



新闻稿

国际航协：航空业盈利能力增强 2023 年行业净利润将达 98 亿美元

2023 年 6 月 5 日，伊斯坦布尔 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）宣布调整航空业 2023 年前景展望，预计行业盈利能力将会增强。重点包括：

- 2023 年航空业净利润预计将达到 98 亿美元（净利润率 1.2%），是此前预测的 47 亿美元（2022 年 12 月）的两倍多。
- 2023 年航空业营业利润预计将达到 224 亿美元，大大超过去年 12 月预测的营业利润（32 亿美元），亦是 2022 年预计（101 亿美元）的两倍多。
- 2023 年预计将有 43.5 亿人次出行，接近 2019 年的 45.4 亿人次。
- 货运量预计达到 5,780 万吨，随着国际贸易量的急剧放缓，货运量低于 2019 年（6,150 万吨）。
- 总收入预计将同比增长 9.7%，达到 8,030 亿美元。是自 2019 年（8,380 亿美元）以来，行业收入首次突破 8,000 亿美元大关。预计支出年增长率将控制在 8.1%。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“2023 年航空公司的财务表现超出预期。几项积极的发展赋予行业更强劲的盈利能力。今年年初，中国比预期提前解除疫情限制措施。货运收入仍高于疫情前，尽管货运量并未超过疫情前水平。成本压力有所缓解。航空燃油价格虽然仍在高位，但今年上半年已有所下降。”

尽管净利润率仅为 1.2%，但能够恢复净盈利能力已是一大壮举。首先，这是在经济存在重大不确定性的条件下实现的。其次，此前航空业遭遇历史上最严重的亏损（2020 年-2022 年（含）净亏损 1,833 亿美元，同期平均净利润率为 -11.3%）。值得注意的是，航空业在历史性的连续盈利结束后陷入新冠肺炎危机，2015-2019 年平均净利润率为 4.2%。

“虽然机票价格抵消了高昂的燃油成本，但经济不确定性并没有抑制人们出行的欲望。在疫情导致严重亏损之后重新盈利，即使净利润率只有 1.2%，也值得庆祝！航空公司平均每位旅客只赚 2.25 美元，修复受损的资产负债表，为投资者提供可持续的资本回报，将仍是许多航空公司继续面临的挑战。”沃尔什先生说。

盈利驱动因素

收入增长（9.7%）快于支出增长（8.1%），增强了盈利能力。

收入：预计 2023 年行业收入将达到 8,030 亿美元（同比 2022 年增长 9.7%，相比 2019 年下降 4.1%）。预计 2023 年将有 3,440 万架次航班（同比 2022 年增长 24.4%，相比 2019 年增长 11.5%）。

- **客运收入**预计将达到 5,460 亿美元（同比 2022 年增长 27%，相比 2019 年下降 10%）。随着所有主要市场取消疫情限制措施，预计行业今年的客运量将恢复到 2019 年收入客公里（RPKs）的 87.8%，随着今年时间的推移，客运量将不断增加。许多市场对旅行的高需求使收益率保持强劲，与 2022 年的水平相比，预计 2023 年收益率将小幅下降 1.1%（2022 年增长 9.8%，2021 年增长 3.7%）。

效率提升，预计 2023 年的平均载客率为 80.9%。接近 2019 年的水平（82.6%）。



国际航协 2023 年 5 月的旅客调查数据显示前景乐观，41% 的受访旅客表示，预计未来 12 个月的旅行量将比前一年增加，49% 的受访旅客预计将持平。此外，77% 的受访旅客表示，他们的旅行次数已经与疫情前一样多或更多。

- **货运收入** 预计为 1,423 亿美元。虽然大幅低于 2021 年的 2,100 亿美元和 2022 年的 2,070 亿美元，但远高于 2019 年的 1,000 亿美元。收益率受到两个因素的拖累：（1）客运运力提高，腹舱可用货运运力增加；（2）为对抗通货膨胀而采取的经济降温措施对国际贸易的潜在负面影响。预计今年收益率将下降 28.6%，但与往年比较，收益率仍然保持高水平。2020 年收益率增长 54.7%，2021 年增长 25.9%，2022 年增长 7.4%。

