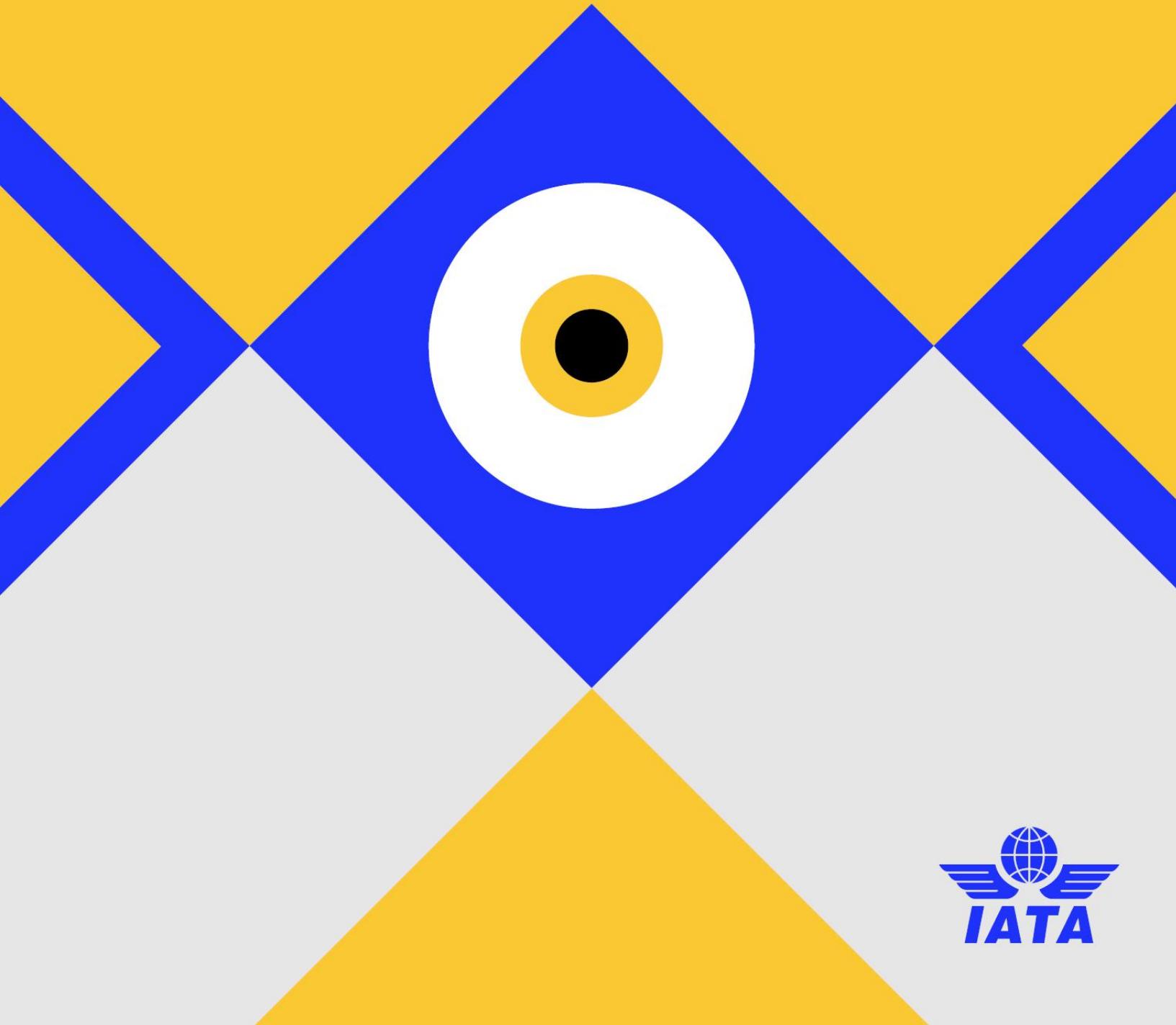


2025 年 12 月

国际航协可持续发展与经济部门

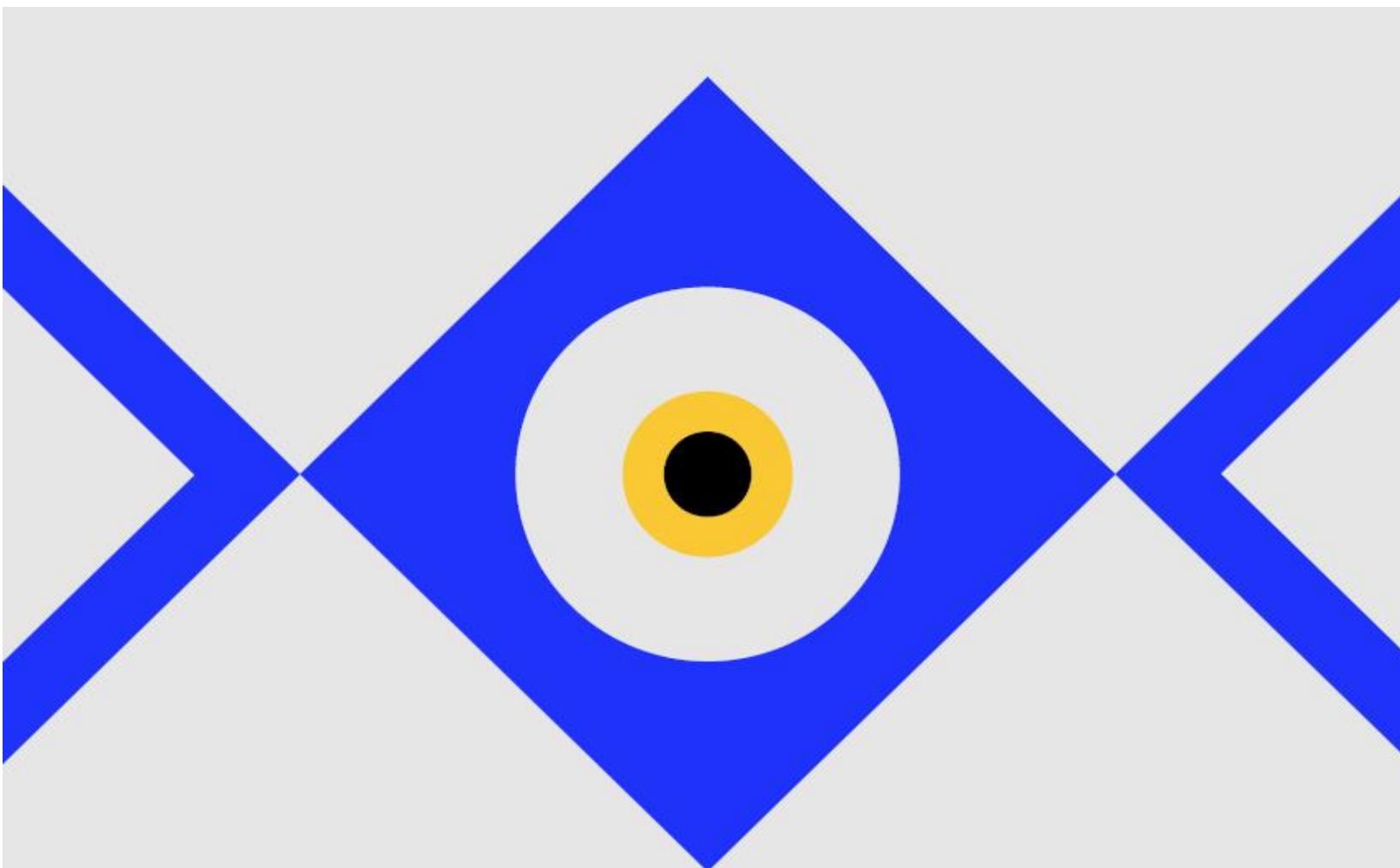
# 全球航空运输业前景展望

## 贸易、人工智能与能源转型



# 目录

1. 关键要点	3
2. 贸易、人工智能与能源转型	4
3. 逆风中的韧性：应对全球冲击	9
3.1 航空客运量	9
3.2 航空货运量	12
4. 航空公司财务业绩	15
4.1 营收变化	17
4.2 成本走势	18
5. 附录：行业统计数据	36



# 1. 关键要点

本半年度报告全面分析了航空运输业的最新发展、运行环境以及面临的挑战。

- 尽管全球贸易政策环境高度波动，但全球贸易表现出超预期的韧性。航空货运在这一过程中发挥了关键作用，快速适应变化的环境，确保货物在已公布的关税期限前及时抵达，同时也为中国出口迅速转向其他市场提供了高效通道。此外，在与人工智能（AI）相关的商品贸易增长中，航空货运也发挥着日益核心的作用。尽管预计 2026 年全球贸易增速可能放缓，但得益于 AI 驱动的投资、对高价值且强时效性的商品需求增长以及电子商务的结构性转变，航空货运具备保持稳健增长的良好基础。在不确定性上升、时效性尤为关键的环境中，航空货运仍是首选运输方式。基于此，预计 2026 年全球航空货运量将增长 2.6%。
- 人工智能及其带动的相关贸易流对航空货运而言是重要机遇，但对全球能源转型的推动作用却相对有限。数据中心日益增长的电力需求加剧了对有限可再生能源的竞争，这一趋势导致获取可持续航空燃料（SAF）的平价原料变得更加困难。若缺乏协调一致的政策，以优先配置可再生能源并保障液态燃料供应需求，航空业的脱碳进程可能因此延缓，相关投资亦可能被分流，削弱关键气候解决方案的推进力度。
- 展望 2026 年，预计全球航空客运量（以收入客公里 RPK 计）同比增长 4.9%，其中亚太地区将以 7.3% 的增速领跑全球。与 2025 年相比，行业增速略有放缓，主要受制于机队规模不足、劳动力短缺等持续存在的供给侧约束。上述供应链限制继续推动行业载运率攀升至历史高位，预计 2026 年将达到 83.8%，从而在动荡的运营环境中为收益水平和盈利能力提供有力支撑。凭借具备韧性的需求增长以及相对稳定的收益水平，航空运输业有望在 2025 年首次实现超过 1 万亿美元的年度营业收入。
- 在创纪录的客座率和机队利用率基础上，加之辅营收入的快速扩张，航空公司有能力在多重不利因素的冲击下维持相对稳健的盈利水平。预计 2026 年行业净利润将达到 410 亿美元的历史新高，净利润率将稳定在 3.9%。尽管票价疲软且成本压力持续，这一令人瞩目的成就仍有望实现。但同时也必须指出，航空运输业仍是一个低利润率行业；在利润分布的高端区间，个别企业在单一季度内实现的盈利规模，甚至可能相当于航空运输业一整年的总利润。
- 从区域表现看，欧洲地区预计将贡献最高的行业净利润，其中土耳其的强劲表现尤为突出；中东地区将保持全球最高的利润率水平；亚太地区仍是全球增长最快的市场；拉丁美洲地区则显现出结构性改善迹象。北美地区面临新的下行压力，包括国内需求趋于停滞以及相关运营限制，但该地区仍是全球航空运输业盈利的重要支柱。
- 可持续发展仍是航空运输业的核心优先事项，行业已明确承诺在 2050 年实现净零碳排放。然而，实现行业脱碳目标所需的关键解决方案未能足够快速地推向市场。预计到 2026 年，SAF 在全球航空燃料消耗中的占比仍将低于 1%，这明确反映出行政策环境在推动脱碳方面的低效性。此外，国际航空碳抵消与减排机制（CORSIA）与各类区域性和国家层面政策之间缺乏协调统一，导致规则碎片化、减排成本上升，并在一定程度上削弱了实际减排成效。政策制定者亟需在全球层面展现更强的行动意愿，以统筹推进能源转型，使所有行业都能实现财务与环境可持续性的共同发展。

## 2. 贸易、人工智能与能源转型

### 贸易、GDP 及日益增长的金融风险

在迈向 2026 年的全球经济格局中，人工智能无疑是核心主题之一；而在 2025 年初，更具保护主义倾向的贸易政策回归则成为市场的主要担忧。事实证明，尽管贸易政策环境高度波动，其对全球经济的负面影响低于年初的普遍预期。然而，可以肯定的是，若此前的贸易政策得以延续，2025 年的经济表现本应更加亮眼。当前 GDP 增长所展现出的“韧性”，在很大程度上得益于贸易保护主义政策推进节奏缓慢、实施不连续且覆盖范围有限。2025 年第一、二季度（Q1 与 Q2）出现的“提前出货”行为对经济活动形成了显著提振，尤其是在关税上调前，美国进口量大幅上升，成为今年经济表现超预期的主要推动因素之一。航空货运在这一过程中发挥了关键支撑作用，因为相关货物必须在既定期限前完成交付。

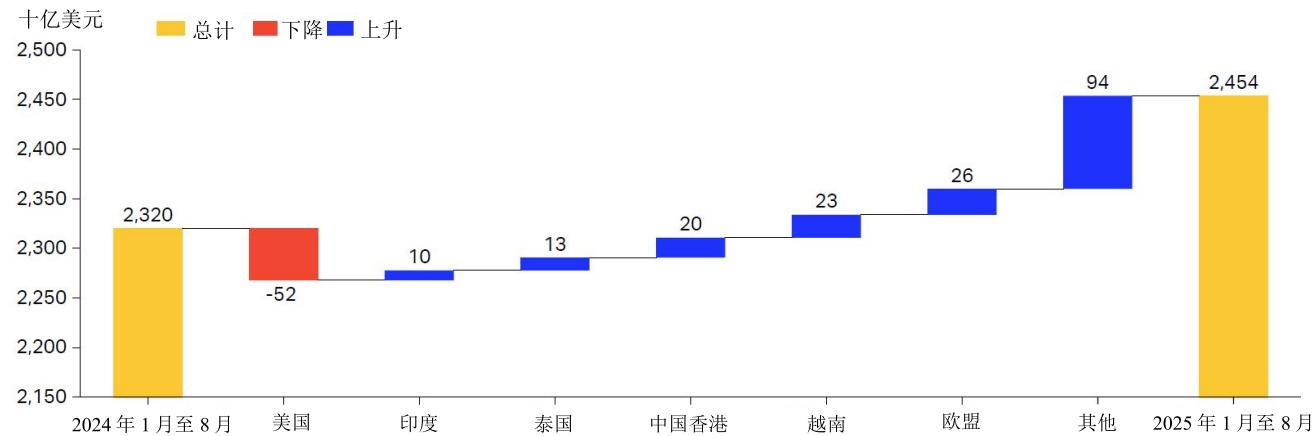
根据覆盖全球贸易总量 39%、涉及 47 个国家的数据统计<sup>1</sup>，2025 年 1 月至 8 月期间，经航空运输的贸易额同比增长 25%。相比之下，所有运输方式合计的贸易总额仅同比增长 7%，其中海运贸易额同比增幅不足 1%。2025 年 3 月成为“提前出货”的高峰期，当月经航空运输的贸易额同比增幅高达 43%。

值得关注的是，全球其他地区对新环境的适应速度超出预期，尤其是中国迅速开拓新的出口市场，展现出高度灵活性。

2025 年 1 月至 8 月，中国出口总额由 2024 年同期的 2.3 万亿美元增至 2.45 万亿美元。同期对美出口减少 520 亿美元，但对其他市场出口增加 1,860 亿美元，完全抵消了对美出口下滑的影响（见图 1）<sup>2</sup>。

预计 2025 年全球商品贸易量将增长约 2.4%（2024 年为 2.8%）<sup>3</sup>，显著高于年初对“接近零增长”的悲观预期。然而，随着“提前出货”带来的一次性影响逐渐消退，加之全球商业周期放缓及库存水平攀升等因素，这一增速应难以在 2026 年延续，预计 2026 年全球贸易增长率将被限制在 1% 以下。

图 1：中国按国别出口额（名义同比变化），十亿美元，2025 年 1-8 月



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、全球贸易追踪数据库（GTT）。

<sup>1</sup>全球贸易追踪数据库（GTT）、ITC 贸易地图。

<sup>2</sup>全球贸易追踪数据库（GTT）。

<sup>3</sup>世界贸易组织（WTO）。

2025 年前两个季度，全球 GDP 环比增长 0.8%，其中亚洲贡献约 0.6 个百分点。预计 2025 年下半年经济增速将放缓，2025 年第四季度 GDP 同比增速约为 2.6%，低于 2024 年同期的 3.6%。从全年数据看，放缓趋势相对不明显：GDP 增速将由 2024 年的 3.3% 小幅降至 2025 年的 3.2%，并预计在 2026 年进一步降至 3.1%，整体仍接近约 3% 的长期平均增长率。不过，这一数据掩盖了 2026 年后期可能出现的回升势头，2026 年第四季度同比增速或有望恢复至 3.3%（见图 2）。

与 AI 相关的商品贸易也对 2025 年超预期的经济表现发挥了积极作用。世界贸易组织（WTO）预计，该类商品贸易额将在 2025 年同比增长 20%。相关商品涵盖半导体、服务器和通信设备，贯穿从硅原材料到终端设备的完整数字价值链<sup>4</sup>。若相关需求得以持续，且相关股票市场未出现无序调整，此类商品有望在 2026 年为全球贸易和 GDP 增长提供一定上行空间。

股市调整风险主要集中于科技板块，尤其是人工智能领域。高度依赖尚未兑现的盈利和生产率提升预期的市场，面临估值下调风险，进而可能引发更广泛的市场修正。此外，国家、企业和家庭普遍处于高负债水平，也加剧了金融体系的脆弱性。尽管优质信贷整体保持稳健，但美国已有部分次级贷款机构申请破产，汽车贷款违约率亦升至历史高位。

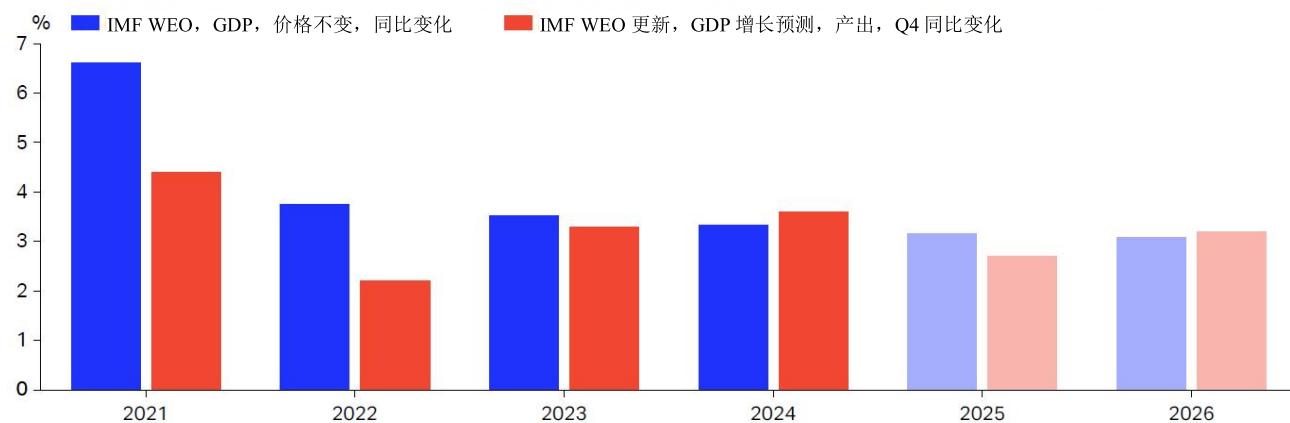
美元走弱及金价创历史新高，也表明广大投资者正在寻求避险资产。在全球财政政策持续宽松、货币政策仍相对偏紧的背景下，美国及其他经济体的货币政策宽松空间有限。尽管这些因素尚不足以指向即将到来的金融危机，但在 2026 年，其叠加效应仍不容忽视，因为政策和市场的“容错空间”已明显收窄。

