



## 新闻稿

### 盈利能力疲软，下行风险增大 ——欧洲预亏加剧——

**2012年6月11日（北京）**——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）公布了最新的2012年行业前景报告。全球行业利润预期为30亿美元，与3月的发布结果持平。油价的下跌、高于预期的旅客增长和货运市场的回暖正在改善盈利前景。然而，欧洲主权债务危机仍在继续并加剧，这将导致市场前景进一步恶化，并损害经济增长，我们已将由此所引发的负面影响写入预期报告。

2010年时，全球航空业利润攀至峰值158亿美元，净利润率达到2.9%。2011年，行业盈利跌至79亿美元，净利润率仅1.3%。今年，行业盈利继续下滑，虽然预期可达30亿美元，但净利润率仅为0.5%。

与3月的预期相比，北美和拉丁美洲的航空公司前景有所改善。非洲航空公司前景保持不变。但是，欧洲、亚太和中东航空公司的盈利前景下调。欧洲航空公司预亏11亿美元，相比3月份所作的6亿美元的亏损预期，增加了近一倍。

“虽然30亿美元的行业盈利预期并未改变，但构成盈利预期的所有要素都已发生变化。截至目前，需求一直好于预期。虽然燃油价格低于预期，但经济前景却现疲软。由于欧元区危机拖累盈利，航空业将继续维持净利润率仅有0.5%的惨淡局面。”国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟先生（Tony Tyler）表示。

汤彦麟先生指出：“虽然航空公司面临同样挑战——高油价和经济的不确定性，但区域性差异明显。北美航空公司的2012年前景有所改善，但其它地区的利润率却在下降。对于欧洲航空公司而言，由于商业环境仍在恶化中，因此将会出现大规模的亏损。”

#### 全球趋势

**经济增长：**由于欧元区危机加剧，因此欧洲的经济环境比三月预期时的状态更加疲软。本次预测主要基于如下设想——

- 欧元区局势恶化将有所遏制，不会发展成大规模的银行业危机；
- 美国经济继续复苏，但步伐将减缓；
- 中国经济增长放缓，但政府的刺激措施可避免经济硬着陆。

全球 GDP 的增长，作为航空公司盈利的主要驱动力，预计将增长 2.1%，略高于 3 月份预期的 2.0%。不过，与去年相比，增长仍显缓慢，航空公司将很难应对成本增加的窘境。从历史上看，当全球 GDP 增长低于 2.0% 时，航空业（世界范围）将会陷入亏损。

**油价：**油价已跌破 100 美元/桶（布伦特），今年初，由于欧元区危机引发经济衰退的恐慌，油价曾一度飙升至 120 美元/桶。此次预测是基于最新的布伦特原油价格，即从 3 月预计的 115 美元/桶下调至 110 美元/桶。即使价格下调，燃油费用仍占经营成本的 33%，与 2008 年石油价格大幅攀升时持平。

**运输：**虽然经济增长放缓，但是截至 4 月止，以客公里收入计算，客运需求继续增长，增长率为 6%，高出平均水平。表现强劲的市场均与亚洲、南美和中东息息相关，这些地区的经济发展相对更强势。然而，我们预计下半年发展将会减缓，因为欧洲经济的恶化将严重打击人们的信心。即便如此，今年上半年强劲的旅行需求让我们将航空旅行的增长预期由此前的 4.2% 调高至 4.8%。客运量预计将从 2011 年 28.35 亿人次，增至 29.66 亿人次。货运需求继 2011 年急剧下降后，已自谷底反弹，欧洲以外大部分地区的商业信心稳步改善，但回升幅度乏力，涉及面不足，仅有中东地区的航空公司销量显著增长。预计，欧洲经济疲软仍将限制货运需求的发展。2012 年，预计将有 4,780 万公吨的货物通过航空运输，与 2011 年的 4,770 万公吨基本持平。

**运力：**航空业周期的显著特点之一是航空公司运力的有限扩张，及资产利用率。对于任何资本密集型产业而言，这是决定盈利能力的一个关键因素。在客运市场，载客率在第二季度攀至历史最高水平，在同一时期，货物载运率开始从谷底恢复。据预测，在今年余下的时间里，尽管需求正在放缓，但是航空公司将以更慢的速度提升运力。与平均为 3.5% 的客、货运增长率相比，今年，可用吨/公里（客运和货运能力的综合衡量措施）的增长预期不会超过 3.3%。载客率和飞机利用率预计将保持目前的高水平，从而减缓了航空公司盈利的下降水平。

**成本和收入：**在 2012 年，有限的运力增长、高资产利用率和低油价有助于将成本上升控制在 7.3%，低于 2011 年的 10.6%。然而，收入增长预计将显著放缓——从去年的 9.3% 降至今年的 5.7%。航空旅行增长量预期已调高，但在美国以外的某些地区，这一增长却以牺牲收益为代价。3 月份预期的客运及货运收益率已下调。

