

## 国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟先生 在第 68 届国际航协年会媒体吹风会上的讲话

北京，2012 年 6 月 7 日

大家早上好！欢迎光临今早的媒体吹风会。你们可能知道，我几周前刚到北京参加“中国民航发展论坛”。访问中国，能够见证这个国家的增长和活力，非常令人振奋。

中国在全球航空业中发挥着至关重要的作用。去年，中国航空公司的净利润占全球航空业净利润的一半。中国的航空基础设施发展规模亦是前所未有的。据悉，2011 年至 2015 年期间，中国计划新增 70 个机场。在中国民航的发展过程中，国际航空运输协会一直与中国保持着长期的合作关系。

北京是国际航协最大的地区总部所在地，有近 100 名员工。目前，国际航协有 19 家中国成员航空公司，其中 11 家来自中国大陆。中国还是我们最大的票务处理中心。2011 年，国际航协在中国处理的票量高达 1.3 亿张。我们与中国航空业有过很多合作，从电子客票——中国是全球第一个实现 100% 电子客票的国家，到与空中交通管理局和军方合作，帮助实施新的航路和更为高效的程序，以应对中国航空运输量的大幅激增。事实上，在中国最重要的国际航路中，有一条航路的非正式名称为“**IATA-1**”，正是基于国际航协与中国政府的密切合作。

所有这些都促使我们选择在中国举办第 68 届国际航空运输协会年会暨世界航空运输峰会。6 月 10 日到 12 日，北京将成为全球航空业的中央舞台。预计将有来自 242 家会员航空公司的大约 650 名代表与会，届时，飞机和发动机制造商、机场、导航服务提供商等很多业界合作伙伴的高管也将到场。

感谢中国国际航空公司承办本次年会和峰会。这是国际航空运输协会年会第二次在中国召开。10 年前，即 2002 年，应中国东方航空公司的邀请，国际航协年会在上海召开。

让我们回顾一下中国航空业在过去十年间的增长。2002 年，北京首都国际机场客流量为 2,720 万，全球排名第 26 位。根据国际机场协会的数据，去年，旅客人数达到 7,740 万，全球第二。

诸位从会议安排中可以看到，本次年会和峰会的演讲嘉宾阵容强大。我们非常荣幸地邀请到国际民航组织（ICAO）理事长罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生出席会议，多位全球航空业的知名首席执行官将参与高峰对话：

- 中国东方航空集团公司董事长兼总经理 刘绍勇
- 卡塔尔航空首席执行官 Akbar Al Baker
- 泰国国际航空总裁 Piyasavasti Amranand
- 澳洲航空首席执行官兼董事总经理 Alan Joyce
- 国泰航空首席执行官 John Slosar (史乐山)
- 亚洲航空 X 首席执行官 Azran Osman-Rani
- 国际航空集团首席执行官 Willie Walsh
- 新西兰航空首席执行官 Rob Fyfe

## 航空业现状

当国际航协的成员航空公司相聚在北京之时，全球航空业正面临诸多挑战。今年三月，我们发布了航空业盈利预期，预测行业收入为 6,330 亿美元，利润为 30 亿美元，但利润率极其微薄，仅 0.5%。

2010 年，航空业的利润曾高达 158 亿美元。2011 年，利润降了一半，仅为 79 亿美元。正如我之前所言，今年的盈利情况将更加式微。

航空业所面临的最为棘手的问题之一就是高企的油价。我们三月份的盈利预期是基于每桶 115 美元的平均油价水平得出的。今年前五个月，布伦特原油的平均价格降至每桶 118

美元以下。最新的现货价格已经跌破 100 美元。对于航空公司来说，这是个利好的消息。但是，我们也应该牢记航空公司燃油成本是如何大幅攀升的。现在，燃油在平均成本中大约占到 34%。十年前，当我们第一次在中国举办年会的时候，燃油只占平均成本的 14%。基于过去的经验，无法预期和控制的~~政治~~政治事件可能会迅速推高油价。

另一个主要挑战是全球经济形势。自三月份的盈利预期公布之后，欧元区危机进一步加剧。欧洲政治形势继续变化。如果欧元区陷入深度萧条，全球都将受到影响和波及。尽管这种影响会以欧洲为中心，且欧洲已成为经济情况最糟糕的地区，但欧洲对亚洲产品的需求正在下降。

三月份的盈利预期重点为：

- 欧洲将亏损 6 亿美元
- 亚太地区盈利 23 亿美元
- 北美获利 9 亿美元
- 中东盈利 5 亿美元
- 拉美获利 1 亿美元
- 非洲亏损 1 亿美元。

下周一（即 6 月 11 日），我们将公布调整后的盈利预期，其中会考虑油价和欧元区的风险以及运输市场强劲增长发挥的积极作用。

四月份，客流量同比去年增长了 6.1%。其中，中东市场增长最为强劲，该地区航空公司的客运量与去年同期相比增长了 16.1%。接下来是亚太地区，增幅达 8.7%。欧洲和北美市场的增长率低于平均水平，分别为 5.6%和 1.3%，非洲市场增长了 6.2%。

增长强劲是好事。与此同时，航空公司正在实行非常严格的运力管理。与 6.1%的需求增长相比，运力只增长了 3.8%。因此，四月份的载客率达到 79.3%。

货运方面也有所改善。四月份，货运量同比去年下降了 4.2%。这反映了 2011 年年中发生的急剧下跌。不过，货运量已自谷底反弹，与 2011 年 11 月份的水平相比，小幅增长 2%。大部分增长（约 80%）由中东地区的航空公司实现。

面对增长强劲的客运市场，已自谷底反弹的货运市场，慢慢缓和的高位油价，外加经济形势的不确定性，航空业将继续面对挑战。

然而，财务业绩并不是本次年会要讨论的唯一议题。

热议的话题还有欧盟将国际航空业纳入碳排放交易计划（ETS），由此引发的争议正在持续发酵。中国正处于这一话题的讨论前沿。诚如大家所知，中国政府已明令禁止本国航空公司参与该计划。没有人希望发生贸易战。中国、俄罗斯和美国等二十几个国家认为欧盟的计划是在侵犯它们的主权。

即使欧洲也承认，最好的解决办法是通过国际民航组织进行全球协调。至于如何才能实现，我们期望能有热烈的讨论。

政府借由向航空业课以更多税负以增加财政收入的行为亦在我们的讨论之列。在世界的另一端，许多国家的政策制订者将航空业当作填补财政亏空的摇钱树。他们需要明白，航空业的真正价值在于它是经济增长的催化剂，支撑着全球 5,660 万个工作岗位，占全球 GDP 的 3.5%。加重航空出行成本的税费只能谋杀增长。在本次年会以及来年，我们都要强调这一点。

我们必须设法说服各国政府，不要过于简单地对待那些航空公司无法控制的、复杂的经营问题。不采取切实行动解决造成航班延误和取消的根本原因，只知道对航空公司实施处罚，如此僵硬和有欠考虑的监管措施将会给经济造成严重伤害。航空业是世界上最具竞争性的行业之一。若一位旅客对某家航空公司表示不满，很多其它的航空公司就会向其示好，争取向他提供服务。

此外，我们还将针对下列议题展开一系列讨论：

- 中国营商之道
- 社交媒体
- 航空的经济和社会效益
- 可持续的生物燃料
- 全新机票分销系统的开发

简单介绍到此，欢迎大家提问。