## 人工智能与生产率

2025 年，人工智能对全球经济的影响可概括为以下几点：

- 在保护主义抬头的背景下，对商品贸易形成了重要支撑；
- 2025 年在全球范围内带动约 2,000-4,000 亿美元的投资（涵盖芯片、算力和数据中心等领域），且 2026 年投资规模有望进一步扩大至 5,000 亿美元；
- 迄今为止，对整体生产率提升的贡献仍然有限；
- 引发了电力需求的大幅增长。

图 2：全球 GDP 增长率，同比变化（%）及 Q4 同比变化（%）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、国际货币基金组织（IMF）《世界经济展望》、Macrobond。

<sup>4</sup>世界贸易组织（WTO），《国际贸易统计》，2025 年 10 月 7 日。

关于人工智能（AI）的一个关键问题在于：其是否能够通过结构性生产率提升来抬升全球潜在增长率，抑或其对GDP增长的贡献更多体现为周期性因素。2025年，AI相关商品的直接贸易以及配套投资无疑对全球GDP形成了支撑，但在宏观经济层面，生产率提升的可观测效果仍然难以显现。任何此类生产率增益，很可能取决于后续的配套投资和制度层面的适应调整，并且往往只能在较长时间后才会逐步反映在官方统计数据中。关于AI可能带来的生产率提升，不同研究给出的估算差异显著：在未来10年内，其年均贡献区间从约0.1%到接近3.5%不等。因此，在现阶段，尚难判断现实表现是否能够最终兑现市场对AI的高度预期。不过，回望20世纪90年代的互联网繁荣时期，曾在较长一段时间内将生产率年均增速提高1%-1.5%，这一历史经验或可为评估AI对生产率增长的潜在影响提供一定参考。根据国际货币基金组织（IMF）的估算，与此相关的全球GDP增长提升幅度最高可能达到0.5个百分点（见图3）<sup>5</sup>。

航空运输业对整体经济的多要素生产率（MFP）增长具有显著贡献。美国劳工统计局（BLS）的研究显示，在1997-2014年期间，航空运输业的多要素生产率增速在63个行业中位居第二，这使其在同期对整体经济多要素生产率增长的贡献度排名第九<sup>6</sup>。此后，受新冠疫情等因素影响，相关数据表现出较大波动性。但即便如此，航空运输业仍持续对整体经济活动发挥着重要的催化型乘数效应（见表1）<sup>7</sup>。

## AI、投资与能源转型

若AI驱动的生产率提升确实能够将全球GDP年均增速提高约0.5%，这将构成一次具有实质意义的结构性变化。在不考虑此类技术突破的情况下，全球潜在增长率则呈长期下降态势，预计到2050年将降至约2%。基于上述假设，大量投资资本流向AI领域，似乎具备一定合理性。

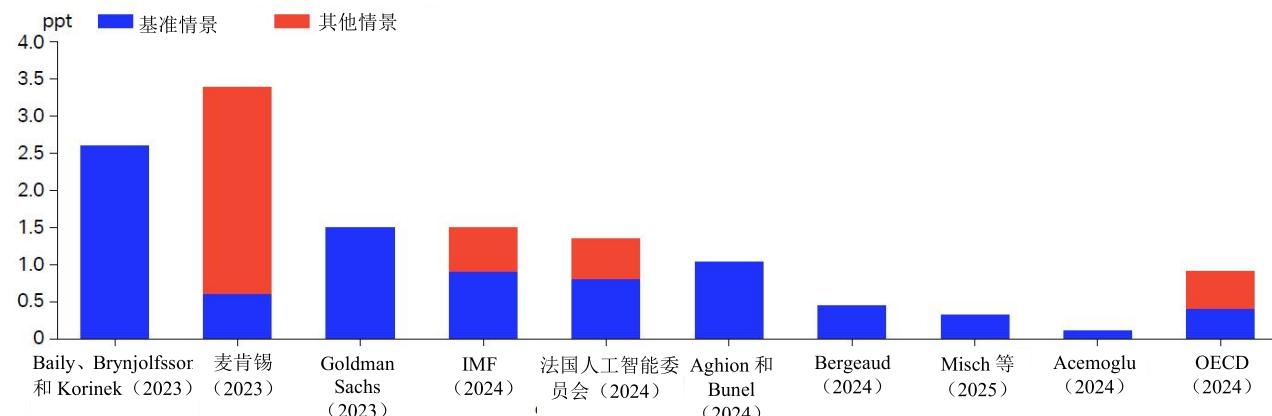
关于AI投资规模，不同口径下的数据均极为可观。无论是以全球风险投资、全球私营部门投资，还是全球AI支出衡量，其规模分别超过1,100亿美元、约2,000-4,000亿美元，乃至接近1万亿美元。

表1：1997-2014年美国多要素生产率增长贡献度排名前十的行业

行业	贡献比例（%）
计算机及电子产品	0.213
房地产	0.061
广播与电信	0.049
批发贸易	0.048
行政及支持服务	0.039
石油和天然气开采	0.038
汽车、挂车及零部件	0.037
零售贸易	0.034
航空运输	0.033

资料来源：美国联邦航空管理局（FAA）、美国经济分析局（BEA）。

图3：AI预测的十年期年均劳动生产率增长率提升幅度（百分点）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，Francesco Filippucci、Peter Gal、Katharina Laengle 和 Matthias Schieff，《人工智能对G7经济体的宏观经济生产力提升》，OECD人工智能系列文章，2025年6月。

<sup>5</sup>Eugenio Cerutti等，“人工智能的全球影响：注意差距”，WP/25/76，国际货币基金组织（IMF），2025年4月。

<sup>6</sup>Matthew Russell，《航空运输业的经济生产力：多要素与劳动生产率趋势，1990-2014年》，《每月劳工评论》，美国劳工统计局，2017年3月。

<sup>7</sup>José Manuel Carbo 和 Daniel Graham，《量化航空运输业对经济生产力的影响：一项准实验因果分析》，2020年12月。

与此相比，另一项全球性优先议题——逐步以可再生能源替代化石能源——在资本配置层面处于何种地位？国际能源署（IEA）预计，2025年全球能源行业的投资规模将达到3.3万亿美元（见图4）。其中约三分之二将投向可再生能源、核能、电网、储能、低排放燃料、能效提升及电气化领域，其余三分之一仍将流向石油、天然气和煤炭。过去两年，能源相关风险投资持续下降，目前约为280亿美元，仅为2024年AI投资规模（约840亿美元）的三分之一。

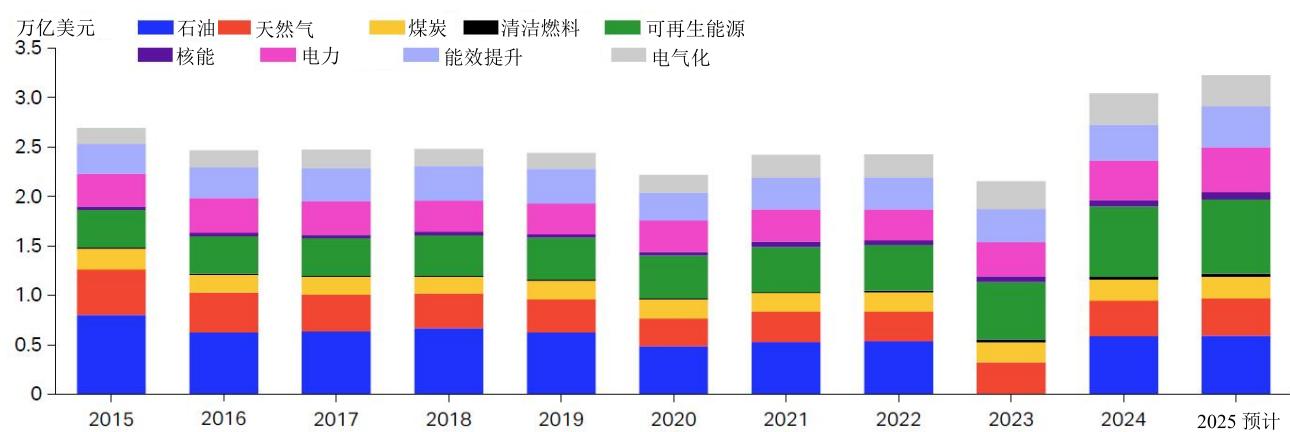
预计2025年可再生电力领域将吸引高达7,800亿美元的投资，相当于石油和天然气领域投资规模的68%。相比之下，低排放燃料领域的投资规模预计仅为300亿美元。作为对照，IATA估算，为保障航空公司使用SAF并满足行业大部分脱碳需求，在2024-2050年期间，平均每年所需投资约为1,740亿美元<sup>8</sup>。

2023年，石油和天然气公司用于清洁能源的自有资本约300亿美元，占全球相关投资的比例不足4%。其中，石油公司用于低排放燃料的投资仅占其化石能源投资的1.4%，尽管这一比例较十年前象征性的0.5%已有所提高。

显然，资本向可再生能源（尤其是可再生燃料和SAF）的再配置规模，远未与其作为全球优先议题的重要性相匹配。原因何在？其影响又为何如此关键？从投资动因看，核心因素仍在于预期回报率。尽管AI领域的实际回报尚难以准确评估，但其吸引的巨额资本反映出市场对回报的高度预期。然而，麻省理工学院（MIT）2025年7月的一项研究指出，多数此类预期并不现实<sup>9</sup>：在所研究的300个AI项目中，95%并未产生任何投资回报。这一结果表明，可用于可再生能源领域的资本并不短缺，真正短缺的是可预期的回报水平。

石油和天然气勘探开发领域的净利润率波动较大，但在2021年曾超过30%。目前，由于布伦特原油价格已低至每桶64.4美元（2025年11月15日数据），其利润率可能受到抑制。即便如此，若可再生能源与SAF领域希望吸引当前流向化石燃料领域及人工智能产业的巨额资金，仍需克服显著的预期回报率差距。可再生能源项目的净利润率通常在3%-6%之间（太阳能项目在部分情况下可超过10%）<sup>10</sup>，而SAF生产的净利润率大多处于0%-5%的低个位数区间。

图4：全球能源投资，2015-2025年，万亿美元（按2024年汇率计算）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、国际能源署（IEA），《2025年世界能源投资报告》。

<sup>8</sup>IATA，《净零转型金融路线图》，2024年。

<sup>9</sup>麻省理工学院，《生成式AI鸿沟：2025年商业AI现状》，麻省理工学院NANDA项目。

<sup>10</sup>雷霆能源，《可再生能源回报：风电与太阳能的内部收益率是多少？》，2025年9月。

不同能源投资之间的预期回报差距，可通过财政激励、税收减免与抵免、价格确定性机制等政策工具加以弥合。在美国《通货膨胀削减法案》框架下，许多 SAF 生产商的净利润率已提升至 5%-20%；在技术效率高、原料成本低、销售价格高、补贴充分且基础设施完善的理想条件下，利润率甚至可达 25%-40% 以上。

资本配置之所以重要，根本原因在于其决定了未来经济增长的质量和路径。若经济增长要与二氧化碳排放实现“脱钩”，就必须降低对化石燃料（仍占全球能源消耗的 82%）的依赖<sup>11</sup>。

在人工智能领域，特别是与 AI 相关的数据存储与处理中心，其温室气体排放量已占全球总量的 2.5% 至 3.7%<sup>12</sup>。相关能耗主要用于驱动处理器与芯片运行，以及为服务器散热。数据中心正迅速成为各行业中排放增长最快的来源之一<sup>13</sup>。因此，该领域正在面临双重困境：一方面，在电力及可再生能源市场本就供应紧张的背景下，数据中心对电力（包括可再生能源及其他能源）产生强劲且持续增长的需求，从而推高能源价格；另一方面，由于电网扩容需要时间，其扩张速度超过可再生能源供应增速，导致二氧化碳排放量进一步增加。在爱尔兰，电网拥塞已导致监管机构暂停批准新的电网接入申请；而在德国，据称新数据中心的电网接入等待时间可能超过 7 年。数据中心用电量已占爱尔兰全国总用电量的 18%，德国目前比例相对较低，约为 5%<sup>14</sup>。国际能源署指出，全球电网投资已达到每年 4,000 亿美元，但要维持电力系统安全运行，电网规模还需进一步提升，以匹配约 1 万亿美元的发电资产投资<sup>15</sup>。

随着 AI 计算和数据中心需求持续增长，其对可再生能源资源的竞争将愈发激烈。尽管整体电气化（尤其是道路交通电气化）有望释放生物炼制能力，用于生产包括 SAF 在内的其他精炼产品，但多种可再生燃料技术本身同样需要可再生电力的支持。航空运输业不仅需要争取其在精炼产品产出中的份额，还需直接参与对可再生能源的竞争，以确保有足够的能源用于燃料生产（而非直接供电）。

最优的公共政策应将这些议题置于全球能源转型的宏观框架下考量，而非局限于产业政策视角。相关政策应优先支持可再生能源的总体发展，以推动所有产业的脱碳进程；同时，也必须保障对液态燃料存在依赖的行业用能需求。但从当前 SAF 低产量及项目频繁终止的情况判断，其生产事宜显然未成为全球政策重点。这将延缓航空运输业的脱碳进程，并使其长期承受更高成本。鉴于航空运输业直接贡献了全球 GDP 的 4%、创造了 6,500 万个就业岗位，并对使用其服务的所有行业产生了乘数效应——其综合影响远超人工智能等当前热门领域，现行的政策取向显然并不理想。

<sup>11</sup> 国际能源署（IEA），《2023 年世界能源展望》，2023 年 10 月。

<sup>12</sup> 哥伦比亚大学气候学院。

<sup>13</sup> 国际能源署（IEA），《能源与人工智能》，2025 年。

<sup>14</sup> ICIS，《数据中心：能源饥渴》，2025 年。

<sup>15</sup> 国际能源署（IEA），《构建未来输电网络：应对供应链挑战的战略》，2025 年 2 月；国际能源署（IEA），《2025 年世界能源投资报告》，第十版，2025 年 6 月。

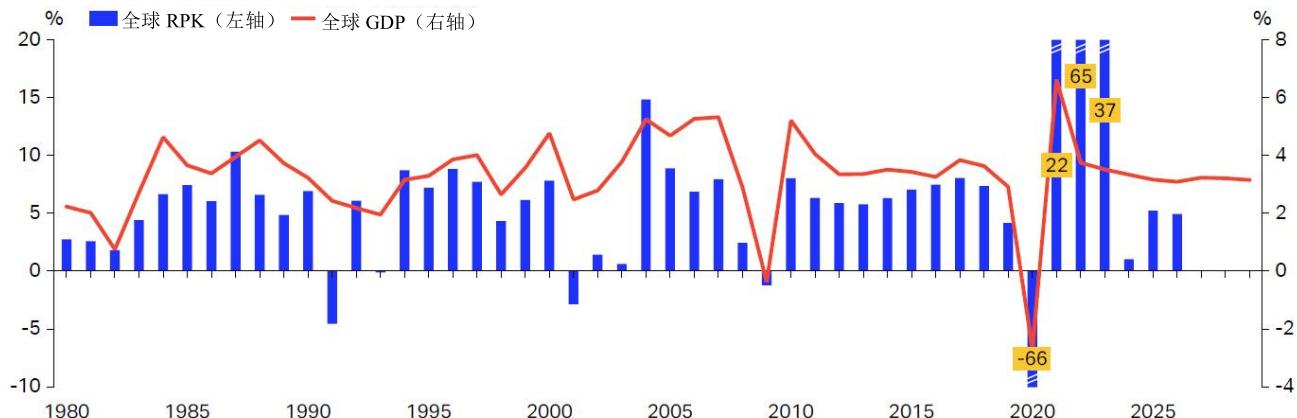
### 3. 逆风中的韧性：应对全球冲击

#### 3.1 航空客运量

过去三十年来，以收入客公里（RPK）衡量的全球航空客运量增速持续超越经济增长，平均扩张速度达到全球GDP增速的2.3倍（见图5）。但近年来这一趋势有所放缓。预计在2024-2026年期间，RPK增速将与GDP增长更为同步，维持在GDP增速的1.5倍水平。飞机交付延迟、维修积压以及劳动力短缺等因素，限制了航空公司基于需求回升扩大运营规模的能力。

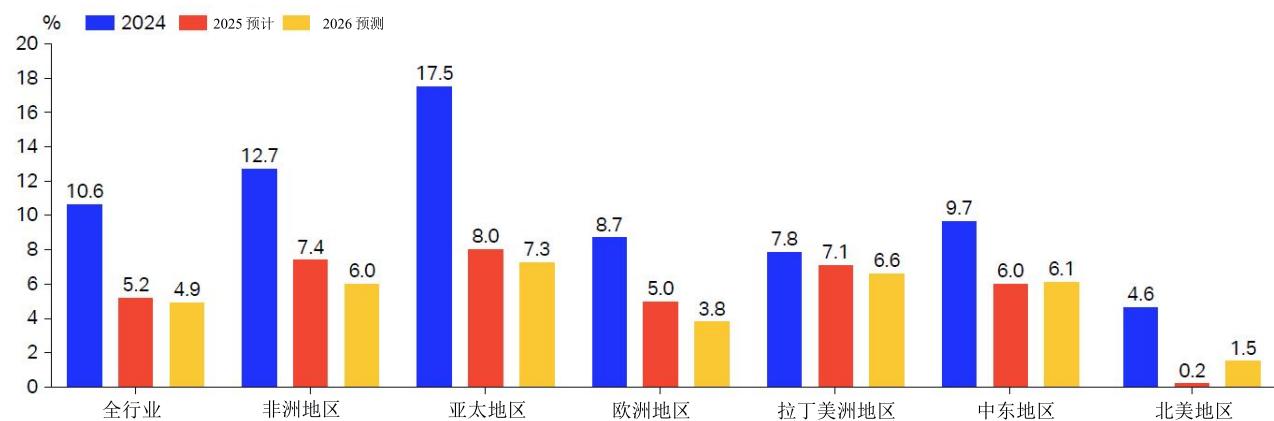
2025年1-10月，全球航空客运量同比增长5.3%，总体仍与5%的长期历史平均基本持平。然而，

图5：全球RPK与GDP增长率，同比变化（%）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，国际货币基金组织（IMF）《世界经济展望》，2025年10月。

图6：各地区客运量增长，同比变化（%）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 IATA 信息与数据（月度统计）的数据。

