



新闻稿

国际航协：2022年1月份客运需求强劲复苏但仍受奥密克戎影响

2022年3月10日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）发布的数据显示，自去年11月份受奥密克戎影响旅行限制措施再度收紧后，对比去年12月份，2022年1月份国内和国际航空客运复苏放缓。

注：本文采用基于2021年的同比数据，不再与2019年数据进行对比，除非另作说明。由于2021年客运量数据较低，部分市场同比增长率非常高，即使市场规模仍明显小于2019年。

- 2022年1月份航空客运总需求（按照收入客公里或RPKs计算）与2021年1月份相比增长82.3%。经季节性调整后，比上月（2021年12月份）下降4.9%。
- 1月份，国内航空客运同比增长41.5%，经季节性调整后，比2021年12月份下降7.2%。
- 国际客运需求同比2021年1月份增长165.6%，经季节性调整后，比2021年12月份下降2.2%。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“尽管奥密克戎拖累增速，1月份客运仍持续复苏。加强边境管控并没有阻止变异毒株的蔓延。在人口免疫力强的地区，公共卫生系统并未崩溃。许多政府将新冠肺炎疫情的防疫政策调整为流行病级别，包括取消对生活、经济和旅行自由带来严重影响的旅行限制。”

航空客运市场-2022年1月

	全球市场 份额占比 (2021年 RPKs 数据)	2022年1月（同比变化率）			
		收入客公里	可用座公里	载客率变化率	载客率
整体市场	100.0%	82.3%	51.8%	10.8%	64.5%
非洲	1.9%	21.3%	10.6%	5.5%	62.3%
亚太	27.5%	19.4%	15.7%	1.8%	57.6%
欧洲	24.9%	161.4%	106.7%	14.3%	68.2%
拉美	6.5%	80.5%	59.2%	9.2%	78.2%
中东	6.5%	128.1%	64.8%	16.4%	59.1%
北美	32.7%	109.7%	59.0%	16.0%	66.3%

国际客运市场

欧洲航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年 1 月份增长 225.1%，略高于 2021 年 12 月份增速（同比 2020 年 12 月增长 223.3%）。运力增长 129.9%，载客率上升 19.4 个百分点，达到 66.4%。

亚太航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年 1 月份增长 124.4%，低于 2021 年 12 月份增速（同比 2020 年 12 月增长 138.5%）。运力增长 54.4%，载客率增长 14.7 个百分点，达到 47.0%，仍是各地区中最低的。

中东航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年 1 月份增长 145%，大大低于 2021 年 12 月份增速（同比 2020 年 12 月增长 178.2%）。1 月份运力同比增长 71.7%，载客率攀升 17.5 个百分点，至 58.6%。

北美航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年 1 月份增长 148.8%，大幅低于 2021 年 12 月增速（同比 2020 年 12 月增长 185.4%）。运力增长 78.0%，载客率上升 17.0 个百分点，达到 59.9%。

拉美航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年同期增长 157%，略高于 2021 年 12 月份增速（同比 2020 年 12 月增长 150.8%）。1 月份运力增长 91.2%，载客率增长 19.4 个百分点，达到 75.7%，载客率连续 16 个月在各地区中最高。

非洲航空公司 1 月份国际客运量同比 2021 年 1 月份增长 17.9%，低于 2021 年 12 月份增速（同比 2020 年 12 月增长 26.3%）。2022 年 1 月份运力增长 6.3%，载客率攀升 6.0 个百分点，至 60.5%。

国内客运市场

国内客运市场-2022年1月

	全球市场 份额占比 (2021 年 RPKs 数据)	2022 年 1 月 (同比变化率)			
		收入客公里	可用座公里	载客率变化率	载客率
国内市场	62.4%	41.5%	27.2%	6.8%	67.4%
澳大利亚	0.7%	33.4%	43.0%	-3.8%	53.4%
巴西	1.9%	35.5%	32.3%	2.0%	83.5%
中国	17.8%	-0.1%	3.2%	-2.0%	60.6%
印度	2.2%	-18.0%	-13.7%	-3.4%	65.6%
日本	1.1%	-107.0%	51.1%	11.7%	43.4%
俄罗斯联邦	4.5%	23.8%	21.5%	1.6%	84.4%
美国	25.7%	97.8%	51.7%	16.1%	69.0%

日本 国内需求增长 107%，是有记录以来最快的同比增长，尽管经季节性调整后，2022 年 1 月份客运量比去年 12 月份下降 4.1%。

印度 1 月份国内客运量同比下降 18%，在所有国内市场中降幅最大。经季节性调整，1 月份客运量环比去年 12 月份下降近 45%。

2022 年对比 2019 年

尽管与 2021 年相比，2022 年 1 月份客运量增长强劲，但客运需求仍远低于新冠肺炎疫情爆发前的水平。与 2019 年 1 月份相比，今年 1 月份客运总量下降 49.6%。国际客运量下降 62.4%，国内客运量下降 26.5%。

航空客运市场-2022 年 1 月对比 2019 年 1 月

	全球市场	2022 年 1 月（对比 2019 年同期变化率）			
	份额占比 (2021 年 RPKs 数据)	收入客公里	可用座公里	载客率变化率	载客率
整体市场	100.0%	-49.6%	-37.7%	-15.2%	64.5%
国际市场	37.6%	-62.4%	-51.3%	-18.2%	61.7%
国内市场	62.4%	-26.5%	-13.3%	-11.0%	67.4%

俄乌冲突

1 月份的数据不包括始于 2 月底的俄乌冲突的影响。因冲突出现的制裁和空域关闭预计将对客运带来负面影响，尤其是冲突地所在的邻国区域。

- 2021 年，乌克兰市场占欧洲客运量的 3.3%，占全球客运量的 0.8%。
- 2021 年，俄罗斯国际市场占欧洲客运量（不包括俄罗斯国内市场）的 5.7%，占全球客运量的 1.3%。
- 空域关闭导致部分航线的航班改道或取消，主要影响欧洲—亚洲航线，其次是亚洲—北美航线。由于亚洲多个国家的边境因新冠肺炎疫情关闭，航班量已大大减少，因此未造成显著影响。2021 年，亚洲-北美和亚洲-欧洲的客运量分别占全球国际客运量的 3%和 4.5%。

除了上述不利因素，燃油价格的突然飙升也给航空公司的成本造成压力。“我们去年秋天发布的行业财务预测，2022 年航空业预计将亏损 116 亿美元，基于航空燃油价格为 78 美元/桶，燃油占成本的 20%。截至 3 月 4 日，航空燃油的交易价格超过 140 美元/桶。在经历新冠肺炎疫情危机后，行业正努力减少损失，成本大幅上升是一个巨大的挑战。如果航空燃油价格保持在这么高的水平，时间一长，或将影响航空公司收益。”沃尔什先生表示。

总结

“过去数周，随着新冠肺炎疫情从全球大流行转为流行病，世界各地的许多政府的防疫政策都发生了重大转变，放松或取消了与疫情相关的旅行限制和要求。必须继续和加快这一进程，让受损的全球供应链更快恢复，让人们的生活重回正轨。恢复旅行常态化的步骤之一是免除航空旅行时必须佩戴口罩的强制性要求。当商场、剧院或办公室不再强制要求戴口罩时，要求旅客在飞机上必须戴口罩的措施已无实质性意义。飞机上配备了高精度医疗级别的空气过滤系统，空气流通和交换率远远高于大多数其他已不再要求戴口罩的室内环境。”

查看完整版 [2022 年 1 月份航空客运市场分析](#)

- IATA -

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 83%。