



国际航协下调 2013 年航空业盈利预期至 117 亿美元

2013 年 9 月 24 日，北京 —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）下调 2013 年全球航空业盈利预期至 117 亿美元，行业总收入下调至 7080 亿美元。虽然航空公司的表现在 2013 年第二季度持续改善，但与 6 月份预测的盈利 127 亿美元相比，增速较慢。折射出航空业受到叙利亚危机导致的油价高企不下带来的影响以及几个主要新兴市场的增势令人失望。

2012 年，全球航空业净利润为 74 亿美元。与之相比，2013 年航空业的表现已有很大改善。2014 年将继续保持这种改善趋势，航空业预计将实现 164 亿美元的净利润。2014 年有望成为本世纪航空业盈利第二好的年份，仅次于 2010 年的盈利记录（192 亿美元）。

国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟（Tony Tyler）先生表示：“总体来看，行业前景是乐观的，盈利能力不断提高，但也面临一些问题。例如，货运没有实现增长；新兴市场增长放慢；油价高企抑制行业增长。预计今年年底航空业的表现将更加乐观，2014 年航空业盈利前景良好，利润有望在 2012 年的基础上翻番。”

航空公司表现强劲。2013 年，航空业营业利润预计为 3.2%，相当于 2006 年的水平，但航油价格却比 2006 年高出约 54%。通过主要市场的整合运作和增加副业收入，加上金融市场收紧，航空业已经消化并吸收掉剧增的成本。虽然全球经济增长率只有 2%，但航空业仍有望收获一个好年景。GDP 增长 2%是一个临界点，低于这一水平，航空业将会出现亏损。

主要预测：

经济增长：航空公司的盈利情况通常与经济总体趋势保持一致。2012 年年底，商业信心见底回升，此前曾预测经济活动也会随之加速，但目前并未实现。2013 年 GDP 增速将达到 2.0%，略低于 2012 年的 2.2%。在这一总体趋势下，发达市场（特别是美国）已经出现加速增长的局面，而主要新兴市场（印度、巴西，中国）的增长却在放缓。

油价：今年的布伦特原油平均价格预计将达到 109 美元/桶，比之前的预计水平高出 1 美元。不过，航油价格已经略有松动，我们预计航油平均价格将达到 126.4 美元/桶（与预计水平相比下跌 1 美元）。燃油支出总额预计将达到 2130 亿美元，占支出总成本的 30%。叙利亚危机和油价高企对航空市场的需求增长产生了抑制作用。

客运：客运仍保持强劲增长，增幅达到 5.0%，略低于之前预测的 5.3%以及 2012 年实现的 5.3%。旅客数量首次突破 30 亿大关，预计将达到 31.2 亿人次。预计今年客运收益增长平缓（低于之前预测的 0.3%）。值得注意的是，载客率达到历史最高水平（80.2%），美国客运市场收益超过经济衰退之前的水平。

货运：货运市场仍然停滞不前，预计将增长 0.9%（与之前预测的 1.5%相比出现下跌）。今年货运收益预计将下跌 4.9%（高于之前预测的 2.0%）。与 2011 年高峰期相比，货运收入预计将减少 80 亿美元，下跌至 590 亿美元。相比之下，同期的客运收益将增长 680 亿美元，达到 5650 亿美元。

各地区表现：

北美：北美地区航空公司有望实现最强劲的增长，利润高达 49 亿美元（与之前预测的 44 亿美元相比出现上涨），息税前利润率为 4.3%，与 2012 年的 23 亿美元利润相比，增长了一倍多。随着总体经济的好转，北美地区航空业的结构有所改善，盈利能力也随之提高。主要市场的整合及国际合资运作推动效率持续提高。航空网络日益扩大，出行选择增加，大量资金用于提高服务水平，所有这些都让旅客们从中获益。客运需求预计实现适度增长，增幅为 2.0%，是所有地区中增长最慢的，不过，仍然高于运力增幅（1.6%）。鉴于美国司法部毫无根据地反对航空业进一步进行整合，美国航空市场将面临更为繁琐的管制。