这一表现弱于此前预期，因此我们已将2025年全年航空客运量增速的预测，从6月全球展望报告中预估的5.8%小幅下调至5.2%。

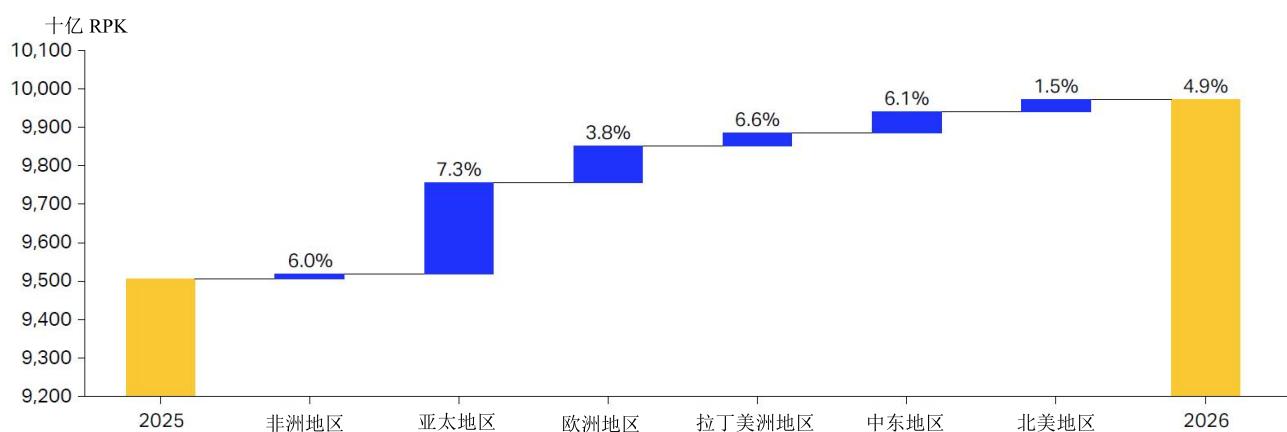
从区域表现看，预计亚太地区将在2025年领跑全球客运增长，RPK同比增幅预期达8.0%（见图6）。尽管该增速依然稳健，但较6月报告中预测的9.0%略有下调，主要受到供应链持续中断的影响。与此同时，非洲和拉丁美洲地区亦有望保持强劲增长，预计RPK同比增幅将分别达到7.4%和7.1%。值得注意的是，得益于国际航线及巴西等大型国内市场超预期的表现，拉丁美洲地区的预测值已由此前的5.8%上调。

相比之下，北美地区增长趋于停滞，预计该地区2025年航空客运量仅同比增长0.2%，低于6月预测的0.4%。其原因在于美国国内市场持续疲弱，而该市场在2024年占北美地区RPK的60%以上。截至2025年10月，美国国内客运量同比收缩0.5%。

展望2026年，全球航空客运量预计同比增长4.9%，反映出全球GDP增长的小幅改善（见图7）。尽管较2025年略有放缓，但这一数据仍有望接近长期平均水平。亚太地区预计将以7.3%的同比增幅继续引领全球客运增长，这主要得益于中国、印度、越南等市场的强劲经济动能，带动国内与国际出行需求（尤其是区域内航线需求）增长。北美地区预计将落后于其他地区，2026年同比增长可达1.5%，但相较2025年的低基数水平已有改善。

全球平均客座率（PLF）已创历史新高，于2025年8月达到86%，成为有记录以来的月度最高数据。全年平均PLF预计维持在83.7%，略高于2024年水平。这一表现得益于严格的运力管理、强劲的市场需求以及高机队利用率。由于航空公司持续面临飞机短缺制约座位供给，预计2026年PLF将小幅提升至83.8%。

图7：各地区对全球客运量增长的贡献（十亿RPK）及年增长率同比变化（%）

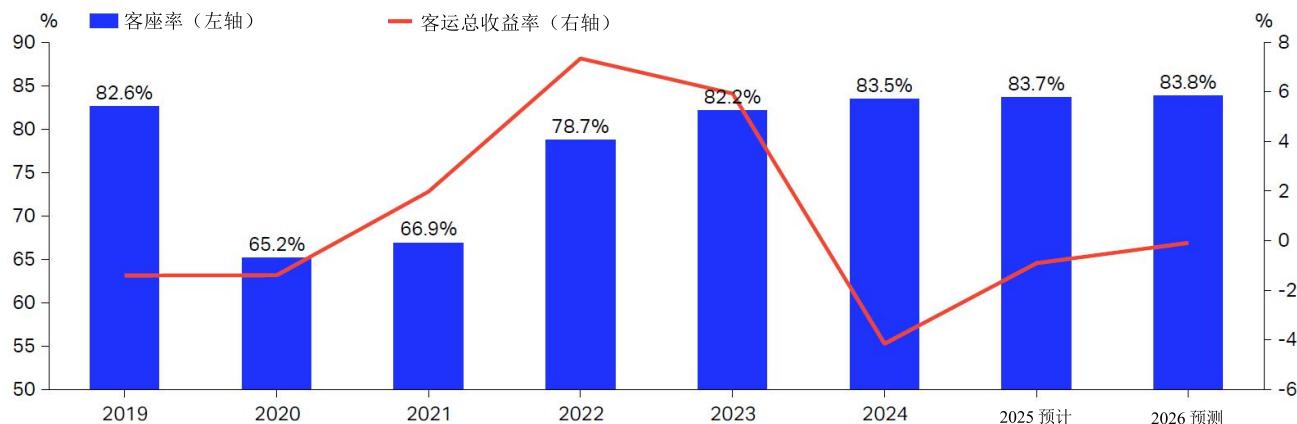


资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 IATA 信息与数据（月度统计）的数据。

2025 年全球客运收益率预计同比下降 0.7%，较 6 月预测的下降 4.1% 有所上调。这一调整得益于略高于预期的航空燃油价格及持续的飞机供应限制共同支撑了收益水平，使各航空公司得以保持一定的定价能力，尤其在热门航线上。美元走弱亦对非美元市场的收益水平形成支撑。高端客舱需求保持强劲，以及亚洲市场收益压力的缓解，共同促成了整体收益水平的改善，其中北美与欧洲市场的收益表现最为突出。

2026 年全球客运收益预计将与 2025 年基本持平（见图 8），这主要由于航空煤油价格预计趋于稳定。

图 8：客座率（%）与客运总收益率同比变化（%）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 IATA 信息与数据（月度统计）的数据。

表 2：关键行业客运量指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
RPK (十亿)	8,688	2,974	3,623	5,973	8,171	9,039	9,505	9,971
同比变化 (%)	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.2%	4.9%
航段旅客量	4,560	1,779	2,304	3,452	4,414	4,774	4,982	5,202
同比变化 (%)	2.1%	-61.0%	29.5%	49.9%	27.8%	8.2%	4.3%	4.4%
始发地-目的地旅客量	3,974	1,570	2,017	2,960	3,793	4,097	4,269	4,458
同比变化 (%)	2.2%	-60.5%	28.5%	46.7%	28.1%	8.0%	4.2%	4.4%
航班数量 (百万)	37.5	19.7	24.2	29.5	35.3	37.3	38.9	40.3
同比变化 (%)	-0.8%	-47.5%	22.8%	21.9%	19.8%	5.7%	4.1%	3.6%
ASK, 同比变化 (%)	3.4%	-56.6%	18.7%	40.1%	31.1%	8.9%	4.9%	4.7%
客座率 (%ASK)	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	83.5%	83.7%	83.8%
综合载运率 (%ATK)	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.4%	70.8%
客票收益率, 同比变化 (%)	-3.7%	-9.1%	4.9%	9.7%	8.5%	-4.2%	-0.9%	-0.1%
客运总收益率, 同比变化 (%)	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	5.9%	-4.1%	-0.7%	0.0%
平均名义单程票价 (美元/乘客)	153	120	120	148	171	168	168	168
同比变化 (%)	-1.9%	-21.3%	-0.5%	23.3%	15.8%	-1.9%	0.0%	0.4%
平均名义往返票价* (美元)	361	308	298	359	407	399	400	402
同比变化 (%)	0.4%	-14.6%	-3.3%	20.6%	13.1%	-1.8%	0.2%	0.5%
2025 年平均实际往返票价* (美元/乘客)	496	409	383	441	459	422	400	387
与 2015 年相比	-17.5%	-32.0%	-36.4%	-26.7%	-23.7%	-29.8%	-33.6%	-35.6%

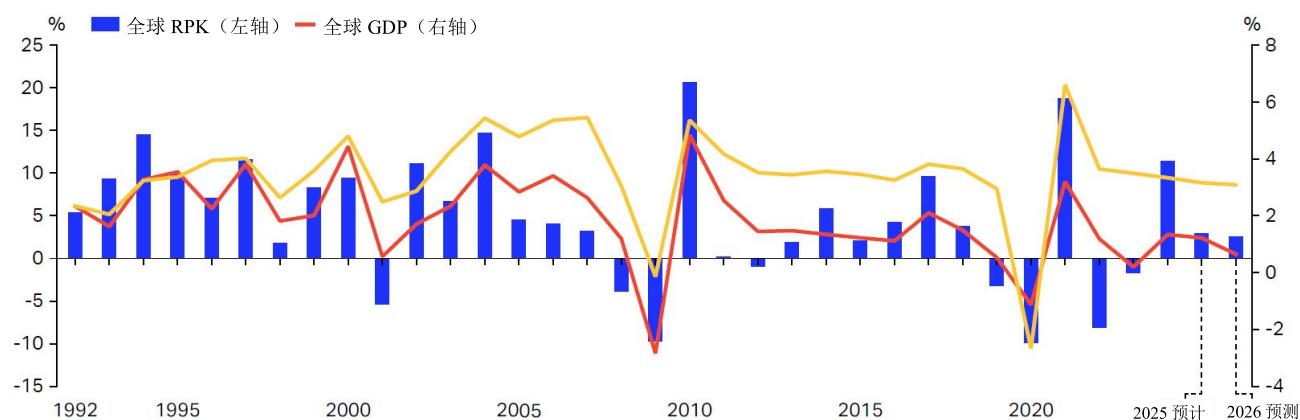
资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。\* 包含附加服务费用。

### 3.2 航空货运量

航空货运再次彰显了其在全球经济中独特的稳定作用，在2025年关税周期中有效缓和了外部冲击，正如其在新冠疫情期间所发挥的缓冲作用一样（见图9）。2025年1-10月，以货物吨公里（CTK）衡量的全球航空货运需求同比增长3.3%。

由于进口商在关税调整前抢先发货，航空货运活动表现出超预期的强劲。此后需求仍保持稳健，但预计年末增速将趋于温和。目前预计2025年航空货运需求将同比增长3.1%，显著高于6月预测的0.7%。此外，2025年亚太地区航空货运量预计将同比增长8.5%。2025年1-10月的累计数据显示，几乎所有航线均表现强劲，其中以往返欧洲的航线（增长10.6%）为首。面对美国关税影响，中国出口商将相关货量转向其他贸易伙伴，并采取增加中转环节或将生产转移至未列入关税清单国家等策略。尽管这一替代效应迅速显现，但若未来关税措施将“绕道转运”纳入打击范围，其可持续性可能受限。支撑库存缩减的低价策略亦可能难以延续，这些因素强化了对2026年更为审慎的判断。欧洲地区2025年航空货运量预计同比增长2.5%。根据2025年1-10月的数据，在欧洲的国际航线中，仅与亚洲（增长10.6%）和北美（增长7.1%）地区的航线实现同比增长。非洲与拉丁美洲地区预计分别增长3.0%与4.0%。相比之下，受北美关税政策、中东地缘政治紧张局势以及红海海运干扰缓解等因素影响，中东和北美地区预计将分别收缩1.5%和1.2%。

图9：全球CTK与GDP增长率及商品贸易量增长率，同比变化（%）

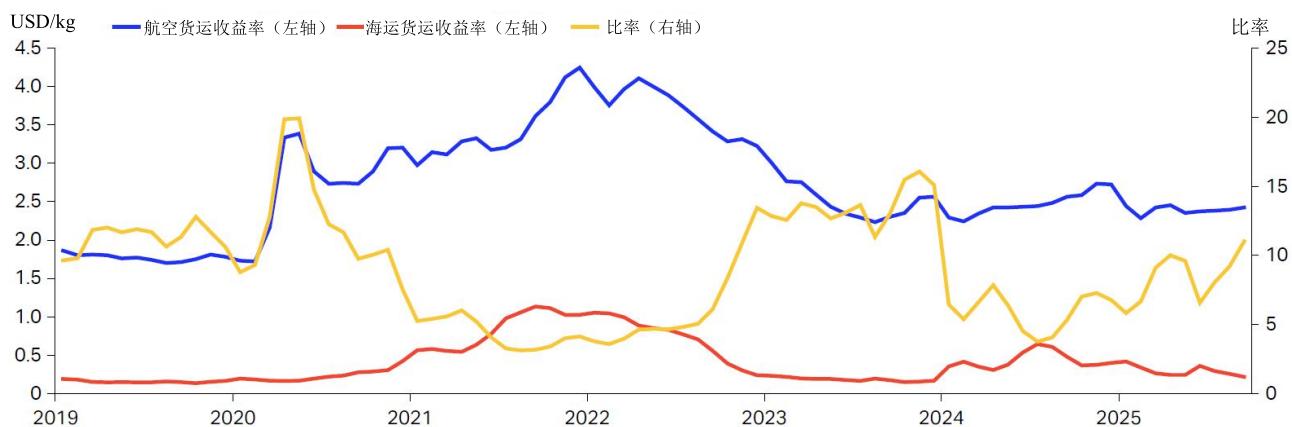


资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 IATA 信息与数据（月度统计）的数据，世界贸易组织，国际货币基金组织。

2025年1-10月，全球航空货运平均收益为2.4美元/公斤，较2019年水平高出约30%。第一季度收益率稍强，同比增长约4%，主要得益于提前出货及2024年初的高基数效应。但自第二季度起增长势头转弱，平均同比降幅达2.6%，9月更降至-5.4%的低点，10月降幅则收窄升至-4.0%。与此同时，海运费率(无论环比还是同比)大幅下降，提升了海运的相对吸引力，进而削弱了航空货运在价格方面的竞争优势(见图10)。

按货舱类型看，需求增长呈现明显分化：全货机CTK仅同比增长1.4%，反映出因持续供应链瓶颈导致的全货机运力扩张有限；而2025年1-10月的客机腹舱货运量则大幅增长7.8%。飞机交付延误持续抑制机队扩张，货运领域亦不例外。宽体全货机交付进一步推迟，其中波音777X-F推迟至2028年，空客A350F推迟至2027年末，迫使运营商延长现役机队的使用周期并更多依赖客机改装。然而，由于新客机供应不足，可用于改装的合适客机资源也在收缩。持续的运力缺口推高了航空货运费率，尤其是全货机费率，且这一缺口预计需要数年才能逐步消化。在改装市场上，中型宽体机(尤其是空客A330与波音767)成为最主要机型选择，尽管其改装成本较高，但作为应对下一代全货机交付延迟的即时替代方案，仍受到业界青睐。

图10：全球航空货运与海运货运收益率(美元/公斤)，及航空货运对海运货运收益率比率



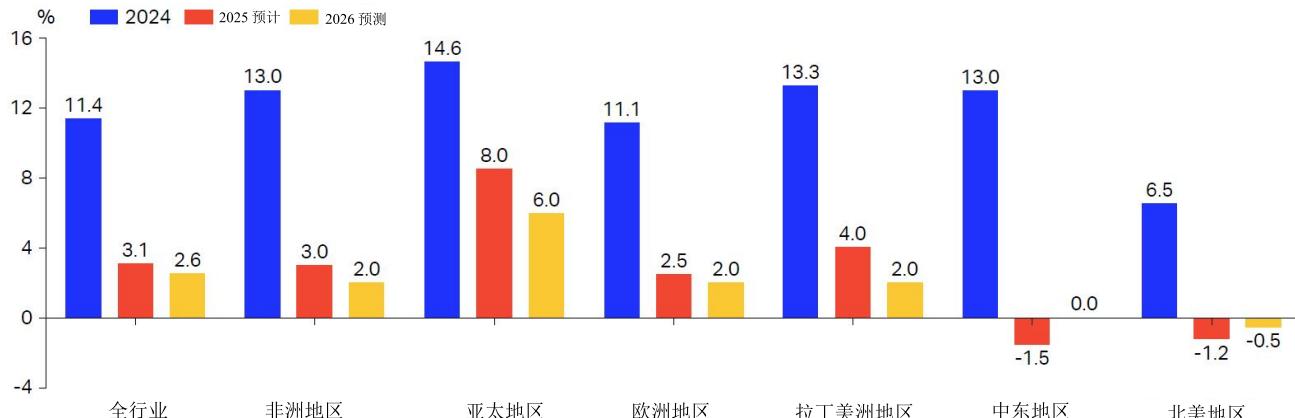
资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、智能货运 (CargoIS)、彭博社。

2025年1-10月，全球载运率达到45.3%，与2024年同期基本持平。尽管预计2026年需求增速将放缓，但在全球不确定性持续且运力受限的背景下，航空货运需求的稳定表现将使载运率保持总体平稳。

展望2026年，预计航空货运需求将持续上涨，但增速将较2025年明显放缓，这与全球贸易增长趋缓的势头一致。由于航空货运持续受益于高价值、强时效性商品（尤其是电子商务和半导体相关商品）需求上升的支撑，其放缓幅度预计将小于整体贸易增速回落的幅度。

全球关税政策与供应链中断等持续不确定性，将进一步强化航空运输作为最可靠运输方式的地位。总体而言，2026年全球航空货运需求预计将同比增长2.6%，亚太地区预计将以6%的增速引领增长。其他地区预计同比增长约2%；中东地区将趋于停滞；北美地区则可能小幅下滑0.5%（见图11）。

图11：各地区货运量增长，同比变化（%）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

表3：关键行业货运量指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
CTK（十亿）	254.3	229.1	272.1	250.1	245.8	273.8	282.3	289.5
同比变化（%）	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.4%	3.1%	2.6%
航空货物运输量（百万吨）	62.7	56.5	65.0	60.9	61.4	67.5	70.0	71.6
同比变化（%）	-0.2%	-9.8%	15.1%	-6.3%	0.7%	9.9%	3.6%	2.4%
载运率（%CTK）	46.8%	53.8%	56.1%	50.0%	44.3%	45.9%	45.8%	46.0%
综合载运率（%ATK）	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.4%	70.8%
名义货运费率（美分/CTK）	39.6	61.3	77.2	82.6	56.4	55.3	55.0	54.7
同比变化（%）	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.7%	-2.0%	-0.5%	-0.5%
2025年实际货运费率（美分/CTK）	54.5	81.4	99.2	101.3	63.6	58.5	55.0	52.7
与 2015 年相比	92.8%	138.6%	168.9%	172.5%	108.4%	99.5%	93.6%	89.8%
世界商品贸易量，同比变化（%）	0.1 %	-5.4 %	9.0 %	2.3 %	-1.0 %	2.8 %	2.4 %	0.5 %
全球实际 GDP，同比变化（%）	2.9 %	-2.7 %	6.6 %	3.6 %	3.5 %	3.3 %	3.2 %	3.1 %
全球 CPI，同比变化（%）	3.6 %	3.3 %	4.7 %	8.7 %	6.7 %	5.8 %	4.2 %	3.7 %

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 4. 航空公司财务业绩

在持续面临非燃料成本压力与运营限制的背景下，航空运输业仍展现出较强韧性。尽管复苏节奏有所放缓，但在旺盛的消费需求以及新关税政策生效前“提前出货”行为的推动下，2025年客运与货运需求均保持了相对强劲的态势。面对收益环境趋弱的局面，航空公司正通过拓宽收入来源、拓展辅营业务以及凭借创纪录的机队利用率维持高客座率等方式积极应对。这些策略有助于航空公司在竞争激烈的环境中保持利润空间并提升竞争力。

