



新闻稿

国际航协：全球航空业 2020 年将亏损 843 亿美元

2020 年 6 月 9 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布全球航空运输业财务预期报告显示，2020 年，全球航空公司将亏损 843 亿美元，净利润率下降 20.1%。收入预计只有 4,190 亿美元，比 2019 年收入（8,380 亿美元）下降 50%。2021 年，收入或可增至 5,980 亿美元，亏损亦将减少至 158 亿美元。

国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生（Alexandre de Juniac）表示：“从财务表现来看，2020 年将是航空史上最糟糕的一年，损失高达 843 亿美元，即平均每天损失 2.3 亿美元。按照今年 22 亿人次的客运量计算，航空公司运载每位旅客将损失 37.54 美元。因此，政府的财政援助对正在‘烧钱’的航空公司来说至关重要。”

“如果疫情不再出现第二轮扩散，并造成更大面积破坏，那么航空业最晦暗的时期已经过去。行业复苏的关键是全球统一执行国际民航组织（ICAO）的重启措施，以确保旅客和机组人员的安全。采用有效的接触者追踪系统，重启措施将帮助政府树立信心重开边境，而无需要求隔离。这是经济复苏的重要力量，全球 GDP 约有 10% 来自旅游业，其中大部分依赖于航空旅行。鼓励人们再次安全飞行将是拉动经济强劲增长的动力。”德·朱尼亚克先生表示。

2020 年预期要点：

客运需求随着边境关闭和政府封城防疫措施的出台而蒸发，行业大幅亏损。今年 4 月份客运需求跌至谷底，全球航空旅行同比 2019 年下降约 95%。目前，已有迹象显示，客运量正在缓慢回升。尽管如此，2020 年的客运量（按收入客公里计算）同比 2019 年预期下降 54.7%。客运量大致减半，只有 22.5 亿人次，等同于 2006 年的水平。但运力调整不够迅速，今年预计下降 40.4%

客运收入预计降至 2,410 亿美元，低于 2019 年（6,120 亿美元），收入降幅大于需求降幅，反映出航空公司试图通过价格刺激来鼓励人们再次搭乘飞机，客运收益率将下降 18%。预计 2020 年的平均载客率为 62.7%，比 2019 年的载客率（82.5%）低约 20 个百分点。

成本降速低于需求降速。总支出为 5,170 亿美元，同比 2019 年下降 34.9%，但收入下降 50%。由于分担固定成本的客运量有限，非燃料单位成本将剧增 14.1%。因限制而导致的飞机和座椅利用率较低，也会增加成本。

燃油价格有所下降。2019 年航油平均价格为每桶 77 美元，而 2020 年预期平均价格为每桶 36.8 美元。燃油预计将占总成本的 15%（2019 年为 23.7%）。

货运是其中一个亮点。同比 2019 年，预计载货总量将减少 1,030 万吨，降至 5,100 万吨。但由于客机停运导致腹舱运力大幅下降，货运运力严重短缺，预计今年运力将上涨约 30%。2020 年，货运收入将创新高，达 1,108 亿美元，高于 2019 年（1,024 亿美元）。今年货运收入在整个行业收入的占比将达 26%，高于 2019 年（12%）。

2020 年各地区表现

2020 年，所有地区都将出现亏损。世界各地的危机状态类似，运力削减 10-15 个百分点或更多，需求下降超过 50%。

地区	客运需求 (RPKs)	客运运力 (ASKs)	净利润 (单位：美元)	备注

全球	下降 54.7%	下降 40.4%	亏损 843 亿	
北美	下降 52.6%	下降 35.2%	亏损 231 亿	北美地区庞大的国内市场以及根据《关怀法案》为美国航空公司提供的财政援助预计将在经济复苏中发挥关键作用。
欧洲	下降 56.4%	下降 42.9%	亏损 215 亿	随着欧洲境内旅游的逐步开放，只要避免繁琐的检疫隔离措施，市场需求就可能复苏。欧洲政府救援计划中附带的条件，尤其是环保类条件，需仔细管理，避免对航空公司的营运造成降低竞争力的不良后果。
亚太	下降 53.8%	下降 39.2%	亏损 290 亿	亚太地区是第一个受到疫情冲击的地区。预计 2020 年绝对亏损最大。
中东	下降 56.1%	下降 46.1%	亏损 48 亿	较低的石油价格将给该地区困难的经济形势带来更大的压力。由于市场将分阶段重启，首先是国内和区域航线，然后是长途国际航线，该地区超级中转站的功能复苏会有所延迟。
拉美	下降 57.4%	下降 43.3%	亏损 40 亿	拉丁美洲遭遇危机较晚。该地区的各国政府在关闭边境方面实施了一些最严厉的措施，可能延缓复苏。
非洲	下降 58.5%	下降 50.4%	亏损 20 亿	疫情在该地区的影响程度尚不完全清楚。尽管如此，边境关闭导致航班停运。需要国际捐助者为该地区政府提供救援计划。

