



新闻稿

国际航协：复苏重建航空公司盈利能力 行业亏损削减至 97 亿美元

2022年6月20日，多哈——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）宣布提高航空业2022年财务业绩展望，因行业从新冠肺炎疫情危机复苏的步伐加快。展望的重点包括：

- 行业亏损预计将减少至 97 亿美元（较 2021 年 10 月预测的亏损 116 亿美元有所改善），净亏损率为 1.2%。与 2020 年（亏损 1,377 亿美元，净亏损率为 36.0%）和 2021 年（亏损 421 亿美元，净亏损率为 8.3%）相比大幅改善。
- 2023 年预计全行业可实现盈利，北美地区 2022 年预计盈利 88 亿美元。
- 提高效率 and 增加收益有助于航空公司减少损失，即使是在劳动力和燃料成本不断上涨的情况下（由于受到今年全球油价上涨 40% 且愈演愈烈的影响）。
- 2022 年预计净交付飞机超 1,200 架，行业持乐观态度并作出减排承诺。
- 被压抑的强劲需求、大多数市场取消旅行限制、多数国家的失业率降低以及个人储蓄的增加正在推动需求复苏，2022 年客运量将恢复至疫情前水平的 83%。
- 尽管面临经济挑战，但预计 2022 年货运量将高达 6,840 万吨。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“航空公司韧劲十足。客运量逐步攀升。在经济不确定性不断增加的背景下，货运表现良好。今年亏损预计将减少至 97 亿美元，2023 年有望实现盈利。我们有理由乐观，虽然在成本方面仍然存在挑战，尤其是燃料，以及部分重要市场仍采取一些踟躇不前的限制措施。”

1. 行业前景的驱动力

行业前景

随着新冠肺炎疫情限制的放宽和人们重启旅行，收入正在增长。2022 年的挑战是控制成本。

“亏损减少是行业在复苏过程中竭力控制成本的结果。财务前景的改善需要将成本增长控制在 44%，而收入则增长 55%。随着行业恢复到更常态水平，居高不下的燃料成本可能会持续一段时间，盈利能力将取决于持续的成本控制水平。而围绕着价值链，我们的供应商，包括机场和航空导航服务提供商，需要像其航空公司客户一样专注于控制成本，以支持行业复苏。”沃尔什先生指出。

收入

行业收入预计将达到 7,820 亿美元（2021 年增长 54.5%），是 2019 年水平的 93.3%。2022 年运营航班总架次预计达到 3,380 万架次，占 2019 年水平（3,890 万架次）的 86.9%。

客运收入预计将达到 4,980 亿美元，是 2021 年（2,390 亿美元）的两倍多。预计客运量将达到 38 亿人次，与 2021 年相比，收入客运公里（RPK）增长 97.6%，恢复至 2019 年客运量的 82.4%。随着旅行限制的放宽，压抑的需求释放，收益率预计将增长 5.6%。此前，2020 年客运量收益率下降 9.1%，2021 年增长 3.8%。

货运收入预计将达到 1,910 亿美元，比 2021 年的 2,040 亿美元略有下降，但几乎是 2019 年 1,000 亿美元的两倍。总体而言，预计 2022 年行业货运量将超过 6,800 万吨，再创新高。随着贸易环境略有改善，货运收益率预计将比 2021 年下降 10.4%，扭转 2020 年收益增长 52.5% 和 2021 年增长 24.2% 的态势。

支出费用

预计总开支将增至 7,960 亿美元。比 2021 年增长 44%，原因为支持更大规模运营的成本增加，和部分关键项目的通货膨胀成本。



燃料：2022年，燃料成本为1,920亿美元，是行业最大的成本支出（占总成本的24%，高于2021年的19%）。以布伦特原油的预期平均价格为101.2美元/桶和航油价格为125.5美元为基准。预计2022年航空公司将消耗3,210亿升燃油，而2019年为3,590亿升。

俄乌冲突使布伦特原油价格居高不下。尽管如此，2022年燃料将占成本的四分之一左右。今年燃油市场的一个特点是原油和航油价格之间的高低价差。主要肇因为炼油厂的产能限制，导致这一局面愈演愈烈，远高于历史标准。这一领域的投资不足可能意味着价差将持续到2023年。与此同时，高油价和燃油价格可能会促使航空公司通过使用更高效的飞机和运营决策来提高燃油效率。

劳动力：劳动力是航空公司运营成本第二高的项目。行业直接就业人数预计将达到270万，比2021年增长4.3%，行业在2020年运营大幅下降的基础上进行了重建。然而，就业人数仍略低于2019年的293万人，预计在一段时间内仍将低于这一水平。2022年，单位劳动力成本预计为12.2美分/可用吨公里（ATK），基本上恢复至2019年的水平，2019年为12.3美分/可用吨公里（ATK）。

2022年，在员工“做好工作准备”之前，招聘、培训、完成安全/背景调查以及执行其他必要流程所需的时间对行业提出了挑战。在某些情况下，迟缓的就业可能会限制航空公司满足旅客需求的能力。

在经济从疫情中迅速复苏、失业率较低的国家，劳动力市场紧张和技能短缺可能会造成工资上涨压力。2022年，行业的工资支出预计将达到1,730亿美元，比2021年增长7.9%，与总就业岗位增长4.3%不成比例。

