持续上升，收益继续受到打击。因此，全球航空业在 2010 年仍处境不佳，净亏损 56 亿美元，”比西尼亚尼说。

预期重点包括：

**收入：**预期 2010 年行业收入同比回升 220 亿美元（增幅 4.9%），达 4780 亿美元。虽然预期 2010 年客运量与 07、08 年持平，但 2010 年收入远比 08 年高峰 5350 亿美元低 570 亿美元（减少 11%），比 07 年低 300 亿美元。

**客运需求：**09 年客运量下降 4.1%，预期 2010 年回升 4.5%（高于 9 月预期的回升 3.2%）。预计 2010 年总体客运量将达到 228 亿人次，恢复至 07 年的高峰水平。

**货运需求：**预期货运需求在 2010 年回升 7%，达 3770 万吨（高于 9 月份预期的 5% 升幅），09 年下降 13%。但总体货运量仍比 07 年高峰值 4180 万吨减少 10%。货运需求的增速高于世界贸易的存货状况。在库存周期完成时，增长率预期将回落至世界贸易水平。

**收益：**在 09 年，客运、货运收益分别下降 12%、15%。预期 2010 年货运收益回升 0.9%，但客运收益预期将不会有所改善。主要受两大因素影响：市场运力过剩和企业差旅支出减少。09 年的运力调整致使飞机使用率下降 6%。2010 年将会有 1300 架飞机投入使用，全球运力将增长 2.8%，也将持续打压收益。此外，大多数企业调整了差旅支出费用，反映了较低的头等舱、公务舱票价水平。

**燃油：**预期 2010 年平均燃油价格上升至每桶 75 美元（布伦特），09 年平均为每桶 61.8 美元。在 2010 年，燃油占经营成本的 26%，远低于 08 年的 32% 比例，但比 01-02 年的 13% 高于一倍。

**现金：**在过去的 2009 年，航空业增资至少 380 亿美元（250 亿美元来自资本市场，130 亿美元来自飞机销售和售后回租）。现金所占收入比例在欧洲和北美航空公司有所改善，亚太航空公司持平。这将为来年一季度的季节性淡季提供较好的现金储备。

比西尼亚尼说：“客运量将会回到 07 年的高水平，但收入却减少 300 亿美元。航空公司今年的 380 亿美元现金储备将可助他们度过淡季，但暂时没有看到 2010 年恢复的迹象。艰难时期仍会持续。”

## 2010 各区域状况

2010 年，除非洲外的各区域将同比有所增长，但各区域表现不同：

预期**北美航空公司** 2010 年亏损 20 亿美元，低于 09 年亏损的 29 亿美元。主要是因为通过运力的调整，在定价能力和成本下降方面均有改善。

**欧洲航空公司** 亏损最为严重，预期 2010 年亏损 25 亿美元。但亏损额比 09 年有所改善，09 年该区域航空公司亏损将超过 35 亿美元。多种因素制约该地区的航空公司，包括区域经济复苏放缓、机场时隙规定对运力调整的限制等。

**亚太航空公司** 预期亏损 7 亿美元。相比 09 年 34 亿美元亏损，该地区航空业的改善非常显著。这主要得益于该地区一些经济体的复苏。例如，中国 GDP 预期在 2010 年增长 9%。

全球仅**拉美航空公司**在 09、10 年录得盈利。每年利润大概为 1 亿美元。这主要得益于南美地区相对强劲的经济增长，以及地区航空公司架构调整带动效率。

**中东航空公司** 2010 年亏损缩小至 3 亿美元，09 年亏损 12 亿美元。中东作为长途航线的中转站，获得了更多的市场份额，并没有明显受到迪拜财政问题的影响。

**非洲航空公司** 2010 年将会亏损 1 亿美元，09 年也亏损 1 亿美元。虽然经济有所增长、市场持续开放，但市场竞争激烈却影响了该地区航空公司的状况。

## 结构性调整

比西尼亚尼说：“航空业结构严重失衡。收益的急剧下降可能永远无法完全恢复。很难看到在成本方面的平衡。经过近十年的成本削减，非燃料单位成本削减最高。而油价上涨的风险仍保持不变。未来将会出现某些航空公司成功的案例。但如果行业并不进行结构性调整，这个超分散的行业得以盈利仍将是一场梦。”

在 11 月，七国（智利、马来西亚、巴拿马、新加坡、瑞士、阿联酋和美国）签署了一项政策原则的多边声明，同时也得到欧盟委员会通过。这些原则的签署，代表了签署国承诺将会促进行业的现代化、推动跨境整合。前提是需要一个公平的环境，这正是政府的职责。

“整合是行业的一大希望。过去可怕的 10 年中仍有一些整合的案例，这也正是一个正确的方向。但一直受到政治边界问题的局限，古老的双边制度中的所有权问题仍制衡着航空业。航空业不能负担巨额的亏损。未来的十年必须促进整合，”比西尼亚尼说。

- IATA -

### 媒体垂询：

Anthony Concil

传讯总监

电话：+ 41 22 770 2967

电邮：[corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### 编注：

- 国际航协在世界各地共拥有 230 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 93%。