

2025年6月

IATA可持续发展与经济部门

全球航空运输业前景展望

保护主义抬头



目录

- 1. 关键点 3
- 2. 保护主义抬头 4
- 3. 运输量常态化与运力受限 8
 - 3.1 航空客运量..... 8
 - 3.2 航空货运量..... 11
- 4. 航空公司财务业绩..... 14
 - 4.1 营收变化..... 17
 - 4.2. 盈利能力..... 18
 - 4.3. 资本成本..... 20
 - 4.4 飞机与所有权..... 21
 - 4.5 劳动力..... 23
 - 4.6 航空燃油..... 24
 - 4.7 可持续航空燃料和CORSIA..... 26
 - 4.8 地区分析..... 27
- 5. 附录..... 31
 - 5.1 行业统计数据..... 31
 - 5.2 术语表..... 33
 - 5.3 图目录..... 34
 - 5.4 表目录..... 34

1. 关键点

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。

- 过去几年，全球GDP增长率维持在略高于3%的水平，据原本预期未来数年将保持此趋势。然而，受美国贸易政策影响，保护主义势头不断上升，已达到数十年来未见的水平，导致增长前景不明朗。
- 全球经济增速预计将降至2.5%，较此前共识值下滑0.5个百分点。预计美国GDP受冲击最大，增速或在2025年回落1个百分点，至约1.5%。其他主要经济体的增长速度也将低于先前预期。
- 当前贸易环境面临关税高企、波动不定的困境。值得庆幸的是，货物贸易占比相对服务贸易有所下降。只要服务贸易能继续免受关税政策影响，其增长将缓解整体经济所承受的冲击。
- 油价走低为全球经济提供支撑。预计2025年布伦特原油均价为每桶69美元，较2024年下跌13%；航空煤油均价预计为每桶86美元。
- 若美元对主要贸易伙伴货币显著贬值，将提振非美元经济体的经济活动。
- 受益于原油价格下行，全球整体通胀率将有所回落，但美国商品价格反而可能上升。核心通胀率（已剔除食品和能源价格）黏性较强，且在多个国家超过整体通胀率，这将限制各国央行下调政策利率的空间作为应对经济放缓的有力措施。
- 经济放缓国家的失业率将上升。以美国为例，若美国联邦政府裁员潮反映在官方统计中，失业率将尤为显著。不过，失业率将从接近历史低位的水平回升。若增幅控制在约1个百分点，家庭消费尚可勉力维持。
- 预计2025年航空客运量同比增速将从2024年的10.6%放缓至5.8%。除上述宏观经济因素影响外，供应链瓶颈仍将持续制约航空公司的增长潜力，并延缓其减排进展。
- 全球航空货运量增长预计在2025年大幅放缓，同比增速或仅为0.7%。加征关税将抑制贸易活动，而“小额包裹豁免”政策（800美元以下包裹免关税）取消同样造成重要影响。此外，相对竞争力亦是重要因素——海运运价下跌使航空货运吸引力相对下降。
- 尽管种种事实已然注定2025年将是变幻莫测的一年，航空业利润仍有望保持相对稳健。燃油成本下降或刺激额外的航空运输需求。供应链中断虽为不利因素，但其“利好”一面在于载运率随之提升，有力支撑航司盈利。
- 目前，飞机交付数量较历史高位滞后约30%，未交付订单积压量创17,000架历史新高。若积压增量仅由交付延迟导致，则意味着航司当前短缺的运力约达5400架，占全球现役机队的18%。按年产能约2000架计算，这一缺口预计需3至5年才能补足。
- 2025年航司营收预计与2024年基本持平，净利润预计为360亿美元，净利润率仅为3.7%。尽管这一表现属行业历史相对高点，但仍仅占全球平均行业利润率的一半。

2. 保护主义抬头

自2023年以来，全球GDP增长率罕见地维持在略高于3%的水平，许多经济学家此前预计，未来数年GDP增长将继续保持这一长期平均水平。然而，随着美国政府全面加征商品贸易关税，并对特定国家与商品实施更高税率，受到针对的贸易伙伴陆续采取反制措施，全球经济下行风险日益显现。

这些措施对全球经济和航空运输业的影响程度，取决于全球经济各领域、各层面之间复杂的动态关联。这些关系具有动态性，会随时间演变，致使最终影响难以预测。关键因素包括：各经济体的贸易依存度、实际受关税影响的贸易规模、关税加征幅度以及加征起点的高低。此外，影响程度还取决于消费者或企业对关税政策的应对，这又与商品的不可替代性和绝对必要性密切相关：若商品不可替代且绝对必需，则进口量大体不变；若存在非应税替代品，则进口流向会发生转移；若商品为非必要商品，则进口需求下降。消费者或企业的选择将受商品绝对价格和相对价格的影响，同时也取决于各国央行对通胀变化的货币政策响应。汇率可能随利率政策、整体经济前景及贸易流动而波动。通常而言，货币升值将抑制出口、促进进口，而特朗普政府长期主张美元贬值有利于美国制造业复兴。¹

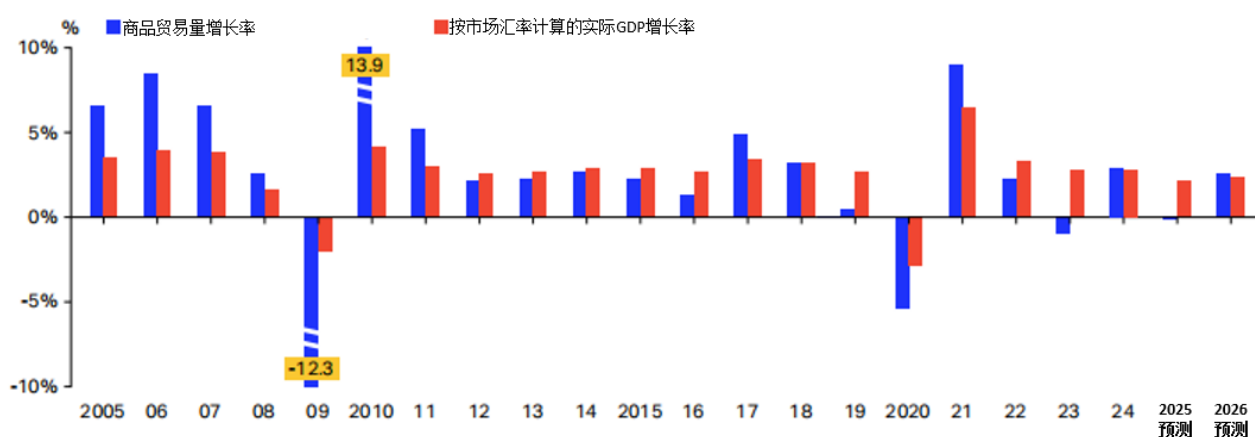
关税对贸易和经济的另一重影响源于当今全球供应链的重要性——全球供应链保障了国际生产网络所需的中间品。2022年，中间产品贸易占全球贸易总量超过40%，在发达国家中，这一比例甚至更高。20世纪70-80年代，全球化的特征是大型跨国企业在海外开设众多子公司。如今，这一模式已基本被全球供应链崛起所取代。现代生产已分散于多个国家，商品在完成前多次跨越国界，各组件和附加价值逐步积累后，最终进入消费市场。开展跨境贸易业务的企业往往兼营进出口业务而非仅从事其中之一，这种供应结构可能以意想不到的方式放大关税传导链条对航空运输业的影响。

今时不同往日

贸易历来是全球GDP增长的关键驱动力，任何形式的贸易疲软都可能抑制全球商业周期的活力和航空运输业的业务活动（见图1）。

2024年全球贸易额创下33万亿美元的历史新高，较2023年增长近4%，为全球GDP约3%的实际增速（2024年名义GDP为110万亿美元）做出突出贡献。²近年来，世界贸易格局已发生深刻变革：服务贸易总额自2005年的7.1万亿美元增长至2022年的17.6万亿美元（包括世界贸易组织《服务贸易总协定》（GATS）所界定的所有服务模式，见图2）。

图1：贸易增长率与GDP增长率



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用来自国际货币基金组织（IMF）的数据

¹ 参见Barry Eichengreen于2025年1月10日在《世界报业辛迪加》上发表的《Can Trump Dump the Dollar?》。

² 数据来源：联合国贸发会议《全球贸易更新》报告，2025年3月

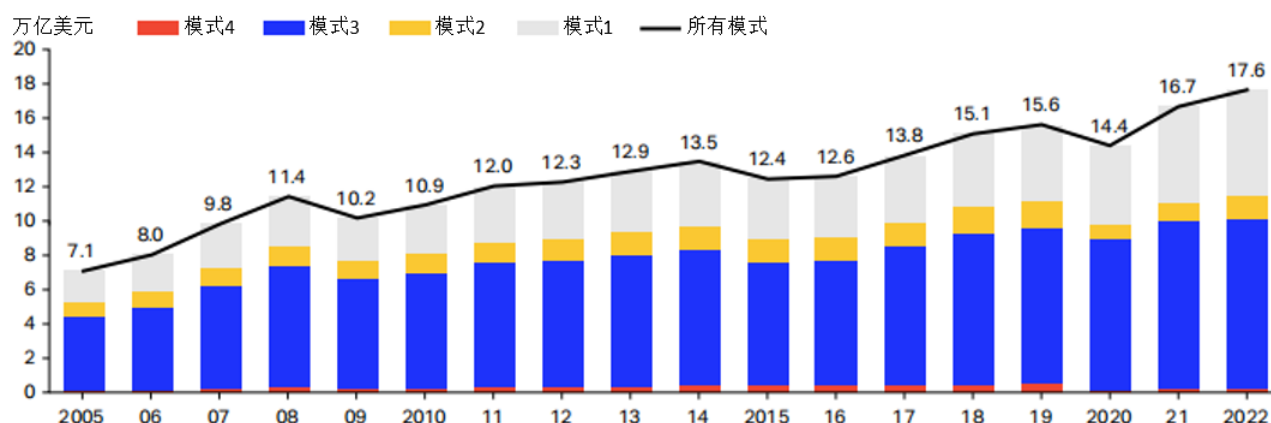
根据上述定义，2022年服务贸易在全球贸易中占比为42%，而货物贸易占58%。若仅统计跨境交付服务模式（即模式1），其贸易额约为6万亿美元。事实上，按照国际收支口径，2022年服务贸易额在总贸易额中的占比约为22%。³服务贸易的增长已逐步推动全球经济从“工业主导”向“服务主导”转型。如今，服务业贡献了全球GDP的67%，是2022年工业占比（29%）的两倍有余。⁴

2024年，美国制造业占GDP的比重仅为9.9%，而20世纪50年代初期曾高达28%。中国也已转型为服务主导型经济体，其中服务业占GDP的55%，工业为37%，其余为农业。虽然制造业总量在持续增长，

但其增速已长期低于服务业，因而占比下降。鉴于关税适用于货物贸易而非服务贸易，货物在全球贸易与经济中占比的持续下降确实能在一定程度上减缓关税政策的冲击。但若贸易战的战火蔓延至服务贸易领域，后果将被放大。

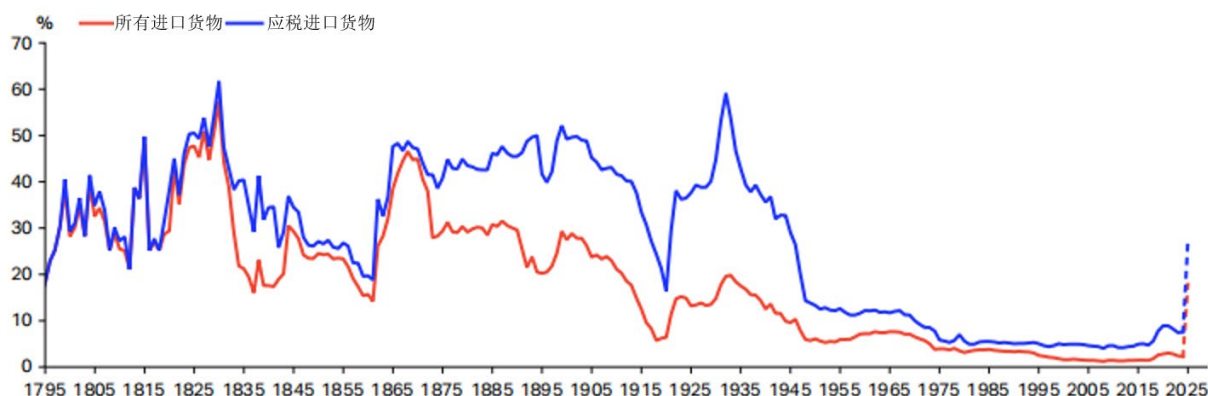
本轮加税的初始水平远低于往期：2017年贸易战前，美国平均进口关税已降至历史低点，约2%。按当前已宣布的关税措施，商品进口整体有效关税税率预计达18%，创下自20世纪30年代以来最高水平。⁵因此，2025年的关税冲击远超特朗普上次执政时期，对全球经济的挑战也更为严峻（见图3）。

图2：2005-2022年按供应模式分类的全球商业服务贸易（万亿美元）



资料来源：世贸组织；注：模式1—跨境交付；模式2—境外消费；模式3—商业存在；模式4—自然人流动

图3：1790年-2025年间，美国所有进口货物及应税进口货物的平均关税税率（%）（虚线为预测值）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门、Macrobond公司、彼得森国际经济研究所（PIIE）、美国税务基金会、美国国际贸易委员会（US ITC）、耶鲁大学预算实验室、彭博社

