



新闻稿

国际航协：2012 年全球航空业净利润将达 67 亿美元

- 2013 年行业净利润率为 1.3% -

2012 年 12 月 13 日，北京 —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）宣布上调全球航空运输业盈利预期。2012 年，预计全球航空业净利润达到 67 亿美元（比 10 月份预测的 41 亿美元有所提升）。2013 年，预计全球航空业净利润提升至 84 亿美元（略高于 10 月份预测的 75 亿美元）。但行业净利润率仍然偏低，2012 年仅为 1.0%，2013 年为 1.3%。

2012 年

航空公司在第二季度和第三季度的强劲业绩表现推动了国际航协对 2012 年前景预期的提高。尽管油价高企，世界经济整体放缓，但航空公司的利润和现金流却保持与 2006 年相似的水平，当时油价约为 45 美元/桶，世界经济增长率为 4.0%。

从历史上看，当 GDP（国内生产总值）增长率跌破 2% 时，航空运输业就会出现集体亏损。“随着 GDP 增长率接近 2.0% 的“失速速度”（stall speed），油价达到 109.5 美元/桶，我们曾预计行业表现要疲弱得多。但航空公司通过提高效率和结构重组，调整自身适应了这种艰难环境。在经济增长疲弱和燃油价格高企的形势下，此举保护了现金流”，国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟先生（Tony Tyler）表示。

业绩改善在大型航空公司身上体现得最为明显，今年第三季度，他们的除息税折旧及摊销前盈利（EBITDA）平均达到收入的 10%-15%。汤彦麟先生说：“这是一种呈现出分化状态的局面。规模经济可以帮助航空公司更好地应对艰难的经济环境，但中小型航空运营商就没有这么幸运了，仍然举步维艰”。

强劲的客流增长率（5.3%）和 3.0% 的收益率改善给整体业绩带来了积极影响。尽管全球经济放缓，但商务旅行却得到了较为稳健的国际商品与服务贸易的支持。这对客运量和客运收益都起到了积极促进作用。与此形成鲜明对比的是，货运市场规模缩减了 2.0%，货运收益则在 2011 年水平基础上下降了 2.0%。虽然世界贸易仍在不断扩大，但经济增长模式 —— 主要集中在新兴市场 —— 却有利于海运而非空运。

石油价格略有缓解（为 109.5 美元/桶，与 10 月份的预测相比有所下降），但燃油价格却并未因此而下降。由于炼油厂利润的扩大，航油成本预计均价将达到 129.5 美元/桶，比此前预测提高了 1.8 美元/桶。

国际航协强调，尽管前景有所改善，但行业整体表现依然疲软：

- 67 亿美元的净利润与航空业 2011 年 88 亿美元净利润相比有所下降。
- 1.0% 的净利润率远低于行业回收资金成本所需的 7-8% 的净利润率。

业绩改善

行业结构变革也推动了自第二季度以来的航空公司财务业绩改善。在过去一年艰难的经营环境下，航空公司一直在通过结构调整降低成本、提高收益。最近的成立联盟和合资企业的举措带动了规模经济，并为旅客提供了更多选择。由于缺乏创业资金，行业新进入者数量锐减，再加上一些航空公司破产，这些因素也促进了行业结构的改善，使得航空公司能够分享客运服务水平提升和投资者回报提高所带来的效率收益。

碳排放

汤彦麟表示：“2012年在环境问题上取得的最重要成就之一即欧盟暂停征收碳排放税。欧盟碳排放交易计划（EU ETS）是欧洲单方面试图强加给全球航空业的一个经济措施。欧洲以外的国家不同意欧盟提出的措施，全球航空业的碳排放问题需要在全全球范围内解决。想要实现这一目标，我们需要采取综合措施——进步的技术、更好的操作、更高效的基础设施和经济措施。我们一直密切地与国际民用航空组织（ICAO）及其成员国履行这四项重要方案。根据《京都议定书》，ICAO被赋予管理国际民用航空排放物的权力。气候变化是一个全球性问题，ICAO在树立全球航空业统一标准上已经走过近七十年。关于全球航空业的碳排放问题将会在ICAO 2013年的大会上进行谈判。”

如何以市场为基础在各航空公司间公平分配来实现碳中和增长将是2020年面临的一项挑战。从当前和未来的环境来看，各航空公司都拥有独一无二的特点，机队成熟度和架构不同，燃油效率也不同。未来排放量的差别取决于经营的是增长中市场还是成熟市场。国际航协将尽可能公平协调，整个行业将团结一致，共同促成统一的解决方案。同时，我们将继续推动所有代替解决方案——生物燃料，更高效的路线，更好的导航等等。

各地区表现

北美航空公司预计2012年净利润将达到24亿美元，比2011年17亿美元的利润有所提高，主要得益于近期行业整合所带来的资产利用率的显著改善。息税前盈利率为3.4%，在所有地区中名列前茅。