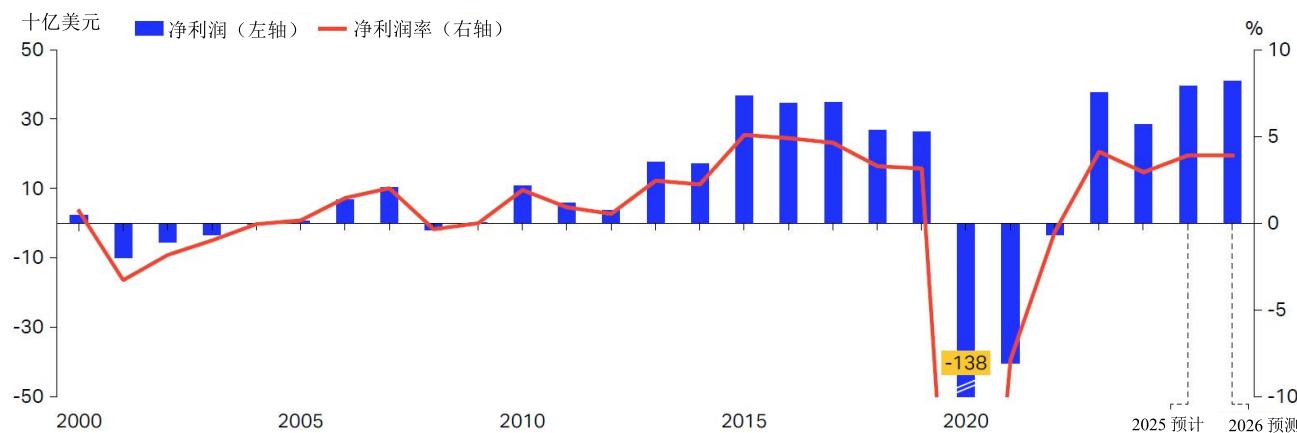
在这一低利润率的行业中，成本管控是维持盈利能力的关键。尽管燃油价格已趋于稳定，但由于飞行员短缺、薪资上涨以及机队老化等因素，非燃料成本（特别是劳动力与维修维护成本）正在攀升。尽管供应链中断和飞机交付延迟问题持续存在，但通过战略性的机队规划与运营效率提升，航空公司在一定程度上缓解了上述压力。

预计2026年营收增长将较2025年有所加快，但随着复苏阶段趋于成熟及收益率缓和，增速将不及疫情后初期水平。航空公司正通过扩展辅营服务、深化客户细分策略等措施来应对票价压力。在电子商务的推动下，货运业务目前仍是重要的利润贡献板块，其收益率仍高于疫情前水平。

2025年中期业绩显示，行业盈利能力持续改善，2026年前景依然乐观。预计燃油价格将进一步回落，在一定程度上抵消收益率疲软的影响，同时由通货膨胀推动的非燃油成本涨幅亦开始趋缓。与此同时，供应链限制和飞机短缺正推动机队利用率和载运率达到创纪录水平，在支撑成本效率的同时助力航空公司保持盈利（尽管限制了增长）。预计2025年行业营业利润将达到670亿美元，营业利润率为6.6%；净利润预计达到395亿美元，净利润率为3.9%。到2026年，营业利润率有望小幅上升至6.9%，而净利润率预计将稳定在3.9%（见图12）。

全球飞机短缺仍是行业面临的最长期挑战之一。机队可用性受限不仅放缓运力增长，也推迟了机队更新计划。这一约束在高需求环境下支撑了收益率，但也迫使航空公司继续运营效率较低的老旧飞机，推高成本并延缓脱碳进程。预计这一局面将持续至下一个十年。疫情期间的生产中断叠加供应链瓶颈与劳动力短缺等因素，已造成相当于数年产量损失的“缺失机队”。尽管飞机交付正在逐步恢复，但在21世纪30年代初期前，行业难以实现全面正常化。

图12：全球航空公司净利润（十亿美元）及净利润率（占收入的百分比）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 Airfinance Global 统计数据。

表 4: 关键财务指标概览

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
客运收入 (十亿美元)	<b>607</b>	<b>189</b>	<b>242</b>	<b>437</b>	<b>648</b>	<b>687</b>	<b>716</b>	<b>751</b>
同比变化 (%)	0.3%	-68.9%	27.9%	80.9%	48.4%	6.0%	4.2%	4.8%
货运收入 (十亿美元)	<b>101</b>	<b>140</b>	<b>210</b>	<b>206</b>	<b>139</b>	<b>151</b>	<b>155</b>	<b>158</b>
与 2014 年相比	-11.1%	39.3%	49.6%	-1.7%	-32.9%	9.2%	2.6%	2.1%
辅营收入和其他来源收入 (十亿美元)	<b>130</b>	<b>55</b>	<b>61</b>	<b>95</b>	<b>122</b>	<b>130</b>	<b>137</b>	<b>145</b>
同比变化 (%)	38.9%	-57.6%	10.9%	55.7%	28.9%	6.3%	5.3%	5.5%
息税前利润 (十亿美元)	<b>43.1</b>	<b>-110.9</b>	<b>-43.5</b>	<b>11.3</b>	<b>63.3</b>	<b>63.6</b>	<b>67.0</b>	<b>72.8</b>
利润率 (%)	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.0%	6.6%	6.6%	6.9%
净利润 (十亿美元)	<b>26.4</b>	<b>-137.7</b>	<b>-40.4</b>	<b>-3.5</b>	<b>37.6</b>	<b>28.3</b>	<b>39.5</b>	<b>41.0</b>
利润率 (%)	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	2.9%	3.9%	3.9%

资料来源: IATA 可持续发展与经济部门。

#### >>> 2025 年财务预测所依据的关键假设包括:

- 2026 年全球 GDP 预计增长 3.1%。这一全年数据掩盖了上半年因 2025 年初“提前出货”效应消退而导致的疲弱表现，但预计在 2026 年下半年增长势头将有所改善。
- 通胀率预计回落至 3.7%，有助于缓解投入成本和消费价格压力。尽管通胀总体趋缓，但关税的滞后影响可能使核心通胀率（剔除食品和能源价格）维持在相对高位。
- 这在一定程度上加剧了偏紧的货币政策与高债务、高赤字背景下偏宽松的财政政策之间的矛盾，利率下调空间有限。
- 假设 2026 年布伦特原油的平均价格为 62 美元/桶，航空燃油裂解价差为 26 美元/桶，据此推算，2026 年航空燃油的平均价格预计将为 88 美元/桶，同比大体持平。但由于对冲合约的滞后影响，航空公司实际支付的平均燃油价格仍将有所回落。
- 假设 2025 年和 2026 年 SAF 价格为 2,490 美元/吨。该估算既反映了全球 SAF 市场价格的走低，也体现了欧盟和英国因强制指令导致寡头垄断定价行为而支付的更高价格。
- 根据 CORSIA 产生的 2026 年排放相关义务，预计将使航空公司承担 17 亿美元的成本。
- 假设美国关税将维持在当前约 17% 的平均水平，且电子产品、药品及原油继续享有豁免；同时，预计针对小额包裹的关税政策仍将适用，影响所有此类对美进口商品。

## 4.1 营收变化

受预计 4.1% 的收入增长推动，全球航空运输业在 2025 年有望跨越 1 万亿美元总收入这一重要心理关口。

2026 年行业收入增速预计将进一步加快至 4.5%。上述两年数据表明，在疫情后曾出现的两位数高速增长之后，行业复苏正逐步进入成熟阶段。

2026 年客票收入预计将达到 7,510 亿美元，同比增长 4.8%。增长动能主要来自运输量的提升，预计 2026 年全球 RPK 将同比增长 4.9%。与此同时，收益率预计在 2026 年趋于稳定。在高位运行的客座率（预计 2026 年将升至 83.8%）支撑下，票价水平有望保持韧性。

值得注意的是，航空燃油价格对收益率的影响在一定程度上呈现出“反直觉”特征。燃油价格下行虽可降低航空公司的总体燃油支出，但往往也会对机票价格形成下行压力（见图 13）。

2026 年，航空公司将继续向拆分定价模式转变，即更加明确地区分基础票价与可选服务。辅营收入及其他来源收入预计同比增长 5.5%，达到 1,450 亿美元。尽管该类收入在 2024 年增速略有放缓，但已于 2025 年重新回升。目前，辅营收入约占行业总收入的 14%，高于疫情前 12%-13% 的水平。

值得关注的是，航空服务的拆分定价正受到部分监管机构的质疑。然而，这一立场与欧洲金融领域的监管实践形成对比。例如，MiFID II 要求金融服务中将研究与交易执行分开定价，以提升成本透明度和责任划分；PSD2 亦通过推动支付与银行服务的拆

分来促进竞争。若拆分定价被认为有利于金融服务消费者，其对航空运输服务消费者乃至所有消费者亦应具有积极意义。

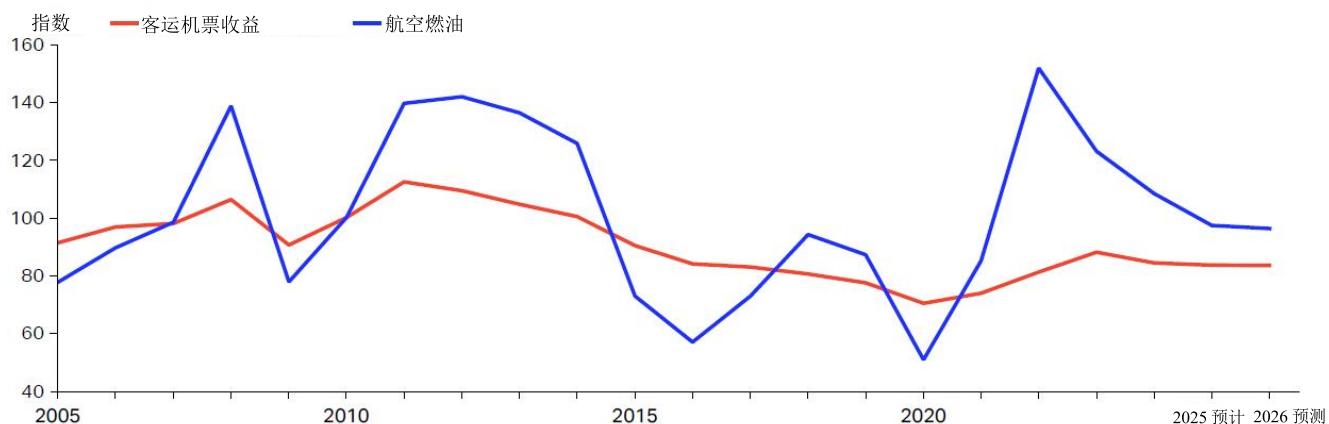
货运收入预计将在 2026 年达到 1,580 亿美元，同比增长 2.1%。这一温和扩张主要由货运量持续增长推动，尤其体现在对时效性要求较高的货物及电子商务运输领域。在运力持续偏紧的情况下，尽管全球贸易整体趋缓，但相关因素预计将使货运收益率保持在相对高位。虽然货运收益率已较疫情期间高点回落，但目前仍较疫情前水平高出约 30%。随着客运网络扩张，尤其是在亚太和中东地区，腹舱运力的改善继续为航空货运提供支撑。

航空货运在高价值、强时效性货物运输中仍具有不可替代性，但随着红海航运局势缓解，其正面临来自海运的更大竞争压力。2026 年的市场前景显示，航空货运正回归更加均衡的状态，增长动力将更多来自运量而非价格，尤其是在关税冲击后仍保持较强运输需求的亚洲和欧洲市场。

预计 2026 年每可用吨公里（ATK）的总收入将小幅回升，扭转 2024-2025 年间的轻微下滑态势，这主要得益于票价趋稳与载运率持续提升的共同作用。尽管货运收入在总收入中的占比已较疫情期间峰值有所回落，但仍高于历史常态，反映出航空货运市场的结构性变化。

展望未来，行业收入增长将取决于航空公司在运力约束条件下的管理能力，包括维持较高载运率与机队利用率，并实现收益率的稳定。燃油价格下行在一定程度上提供缓冲，但宏观经济不确定性与地缘政治风险仍将是影响行业前景的关键变量。

图 13：全球航空公司客票收益（每 RPK 美元收入）与航空燃油价格指数（以 2010 年为基准，基准值=100）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、DDS、普氏全球大宗商品资讯。

## 4.2 成本走势

预计 2026 年全球航空运输业总成本将达到 9,810 亿美元，同比增长 4.2%。这一相对温和的增幅，一方面受益于燃油价格回落以及美元在非美元市场中的走弱，另一方面仍受到非燃油成本持续承压的制约，尤其体现在劳动力、维修维护和资产持有成本方面。在这一具有挑战性的成本环境下，航空公司 will 重点放在提升运营效率与实施审慎的运力管理之上。

燃油成本预计 will 小幅下降。尽管航空燃油价格整体预计保持大体稳定，但随着 2025 年锁定高成本的对冲合约陆续到期，航空公司有望实现更低的平均燃油采购价格，使其更接近市场价格。预计燃油成本将在 2026 年占航空公司总运营成本的 25.7%，低于 2025 年的 26.8%，对应的总燃油成本将达到 2,520 亿美元。

不过，燃油效率改善已明显停滞。当前每 ATK 的平均燃油消耗几乎持平，显著偏离长期以来年均约 2.2% 的改善趋势。这一变化主要源于飞机交付延误与机队老化，二者共同制约了机队更新节奏。预计 2026 年飞机交付量将出现小幅回升，对比 2024-2025 年，这或将带来略有改善的燃油效率表现。

非燃油成本预计同比增长 5.8%，达到 7,290 亿美元。其中，劳动力成本仍是最大组成部分，且薪资增长持续快于通胀水平。受飞行员短缺以及劳资谈判影响，就业人数增速继续高于运输量增速，这一现象在北美和欧洲市场尤为突出。目前，劳动力成本约占航空公司总成本的 28%。与此同时，机队老化叠加供应链持续中断，限制了关键零部件的可得性，推动维修维护成本进一步上升。飞机租赁费率已升至历史高位，显著抬高资产持有成本；机场收费和航路费亦保持上行趋势。

预计 2026 年剔除燃油成本后的单位 ATK 成本将同比增长 2.0%，低于 2025 年的 2.5%。需要指出的是，2025 年的上升幅度在一定程度上受到美元走弱的影响，若不考虑汇率因素，其实际涨幅应更低。2026 年单位成本增速进一步放缓，与全球通胀趋缓的宏观背景保持一致。同时，创纪录的机队利用率和载运率亦持续发挥摊薄单位成本的作用（见图 14）。

图 14：全球航空公司单位成本构成与单位收入（美分/ATK）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 Airfinance Global 统计数据。

美元走弱通常有利于以非美元计价的航空公司改善盈利能力及利润率，因为燃油、飞机租赁及维修维护等多项关键成本通常以美元计价。这一效应在以国内及本地市场为主的航空公司中最为明显。与此同时，美元贬值通过提升非美国旅客的购买力、刺激出境旅游需求，并在本币收入折算为美元时，抬升国际航线收益水平。

估算显示，全球航空公司约 55%-60% 的成本以美元计价，而收入端以美元计价的比例约为 50%-55%。基于这一结构，若美元相对全球主要货币贬值 1%，则可能促使全球航空公司利润提高约 1%，营业利润率提升约 0.05 个百分点。

除经营层面的影响外，汇率变动亦会通过外汇损益渠道影响损益表表现。当美元走弱时，非美国航空公司往往会在以美元计价融资的租赁负债或债务负债上确认重估收益，从而改善报告期内的盈利表现和资产负债表杠杆指标，在放大经营效益的同时，也有助于降低整体财务风险。对于 2025 年，预计美元贬值可能为航空公司利润额外贡献约 20 亿美元，并使营业利润率提高超过 0.15 个百分点。

总体而言，2026 年的成本前景指向一个更趋均衡的环境。燃油成本缓解将被非燃油成本上行压力部分抵消，但通胀整体放缓正在帮助成本基础趋于稳定。行业能否持续保持盈利能力，将取决于持续的效率提升、稳定的收益率，以及对劳动力成本和机队成本的审慎管理。

表 5：关键行业盈利能力指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
投资资本回报率，占投资资本百分比	5.8%	-19.3%	-8.0%	2.0%	6.9%	6.5%	6.8%	6.8%
息税前利润（十亿美元）	43.1	-110.9	-43.5	11.3	63.3	63.6	67.0	72.8
利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.0%	6.6%	6.6%	6.9%
EBITDAR（十亿美元）	148.1	-27.8	37.3	105.8	160.9	158.5	161.9	173.5
利润率（%）	17.7%	-7.2%	7.3%	14.3%	17.7%	16.4%	16.1%	16.5%
净利润（十亿美元）	26.4	-137.7	-40.4	-3.5	37.6	28.3	39.5	41.0
利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	2.9%	3.9%	3.9%
每乘客净利润（美元）	5.8	-77.4	-17.5	-1.0	8.5	5.9	7.9	7.9

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 资本成本

航空运输业仍属于全球行业中资本结构最具挑战性的行业之一。尽管近年来盈利能力有所改善，但投资资本回报率（ROIC）仍持续低于加权平均资本成本（WACC），凸显出在高固定成本、低利润率的商业模式下，实现“投资者级回报”所面临的长期结构性难题。

预计 2026 年 ROIC 将达到 6.8%，为航空运输业历史上的较高水平之一，主要得益于持续去杠杆化进程以及营业利润率的改善。尽管如此，该水平仍不足以覆盖预计为 8.2% 的同期 WACC（见图 15）。预计 2026 年 WACC 将小幅回落，主要基于利率下行假设所带来的债务成本下降。但与此同时，航空公司在这之后持续修复资本结构，导致权益资本在融资结构中的占比上升，在一定程度上抬高了整体资本成本。

ROIC 与 WACC 之间长期存在且难以弥合的差距，清晰反映出行业所面临的结构性挑战：即便在经营表现较为强劲的年份，资本成本仍往往高于行业所能创造的回报水平。这一问题因行业固定成本占比比较高以及依赖财务杠杆支持机队投资而进一步放大。当前，约有一半航空公司的运营成本属于固定成本，显著放大了利润波动性，使行业更难在周期波动中持续跑赢资本成本。

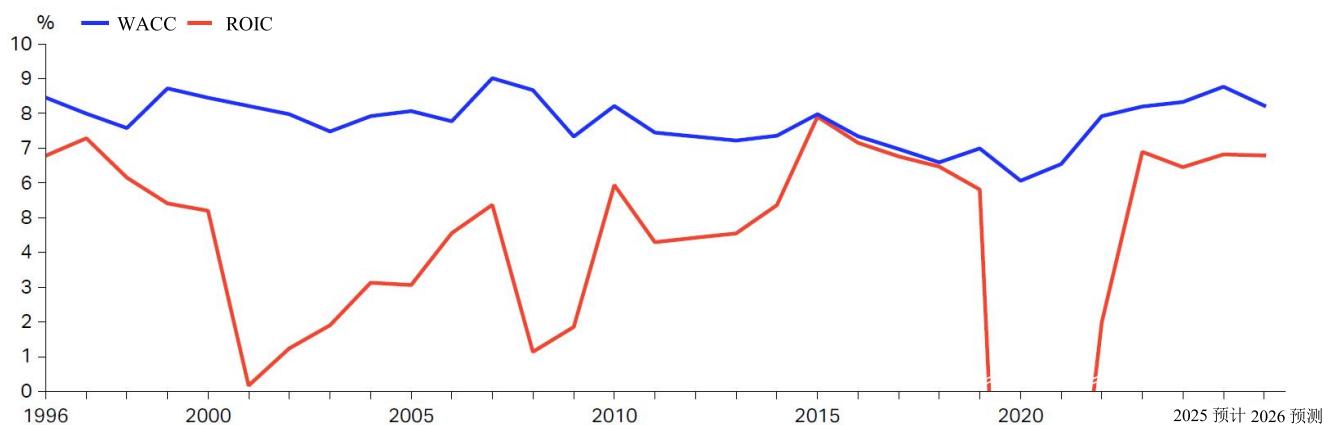
当前阶段的去杠杆化进程无疑是积极信号，但其本身并不足以从根本上解决行业的资本效率问题。融资结构向权益资本倾斜，一方面提升了资产负债表的稳健性，并可能降低债务融资成本；另一方面，也相应提高了价值创造的回报门槛。

展望未来，缩小 ROIC 与 WACC 之间的缺口，关键在于保持利润率的稳健性。整体而言，航空公司盈利能力仍然偏弱，净利润率徘徊在约 4% 水平，仅为航空价值链平均水平的一半左右。