³ 欧盟统计局2024年7月发布的《世界服务贸易报告》。

⁴ 联合国贸发会议

⁵ 《美国关税现状：2025年5月12日》，耶鲁大学预算实验室

尽管当前关税水平已大幅上升，但仍远低于1930年赫伯特·胡佛总统签署的《斯穆特-霍利关税法案》所施加的极端关税政策。该法案将美国对应税进口商品的平均关税从约40%提升至近60%，激起全球范围内的报复性措施，直接加剧经济萧条，并延长了“大萧条”的持续时间。受此影响，全球贸易额暴跌65%，“大萧条”直至1939年才结束。自18世纪末期以来，美国历史上最高关税是约翰·昆西·亚当斯总统于1828年实施的“可憎关税”（由于对南方各州经济影响显著，被批评者称为“可憎关税”）。巧合的是，亚当斯总统和胡佛总统均在连任竞选中落败。

美元的对外价值

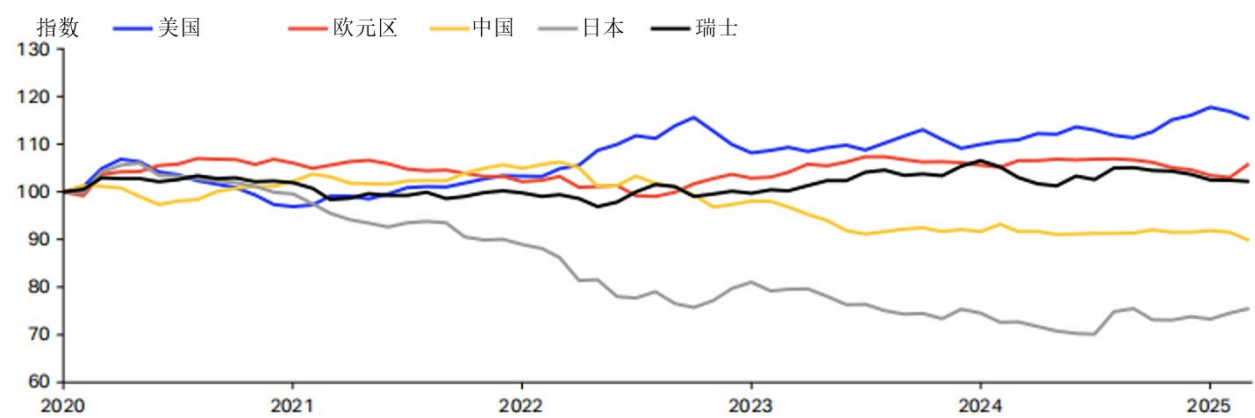
除了提高关税，美国政府目前也在寻找压低美元汇率、削弱美元对其他主要货币的外部价值的方式。总体而言，美元贬值有利于全球经济：一方面能降低以美元计价的国际贸易成本，另一方面能减轻非美借款人的美元债务负担（如图4）。对于航空运输业而言，这两方面影响都不容忽视。首先，燃油成本约占航空公司总成本的30%；其次，航空公司的债务负担虽在下降，但仍处高位。就此而言，美元走弱有助于缓冲关税上调对航空运输业的不利影响。

但美国主动寻求本币贬值的动机却不甚明晰。乍看之下，货币贬值虽能理论上扶持出口商、抑制进口商（正如前文所述，这也取决于商品是否有可替代

性），但显而易见的是，这同时也会推高进口商品价格、加剧通胀并抑制国内消费。此外，美国必须吸引海外资本以弥补经常账赤字（即财政赤字和贸易赤字，2024年经常账赤字占GDP的3.9%，且自1975年以来几乎持续赤字）以及联邦政府高达36万亿美元的债务总额。若外国投资者因美元贬值预期而撤离美元资产，或在其他市场发现更优投资标的，美国将被迫加息吸引资本，此举将进一步拖累经济，形成“经济放缓 - 本币贬值 - 被迫加息”的恶性循环。不过，美国很可能不会陷入这个困局，由于美国是世界储备货币发行国，因此美元拥有所谓的“过度特权”。⁶这意味着，即便美国自身是经济动荡的源头，美元通常仍会因避险情绪而升值。

尽管2025年全球保护主义政策的走向仍存在较大不确定性，但学界对进口关税的宏观经济负面效应已形成高度共识。整体而言，大量实证研究表明关税的负面影响远超正面效应：⁷不仅抑制征税国的GDP增长，还对出口和投资产生不利影响。不利影响还会因全球价值链的高度嵌套性而被进一步放大。短期内推高消费价格通胀，随后才会回落。有充分理由相信，保护主义抬头将导致长期贸易萎缩和GDP增长放缓。投资缺口会制约潜在经济增长率和GDP总量，压缩整体经济规模。此外，由于全球价值链通过降低进口投入品价格和促进知识转移，对提升生产率发挥着最显著的推动作用，若全球价值链受损，长期后果将更为严重。

图4：实际有效汇率指数（广义），以2020年为基准，基准值=100



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用来自MacroBond的数据
注：实际有效汇率（REER）按贸易伙伴的权重计算，且已按通胀因素调整。

⁶ 前法国财长吉斯卡尔·德斯坦（Valéry Giscard d'Estaing）在20世纪60年代提出这个概念。
⁷ Hans Dellmo, 《提高进口关税的宏观经济效应》，瑞典央行，2025年1月

冲击之下韧性犹存

从截至5月中旬已知的关税政策动态来看，2025年全球GDP增速较政策实施前的预期可能下降 0.5个百分点，至2.5%左右，其中：美国GDP增速或锐减1个百分点，回落至1.5%左右；欧元区经济增长可能艰难维系在1%；日本增速恐难超0.5%；中国实际增长率或接近4%，低于政府5%的目标；印度的增长或将不超过6%；墨西哥与俄罗斯的经济增速预计显著放缓。

得益于油价下行，全球通胀水平有望同步回落。预计2025年布伦特原油均价将为每桶69美元。

鉴于主要经济体失业率已处于或接近历史低位，且将受经济周期放缓及美国联邦政府缩编影响，失业率上行似乎不可避免。然而，GDP增长预期是“减速”而非“衰退”，这表明失业率升幅应可控制在1个百分点以内。这意味着失业率仍将处于历史低位区间，收入仍可支撑家庭消费（包括航空出行需求），尽管支撑力度正逐步减弱。

预计2025年全球航空运输需求的增长速度将低于此前预期。虽然需求增长放缓，但恰逢油价走低且新飞机供应受限，二者的共同作用（降低运营成本且载运率提升）在一定程度上保障了行业收益。需特别关注的是，飞机及零部件关税正在扰乱本已脆弱的航空制造供应链，导致本就滞后的飞机交付进度进一步延误。值此之际，各方应充分认识到：航空运输无疑是全球化程度最高的产业之一。自1944年52个国家签署《国际民用航空公约》（通称《芝加哥公约》）⁸并创立全球民航体系以来，各缔约国始终致力于建立统一规章条例，避免蓄意分裂行为扰乱行业运行。此外，1979年签署的关于飞机与零部件的多边协定亦明确支持免除飞机及零部件关税。在保护主义抬头的今天，这项协定的重要性和必要性达到了前所未有的高度。

⁸ [《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》），1944年12月7日签署于芝加哥](#)

3. 运输量常态化与运力受限

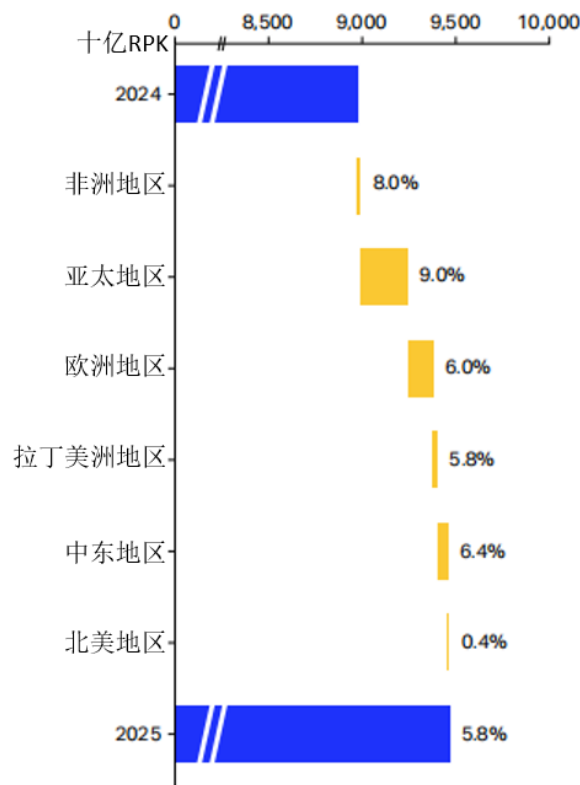
3.1 航空客运量

过去几年全球经济的强劲复苏势头正在逐渐减弱。美国新政府近期的政策转向加剧了不确定性，使本就脆弱的地缘政治格局更加紧张。虽然这将抑制航空运输增长，但现阶段预计不会对全行业客运量产生大规模冲击。与此同时，围绕飞机制造供应链中断的担忧不断升级，也将对运输量增长构成压力。在此背景下，航空公司不得不通过最大化载运率和机组利用率来维持业务增长。

以收入乘客公里数（RPK）为单位，2025年全球航空出行需求预计增长5.8%，较2024年12月发布的《全球航空运输业前景展望》报告预测的8.0%的同比增长率有所下调。亚太地区将成为增长最快的区域，同比增幅预计达9%，贡献2025年全行业52%的RPK增量（见图5），充分反映该地区蓬勃的经济增长势头与持续的国际航线扩张。欧洲位居第二，预计RPK同比增长6%，贡献2025年总增量的28%。尽管欧洲市场业已成熟，但在低成本航空（LCC）板块推动下仍有超越行业平均增长的潜力——该板块2024年主要因发动机可靠性问题受挫。

在中东地区战略区位优势及政府投资的推动下，预计该区域2025年RPK增速将达6.4%。拉丁美洲增速预计回落至5.8%，与全球行业均值持平，反映该地区脆弱的宏观经济状况及汇率波动。值得关注的是，北美地区今年RPK增量将低于非洲。作为最发达市场，其增速放缓在情理之中，但受全球及美国GDP增长预期下行的影响，0.4%的同比增幅较2024年12月预测进一步下调。

图5：各地区对全球客运量增长的贡献
（单位：十亿RPK，年增长率%）



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

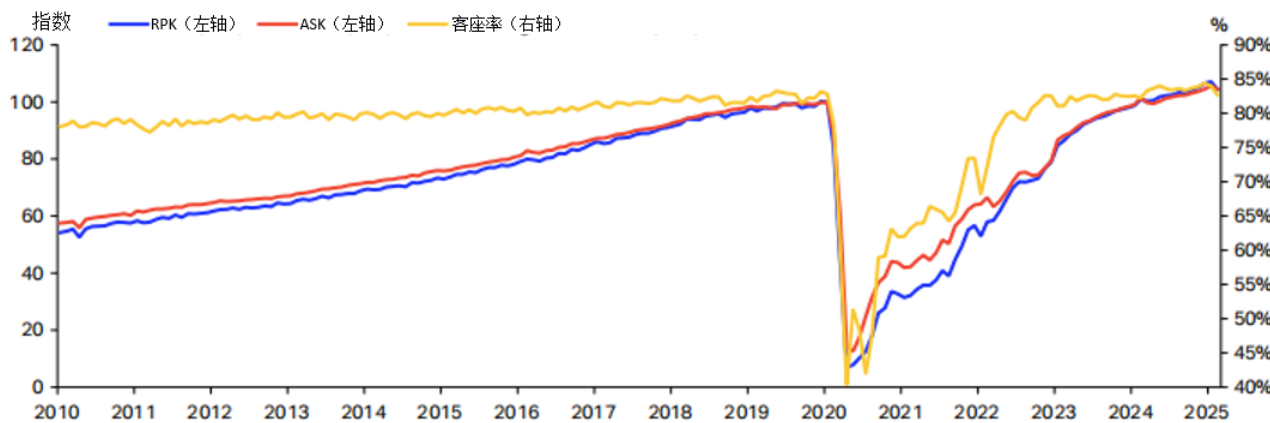
2025年，全球航空业客座率有望创下历史新高，达84%，较2024年提升0.5个百分点（见图6）。除北美和拉丁美洲外，其他各地区的客座率均预计有所上升。北美地区客座率下降，主要是因为关税政策的不确定性、移民政策收紧、联邦政府裁员等因素导致旅客出行意愿降低。拉美地区客座率下滑则归因于多国货币兑美元贬值，削弱本地消费者购买力，尤其影响国内航线。

2025年第一季度，全球国内客运量增长仅为1.4%，且全球最大市场（美国市场）出现同比下降。相比之下，国际市场表现明显更佳——虽整体增速低于2024年，但多数地区名义运输量都创下新高。这一增长势头主要源自亚洲市场的超常表现，尤其是中亚地区，其国际航线客运量同比增长高达9.4%，总客运量增幅更是高达22.4%。

这主要得益于该地区贸易与旅游业的增长、政治环境相对稳定及其得天独厚的地理位置形成的连接欧亚的天然枢纽区位。此外，当地航司正积极开通新航线，加强与东南亚等高增长市场的连通性（见图7）。

