



新闻稿

## 国际航协：供应链问题的负面影响将持续到 2025 年

2024 年 12 月 10 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）预计，严峻的供应链问题将继续对航空公司业绩产生影响。这些问题不仅导致成本上升，还限制了需求增长，且将在 2025 年持续存在。

国际航协在最新的航空业预期报告中，量化了航空公司因供应链问题所面临的挑战规模：

- 全球机队的平均机龄已升至 14.8 年，高于 1990 年-2024 年间的平均机龄 13.6 年。
- 飞机交付量从 2018 年 1,813 架的峰值大幅下降。2024 年的飞机交付量预计为 1,254 架，比年初的预测少 30%。2025 年，交付量预计将增至 1,802 架，但仍远低于早先预计的 2,293 架，2025 年交付量或将进一步减少。
- 新飞机待交付积压订单（累计未完成订单数）已达到 17,000 架，创历史新高。按照目前的交付速度，将需要 14 年才能完成，是 2013 年-2019 年六年间平均积压数量的两倍。但随着交付率的提高，等待时间预计会缩短。
- “停航”的飞机数量（约 5,000 架飞机）占机队总数（截至 2024 年 12 月为 35,166 架，包括俄罗斯制造的飞机）的 14%。虽然近期情况有所改善，但停航的飞机仍比疫情前水平高出 4 个百分点（约 1,600 架飞机）。其中，停航的 700 架（约占全球机队的 2%）需要进行发动机检查。预计这种情况将持续到 2025 年。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“供应链问题让每家航空公司都深感沮丧，对收入、成本和环保造成三重打击。当前载客率已处于历史高位，毋庸置疑，如果有更多的飞机投入运营，行业盈利能力也将进一步提高，这一局限损害了行业的整体收益。同时，航空公司老化机队的维护成本更高，燃烧的燃料更多，需要更多的资本来维持飞行。此外，由于航空公司之间的竞争加剧，寻找各种可扩大运力的方式，导致飞机租赁费率的涨幅超过了利率。航空公司需要修复疫情后遭受重创的资产负债表，但制造商未解决的供应链问题在实质上限制了行业发展。”

国际航协指出，持续存在的供应链问题至少有两个负面影响：

- 2023 年至 2024 年间，燃油效率（不考虑载客率的影响）保持不变，为 0.23 升/每 100 可用吨公里（ATK）。与燃油效率每年提高 1.5-2.0% 的长期（1990 年-2019 年）趋势相比有所倒退。
- 对租赁飞机的特殊需求推动窄体客机的租赁费率比 2019 年高出 20-30%。

“整个航空业正团结一致，全力以赴实现 2050 年净零碳排放的目标。然而，在实现目标的过程中，航空公司承担着最大的压力和责任。供应链问题就是一个突出的例子，制造商未能如期履约，让航空公司深感失望，直接影响了碳减排的努力。如果飞机和发动机制造商能够解决供应链问题并信守承诺，航空公司将拥有更高燃油效率的机队。”沃尔什先生补充道。

[查阅全球航空业最新盈利预期](#)

- IATA -

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 340 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 80%。
- [飞向净零碳排放](#)