在此背景下，维持较高的机队利用率与载运率至关重要。提高飞机生产率有助于降低资本强度，从而支持更高的投资资本回报。同时，降低资本成本亦有赖于信用评级的改善，而这可通过构建更加稳定且多元化的现金流来实现，例如来自常旅客计划、航空货运以及辅营收入等。此外，航空公司正逐步推进更深层次的垂直整合，以增强对价值链不同环节的掌控能力。这一趋势有助于提升运营效率和整体经营表现，并通过后市场服务获取更为稳定的收入来源。

总体而言，降低财务杠杆、维持充足的流动性缓冲，以及通过机队更新持续改善单位成本效率，均有助于强化行业的财务风险状况，从而降低 WACC。

图 15：1996-2026 年全球航空业资本回报率与加权平均资本成本占投资资本的百分比



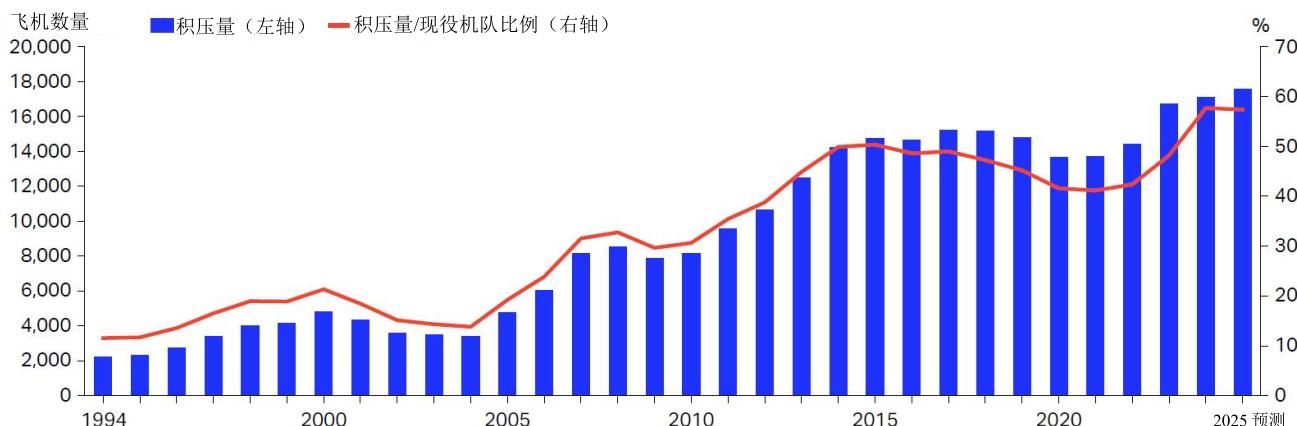
资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，使用 Airfinance Global 统计数据。

## 飞机与所有权

飞机可用性仍是制约航空运输业增长的最重要因素之一。最初在 2019 年被视为阶段性扰动的交付问题，已逐步演变为持续的结构性短缺。当前交付缺口已超过 5,000 架（见图 16）。尽管产能正在逐步恢复，但仍显著低于历史常态水平，而相关需求却持续攀升。目前订单积压已超过 17,000 架，相当于现役机队规模的近 60%。相比之下，在 2019 年之前，该比例通常稳定在 30%-40% 区间（见图 17）。

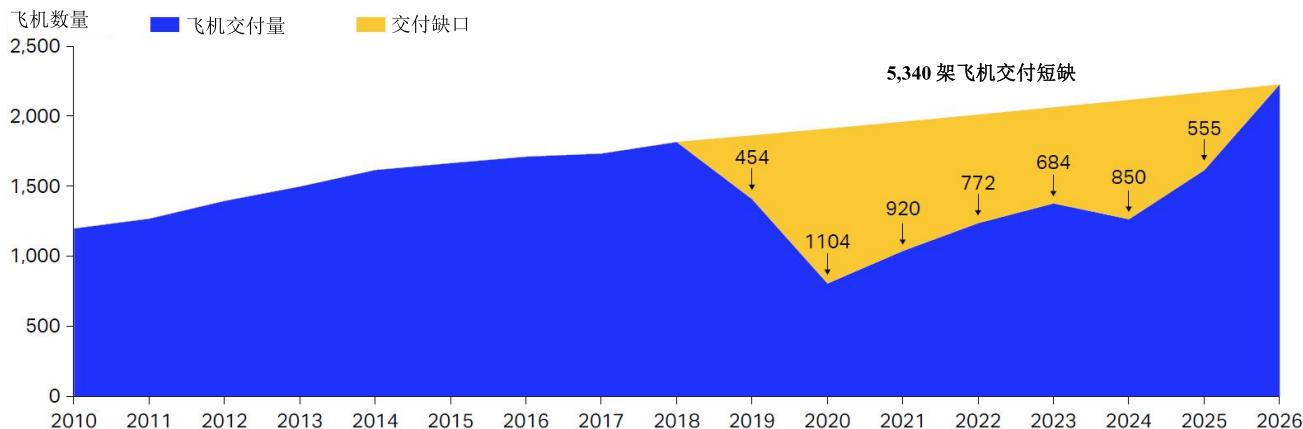
发动机可用性已成为飞机生产的关键瓶颈。当前，处于维修状态的发动机数量创下历史新高，显著推高了市场对替换发动机及备件的需求。与此同时，供应链持续承压，制约了整体产能的释放。在此背景下，原始设备制造商（OEM）越来越多地在发动机尚未到位的情况下完成机身装配，并将整机入库存放，等待动力装置可用后再行交付。这种机身与发动机准备进度的错配，进一步加剧了交付延误，并持续收紧可用机队的供给。

图 16：飞机订单积压量及其与现役机队比例关系



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、睿思誉机队分析工具。

图 17：飞机交付量（含 2025-2026 年预测）与疫情前理论趋势对比



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、睿思誉机队分析工具。

飞机交付量自 2025 年末开始回升，部分得益于此前因等待发动机或返工而滞留库存的飞机逐步释放。对 2026 年的前景相对乐观，随着供应链问题缓解以及 OEM 与供应商之间协调改善，飞机产量预计将加快提升（见图 18）。

然而，即便产量提高，需求仍将超过供给，订单积压预计将进一步扩大。由于生产能力与航空公司实际需求之间存在结构性错配，预计行业在 2031 至 2034 年之前难以实现全面正常化。

持续的飞机供应短缺迫使航空公司延长老旧机型的服役周期，推迟退役计划并放缓机队更新节奏。此举对燃油效率、维修维护成本以及航空业的可持续发展目标均产生了直接影响。当前，全球机队平均机龄已升至 15.1 年；长期停场的飞机占比亦达到前所未有的水平，主要原因在于发动机问题导致的非计划停飞，以及对未来飞机可用性的不确定预期。航空公司倾向于将老旧飞机长时间停放而非立即退役。由于新飞机供应受限，中寿期飞机的资产价值和租赁费率显著上升。

宽体机领域的交付延误构成尤为关键的瓶颈，其核心原因在于新机型的认证周期显著拉长。过去，新机型认证通常需 1-2 年；而近年来，一些项目甚至在进入第 4 年或第 5 年才获得批准。认证周期延长不仅放缓了更高效率宽体机的引入，也进一步加剧了既有产能积压。航空公司因此被迫延长老旧宽体机的服役年限，这对燃油效率改善和维修维护成本均造成了负面影响。2025 年宽体机平均机龄升至 14.5 年，而在 2019 年尚不足 12 年。若按用途拆分，货机平均机龄达 19.6 年，客机平均机龄为 12.8 年。与此同时，飞机订单积压规模已接近约 12 年的生产周期。

图 18：按地区划分的飞机交付量（已下单及计划交付）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，基于睿思誉评估数据，2025 年 10 月。

上述影响亦已延伸至全球航空货运领域，行业正在进入运力趋紧阶段。货机机队持续老化，加上疫情期间多项退役计划的被迫推迟，导致飞机使用年限被动延长。同时，由于客机需要执行更长时间的客运任务，客机改装货机（P2F）项目的典型生命周期路径受到干扰。新一代宽体货机项目的交付延迟，加上旧一代货机接近其生命周期末期，进一步限制了货运运力（见图 19）。

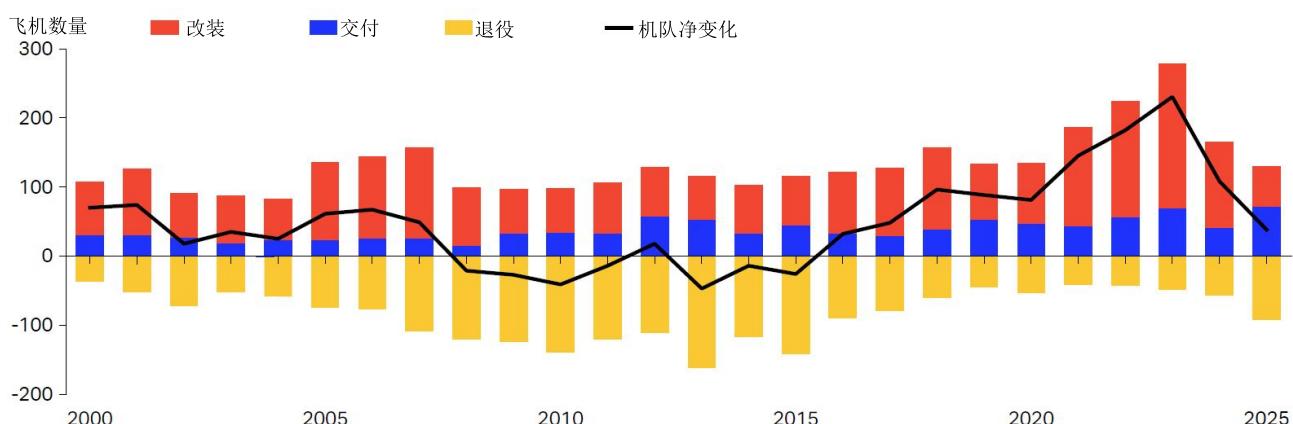
为应对供给不足，航空公司已将机队利用率提升至历史高位。这一举措可在短期内缓解飞机短缺造成压力，但老旧机队的可挖掘空间有限。一旦达到上限，飞机短缺问题可能会更加严重。

交付延误已经开始对航线网络规划、机队标准化进程以及成本结构产生实质性影响。航空公司面临租赁成本攀升、航班调度灵活性下降以及对次优机型的依赖度增加等问题。解决飞机短缺困境需依赖生产速率的持续提升、监管环境的明晰化以及对航空航天供应链的长期投资。在此之前，行业将继续在机队资源紧张的约束下运营，对增长潜力、运营效率及盈利能力构成持续挑战。

自 1979 年《民用航空器贸易协定》取消主要经济体间飞机、发动机及零部件关税以来，航空业已享受了四十余年的免关税贸易环境。然而，2025 年标志着这一自由化体制的重大逆转：美国开始对进口飞机零部件加征关税，多个国家亦实施了相应的报复性关税。积极的一面是，美国与欧盟之间重建的“零对零关税”框架恢复了跨大西洋航空航天贸易的免税准入，并重申了对开放市场的承诺。此外，根据《美墨加协定》（USMCA），美国、加拿大与墨西哥之间的零部件贸易总体上仍享受关税豁免。

但与中国的贸易紧张局势仍未完全化解。尽管中国对部分美国制造的飞机仍维持 25% 的报复性关税，但中国航空公司在实践中常获豁免。大部分飞机零部件继续享受免税政策，但在更广泛的中美贸易摩擦及出口管制背景下，不确定性依然存在。与此同时，针对金属、电子产品和 SAF 原料的关税，也间接推高了整个供应链的生产与维修维护成本。总体而言，保护主义政策进一步放大了飞机短缺现状、延缓了机队更新进程，并削弱了航空运输业的全球成本效率。

图 19：按事件类型划分的货机机队规模变化



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，基于睿思誉评估数据，2025 年 10 月。

## 劳动力

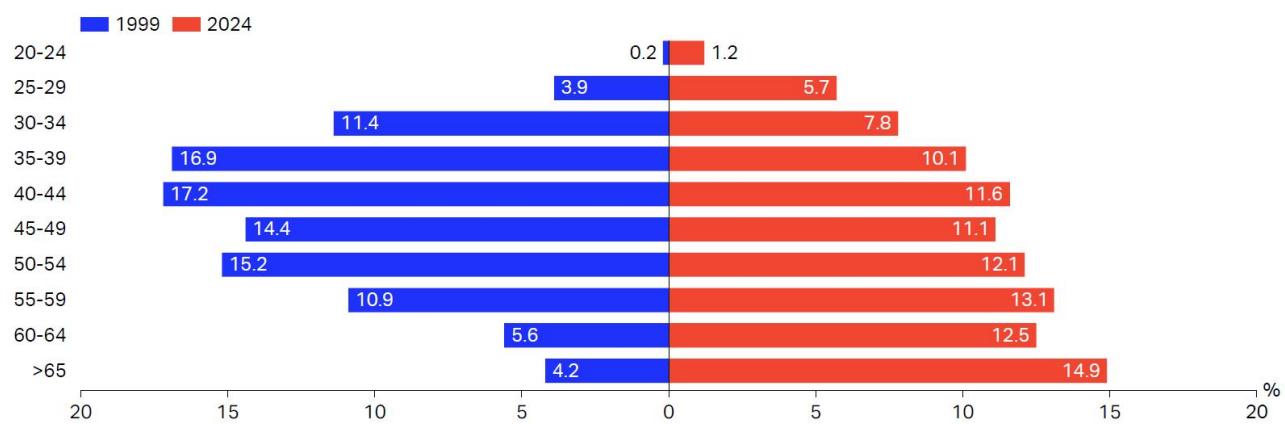
到 2025 年末，航空公司劳动力成本预计将达到 2,600 亿美元，较 2024 年增长 7.6%。受实际薪资增长与燃油成本下降影响，劳动力成本已成为最大的成本类别，占航空公司运营支出的 28%。该成本涵盖薪资、福利及培训支出，均直接影响航空公司的盈利能力与竞争力<sup>16</sup>。

航空业劳动力短缺问题日益严峻，越来越多的熟练专业人员（尤其是飞行员和维修技术人员）正接近退休年龄。

疫情期间的提前退休更加剧了这一趋势，而高昂的培训成本与漫长的认证周期继续制约着新生力量的补充。在美国，现役航线运输飞行员执照（ATPL）持有者的年龄中位数已从 1999 年的 45-49 岁上升至 2024 年的 50-54 岁；年龄在 60-64 岁（临近法定退休年龄）的飞行员比例已从 6% 增加至 13%，增长超过一倍（见图 20）。与此同时，30-39 岁的年轻飞行员规模有所收缩，表明人才补充速率疲弱。类似趋势亦在欧洲及亚洲部分地区显现。

过去三年间，航空运输生态系统内与劳动力相关的运营中断显著加剧。这些中断对欧洲和北美地区的影响尤为突出，涉及航空公司、机场、空中交通管制及 OEM 等多个环节。欧洲主要枢纽曾因航空公司员工与地勤人员罢工多次陷入瘫痪，法国空中交通管制员的集体罢工更在欧洲大陆引发了大规模的航班延误。在北美地区，波音公司机械师于 2024 年持续罢工七周（见图 21）。相关行为导致飞机生产停滞、交付延迟，并对全球机队规划造成负面影响。这些事件凸显了航空运输等网络型行业内部的脆弱结构——任何单点中断，无论其表面影响范围多么有限，都将在全球网络中产生级联效应，损害全球客运连通性，并在行业本就微薄的利润空间下造成难以消化的财务损失。

图 20：1999 年与 2024 年美国现役航线运输飞行员执照（ATPL）持有者年龄分布



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、美国联邦航空管理局（FAA）。\*数据来源于按执照类别和持有者年龄组统计的现役飞行员执照数量估算表。美国民航飞行员统计 | 美国联邦航空管理局。

<sup>16</sup>需要说明的是，此数据仅基于航空公司财务报表，未包含外包劳动力所产生的外部承包商成本（这一点亦是重要的成本构成部分）。

预计到 2025 年末，航空运输业就业人数将超过疫情前水平，达到约 330 万人。以千 ATK/员工衡量的劳动生产率也有望在同期恢复至接近疫情前水平。然而，就业增长与劳动生产率增速均呈放缓趋势，预计 2026 年同比增幅分别降至 2.0% 和 1.7%。这很可能是行业当前面临广泛挑战的结果，但放缓本身也将逐渐成为制约行业发展的独立因素；若缺乏政策或行业干预，此问题可能演变为结构性瓶颈。一项可行的应对措施可能是推迟全球商业飞行员的退休年龄。目前，国际民航组织 (ICAO) 规定，执行多机组国际航班的飞行员强制退休年龄为 65 岁。

图 21：2023-2025 年影响航空运输业的主要员工罢工事件



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

表 6：关键行业劳动力指标概览

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
劳动力成本 (十亿美元)	180	141	150	178	215	242	260	272
同比变化 (%)	3.5%	-21.5%	6.5%	18.5%	21.0%	12.4%	7.6%	4.6%
就业人数 (百万)	2.9	2.8	2.6	2.8	3.0	3.19	3.30	3.37
同比变化 (%)	0.3%	-6.2%	-5.5%	7.1%	8.0%	6.0%	3.5%	2.0%
生产率 (千 ATK/员工)	525	311	383	437	495	506	510	519
同比变化 (%)	2.6%	-40.8%	23.1%	14.0%	13.4%	2.3%	0.7%	1.7%
单位劳动力成本 (美分/ATK)	11.7	16.5	15.1	14.6	14.5	15.0	15.5	15.6
同比变化 (%)	0.6%	41.4%	-8.5%	-3.0%	-1.2%	3.6%	3.2%	0.8%
人均平均成本 (美元)	61,254	51,300	57,770	63,933	71,605	75,902	78,938	80,911
同比变化 (%)	3.2%	-16.3%	12.6%	10.7%	12.0%	6.0%	4.0%	2.5%

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 航空燃油

2025 年航空燃油价格随石油市场整体走势而趋缓。布伦特原油价格大幅下跌，1-10 月同比下跌 14.5%，截至 2025 年 6 月已跌至每桶 60 美元出头的低位（见图 22）。这一跌势带动航空燃油价格走低，2025 年上半年航空燃油均价约为 89 美元/桶，而 2024 年初约为 106 美元/桶。从全年看，2025 年航空燃油价格预计将同比下降 9%，跌至 90 美元/桶。然而，航空燃油相对布伦特原油的溢价有所扩大，裂解价差已升至 30 美元/桶，高于 2024 年 8 月的 14 美元/桶，亦显著超过历史上通常不超过 20 美元/桶的区间上限（见图 23）。该溢价水平（即裂解价差）不仅取决于布伦特原油价格，也受炼厂生产空间竞争格局的影响。

预计 2025 年航空燃油需求将增长接近 4%，2026 年增长 3%。尽管如此，航空燃油仅占全球精炼产品总产量的 9%，并非炼厂优先保障的生产品类。相反，炼厂出于更高需求及利润率的考虑，会优先生产柴油和汽油等其他精炼产品，以优化其产品结构。柴油生产则与液化天然气等非精炼能源形成市场竞争，并受其价格走势的影响。受上述因素影响，加之强劲的货运活动、季节性取暖需求以及俄罗斯炼油产能显著下降，共同导致中间馏分油供需平衡趋于紧张。