多个新兴航空运输市场实现了显著扩张，客运量增长展现出强劲潜力。北非国家因地理位置临近欧洲和中东这两大成熟空运市场，2025年第1季度同比增长18.0%，超越行业平均水平。中东欧地区整体同比增长2.4%，低于行业平均（5.3%）。尽管波兰与匈牙利的表现亮眼，但俄乌冲突持续制约该区域的增长与整体表现。

图6：季节性调整后的行业收入客公里（RPK）、可用客公里（ASK）及客座率（以2020年1月为基准，基准值=100）

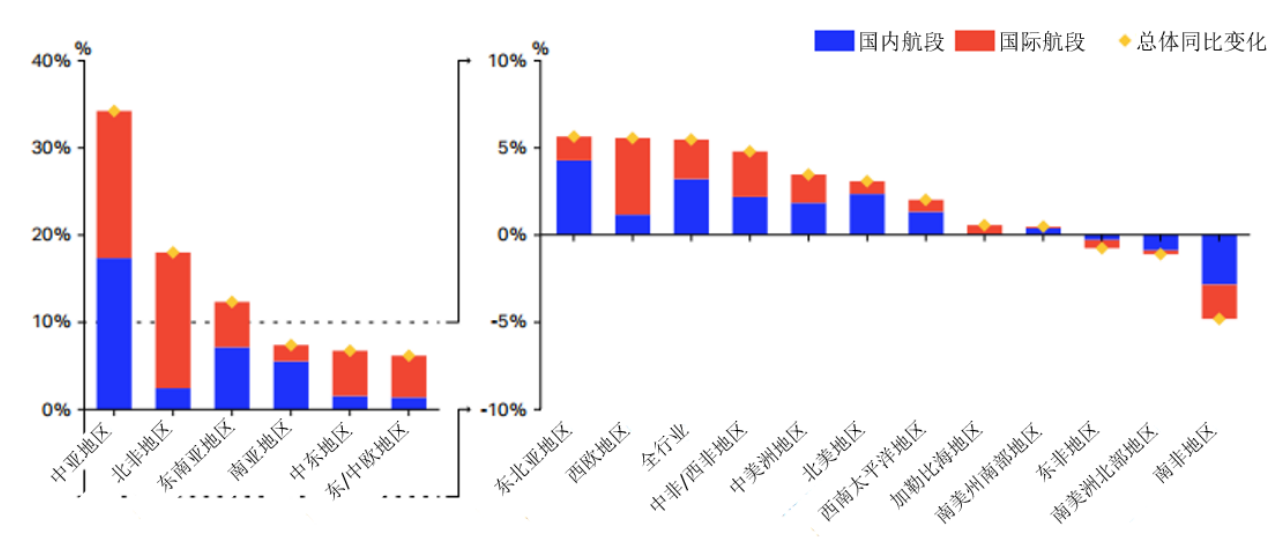


资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用IATA信息与数据（月度统计）的数据

与此形成对比的是美洲地区的明显转变：曾在2020年疫情后率先复苏的北美地区的客运增长现正放缓，加拿大和墨西哥的客运量则因美国近期贸易与移民政策变化而受挫。美国航空客运市场的疲软也影响其邻近地区，加勒比、中美洲与南美洲的国内及国际航段均呈现放缓趋势。

2025年行业发展建立在2024年的高基数之上。2024年所有地区的始发地-目的地客运量均创下历史新高。其中亚太地区增速最高（同比增加17.3%），非洲（同比增加13.3%），中东地区亦表现亮眼（同比增加9.5%）。总运输量同比提升10.6%，可用座公里（ASK）同比上涨8.8%，推动客座率跃升1.3个百分点至83.5%的历史高位。

图7：按客运量来源地划分的客运量总增长率，2025年第1季度，增长率%



注：条形部分代表国际或国内航段客运量对地区总增长率的贡献。

资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用DDS统计数据

表1：关键客运量指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预测	2025预测
客运量（百万）	4,560	1,779	2,304	3,452	4,426	4,779	4,988
O-D旅客运输量（百万）	3,974	1,570	2,017	2,962	3,792	4,100	4,291
RPK，十亿	8,688	2,974	3,623	5,973	8,171	9,037	9,565
同比变化（%）	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.8%
航班数量（百万）	37.5	19.7	24.2	29.5	35.5	37.4	38.3
同比变化（%）	-0.8%	-47.5%	22.8%	21.9%	20.3%	5.2%	2.6%
ASK，同比变化（%）	3.4%	-56.6%	18.7%	40.1%	31.1%	8.8%	5.2%
客座率，ASK（%）	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	83.5%	84.0%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

3.2 航空货运量

2024年全球货物贸易实现增长，支撑增长的关键领域包括服装（同比增长3%）、办公设备（同比增长10%）和电子产品（同比增长6%），主要驱动力来自电子商务活动的蓬勃发展。⁹另一方面，包括金属（同比减少6%）和汽车（同比减少1%）在内的行业分别出现了下滑。¹⁰中东及乌克兰的军事冲突亦对全球贸易造成冲击，导致可用空域受限。

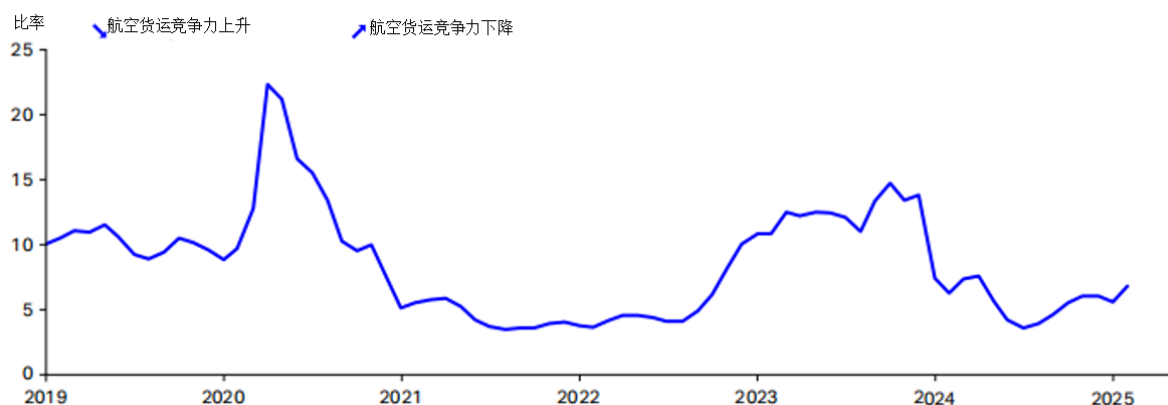
世贸组织（WTO）预计，2025年全球贸易量将基本与2024年持平。保护主义抬头进一步扰乱了全球供应链，抑制了贸易量增长。尤其是中东局势发展导致海运成本上升、运输延误频发，不仅影响了货物的及时交付，同时也阻碍了部分国际贸易活动。

航空货运在2024年获得了一定程度的利好，这是因为与海运相比，空运费率更具竞争力（图8），因而部分原本走海运的货物转向空运。

不过，这一相对优势在2025年初开始消退，目前海运价格已基本回落至2024年1月的水平（图9）。

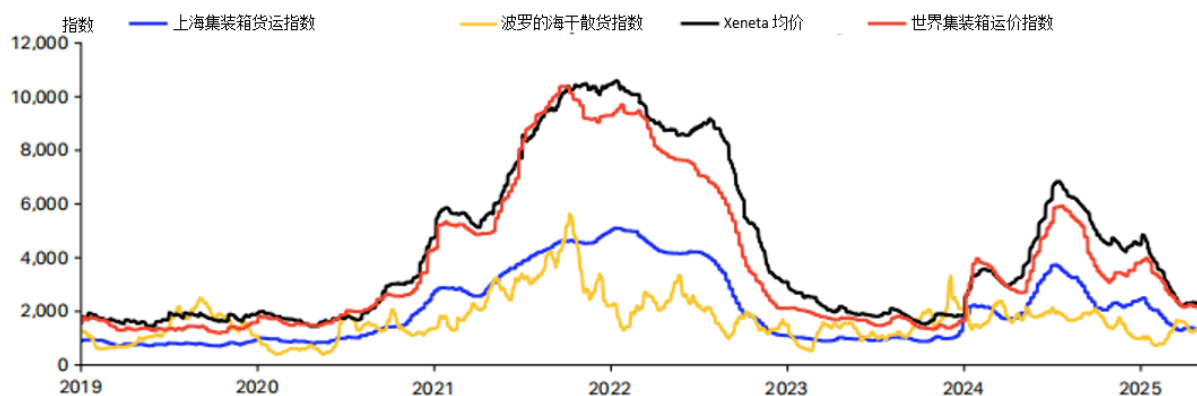
航空货运需求无疑将受到空运与海运相对成本，以及关税引发的需求变化的双重影响。其中，最为关键的因素之一是：美国取消了“小额包裹豁免”政策。根据该政策，价值低于800美元的商品空运入美时免征关税与进口税。这一政策的取消将显著抑制美亚贸易通道的电子商务增长。2024年数据显示，超过10亿件空运入境美国的包裹享受此项豁免政策。按每件包裹平均1.3公斤估算，同时假设约45%的小额免税包裹始发地为中国，则这些包裹折合约70亿货运吨公里（CTK）。

图8：空运与海运的相对价格



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，Xeneta平台、波罗的海干散货指数、世界集装箱运价指数（WCI）、上海航运交易所、国际航协智能货运（CargoIS）、彭博社

图9：全球货物海运费率（指数）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，Xeneta平台、波罗的海干散货指数、世界集装箱运价指数（WCI）、上海航运交易所、彭博社

⁹ 世贸组织

¹⁰ 世贸组织

基于此测算，基于“小额包裹豁免”政策的货运贸易可能占亚洲地区CTK的7%，占全球航空货运量的近3%。随着该豁免政策取消，相关贸易预计将显著萎缩，这将对中国至美国的空运运价造成实质性影响。不过，中国电商品牌可能会将出口重心转向其他市场，或通过第三国转运以规避相关关税政策。积极的一面是，航空运输的两类重要商品——药品和电子产品均免征关税。

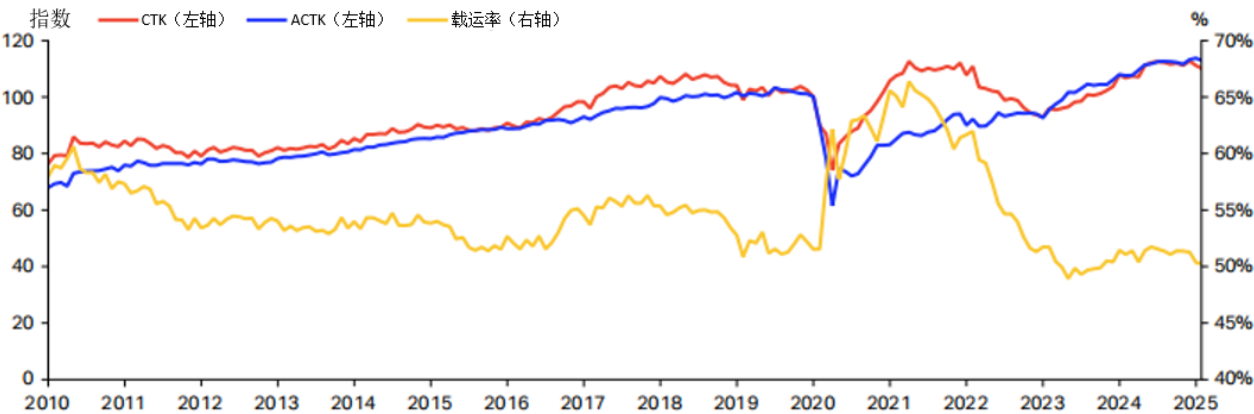
以货运吨公里（CTK）计，2024年全球航空货运量创历史新高，不仅较2023年同比增长11.3%，也较2021年的历史峰值高出0.6个百分点（图10）。2025年第1季度CTK同比增长2.4%（图11）。这种增长在一定程度上是由于企业为规避美国高额关税“抢先发货”带来的短期需求拉动。随着短期需求逐渐消退，未来数月的增长势头预计将进一步减弱。

预计2025年航空货运总量同比增速不超过0.7%。

从区域表现看，2024年所有区域均实现货运量增长。2025年第1季度，多数区域保持增长态势，但非洲和中东地区因2024年基数较高，分别下滑8.9%和7.7%（图11）

