



国际航协：2021年航空业持续“寒冬”亏损收窄 -重启计划、就业支持和成本控制是当前重点-

2021年4月21日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）预期2021年全球航空运输业将亏损477亿美元（净利率下降10.4%），与2020年行业预期净亏1,264亿美元（净利率下降33.9%）相比，亏损有所收窄。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“这场危机比任何人预期的都更加持久和深重。虽然亏损少于2020年，但危机的痛苦仍在加剧。由于没有旅行限制，国内市场需求反弹，人们对航空业久负盛名的耐挫力表现乐观。但政府采取的旅行限制将继续抑制人们重返国际旅行的强烈需求。虽然2021年预计将有24亿人次搭乘飞机旅行，但航空公司的现金消耗仍高达810亿美元。”

当前优先事项

预计航空业将在2021年下半年开始复苏。面对持续的危机，国际航协呼吁：

重启计划为复苏做好准备：国际航协继续敦促各国政府制定计划，以便在疫情形势允许重新开放边境时，可以立即重启国际航空旅行。

“大多数政府尚未明确表示，他们将使用何种标准来定义安全地允许人们自由旅行。与此同时，3.5万亿美元的GDP和8,800万个由航空支持的工作岗位中，有很大一部分存在风险。有效重启国际航空业将为旅行和旅游业以及更广泛的经济注入活力。在疫情期间，学习如何与之安全地生活、工作和旅行变得至关重要。意味着政府必须将重点转移到风险管理上，同时保护生计和生命。”沃尔什先生强调道。

就业支持：2020年现金消耗规模高达1,490亿美元，2021年继续“烧钱”模式，现金消耗810亿美元。政府的财政救援和资本市场填补了航空公司资产负债表中的这一亏空，防止了更大范围的破产潮。行业终将复苏，但今年仍需获得政府更多的纾困措施，尤其是就业支持计划。

“由于政府救援、削减成本并成功进入资本市场，一些航空公司能够渡过难关。然而抗压能力较差的航空公司，需要筹集更多来自银行或资本市场的现金。此举将增加行业的债务压力，目前行业的债务水平已激增2,200亿美元，总额高达6,510亿美元。各国政府在航空公司纾困中的角色很明确，即保留关键员工和重要技能以成功重启和重建行业。”沃尔什先生指出。

成本遏制/降低：整个行业将从财务疲软的危机中走出来。尽可能控制和减少成本将是恢复财务良性运转的关键。

“控制和降低成本将是航空公司的重中之重。政府和合作伙伴需齐心协力，且应该落实在大大小小的事务上。垄断性基础设施供应商意图让客户缴纳更高的费用来弥补损失的做法，让人无法容忍。同样，我们要求结束高价检测新冠肺炎病毒的做法，因为政府将通过税收削减这一开支。大家需团结一致，认识到旅行成本的增加将意味着经济复苏的放缓。各方都应为降低成本做出努力。”沃尔什先生强调。

行业前景重点

需求：包括隔离在内的旅行限制措施已经扼杀了需求。国际航协预计，全年客运需求（按照收入客公里或“RPK”计算）将恢复到2019年水平的43%。虽然比2020年提高了26%，但远未达到复苏。国内市场的复苏将快于国际旅行。2021年客运量预计将达到24亿人次。虽高于2020年（近18亿人次），但大大低于2019年（45亿人次）峰值。



- **国际客运量**在2021年前两个月，比危机前水平下降**86.6%**。发达国家（尤其是美国和欧洲）的疫苗接种速度加快、病毒检测能力日趋普及，将在今年下半年出现规模性复苏，回升至2019年需求水平的**34%**。2021年和2020年的需求趋势正好相反：**2020年**是开年强劲而后疲软，**2021年**是开年疲软，预计将一路增强直到年底。两年共同的特点是国际航空旅行零增长。
- **国内客运量**将明显优于国际。受到强劲的**GDP增长（5.2%）**，封锁期间累积的消费者可支配现金，需求被压抑以及国内旅行未设限制所拉动。国际航协预计，**2021年下半年**，国内市场可恢复到危机前（**2019年**）的**96%**。比**2020年**提高**48%**。

货运：整个危机期间，航空货运的表现优于客运。预计这一趋势将持续到**2021年**。**2020年**航空货运需求有望增长**13.1%**。与危机前水平相比，航空货运表现相对乐观（**2020年**与**2019年**相比全年下降**9.1%**）。**2021年**航空货运总量有望达到**6,310万吨**，与危机前的峰值，即**2018年**的**6,350万吨**几乎持平。

营运收入：全球航空运输业的营运收入预期将达到**4,580亿美元**。虽然仅占**2019年**收入（**8,380亿美元**）的**55%**，但比**2020年**收入（**3,720亿美元**）增长**23%**。

- **客运收入**预期将达到**2,310亿美元**，虽高于**2020年**（**1,890亿美元**），但远低于**2019年**（**6,070亿美元**）。
- **货运收入**预期将达到**1,520亿美元**，创历史新高。高于**2020年**（**1,280亿美元**）和**2019年**（**1,010亿美元**）。由于客机继续大规模停运，航空货运运力仍很紧张。失去大量客机腹舱的运力之后，**2020年**收益大增**40%**，**2021年**收益将在**2020年**基础上继续增长**5%**。**2021年**，航空货运收入将占行业总收入的三分之一，大大优于历史上航空货运收入的占比（通常仅为总收入的**10-15%**）。但是，航空货运的优异表现无法抵消客运收入的暴跌。

