



新闻稿

国际航协：2022 年行业亏损收窄；2023 年回归盈利

2022 年 12 月 6 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）预计，2022 年航空业因新冠肺炎疫情造成的亏损持续收窄，2023 年全球航空业将恢复盈利。

- 2023 年，航空公司预计实现 47 亿美元的净利润，净利润率 0.6%。是自 2019 年以来的首次盈利，2019 年行业净利润 264 亿美元（净利润率 3.1%）。
- 2022 年，航空业预计净亏 69 亿美元（比国际航协 6 月份预期的净亏 97 亿美元有所改善）。远远好于 2021 年（亏损 420 亿美元）和 2020 年（亏损 1,377 亿美元）。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“坚韧成为新冠肺炎疫情危机中航空运输业的显著标志。展望 2023 年，随着经济复苏，行业将实现自 2019 年以来的首次盈利。对比因政府疫情限制措施所导致的金融和经济损失规模，航空业回归盈利可谓一大壮举。但行业收入 7,790 亿美元和利润仅 47 亿美元的比例显示，建立稳固的全球航空业财务基础，道阻且长。一部分航空公司的盈利能力足以吸引推动行业在脱碳进程中向前发展所需的资金，一部分航空公司正在因各种原因苦苦挣扎，包括繁重的监管、高昂的成本、不连贯的政府政策、低效的基础设施和价值链，参与世界连通性建设的回报未得到公平分配。”

2022 年

2022 年营收前景的改善主要得益于航空公司在燃料价格上涨的情况下，努力提高收益和控制成本。

客运收益预计将增长 8.4%（高于 6 月份预计的 5.6%），并强势推高客运收入至 4,380 亿美元，高于 2021 年（2,390 亿美元）。

航空货运收入在亏损收窄方面发挥了关键作用，预计收入将达到 2,014 亿美元。与 6 月份的预测相比有所改善，与 2021 年基本持平，是 2019 年 1,008 亿美元收入的两倍多。

总收入预计将比 2021 年增长 43.6%，达到 7,270 亿美元。

由于 GDP 增长预期下调（从 6 月份的 3.4% 降至 2.9%），数个市场（包括中国）推迟取消疫情限制措施以及其他不利因素，国际航协调整客运预期，即 6 月份预计 2022 年客运量将恢复至疫情前水平的 82.4%，现调整为 70.6%。货运方面，曾预计 2022 年货运量将超过 2019 年水平的 11.7%，但根据目前情况，更可能降至 2019 年的 98.4%。

成本方面，预计今年航油的平均价格为 138.8 美元/桶，远高于 6 月份预计的 125.5 美元/桶。反映出航油裂解价差交易远远高于历史平均水平，油价涨幅被夸大。即使需求降低导致消费减少，行业的燃料成本也被推高到 2,220 亿美元（远高于 6 月份预计的 1,920 亿美元）。

“面对成本上升、劳动力短缺、罢工、许多关键枢纽的运营中断以及日益增长的经济不确定性，航空公司能够在 2022 年减少亏损，充分说明了人们对互联互通的渴望和需求。随着中国等一些关键市场保持限制的时间比预期的更长，客运量低于预期，今年的客运量约占 2019 年客运量的 70%。但货运和客运收益率的提高帮助航空公司实现盈利。”沃尔什先生指出。

2023 年



2023年，航空业将实现盈利，预计净利润将达到47亿美元，收入7,790亿美元（净利润率0.6%）。尽管全球GDP增长放缓至1.3%（2022年为2.9%），经济的不确定性不断增加，但航空业仍有望盈利。

“虽然经济不确定性如影随形，但仍有很多理由让我们对2023年保持乐观。在强劲增长的趋势下，较低的油价通胀和持续的需求激增将有助于平衡成本与收益。由于利润薄如蝉翼，任何一个参数发生即使是微不足道的变化，也有可能失衡滑向亏损。保持警惕和灵活将是关键。”沃尔什先生说。