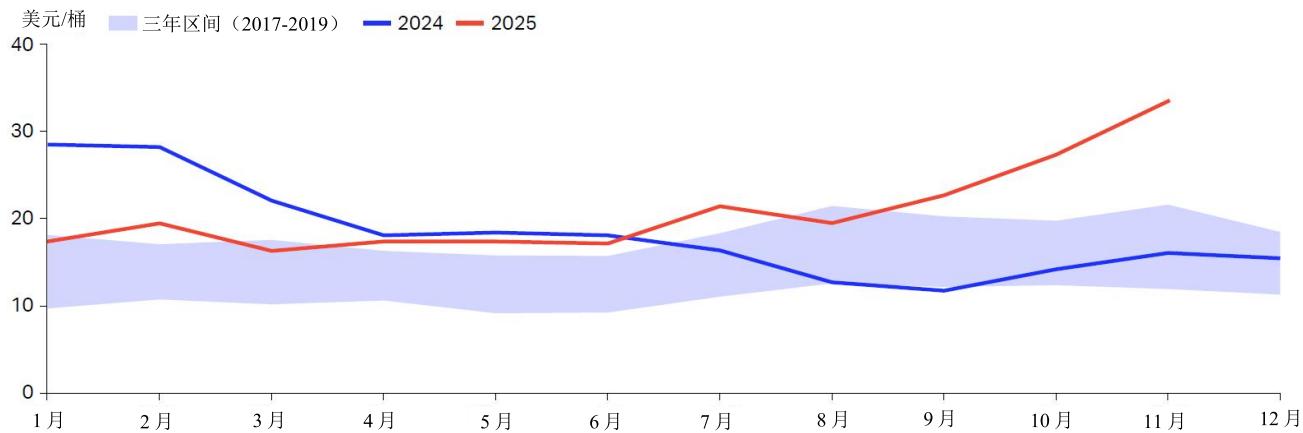
图 22：布伦特原油价格与期货曲线、航空燃油价格和裂解价差（美元/桶）



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、普氏全球大宗商品资讯。

展望 2026 年，我们假设航空燃油价格为 88 美元/桶，布伦特原油均价为 62 美元/桶，裂解价差为 26 美元/桶。由于对冲合约的滞后影响，以及 2025 年初油价波动较大（当时航空燃油价格在近四年首次短暂跌破 80 美元/桶），预计航空公司在 2026 年将进一步缓解燃油成本压力。

图 23：航空燃油裂解价差（全球航空燃油价格减去即期布伦特原油价格），美元/桶



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、普氏全球大宗商品资讯。

表 7：关键行业燃油指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
燃油支出 (十亿美元)	190	80	106	215	269	261	253	252
同比变化 (%)	1.5%	-58.0%	32.3%	103.6%	25.2%	-3.2%	-3.1%	-0.3%
占运营成本的百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	26.8%	25.7%
燃油使用量 (十亿加仑)	96	52	62	76	92	99	103	106
同比变化 (%)	2.2%	-45.9%	19.9%	22.9%	19.9%	8.2%	4.0%	2.7%
燃油效率 (升/100 ATK)	23.6	23.0	23.7	23.8	23.3	23.2	23.2	22.9
同比变化 (%)	-0.6%	-2.7%	3.0%	0.7%	-2.1%	-0.3%	-0.3%	-1.0%
燃油消耗量 (升/100 公里/乘客)	4.2	6.6	6.5	4.8	4.2	4.2	4.1	4.0
同比变化 (%)	-1.8%	58.0%	-1.6%	-25.4%	-12.4%	-2.2%	-1.1%	-2.1%
燃油市场价格 (美元/桶)	80	47	78	139	112	99	90	88
同比变化 (%)	-7.4%	-41.5%	67.0%	78.1%	-18.9%	-11.8%	-8.9%	-2.4%
超过原油价格的价差 (美元/桶)	15	5	7	38	30	18	21	26
SAF 价格 (美元/吨)	-	-	-	2,500	2,500	2,316	2,492	2,490
同比变化 (%)	-	-	-	0.0%	0.0%	-7.4%	7.6%	-0.1%
相对于航空燃油价格的倍数	-	-	-	2.4	2.9	3.1	3.6	3.7
CORSIA 成本 (百万美元)	-	-	-	-	-	1,000	1,300	1,700

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 可持续航空燃料、CORSIA 与欧盟碳排放交易体系 (EU ETS)

可持续航空燃料 (SAF) 是航空运输业实现脱碳目标的最关键抓手。然而，SAF 在全球可再生能源产量中的未来占比，将取决于炼厂的产出结构平衡、所选生产工艺路径以及政策激励力度。

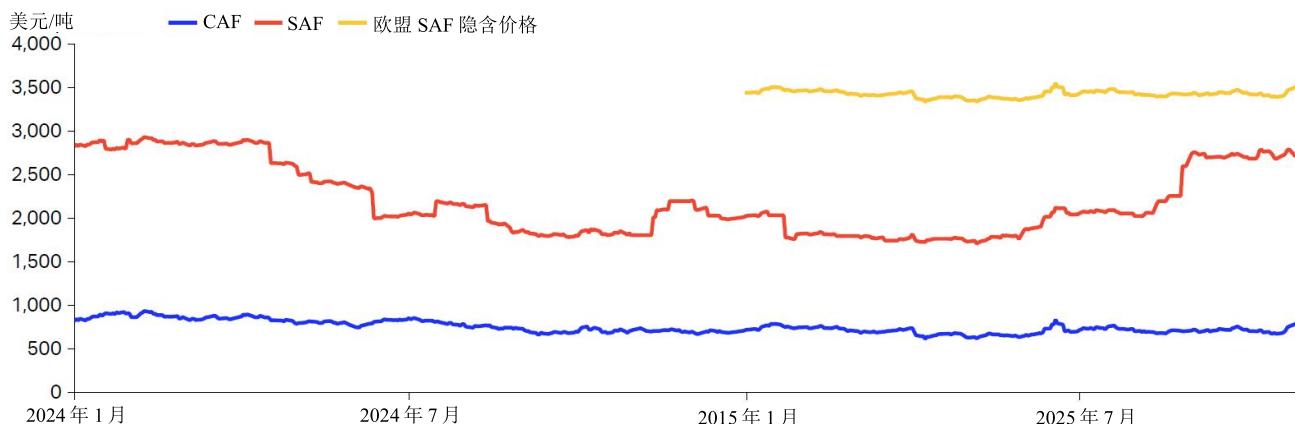
2025 年，SAF 产量预计将达到 190 万吨，仅占航空燃油总消耗量的 0.6%。这一预测较此前的预测有所下调，主要因计划产能建设进度滞后。强制掺混指令推高了价格，抑制了自愿需求并导致产量缩减。SAF 的价格通常为化石航空燃油的两倍，在实施强制指令的市场中溢价甚至高达四倍。

近期 SAF 价格波动主要受一系列供给侧制约因素影响。欧洲生产商因过度承诺可再生柴油合同，目前缺乏转产 SAF 的灵活性。同时，中国出口许可证政策的不确定性抑制了 SAF 生产，并限制了预期进口量。包括 Neste 鹿特丹和新加坡工厂在内的主要炼厂计划维护也暂时减少了 SAF 可用供应。此外，英国及欧盟根据《ReFuelEU 航空法规》承担义务的供应商正竞相在年底前锁定 SAF 供应量，进一步加剧了市场压力。

于 2025 年 1 月生效的《ReFuelEU 航空法规》要求欧盟机场加注的航空燃料中必须含有 2% 的 SAF。但多数供应商并未直接与航空公司签订 SAF 采购合同，而是对航空公司购买的化石航空燃油征收附加费。根据 IATA 调研数据，油品供应商收取的额外利润平均约为 54 美元/吨，超过当前 SAF 市场溢价的两倍。若将此附加费分摊至 2% 的强制掺混比例，则意味着 SAF 实际价格远高于市场价格，这凸显了强制掺混政策在尚未成熟、供应受限的早期市场中所造成的扭曲效应（见图 24）。

展望 2026 年，SAF 产量预计将增至 240 万吨，覆盖燃料总消耗量的 0.8%。以当前价格水平测算，SAF 溢价将使行业在明年额外增加约 45 亿美元的燃料成本。

图 24：欧盟 SAF 隐含价格<sup>17</sup>、市场交易 SAF 价格与传统航空燃油价格对比 (美元/吨)



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，标普全球普氏航空公司调查。

<sup>17</sup> 免责声明：所示 SAF 合规费用反映多个欧盟机场的汇总水平。

数据来源于在这些欧盟机场运营的部分航空公司样本。

该样本可能不具备完全代表性。此外，不同机场的合规费用差异显著。同时，各航空公司的燃油供应模式不同，因此并非每家航空公司都拥有相同的燃油成本结构或面临相同的 SAF 合规费用风险。

自 2022 年 1 月以来，航空运输业已宣布签署 146 项 SAF 采购协议，以加速产能建设并保障未来供应（见图 25）。其中，2025 年前三季度签署了 33 项，创下历年同期协议数量新高。然而，鉴于买方面临较高的项目与价格风险，新签署 SAF 协议的期限呈现缩短趋势。

以加氢酯和脂肪酸（HEFA）路径生产的 SAF 在产量和已签署协议中均占据主导地位，占比达 64%。业界对替代生产路径仍保持浓厚兴趣，其中电转液（PtL）技术在新兴技术中领先，占总协议量的 10%，尽管目前仅有一个 2 万吨产能的工业级项目在建。其他协议涵盖共炼技术（8%）、酒精转喷气燃料（8%）和费托合成（7%），剩余 3% 涉及多种或未公开的生产技术。

根据国际航空运输业碳抵消和减排计划（CORSIA，目前唯一针对国际航空运输二氧化碳

排放的全球性市场化碳抵消机制），航空公司还需购买合格排放单元（EEU）。据目前估算，2026 年航空运输业将通过 CORSIA 抵消 5,600 万至 9,900 万吨二氧化碳（见图 26）。根据 EEU 单价不同，这将使航空公司承担 11 亿至 20 亿美元的成本。

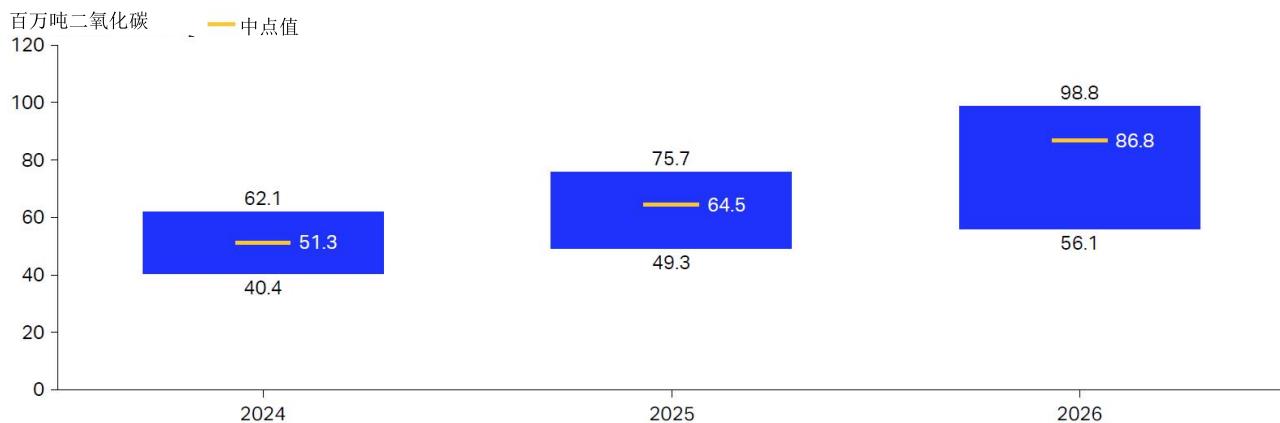
第一阶段（2024-2026 年）的抵消需求预计在 1.46 亿至 2.36 亿吨二氧化碳之间，其中大部分预计将通过购买 CORSIA EEU 予以满足。航空公司也可通过采购 SAF 来履行相关义务。然而，根据第一阶段 CORSIA 合格燃料的产量与认证预测，通过采购 SAF 所能申报的减排量可能不足 500 万吨二氧化碳。基于当前 CORSIA EEU 的市场价格估算，航空公司在第一阶段（2024-2026 年）的合规成本可能介于 37 亿至 59 亿美元，到 2035 年累计合规成本可能达到 300 亿至 600 亿美元。

图 25：新增及累计 SAF 采购协议数量



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

图 26：IATA CORSIA 第一阶段抵消需求量预测，百万吨二氧化碳，区间值，2024-2026 年

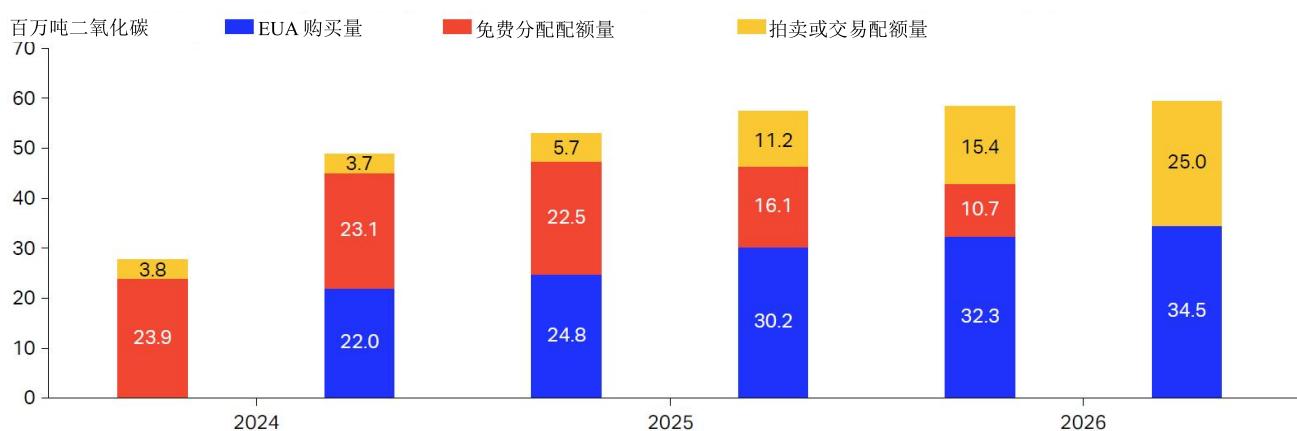


资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，2025 年 8 月更新。

截至 2025 年底，航空公司仅确保了满足 2024 与 2025 年 CORSIA 合规所需 EEU 的一小部分。这意味着相关义务将被结转至下一年度，或结转至 2026 年之后的下一阶段。这主要是由于管理《巴黎协定》下各国报告减排量与 CORSIA 下航空公司报告抵消量之间信用转移的行政程序，该程序旨在确保避免重复计算。用于 CORSIA 的信用转移需要相关国家授权，而各国迄今对此持谨慎态度或未能及时提供授权，导致市场供应严重受限。

在欧洲经济区 (EEA) 范围内运营的航空公司还需遵守欧盟碳排放交易体系 (EU ETS)，该体系要求航空公司针对在 EEA 区域内产生的二氧化碳排放上缴配额 (EUAA)。此前以部分免费配额形式向航空公司提供的政策支持将于 2026 年终止，这将增加在该市场运营的航空公司的成本。预计 2025 年航空公司将以均价 75 欧元购买 4,770 万 EUAA，产生约 36 亿欧元成本。2026 年，在失去前期政策支持且价格可能攀升至 80 欧元的情况下，年度成本预计可能超过 47 亿欧元（见图 27）。

图 27：纳入 EU ETS 范围的航空业二氧化碳排放量



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门，《欧洲航空环境报告》，2025 年。

## 地区分析

### 非洲地区

预计非洲地区航空业将在 2026 年实现约 2 亿美元的净利润，净利润率约 1%。该地区客运量持续增长，以 RPK 计增速约为 6%，高于全球平均水平，但预计将逐步回归长期趋势。非洲多数国家人均 GDP 偏低，限制了可自由支配支出，使得航空出行对价格高度敏感，并制约了其增长潜力。

结构性劣势严重制约了其业绩表现。非洲航空公司面临着全球最高的单位成本，平均单位成本接近行业平均水平的两倍。燃油成本是主要因素，由于供应商竞争有限、物流成本高企及采购议价能力弱，其机翼加油价格位居全球最高之列。非燃油成本也因运营规模较小、市场分散及机队老旧而被推高。非洲运营机队的平均机龄比全球平均水平高 5 年，且在交付延误的背景下这一差距仍在扩大。老旧机体油耗更高、维护需求更频繁，而零部件采购成本高昂且交付周期漫长。这些因素降低了飞机利用率，增加了停场时间，进一步推高了单位成本。

市场结构亦加剧了上述挑战。许多非洲航司在客流量有限、航班频次较低的分散市场中运营，限制了其将固定成本分摊至更大网络的能力。汇率波动与资金滞留加重了财务压力，同时接近 28% 的平均法定企业所得税税率（为所有地区中最高）侵蚀了利润，限制了其再投资能力。机票税费和附加收费在最终票价中占比也较高，抑制了相关需求，并制约了通过票价刺激客流增长的政策空间。

尽管人口结构与贸易一体化进程为其提供了积极的基本需求面支撑，但结构性障碍持续压制着该地区的潜力。签证限制依旧明显，近一半的非洲区域内出行旅客仍需在出发前办理签证，这削弱了区域连通性与内部客流。尽管“非洲单一航空运输市场”（SAATM）与“非洲大陆自由贸易区”（AfCFTA）等倡议有望改善准入并推动增长，但进展缓慢。在上述制约因素缓解之前，即便运输量增速高于全球平均水平，非洲航空运输业也将长期处于利润率偏薄、抗冲击能力有限的状态。

### 亚太地区

预计亚太地区 2026 年将实现 66 亿美元的净利润，净利润率为 2.3%。

客运需求保持强劲，RPK 增速预计为 7.3%。中国与印度仍是区域扩张的主要引擎，受旅游活动回升与中产阶层壮大驱动。考虑到 2026 年中国和印度的 GDP 预测分别为 4.2% 和 6.2%，区域客运增长动能仍具延续空间。

然而，中美航班限制持续制约着市场准入。定期客运航班仍受双边航班频次上限约束，目前允许每周约 100 趟往返航班，低于 2020 年前的 150 趟以上。后续调整取决于监管谈判进展、地缘政治动态以及需求恢复节奏。

区域连通性方面，一项值得关注的进展是中国与印度在中断五年后恢复了直飞航班。自 2020 年初暂停的航线服务得以重启，这是全球人口最多的两大国家、也是亚洲最大的两大经济体之间恢复合作的重要一步。直飞航班将降低商务旅客、学生与游客的出行时间与成本负担，促进更广泛的社会经济融合。鉴于该航线在 2019 年承运旅客接近 100 万人次，此次恢复虽规模有限但意义重大。

为进一步促进区域旅游业，韩国已临时对中国团队游客实施免签入境政策。中国也在最新的开放举措中扩大了免签范围。预计这些措施将刺激短期入境需求，尤其是在节假日高峰期。

尽管需求趋势向好，但竞争压力和运力过剩继续抑制中国的收益水平，2025 年收益率同比下降 3.5%。在国际客运量复苏缓慢的背景下，运力过剩是一大挑战。通缩压力也压低了中国的收益率。尽管如此，亚太地区仍是全球客运量增长的最大贡献区域，预计 2026 年区域客座率将达到 84.4%，创历史新高。

成本方面，人民币对美元升值有助于对冲美元计价成本，给中国航空公司带来一定缓解。

货运方面，在全球持续的贸易紧张局势中，中国在相对意义上处于较有利位置。尽管对美出口有所下滑，但通过开拓其他市场，中国商品在一定程度上实现了替代效应，有效缓解了相关影响。多元化举措推动货运量保持稳定，并强化了中国作为全球供应链关键节点的地位。中国航空货运的韧性凸显了贸易流向的适应性，以及在地缘政治碎片化格局下维持广泛市场准入的重要战略意义。