**盈利能力：**保持收入高于成本是航空业不断面临的挑战。在 2012 年，营业收入预计将达 6,310 亿美元，而营运成本将增至 6,230 亿美元。由此所产生的 80 亿美元营业利润或息税前收益反映出了收入和成本之间的微小差距。1.4% 的的营运利润率很容易为人忽略。此外，这些收入勉强足够支付债务利息、税收和其他财务事项。国际航协预计，2012 年，航空公司股东的净利润仅为 30 亿美元。

## 区域展望

**北美地区：**北美航空公司预计将盈利 14 亿美元，高于 3 月预期的 9 亿美元，但仅仅略高于 2011 年的 13 亿美元。业绩的主要推动力是严格的运力管理所带来的显著改善的投资收益。与 0.5% 的需求增长（在各地地区中最缓慢）相比，北美航空公司的运力增长基本保持不变（0.1%）。

**欧洲地区：**由于欧元区危机仍将持续，欧洲航空公司预计将亏损 11 亿美元，成为重灾区。该数据比 3 月预期少 5 亿美元。需求增长将大幅下降至 2.3%，而 2011 年是 6.7%。欧洲一些主要经济体已陷入衰退（如西班牙和英国）。预计，随着欧元区危机的日益严重，萎靡的经济形势将进一步蔓延。与此同时，欧洲航空公司仍将遭受高税制、低效的空运管理及不完善法规所引发的高成本的打击。

**亚太地区：**亚太地区的航空公司的盈利能力名列榜首，预期盈利 20 亿美元。由于第一季度业绩疲软，比之前的预期少 3 亿美元。该业绩尚不足该地区 2011 年 49 亿美元的一半，及 2010 年 80 亿美元盈利的四分之一。亚洲航空公司承载了全球 40% 的航空货运业务，而 2011 年市场疲是该地区盈利大幅下降的原因。尚无迹象表明今年该地区航空公司将在在货运市场的适度回升中受益。中国和印度经济放缓是亚太地区航空业增长缓慢的另一原因。但是，由于去年海啸和地震后日本市场的需求反弹，该地区今年将受益于强劲的客运及货运量增长。该区域需求预计将增长 3.9%，高于 3.3 % 的预期运力增长，这为航空公司盈利提供了一定保障。

**中东地区：**中东航空公司预计盈利 4 亿美元，比 3 月的预期下降 5 亿美元，与 2011 年的 10 亿美元相比则明显下滑。欧洲航空运输的疲软波及长途市场，但中东仍能继续引领行业增长。利用海湾枢纽争取到长途客运流的同时，在过去的六个月，中东航空公司亦成为全球 80% 的货运增长的受益者。总体而言，该地区运营商运载能力有望扩大 13.3%，但仍落后于 14.1% 的需求增长。

**拉丁美洲：**拉美航空公司预计获得 4 亿美元的盈利。与 3 月预期相比上升 3 亿美元。如同北美同行，拉美地区航空公司 2011 年业绩将有所改善（约合 3 亿美元）。主要原因是由于运力的增长降低和投资收益率增高，在巴西市场实现了扭亏为盈。

**非洲：**非洲航空公司前景不变，仍保持 1 亿美元的亏损，与 2011 年盈亏持平相比，盈利有所下滑。预计欧洲主要市场流量疲软拖累该地区国际客运市场。此外，非洲航空公司的载客率低，但运力预计将在今年增长 5.2%，高于 4.2% 的未来需求增长。该地区航空公司在长途航线市场仍将面临激烈竞争。

## 风险

本次预测主要存在下行风险。虽然预测基于欧元区主权债务危机加剧的市场预期，但更广泛的欧元区银行危机将会侵蚀行业利润。同样，伊朗争端的恶化会导致油价上扬，这些都会引发人们对石油供应的恐慌。

主要的上行风险是，欧元区危机是否能得以平息。到目前为止，还没有任何危机解决方案出台，但提供大规模流动资产的行为及加强欧洲一体化的步骤将在一定程度上提升航空业盈利能力。

“在经济环境动荡的大背景下，我们从未懈怠。几个月前，石油价格危机是最大的风险，而现在，所有的目光都指向欧洲。估计欧元区主权债务危机将继续加剧，经济亏损将接踵而至。除了提供进一步的流动资产外，欧洲各国政府如何管理当前局势的态度仍不明朗，这使得经济将显著下滑的前景显得非常真实。未来几个月至关重要，其影响将非常深远。” 汤彦麟先生补充道。

###

媒体垂询：

### 奥博佳传播

俞冬云 / 李晶晶 / 梅家庆

电话：8610 6568 2243 转 8009

电邮：yuc@abjcom.com / lid@abjcom.com / andrew.m@abjcom.com