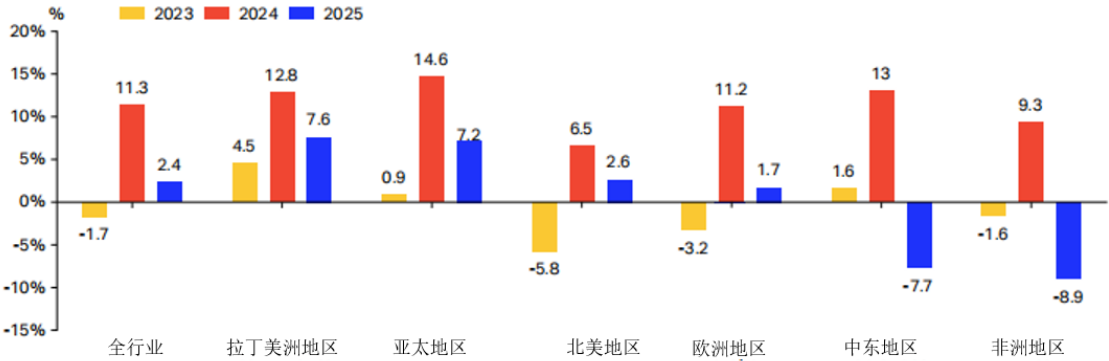
拉美航司以2025年第1季度货运量同比增速7.6%领跑，主要是由于存在货运复苏滞后效应——该区域直到2024年才首次超越2019年水平。亚太地区紧随其后，2025年第1季度货运量同比增长7.2%，主要原因在于俄罗斯空域准入及亚洲商品需求上升。北美和欧洲同比增速较为温和，分别为2.6%和1.7%。然而，在未来数月中，贸易政策变化预计将减缓甚至逆转这些增长态势，部分原因在于企业为应对关税上调已提前装运货物。

图10：季节性调整后的可用货物吨公里（ACTK）、货物吨公里（CTK）及载运率（以2020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，使用IATA信息与数据（月度统计）的数据

图11：2022年-2025年第1季度全球CTK，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

2024年，全球航空货运运力同比增长7.4%，增幅显著。但进入2025年第1季度，增速已放缓至3.2%。当前运力增长主要受限于持续的供应链中断以及机队数量不足等制约因素。

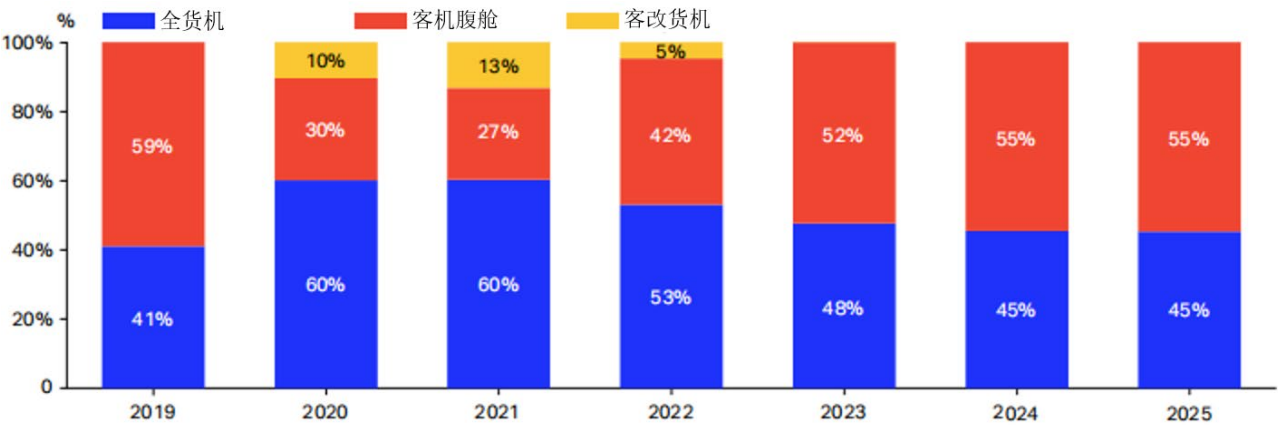
2024年增幅最大的是长途运输航线，货运量同比增长16.6%，2025年第1季度同比增长3.1%。这部分增长很大程度上归因于客机腹舱运力的恢复：2024年客机腹舱货运量同比跃升14.4%，2025年第1季度同比增长4.3%。目前，客机腹舱货运量已占据航空货运总量的55%（2023年为52%），逐步接近2019年

的59%（图12）。全货机货运量增长则相对温和，2024年同比增长4.5%，2025年初同比增长2.2%。

作为衡量航空货运供需的指标，货运载运率（CLF）在2024年达到45.9%，较2023年提升1.6个百分点。尽管货运需求有所增长，但运力供给也在同步增加。2025年第1季度，由于航空货运需求走弱且海运竞争加剧，CLF小幅下滑至45.6%。

考虑到持续贸易战带来的广泛的影响，预计2025年航空货运需求将显著放缓，CLF很可能随之进一步回落。

图12： 2019-2025年第1季度，按货运业务类型划分的全球国际ACTK占总量的百分比（%）



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： 关键货运指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预测	2025预测
名义单程票价（美元/CTK）	39.6	61.3	77.2	82.6	56.4	54.3	51.5
同比变化（%）		-26.2%	-39.1%	-43.0%	-34.3%	-31.6%	-37.0%
2024年实际货运费率（美分/CTK）	51.3	76.7	93.5	95.6	60.1	54.3	49.4
与2014年相比	79.4%	118.7%	144.7%	147.9%	93.0%	84.0%	76.4%
航空货物运输量（百万吨）	62.7	56.5	65.0	60.9	61.4	68.2	68.6
同比变化（%）		-0.2%	-9.8%	15.1%	-6.3%	0.7%	11.1%
CTK（十亿）	254.3	229.1	272.1	250.1	245.8	273.6	275.7
同比变化（%）		-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.3%
世界商品贸易量，同比变化（%）	0.1 %	-5.4 %	9.0 %	2.3 %	-1.0 %	2.9 %	-0.2 %
全球CPI，同比变化（%）	3.5 %	3.3 %	4.7 %	8.6 %	6.6 %	5.7 %	4.3 %

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

4. 航空公司财务业绩

面临供应链持续中断、贸易政策收紧等影响，航空运输业的营收增长趋缓，但盈利能力预计将在2025年保持稳健。

燃油价格走低有助于抵消不利因素的影响，可能促使机票价格下降并提振需求，总体而言应能维持利润率。供应链中断虽给航空公司带来挑战，但也推动其提升运营效率并最大化机队利用率。

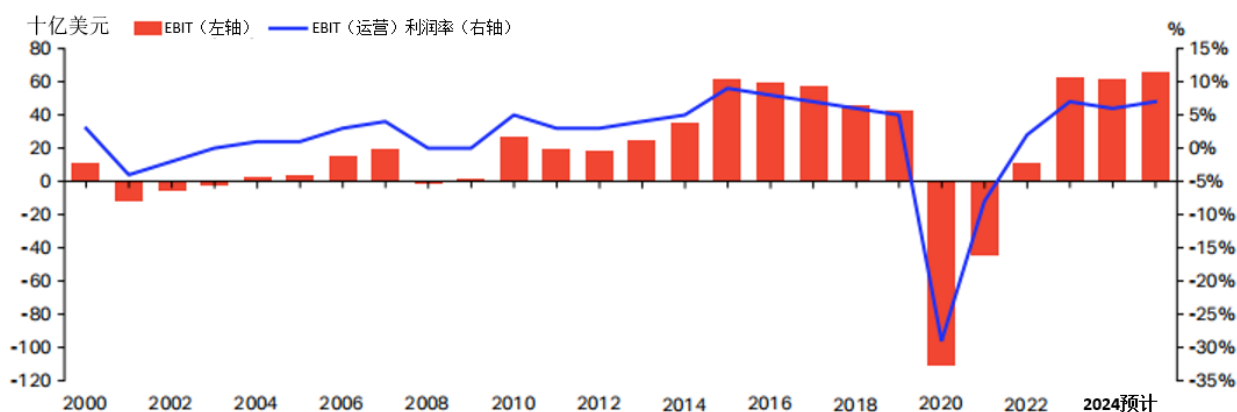
2025年，行业盈利预计将小幅复苏，息税前利润率（EBIT）达6.7%（同比提升0.3个百分点），名义EBIT将达660亿美元，创行业历史新高（图13）。但净利润率预计达3.7%，较2023年创下的纪录低0.4个百分点（表3）。¹¹

由于2025年航空燃油价格同比下降13%，客运收益预计将连续两年下降。然而，收益下降未必直接导致行业盈利能力减弱。航空公司可部分汲取燃油成本下降带来的利润空间，因为2025年运力限制将严重制约增长潜力，使供需平衡略微向航空公司倾斜。供应有限叠加需求小幅增长，有望改善供需关系，支撑整体利润水平。美元兑主要货币贬值，也将提升非美地区航空公司（特别是欧洲与中国航司）的盈利能力。航空公司逐步解除捆绑服务的举措有助于增加辅营收入，辅营收入可能成为2025年名义销售额增长的最主要来源。尽管特定航线的预订量正在放缓，但预计关税政策不会使客运量急剧萎缩。

对航空运输业而言，运力受限是一把“双刃剑”：一方面其确实会限制收入增长空间，但另一方面可推高载运率、支撑收益率、摊薄单位成本。据估算，若2025年客运量增速能维持2024年水平，营收将同比增长7%，而非当前预计的仅1.3%。诚然，运输量增长放缓可能会使名义EBIT减少约40亿美元，但也会促使航司更加注重机队利用率与载运率管理，而这两项对盈利影响极大。毕竟，EBIT利润率每提升1个百分点，行业EBIT就可能增加100亿美元。因此，虽然运输量增长有益，但最终提升利润的是利润率。

不仅如此，2025年客座率每提高1个百分点可使利润率提升0.5个百分点，相当于EBIT增加40亿美元。目前，航空公司的机队利用率已达2019年以来最高水平（见图14），这将有助于摊薄单位成本、进一步提升盈利能力。此外，每ATK单位成本增长每降低1个百分点，EBIT就可增加70亿美元。

图13：全球航空公司息税前运营利润（十亿美元）及息税前运营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

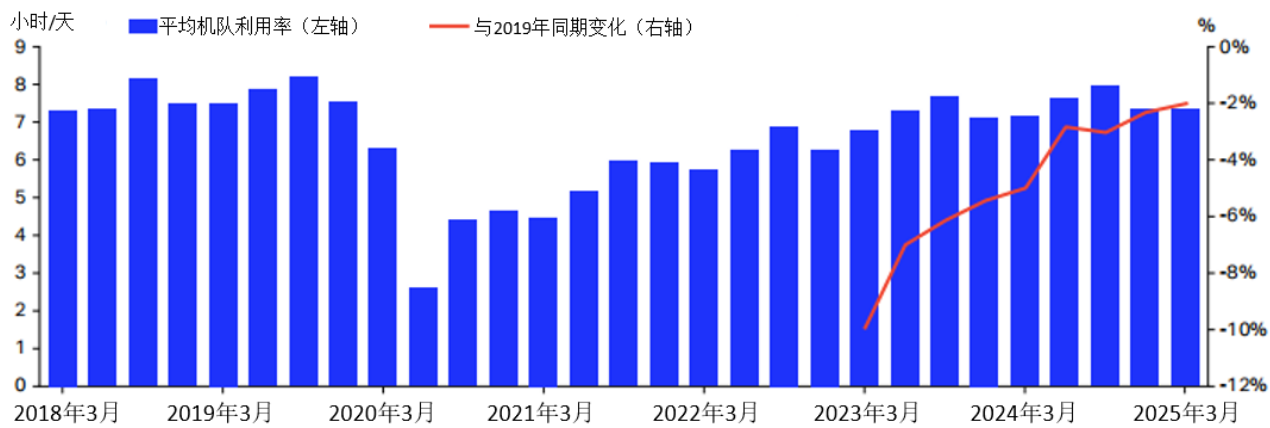
¹¹ 净利润率是净利润与总收入的比率。净利润通过从总收入中扣除所有公司支出来计算。

贸易政策变化对航空货运的影响难以直接预测。整体而言，预计2025年航空货运收益率将下降5.2%，货运量增长也将从2024年的11.3%大幅放缓至仅0.7%。

2025年航空运输业总营收预计同比仅增长1.3%，达到9,790亿美元。这一预期较此前下调3个百分点，主要是客/货运收益下降与运输量预期下调所致，而后者源于对2025年GDP与贸易增长的下修预测。好消息是，预计290亿美元的收入下调大部分将被130亿美元的燃油成本下降和150亿美元的非燃油成本减少（源于有限的运力增长）所抵消。

航空公司财务状况也反映出行业财务状况的持续改善。2023和2024年，航空公司现金流稳健。除此之外，新飞机供应紧张促使航司压缩资本支出。强劲的现金流和高借贷成本促使航空公司大幅减少债务水平——无论是在总额还是经现金调整后的净额方面，皆是如此。2025年调整后净债务/EBITDAR（息税折旧摊销及重组或租金成本前利润）比率预计可能降至2.8倍，较2024年预计的3.1倍进一步下降，为行业前所未有的低位，远低于过去十年平均4倍的水平。

图14：季度平均机队利用率



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用睿思誉数据

表3：关键财务指标概览

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预测	2025预测
客运收入（十亿美元）	607	189	242	437	648	682	693
同比变化（%）	0.3%	-68.9%	27.9%	80.9%	48.3%	5.3%	1.6%
货运收入（十亿美元）	101	140	210	206	139	149	142
与2014年相比	-11.1%	39.3%	49.6%	-1.7%	-32.9%	7.2%	-4.5%
辅营收入和其他来源收入（十亿美元）	130	55	61	95	122	135	144
同比变化（%）	38.9%	-57.6%	10.9%	55.7%	28.8%	10.1%	6.5%
息税前利润（十亿美元）	43.1	-110.9	-43.5	11.3	62.9	61.9	66.0
利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	6.9%	6.4%	6.7%
净利润（十亿美元）	26.4	-137.7	-40.4	-3.5	37.3	32.4	36.0
利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	3.4%	3.7%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

