



新 · 稿

欧 · 危机致全球航空运 · 盈利 · 期 · 晴不定  
— 中国航空市 · 一手擎天 —

2011年12月7日，日内瓦——

国际航空运输协会（简称“国际航协”，IATA）宣布调整全球航空运输业的盈利前景。2011年的盈利能力虽然式微，但仍可保持69亿美元，净利润率为1.2%。同时，2012年的行业盈利预期从49亿美元下调至35亿美元，净利润率仅有0.6%。

然而，据近期经济合作与发展组织（OECD）公布的经济前景，欧元区的债务危机将可能大幅降低2012年的盈利预期。如果遭遇极坏的经济环境，欧债危机导致银行业崩溃和欧洲经济衰退，国际航协预计2012年全球航空运输业损失将超过80亿美元。

国际航协理事长和首席执行官汤彦麟先生(Tony

Tyler)表示：“如果政府无法解决欧元区的债务危机，经济前景的不确定因素将拖累明年航空运输业的盈利前景。届时，整个行业将蒙受2008年金融危机以来最巨额的亏损，超过80亿美元。

2011年

“2011年的全球行业预期保持69亿美元。由于世界各个地的航空公司所面临的经济环境各有不同，所以地区差异进一步扩大。行业的整体净利润率仅为1.2%，真实地反映出航空运输业薄弱的盈利能力。”汤彦麟先生指出。

各个地区的盈利预期：

- **欧洲航空公司**目前面临最为严峻的挑战。高额的旅客税费和区域经济的萎靡不振，限制了欧洲航空公司的盈利能力。预计综合盈利由此前的14亿美元下调为10亿美元，息税前利润率为1.2%。尽管欧洲航空公司今年的运输量增长不俗，但盈利能力仍很式微。受欧债危机持续恶化的影响，收益受到影响，增长前景黯淡。

- **北美航空公司**的外部环境略为乐观。严苛的运力管理致收益和载运率均有提升，盈利从此前预测的15亿美元增至20亿美元。美国的经济增长幅度超过欧洲，因此该地区的息税前利润率达到3.2%。但近期美国航空公司(American Airlines)申请破产保护的举措表明该地区航空公司的竞争态势异常残酷。
- **亚太地区航空公司**的增长更为强劲，但因贸易环境的不同而表现各异。日本国内市场仍受今年3月份地震和海啸影响，载运率萎靡不振。但由于中国国内市场的扩张，该地区航空公司的载运率和盈利能力均有大幅提振。因此，亚太区航空公司的盈利预期由此前的8亿美元大幅激增至33亿美元，无可争议地成为全球最为盈利的地区。
- **中东地区航空公司**预期盈利为4亿美元，仅为此前8亿美元盈利预期的一半。在经中东地区航空枢纽中转、且价格敏感的长途航线上，高额燃油成本吞噬了盈利。
- **南美地区航空公司**面临相同的困境，盈利预期由此前的6亿美元跌至2亿美元。由于受巴西国内市场激烈的竞争和载运率下降的影响，该地区航空公司综合盈利能力下降。
- **非洲地区航空公司**或将持平。非洲与亚洲的多个贸易航线正在成长中，非洲多个经济体的经济水平正在提升亦使非洲境内市场受益。然而，由于竞争激烈，该地区航空公司为保持载运率和盈利水平而苦苦挣扎。

纵观全球，旅客需求增长率由9月份预期的5.9%升至6.1%。空中旅行的增长幅度超过我们的预期。强劲的旅游需求，加上严苛的运力管理（尤其是北美地区），令载客率可保持较高水平，从而确保收益的增长率达到4%。今年全球航空运输业的预期收入将有小幅上扬，达到5,960亿美元。

略为超过预期的客运表现抵消了（1）低于预期的货运表现和（2）超过预期的燃油价格。油价按照每桶平均112美元的价格计算，2011年全球航空业的燃油成本将高达1,780亿美元，比此前的预期超出20亿美元。

## 2012年——预测要点

即使政府出手干预，试图避免出现银行危机，但欧洲经济仍将不可避免的出现短暂衰退。商业信心和消费者信心指数大幅下挫。2012年全球GDP增长率下调预计降至2.1%。根据历史经验，全球GDP平均增速低于2%时，航空业出现亏损。因此，国际航协下调2012年全球航空业的盈利前景。

