



新闻稿

国际航协：中东航线中断和油价高企致航空业盈利减半

2026年6月7日，里约热内卢——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布最新全球航空业财务展望，由于战争导致中东航线中断和油价高企，航空业盈利能力减半。然而各区域差异较大。中东航空公司身处战争的地理中心，预计将因需求疲软和运营中断，集体陷入亏损。其他地区则有望实现盈利，但低于此前的预测。展望的重点包括：

- 2026年航空公司**净利润总额**有望达到230亿美元，约为此前预测的410亿美元的一半。也仅为2025年净利润（450亿美元）的一半。
- 2026年**净利润率**预计将达到2.0%，约为此前预测的3.9%的一半。不足2025年净利润率（4.2%）的一半。
- **单客净利润**预计为4.50美元，仅为2025年9.10美元的一半。
- 2026年**营业利润**预计将达到480亿美元（低于2025年的764亿美元），净营业利润率为4.1%（低于2025年的7.2%）。
- **投资资本回报率（ROIC）**预计为4.3%（低于2025年的6.6%）。低于8.5%的加权平均资本成本。这一差距再次凸显航空业的结构弱点，盈利能力冲击迅速侵蚀资本效率。
- 2026年**行业总收入**预计将达到1.165万亿美元，比2025年的1.065万亿美元增长9.4%。
- **载客率**有望继续创历史新高，航空公司今年载客率将达到84.0%，高于2025年的83.5%。
- 2026年**客运总量**预计将达到51亿人次，比2025年增长2.4%。
- 2026年**航空货运总量**将达到7,170万吨，比2025年增长0.2%。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“由中东战争导致的航线运营中断和燃油成本上升，使航空公司的前景转差。全球来看，航空公司盈利预计将较2025年减半，利润将从2025年的450亿美元降至今年的230亿美元，利润率也将从4.2%降至2.0%。航空燃油价格快速激增70%，正在冲击所有航空公司的盈利。部分额外成本正通过价格调整和效率提升得到回收，但这不足以将盈利能力维持在上一水平。那些年初资产负债表已经较弱的小型航空公司显然正面临困难。从区域看，除中东地区外，所有地区将实现盈利，但财务表现将大幅削弱。战争爆发后，海湾航空公司因空域几乎完全关闭而面临运营不确定性。这些航空公司在维持连通性方面表现出色，但重大财务影响不可避免。”

即使在最好的时期，整个航空业的利润率也很低，回报低于资本成本。油价考验航空公司的财务韧性，全球净利润率已被挤压至2.0%。

“航空公司正在承受燃油价格冲击的主要压力。尽管机票价格正在上涨，但航空公司仍在通过自身损益吸收部分涨幅。预计单客净利润将降至4.50美元，仅为去年的一半。在当前形势下，这体现了行业韧性。但这点利润甚至不够在多数国际足联世界杯场馆买一个热狗；如果其他成本或税收开始上升，也几乎没有多少缓冲空间。”沃尔什表示。

盈利驱动因素

总收入将增长9.4%，达到1.165万亿美元。每可用吨公里（ATK）的收入预计将增长8.8%。除疫情复苏的特殊时期外，上一次这种规模的增长还是在2008年，当时燃油价格同比上涨40%；以及2010年，由于2009年全球金融危机，随后燃料价格飙升。

尽管改善显著，但收入增长预计仍将滞后于运营费用增长；运营费用预计增长13%，达到1.117万亿美元，导致2026年行业整体净利润减半至230亿美元。



2026年，影响航空公司的主要宏观经济因素将恶化，GDP将降至2.5%（低于2025年的3.4%），通货膨胀率将升至5.0%（高于2025年的4.1%），世界贸易增长率将跌至1.9%（低于2025年的4.6%）。

