



## 新闻稿

### 国际航协：2016 年全球航空业净利润将达 394 亿美元

**2016 年 6 月 2 日，都柏林**——国际航空运输协会 (IATA, 以下简称“国际航协”) 预计 2016 年全球航空运输业净利润将提升至 394 亿美元(去年 12 月国际航协报告预计 2016 年航空业净利润将达 363 亿美元)。行业收入将高达 7,090 亿美元，净利润率也将达到 5.6%。2016 年预计将成为全球航空运输业连续改善行业总利润的第五年。

2015 年，全球各大航空公司共计创造了 353 亿美元的利润（高于 2015 年 12 月预计的 330 亿美元）。所有区域均对 2015 年这额外 41 亿美元的利润提升及业绩改善做出了贡献，但各地区业绩却存在显著差异。航空业超过一半的利润来自北美市场（229 亿美元），而非洲航空公司预计将持续整体亏损的不利局面（亏损额达 5 亿美元）。

国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟先生说：“较低的燃油价格的确有所帮助——尽管对冲交易和汇率降低了其作用。航空公司的不懈努力提振了业绩。载客率升至创纪录水平。新价值流提升了副业收入。合资企业和其他形式的合作改善了效率，增加了客户选择，亦促进了良性竞争。其结果是消费者受益匪浅，而投资者也最终收获了他们应得的回报”。

#### 恢复力

平均而言，航空公司每搭载一名旅客，即可获得 10.42 美元的利润。“在都柏林，这足够人们在星巴克购买 4 杯特浓咖啡。请让我们从另一角度来审视这一问题：星巴克每销售 100 美元的咖啡，可赚取约 11 美元的利润，而航空公司只能从 100 美元的销售中赚取 5.60 美元。在此，我们并不是妒忌星巴克的盈利能力，只是航空公司还有进一步提升改进的空间。”汤彦麟先生如是说。

投资资本回报率 (9.8%) 将连续第二年超过资本成本（估计为 6.8%），这也是航空业有史以来的第二次。对于投资者而言，这是最低的预期。尽管这一迹象显示，航空业正开始像一般的正常业务那样创利，但整个行业依然维持举债经营的不利局面。

“通过修复资产负债表重获恢复力的工作正在进行。航空业在过去几年获得良好利润，一些航空公司已经开始偿还债务。整个行业需要多年盈利才能拥有健康的资产负债表。”汤彦麟先生说。

偿还累积债务需要多年盈利。北美和欧洲某些地区的航空公司已看到其资产负债表中的资本与负债比率与投资等级持平。但在其他地区，这依然是一项挑战。

“航空公司挣脱了经济下行的不利影响，取得骄人业绩，行业整体表现乐观。”汤彦麟先生说。

## 预期主要驱动力

**燃油价格：**前景基于一年内 45 美元/桶（布伦特原油）的平均燃油价格，明显低于 2015 年 53.9 美元的平均水平。较低燃油价格的影响随着对冲交易的成熟已全面显现。总体而言，燃油价格预计占航空业总开支的 19.7%，与 2012 至 2013 年 33.1% 的较高水平相比显著下滑。

**全球经济：**疲弱的经济环境成为当前的主要趋势。国内生产总值 (GDP) 有望在 2016 年提升 2.3%，与 2015 年 2.4% 的水平相比有所下降，预计会成为自 2008 年全球金融危机以来的最弱增长。消费性开支稳健，但企业在储备现金，尽管政府紧缩预算趋缓且利率较低，基础设施开支依然没有提速迹象。

**客运需求：**客运需求稳健有力，2016 年有望实现 6.2% 的增长率。然而，这与 2015 年 7.4% 的增长率相比有所放缓。运力增长预计略高于需求增加，为 6.8%，载客率预计将维持在高位 (80.0%)，但与 2015 年相比略有下滑 (80.4%)。收益预计将下降 7.0%。受较低燃油价格驱动的单位成本预计将下滑 7.7%。总体而言，客运收入有望达到 5,110 亿美元，低于 2015 年 5,180 亿美元的水平。

**货运：**货运依然萎靡不振，需求仅增长了 2.1%。航空公司采用长途宽体飞机来扩充其机队，同时满足强劲的客运需求增长。但此举也为萧条的航空货运市场增加了货运运力。今年，货运收益预计将下跌 8.0%。整体而言航空货运有望创造 496 亿美元的收入，低于 2015 年 528 亿美元的水平。

## 地区多样性

**北美航空公司**的财务业绩依然领跑全球航空业，其净利润有望实现 229 亿美元，高于 2015 年取得的 215 亿美元的盈利水平。2016 年，客运运力有望提升 4.3%，略高于 4.0% 的预期需求增长，但载客率预计仍大大高于盈亏平衡水平。对于该地区航空公司而言，现金流十分充备，可偿付债务，显著改善资产负债表，并通过分红和股份回购向股东返还大笔资金。

