



## 新闻稿

### 国际航协：全球航空业巨亏状况将持续到 2021 年

**2020 年 11 月 24 日，日内瓦**——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）对 2020 年和 2021 年全球航空运输业的业绩进行修订。国际航协预测业绩有望改善，但行业严重亏损将持续到 2021 年。

- 预计 2020 年净亏损 1,185 亿美元，超过 6 月份预测结果（亏损 843 亿美元）。
- 预计 2021 年净亏损为 387 亿美元，超过 6 月份预测结果（亏损 158 亿美元）。

2021 年行业绩效将在 2020 年基础上有所改善；经历了艰难的 2021 年上半年后，2021 年下半年有望改善。预计 2021 年，采取积极的成本削减措施，加之需求增长（由于边境重新开放并进行检测以及疫苗的广泛接种），航空业现金流将在 2021 年第四季度转亏为盈，早于此前预测。

国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生（Alexandre de Juniac）表示：“这场危机给行业带来了无情的毁灭性打击。航空公司削减了 45.8% 的成本，但收入却下降了 60.9%。航空公司今年每搭载一名旅客将损失 66 美元，净亏损总额为 1,185 亿美元。2021 年，净亏损将大幅减少 800 亿美元，但亏损 387 亿美元的前景并不值得庆祝。航空公司预计至少要到 2021 年第四季度现金流才会转亏为盈。我们需要在无需隔离的前提下安全地重新开放边境，让旅客重启飞行，刻不容缓。”

#### 2020 年

新冠肺炎疫情危机在 2020 年对行业生存发起了挑战。面对 5 千亿美元的收入损失（从 2019 年的 8,380 亿美元降至 3,280 亿美元），航空公司削减了 3,650 亿美元的成本（从 2019 年的 7,950 亿美元削减至 2020 年的 4,300 亿美元）。

“毫无意外，2020 年将是行业财政年度史上最糟糕的年份。航空公司在 2020 年平均每天削减开支 10 亿美元，但仍遭受前所未有的损失。如果不是政府提供 1,730 亿美元的财政救助，将会有更多的航司破产。”

#### 客运业务各主要参数全面飘零：

- **客运量**预计将暴跌至 18 亿人次（比 2019 年的 45 亿人次下降 60.5%）。与 2003 年行业数据大致相同。
- **客运收入**预计将跌至 1,910 亿美元，不到 2019 年收入（6,120 亿美元）的三分之一，客运需求暴跌 66%（按照收入客公里或 RPK 计算）。国际市场遭受沉重打击，需求狂泻 75%。国内市场在很大程度上得益于中国和俄罗斯经济复苏的推动，预计 2020 年底将比 2019 年水平低 49%。
- **客运收益**预计比 2019 年下降 8%，**载客率**为 65.5%，2019 年为 82.5%，跌回 1993 年水平。

#### 货运表现明显好于客运，但仍比 2019 年低迷：

- 预计 2020 年**货运量**为 5,420 万吨，低于 2019 年的 6,130 万吨。
- **货运收入**逆势增长，从 2019 年的 1,024 亿美元增至 2020 年的 1,177 亿美元。因客运需求急剧下降，客机停飞，腹舱货运运力下降 24%，导致总运力下降 45%，推高 2020 年收益增长 30%。



“货运的表现好于客运，虽不能弥补客运收入的下降，但在航空公司收入的占比明显增高，货运收入使航空公司能够维持其基本的国际网络。”德·朱尼亚克先生说。

2019年，货运收入占比12%，2020年预计将增长到36%。

## **2021年**

预计2021年，虽然继续维持严重亏损的态势，但航空公司的财务状况将出现显著好转。2021年预计亏损387亿美元，仅次于2020年的表现。

假设2021年年中，部分边境得以开放（通过试点项目或疫苗接种增加），总收入预计将增至4,590亿美元（2020年为1,310亿美元，但仍比2019年的8,380亿美元低45%）。相比之下，成本预计只会上涨610亿美元，从而实现整体财务业绩的改善。然而，航空公司每搭载一名旅客仍将损失13.78美元。到2021年底，收入增加将会带来改善，但明年上半年仍面临着极其严峻的挑战。

2021年客运量预计将增至28亿人次，比2020年增加10亿人次，比2019年减少17亿人次。预计客运收益将持平，载客率有望增至72.7%（比2020年预期的65.5%有所改善，但仍远低于2019年的82.5%）。

货运业务预计将继续保持强劲的表现。商业信心的增强以及航空货运在疫苗分销中发挥重要作用，预计货运量将增至6,120万吨（超过2020年的5,420万吨，与2019年的6,130万吨持平）。由于客机腹舱运力恢复缓慢，加上对时间和温度敏感的货物（疫苗）比例增加，运力持续紧缩，收益将进一步增长5%。有助于货运收入的强劲表现，预计将增至1,398亿美元的历史高位。

## **复苏面临的挑战**

虽然行业在2021年的业绩将比2020年有所改善，但复苏之路将漫长而艰难。预计客运量最快要到2024年才能恢复到2019年的水平，国内市场的复苏速度要快于国际市场。几个关键挑战需重点关注：

**债务水平和财政支持：**航空公司依靠政府的财政支持生存。2020年政府提供了1,730亿美元的支持，但中等规模航空公司的现金也只能维系8个半月的生存。此时正值冬季，许多地区的需求更是大幅低于本已疲软的常态冬季需求。虽然“烧钱”已过危机峰值，但预计航空公司2021年上半年平均每月仍将消耗68亿美元，直到2021年第四季度行业现金流才会转亏为盈。