收入

- 2026年的**客票收入**预计将达到8,390亿美元，较2025年的7,680亿美元增长9.2%。超过了2.1%的需求增长（以RPK或收入客公里计算），机票价格正在上涨，弥补油价冲击的部分成本。预计客票收益率将增长7%，载客率将创新高，达到84.0%。
- **辅营和其他收入**预计将增长12.6%，达到1,650亿美元。辅营收入的快速增长在很大程度上反映了航空公司在油价冲击下实现客户收入最大化的战略。自2019年以来，辅营收入将首次成为比航空货运更大的收入来源。
- 2026年**货运收入**预计将达到1,620亿美元，较2025年的1,510亿美元增长7.2%。按货运吨公里（CTK）计算，2026年货运需求预计仅增长0.7%；按实际货运量计算，增幅仅为0.2%。因此，收入增长主要来自航空公司对燃油价格冲击所带来更高成本的回收。预计2026年货运收益率将增长6.5%，扭转此前连续三年下滑的趋势。

成本

- **燃油成本**预计将增长近40%，从2025年的2,520亿美元升至2026年的3,500亿美元。这一预测基于布伦特原油全年平均价格为每桶95美元，较2025年的每桶69美元上涨37%。航空燃油全年平均价格预计将达到每桶152美元，较2025年的每桶90美元上涨近70%。裂解价差，即航空燃油较布伦特原油的溢价，预计平均为每桶57美元，创历史新高。

在全球范围内，航空公司已经对冲了2026年预期燃料消耗的大约三分之一，有助于平稳短期成本波动，但并不能消除持续价格上涨的风险。此外，许多航空公司对原油价格上涨进行对冲，由于市场流动性更强，航司面临着价差增加的风险。

2026年燃油总消耗量预计将与2025年持平，为1,040亿加仑。因此，航空燃油价格上涨是推动燃油成本在总运营费用中占比上升的唯一因素：该占比预计将从2025年的25.4%升至2026年的31.4%。

航空公司还承担了遵守CORSIA（国际航空业碳抵消和减排计划）的成本，预计在12亿至16亿美元之间，用以抵消2,880万至8,150万吨的二氧化碳排放量。

2026年，航空公司采购SAF（可持续航空燃料）所产生的额外成本预计将达到43亿美元。届时，预计可供应的SAF规模为240万吨，占燃油总消耗量的0.8%。这一金额略低于此前估算，原因是传统航空燃油价格上涨，导致航空燃油与SAF之间的价差收窄。

- **非燃料成本**预计为7,670亿美元，较2025年的7,370亿美元增长4.0%。其中，劳动力成本是最大组成部分，达到2,710亿美元，较2025年增长4.0%。航空公司直接雇佣员工总数已达333万人，较2025年增长1.0%。由于航空公司在应对运行中断时更加重视运行韧性，特别是在疫情后新招聘员工占比提高的背景下，按每名员工可用吨公里（ATK/员工）衡量的员工生产率小幅下降0.4%。
- 可用于**机队更新的飞机短缺**也产生额外成本。由于可用飞机资产有限，而航空公司扩大或更新机队的需求强劲，飞机租赁费率已升至历史高位。同时，航空公司现有机队机龄偏高，需要投入更多维修维护，由此推高了相关成本。
- **美元走弱**进一步影响行业前景。去年，美元兑多数贸易伙伴货币贬值约10%；今年全年美元可能进一步走弱约5%，截至4月底已累计贬值约2.5%。从边际影响看，这有利于全球商业周期，也有利于以非美元货币为经营基础的航空公司。对于使用兑美元升值货币经营的航空公司而言，所有以美元计价的账单，尤其是燃油账单，以及所有美元计价债务，成本都会相应下降。



风险与限制

- **供应链挑战**仍在继续。尽管交付量逐渐恢复，但供应状况仍受到结构性限制。飞机产量正在增加，但速度不足以弥补疫情期间造成的差距。交付量仍低于疫情前的峰值水平，仍无法缩小累计短缺。与此同时，对新飞机的需求仍然强劲，订单继续超过交付量。因此，2026年5月的积压数量达到18,100架，高于2024年的17,000架，占现役机队的50%以上。