2021 年亏损收窄

2021 年，随着边境开放和需求增长，行业有望将亏损减至 158 亿美元，净利润率下降 2.6%。航空公司进入复苏期，但许多绩效指标仍远低于危机前水平（2019 年）：

- **客运总量**预计将回升至 33.8 亿人次（约为 2014 年的水平，客运量 33.3 亿人次），远低于 2019 年客运量（45.4 亿人次）。
- **总收入**预计达 5,980 亿美元，比 2020 年增长 42%，但仍比 2019 年（8,380 亿美元）低 29%。
- **单位成本**预计将下降，因为分担固定成本的客运量将超过 2020 年。但持续采取疫情管控措施将降低飞机利用率，影响收益。
- **货运**在航空运输业的份额将持续增加。货运收入将创新高，达 1,380 亿美元（比 2020 年增长 25%），约占行业总收入的 23%，大约是其历史份额的两倍。随着经济回暖之初企业补货，航空货运需求预计将强劲增长，而客运机队的缓慢回升将限制货运量的增长，并使货运量稳定在 2020 年的水平。
- **航油价格**随着全球经济活动和石油需求的增加，预计今年将平均上涨至每桶 51.8 美元。尽管将给航空公司带来一些成本压力，但每桶价格与 2016 年（52.1 美元）相似，仍将是自 2004 年以来的最低价（49.7 美元）。

“2021 年，航空公司的财务状况仍很脆弱。客运收入将比 2019 年减少三分之一以上。航空公司预计每运载一名旅客将损失约 5 美元。损失的减少源自边境重新开放后旅客数量的增加。强劲的货运业务和相对较低的燃油价格也将推动行业的发展。航空公司之间的竞争无疑将更加激烈。将转化为推动旅行者重返天空的强大动力。2022 年的挑战将是减少 2021 年的亏损并将之转化为利润，航空公司需要偿还因这场可怕危机而背负的债务。”德·朱尼亚克先生指出。

复苏之路充满挑战

尽管 2021 年的损失将大幅低于 2020 年的水平，但预计行业复苏将是漫长而艰巨的：

- **债务水平：**航空公司 2020 年的财务状况相对良好。经过十年的盈利，债务水平相对较低（4,300 亿美元，大约是年收入的一半）。政府的重要财政救援措施虽然避免了航空公司破产，但新增债务 1,200 亿美元，达到 5,500 亿美元，约占 2021 年预期收入的 92%。进一步的救助措施应集中于帮助航空公司产生更多的营运资金和刺激需求，而非进一步扩大债务规模。
- **运营效率：**行业重启的全球措施将大幅改变航空公司数十年来的运营状态。例如，登机/下机过程中的人与人之间的社交距离，更深层的清洁和新增的机舱检查都将降低飞机的总体利用率。
- **经济衰退：**经济衰退的深度和持续时间将严重影响企业和消费者的信心。疫情之后报复性消费可能会推动出行人数的增加，但要维持需求就需要价格刺激，将对利润构成压力。
- **信心：**出行方式可能会发生变化。航空旅行的逐步开放可能是渐进的，首先是国内市场，然后是区域市场，最后是国际市场。研究表明，在疫情得到控制后的几个月内，约 60% 的旅行者将渴望重新开始旅行。同一项研究还表明，在个人经济状况稳定之前（69%）或如果采取隔离措施（超过 80%），潜在旅行者的比例会更高。

“当人们对个人财务状况和旅客安全措施充满信心时，就会想要再次飞行。我们没有新冠疫情复苏的相关经验和真实剧本可以借鉴。国际民航组织的启航计划基于卫生与行业专家的洞察与建议，全球航空业利益相关方需统一调，协同作战。重要的是，行业和政府应遵循此原则，让旅客获得最大安全保障，奠定一个良好开端。随着疫情的演变，人们对病毒的了解加深，以及科学的发展，行业和政府将为全球协调一致的应对措施做更好的准备，包括在安全时可以随时灵活取消措施。让航空公司获得喘息的机会，能够重获需求并修复受损的资产负债表。”德·朱尼亚克先生补充道。

[查阅亚历山大·德·朱尼亚克先生英文演讲](#)

[查阅航空运输业经济表现报告](#)

[查阅新冠肺炎疫情危机下的航空运输业 2020 年-2021 年财务预期报告](#)

- IATA -

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 290 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 82%。