



新闻稿

国际航协：2025年全球航空货运创历史纪录

2026年1月29日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）2025年全年和2025年12月全球航空货运需求定期数据显示：

- 2025年全年总需求（货运吨公里，CTK）同比2024年增长3.4%（国际需求增长4.2%）。
- 2025年全年运力（可用货运吨公里，ACTK）同比2024年增长3.7%（国际运力增长5.1%）。
- 2025年12月，为全年业绩持续强劲画上圆满句号。全球需求同比2024年12月增长4.3%（国际业务增长5.5%）。全球运力同比2024年12月增长4.5%（国际业务增长6.4%）。

此外，国际航协指出，全年收益率同比下降1.5%，为近三年来最小降幅。这表明，随着供需关系逐步回归常态，新冠疫情及后疫情时期形成的异常高收益率正在持续回落。尽管竞争加剧限制了航空货运的定价空间，但当前收益率仍较2019年水平高出37.2%。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“2025年航空货运表现稳健，需求同比增长3.4%。全球电商持续走强，推动货量增长；与此同时，美国相关贸易关系却面临关税上调、低值免税政策取消以及持续的政策不确定性。在此背景下，航空货运展现出较强韧性，积极应对市场变化。随着企业在关税落地前安排货物交付，以及在美亚贸易趋于停滞的情况下，亚洲内部及亚欧之间需求上升，航空货运迅速调整运力与服务，持续为全球企业和供应链提供支持。”

“预计2026年航空货运增长将小幅放缓至2.4%，与历史趋势基本一致。未来需求仍将受到贸易形势和地缘政治变化的持续影响。无论最终形成何种贸易格局，航空货运在维系全球供应链运转中的关键作用仍将不可替代；航空公司也将通过灵活投放运力、优化航网布局，以更高的弹性应对市场挑战。”沃尔什指出。

航空货运运营环境的重要指标：

- 2024年全球货物贸易量同比增长2.5%。2025年截至目前（1月-11月），该指数累计增长4.4%，明显高于2024年同期的2.4%。
- 2024年12月，航空燃油价格环比下降3.1%；2025年全年平均价格较2024年低9.1%。但由于炼油裂解价差扩大，炼厂获取了更多利润，抵消了航空公司部分成本下降红利。
- 12月全球制造业景气度回升至50.9。新出口订单指数小幅下滑至49.1，仍低于50的扩张临界点，反映出在关税不确定性背景下，市场情绪依然保持谨慎。

航空货运市场概览 - 2025年12月

世界	2025年12月(同比增幅, %)					2025年12月(年初至今, %)			
	份额 ¹ , %	CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (level)	CTK	ACTK	CLF (%-pt)	CLF (level)
所有市场	100.0	4.3	4.5	-0.1	47.1	3.4	3.7	-0.1	45.7
非洲	2.1	10.1	9.8	0.1	45.4	6.0	7.8	-0.7	42.9
亚太	35.9	9.4	8.3	0.5	49.4	8.4	7.4	0.5	47.6



欧洲	21.4	4.9	3.9	0.5	56.4	2.9	3.1	-0.1	53.4
拉美和加勒比	2.9	-4.1	4.5	-2.8	31.1	2.3	4.5	-0.8	36.0
中东	13.2	4.2	10.6	-2.7	44.5	0.3	4.5	-1.9	45.1
北美	24.5	-2.2	-2.6	0.2	42.2	-1.3	-1.1	-0.1	40.2
国际	87.9	5.5	6.4	-0.4	51.7	4.2	5.1	-0.4	50.8
非洲	2.1	10.1	9.1	0.4	47.2	6.0	7.3	-0.6	44.2
亚太	32.2	10.7	9.7	0.5	54.8	8.6	9.4	-0.4	54.0
欧洲	21.0	5.3	3.7	0.9	58.2	3.2	2.9	0.2	55.6
拉美和加勒比	2.5	-4.7	3.6	-3.0	34.7	2.4	3.9	-0.6	40.3
中东	13.2	4.2	10.6	-2.7	44.8	0.4	4.4	-1.8	45.4
北美	17.0	-1.0	0.9	-0.9	49.4	0.8	1.2	-0.2	47.6

注释 1: 2025 年 CTK 在行业中的占比%

注释 2: 行业整体增长率和区域增长率基于航空公司固定样本，结合已报告数据和缺失观测值的估计值。航空公司客运量根据其注册所在区域进行分配，不应视为区域性客运量。历史统计数据可能会进行修订。.

区域绩效

亚太航空公司: 2025 年航空货运需求同比增长 8.4%，为各区域中最高；运力同比增长 7.4%。12 月需求同比增长 9.4%，运力同比增长 8.3%。

北美航空公司: 2025 年航空货运需求同比下降 1.3%，是唯一出现下滑的区域，也是全球表现最弱；运力同比下降 1.1%。12 月需求同比下降 2.2%，运力同比下降 2.6%。

欧洲航空公司: 2025 年航空货运需求同比增长 2.9%；运力同比增长 3.1%。12 月需求同比增长 4.9%，运力同比增长 3.9%。

中东航空公司: 2025 年航空货运需求同比小幅增长 0.3%；运力同比增长 4.5%。12 月需求同比增长 4.2%，运力同比大幅增长 10.6%。

拉美和加勒比航空公司: 2025 年航空货运需求同比增长 2.3%；运力同比增长 4.5%。12 月需求同比下降 4.1%，为各区域中表现最弱。运力同比增长 4.5%。

非洲航空公司: 2025 年航空货运需求同比增长 6.0%；运力同比增长 7.8%。12 月需求同比增长 10.1%，为各区域中最高。运力同比增长 9.8%。

贸易通道增长

2025 年航线数据表明，在关税压力上升及美国取消低值免税政策的推动下，全球航空货运流向出现明显调整，重心由“亚洲-北美”转向“亚洲-欧洲”。与此同时，亚洲区域内航线以及“中东-亚洲”航线也实现较为强劲的增长。

贸易通道	2025 年货运需求增长率 (CTK 同比%)	2025 年全球市场份额 (%)	行业市场份额变化 (百分点)
			2024 年与 2025 年对比
欧洲-亚洲	+10.3%	21.5%	1.1
亚洲区内	+10.0%	7.4%	0.4



贸易通道	2025 年货运需求增长率 (CTK 同比%)	2025 年全球市场份额 (%)	行业市场份额变化 (百分点)
			2024 年与 2025 年对比
欧洲-北美	+6.8%	13.5%	0.3
中东-亚洲	+5.8%	7.4%	0.1
亚洲-北美	-0.8%	23.4%	-1.2
欧洲区内	-1.4%	1.9%	-0.1
非洲-亚洲	-1.9%	1.3%	-0.1
欧洲-中东	-3.4%	5.2%	-0.4

* 按地区划分的航线区域 CTK 同比增长率和市场份额。航线区域代表细分市场数据，不反映中转流量。例如，从亚洲到欧洲以及从欧洲到亚洲的货运，经中东中转，分别对应两个不同的细分市场：欧洲-中东和中东-亚洲，但不属于欧洲-亚洲细分市场

**该表格仅涵盖主要贸易航线。

> [查阅最新航空货运市场分析](#)

- IATA -

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 360 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](#)