截至目前，航空公司已能够通过运营和商业层面的调整，消化因运力缺失而产生的大部分影响。它们延长了现有飞机的服役年限，提高了每日利用率，并保持了更高的载客率，从而部分抵消了飞机交付延迟带来的影响。

飞机短缺不仅推高成本，也限制了行业增长。值得注意的是，2024年和2025年，新飞机短缺导致燃油效率提升首次陷入停滞，抵消了航空业在减少二氧化碳排放方面长期持续取得的常规进展。在当前环境下，随着额外的地缘政治造成的航线中断继续影响全球供应链，这种供需失衡存在固化的风险。

- **选举**为宏观经济前景带来不确定性。2026年，预计将有40多个国家举行或已经举行全国性选举，涉及全球超过15亿人口，使这一年再次成为全球民主进程的关键年份。最受关注的选举包括11月的美国中期选举、10月的巴西大选以及10月的以色列议会选举。随着能源危机正在重塑各国政府的政策优先事项，选举结果将影响各国对通胀、贸易紧张局势、财政与货币政策等问题的应对。
- **滞胀**，即经济增长放缓与高通胀并存，将考验行业韧性，尤其是旅客在较长时期内承受更高票价的能力。国际航协调查结果为短期前景提供了一定信心：49%的受访旅客表示，预计未来12个月的旅行支出将高于过去12个月；另有43%的受访旅客表示，预计支出将大致持平。尽管83%的受访旅客表示自己更加关注成本，但也有相近比例的受访者（86%）认为，交通价格将随油价变化而涨跌。
- **基础设施限制**仍在影响行业发展，推高成本并限制增长。在可用基础设施能力不足以满足需求的情况下，中东战争对机场时刻分配规则构成了特别值得关注的问题。当空域或机场关闭/限制导致航空公司难以使用已分配的机场时刻时，需要更具灵活性的规则，以避免航空公司因此受到处罚。同样，经济监管机构也必须确保，因战争及其影响导致的任何需求下降，应通过效率提升来应对，而不是通过费率上涨转嫁。

区域汇总

非洲航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|-----------|-------------|------|--------------|------------|------------|
| 2026 (预测) | 1 亿 | 0.2% | 0.40 | 10.0% | 7.7% |
| 2025 (估算) | 3 亿 | 1.6% | 2.10 | 9.8% | 8.7% |

随着航班改道以避开中东空域，非洲枢纽航空公司的运输量增长最为强劲。然而，受成本端脆弱性的影响，特别是燃油供应和价格方面的压力，该地区盈利能力预计将走弱。再加上非洲航司通常飞机利用率较低、资产负债表较弱，这些因素将限制航班流量转移带来的收入上行空间，导致2026年预期净利润率下降。



任何收益都可能集中在少数拥有连接非洲与欧洲和亚洲的既定连接的枢纽运营商身上。规模较小、更分散的航空公司预计将在充满挑战的运营环境中受到最大冲击。

结构性制约因素仍在继续。基础设施薄弱、空域分散和跨境协调有限降低了网络效率并提高了运营成本。此外，有限的财务能力和资金来源限制了机队扩张和网络发展。

亚太航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|-----------|-------------|------|--------------|---------------|---------------|
| 2026 (预测) | 66 亿 | 2.1% | 3.40 | 5.1% | 3.6% |
| 2025 (估算) | 98 亿 | 3.5% | 5.30 | 7.7% | 6.6% |

亚太地区高度依赖海湾地区的原油进口，缺乏供应可能会对炼油厂造成更大的压力，并造成航空燃油短缺以及油价高于其他地区。促使运力调整，空域限制造成的更长航线导致燃料消耗增加、有效运力收紧和单位成本上升。