宏观经济因素

全球宏观经济背景对行业前景至关重要。本次展望采用2022年全球GDP稳定增长3.4%的假设，低于去年5.8%强劲反弹的预测。通货膨胀持续走高，预计2022年全年将保持高位，在2023年期间逐渐减弱。此外，尽管名义利率在上升，但预计实际利率将在一段持续的时间内保持在低位或负值。

2. 风险因素

前景与诸多风险因素关联。

俄乌冲突

俄乌冲突对航空业的影响与正在上演的人道主义悲剧相比相形见绌。本次行业展望假设乌克兰境内的战争不会升级到该国边境以外。对航空业而言，在可能加剧的诸多负面影响中，燃油成本上升和消费者信心下降导致的需求减弱显得尤为关键。

- **客运：**2021年，俄罗斯国际市场、乌克兰、白俄罗斯和摩尔多瓦的客运量合计占全球客运总量的2.3%。此外，约7%的国际客运量（RPK）通常会经过俄罗斯领空（2021数据），现在许多运营商都无法进入俄罗斯领空，主要是亚洲与欧洲或北美之间的长途航线。对于受影响的航空公司而言，改道成本高企。
- **货运：**全球货运量的近1%源自俄罗斯和乌克兰，或途经俄罗斯和乌克兰。更大的影响是在重型货物的专业领域，俄罗斯和乌克兰是市场领导者，相应的运力损失将难以替代。约19%的国际货运（CTK）通过俄罗斯领空过境（2021数据）。受制裁影响的航空公司面临更高的改道成本。

通货膨胀、利率和汇率

随着各国央行控制通货膨胀，利率不断上升。除了债务人（通货膨胀使他们的债务贬值），通货膨胀有害无益，且因购买力降低而产生具税收效应的经济抑制作用。如果通货膨胀继续上升，央行继续加息，经济前景存在下行风险。

此外，如果美元继续走高，也将产生负面影响，美元走高总体上正在抑制增长。增加了所有美元计价债务的本币价格，也增加了支付美元计价燃料进口的负担。

新冠肺炎疫情



潜在的旅行需求强劲。但政府应对新冠肺炎疫情的措施忽视了世界卫生组织的建议，即关闭边境不是控制病毒传播的有效手段。假设，人们对新冠病毒的免疫力不断增强，意味着这些错误措施不会重演。然而，如果各国政府对未来疫情的反应仍是下意识地关闭边境，则存在下行风险。

“各国政府应从新冠肺炎疫情危机中吸取教训。边境关闭造成了经济下行，但在控制病毒传播方面却收效甚微。人口免疫力提高、治疗方法先进和监测程序的完善，疫情风险是可控的。目前，没有任何证据显示，在新冠肺炎疫情危机下，进一步关闭边境所带来的社会民生和经济成本是合理的。”沃尔什先生强调。

中国

2019年，仅中国国内市场就约占全球客运量的10%。这一前景假设在2022年下半年新冠肺炎疫情限制将逐步放松。当然，中国尽早取消“动态清零”的防疫政策将改善行业前景。长期实施将继续抑制全球第二大国内市场，并对全球供应链造成严重破坏。

3. 区域汇总

与2021年相比，预计2022年所有地区的财务业绩均有所改善（2021年所有地区的财务业绩同比2020年也有所改善）。

北美预计将继续成为表现最强劲的地区，也是唯一在2022年恢复盈利的地区。在美国庞大的国内市场和包括北大西洋在内的国际市场重新开放的支持下，2022年净利润预计将达到88亿美元。需求（RPKs）预计将恢复至危机前（2019年）水平的95%，运力将达到99.5%。

在**欧洲**，俄乌冲突将继续扰乱欧洲区内以及欧洲与亚太地区之间的旅行。然而，预计这场冲突不会破坏航空旅行的复苏，2022年该地区将逐渐接近盈利，预计净亏损39亿美元。预计需求（RPKs）将恢复至危机前（2019年）水平的82.7%，运力将达到90.0%。

对**亚太**航空公司来说，严格而持久的旅行限制（尤其在中国），加上疫苗接种的不均衡，使得该地区迄今为止复苏滞后。随着限制的减少，旅行需求预计将迅速增加。2022年净亏损预计将降至89亿美元。预计需求（RPKs）将恢复至危机前（2019年）水平的73.7%，运力将达到81.5%。

2021年，受国内市场和许多国家相对较少的旅行限制的支持，**拉丁美洲**的客运量强劲恢复。然而，一些航空公司的财务前景仍然脆弱，该地区2022年预计净亏损32亿美元。预计需求（RPKs）将恢复至危机前（2019年）水平的94.2%，运力将达到93.2%。

在**中东**，今年国际航线和长途航班的重新开通令人鼓舞。整个地区的净亏损预计将从去年的47亿美元减少到2022年的19亿美元。预计需求（RPKs）将恢复至危机前（2019年）水平的79.1%，运力将达到80.5%。

非洲较低的疫苗接种率阻碍了该地区迄今为止的航空旅行复苏。然而，今年可能会有一些提升，将有助于改善财务业绩。2022年预计净亏损7亿美元。预计需求（RPKs）将恢复至危机前（2019年）水平的72.0%，运力将达到75.2%。

- 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%。
- [新冠肺炎疫情媒体资料](#)
- [飞向净零碳排放](#)