支出预计将增长至 7,810 亿美元（2022 年增长 8.1%，2019 年下降 1.8%）。

- **2023 年航空燃油成本** 预计平均为 98.5 美元/桶，总燃油费用为 2,150 亿美元。比之前预计（2022 年 12 月）的每桶 111.9 美元和 2022 年的平均成本 135.6 美元便宜。

由于 2022 年的裂解价差（将原油提炼成航油所支付的溢价）平均超过 34%，大大高于长期平均水平，导致航空公司受到高原油价格拖累，燃油几乎占总支出的 30%。近几个月来，裂解价差收窄，全年平均裂解价差率预计将降至 23% 左右，更为接近历史平均率。燃料成本将占平均成本的 28%，高于 2019 年的 24%。

- 尽管存在通货膨胀压力，但航空公司对**非燃油成本**控制得很好。固定成本投入在更大规模的活动中，每可用吨公里（ATK）的非燃油单位成本预计将降至 39 美分每可用吨公里（ATK）。同比 2022 年（41.7 美分 /ATK）下降了 6.4%，恢复到了疫情前水平。2023 年，非燃油成本总额将达到 5,650 亿美元。

风险

行业前景面临经济和地缘政治造成的若干风险。224 亿美元的营业利润（2.8%），介于 8,030 亿美元和 7,810 亿美元之间的收入，表明行业盈利能力很脆弱，可能会受到许多因素的影响（积极或消极）。需重点关注以下因素：

- **对抗通货膨胀的措施** 在不同市场的见效程度并不均衡。各国央行正在调整利率的最佳水平，以最大限度地抑制通货膨胀，同时避免经济陷入衰退。提前或降低加息幅度可能会刺激市场对年底前景的预期。同样，经济衰退的风险依然存在。如果经济衰退导致失业，行业的前景可能会发生负面变化。
- **俄乌冲突** 对大多数航空公司的盈利能力没有产生重大影响。目前始料未及的和平或将改善成本，油价降低，空域限制取消或放松会提升效率。然而，局势升级或将冲击全球航空业。更为广泛的地缘政治紧张局势正在影响国际贸易，任何紧张局势的升级都会将行业推向下行空间。
- **供应链问题** 继续影响全球贸易和商业。供应链正在转移，填补由于当前地缘政治紧张局势和疫情期间挑战所造成的缺口。由于飞机和发动机制造商无力解决飞机零部件供应链的断裂问题，直接影响到新飞机的交付以及航空公司维护和部署现有机队的能力。
- **监管成本负担** 有可能因监管机构的日益干预而增加。其中，行业可能面临日益增加的惩罚性旅客权利制度和区域环境倡议合规成本的上升。

区域汇总

尽管全球航空业预计将在 2023 年恢复盈利，但航空公司的财务表现千差万别。利好的消息是，虽然不是所有地区都能在今年实现盈利，但所有地区的财务状况都好过受疫情拖累的 2020 年。

北美航空公司

2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)	运力(ASK)
---------------	--------------	---------------	---------



		与 2022 年 相比	与 2019 年 相比	与 2022 年 相比	与 2019 年 相比
115 亿美元	91 亿美元	增长 16.5%	增长 2%	增长 16.4%	增长 5%

北美仍是财务表现最突出的地区。尽管生活成本有压力，但消费者支出保持稳定，航空旅行需求仍然强劲；预计今年的航空客运需求将超过 2019 年疫情前的水平。

欧洲航空公司

2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)		运力(ASK)	
		与 2022 年 相比	与 2019 年 相比	与 2022 年 相比	与 2019 年 相比
51 亿美元	41 亿美元	增长 19.6%	下降 6%	增长 18.8%	下降 2%

尽管夏季经历了各种运力限制，欧洲航空公司仍在 2022 年恢复盈利，其盈利能力将在 2023 年进一步增强。关键的地区风险来自于俄乌冲突、劳方动荡以及对一些主要国家经济表现的担忧。