主要驱动力

客运： 客运收入预计将达到5,220亿美元。2023年，客运需求预计将达到2019年水平的85.5%。这一预期主要加入了中国疫情政策的不确定性，这一政策正在制约国内和国际市场复苏。尽管如此，明年将是自2019年以来，客运量首次突破40亿人次，预计将有42亿人次乘坐飞机。客运需求增速（增长21.1%）快于运力（增长18.0%），但由于能源成本略低，预计客运收益率将下降1.7%。

货运： 2023年货运市场预计将面临更大压力。收入有望达到1,494亿美元，比2022年减少520亿美元，但仍比2019年高出486亿美元。由于经济不确定性，货运量预计将从2021年6,560万吨的峰值降至5,770万吨。随着腹舱运力的增长与客运市场的同步复苏，预计收益率将大幅回落。国际航协预计货运收益率将下降22.6%，主要受到2023年下半年通胀降温措施的影响。在收入下降的背景下，货运量2020年增长52.5%，2021年增长24.2%，2022年增长7.2%。即使出现大幅下降和相关的心理预期，货运量也远远高于新冠肺炎疫情前水平。

成本： 总成本预计将增长5.3%，达到7,760亿美元。预计成本增长将比收入增长低1.8个百分点，支持盈利能力的恢复。劳动力、技能和运力短缺带来的成本压力依然存在。基础设施成本也是问题。

尽管如此，非燃料单位成本预计将降至39.8美分/可用吨公里（低于2022年的41.7美分/可用吨公里，接近2019年的39.2美分/可用吨公里）。预计航空公司效率的提高将使载客率达到81.0%，略低于2019年的82.6%。

预计2023年的燃料支出总额将达到2,290亿美元，占支出的30%。国际航协的预测基于布伦特原油92.3美元/桶（低于2022年的平均103.2美元/桶）。预计航油平均价格为111.9美元/桶（低于138.8美元/桶）。油价降低反映了俄乌冲突初始中断后，燃料供应相对稳定。航油溢价（裂解价差交易）仍接近历史高点。

风险： 经济和地缘政治环境将给2023年的前景造成若干潜在风险。

- 尽管有迹象表明，从2023年初开始，可能会放松对抗通胀的激进加息，但一些经济体仍有陷入衰退的风险。这种放缓可能会影响客运和货运需求。然而，很可能伴随着油价下跌而得到些部分缓解。
- 预计从2023年下半年起，中国将逐步重新开放国际旅行，逐步放宽国内疫情限制。中国疫情政策延长将对预期产生不利影响。
- 如果增加基础设施费用或税收以支持可持续性努力的提议得以实现，也可能会削弱2023年的盈利能力。

“航空公司管理工作仍然充满挑战，密切关注经济的不确定性至关重要。好消息是，航空公司已在其业务模式中建立了灵活性，能够应对经济加速或减速对需求的影响。但航空公司盈利能力非常有限。预计每位旅客的平均净利润仅为1.11美元。在世界上大部分国家和地区，还不够买一杯咖啡。航空公司必须对税收或基础设施费用的任何增加保持警惕，尤其是那些以可持续发展为由的巧立名目。航空业承诺在2050年实现净零碳排放。我们需要整合所有资源，包括政府激励措施，从资金上实现这一巨大的能源转型。更多的税收和更高的收费将适得其反。”沃尔什先生强调。

各区域前景

自2020年疫情冲击导致巨亏以来，所有地区的财务表现都在持续改善。我们预计，北美地区是2022年唯一恢复盈利的地区。2023年，欧洲地区和中东地区将跟随北美地区步伐实现盈利，拉丁美洲、非洲和亚太地区或将继续亏损。



北美航空公司 2022 年预计盈利 99 亿美元，2023 年盈利 114 亿美元。2023 年，客运需求增长 6.4%，预计将超过运力增长（5.5%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 97.2%，运力达到疫情前水平的 98.9%。