## 欧洲地区

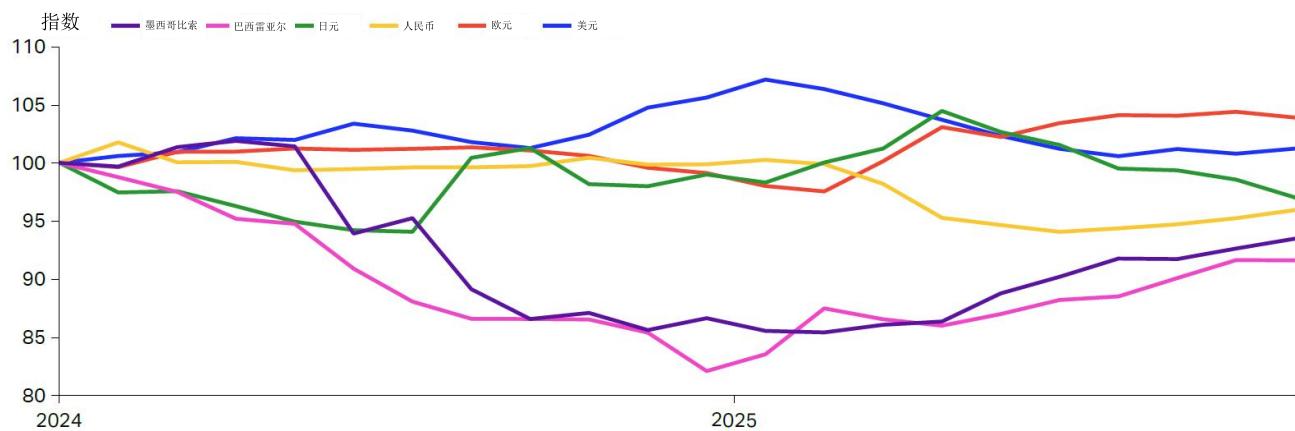
预计欧洲地区将在绝对数值上实现各区域中最强的财务业绩，2026年净利润预计为140亿美元，净利润率为4.9%，与2025年大体持平。欧洲航空公司展现出严格的运力管理和高载运率，目前为84.7%，虽略低于2019年85.2%的峰值，但仍有进一步提升效率的空间。低成本航空公司表现尤为出色，以两位数增速扩张，且在净利润率方面优于全服务航空公司。

随着市场趋于成熟，客运量增速放缓。预计欧洲地区RPK增幅可达3.8%，但同期欧元区经济状况疲软，GDP增长可能仅限于1.1%。

监管环境亦在可持续发展要求下发生变化。“ReFuelEU”倡议已正式生效，要求自2025年起欧盟机场实现2%的SAF掺混比例。与此同时，运营逆风加剧：机场与航空公司罢工频发、无人机干扰事件不断，以及空中交通管制瓶颈持续存在。在夏季高峰期间，饱和的空域和不均衡的航班分布使系统不堪重负，导致大面积延误。

成本方面，欧元走强部分抵消了通胀压力，特别是在燃油和租赁费用方面，帮助航空公司在投入成本波动的环境下维持利润率（见图28）。

图28：部分国家实际有效汇率（REER）指数，以2024年1月为基准，基准值=100\*



资料来源：IATA 可持续发展与经济部门、Macrobond。\*实际有效汇率是根据贸易权重和通货膨胀调整后的汇率，涵盖各国的贸易伙伴。

表 8：地区财务业绩

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
<b>非洲地区</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>0.1</b>	<b>-1.0</b>	<b>-0.5</b>	<b>-0.4</b>	<b>0.5</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.7</b>
息税前利润率	1.0%	-16.9%	-6.8%	-3.1%	3.5%	3.7%	3.7%	3.7%
净利润 (十亿美元)	<b>-0.3</b>	<b>-1.8</b>	<b>-1.1</b>	<b>-0.8</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>
净利润率	-1.8%	-30.0%	-14.6%	-7.0%	0.5%	0.4%	1.1%	1.0%
利润/乘客 (美元)	<b>-2.2</b>	<b>-48.9</b>	<b>-20.5</b>	<b>-8.2</b>	<b>0.6</b>	<b>0.4</b>	<b>1.4</b>	<b>1.3</b>
RPK 增长 (%)	<b>4.7%</b>	<b>-68.2%</b>	<b>17.0%</b>	<b>84.3%</b>	<b>36.5%</b>	<b>12.7%</b>	<b>7.4%</b>	<b>6.0%</b>
ASK 增长 (%)	<b>4.5%</b>	<b>-62.1%</b>	<b>18.5%</b>	<b>51.4%</b>	<b>35.6%</b>	<b>10.0%</b>	<b>5.3%</b>	<b>5.7%</b>
客座率 (%ASK)	<b>71.8%</b>	<b>60.2%</b>	<b>59.4%</b>	<b>72.3%</b>	<b>72.8%</b>	<b>74.6%</b>	<b>76.1%</b>	<b>76.3%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>56.6%</b>	<b>48.8%</b>	<b>50.5%</b>	<b>60.0%</b>	<b>61.4%</b>	<b>62.1%</b>	<b>62.8%</b>	<b>63.3%</b>
<b>亚太地区</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>8.4</b>	<b>-33.9</b>	<b>-12.7</b>	<b>-11.6</b>	<b>11.3</b>	<b>11.0</b>	<b>12.6</b>	<b>13.9</b>
息税前利润率	3.3%	-29.6%	-9.7%	-7.2%	4.8%	4.4%	4.7%	4.9%
净利润 (十亿美元)	<b>4.9</b>	<b>-45.0</b>	<b>-13.4</b>	<b>-13.8</b>	<b>4.9</b>	<b>2.9</b>	<b>6.2</b>	<b>6.6</b>
净利润率	1.9%	-39.3%	-10.2%	-8.6%	2.1%	1.2%	2.3%	2.3%
利润/乘客 (美元)	<b>2.9</b>	<b>-58.2</b>	<b>-16.9</b>	<b>-14.1</b>	<b>3.1</b>	<b>1.7</b>	<b>3.3</b>	<b>3.2</b>
RPK 增长 (%)	<b>4.7%</b>	<b>-62.0%</b>	<b>-12.8%</b>	<b>32.3%</b>	<b>95.9%</b>	<b>17.5%</b>	<b>8.0%</b>	<b>7.3%</b>
ASK 增长 (%)	<b>4.4%</b>	<b>-53.8%</b>	<b>-6.1%</b>	<b>15.5%</b>	<b>75.0%</b>	<b>13.2%</b>	<b>6.6%</b>	<b>7.1%</b>
客座率 (%ASK)	<b>81.9%</b>	<b>67.4%</b>	<b>62.5%</b>	<b>71.6%</b>	<b>80.2%</b>	<b>83.2%</b>	<b>84.3%</b>	<b>84.4%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>73.4%</b>	<b>65.0%</b>	<b>64.5%</b>	<b>66.2%</b>	<b>68.7%</b>	<b>71.1%</b>	<b>71.7%</b>	<b>71.9%</b>
<b>欧洲地区</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>10.0</b>	<b>-25.4</b>	<b>-11.2</b>	<b>7.6</b>	<b>16.1</b>	<b>15.8</b>	<b>18.7</b>	<b>19.9</b>
息税前利润率	4.8%	-31.2%	-10.4%	3.9%	6.8%	6.2%	6.8%	6.9%
净利润 (十亿美元)	<b>6.1</b>	<b>-34.2</b>	<b>-12.5</b>	<b>5.2</b>	<b>11.5</b>	<b>8.9</b>	<b>13.2</b>	<b>14.0</b>
净利润率	2.9%	-42.0%	-11.6%	2.7%	4.9%	3.5%	4.8%	4.9%
利润/乘客 (美元)	<b>5.1</b>	<b>-88.5</b>	<b>-24.1</b>	<b>5.5</b>	<b>10.3</b>	<b>7.4</b>	<b>10.6</b>	<b>10.9</b>
RPK 增长 (%)	<b>4.2%</b>	<b>-69.5%</b>	<b>27.5%</b>	<b>103.9%</b>	<b>20.3%</b>	<b>8.7%</b>	<b>5.0%</b>	<b>3.8%</b>
ASK 增长 (%)	<b>3.5%</b>	<b>-62.3%</b>	<b>29.8%</b>	<b>69.6%</b>	<b>16.0%</b>	<b>8.1%</b>	<b>5.1%</b>	<b>3.8%</b>
客座率 (%ASK)	<b>85.2%</b>	<b>68.8%</b>	<b>67.6%</b>	<b>81.3%</b>	<b>84.3%</b>	<b>84.8%</b>	<b>84.7%</b>	<b>84.7%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>74.0%</b>	<b>64.4%</b>	<b>65.7%</b>	<b>74.3%</b>	<b>76.0%</b>	<b>76.8%</b>	<b>76.9%</b>	<b>77.0%</b>

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 拉丁美洲地区

预计拉丁美洲地区 2026 年将实现 20 亿美元的净利润，净利润率为 3.8%，较 2025 年的 5.2% 有所下降。

客运量增长依然稳健，RPK 预计增长 6.6%，主要受经济趋稳与区域内连通性提升驱动。在南美地区，巴西和阿根廷引领增长，主要得益于巴西南部国内市场在 2024 年洪灾后逐步复苏，以及阿根廷宏观经济改善、市场放松管制和“开放天空”等行业特定措施带来的积极市场演变。在中美洲地区，巴拿马凭借其战略位置和连接能力引领增长；加勒比市场则在多米尼加共和国旅游业强劲复苏的推动下屡创新高。美洲之间的跨区域需求虽有所转弱，但区域内客流增加以及跨大西洋市场的稳健表现予以对冲，凸显了航空公司面对出行结构变化的适应能力。

营业盈利能力较往年有所改善，并预计在 2026 年再次回升，这得益于该地区基本面的逐步走强。但汇率波动仍是关键逆风。尽管 2025 年本地货币升值带来暂时缓解，但波动性持续对成本管理和盈利能力构成挑战（见图 28）。

近年来，该地区多家主要航空公司通过《破产法》第 11 章重组，以应对疫情加剧的债务负担、重新谈判机队承诺并稳定流动性。虽然部分航司已完成重组，资产负债表更精简、成本结构更灵活，但其他航空公司仍在重组过程中，利用该程序获取融资并重新谈判租赁条款。总体而言，行业环境已从危机驱动的求存阶段，转向注重效率的谨慎重建阶段。

## 中东地区

中东地区在净利润率和单客利润方面均是极具盈利能力的区域。预计该地区 2026 年净利润为 68 亿美元，利润率为 9.3%，显著高于其他地区平均 3%-4% 的水平。这一表现证明了积极的监管运营环境所能带来的差异化优势，也体现了该地区作为全球连接枢纽的战略地位。

长途客运量和枢纽航空公司扩张推动客运需求持续强劲。各国政府与航空公司正加大基础设施投资以确保长期增长。

中东地区正在推进一项持续至 2035 年、规模达数十亿美元的机场建设与扩容计划，涵盖利雅得的萨勒曼国王国际机场等大型项目和迪拜世界中心的扩建。

2025 年，冲突与空域关闭等地缘政治紧张局势对地区运营造成干扰。但在各方寻求实现持久和平的努力下，预计该地区仍将保持增长轨迹。中东航空公司正通过改装计划和延长机队使用寿命来缓解飞机交付延迟的影响，但短期内运力增长仍将受限。

## 北美地区

北美地区预计将失去其作为“绝对利润最高区域”的地位，欧洲将取而代之。2025 年北美地区净利润预计可达 108 亿美元，2026 年预计可达 113 亿美元。尽管地区盈利能力保持稳定，2025 年和 2026 年净利润率预计分别为 3.3% 和 3.4%，但该地区仍面临诸多持续挑战。

2025 年对北美航空业而言是艰难的一年，尤其在美国，收入客公里增长停滞且国内市场出现收缩。一系列逆风压制了需求：关税政策的不确定性及更严格的移民规定抑制了入境和国内旅行。史上最长的政府停摆进一步恶化形势，加剧了空中交通管制员短缺。由于全国约缺口 2,000 名空管人员，美国联邦航空管理局（FAA）被迫降低航班量以确保安全。尽管新推出的 10 万美元 H1B 签证申请费不太可能直接影响客运量，但其对商业情绪的负面影响不容忽视。

运力限制、飞行员短缺、发动机可靠性问题以及劳动力成本上升继续制约扩张。尽管面临这些障碍，在收益率稳定和燃油价格下降的支撑下，航空公司仍在 2025 年得以维持利润率水平。

不同商业模式表现各异。低成本航空公司压力较大，其业务高度暴露于萎缩的美国国内市场，且在适应旅客对更优质体验偏好变化方面行动迟缓。其对单一机型机队的依赖虽具效率优势，但在供应链中断时显示出灵活性不足。

展望未来，2026 年更具乐观基础。考虑到 2025 年基数偏低，2026 年有望受益于运营困难缓解以及需求逐步回升。

表 9：地区财务业绩

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
<b>拉丁美洲</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>1.1</b>	<b>-4.6</b>	<b>-2.4</b>	<b>-0.7</b>	<b>5.4</b>	<b>6.2</b>	<b>6.6</b>	<b>7.8</b>
息税前利润率	2.9%	-30.0%	-11.0%	-1.9%	12.8%	13.8%	13.7%	14.6%
净利润 (十亿美元)	<b>-0.7</b>	<b>-12.3</b>	<b>-7.0</b>	<b>-3.5</b>	<b>1.1</b>	<b>-0.1</b>	<b>2.5</b>	<b>2.0</b>
净利润率	-1.8%	-80.2%	-32.0%	-9.5%	2.6%	-0.2%	5.2%	3.8%
利润/乘客 (美元)	<b>-2.4</b>	<b>-114.5</b>	<b>-43.7</b>	<b>-13.1</b>	<b>3.7</b>	<b>-0.4</b>	<b>7.3</b>	<b>5.7</b>
RPK 增长 (%)	<b>4.2%</b>	<b>-62.5%</b>	<b>40.5%</b>	<b>62.9%</b>	<b>16.8%</b>	<b>7.8%</b>	<b>7.1%</b>	<b>6.6%</b>
ASK 增长 (%)	<b>3.0%</b>	<b>-59.0%</b>	<b>37.3%</b>	<b>54.4%</b>	<b>14.4%</b>	<b>7.2%</b>	<b>7.0%</b>	<b>6.5%</b>
客座率 (%ASK)	<b>82.6%</b>	<b>75.5%</b>	<b>77.2%</b>	<b>81.5%</b>	<b>83.2%</b>	<b>83.7%</b>	<b>83.8%</b>	<b>83.9%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>68.8%</b>	<b>65.1%</b>	<b>67.4%</b>	<b>68.9%</b>	<b>69.4%</b>	<b>70.2%</b>	<b>70.6%</b>	<b>71.0%</b>
<b>中东地区</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>-1.9</b>	<b>-7.2</b>	<b>-6.8</b>	<b>3.9</b>	<b>8.5</b>	<b>9.4</b>	<b>9.4</b>	<b>9.8</b>
息税前利润率	-3.2%	-25.9%	-20.7%	7.2%	13.0%	13.4%	13.3%	13.3%
净利润 (十亿美元)	<b>-1.5</b>	<b>-9.6</b>	<b>-4.4</b>	<b>2.4</b>	<b>6.1</b>	<b>6.0</b>	<b>6.6</b>	<b>6.8</b>
净利润率	-2.6%	-34.7%	-13.4%	4.4%	9.3%	8.6%	9.3%	9.3%
利润/乘客 (美元)	<b>-7.9</b>	<b>-163.4</b>	<b>-58.9</b>	<b>14.6</b>	<b>30.3</b>	<b>28.0</b>	<b>28.9</b>	<b>28.6</b>
RPK 增长 (%)	<b>2.3%</b>	<b>-72.1%</b>	<b>8.5%</b>	<b>144.4%</b>	<b>32.4%</b>	<b>9.7%</b>	<b>6.0%</b>	<b>6.1%</b>
ASK 增长 (%)	<b>0.1%</b>	<b>-63.0%</b>	<b>21.2%</b>	<b>67.2%</b>	<b>24.7%</b>	<b>8.5%</b>	<b>5.9%</b>	<b>5.4%</b>
客座率 (%ASK)	<b>76.2%</b>	<b>57.6%</b>	<b>51.5%</b>	<b>75.3%</b>	<b>79.9%</b>	<b>80.8%</b>	<b>80.9%</b>	<b>81.4%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>63.9%</b>	<b>54.9%</b>	<b>54.9%</b>	<b>62.7%</b>	<b>63.3%</b>	<b>65.5%</b>	<b>65.2%</b>	<b>66.5%</b>
<b>北美洲</b>								
息税前利润 (十亿美元)	<b>25.4</b>	<b>-38.8</b>	<b>-9.9</b>	<b>12.6</b>	<b>21.5</b>	<b>20.4</b>	<b>19.2</b>	<b>20.5</b>
息税前利润率	9.6%	-27.9%	-4.7%	4.5%	6.8%	6.2%	5.9%	6.1%
净利润 (十亿美元)	<b>17.9</b>	<b>-34.7</b>	<b>-1.9</b>	<b>7.2</b>	<b>14.1</b>	<b>10.5</b>	<b>10.8</b>	<b>11.3</b>
净利润率	6.8%	-24.9%	-0.9%	2.6%	4.4%	3.2%	3.3%	3.4%
利润/乘客 (美元)	<b>16.5</b>	<b>-83.5</b>	<b>-2.7</b>	<b>7.2</b>	<b>12.9</b>	<b>9.2</b>	<b>9.5</b>	<b>9.8</b>
RPK 增长 (%)	<b>4.0%</b>	<b>-65.1%</b>	<b>74.6%</b>	<b>45.7%</b>	<b>15.1%</b>	<b>4.6%</b>	<b>0.2%</b>	<b>1.5%</b>
ASK 增长 (%)	<b>2.9%</b>	<b>-50.3%</b>	<b>41.1%</b>	<b>28.7%</b>	<b>14.0%</b>	<b>4.7%</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.0%</b>
客座率 (%ASK)	<b>84.8%</b>	<b>59.6%</b>	<b>73.7%</b>	<b>83.5%</b>	<b>84.3%</b>	<b>84.3%</b>	<b>83.4%</b>	<b>83.9%</b>
综合载运率 (%ATK)	<b>66.1%</b>	<b>52.4%</b>	<b>59.3%</b>	<b>64.2%</b>	<b>65.0%</b>	<b>65.6%</b>	<b>65.4%</b>	<b>65.9%</b>