亚太航空公司

2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)		运力(ASK)	
		与 2022 年 相比	与 2019 年 相比	与 2022 年 相比	与 2019 年 相比
亏损 69 亿美元	亏损 135 亿美元	增长 63.0%	下降 29%	增长 48.5%	下降 26%

亚太区所有经济体都取消了旅行限制，行业正在复苏中。客运量和运力大幅增长，预计 2023 年财务业绩将大幅改善，与其他地区的差距将缩小。

中东航空公司

2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)		运力(ASK)	
		与 2022 年 相比	与 2019 年 相比	与 2022 年 相比	与 2019 年 相比
20 亿美元	14 亿美元	增长 20.8%	下降 7%	增长 15.9%	下降 13%

中东地区 2022 年载客率大幅提高近 25 个百分点，推动该地区恢复盈利，并超过其他地区的表现。与此同时，中东航空公司一直在迅速重建其国际网络。截至 2023 年 3 月，该地区的国际连通性已恢复到疫情前水平的 98%。

拉美航空公司



2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)		运力(ASK)	
		与 2022 年相比	与 2019 年相比	与 2022 年相比	与 2019 年相比
亏损 14 亿美元	亏损 39 亿美元	增长 14.2%	下降 2%	增长 13.5%	下降 1%

客运量正在迅速恢复，但拉美地区的财务表现差异很大。尽管一些航空公司预计将实现盈利，但该地区整体仍将报亏。总体而言，行业财务表现预计将继续改善，但该地区一些国家经济环境充满挑战正在抑制复苏的步伐。

非洲航空公司

2023 年净利润 (f)	2022 年净利润(e)	2023 年需求(RPK)		运力(ASK)	
		与 2022 年相比	与 2019 年相比	与 2022 年相比	与 2019 年相比
亏损 5 亿美元	亏损 8 亿美元	增长 30.1%	下降 11%	增长 22.7%	下降 17%

非洲航空公司运营仍举步维艰，经济、基础设施和连通性方面的挑战影响了行业业绩。尽管面临这些挑战，该地区对航空旅行的需求仍然强劲，为行业整体盈利能力持续复苏奠定了基础。

2022 年

2022 年行业财务业绩的改善超过预期。2022 年的行业净亏损目前估计为 36 亿美元，少于此前预计的亏损 69 亿美元（2022 年 12 月）。运营方面，尽管业绩差异很大，但最新数据表明，行业已在 2022 年恢复税前利润。

总结

“行业韧性是当前的主题。我们有很多理由保持乐观。深陷疫情危机后能在行业层面重建盈利能力，彰显出航空业能够回报投资者、为可持续发展提供资金、为更高效地连接世界而增益的巨大潜力。然而，这份巨大的‘待办事项’清单后面，是行业 1.2% 的净利润率。因此，我们呼吁各国政府继续关注旨在加强安全、可持续发展、高效并确保可盈利连通性的各项举措。”沃尔什先生强调。

“2023 年的优先事项包括 SAF 生产激励措施，加快实现净零碳排放，确保 CORSIA 作为适用于国际航空经济措施的完整性，提高空管效率，并始终如一地应用全球标准。”沃尔什先生强调。

旅客们寄希望于一个安全、可持续、高效和盈利的航空业。国际航协近期对 11 个全球市场的旅客进行的一项调查显示，81% 的受访旅客在疫情后对飞行带来的自由有了更大的体认。同一项研究还证明了旅客认为航空业发挥着重要作用：

- 90% 的受访旅客认为航空连接对经济至关重要
- 91% 的受访旅客认为航空旅行是现代生活的必需品
- 88% 的受访旅客认为航空旅行对社会有积极影响
- 82% 的受访旅客认为全球航空运输网络是联合国可持续发展目标的关键贡献者



- 96%的受访旅客对他们的最近一次飞行表示满意
- 77%的受访旅客认为搭乘飞机物有所值

[查阅国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）演讲稿](#)

[查看经济展望演示文稿 \(pdf\)](#)

[查看全球航空运输业展望报告 \(pdf\)](#)

[查看行业统计数据表 \(pdf\)](#)

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 300 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。
- [飞向净零碳排放](#)