就2024年而言，航空运输量增速在第四季度放缓的主要原因在于运力持续紧张。不过，紧缩的运力也将促使单位收益率略有回升，从而改善了盈利表现。2024年行业EBIT预计为620亿美元，对应EBIT利润率为6.4%（见图13）。2024年，航空运输业的净利润预计为320亿美元，净利润率为3.4%（见表5）。

影响2024年行业成本结构的关键因素包括：

- 疫情期间的薪资冻结在2024年逐步解除，在行业盈利恢复和持续劳动力短缺的双重推动下，出现前所未有的薪资压力。
- 飞机交付延迟及维修维护成本增高导致机队加速老化，平均机龄从几年前的13年增至15年。供应链问题进一步推高零部件成本，发动机可靠性问题与强制停飞也带来一次性额外开支。
- 多个国家的机场在2024年提高收费，理由包括薪资成本上涨及来自零售与商业地产等非航空收入来源减少。
- 飞机拥有成本上升。利率上行及交付延迟加剧推高了飞机租赁价格，租赁费用升至近年来最高水平。



2025年财务预测所依据的关键假设包括：

- 全球实际GDP同比增速从3.0%降至2.5%。
- 通胀率在2022年达到峰值后，将在2025年逐渐放缓，但仍将超过一些主要央行设定的2%的目标。
- 2025年名义利率仅小幅下降，尤其在美国，若通胀回升，则降息空间受限。
- 劳动力市场紧张程度将有所缓解，薪资增长压力减轻。
- 关于能源价格，假设2025年布伦特原油的平均价格为每桶69美元，预计航空燃油裂解价差为每桶17美元。那么，2025年航空燃油的平均价格预计将为每桶86美元。
- CORSIA（国际航空碳抵消与减排机制）预计将在2025年为航空公司增加10亿美元的成本。
- 2025年可持续航空燃料（SAF）的价格预计将为每吨2,691美元。此预期反映的是全球SAF市场价下降以及“Refuel EU法案”显著抬高的欧盟地区合规附加成本。
- 供应链中断问题持续制约客运增长与机队扩张，对保持供需平衡以及维持高客座率造成压力。
- 航空运输业的前景也在很大程度上取决于地缘政治局势的演变。假设美国维持对大多数国家的10%关税水平且对华关税将保持高位不变，而电子产品、医药品和原油仍将维持免税，但“小额包裹豁免”政策会被取消。

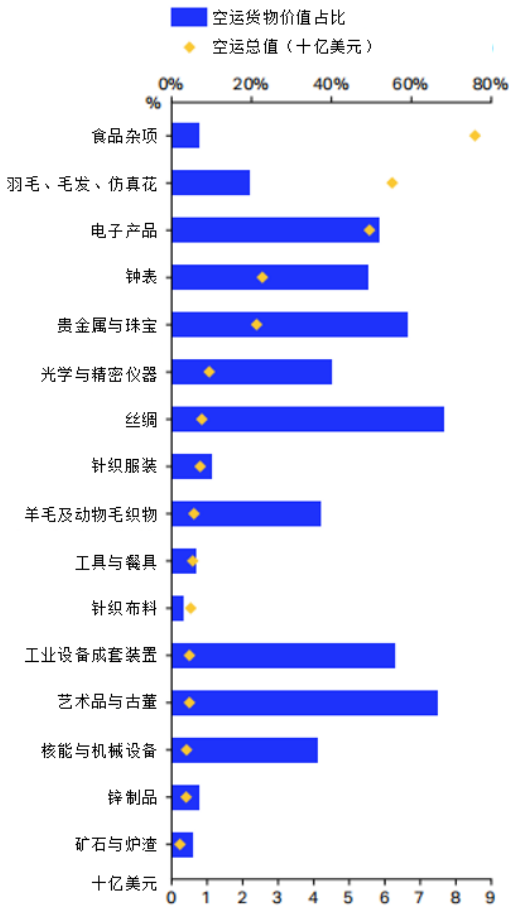
4.1 营收变化

受航空燃油价格下跌影响，2025年收益预计将下降4%。继2024年同比下降12%之后，2025年航空燃油价格预计将进一步下跌13%。尽管如此，运力持续紧张将有助于维持较高的载运率。这可能略微扩大ATK收入与燃油成本之间的差距（图15）。美元可能走弱也会在一定程度上助力收益率上涨，特别是对于国内市场而言。预计2025年航空运输行业总收入将达到9,790亿美元，同比微增1.3%。客运量预计同比增长5.8%，为营收提供支撑，但收益率下降和货运市场疲软将抵消部分增长。

加征关税后，整体货运市场可能面临重大挑战。但只要电子产品和医药品不被纳入新关税征收范畴，航空运输业仍将在一定程度上受到保护，因这两类产品是空运的核心货物类别（图16）。

美国取消“小额包裹豁免”政策可能严重冲击中美航线收益率，并对全球空运费率产生不利影响。尽管2025年开年表现相对稳健（1-2月平均费率同比上涨6%），但全年航空货运平均费率预计将同比下降5.2%。

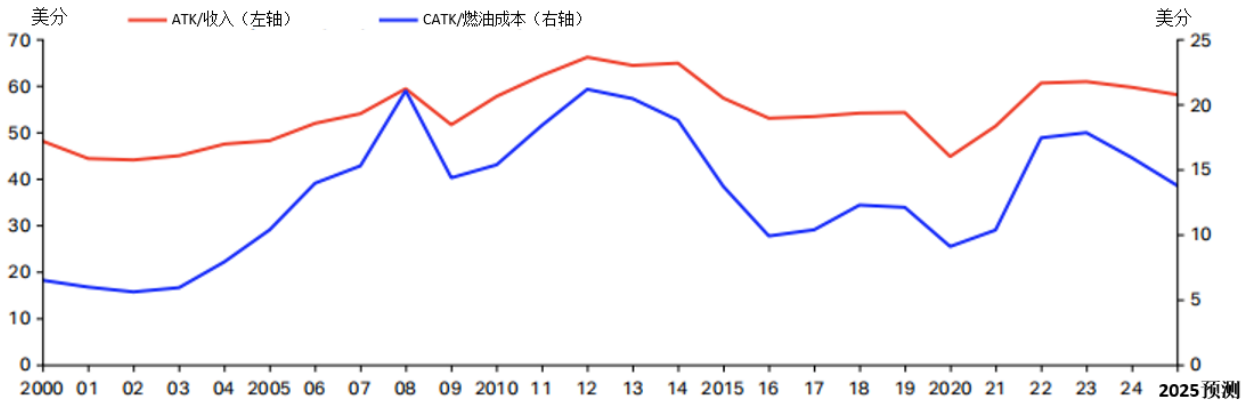
图16：2023年美国从中国进口的特定空运货物品类的占比及价值



此图仅展示空运价值最高的商品类别。

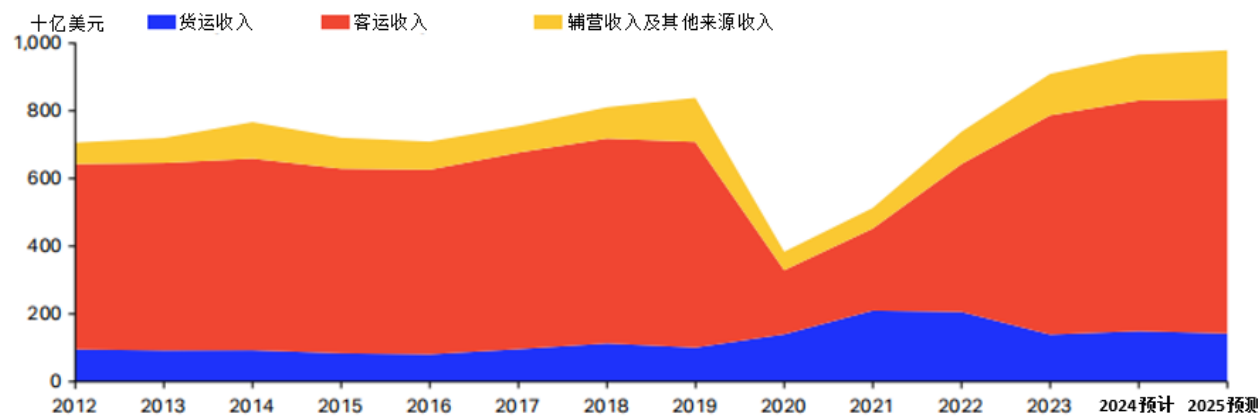
资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用全球贸易追踪数据库（GTT）的数据

图15：航空旅行的收入和燃油成本，单位收入和每ATK成本（美分），同比变化



资料来源：IATA可持续发展与经济部门

图17：收入类型细分图（十亿美元）



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：关键行业运费指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
名义单程票价（美元）	153	120	120	148	171	166	162
同比变化（%）	-1.9%	-21.3%	-0.5%	23.2%	15.9%	-2.6%	-2.9%
名义往返票价（含附加服务）（美元/乘客）	361	308	298	359	406	399	390
同比变化（%）	0.4%	-14.6%	-3.3%	20.5%	13.1%	-1.9%	-2.2%
2024年实际往返票价（含附加服务），（美元/乘客）	467	386	361	416	433	399	374
与2014年相比	-26.2%	-39.1%	-43.0%	-34.3%	-31.6%	-37.0%	-40.9%
名义货运费率（美元/公斤）	1.61	2.48	3.23	3.39	2.26	2.18	2.07
同比变化（%）	-10.9%	54.5%	30.0%	4.9%	-33.4%	-3.5%	-5.0%
2024年实际货运费率（美元/公斤）	2.08	3.11	3.91	3.92	2.41	2.18	1.98
与2014年相比	-22.2%	16.1%	46.2%	46.5%	-10.1%	-18.7%	-25.9%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门



4.2. 盈利能力

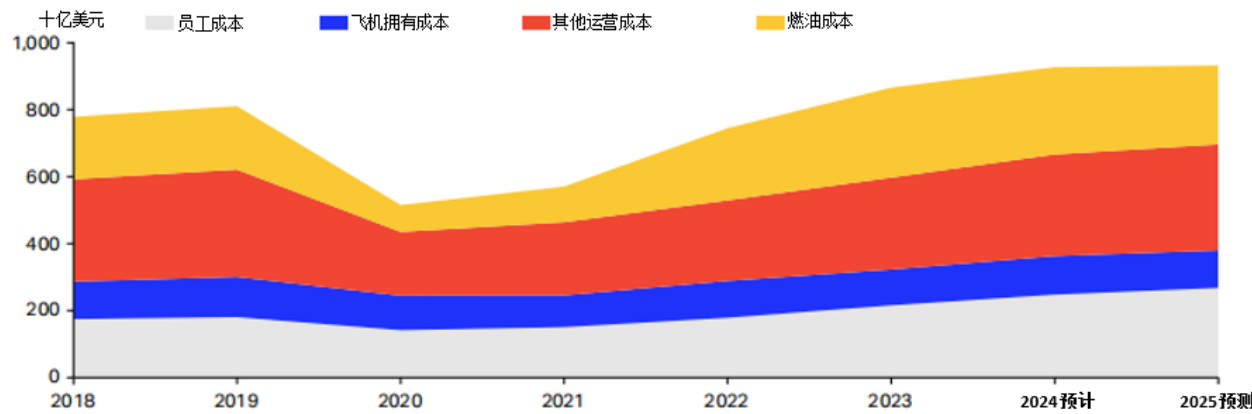
2025年，预计航空运输业盈利能力将小幅回升，EBIT（息税前利润）利润率预计为6.7%，同比上升0.3个百分点，将创下航空运输业历史上名义EBIT最高值——660亿美元。净利润率方面，2025年预计将达到3.7%，比2023年创下的历史纪录低 0.4个百分点，原因是航空公司在疫情期间所产生的可抵扣亏损将在2025年用尽，将恢复按标准税率缴税。

尽管绝对数值看似可观，但该利润率仅为全球所有行业平均净利润率的一半。¹²此外，每位乘客的利润为7.2美元，无论从绝对值还是相对于2024年平均往返票价399美元/人的水平来看，这一数字都偏低。

影响盈利能力的关键因素是收益下降。从历史经验看，航空公司通常会将油价波动的部分影响转嫁给乘客，同时自行消化其余影响。燃油成本在航空公司总成本中占比约30%，因此油价下跌仍为行业盈利能力带来一线希望。

在净利润水平上，2024年的利润率预计将同比下降0.7个百分点，降至3.4%（表5）。2019年，航空运输业曾实现相近的净利率，但当时EBIT利润率要高出2个百分点。这表明更多成本已从经营性支出转向财务性支出，导致财务成本增加。

图18：税前成本明细（十亿美元）



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

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预计	2025预测
ROIC，占投资资本百分比	5.8%	-19.3%	-8.0%	2.0%	6.9%	6.6%	6.7%
运营利润（十亿美元）	43.1	-110.9	-43.5	11.3	62.9	61.9	66.0
利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	6.9%	6.4%	6.7%
EBITDAR（十亿美元）	148.1	-27.8	37.3	105.8	150.5	155.3	160.0
利润率（%）	17.7%	-7.2%	7.3%	14.3%	16.6%	16.1%	16.3%
净利润（十亿美元）	26.4	-137.7	-40.4	-3.5	37.3	32.4	36.0
利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	3.4%	3.7%
每乘客净利润（美元）	5.8	-77.4	-17.5	-1.0	8.4	6.8	7.2