“危机致行业遭遇严重财政损失。政府支持让航空公司得以维系生存。由于危机持续的时间比各种预期都长，因此需要更多的政府援助。然而，援助应该在不增加6,510亿美元债务负担的形式发放。帮助航空公司存活从而推动经济复苏是各国政府可进行的最重要的投资之一。此举不仅将拯救就业机会，还将推动占全球GDP 10%的旅游业复苏。”德·朱尼亚克先生说。

**封闭边境/隔离措施：**阻碍旅游业复苏的最大障碍来自旅行限制和隔离措施，这些措施实质性地阻止了旅游业的复苏。最直接和最关键的解决办法是采用系统的病毒检测确保安全地重新开放边境。从长远来看，疫苗的广泛接种能使边境保持开放，而无需检测或隔离，但疫苗供应的时间尚不确定。

“我们有能力通过系统检测安全地重新开启旅行。航空业不能坐等疫苗投入市场。虽然行业正在为有效的疫苗分发做准备，但检测是重新开放航空旅行的直接解决方案。仅旅行和旅游业，就有4,600万个工作岗位因航空旅行锐减而面临风险，我们必须迅速采取行动，制定可行的解决办法。我们的检测快速、准确和规模化，可以安全地完成这项工作。航空公司已做好准备。数百万人的生计掌握在政府和公共卫生权威机构手中。在政府投入数十亿美元维持航空运输业的运转时，他们明白正常运转的航空运输业之于经济的重要性。现在他们需要给予航空公司安全运营的方案从而保护投资回报。

## **信心**

“面对危机仍要迎难而上。各国政府继续提供财政支持，航空公司才能在财政上得以保持活力，并采用检测方案实现旅行而无需隔离，我们计划能够立即克服最坏的情况。从长远来看，疫苗取得的进展令人鼓舞。最重要的是，大



众并没有失去旅行的意愿。即使是小规模解除隔离措施，市场反应也是迅速而强烈的。一旦解除枷锁，旅游业将反弹。对自由飞行的渴望并没有被危机消融。当政府采用检测方案开放边境时，我们完全有理由乐观期盼。需要尽快实现这一目标。”德·朱尼亚克先生说。

## 区域总结

虽然所有地区都受到危机的影响，但那些拥有较大国内市场或拥有大型货运业务的航空公司表现更好。2021年，亚太地区和北美航空公司的预期损失减少最为显著，区域之间的差异更为显著。

地区	需求 (2020年对比2019年)	运力 (2020年对比2019年)	2020年盈利 (单位：美元)	需求(2021年对比2020年和2019年)	运力(2021年对比2020年和2019年)	2021年盈利 (单位：美元)
全球	下降 66.3%	下降 57.6%	亏损 1,185 亿	增长 50.4%； 下降 50%	增长 35.5%； 下降 43%	亏损 387 亿
北美	下降 66.0%	下降 51.6%	亏损 458 亿	增长 60.5%； 下降 45%	增长 36.4%； 下降 34%	亏损 110 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>北美航空公司受益于美国国内市场（世界上最大的国内市场）的早期复苏，并且已经进行了比其他地区更广泛的重组，拉动了危机前行业财务业绩领先其他地区。</li> </ul>					
欧洲	下降 70.0%	下降 62.4%	亏损 269 亿	增长 47.5%； 下降 56%	增长 35.5%； 下降 49%	亏损 119 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧洲航空公司在很大程度上依赖于国际市场收入，经济体受到严重的第二波疫情冲击，因此，直到 2021 年晚些时候，随着疫苗的广泛接种，收入才会增加。</li> </ul>					
亚太	下降 62.0%	下降 55.1%	亏损 317 亿	增长 50.0%； 下降 43%	增长 38.4%； 下降 38%	亏损 75 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国航空公司和中国经济引领经济复苏，中国庞大的国内市场有望在 2020 年底前恢复盈利。</li> <li>在疫苗分发之前，病毒控制的成功有助于该地区。</li> <li>货运的重要性是另一个因素，该区域的财务状况比其他区域更为强劲。</li> </ul>					
中东	下降 73.0%	下降 64.5%	亏损 71 亿	增长 43.0%； 下降 61%	增长 23.6%； 下降 56%	亏损 33 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>中东航空公司面临着连接海湾枢纽和其他地区交通的重要性的挑战，因为长途航空旅行市场重新开放的速度最慢。然而，这一地区的航空公司货运已经增长，在一定程度上被抵消了。</li> </ul>					
拉美	下降 64.0%	下降 60%	亏损 50 亿	增长 39.0%； 下降 50%	增长 34.3%； 下降 46%	亏损 33 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>拉丁美洲航空公司几乎没有得到政府的支持而导致破产，且疫情控制一直是挑战。</li> <li>一些主要市场保持开放，开放边境有助于航空旅行，测试结果为阴性无需隔离。但疫苗的分发和疫苗接种可能落后于较发达市场，财务业绩的复苏更加迟缓。</li> </ul>					
非洲	下降 72.0%	下降 62.8%	亏损 20 亿	增长 35.0%； 下降 62%	增长 21.5%； 下降 55%	亏损 17 亿
	<ul style="list-style-type: none"> <li>非洲航空公司也只获得少量政府支持，数个公司倒下。</li> <li>该区域相对缺乏冷链设施可能会推迟疫苗的分发，预计该区域的财务业绩将延迟恢复。</li> </ul>					

[查看航空运输业绩报告](#)

[查看航空运输业和航司盈利前景报告](#)

[查看行业统计数据报告](#)



编者注释:

国际航协在世界各地共拥有 290 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 82%。