随着国内和国际客运量的持续增长，需求仍保持增长。事实上，一些亚太地区的航空公司正受益于与中东冲突相关的客运增长，特别是在欧亚航线上。成本压力因几种亚洲货币的贬值而放大，提高了以美元计价的费用的本地货币成本，最明显的是燃油。

中东枢纽的中断为亚洲的航空公司创造了更多的机会来获得货物运输，特别是在欧亚贸易航线上。然而，欧洲的监管变化，包括对低价值货物更严格的海关要求，可能会对电子商务量造成压力。总体而言，虽然货运增长可能会放缓，但运力限制和改道效应令市场状况相对紧张。

欧洲航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|-----------|-------------|------|--------------|---------------|---------------|
| 2026 (预测) | 96 亿 | 3.1% | 7.50 | 2.8% | 1.3% |
| 2025 (估算) | 130 亿 | 4.5% | 10.30 | 5.3% | 5.2% |

欧洲高度依赖海湾地区进口航空燃油，正面临显著成本压力。尽管危机前欧洲航司已对 70% 的燃油需求进行了套期保值，部分缓解了成本冲击，但随着套保合约逐步到期，更高成本仍将逐步传导。

欧洲通过提供欧亚之间的直飞连接，承接了部分原本经由海湾枢纽中转的客流，因而获得了一定运输量增长。然而，欧洲部分地区仍受到俄罗斯空域限制的影响。更重要的是，在经济增长放缓、能源成本上升的背景下，宏观经济走弱预计将压制家庭购买力。



欧洲航空公司还面临繁重监管带来的成本压力，包括 SAF 强制要求，以及机场和空中航行收费居高不下。多个市场持续发生的劳工行动也加剧了运行中断，并限制了航空公司的灵活性。这些因素表明，即便市场环境恢复正常，欧洲航空业的竞争地位仍可能进一步削弱。

拉美航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|------------------|-------------|------|--------------|---------------|---------------|
| 2026 (预测) | 12 亿 | 2.1% | 3.50 | 5.0% | 3.3% |
| 2025 (估算) | 19 亿 | 3.8% | 5.90 | 7.2% | 7.6% |

拉丁美洲的表现受到能源危机影响下该地区多种货币贬值压力的拖累。

拉丁美洲的需求状况仍比其他地区更为敏感，反映出该地区收入水平较低，且商务旅行在航空运输总需求中的占比较低。货运市场可能走弱，尤其是在以出口为导向的市场。不过，结构性需求驱动因素依然存在，这意味着调整更可能是渐进式的，而非骤然发生。

拉丁美洲航空公司通常资产负债表灵活性有限，融资成本较高，这限制了其吸收冲击以及投资机队和航线网络扩张的能力。该地区息税前利润率与净利润率之间的比率约为全球平均水平的四倍，进一步凸显了这一制约因素，也限制了航空公司根据需求或成本条件变化作出动态响应的能力。综合来看，即便整体需求仍保持正增长，该地区的增长放缓也可能更为明显。

中东航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|------------------|-------------|-------|--------------|---------------|---------------|
| 2026 (预测) | 43 亿 | -6.1% | -21.40 | -11.4% | -4.4% |
| 2025 (估算) | 72 亿 | 9.4% | 31.50 | 6.8% | 5.9% |

由于身处中东战争冲击的中心，该地区预计将在 2026 年出现净亏损。运力削减、航班取消、运行中断以及燃油价格高企，均在推高运营费用。与此同时，中转客流流失正在拖累载客率，并推高单位成本。

该地区仍具备若干支撑韧性的结构性特征，包括更有利的税收环境、相对稳定的燃油供应保障，以及较低的财务杠杆。此外，其地理位置、成熟的基础设施和密集的航线网络，也为长期发展提供支撑。

