



国际航协上调 2013 年航空业盈利预期至 127 亿美元

净利率为 1.8%

2013 年 6 月 3 日，开普敦——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）上调 2013 年全球航空业利润至 127 亿美元，行业总收入预计将达到 7,110 亿美元。这一结果比今年 3 月份预测的 106 亿美元利润又多出 21 亿美元，在 2012 年全球航空业实现 76 亿美元利润的基础上又获得了改善。

利润仍然微薄，航空业总收入预计将达到 7,110 亿美元，净利率为 1.8%。尽管利润率很低，但 2013 年仍将成为 2001 年以来航空业强劲增长的第三个年度。2007 年，航空业净利率为 2.9%（利润为 147 亿美元），2010 年净利率为 3.3%（利润为 192 亿美元）。

国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟（Tony Tyler）先生说：“这是一个非常艰难的行业，时刻面临着实现收入增长与成本支出的挑战。许多航空公司正在苦苦挣扎，航空公司平均每运载一位旅客将赚得 4 美元——比大多数地方的一个三明治的成本都要低。”

尽管利润低，但过去七、八年来航空业表现强劲，更加有效的资产利用是强劲表现的主要因素。2013 年航空运输业平均载客率预计将再创新高，达到 80.3%——高出 2006 年的载客率 6.0 个百分点。此外，航空公司已发掘出新的盈利来源使航空业副业收入所占比例从 2007 年的 0.5% 增长到 2013 年的超过 5%。

宏观经济因素也是增长的推动因素之一。平均油价预计将为 108 美元/桶（布伦特原油），稍稍低于 2012 年平均 111.8 美元/桶的价格，油价稍微走低的部分原因要归于北美地区石油供应的增加。同时，自 3 月份以来，由于欧洲经济衰退出现比预期更加恶化的趋势，所以，对全球经济增

长的展望也稍有下降。较低油价的有利影响预计将抵消疲软经济增长带来的不利影响，为行业盈利带来适度的推动。

汤彦麟先生说：“油价保持在 108 美元/桶和经济疲软的情况下还能实现盈利已经是一个不小的成就。提升的绩效表现让航空公司有所盈余，航空公司正带动更多人乘坐飞机出行。今年，航空运输业的平均载客率预计将超过 80%，这在行业历史上还是首次。加之副业收入率创出 5% 的新高，很明显，航空公司已经找到了能够增加盈利的新方式，从而为旅客带来绝佳旅行体验并支撑盈亏底线。”

127 亿美元的利润代表了投资回报率（ROIC）为 4.8%。这将使得行业有能力清偿债务并支付给股权投资者小部分的股息。汤彦麟先生表示：“比起行业所要求的平均为 7% 到 8% 的资本成本率，4.8% 的投资回报率显得相对较低。如果航空公司想要筹集到负担未来 20 年机队发展所需的 4 万亿到 5 万亿资金，他们还需做出更多的改进。”

主要预测：

客运： 预计平均载客率将前所未有的达到 80.3%，总客运运力预计将增长 4.3%，低于 5.3% 的客运需求增长率。尽管有大量的新飞机交付，航空公司仍然连续第二年将运力增长控制在需求增长之下。预计所有地区都将迎来客运需求增长高于运力增加的局面。紧张的供需状况预计不会导致明显的收益增加，2013 年客运收益预计将增长 0.3%。

2013 年客运量预计将达 31.3 亿人次——旅客数量有史以来首次突破 30 亿大关。

货运： 货运业务将继续遭受发达经济体黯淡发展前景的冲击。预计货运量将基本保持在 5,210 万吨左右。实际上，自 2010 年货运量达到 5,070 万吨后，便再无显著增长。2012 年货运量下降 6.3% 之后，预计 2013 年还将继续收缩 2.0%，货运市场将比客运市场面临更多的挑战。

油价： 随着近期油价的松动，预计今年的布伦特原油平均价格将维持在 108 美元/桶。这比我们先前预计的 109.5 美元/桶的价格稍有所下调，并低于 2012 年 111.8 美元/桶的平均价格。尽管如此，这个价格仍然近乎于 2006 年平均 65.1 美元/桶价格的两倍。

成本控制和创收： 2006——2013 年间，航油价格增长了近 55%，是同期单位成本增加 23% 的最大原因。如果不是航空公司在扣除物价因素时将非油单位成本几乎保持不变并部署实施重大项目