欧洲：欧洲航空公司利润有望达到 17 亿美元的新高（高于之前预测的 16 亿美元），大大高于 2012 年实现的 4 亿美元利润，但是，息税前利润率只有 1.3%，在所有地区中是最低的，低于行业平均水平（3.2%）。盈利缓慢改善，主要得益于长途市场和欧元区经济的稳定，但表现不均衡。从地域角度来看，德国和英国表现最为强劲。此外，不同规模的航空公司表现也有所不同。较大的航空公司集团和长途业务比较发达的航空公司，表现要好于规模较小、主要依赖欧洲内陆市场的航空公司。总体来说，预计客运需求将增长 4.0%，而运力增长仅为 2.8%。

亚太：由于该地区新兴经济体的增长放慢，亚太地区航空公司利润下调 15 亿美元，降至 31 亿美元。亚太地区航空公司是全球货运市场的主角，首当其冲受到经济缓慢增长的影响。中国国内市场的强劲增长对这种影响有所抵消。在货币扩张、有利的汇率水平及行业重组的推动下，日本航空公司也实现了增长。客运需求增长预计高达 6.6%，不过仍然低于运力增幅（6.9%）。

拉美：拉美地区航空公司盈利前景保持不变，仍为 6 亿美元。巴西经济表现疲软与企业重组和运力控制带来的改善相抵消。北美和南美间的长途市场持续增长，南美至非洲和亚洲（特别是货运）的新航线，虽然受到很多新兴经济体周期性低迷的影响，仍然表现出良好的前景。客运需求增长预计将达到 6.0%，高于运力增幅（5.0%）。

中东：中东地区航空公司预计将实现 16 亿美元的利润，略微高于之前预测的 15 亿美元。该地区高效率的航运枢纽中心继续支撑长途市场的良好表现。叙利亚危机的影响有限，正随着紧张政治局势的消退而缓解。客运需求预计增长 10.5%，是所有地区中表现最好的，不过，仍然略低于运力增长（11.3%）。

非洲：非洲地区航空公司预计将出现 1 亿美元的亏损（之前预测是获得 1 亿美元的利润）。长途市场面临着激烈的竞争，苛责的监管环境仍然限制着非洲内陆市场的发展。虽然非洲是世界上经济增长最快的地区，但该地区的航空公司却面临成本高、税费重、政府干预、机队效率低下和基础设施落后等问题。预计需求增长将达到 7.8%，高于运力增长（5.5%）。

2014 年展望

2014 年，航空公司预计将实现大幅增长，利润和收入总额将分别达到 164 亿美元和 7430 亿美元。商业信心和消费者信心水平提高，表明全球商业周期将进入上升阶段（预计 GDP 增幅为 2.7%），这会直接影响到航空公司的盈利能力。随着地缘政治紧张局势的缓解和美国能源前景的

改善，油价预计将从 2013 年的 109 美元/桶跌至 105 美元/桶，也有可能跌破 100 美元。此外，几个地区的市场结构有所改善，这将继续提高航空公司的盈利表现，旅客也将从中获益。

预计客运将保持强劲的增长（5.8%），货运增长将显著改善，达到 3.7%。不过，客运和货运市场的收益率将分别下跌 0.5%和 2.1%。

各地区盈利能力都将有所提高，具体表现不尽相同。

- 预计北美地区航空公司，因为经济形势的改善，将在 2014 年有很好的表现（净利润为 63 亿美元，是全行业最高的）。运力得到控制，利润率将获得提高。
- 欧洲地区航空公司利润也有望翻番，达到 31 亿美元（息税前利润率仅有 1.9%，只高于非洲）。
- 亚太地区航空公司利润预计将实现适度增长，达到 36 亿美元，这主要归功于货运市场表现的改善、中国国内市场的增长以及日本的重组运作。
- 中东地区航空公司预计将实现 21 亿美元利润（有史以来最高的）。
- 拉美地区航空公司利润将有望提高至 11 亿美元。
- 非洲地区航空公司也有望实现 1 亿美元的利润。

尽管 2014 年前景展望较好，但 164 亿美元的总利润意味着航空业的资金回报率只有 5.2%，大大低于整个行业的加权平均资金成本（7%到 8%）。

汤彦麟先生表示：“航空业对于如何在不利的商业环境下实现盈利给出了示范。通过整合、合资、改善经营、开发新市场、产品创新等各种举措，效率得以提升。在市场的推动下，航空业收益更多，旅客也能够从中获益。实力较强的航空公司能够投入更多的资金用于改善连通性，提供创新服务。若在制定监管政策时，更多的决策者能够基于成本效益分析，航空业的发展将变得更加顺畅，制造更多的经济效益。”