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

12 [Damodaran在线《各行业部门经营及净利率》。](#)

4.3. 资本成本

航空运输业长期以来始终是全球利润率最薄的行业之一。过去25年间，行业平均净利率长期在零值附近徘徊——景气年份最高可达5%，而危机时期则可能跌至-35%。相比之下，全球各行业平均净利率通常维持在8%左右。¹³除了利润率偏低外，航空运输行业还面临前所未有的盈利波动，原因在于其运营杠杆极高，约一半的成本是固定成本。此外，航空运输行业对财务杠杆依赖显著，通常通过举债融资来支持机队扩张，导致资产负债结构中中长期背负巨额负债。

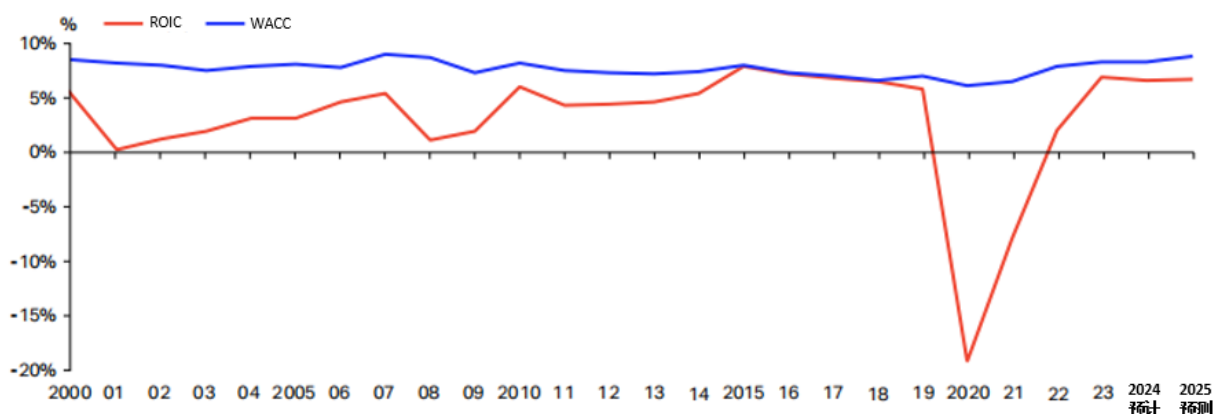
因此，全球航空运输业通常难以提供令投资者满意的回报。换言之，航空运输业的投入资本回报率（ROIC）通常低于加权平均资本成本（WACC）。

预计2024年ROIC将达到6.6%，略低于2023年创下的近十年高点6.9%。尽管某些年份这一水平足以覆盖WACC，但自2022年以来央行加息已推动WACC走高。2024年WACC估计为8.3%，2025年将升至8.8%。预计2025年航空公司的去杠杆化进程将持续。尽管这是积极信号，但去杠杆化意味着提高股权成本在资本结构中的占比，而资本成本是债务成本的两倍。

2025年ROIC预计将小幅提升0.1个百分点至6.7%，主要驱动力来自进一步去杠杆带来的投资资本缩减。尽管情况有所改善，但ROIC与WACC之间的负差距仍然存在（图19）。



图19：2000-2025年预测全球航空公司投资资本回报率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

13 [Damodaran在线《各行业部门经营及净利率》](#)。

4.4 飞机与所有权

在供应链限制和生产瓶颈可能因关税政策进一步加剧的情况下，当前飞机交付量已较峰值水平落后30%（见图20）。以目前的生产速率和创历史新高的积压订单量计算，理论交付等待期已延长至约14年。

这些挑战从多个维度冲击着航空运输业：

- 新飞机交付数量减少，推高了老旧机型的租赁费率，二手市场的新飞机价格也持续攀升。
- 过去十年间飞机平均机龄从13年增至15年，导致维修维护成本上升且平均燃油效率下降。这些因素导致航空运输业有史以来持续改善的燃油效率水平出现停滞。以往航空公司每年可替换约5-6%的机队，但这一速度自2020年以来已几乎减半。
- 飞机交付延迟也打乱了短期运力规划，导致运营效率下降。一些地区的承运人甚至不得不动用更大机型运营航线，造成座位空置。

2024年全球飞机交付量同比下降8%，共交付1,266架飞机，远低于2018年的峰值水平1,813架（见图21），而当前的航空运输量已超过2018年与2019年

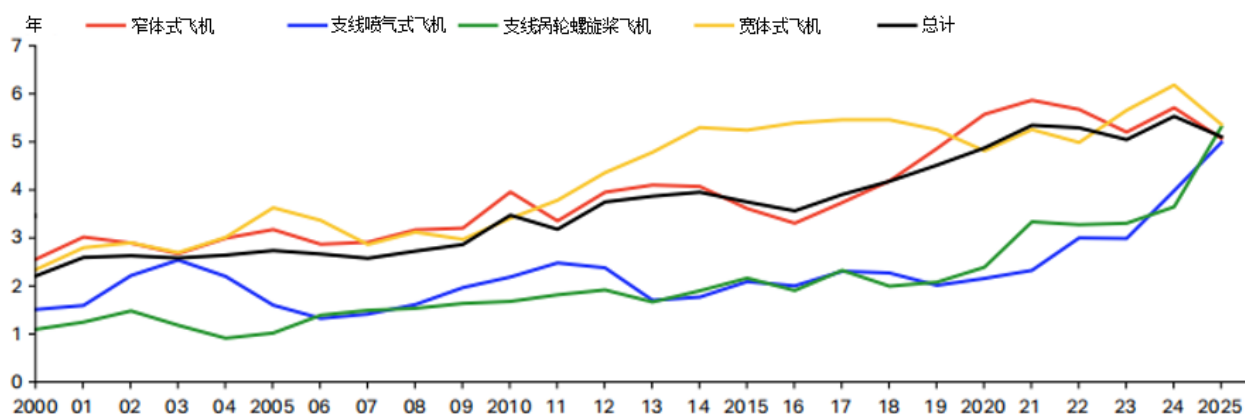
的水平。

2025年预计交付1,692架飞机，虽为2018年以来的最高水平，但较一年前对2025年的预测值下调了26%（图22）。考虑到供应链问题很可能在2025年持续存在，甚至可能持续至2030年前后，不排除进一步下调的可能性。

截至2024年底，飞机订单积压量创下17,000架的历史纪录，而往年常态水平仅为10,000-11,000架。当前的积压不仅在绝对数量上创纪录，就相对于现有机队规模的占比而言也异常突出。这一比例已从2019年前的约40%上升至2024年的57%。假设积压仅由交付延迟导致，则意味着航空公司短缺5,400架飞机，相当于商用机队总数的15%或现役机队的近20%。按年产能约2000架计算，这一缺口预计至少需3至5年才能补足。

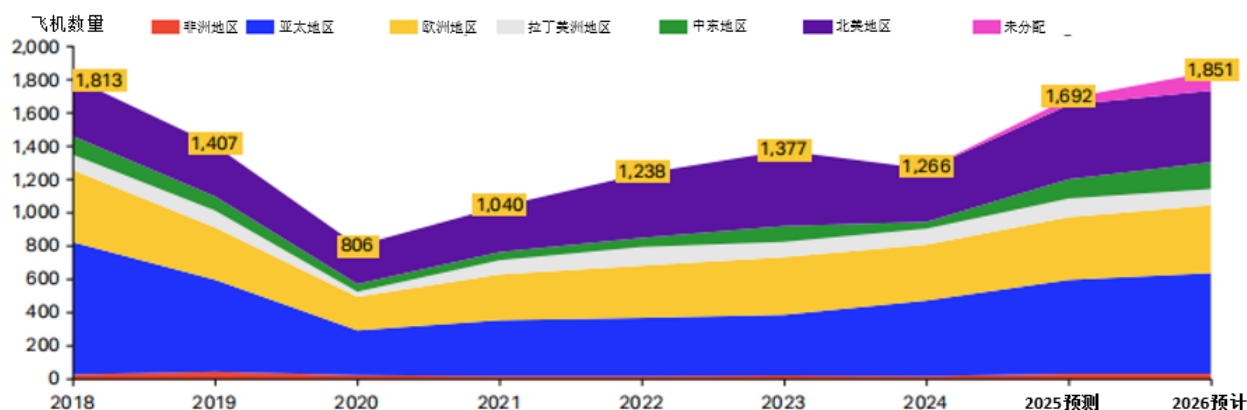
除交付延迟外，发动机故障和零部件短缺使情况雪上加霜，导致特定机型停飞量创历史新高。目前，全球机龄不足10年的库存飞机已超过1,100架，占总机队的3.8%，而2015至2018年间，这一比例仅为1.3%。这些停飞机型中，69%配备PW1000G发动机（图23）。

图20：飞机交付等待时间（从下单到交付的周期），按交付年份统计（年）



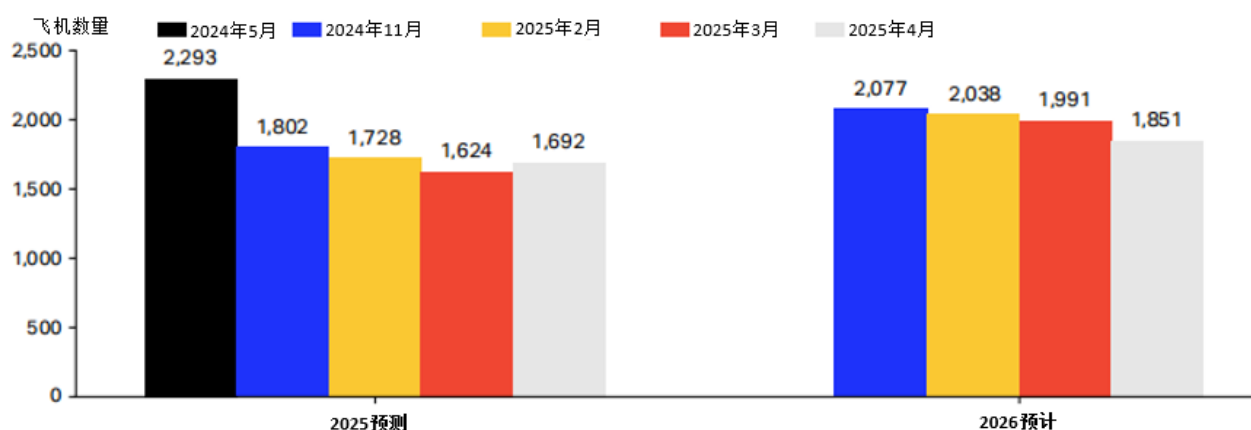
资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用睿思誉数据。2025年数据包含2025年1月至3月交付量

图21：按地区划分的飞机交付量（已下单和计划交付），数据来源：睿思誉



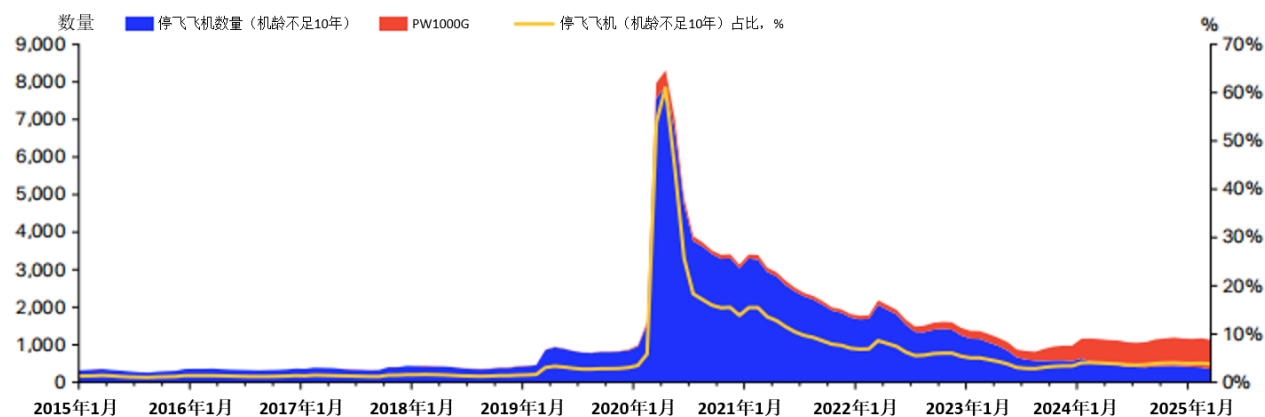
资料来源：IATA可持续发展与经济部门基于睿思誉评估，2025年4月

图22：预定飞机交付量的调整



资料来源：睿思誉、IATA可持续发展与经济部门

图23：库存飞机数量（机龄不足10年）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门，使用睿思誉数据

4.5 劳动力

2024年航空运输业平均薪资预计较2019年上涨26%，基本与同期全球通胀率32%的涨幅持平（图24）。由于薪资水平已接近追平通胀，2025年薪资压力或将缓解——在通胀持续性和严重程度较低的经济体尤为明显（表6）。2024年航空公司和飞机制造商的员工罢工导致行业多次中断运营，并产生巨额一次性成本。据估算2024年航空运输业平均薪资同比上涨8%，这已是该指标连续第四年保持5%以上的增速。

展望2025年，薪资压力对航空公司成本结构的负面影响将有所缓解，主要原因包括：飞机交付放缓，缓解了部分劳动力短缺问题；航空公司有望实现历史最高的飞机使用率，从而摊薄人力成本。