来提高航空燃油利用率，这种单位成本的增加还将更高。激烈的竞争意味着单靠机票价格无法收回成本。航空公司已发掘出新的方式增加旅客旅行的附加值，提高副业收入。2012年的总收入为6,800亿美元，其中，副业收入贡献了360亿美元。预计2013年副业收入在总收入中所占的比例将超过5%。2007年副业收入贡献了25亿美元，占航空业当年总收入5,100亿美元的0.5%。

经济增长：总体经济表现依然疲弱。预计今年的GDP将增长2.2%，仅略高于2012年2.1%的增长率。该数据几乎只有2006年4%增长率的一半。贸易是航空运输需求和航空公司利润更为重要的推动因素，随着去年2.5%的增长率再到2013年4%的增长预期，贸易的发展前景稍显乐观。然而，由于欧洲经济的不确定性，发达经济体之间的贸易仍处于一片萧条之中；连接新兴经济体间的航线贸易正日渐繁荣，反映出航空业的增长模式。

结构改变：结构改变已提高了行业的创收能力。增长性的财政业绩紧随结构整合而出现，这种业绩表现在北美市场最为明显。此外，金融危机让融资更加困难，限制了新兴市场的加入。同时，在所有经营模式中，由于经济载体不如预期般强劲，退出市场的情况也有所增加。

各地区表现：

预计2013年，虽然各地区表现强弱不一，但所有地区都将实现盈利。总体来说，较大或廉价航空公司间的合并性盈利将会成为一种新的趋势。许多较小规模航空公司的盈利，在没有规模经济、多元化市场或廉价市场的支撑下，会面临来自高油价和疲弱经济的更大挑战。

2013年，**亚太地区航空公司**预计将实现46亿美元的合并利润（高于先前42亿美元的预期）。不论在绝对利润还是在息税前利润率（5.0%）方面，该地区都将领先于其他所有地区。主要推动因素为在活跃贸易流通和其他经济活动支持下中国市场和长途市场的强劲增长。由于市场激励措施已然在亚太地区第二大经济体——日本奏效，预计日本市场将出现更加强劲的增长。这也将有助于克服货运市场的疲弱表现，因为亚太航空公司是航空货运业务的主要参与者，占到38%的市场份额。该地区总客运需求预计将增长6.3%，领先于5.6%的运力增长。

北美航空公司预计将实现44亿美元的利润，明显高于此前36亿美元的预期。结构改变，例如本地市场的合并和其他有效措施，是业绩表现更佳的主要推动因素。该地区的客运需求增长将位居所有地区之末位，仅为1.7%，这也反映出美国国内市场的成熟与萧条，但该数据依然显著高于该地区0.7%的运力增长，预计该地区将会进一步提高资产利用率。

欧洲航空公司预计将实现 16 亿美元的利润，是此前 8 亿美元预期的两倍。虽然这已是显著的提高，但该地区的息税前利润率预计将仅为 1.3%，居于非洲 0.9%的表现之前，位列倒数第二。近几个月来，欧元区危机的改善似有停滞之象，导致了公众对第三波虚幻希望的恐惧。2011 年和 2012 年，欧元区危机的好转趋势曾因危机突如其来转入更糟的状况一度消失。需求依然强劲，预计客运需求增长 4.0%，高于 2.7%的运力增长。该地区的经济形势最弱，随着与北大西洋市场以及欧洲内陆市场的整合，有助于收入增长。

中东航空公司预计将实现 15 亿美元的利润，比此前 14 亿美元的预期稍有提高。客运需求预计将继续保持 15.0%的飞速增长，大大的高于 12.6%的运力增长。

拉丁美洲航空公司预计将实现 6 亿美元的利润，与此前的预期保持一致。客运需求增长率（9.8%）和运力（7.8%）增长率均逊于中东地区，位列第二。增长是由该地区与亚洲和北美地区活跃的贸易和其他经济活动的影响推动而来。该地区的息税前利润率为 2.8%，比 2012 年（2.1%）有所提高，但明显低于北美（4.2%）和亚太（5.0%）地区。

非洲航空公司的表现依然最弱，载客率不足 70%，平均营运利润率不足 1%，利润仅为 1 亿美元。然而，与 2012 年 1 亿美元的亏损相比，这已是尚佳的表现。运力增长预计将为 6.7%，低于客运需求 7.5%的增长率，载客率将会提高。该地区航空公司将继续面临高昂的运营成本，尤其是航空燃油方面，平均比其他地区高 21%。长途航班服务则面临来自地区以外航空公司的激烈竞争，同时，不可忽视的航空政治壁垒依然横亘于地域连通性之间，阻碍其发展。

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%。