



## 未来形势非常严峻 — 衰退严重，亏损加大 —

**2009年3月24日，日内瓦**——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）更新全球民航运输业2009年财务数据，预计全年将亏损47亿美元。由于全球经济持续恶化，该数字远高于12月份预测的25亿美元亏损。

2009年行业收入预计为4670亿美元，减少12.0%<sup>1</sup>，合620亿美元。而在2001年911事件后，全行业的收入在2000年至2002年减少230亿美元（下降幅度约为7.5%<sup>2</sup>）。

国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）说：“航空业的形势非常严峻。需求随着经济的衰退而继续恶化，情势比几个月前预测的更加严重。我们预计2009年亏损47亿美元，再加上行业1700亿美元的债务，资产负债表的压力将更加严峻。”

需求预计将大幅下降，全年客运量预计下降5.7%。头等舱和商务舱运量的进一步下跌，对正在下降的收入来说无疑是雪上加霜。货运需求预计将会下降13.0%。客运量和货运量的预测数据都大大低于12月份预计的分别下降3.0%和5.0%的状况。收益预计将下降4.3%。

燃油价格的下降有助于遏止更大的亏损。基于预计燃油价格保持在每桶50美元（布伦特原油）的范围，预计行业的燃油费用将下降至占运营成本的25%（2008年平均油价在每桶99美元，占运营成本32%）。加上需求的下降，预计燃油的总开支将会下降至1160亿美元（08年为1680亿美元）。

比西尼亚尼说：“燃油价格是唯一一个利好消息。但油价下降的益处正被需求和收入的双下降所掩盖。民航业需要重症监护。航空公司需要面对两方面的挑战：现金流的管理、运力的调整。”

国际航协同时也更新了2008年的财务数据，从原来的亏损50亿美元上调至85亿美元。08年第四季度对航空公司来说非常痛苦，主要是因为对冲的巨亏、两舱客运量和货运量的大幅减少。

各区域的差异仍然较大：

**亚太地区：**该区域仍为航空公司受灾最严重的地区，预计亏损17亿美元（大大高于此前预计的11亿美元）。日本作为该地区最大的市场，预计09年国内生产总值将会下降5.5%，出口正大幅下挫。中国通过价格调整，已成功刺激国内市场需求增长；但预计09年国际航线的需求将会下降5-10%。印度的市场，在2000年至2008年期间，国际航空服务规模增加了三倍，预计09年运力仍会增加0.7%，但需求下降2-3%。总体而言，该区域的需求预计将会下降6.8%，但运力仅会下降4.0%。

**北美：**预计09年该区域的航空公司将会表现最佳，整体盈利1亿美元。运力削减7.5%将会符合需求下降7.5%的状况。尽管经济持续恶化，但该数据与此前预测的3亿美元盈利相对保持一致。航空公司正从良好的运力管理和走低的油价中受益。

<sup>1</sup> 12.0%为11.7%的四舍五入百分数。

<sup>2</sup> 2000年行业收入为3290亿美元。但到了2002年，行业收入下降至3060亿美元。

**欧洲：**预计 09 年欧洲的航空公司将会亏损 10 亿美元。欧洲大陆的 GDP 预计将会下降 2.9%，导致需求下降 6.5%。运力削减 5.3% 的速度仍不能赶上需求下降的速度，将导致收益和盈利双双下降。

**拉美：**虽然拉丁美洲 09 年 GDP 仍会保持增长，但商品需求出现崩溃，预计运输量减少 7.8%。预计航空公司削减运力 3.8%，亏损 6 亿美元。

**非洲：**预计 09 年非洲的航空公司亏损 6 亿美元，比 08 年亏损额高出 6 倍。非洲航空公司的长途航线逐渐失去市场份额。预计需求将会下降 7.8%，运力仅削减 6.0%。

**中东：**中东将是唯一一个需求增长的区域，预计 09 年需求增长（1.2%）。但运力增长 3.8% 将会影响整体表现。虽然该需求增长数字远远低于前几年双位数的增长，但该区域仍继续增加运力。因此，预计将会亏损 9 亿美元（08 年亏损 8 亿美元）。

### **展望未来：**

1 月份的数据已经应验了 09 年持续恶化的预测。由于制造商已停止消化库存，运输将会有所上升，航空货运也会适度反弹。但消费者和商业信心持续薄弱，致使航空运输的开销和需求较低。

比西尼亚尼说：“航空公司的前景依赖于经济复苏的状况。很少资料显示衰退会早日结束。2009 年将是严峻之年。我们希望，在 09 年底将会有所改善，2010 年将会明显复苏，但这都取决于现实状况。”

比西尼亚尼亦警告，危机势必带来改变。“没有改变，行业就不可能重振。航空业的韧性很高，能迅速拉动经济的增长。但行业的结构却呈病态。这个分散度很高的行业，多年来的利润率仅为 0.3%。紧急援助并不能让我们恢复健康。拥有进入全球资本市场、并购和整合、以及进入市场的自由，才能使航空业能够像其它行业一样运营和盈利。这是国际航协在自由议程上所倡导的，而对于急于刺激本国经济的政府而言，也是一个即经济又行之有效的方法。”

– IATA –

### **媒体垂询：**

Anthony Concil

企业传讯总监

电话：+41 22 770 2967

电邮：[corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### **编注：**

- 国际航空运输协会代表着全球 230 多家航空公司，其定期国际航班占全球总数的 93%。
- 净利润数据不包含与并购重组相关的特殊项目，也不包含损益表中报告的市值燃油对冲亏损。按照最新的会计规则，要求将衍生交易按市值计算，严重影响了航空公司 08 年报告的净利润。在 08 年上半年的许多对冲，当时燃油价格高企，当年底现货价格回跌的时候，已从现金外移出。会计规则现在要求这些会计的损失要记入到损益表中，但其他的需要计入到资产负债表中。但在此前，这些非现金亏损仅显示在损益表中，为了与其明确和一致，我们已开始从新的净利润数据中拿掉了按市值计算的燃油对冲损失。
- 详细资料请登陆 [www.iata.org/economics](http://www.iata.org/economics)。