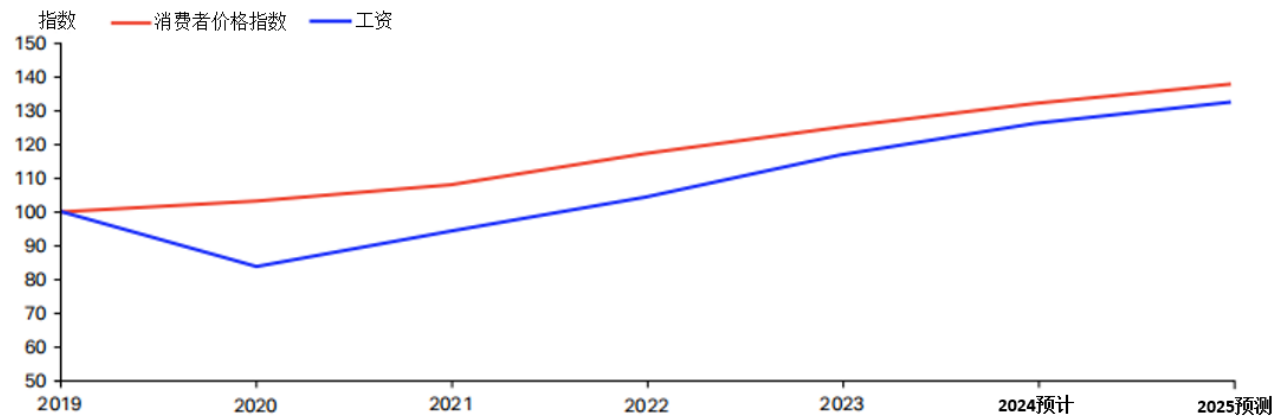
尽管上述趋势有所改善，航空运输业仍深受劳动力短缺困扰，尤其在飞行员、机械师以及飞机维修技工等关键岗位尤为明显。行业内劳动力大幅老龄化，即将退休的工人没有年轻的接班人。

表6：关键行业劳动力指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
劳动力成本（十亿美元）	180	141	150	178	215	247	267
同比变化（%）	3.5%	-21.5%	6.5%	18.5%	21.0%	14.5%	8.2%
就业人数（百万）	2.9	2.8	2.6	2.8	3.0	3.19	3.28
同比变化（%）	0.3%	-6.2%	-5.5%	7.1%	8.0%	6.0%	3.0%
生产率（千ATK/员工）	525	311	383	437	495	506	512
同比变化（%）	2.6%	-40.8%	23.1%	14.0%	13.4%	2.2%	1.2%
单位劳动力成本（美元/ATK）	11.7	16.5	15.1	14.6	14.5	15.3	15.9
同比变化（%）	0.6%	41.4%	-8.5%	-3.0%	-1.2%	5.7%	3.8%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

图24：航空运输业薪资增长指数与全球通胀对比（2019=100）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门、国际货币基金组织

4.6 航空燃油

尽管化石燃料仍占全球能源消费的80%以上，但燃料替代的迹象已开始显现。在中国，随着电气化进程加快和天然气替代燃油的推广，柴油和汽油的需求已开始放缓。¹⁴例如，2024年中国新增充电桩超过100万个，新能源汽车在新车销量中占比已超过一半。¹⁵从更广泛的层面看，全球经济周期走弱也将导致石油需求疲软。另一方面，供应端应保持充足，部分得益于欧佩克国家提高产量上限，油价可能因此面临进一步下行压力。

2024年原油均价为81美元/桶，同比仅下跌2%，但年末收盘价已降至75美元/桶。2025年一季度价格维持在76美元左右。然而随着美国对全球贸易伙伴加征大规模关税及多国采取反制措施，4月起市场对全球经济及石油需求的担忧导致油价进一步下探，5月5日更创下59.4美元/桶的阶段新低（图25）。

假设2025年布伦特原油均价为69美元/桶，同比下跌15%。

原油价格下行也带动航空燃油价格同步走低。2024年航空燃油均价为每桶99美元，同比下降12%，年末收于每桶93美元，并在2025年第1季度维持在该水平。航空燃油与原油之间的价差（即航空燃油裂解价差）近期收窄至每桶20美元以下。

该价差受柴油需求及天然气价格上升影响，这两个因素可能继续使裂解价差维持在高于长期平均水平的位。

假设2025年航空燃油裂解价差为每桶17美元，推算出2025年航空燃油平均价格为每桶86美元，即同比下降13%。

近期财务数据显示，过去一年航司燃油对冲活动极少，据此可以认为航空公司普遍将受益于燃料成本下降。预计燃油成本每可用吨公里（CATK）同比下降13%，若油价同比持平，这一变动将导致总CATK影响为-3.6%。其中部分降幅将通过收益下滑来吸收。预计每吨可用吨公里收入将同比下降2.7%，这将有助于航空公司更好地覆盖非燃油成本，并有可能提升整体盈利能力。

图25：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、普氏能源资讯、洲际交易所（ICE）

¹⁴ 《中国汽油消费下降的驱动因素》美国能源信息署（EIA）

¹⁵ 《中国新能源汽车销量上升：汽油需求下降与不确定性增加》，牛津能源研究所，2025年4月

框文1：航空燃油与关税

- 2025年4月，美国推出一系列新关税政策，但明确将原油进口排除在外，这体现了原油在美国能源安全与工业生产中的战略地位。
- 但同步颁布的14245号行政令规定，对购买委内瑞拉石油国家的所有输美商品加征25%关税，可能间接影响全球石油贸易流向与市场动态。
- 航空燃油本身未被纳入美国征税清单。此外，由于美国炼油能力全球领先，目前仍为航空燃油的净出口国。

表7：关键行业燃油指标

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预测	2025预测
燃油支出（十亿美元）	190	80	106	215	269	261	236
同比变化（%）	1.5%	-58.0%	32.3%	103.6%	25.2%	-3.2%	-9.5%
占运营成本的百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	25.8%
燃油使用量（十亿加仑）	96	52	62	76	92	99	103
同比变化（%）	2.2%	-45.9%	19.9%	22.9%	19.9%	8.2%	3.6%
燃油效率（升/100 ATK）	23.6	23.0	23.7	23.8	23.3	23.3	23.1
同比变化（%）	-0.6%	-2.7%	3.0%	0.7%	-2.1%	-0.2%	-0.6%
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
同比变化（%）	-1.8%	58.0%	-1.6%	-25.4%	-12.4%	-2.2%	-2.1%
燃油市场价格（美元/桶）	80	47	78	139	112	99	86
同比变化（%）	-7.4%	-41.5%	67.0%	78.1%	-18.9%	-11.8%	-13.2%
超过布伦特原油价格的价差（美元/桶）	15	5	7	38	30	18	17
CORSIA成本（百万美元）	-	-	-	-	-	700	1,000

资料来源：IATA可持续发展与经济部门



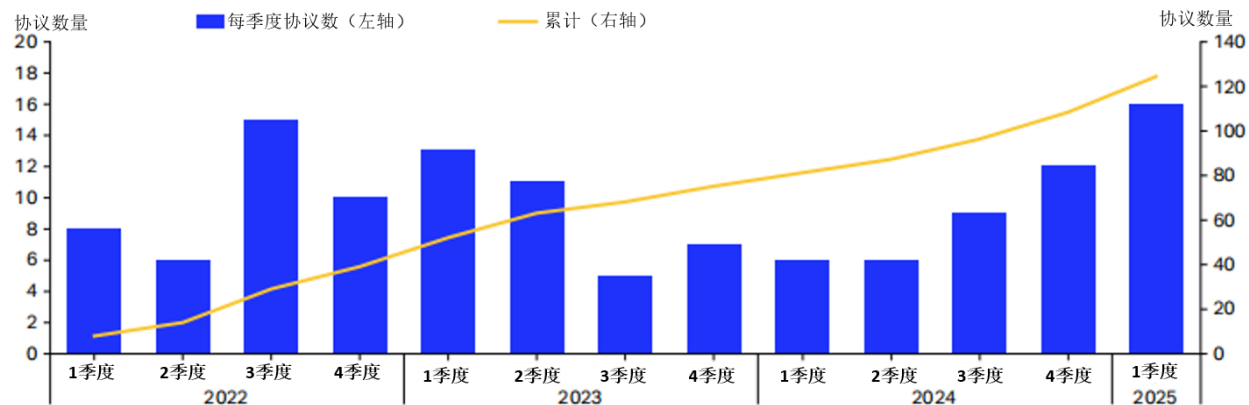
4.7 可持续航空燃料和CORSIA

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。全球可再生能源产量中到底会有多少SAF的产量，取决于生产工艺、炼厂运营方对产品组合的优化调整情况、以及政策驱动因素。据估计，2024年全球SAF产量约为100万吨。SAF价格高昂，每吨单价高达2,350美元，相当于传统航空燃油价格的3.1倍。尽管如此，在2024年，航空运输业仍消耗了所有成品SAF，导致全行业的燃油成本增加了16亿美元。展望2025年，SAF产量预计将达到200万吨，约占航空公司总燃油消耗的0.7%，如果以每吨2,691美元计算（即传统航空燃油价格的4.2倍），行业的燃油成本预计将额外增加44亿美元。受欧盟及英国2%强制掺混比例要求影响，欧洲SAF价格持续上涨。燃料供应商为遵守该要求并应对潜在未来处罚而加收附加费，导致平均收费

达3505美元/吨，几乎是1846美元/吨，为市场价格的两倍。

自2022年1月以来，航空运输业已签署124份SAF承购协议以促进生产并保障供应（图26）。其中，86份为具有法律约束力的采购承诺，38份为意向性协议。截至2025年3月，共有72家航空公司、三家飞机制造商及两家机场公开宣布至少签署了一项SAF购买协议。当前承购协议中以加氢处理酯和脂肪酸（HEFA）路径生产的SAF为主，占比达64%。但业界对替代生产路径表现出浓厚兴趣，特别是尚未形成工业级规模项目的电转液（PtL）技术已占承购协议的12%。其他协议涵盖共炼技术（9%）、费托合成（8%）和酒精转喷气燃料（7%）等生产路径。

图26： SAF承购协议数量



资料来源：IATA可持续发展与经济部门

4.8 地区分析

非洲地区

2024年，非洲航空市场预计将实现约1亿美元的净利润，尽管这一数字相对保守，但对当地市场来说却是令人欣喜的成绩。该地区仍面临固有的运营成本居高不下和航空出行需求低迷的问题。

非洲正面临飞机和零部件短缺，给该地区带来重大挑战。航空公司报告称，由于难以获得必要的飞机维修部件，可能导致运营中断。市场高度分散且平均机队规模较小使得零部件中心更难发展，加剧了这一问题的。飞机短缺和交付延误抑制了该地区的增长。此外，一些国家正面临国际收支失衡与外汇短缺，加剧了地区风险评估，限制了航空融资渠道的可得性。

美国提出的对部分非洲国家实施签证禁令的计划，预计对航空运输业影响有限。这些禁令主要涉及本已经济疲弱、对美航线流量极低的国家。

至于美国关税对非洲地区航空运输市场的具体影响，尚难以量化，但影响不可忽视。尽管非洲地区可能并非美国贸易政策的重点，且影响的绝对规模小于其他地区，但对于低收入国家而言，此类关税可能造成更强烈的冲击。

尽管面临上述障碍，非洲地区航空市场仍保持稳定的出行需求。该地区2025年预计将实现8%的增长。这一需求将推动地区盈利水平的轻微改善，净利润率由2024年的1%上升至2025年的1.1%，总利润约为6亿美元。

亚太地区

2024年，亚太地区收入客公里（RPK）实现17.3%的显著增长，2025年预计增幅达9%。该地区多个国家近期放宽签证要求（尤其是中国、越南、马来西亚和泰国），为国际旅游及区域内航空出行提供了助力。

然而，经济形势仍面临挑战。受美国贸易政策和国内需求疲软影响，该地区GDP预测（尤其是中国）已从4.6%下调至4%。¹⁶经济下行压力预计将对航空货运量和货运费率产生显著影响。

与此同时，得益于国内与国际航线之间更为优化的机队调配，运力过剩问题已有所缓解。尽管有所进展，收益率仍面临压力。中美航班限制持续存在，目前双向周航班量限制在100班，较2020年前的每周各150班以上有所下降。

中国在高铁领域的大规模投资对航空运输既带来挑战也创造机遇：高铁在1500公里以内的国内短途航线中与航空形成竞争，但也为机场输送接驳客流，形成铁路与航空的动态互动关系。

财务方面，亚太地区2024年预计实现40亿美元净利润，对应1.6%的利润率。展望2025年，在强劲运量增长及载运率提升的推动下，盈利能力有望进一步增强，净利润有望达到49亿美元，利润率将提升至1.9%。

欧洲地区

2024年对欧洲航空公司而言是充满挑战的一年，面临一系列不利因素的叠加影响，包括：薪资上涨、机队停飞、与噪音相关的飞行限制、机场收费上调、国家层面的各类税收、空中交通管制员罢工。目前，20%的欧洲空域仍处于关闭状态，多家航空公司因非欧洲航司持续经俄罗斯飞行的竞争压力，不得不削减至中国的航线。在此背景下，欧洲航司2024年实现净利润90亿美元，净利率3.8%，较2023年有所下滑。