该地区货运市场同样承压。运行中断削弱了有效运力，并导致中转货运流量向其他地区重新分配，从而拖累财务表现。



短期复苏路径可能更多依赖价格提升，而非运输量的快速回升。从长期看，结构性优势应有助于客流恢复，但利润率可能下降，并可能重塑枢纽型运营模式的经济性。

北美航空公司

| | 净利润 (美元) | 净利润率 | 单客利润 (美元) | 需求变化 (RPK) | 运力变化 (ASK) |
|-----------|-------------|------|--------------|---------------|---------------|
| 2026 (预测) | 94 亿 | 2.5% | 8.10 | 0.8% | 0.3% |
| 2025 (估算) | 124 亿 | 3.5% | 10.80 | 0.4% | 2.0% |

由于北美航空公司已基本退出燃油套期保值，航空燃油成本上涨会更直接、更迅速地传导至该地区航司的成本基础。这使航空公司有较强大动力立即调整价格，以覆盖快速上升的成本。

与低成本航空公司相比，网络型航空公司似乎更有能力应对国内市场需求走弱。低成本航空公司对国内需求的依赖度更高，且通常缺乏有规模的高端产品供给，因此通过增值销售和票价细分来抵消成本压力的能力有限。

近年来，北美航空公司盈利能力表现强劲，且受中东地区运行冲击的影响相对有限。然而，其财务杠杆相对较高，即便运营表现依然稳健，也会提高其对成本冲击的敏感性。此外，近期工资上涨后，劳动力成本也处于高位。

总体来看，北美地区可能主要通过价格驱动的方式进行调整。韧性较强的网络型航空公司与约束更多的低成本航空公司之间，分化将进一步扩大。

旅客视点

航空旅行继续为消费者提供卓越价值。尽管受燃油价格上涨影响，机票价格不可避免地有所上升，但包括辅助服务在内、以美元计价的平均实际往返机票价格预计为 462 美元，较 2016 年低 26.3%。

国际航协于 2026 年 4 月开展的一项公众意见调查显示，在 15 个国家、6,500 名过去一年至少有过一次旅行经历的受访旅客中，97% 的旅客对最近一次旅行体验表示满意。此外，88% 的受访旅客认同航空旅行让他们的生活变得更好，79% 认同航空旅行物有所值，81% 表示在购买航空旅行产品时有较多选择，88% 表示关心自己未来能否继续乘坐飞机出行。

旅客期待一个安全、可持续、高效且盈利的航空业。国际航协公众意见调查显示，旅客认为航空业发挥着重要作用：

- 89% 的受访旅客认为航空连通对经济至关重要
- 88% 的受访旅客表示航空旅行对社会有积极影响，以及
- 83% 的受访旅客表示，全球航空运输网络为联合国可持续发展目标 (SDGs) 作出重要贡献
- 90% 的受访旅客希望子孙后代能够搭乘飞机旅行，体验更多的世界

航空运输业坚定致力于实现 2050 年净零碳排放目标。旅客对此展现出高度信心：80% 的受访旅客认同航空业正在展现携手实现这一宏伟目标的承诺，76% 认同航空业领导者正在严肃对待气候挑战，78% 表示相信未来可以实现可持续飞行。

调查还显示，即便在包括战争在内的冲突不断增多的背景下，旅客信心依然保持在较高水平。总体来看，41% 的受访旅客表示，未来 12 个月的旅行计划将多于过去 12 个月；另有 52% 表示计划维持相同旅行水平。约 91% 的受访旅



客认为飞行是安全的，其中 85%认为如今飞行比以往任何时候都更安全。旅客希望获得充分信息：86%的受访旅客表示会在预订时查看政府旅行建议，84%表示出行前会进行更多信息查询，81%表示担心地缘政治冲突造成旅行中断，71%表示会更接近出行日期再预订，以避免意外情况。尽管如此，68%的受访旅客表示自己的旅行习惯完全没有改变。

> [2026 年全球航空运输业盈利展望](#)

> [威利·沃尔什全球航空运输业现状演讲全文](#)

> [行业统计数据 \(pdf\)](#)

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 370 家成员航空公司，定期国际航班客运量占全球的 85%。
- [飞向净零碳排放](#)