



新闻稿

国际航协：2011 年航空业盈利预期下降至 86 亿美元 油价高企吞食航空业近一半的利润

2011 年 3 月 2 日，日内瓦——国际航空运输协会（以下简称国际航协，IATA）宣布下调 2011 年的航空业盈利预期至 86 亿美元，相比 2010 年行业的净利润 160 亿美元，下降了 46%。

国际航协理事长兼首席执行官乔瓦尼·比悉尼亚尼先生(Giovanni Bisignani)说：“中东政局动荡导致燃油价格上涨至每桶 100 美元，超出我们去年 12 月所做的每桶 84 美元的预测。与此同时，今年全球经济增长预计将达到 3.1%——比三个月前的预测高出 0.5%。然而，收入虽强劲增长，但相比高企的成本仍只是杯水车薪。与去年相比，2011 年的利润额减少近一半，净利润率更是微乎其微，仅有 1.4%。

本次预测的重点还有：

燃油：国际航协根据市场预测，上调 2011 年的平均燃油价格，从去年 12 月份的布伦特原油每桶 84 美元上调至每桶 96 美元。考虑燃油对冲的影响，即约有 50%的预期消费，最终将导致航空业的燃油成本上涨 100 亿美元，总计高达 1,660 亿美元。相较 2010 年，2011 年的燃油价格将上涨 20%，燃油成本占整个运营成本的 29%。2010 年为 26%。

经济增长将增加航空业营收，因而可部分弥补新增的成本。例如，自 2009 年年初开始，机票平均价格（不含税费）上升了 20%，单位燃油成本增加 25%。2011 年，即使增加营收也无以遏制燃油价格上涨而引起的利润下滑，将比 2010 年减少了 46%。

需求：全球 GDP 预计增长 3.1%（去年 12 月份的预期为 2.6%），将有利于航空运输业的继续增长。因此，国际航协上调客运需求增长预期至 5.6%（此前为 5.2%），货运增长预期为 6.1%（此前为 5.5%）。客运和货运综合来看，以吨公里计算，预期增长 5.7%。

运力：已公布的航班时刻表显示运力仅增长了 6%，略低于去年年底的预测，即 6.1%。其中，5%的运力增加将来自 2011 年投入运营的 1,400 架新飞机。余下的 1%则是曾经闲置的双通道飞机恢复正常运营所致。

收益：2011 年的运力增长 6%，需求增长 5.7%，差距仅为 0.3%。相较此前的预期 0.8%，供求差距进一步缩小。虽然载客率出现下降，但从今年 1 月份开始，他们仍然接近历史最高水平，剔除季节性因素，达到 77.7%。载货率也高于之前的周期性高峰。紧缩

供给和需求上升推动收益的增长。客运收益率预计将增长 1.5%（之前预期为 0.5%），货运收益率将增长 1.9%（之前曾预期持平）。

两舱旅行：两舱客运是网络型航空公司利润的重要构成部分。采购经理人的信心指数是商务旅行的先行指标。今年 1 月，JP 摩根/Markit 采购经理人指数创下历史新高。此外，2010 年底企业盈利状况良好和国际贸易的扩大均将继续拉动 2011 年的商务旅行，尽管增长速度低于 2010 年经济衰退后的反弹速度。

风险：继续上涨的燃油价格犹如达摩克斯剑，高悬在航空公司头上。如果全球经济和贸易快速增长，航空公司尚有机会通过调整票价抵消燃油成本。然而，如果燃油价格拖累全球经济增长，那么航空业的增长预期也将受到影响而下降。由于燃油价格受中东地缘政治的影响而升高，并非经济增长所致，因此航空业增长预期下行的风险很大。

比悉尼亚尼先生表示：“今年航空业继续走钢丝，净利润仅 1.4%。航空业所面临的结构性问题，导致今年行业的利润率仅比过去的 40 多年高出 0.1%。这令航空业没有足够的实力去对抗冲击。现在看来，燃油风险最大，如果导致全球经济停摆，行业前景堪忧。”

国际航协同时亦指出，不断增加的税负也将影响航空业，尤其是在一些对价格敏感的旅游度假市场。2010 年，英国、德国和奥地利都额外征收航空公司票价的 3%-5% 作为税费。最近，冰岛、印度和南非也计划拿航空业开刀。“人们对机票价格越来越敏感。油价高企致航空业泥足深陷，利润本已很薄，还要承担额外税费，航空业将不堪重负，从而丧失推动经济增长的能力。”比悉尼亚尼先生强调。

各地区的预测如下：

亚太航空公司成为全球航空业盈利最高的区域，预计将达到 37 亿美元，利润率为 4.6%。此前预计该地区在 2011 年将预期盈利 46 亿美元，与 2010 年 76 亿美元的盈利相比出现大幅下挫。该地区继续保持强劲的经济增长，拉动盈利攀升，但中国正面临通货膨胀的调整，贸易和货运需求均在下降。盈利下调的主要原因是该地区航空公司的燃油套期保值的比例相对较低，受油价高企拖累所致。

北美地区航空公司预计盈利 32 亿美元，与之前的预期持平，但低于 2010 年 47 亿美元的盈利。油价高企将削弱该地区航空公司 2011 年的盈利能力，但之前航空公司通过削减运力营造出良好的收益环境。美国经济表现好于预期，2011 年营收增加，但与燃油成本上涨互相抵消，因此与去年 12 月的预期持平。

欧洲地区航空公司预计盈利 5 亿美元，高于此前 1 亿美元的盈利预期，但仍低于 2010 年的盈利额，即 14 亿美元。盈利上调主要是基于该地区航空公司在 2010 年下半年的良好表现。虽然银行和政府的国内债务危机致国内航空市场疲弱，但欧元贬值持续刺激出口业、外贸货运和长途商务旅行，因而拉高该地区的盈利预期。即便如此，欧洲航空公司税前利润率为 1.1%，与各区域相比是最少的。

中东地区航空公司预计盈利 7 亿美元，大幅高于此前预测的 4 亿美元盈利，但低于 2010 年 11 亿美元的盈利。该地区政局动荡，预计影响到埃及、突尼斯和利比亚地区近 20% 国际客运。海湾地区经济活跃，从油价上涨以及长途运输枢纽市场中受益，确保了该地区的

盈利能力。由于新增运力的增幅仅略高于需求的增长，该地区航空公司的载客率大幅提高。

拉美地区航空公司预计盈利 3 亿美元，远远低于 2010 年 10 亿美元的盈利，以及此前 7 亿美元的盈利预期。该地区强劲的经济增长和国际贸易推动客运和货运需求的增加，从而实现盈利。但由于受油价高企的重创，该地区今年盈利水平急速下滑。

非洲地区航空公司预期将达到收支平衡，这与去年 12 月份的预期相同，但低于该地区 2010 年 1 亿美元的盈利。国外直接投资拉动经济的强劲增长和运输需求的增加，与亚洲地区迅速升级的贸易关系让该地区航空公司止亏。为争夺丰厚的业务量，该地区的航空公司不得不与中东航空公司和其它各方进行激烈的竞争。

- IATA-

媒体垂询：

奥博佳传播

俞冬云

电话：6568 2243

电邮：yuc@abjcom.com

编者注释：

- 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%。