



新闻稿

## 国际航协：供应链瓶颈继续制约航空业发展

2025年12月9日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）在最新发布的全球航空业财务展望中更新了对航空业供应链瓶颈的分析，强调飞机可用率仍是严重制约行业增长的因素之一。

虽然新飞机的交付量在2025年底开始回升，预计2026年生产将加速，但预计需求将超过飞机和发动机的可用率。由于过去五年交付的不可逆损失和创新高的积压订单，航空公司需求和生产产能之间的结构性矛盾在2031年-2034年之前不太可能正常化。

供应链问题所面临的挑战主要包括：

- 目前，交付缺口总计超过 5,300 架飞机。
- 积压订单已超过 17,000 架飞机，几乎相当于现役机队的 60%。从历史上看，这一比例稳定在 30-40% 左右。积压量相当于近 12 年的产能。
- 机队平均机龄已升至 15.1 年（客运机队为 12.8 年，货运机队为 19.6 年，宽体机队为 14.5 年）。
- 尽管新飞机严重短缺，但“停航”飞机（出于各种原因）仍超过 5,000 架，是历史上最高水平之一。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“航空业正全面感受到航空供应链瓶颈的冲击。更高的租赁成本、调度灵活性受限、可持续发展收益延迟，以及对次优机型的依赖加重，是当前最突出的挑战。这些问题使航空公司错失了提升营收、改善环境表现、优化客户服务的机会；与此同时，旅客也因需求与运力更趋紧张而面临更高成本。在影响进一步恶化之前，必须全力加快寻求解决方案。”

随着生产瓶颈的持续，新的挑战和影响正在显现：

- **交付延迟加剧**的主要原因包括：
  - 机身的生产进度已快于发动机的产能（现有发动机存在问题，导致发动机供应受限）。结果是，新下线的机身只能停放等待，直到有可用发动机装配。
  - 新机型的适航认证周期显著拉长（从原先的 12–24 个月延长至 4 年甚至 5 年），导致其投产与投入运营时间被推迟，对远程宽体机队的更新影响尤为突出。
  - 中美贸易紧张导致金属和电子产品加征关税，进一步加剧了部分供应链瓶颈，并推高了维护成本。
  - 熟练技工短缺，尤其是在发动机与零部件制造环节，正在限制产能爬坡计划。
  - 航空供应链本就脆弱，关键部件往往依赖少数供应商。在经济不确定性、关税制度变化及劳动力市场紧张背景下，这种脆弱性会迅速放大为严重的制约因素。因此，哪怕是微小的扰动都难以及时化解，并可能演变成显著的生产延误。
- 随着机队老化，**燃油效率的提高正在放缓**。从历史上看，燃油效率每年提高 2.0%，但在 2025 年降至 0.3%，预计 2026 年为 1.0%。
- **航空货运机队风险的情况正在发生变化**



- 用于改装的客机供应紧张，航空公司为满足客运需求，延长机队在客运的服役时间。
- 新造宽体机面临生产推迟。
- 为弥补机队更新放缓而被延长服役的老旧货机终将触及其使用寿命的硬性上限，无法再继续支撑运营。

国际航协和奥纬咨询公司（Oliver Wyman）最近的一项[研究](#)预计，供应链瓶颈将在 2025 年给全球航空业带来逾 110 亿美元的额外成本，主要由四大因素推动：

- **额外燃油成本（约 42 亿美元）**：由于新飞机交付延迟，航空公司不得不继续运营油耗更高的老旧机型，导致燃油成本上升。
- **额外维修成本（31 亿美元）**：全球机队正在老化，老旧机型需要更频繁、成本更高的维修。
- **发动机租赁成本上升（26 亿美元）**：发动机在维修期间的停机时间延长，迫使航空公司租赁更多发动机；同时，自 2019 年以来，飞机租赁费率已上涨 20–30%。
- **库存持有成本上升（14 亿美元）**：为应对难以预测的供应链中断，航空公司不得不增加备件库存，从而推高了相关成本。

为加快寻求解决方案，研究提出以下重点方向：

- **优化后市场机制**：支持维护维修运营（MRO）减少对 OEM 商业许可模式的依赖，并促进材料与服务的多元化替代来源，以提升后市场的竞争与灵活性。
- **提升供应链可视化管理**：在各级供应商层面建立更清晰的可见性，以便及早发现风险、减少瓶颈和低效，并通过更优的数据与工具提升供应链的韧性与可靠性。
- **强化数据赋能**：更广泛使用数据用于预测性维修、备件共享、维护数据平台建设，从而优化库存配置并减少停机时间。
- **扩大维修与零部件能力**：加快维修批准流程，支持替代零件和可再利用部件（USM）解决方案，并采用先进制造技术，以疏通关键产能瓶颈。

- 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](#)