导致盈利下降的主要因素：

- **需求**：客运需求预计增长4.0%（低于此前4.6%的预测），货运需求增长持平（低于此前4.2%的预测）。
- **收益**：2012年客运和货运的收益增长预计持平。货运收益与此前预计保持一致，而此前的客运收益预期增长1.7%。
- **燃料**：燃油成本与此前预计的一致，为1,980亿美元。这一预期按照油价每桶99美元计算（此前预测油价为每桶100美元）。
- **总收入和成本**：航空业总收入预计达到至6,180亿美元，增长3.7%。与此同时，成本则高达6,090亿美元，增长了4.5%。

从2011年起，所有地区的盈利均出现恶化迹象。2012年，各区域的差异更加显著：

- **欧洲航空公司**受其所在国市场经济恶化和旅客税费进一步增加的影响，预亏6亿美元。
- **北美航空公司**利润预计达到17亿美元，息税前利润率高于其它地区，达到2.4%。由于运力增长幅度有限，盈利压力相对较小。
- **亚太地区航空公司**盈利预期最高，为21亿美元，但低于2011年的盈利水平。由于该地区部分市场，例如中国市场的载运率高企，且需求增长结构性强，因此业绩的下滑幅度有限。
- **中东地区航空公司**预计盈利3亿美元，比此前预期的7亿美元低了一半还多，长途客运市场陷入低靡，尤其是与羸弱的欧洲经济体相关的航线和市场。
- **拉美航空公司**盈利预期降至1亿美元，部分原因是近期巴西市场盈利能力疲弱所致，这一预期比此前低了4亿美元。
- **非洲航空公司**将亏损1亿美元，与此前预测一致。该地区经济和航空运输市场持续增长，但预计载运率无力阻止盈利的下滑。

汤彦麟先生指出：“即便我们对2012年盈利做最为乐观的打算，收入达到6,180亿美元，净利率也仅有0.6%。由于税费增加，欧洲航空公司将出现亏损，全球航空业呈现两种速率发展的态势。”

## 2012年——银行业阴影重重

经合组织（OECD）对欧洲主权债务危机下的经济前景进行了风险评估，基于欧元区危机恶化可能导致银行业新一轮危机，国际航协因而也设定了2012年的另一种盈利预期。由于经合组织预测这一危机将致全球GDP增长放缓致0.8%，国际航协预期全球航空运输业亦将因此亏损83亿美元。

在这一预期模式中，各地区均将陷入亏损。**欧洲**预计将预亏44亿美元，成为亏损的重灾区；**北美**亏损11亿美元，**亚太**亏损11亿美元。**中东和拉美**将分别报亏4亿美元，**非洲**则将预亏2亿美元。

汤彦麟先生说：“这当然是最糟糕的一种设想，但绝不是空穴来风，并给各国政府敲响警钟。在好的年景，航空业难以承担其投资成本。但在糟糕的年份，全球航空业让全球保持互联，从而确保全球经济能够保有活力，因而对加快经济复苏至关重要。政府的决策必须认识到，航空业对经济增长的重要贡献。”

欧洲陷入衰退将导致2012年全球GDP增长率放缓致0.8%。从历史上看，GDP增长率一旦低于2.0%，全球航空业将出现亏损。旅客需求增长停滞不前，货运市场需求将收缩4.7%。客运及货运收益将下降1.5%。

燃油价格的压力将有所缓释。按照每桶85美元计算，燃油成本将高到1,830亿美元，为总成本的31%。不过，与2011年相比，总体支出预计将增长1.9%，达到5,920亿美元。收入将下降1.3%，为5,890亿美元。最终，在2012年，全球航空运输业预亏83亿美元，净利率为负1.4%。

**媒体垂询：**

奥博佳传播

俞冬云、李晶晶

电话：+86 10 6568 2243; +86 135 0106 6341

电邮：[yuc@abjcom.com](mailto:yuc@abjcom.com); [lid@abjcom.com](mailto:lid@abjcom.com)

**编者注释：**

- 国际航协在世界各地共拥有240家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的84%。