



市场虽虚弱，但已改善 英国航空旅客税加价是错误的

2009年10月29日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布的9月份国际定期航班数据显示，客运需求基本保持不变，同比增长0.3%，货运需求同比下降5.4%。客座率及载货率已回到危机前水平，分别为77.1%、50.8%。

需要审慎看待需求同比增长的状况。主要是因为08年9月份的需求极低，运输量大幅下挫（客运同比下降2.9%，货运下降7.7%）。季节性因素调整后显示，今年9月份客运量比8月份下降0.3%，货运量下降1.4%。这显示美国及其他地区的经济复苏在近几月出现停顿。

国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）表示：“现在说复苏还为时过早。最坏的状况如需求的下跌可能已经过去了，但收益继续走低，而成本却在上升。在如此虚弱的市场环境中，航空业仍状况不佳。”

航空公司继续谨慎处理运力。季节性调整后客运运力全年保持不变，而货运运力在近两月才有回升。客座率和载货率已恢复至危机前水平，应有助于改善收益下跌的状况（经济舱收益下降14%，两舱下降18%，货运下降20%）。

成本上升问题开始受到关注。由于航空公司削减运力以满足市场变化，因此飞机飞行时间减少（一些机型已减少3%）。这势必增加非燃料的单位成本。同时，油价已从年初每桶43美元，回升至每桶75美元以上。

国际定期航班客运需求

- 客运需求比今年3月份最低点回升了5%，但比08年初最高点低6%。
- **亚太地区航空公司**报告需求明显改善，8月份下降1.6%，9月份回升2.1%。相比于全球平均市场的降幅，亚太地区逆势上扬，季节性调整后客运量环比上涨近1%。三大因素刺激该地区的明显改善：主要经济体的政府经济刺激方案推动产量的增加，该地区银行系统相对较强，该地区的消费者相比欧洲和美国地区的负债较少。
- 相比之下，**欧洲航空公司**报告9月份需求下降4.2%，8月份下降2.8%。这反映了网络航空公司在短途航线的市场份额逐渐流失到廉价航空公司。而前往亚洲的航线，亚太地区航空公司得益于地区经济的强劲增长，似乎更多人选择了亚太的航空公司。前往北美的航线，需求总体下降，主要是因为北大西洋两岸经济体的消费者信心、商业信心均出现下降。
- **北美航空公司**的需求大致不变（9月份下降2.4%，8月份下降2.5%），主要是因为消费者信心、商业信心双双下降。
- **中东航空公司**报告客运量同比增长18.2%。主要是受到斋月的影响，今年是在8月份，去年则在9月。增长主要来源于长途航线市场份额的增加，通过中东中转。较弱的石油收入继续打击区域的经济增长和出行市场。
- 受到地区经济的强劲增长，**拉美航空公司**9月份客运量增长3.4%，8月份下降2.3%。
- **非洲航空公司**报告数据小幅回升，9月份下降4.2%，8月份下降4.9%。非洲经济受衰退影响较小，该区域的航空公司一直在努力保持市场份额。

国际定期航班客运需求

- 货运量比 08 年 12 月份最低点上升 12%，但仍比 08 年早期最高值低 17%。
- 中东航空公司表现最佳，同比上升 3.6%。
- 拉美航空公司报告增长 1.8%，但较前一月有所下降，8 月份增长 3.9%。
- 亚太、欧洲和北美的航空公司报告比 8 月份有所改善，但仍处于负值，分别下降 3.1%、13% 和 5.0%。需求改善的状况大致和该地区经济改善的状况相似。
- 非洲航空公司报告数据继续走弱，9 月份下降 6.9%，8 月份下降 5.1%。

在行业受创伤的情形下，英国航空旅客税加价是错误的做法。比西尼亚尼说：“在行业受创下，一些国家的政策却让人失望。英国政府的措施则是一个明显的例子。全球经济危机使成本降低，但却面临着生存的问题。即将到来的哥本哈根气候变化会议需要各方努力来减少排放。而英国政府正在做什么？从 11 月 1 日开始，对航空旅客税实行加价，实环境保护之名每年征收 25 亿英镑。他们的做法是完全错误的。征税并不会减少排放。让出行更加昂贵的做法也不会刺激经济复苏。”

英国航空业计划花费在抵消碳足迹的 5.72 亿英镑，相比 25 亿英镑的税收来说少之又少。比西尼亚尼说：“向旅客征收 4 倍于其排放的费用是没有道理的。取而代之的，英国政府应该航空业的宏伟目标，应对气候变化问题，即：（1）从现在到 2020 年，每年提高燃效 1.5%；（2）从 2020 年开始稳定碳中和增长；（3）相比 2005 年排放量，2050 年需减少 50%。”

- IATA -

媒体垂询：

Anthony Concil

传讯总监

电话：+ 41 22 770 2967

电邮：corpcomms@iata.org

编注：

- 国际航协在世界各地共拥有 230 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 93%。
- 术语说明：
 - RPK：客运周转量(Revenue Passenger Kilometres)计量实际的旅客运输量
 - ASK：可用座公里(Available Seat Kilometres)计量可用的旅客运输能力
 - PLF：客座率(Passenger Load Factor)是可用座位公里的使用比率。将 2009 年与 2008 年相比时，PLF 代表两个相比较时期之间的点差异
 - FTK：货物周转量(Freight Tonne Kilometres)计量实际的货物运输量
 - AFTK：可用货物吨公里(Available Freight Tonne Kilometres)计量可用的总运输能力(客运和货运合计)
 - FLF：货物运载率。
- 国际航协数据包括国际定期航班的运输量，但不包括国内航空运输。
- 以上数据基于报告截至日期各成员航空公司的报告数据以及对部分缺失数据的估计。
- 以收入客公里为计算标准，国际航空客运市场的份额为：欧洲 34.9%、亚太地区 29.4%、北美 18.2%、中东 11.3%、拉丁美洲 4.4%、非洲 1.7%
- 以货物吨公里为计算标准，国际航空货运市场的份额为：亚太地区 44.2%、欧洲 26.3%、北美 16.3%、中东 10.2%、拉丁美洲 2.1%、非洲 0.9%
- 飞机使用数据来源于 Ascend