欧洲航空公司将实现盈亏平衡。与2011年相比，亏损了4亿美元，但却比10月份的预测数字提高了12亿美元，主要归功于实施各项效率方案，带动第二、三季度业绩改善。尽管如此，欧洲航空公司的财务状况仍然最疲弱，息税前利润率为0.6%，业绩实现盈亏平衡，欧洲将和非洲并列成为仅有的两个未盈利地区。

亚太航空公司净利润将达到30亿美元（比10月份的预测提高了7亿美元）。该地区的利润总额在各地区中最高，2.9%的息税前利润率则仅次于北美航空公司，居第二位。与2011年亚太地区航空公司盈利54亿美元相比，今年该地区航空公司的利润却出现了大幅下降，目前该地区正遭受货运市场疲软和中国经济增长放缓所带来的压力。

中东航空公司将实现8亿美元利润（比10月的预测提高了1亿美元），与中东航空公司2011年实现的10亿美元利润相比，略有下降。虽然该地区作为长途中转枢纽保持了强劲增长势头，

但其业绩却受到了“阿拉伯之春”和挥之不去的不稳定因素的削弱。

拉美航空公司的前景预期保持不变，仍为 4 亿美元。今年，该地区航空公司与北美航空公司与 2011 年相比业绩得到改善；2011 年，该地区航空公司的利润将为 3 亿美元，主要是受到该地区更加稳健的贸易和经济发展的推动，部分归因于扭转巴西亏损局面的行业整合工作。

非洲航空公司将实现盈亏平衡 ——与之前的预测和 2011 年相比保持不变。虽然非洲经济正在迅速扩张，但该地区的航空公司当前却正遭受几大不利因素的困扰，包括长途航线上的激烈竞争、高成本结构和抑制非洲地区内部航路发展的监管制度等。

2013 年

“我们对 2013 年的前景预期将在 2012 年的基础上基本维持不变。预计行业净利润将提高至 84 亿美元，净利润率为 1.3%。我们正朝着正确的方向前行，但明年航空业仍将面临艰难的一年”，汤彦麟先生表示。

GDP（国内生产总值）：行业前景的最大推动因素是全球经济增长率。预计 2013 年 GDP 微幅增长至 2.3%。

客运：2013 年预计客运需求将增长 4.5%（低于 2012 年 5.3%的预测值）。收益预计将下降 0.2%，主要是为了应对降低的燃料成本。

货运：预计货运需求将增加 1.4%（不足以弥补 2012 年 2.0%的下降幅度）。客运和货运需求增速不匹配可能会导致货运运力超过需求，将导致收益下降 1.5%。

燃料：石油价格有望微调至 104 美元/桶（与 2012 年相比下跌 5.5 美元/桶）。航油价格将出现小幅下落，至 124.3 美元/桶（与 2012 年相比降低 5.2 美元/桶）。

各地区表现

北美航空公司：预计净利润将达 34 亿美元，是所有地区中利润最高的，将比 2012 年增长 10 亿美元。息税前利润将从 2012 年的 3.4%增长至 3.8%。预计美国经济将是所有发达经济体中增长最强劲的，利润有望进一步提高。

欧洲航空公司：预计将连续第二年保持收支平衡。息税前利润仍将保持 2012 年 0.6%的水平。欧洲经济持续保持不确定性、高税收及低效的基础设施将继续困扰欧洲航空业。

亚太航空公司：预计 2013 年净利润将增长 2 亿美元，达到 32 亿美元，利润在所有地区中位列第二。亚太地区航空公司的息税前利润预计将大幅提升 4.7%，是所有地区中增长最强劲的。本地区的经济体仍是最有活力的，货运市场的恶化情况有望在 2013 年结束。

中东航空公司：预计利润将增长 3 亿美元，达到 11 亿美元，息税前利润将增长 3.0%。本地区的航空公司有望继续扩大其国际市场份额。

拉美航空公司：预计净利润将增长 3 亿美元，达到 7 亿美元，息税前利润将增长 3.1%。该收入由本地区强劲的贸易流量及健康增长支撑，巴西利润有望继续提高。

非洲航空公司：预计将连续第三年保持收支平衡状况，息税前利润增长率仅为 0.1%。尽管该地区经济增长和贸易量稳定，但航空公司业绩仍不平衡。

风险：

本次预测受宏观经济、地缘政治及政策的影响较大，风险系数仍然很高。

欧元区债务危机还远未解决。尽管市场流动性已经恢复，但没有出现经济增长。虽然美国经济正在增长，但财政悬崖的威胁还未消除。中国经济有望继续加速增长，但存在银行业崩溃和房地产泡沫破灭的威胁。

中国与日本和伊朗的地缘政治难题仍未解决。

同时，政策风险仍然存在。汤彦麟先生表示，“我们需要确定，资金短缺的政府明白航空业是经济增长的催化剂；适度干涉监管不会造成基础设施供应商成本失控。我们还要持续与政府沟通，要求改善重要的基础设施，包括单一欧洲天空计划（Single European Sky），通过来之不易的成本效益缓解拥堵空域。”

-完-

媒体垂询：

奥博佳传播

俞冬云 李晶晶

电话：6568 2243

电邮：yuc@abjcom.com; lid@abjcom.com

编者注释：

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