



新闻稿

## 国际航协上调 2011 年盈利预期至 69 亿美元

### 2012 年盈利预期为 49 亿美元

**2011 年 09 月 20 日，新加坡** —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）宣布调高 2011 年航空业盈利预期至 69 亿美元（6 月份，国际航协预计今年航空业盈利预期为 40 亿美元）。国际航协强调，尽管盈利有所提高，但 2011 年航空业的利润率仍旧低迷，仅为 1.2%，2011 年全球航空公司总收入预计达到 5,940 亿美元。

国际航协首次对 2012 年航空业盈利做出预测，2012 年航空业盈利预期将达到 49 亿美元，总收入预计达到 6,320 亿美元，净利率为 0.8%。

国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟（Tony Tyler）先生说：“2011 年航空业盈利比我们之前预计的要好，在油价高企、经济停滞不前的双重压力面前，航空业仍能取得这样的盈利，的确是个好消息。但我们仍应该从长远考虑整个行业的盈利前景，虽然此次盈利预期比 6 月份调高了 29 亿美元，几乎达到全年盈利总额的一半，但利润率仅为 1.2%。航空公司在非常艰难的环境下获得盈利，2012 年航空业的前景更加令人担忧。”

国际航协 2011 年的盈利预期是在 2011 年全球 GDP 增长 2.5%，2012 年全球 GDP 下降 2.4% 的基础上发布的。航空公司的盈利与全球经济的发展密切相关。如果全球 GDP 增长低于 2.0%，那么航空公司盈利将出现下降。汤彦麟表示，“航空业利润微薄将至少持续到 2012 年，整个行业无比脆弱，任何潜在的危机都有可能拖累航空业。”

#### 预测要点：

**客运：** 客运需求增长强劲。2011 年客运需求预计将同比增长 5.9%（6 月份，国际航协预计客运需求同比增长 4.4%）。今年 7 月，客运量同比增长超过 6%，旅客总量达到 28.33 亿人次（此前，国际航协预计今年旅客总量达到 27.93 亿人次）。世界贸易在 2010 年底停止增长。2011 年旅客数量的强劲增长得益于今年年初部分旅客对经济形势持乐观态度。尽管某些地区经济体较牢固，例如中国，经济可能在 2011 年年底出现疲弱。

**运力：** 自 2011 年初以来，货运增长一直停滞不前。国际航协将 2011 年货运需求增长预期从 5.5% 降至 1.4%。预计航空公司在 2011 年运送货物总计达 4640 万公吨（此前国际航协曾预计货物运送量总计为 4820 万公吨）。航空货运量达到了 2010 年 5 月经济衰退后的高峰期水平，很大程度上得益于飞机重新回库。7 月份货运量水平低 4%。航空货运需求几乎不可能在 2012 年前开始复苏。

**飞机利用率：**航空公司试图重新实现 2010 年较高的载客率水平。2011 年 7 月，全球航空公司客座率为 83.1%。航空公司运力满足客运需求，飞机利用率更高。货运方面，运力高过需求，7 月份载货率降至 45.0%。

**收益：**今年上半年客运市场供需条件相对紧张，预计在下半年供需相抵有望减少对收益的影响。客运收益增长仍将维持在 3.0%。然而，货运运力供过于求，预计 2011 年货运收益无法得到改善（低于此前 4.0% 的增长预期）。

**总收入：**航空业总收入预期相对不变。强劲的客运市场表现使得客运收入上涨至 4,640 亿美元（比 6 月份的预期高出 70 亿美元）。货运市场表现疲弱，货运收入预计下降至 670 亿美元（比 6 月份的预期下降 50 亿美元）。

**燃油：**平均油价预计为每桶（布伦特原油）110 美元，与之前的预期相一致。与 2010 年石油平均价格每桶 79.4 美元相比高出 39%。燃油总成本达到 1,760 亿美元，占航空公司成本的 30%。

## 区域要点：

**亚太地区航空公司**预计 2011 年将盈利 25 亿美元（比 6 月份的盈利预期高 4 亿美元）。尽管亚太地区仍是盈利最大的区域，但该地区 2011 年盈利仍远低于去年同期获得的 80 亿美元盈利。由于该地区货运收入占总收入份额较大，航空货运市场的不景气严重影响其整体收入。在日本地震和海啸的冲击下，不断影响供应链和货运市场（亚太地区航空公司占航空货运市场份额最大）。预计今年年底至 2012 年，航空货运市场将出现强劲反弹。