与许多其他国家和地区相比，该地区航空公司受益于更少、持续时间更短的旅行限制。提振了美国庞大的国内市场，以及国际旅行，尤其是跨大西洋旅行。

欧洲航空公司 2022 年预计将亏损 31 亿美元，2023 年将盈利 6.21 亿美元。2023 年，客运需求增长预计达到 8.9%，将超过运力增长（6.1%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 88.7%，运力将达到疫情前水平的 89.1%。

俄乌冲突削弱了该地区部分航空公司的活力。非洲大陆部分枢纽的运营中断正在得到解决，但各地的劳工骚乱仍在继续。

亚太航空公司 2022 年预计将亏损 100 亿美元，2023 年亏损将收窄至 66 亿美元。2023 年，客运需求增长 59.8%，预计将超过运力增长（47.8%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 70.8%，运力将达到疫情前水平的 75.5%。

亚太地区受到中国旅行限制的严重影响。中国航空公司在国内和国际市场的表现均因政策受限。尽管对 2023 年下半年中国逐步放松限制持保守观点，但我们预计，在限制措施放宽之后，被压抑的强劲需求将迅速推动复苏。该地区的盈利受航空货运市场的显著提振，亚太地区是最大的货运市场。

中东航空公司 2022 年预计将亏损 11 亿美元，2023 年将盈利 2.68 亿美元。2023 年，预计客运需求增长 23.4%，将超过运力增长（21.2%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 97.8%，运力达到疫情前水平的 94.5%。

该地区从俄乌冲突导致的一定程度的航线改道中受益，更重要的是，随着国际旅行市场的重新开放，利用该地区广泛的全球网络，被压抑的旅行需求也在回升。

拉美航空公司 2022 年预计将亏损 20 亿美元，2023 年亏损将降至 7.95 亿美元。2023 年，客运需求增长 9.3%，预计将超过运力增长（6.3%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 95.6%，运力将达到疫情前水平的 94.2%。

拉美航空公司在过去一年中元气十足，主要是因为许多国家从年中开始取消旅行限制。

非洲航空公司 2022 年预计将亏损 6.38 亿美元，2023 年亏损 2.13 亿美元。预计客运需求增长 27.4%，将超过运力增长（21.9%）。今年，该地区需求预计将达到疫情前水平的 86.3%，运力达到疫情前水平的 83.9%。

非洲非常容易受到宏观经济逆风的影响，逆风增加了多个经济体的脆弱性，使连通性变得更加复杂。

总结

“2023 年利润预期虽然非常微薄，但行业终于再度盈利，这一点意义重大。2023 年航空公司面临的挑战将很复杂，好在回归到我们的经验领域内。航空业已经建立了适应经济波动、燃料价格等主要成本项目以及旅客偏好的强大能力。2008 年全球金融危机结束后，航空业保持了 10 年增长的盈利能力。新冠肺炎疫情结束后也将如此。令人鼓舞的是，尽管经济前景不明朗，但仍有大量的就业机会，大多数人有信心旅行。”沃尔什先生补充道。

旅客正在享受旅行自由的回归。国际航协最近对 11 个全球市场的旅客进行的一项民意调查显示，近 70% 的受访旅客的旅行量与疫情前相同或更多。此外，尽管 85% 的受访旅客考虑经济形势，但 57% 的旅客无意限制他们的旅行习惯。

调查也显示出旅客认可航空业的重要性：

- 91% 的旅客表示，航空连接对经济至关重要
- 90% 的旅客表示，航空旅行是现代生活的必需品



- 87%的旅客表示，航空旅行对社会有积极影响
- 57%的旅客熟悉联合国可持续发展目标（SDG），91%的旅客了解航空运输是一个关键因素

[全球航空运输展望报告](#) (pdf)

[行业统计数据表](#) (pdf)

[首席经济学家演讲报告](#) (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](#)