成本：航空公司削减成本速度不及收入下降速度。近期，油价和基础设施成本令人担忧。

- **燃油：**航空煤油成本在**2020年**降至每桶**46.6美元**。然而，随着经济回暖，燃油成本也在上升。**2021年**航空煤油的平均价格将攀升至每桶**68.9美元**，接近**2019年**的平均价格，即每桶**77美元**。
- **非燃油成本：**由于运力大幅下降，固定成本分摊激增，导致**2020年**非燃油单位成本上涨了**17.5%**。随着**2021年**运力增长和航空公司继续削减成本，非燃油单位成本有望下降**15%**。“机场和空中导航服务提供商显露一些令人担忧的迹象。例如，伦敦希思罗机场试图通过扩大其监管成本基础来弥补疫情所造成的损失。我们与合作伙伴一样深陷危机，相互弥补损失不是解决之道。我们都需要勒紧裤腰带。监管机构需要采取行动消除垄断行为。”沃尔什先生指出。

运力：运力的恢复速度可能会慢于需求。由于债务和燃油价格的压力，航空公司只能选择经营能产生正向现金流的服务。合并考虑航空货运和客运量，**2021年**整体加权载客/货率将略微上升至**60.3%**，但明显低于**2021年**盈亏平衡所需的**66%**，尽管运营的现金成本已可收回。

地区表现

有较大国内市场与主要依赖国际运输的地区之间，存在显著差异。亏损最高的地区是欧洲（亏损**222亿美元**），其中仅有**11%**的运输量来自国内客运需求（**RPK**）。而北美（亏损**50亿美元**）和亚太（亏损**105亿美元**）均有较大的国内市场（分别为**66%**和**45%**），亏损相对小得多。



地区	需求 (2021 年对比 2019年)	运力 (2021 年对比 2019年)	盈利	
			2021年 (收入占比)	2020年 (收入占比)
全球	-57.0%	-47.2%	- 470亿美元 (-10.4%)	-1264亿美元 (-33.9%)
北美	-41.5%	-29.2%	- 50亿美元 (-2.7%)	-351亿美元 (-26.8%)
欧洲	-66.3%	-57.1%	- 220亿美元 (-23.9%)	-345亿美元 (-43%)
亚太	-57.8%	-47.6%	- 105亿美元 (-8.8%)	-350亿美元 (-31.1%)
中东	-67.6%	-58.9%	- 42亿美元 (-13.8%)	-79亿美元 (-28.9%)
拉丁美洲	-48.9%	-45.2%	-40亿美元 (-20.4%)	-119亿美元 (-80.1%)
非洲	-64.5%	-53.6%	- 17亿美元 (-24.0%)	-20亿美元 (-32.0%)

- **北美航空公司**最有可能利用快速疫苗接种促进美国国内旅行，以及强劲的经济复苏推动航空货运需求。其亏损降至所有地区中最低，占总收入的**2.7%**。**2020年**净亏损占总收入的**26.8%**。
- **欧洲航空公司**高度依赖国际旅客收入，国内市场客运需求仅占**11%**。除病毒检测外，疫苗将在重新开放国际旅行中发挥重要作用。预计疫苗接种不均将限制今年开放的国际市场数量。欧洲较慢的疫苗接种也将限制重要的欧洲内部市场和北大西洋航线的复苏。净亏减缓速度预计将是主要地区中最慢的。该地区航空公司的净亏损预计将在**2021年**下降到收入的**23.9%**，优于**2020年**（占总收入的**43%**）。
- **亚太航空公司****45%**的客运需求来自国内市场，并将受益于中国国内市场复苏以及航空货运在该地区的重要地位。预计净亏损将从**2020年**收入的**31.1%**降至今年收入的**8.8%**。
- **中东航空公司**将从国内市场相对快速的疫苗接种进度中受益。然而，由于海湾地区航空枢纽通往许多新兴经济体的路线继续受到旅行限制，复苏遭遇阻碍。预计**2021年**净亏损将占收入的**13.8%**，优于**2020年**（占收入的**28.9%**）。在最低亏损区域中名列第三。
- **拉丁美洲航空公司**优势在于，其客运需求的近一半（**48%**）来自国内市场，特别是巴西本土市场。**2020年**亏损相对较大，以及该地区某些地区的疫苗接种速度缓慢。预计今年国内旅行收入的增长将使净损失减少三分之二以上，预计净亏损将从**2020年**收入的**80.1%**降至今年收入的**20.4%**。
- **非洲航空公司**将因疫苗接种速度缓慢而拖累国际旅行复苏。由于**14%**的客运需求来自国内市场，压力倍



增。经济增长相对孱弱也将抑制旅行需求回弹。尽管如此，预计今年净亏损将下降，从2020年收入的32%降至今年收入的24%。

查看 [新冠肺炎疫情危机下航空业财务前景报告](#)

查看 [全球航空运输业前景报告](#)

查看最新 [数据表](#)

- 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%。