**北美地区航空公司**净利润为 15 亿美元（比 6 月份的盈利预期高 3 亿美元），疲弱的美国经济持续拖累盈利改善。该地区的息税前利润率为 3.0%，位居第二。

**欧洲航空公司**表现好于预期。由于欧元疲软，旅游业得到鼓励并推动出口。该地区预计获得 14 亿美元的利润（比 6 月份的盈利预期高出 9 亿美元）。同时，我们也清楚地看到，该地区息税前利润率预计达到 1.5%，是除非洲以外表现最弱的地区。

**中东航空公司**将获得 8 亿美元的盈利，6 月份的盈利预期为 1 亿美元。该地区某些地方的动荡政治局势抑制了航空旅行需求。该地区的客运需求增长 8.3%，今年前 7 个月的运力增长 9.0%。息税前利润率为 3.0%。

**拉美地区航空公司**预计盈利 6 亿美元（6 月份的盈利预期为 1 亿美元），息税前利润率为 3.4%（是表现最强的地区）。该地区的经济体继续表现出良好的增长势头，尤其是与中国和美国之间的贸易联系，大力推升了运输量。

**非洲航空公司**预计将打破之前亏损 1 亿美元的预期，尽管部分非洲国家的经济持续强劲增长，但北非地区的政治动荡严重抑制了旅行需求，影响整体盈利。息税前利润率是各区域中最弱的，仅为 0.7%。

## 2012 年盈利预期

2012 年航空业的总体增长态势趋弱。西方经济体主权债务危机减缓甚至拖累经济增长。发展中国家的经济前景乐观，但由于多个航线均与发达国家相关，导致航空业增长受限。2011 年第四季度和 2012 年第一季度将是航空运输市场最黯淡的时期。

49 亿美元的行业利润预期主要基于：

- **客运市场**增长 4.6%（低于 2011 年 5.9%的预期增长率），收益增长跌至 1.7%（仅为 2011 年预期增长率 3%的一半）
- **货运市场**增长 4.2%（是 2011 年增长率 1.4%的三倍），但收益未见增长。
- **燃油价格**：在每桶原油 100 美元的价格基础上出现小幅下降，低于 2011 年预期的每桶 110 美元的价格。但由于燃油对冲延缓低价效应，航空公司的燃油支出比例仍将升至 32%（2011 年为 30%），燃油成本高达 2010 亿美元。

汤彦麟说：“整个航空业似乎又将面临黯淡的一年。商业信心指数下滑，很难预见将会出现任何较大的盈利增长。略见好转的经济增长和货运方面的复苏将支撑亚太地区航空公司 2012 年的盈利额，即接近 2011 年的盈利水平，达到 23 亿美元。其它地区的盈利能力将出现下滑，其中以欧洲为甚。经济危机导致该地区航空公司的综合盈利额仅有 3 亿美元。这将是一场艰难的持久战。”

汤彦麟强调说：“多国政府力图重振受困的经济，而具有战略高度的航空业政策将促进经济发展。飞机的起飞是经济增长和繁荣的催化剂。政府需审慎重估现有的高税率政策对航空业所造成的打击，绝对摒弃增税或开征新税，并制定政策，通过高效的基础设施支撑航空业的增长。航空业一次又一次地展现其坚韧的特点。人们需要且想要旅行，当下正是利用此机遇提振经济的时机所在。”