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

## 5. 附录：行业统计数据

表 10：行业统计数据

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
客运量 (百万)	<b>4,560</b>	<b>1,779</b>	<b>2,304</b>	<b>3,452</b>	<b>4,414</b>	<b>4,774</b>	<b>4,982</b>	<b>5,202</b>
O-D 旅客运输量 (百万)	3,974	1,570	2,017	2,960	3,793	4,097	4,269	4,458
航班数量 (百万)	37.5	19.7	24.2	29.5	35.3	37.3	38.9	40.3
客运增长, RPK, 同比变化 (%)	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.2%	4.9%
货运增长, CTK, 同比变化 (%)	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.4%	3.1%	2.6%
运力增长, ATK, 同比变化 (%)	2.9%	-44.5%	16.4%	22.1%	22.4%	8.5%	4.3%	3.7%
综合载运率 (%ATK)	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.4%	70.8%
客座率 (%ASK)	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	83.5%	83.7%	83.8%
全球经济实际增长, 同比变化 (%)	2.9%	-2.7%	6.6%	3.6%	3.5%	3.3%	3.2%	3.1%
全球贸易量 (%)	0.1%	-5.4%	9.0%	2.3%	-1.0%	2.8%	2.4%	0.5%
全球 CPI, 同比变化 (%)	3.6%	3.3%	4.7%	8.7%	6.7%	5.8%	4.2%	3.7%
收入 (十亿美元)	<b>838</b>	<b>384</b>	<b>513</b>	<b>738</b>	<b>909</b>	<b>969</b>	<b>1,008</b>	<b>1,053</b>
同比变化 (%)	3.2%	-54.1%	33.4%	44.1%	23.2%	6.5%	4.1%	4.5%
客运 (十亿美元)	607	189	242	437	648	687	716	751
货运 (十亿美元)	101	140	210	206	139	151	155	158
辅营收入和其他来源收入 (十亿美元)	130	55	61	95	122	130	137	145
客票收益率, 同比变化 (%)	-3.7%	-9.1%	4.9%	9.7%	8.5%	-4.2%	-0.9%	-0.1%
客运总收益率, 同比变化 (%)	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	5.9%	-4.1%	-0.7%	0.0%
货运收益率, 同比变化 (%)	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.7%	-2.0%	-0.5%	-0.5%
每 ATK 收入 (美分)	54	45	51	61	61	60	60	60
同比变化 (%)	0.3%	-17.4%	14.6%	18.0%	0.6%	-1.8%	-0.2%	0.7%
支出 (十亿美元)	<b>-795</b>	<b>-495</b>	<b>-556</b>	<b>-727</b>	<b>-846</b>	<b>-905</b>	<b>-941</b>	<b>-981</b>
同比变化 (%)	3.8%	-37.7%	12.3%	30.8%	16.4%	7.0%	4.0%	4.2%
燃油 (十亿美元)	-190	-80	-106	-215	-269	-261	-253	-252
占支出百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	26.8%	25.7%
劳动力成本 (十亿美元)	-180	-141	-150	-178	-215	-242	-260	-272
占支出百分比	22.6%	28.5%	27.0%	24.5%	25.5%	26.7%	27.7%	27.8%
布伦特原油价格 (美元/桶)	65	42	71	101	83	81	70	62
航空燃油价格 (美元/桶)	80	47	78	139	112	99	90	88
燃油消耗量 (十亿加仑)	96	52	62	76	92	99	103	106
非燃油成本 (十亿美元)	-605	-415	-450	-512	-577	-645	-689	-729
不含燃油的每 ATK 成本 (美分)	39	49	45	42	39	40	41	42
同比变化 (%)	1.6%	23.7%	-6.8%	-6.9%	-8.0%	3.0%	2.5%	2.0%
EBITDAR (十亿美元)	<b>148.1</b>	<b>-27.8</b>	<b>37.3</b>	<b>105.8</b>	<b>160.9</b>	<b>158.5</b>	<b>161.9</b>	<b>173.5</b>
EBITDAR 利润率 (%)	17.7%	-7.2%	7.3%	14.3%	17.7%	16.4%	16.1%	16.5%
息税前利润 (十亿美元)	<b>43.1</b>	<b>-110.9</b>	<b>-43.5</b>	<b>11.3</b>	<b>63.3</b>	<b>63.6</b>	<b>67.0</b>	<b>72.8</b>
息税前利润率 (%)	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.0%	6.6%	6.6%	6.9%
净利润 (十亿美元)	<b>26.4</b>	<b>-137.7</b>	<b>-40.4</b>	<b>-3.5</b>	<b>37.6</b>	<b>28.3</b>	<b>39.5</b>	<b>41.0</b>
净利润率 (%)	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	2.9%	3.9%	3.9%
每位离港乘客 (美元)	5.8	-77.4	-17.5	-1.0	8.5	5.9	7.9	7.9
投资资本回报率 (%)	<b>5.8%</b>	<b>-19.3%</b>	<b>-8.0%</b>	<b>2.0%</b>	<b>6.9%</b>	<b>6.5%</b>	<b>6.8%</b>	<b>6.8%</b>

资料来源：IATA 可持续发展与经济部门。

注：不包括破产重组和非现金一次性成本。包括所有商业航空公司。历史数据可能会有修改。更新日期：2025 年 12 月——下次更新日期：2026 年 6 月。

表 11：地区财务业绩

全球航空运输业	息税前利润率, 占收入的百分比					息税前利润 (十亿美元)				
	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
全球	1.5%	7.0%	6.6%	6.6%	6.9%	11.3	63.3	63.6	67.0	72.8
地区分析										
非洲地区	-3.1%	3.5%	3.7%	3.7%	3.7%	-0.4	0.5	0.6	0.6	0.7
亚太地区	-7.2%	4.8%	4.4%	4.7%	4.9%	-11.6	11.3	11.0	12.6	13.9
欧洲地区	3.9%	6.8%	6.2%	6.8%	6.9%	7.6	16.1	15.8	18.7	19.9
拉丁美洲地区	-1.9%	12.8%	13.8%	13.7%	14.6%	-0.7	5.4	6.2	6.6	7.8
中东地区	7.2%	13.0%	13.4%	13.3%	13.3%	2.4	6.1	6.0	6.6	6.8
北美地区	4.5%	6.8%	6.2%	5.9%	6.1%	12.6	21.5	20.4	19.2	20.5

资料来源: IATA 可持续发展与经济部门。

表 12：地区财务业绩

全球航空运输业	净利润率, 占收入的百分比					净利润 (十亿美元)				
	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
全球	-0.5%	4.1%	2.9%	3.9%	3.9%	-3.5	37.6	28.3	39.5	41.0
地区分析										
非洲地区	-7.0%	0.5%	0.4%	1.1%	1.0%	-0.8	0.1	0.1	0.2	0.2
亚太地区	-8.6%	2.1%	1.2%	2.3%	2.3%	-13.8	4.9	2.9	6.2	6.6
欧洲地区	2.7%	4.9%	3.5%	4.8%	4.9%	5.2	11.5	8.9	13.2	14.0
拉丁美洲地区	-9.5%	2.6%	-0.2%	5.2%	3.8%	-3.5	1.1	-0.1	2.5	2.0
中东地区	4.4%	9.3%	8.6%	9.3%	9.3%	2.4	6.1	6.0	6.6	6.8
北美地区	2.6%	4.4%	3.2%	3.3%	3.4%	7.2	14.1	10.5	10.8	11.3

资料来源: IATA 可持续发展与经济部门。

表 13：地区客运量业绩

全球航空运输业	客运量 (RPK)					客运运力 (ASK)				
	与上一年相比的变化率 (百分比)					与上一年相比的变化率 (百分比)				
	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
全球	64.9%	36.8%	10.6%	5.2%	4.9%	40.1%	31.1%	8.9%	4.9%	4.7%
地区分析										
非洲地区	84.3%	36.5%	12.7%	7.4%	6.0%	51.4%	35.6%	10.0%	5.3%	5.7%
亚太地区	32.3%	95.9%	17.5%	8.0%	7.3%	15.5%	75.0%	13.2%	6.6%	7.1%
欧洲地区	103.9%	20.3%	8.7%	5.0%	3.8%	69.6%	16.0%	8.1%	5.1%	3.8%
拉丁美洲地区	62.9%	16.8%	7.8%	7.1%	6.6%	54.4%	14.4%	7.2%	7.0%	6.5%
中东地区	144.4%	32.4%	9.7%	6.0%	6.1%	67.2%	24.7%	8.5%	5.9%	5.4%
北美地区	45.7%	15.1%	4.6%	0.2%	1.5%	28.7%	14.0%	4.7%	1.2%	1.0%

资料来源: IATA 可持续发展与经济部门。

注: 不包括破产重组和非现金一次性成本。包括所有商业航空公司。历史数据可能会有修改。更新日期: 2025 年 12 月 — 下次更新日期: 2026 年 6 月。

## 术语表

<b>ACTK</b>	可用货物吨公里	<b>OEM</b>	原始设备制造商
<b>ATK</b>	可用吨公里 (客运和货运)	<b>OPEC</b>	石油输出国组织
<b>ASK</b>	可用客座公里	<b>O-D</b>	始发地-目的地
<b>ATJ</b>	酒精转喷气燃料	<b>PAX</b>	乘客
<b>ATK</b>	可用吨公里	<b>PLF</b>	客座率
<b>BBL</b>	桶	<b>PMI</b>	采购经理人指数
<b>BLF</b>	盈亏平衡综合载运率	<b>PtL</b>	电转液
<b>CAGR</b>	平均复合增长率	<b>PPI</b>	生产者价格指数
<b>CLF</b>	货邮载运率	<b>ppt</b>	百分点
<b>CORSIA</b>	国际航空运输业碳抵消和减排计划	<b>REER</b>	实际有效汇率指数
<b>CPI</b>	消费者价格指数	<b>RPK</b>	收入客公里
<b>CTK</b>	货物吨公里	<b>RATK</b>	每 ATK 收入
<b>EBIT</b>	息税前利润	<b>RTK</b>	收入吨公里
<b>GDP</b>	国内生产总值	<b>SA</b>	季节性调整
<b>HEFA</b>	加氢酯和脂肪酸	<b>SAF</b>	可持续航空燃料
<b>LCC</b>	低成本航空公司	<b>QoQ</b>	季度环比
<b>LF</b>	载运率	<b>USD</b>	美元
<b>MoM</b>	月度环比	<b>YoY</b>	同比变化
<b>NGL</b>	天然气凝液	<b>YTD</b>	年初迄今

## 地区的定义

**北美地区：**百慕大、加拿大、圣皮埃尔和密克隆、美国（包括阿拉斯加和夏威夷，但不包括波多黎各和美属维尔京群岛）。

**中美洲/加勒比海地区：**安圭拉、安提瓜和巴布达、阿鲁巴、巴哈马、巴巴多斯、伯利兹、英属维尔京群岛、开曼群岛、哥斯达黎加、古巴、多米尼克、多米尼加共和国、萨尔瓦多、格林纳达、瓜德罗普、危地马拉、海地、洪都拉斯、牙买加、马提尼克、墨西哥、蒙特塞拉特、荷属安的列斯、尼加拉瓜、巴拿马、波多黎各、圣基茨-尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、特立尼达和多巴哥、特克斯和凯科斯群岛、美属维尔京群岛。

**南美地区：**阿根廷、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、法属圭亚那、圭亚那、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭、委内瑞拉。

**欧洲地区：**阿尔巴尼亚、安道尔、亚美尼亚、奥地利、阿塞拜疆、白俄罗斯、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、法罗群岛、芬兰、法国、格鲁吉亚、德国、希腊、格陵兰、匈牙利、冰岛、爱尔兰共和国、以色列、意大利、拉脱维亚、列支敦士登、立陶宛、卢森堡、马其顿（前南斯拉夫共和国）、马耳他、摩尔多瓦、摩纳哥、荷兰、挪威、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、俄罗斯联邦、圣马力诺、塞尔维亚和黑山、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰、英国。

**中东地区：**巴林、伊朗、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、阿拉伯叙利亚共和国、阿拉伯联合酋长国、也门。

**北非地区：**阿尔及利亚、埃及、利比亚、摩洛哥、苏丹、突尼斯。

**南非地区：**安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、厄立特里亚、赤道几内亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、马约特、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、留尼汪、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、斯威士兰、坦桑尼亚、多哥、乌干达、赞比亚、津巴布韦。

**远东地区：**阿富汗、孟加拉国、不丹、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中华人民共和国、中国香港特别行政区、印度、印度尼西亚、日本、哈萨克斯坦、朝鲜民主主义人民共和国、大韩民国、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、中国澳门特别行政区、马来西亚、马尔代夫、蒙古国、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、新加坡、斯里兰卡、中国台北、塔吉克斯坦、泰国、东帝汶、土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、越南。

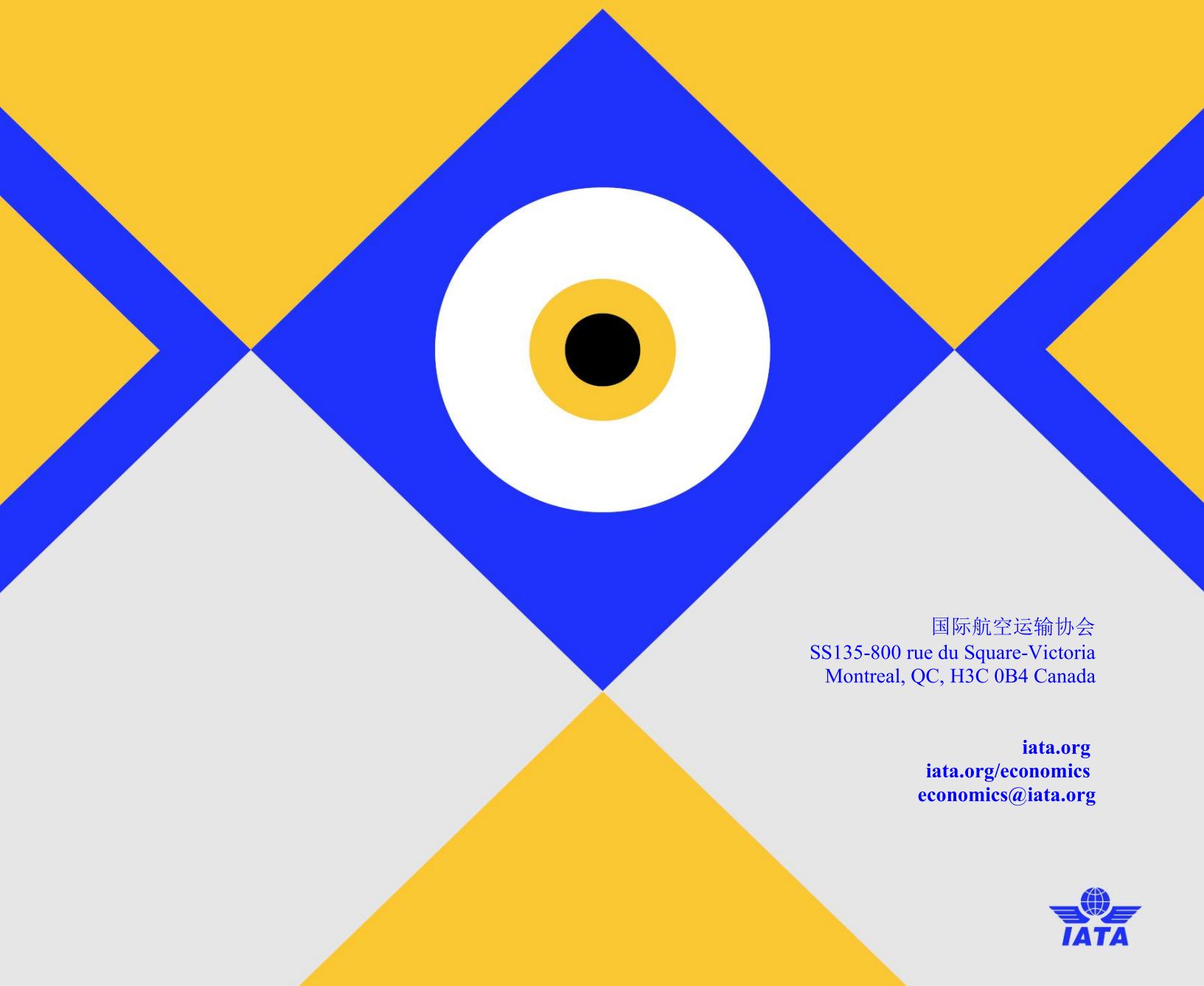
**西南太平洋地区：**美属萨摩亚、澳大利亚、库克群岛、斐济、法属波利尼西亚、关岛、基里巴斯、马绍尔群岛、密克罗尼西亚、瑙鲁、新喀里多尼亚、新西兰、纽埃、北马里亚纳群岛、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、所罗门群岛、汤加、图瓦卢、美国本土外小岛屿、瓦努阿图、瓦利斯和富图纳群岛。

## 图目录

图 1: 中国按国别出口额 (名义同比变化), 十亿美元, 2025 年 1-8 月	4
图 2: 全球 GDP 增长率, 同比变化 (%) 及 Q4 同比变化 (%)	5
图 3: AI 预测的十年期年均劳动生产率增长率提升幅度 (百分点)	6
图 4: 全球能源投资, 2015-2025 年, 万亿美元 (按 2024 年汇率计算)	7
图 5: 全球 RPK 与 GDP 增长率, 同比变化 (%)	9
图 6: 各地区客运量增长, 同比变化 (%)	9
图 7: 各地区对全球客运量增长的贡献 (十亿 RPK) 及年增长率同比变化 (%)	10
图 8: 客座率 (%) 与客运总收益率同比变化 (%)	11
图 9: 全球 CTK 与 GDP 增长率及商品贸易量增长率, 同比变化 (%)	12
图 10: 全球航空货运与海运货运收益率 (美元/公斤), 及航空货运对海运货运收益率比率	13
图 11: 各地区货运量增长, 同比变化 (%)	14
图 12: 全球航空公司净利润 (十亿美元) 及净利润率 (占收入的百分比)	15
图 13: 全球航空公司客票收益 (每 RPK 美元收入) 与航空燃油价格指数 (以 2010 年为基准, 基准值=100)	17
图 14: 全球航空公司单位成本构成与单位收入 (美分/ATK)	18
图 15: 1996-2026 年全球航空业资本回报率与加权平均资本成本占投资资本的百分比	20
图 16: 飞机订单积压量及其与现役机队比例关系	21
图 17: 飞机交付量 (含 2025-2026 年预测) 与疫情前理论趋势对比	21
图 18: 按地区划分的飞机交付量 (已下单及计划交付)	22
图 19: 按事件类型划分的货机机队规模变化	23
图 20: 1999 年与 2024 年美国现役航线运输飞行员执照 (ATPL) 持有者年龄分布	24
图 21: 2023-2025 年影响航空运输业的主要员工罢工事件	25
图 22: 布伦特原油价格与期货曲线、航空燃油价格和裂解价差 (美元/桶)	26
图 23: 航空燃油裂解价差 (全球航空燃油价格减去即期布伦特原油价格), 美元/桶	27
图 24: 欧盟 SAF 隐含价格、市场交易 SAF 价格与传统航空燃油价格对比 (美元/吨)	28
图 25: 新增及累计 SAF 采购协议数量	29
图 26: IATA CORSIA 第一阶段抵消需求量预测, 百万吨二氧化碳, 区间值, 2024-2026 年	29
图 27: 纳入 EU ETS 范围的航空业二氧化碳排放量	30
图 28: 部分国家实际有效汇率 (REER) 指数, 以 2024 年 1 月为基准, 基准值=100	32

## 表目录

表 1: 1997-2014 年美国多要素生产率增长贡献度排名前十的行业	6
表 2: 关键行业客运量指标	11
表 3: 关键行业货运量指标	14
表 4: 关键财务指标概览	16
表 5: 关键行业盈利能力指标	19
表 6: 关键行业劳动力指标概览	25
表 7: 关键行业燃油指标	27
表 8: 地区财务业绩	33
表 9: 地区财务业绩	35
表 10: 行业统计数据	36
表 11: 地区财务业绩	37
表 12: 地区财务业绩	37
表 13: 地区客运量业绩	37



国际航空运输协会  
SS135-800 rue du Square-Victoria  
Montreal, QC, H3C 0B4 Canada

[iata.org](http://iata.org)  
[iata.org/economics](http://iata.org/economics)  
[economics@iata.org](mailto:economics@iata.org)