**欧洲航空公司**预计可在 2016 年实现 75 亿美元的利润（高于 2015 年 74 亿美元的水平）。旅客运力预计将增长 5.8%，高于 4.9% 的预期需求增加。恐怖主义事件对某些主要旅游中心的需求影响趋缓。我们很难将欧洲航空公司的状态描述为均衡一致。大型航空集团因强劲稳健的长途市场而取得有力改进，但很多中小型航空公司仍需继续努力。竞争很激烈（特别是欧洲境内航线），而居高不下的税收、繁重的管理和低效的基础设施（特别是客运量管理）仍未得到有效解决。此外，对于多数航空公司而言，劳资双方的预期仍存在不小鸿沟。

**亚太航空公司**有望在 2016 年实现 78 亿美元的利润，高于 2015 年 72 亿美元的水平。运力有望在 2016 年增长 9.1%，高于 8.5% 的需求预期增长。亚太航空公司掌握 40% 的全球航空货运市场。因此将继续遭遇该业务领域停滞不前所带来的冲击，同时也阻碍了财务业绩的改进。挑战包括：因预算领域扩大而引发的激烈竞争，中国经济的重组，印度市场持续不断的基础设施和成本困境。

**中东航空公司**预计将实现 16 亿美元的利润，略高于 2015 年的 14 亿美元。运力预计增长 12.2%，高于 11.2% 的预期需求增加。作为高效的枢纽将继续为该地区主要航空公司的转机服务赢得市场份额，尽管国内市场因经济收入的不断下滑而萎靡不振。多项收费和税收增长降低了该地区的成本竞争力，也说明该地区石油经济格局发生改变。

**拉美航空公司**在 2015 年损失 15 亿美元，但 2016 年预计将获得 1 亿美元的利润。需求或将增长 4.2%，而各大航空公司预计将运力提升 3.7%。地区两个主要经济体——巴西和委内瑞拉——依然深陷经济和政治危机。该地区因商品价格和收入下滑而受到了不同程度的冲击，进而导致外汇危机，令经济困难雪上加霜。如按本地货币计算，巴西和该地区其他主要商品经济体汇率的下滑令航空公司几乎无法降低燃油成本，而出境公民的海外购买力也明显下滑。

**非洲航空公司** 2016 年预计亏损 5 亿美元，略低于 2015 年该地区航空公司 7 亿美元的亏损。运力增长 (5.3%) 或将超过需求增加 (4.5%)。该地区各大航空公司仍需应对大量挑战，其中包括长途航线的激烈竞争、阻碍非洲境内客运量不断增长的政治壁垒、高成本和基础设施缺陷。此外，该大陆多数主要经济体均遭受了商品价格塌陷，收入和硬通货流入的巨大冲击。悬而未决的外汇危机加剧了该地区航空公司面临的经济困局。

## 价值创造

航空业继续为客户、整体经济和政府增加价值：

- 因航空业绩改善所创造的消费者利益十分可观。2016 年，平均往返票价（不包括附加费和各项税费）预计将达到 366 美元，与 1995 年的水平相比下滑了 62%（经通胀因素调整后）。客运量预计将达到 38 亿人次。直飞城市组已达到 18243 组。
- 直接航空工作岗位有望在 2016 年提升 2.8%，达到 261 万个就业岗位。2016 年，航空公司发放的工资总额或将达到 1,530 亿美元（与 2015 年 1440 亿美元的水平相比提升了 6.4%）。每名员工的生产效率可改进 3.4%，平均单位劳动成本与 2015 年水平相比，或将提升 0.1%。同时，航空公司员工的工作效率极高，在 2016 年，每位员工预计可创造 100,186 美元的总增加值（GVA——公司层面，相当于国内生产总值）（与 2015 年水平相比提升了 5.3%）。
- 2016 年，航空业税金账单预计将增至 1,180 亿美元，与 2015 年水平相比增长了 5.5%。
- 航空公司环境绩效持续改善。整个行业正全力以赴，旨在 2020 年之前达到每年将燃油效率提升 1.5% 的目标。当前分析显示，在一个波动的年平均基础上，航空业自 2009 年以来，已将燃油效率每年改进了 2.4%，这一数值有望在未来数年成为标准。
- 新飞机的投资是改进燃油效率的主要驱动因素。2016 年，航空公司预计将交付近 1,900 架全新飞机，总价值超过 1,900 亿美元。约一半新飞机将取代燃油效率低下的老旧飞机。
- 航空业仍将致力于从 2020 年起实现碳中和增长。此外，除在 2020 年前，每年将燃油效率平均提高 1.5%，整个行业还计划在 2050 年前，实现净排放量降低一半的长期目标（对比 2005 年的水平）。

点击 [iata.org/economics](http://iata.org/economics) 阅读全球航空运输业经济绩效报告。

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](mailto:lid@abjcom.com)

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 265 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。