展望2025年，预计欧洲航空运输业将受益于6%的RPK增长，增长动力主要来自低成本航空公司（LCC）的扩张。尽管发动机问题尚未完全解决，但这些低成本航空公司的机队将在2025年逐步恢复运营，推动整体市场复苏。欧盟与北非地区签署的《开放天空条约》也将进一步助力LCC发展，使其能够更好地把握新增市场机会。

与此同时，欧元升值也将对盈利能力形成利好：一方面，将推高以美元计价的营业收入；另一方面，由于燃油等以美元计价的成本项目占比下降，利润空间将进一步扩大。客座率预计将升至85%，表明运力利用率和运营效率都有持续改善。

总体而言，2025年欧洲航空公司预计将实现113亿美元净利润，对应4.3%的净利润率，展现出较2024年的明显回暖态势。

表8：地区财务业绩

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预测	2025预测
非洲地区							
息税前利润（十亿美元）	0.1	-1.0	-0.5	-0.4	0.5	0.6	0.6
息税前利润率	1.0%	-16.9%	-6.8%	-3.1%	3.5%	3.9%	3.9%
净利润（十亿美元）	-0.3	-1.8	-1.1	-0.8	0.1	0.2	0.2
净利润率	-1.8%	-30.0%	-14.6%	-7.0%	0.5%	1.0%	1.1%
利润/乘客（美元）	-2.2	-48.9	-20.5	-8.2	0.6	1.2	1.3
RPK增长（%）	4.7%	-68.2%	17.0%	84.3%	36.5%	13.3%	8.0%
ASK增长（%）	4.5%	-62.1%	18.5%	51.4%	35.6%	9.9%	7.3%
载运率，ASK（%）	71.8%	60.2%	59.4%	72.3%	72.8%	75.0%	75.5%
载运率，ATK（%）	56.6%	48.8%	50.5%	60.0%	61.4%	61.7%	61.5%
亚太地区							
息税前利润（十亿美元）	8.4	-33.9	-12.7	-11.6	10.7	10.3	11.5
息税前利润率	3.3%	-29.6%	-9.7%	-7.2%	4.6%	4.1%	4.4%
净利润（十亿美元）	4.9	-45.0	-13.4	-13.8	4.4	4.0	4.9
净利润率	1.9%	-39.3%	-10.2%	-8.6%	1.9%	1.6%	1.9%
利润/乘客（美元）	2.9	-58.2	-16.9	-14.1	2.8	2.3	2.6
RPK增长（%）	4.7%	-62.0%	-12.8%	32.3%	95.9%	17.3%	9.0%
ASK增长（%）	4.4%	-53.8%	-6.1%	15.5%	75.0%	12.8%	6.9%
载运率，ASK（%）	81.9%	67.4%	62.5%	71.6%	80.2%	83.4%	85.0%
载运率，ATK（%）	73.4%	65.0%	64.5%	66.2%	68.7%	71.3%	72.0%
欧洲地区							
息税前利润（十亿美元）	10.0	-25.4	-11.2	7.6	15.5	14.2	17.0
息税前利润率	4.8%	-31.2%	-10.4%	3.9%	6.6%	5.6%	6.5%
净利润（十亿美元）	6.1	-34.2	-12.5	5.2	11.0	9.6	11.3
净利润率	2.9%	-42.0%	-11.6%	2.7%	4.6%	3.8%	4.3%
利润/乘客（美元）	5.1	-88.5	-24.1	5.5	9.7	8.0	8.9
RPK增长（%）	4.2%	-69.5%	27.5%	103.9%	20.3%	8.8%	6.0%
ASK增长（%）	3.5%	-62.3%	29.8%	69.6%	16.0%	8.1%	5.9%
载运率，ASK（%）	85.2%	68.8%	67.6%	81.3%	84.3%	84.8%	85.0%
载运率，ATK（%）	74.0%	64.4%	65.7%	74.3%	76.0%	76.9%	77.2%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

拉丁美洲

2020年以来，拉美航司财务表现持续改善，但各航空公司之间的业绩差异明显。

该地区拥有多个大型国内和短途市场，票价通常以本地货币计价。然而，这一特性也带来了挑战：当本币兑美元贬值时，航空公司的成本基数随之上升，对运营构成压力。在许多拉美国家中，由于中转客流有限，本币贬值所带来的潜在收益难以实现，从而加剧了运营困难。

一个行业利好方面是，阿根廷签署的《开放天空条约》获业界广泛欢迎，有望提升航线网络通达性与市场竞争，对航空公司与旅客均具积极意义。

另一方面，巴西提出对机票征收26.5%的增值税（VAT），可能会对市场造成重大影响。与其他国家相比，巴西市场的运营成本已被认为较高，此次增税可能进一步挤压当地航司的利润空间。

尽管面临这些挑战，2025年拉美地区RPK仍有望增长5.8%。不过，航空公司的财务前景略显承压。2024年净利润估计为13亿美元，净利润率为2.8%；2025年净利润预计下降至11亿美元，净利润率为2.4%，主要受到本币疲软的拖累。

中东地区

受稳健的宏观经济基本面的驱动，2025年中东地区航空运输业有望持续强劲增长。

展望2025年，中东地区GDP预计增长3.7%，支撑因素包括蓬勃发展的房地产市场、旅游业及贸易活动。¹⁷这种经济扩张为商务和休闲航空旅行需求的提升奠定了坚实基础。同时，低油价对中东航司构成利好。该地区本身就拥有全球最低的航空燃油价格之一，再加上网络型航空公司和低成本航空公司（LCC）持续扩张，预计将对2025年的票价水平起到稳定作用。

值得注意的是，中东经济仍高度依赖石油出口。尽管原油价格下跌，但产油国通过增加供应稳定了经济环境，缓解了原油价格下跌的影响。

与其他地区一样，中东也面临着飞机交付延迟的问题，特别是宽体客机的交付。在这个以长途航线为核心的市场，宽体机交付延迟的影响更为显著。为维持服务标准，中东航司正在对机队进行大规模升级改装项目，虽然短期内对运力造成一定限制，但从长期来看，有助于提升整体机队的现代化水平和保持高服务标准。

根据估算，中东地区2024年实现净利润约61亿美元，净利润率达8.9%，对应当年单客净利润28.5美元，为全球最高水平。展望2025年，预计中东地区净利润将小幅增长至62亿美元，净利润率为8.7%。

北美地区

北美航空运输市场预计将受到美国GDP增长放缓及其背后原因的影响。关税措施正逐步打击消费者和企业信心，可能会抑制未来的消费和投资活动。

此外，飞行员持续短缺仍是制约本地区增长的关键因素之一，且该问题在北美尤为严重，较全球其他地区更为突出。

不过，低成本航空公司（LCC）尤其重视机队客舱改造升级——包括增设两舱座位，以及转向提供付费选座和付费行李托运等非捆绑式服务，推动客户细分战略，以实现利润最大化。

其他发展措施还包括服务的持续拆分，这一策略旨在客运收益率下降的环境下提升辅营收入。然而，发动机可靠性问题继续困扰北美航空运输市场，尤其对低成本航空公司影响显著。

财务方面，该地区2024年实现净利润115亿美元，利润率3.5%。2025年预计小幅复苏，净利润有望达127亿美元，对应4%的净利润率。

¹⁷ 彭博共识预测值

表9：地区财务业绩

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
拉丁美洲							
息税前利润（十亿美元）	1.1	-4.6	-2.4	-0.7	5.5	6.4	5.6
息税前利润率	2.9%	-30.0%	-11.0%	-1.9%	12.3%	13.6%	12.2%
净利润（十亿美元）	-0.7	-12.3	-7.0	-3.5	1.1	1.3	1.1
净利润率	-1.8%	-80.2%	-32.0%	-9.5%	2.4%	2.8%	2.4%
利润/乘客（美元）	-2.4	-114.5	-43.7	-13.1	3.5	4.1	3.4
RPK增长（%）	4.2%	-62.5%	40.5%	62.9%	16.8%	7.8%	5.8%
ASK增长（%）	3.0%	-59.0%	37.3%	54.4%	14.4%	7.1%	7.8%
载运率，ASK（%）	82.6%	75.5%	77.2%	81.5%	83.2%	83.7%	82.2%
载运率，ATK（%）	68.8%	65.1%	67.4%	68.9%	69.4%	70.2%	69.5%
中东地区							
息税前利润（十亿美元）	-1.9	-7.2	-6.8	3.9	8.5	9.2	9.1
息税前利润率	-3.2%	-25.9%	-20.7%	7.2%	13.0%	13.3%	12.8%
净利润（十亿美元）	-1.5	-9.6	-4.4	2.4	6.1	6.1	6.2
净利润率	-2.6%	-34.7%	-13.4%	4.4%	9.3%	8.9%	8.7%
利润/乘客（美元）	-7.9	-163.4	-58.9	14.6	30.1	28.5	27.2
RPK增长（%）	2.3%	-72.1%	8.5%	144.4%	32.4%	9.5%	6.4%
ASK增长（%）	0.1%	-63.0%	21.2%	67.2%	24.7%	8.4%	4.6%
载运率，ASK（%）	76.2%	57.6%	51.5%	75.3%	79.9%	80.8%	82.2%
载运率，ATK（%）	63.9%	54.9%	54.9%	62.7%	63.3%	65.4%	65.8%
北美洲							
息税前利润（十亿美元）	25.4	-38.8	-9.9	12.6	22.0	21.3	22.0
息税前利润率	9.6%	-27.9%	-4.7%	4.5%	7.0%	6.5%	6.9%
净利润（十亿美元）	17.9	-34.7	-1.9	7.2	14.6	11.5	12.7
净利润率	6.8%	-24.9%	-0.9%	2.6%	4.6%	3.5%	4.0%
利润/乘客（美元）	16.5	-83.5	-2.7	7.2	13.3	10.1	11.1
RPK增长（%）	4.0%	-65.1%	74.6%	45.7%	15.1%	4.7%	0.4%
ASK增长（%）	2.9%	-50.3%	41.1%	28.7%	14.0%	4.7%	1.3%
载运率，ASK（%）	84.8%	59.6%	73.7%	83.5%	84.3%	84.3%	83.6%
载运率，ATK（%）	66.1%	52.4%	59.3%	64.2%	65.0%	65.6%	65.2%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

5. 附录

5.1 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预测	2025预测
客运量（百万）	4,560	1,779	2,304	3,452	4,426	4,779	4,988
O-D旅客运输量（百万）	3,974	1,570	2,017	2,962	3,792	4,100	4,291
航班数量（百万）	37.5	19.7	24.2	29.5	35.5	37.4	38.3
客运增长，RPK，同比变化（%）	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.8%
货运增长，CTK，同比变化（%）	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.3%	0.7%
运力增长，ATK，同比变化（%）	2.9%	-44.5%	16.4%	22.1%	22.4%	8.3%	4.2%
综合载运率，ATK（%）	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.2%	70.5%
客座率，ASK（%）	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	83.5%	84.0%
全球经济实际增长，同比变化（%）	2.9%	-2.7%	6.6%	3.6%	3.5%	3.3%	2.5%
全球CPI，同比变化（%）	3.5%	3.3%	4.7%	8.6%	6.6%	5.7%	4.3%
收入（十亿美元）	838	384	513	738	909	966	979
同比变化（%）	3.2%	-54.1%	33.4%	44.1%	23.1%	6.2%	1.3%
客运（十亿美元）	607	189	242	437	648	682	693
货运（十亿美元）	101	140	210	206	139	149	142
辅营收入和其他来源收入（十亿美元）	130	55	61	95	122	135	144
客票收益，同比变化（%）	-3.7%	-9.1%	4.9%	9.7%	8.4%	-4.8%	-4.0%
客运总收益率，同比变化（%）	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	5.9%	-4.1%	-3.2%
货运收益率，同比变化（%）	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.7%	-3.7%	-5.2%
每ATK收入（美分）	54	45	51	61	61	60	58
同比变化（%）	0.3%	-17.4%	14.6%	18.0%	0.5%	-2.0%	-2.7%
支出（十亿美元）	-795	-495	-556	-727	-846	-904	-913
同比变化（%）	3.8%	-37.7%	12.3%	30.8%	16.4%	6.8%	1.0%
燃油（十亿美元）	-190	-80	-106	-215	-269	-261	-236
占支出百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.8%	28.8%	25.8%
布伦特原油价格（美元/桶）	65	42	71	101	83	81	69
航空燃油价格（美元/桶）	80	47	78	139	112	99	86
燃油消耗量（十亿加仑）	96	52	62	76	92	99	103
非燃油成本（十亿美元）	-605	-415	-450	-512	-577	-643	-677
不含燃油的每ATK成本（美分）	39	49	45	42	39	40	40
同比变化（%）	1.6%	23.7%	-6.8%	-6.9%	-8.0%	2.9%	1.0%
EBITDAR（十亿美元）	148.1	-27.8	37.3	105.8	150.5	155.3	160.0
EBITDAR利润率（%）	17.7%	-7.2%	7.3%	14.3%	16.6%	16.1%	16.3%
运营利润（十亿美元）	43.1	-110.9	-43.5	11.3	62.9	61.9	66.0
运营利润率，%	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	6.9%	6.4%	6.7%
净利润（十亿美元）	26.4	-137.7	-40.4	-3.5	37.3	32.4	36.0
净利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.1%	3.4%	3.7%
每位离港乘客（美元）	5.8	-77.4	-17.5	-1.0	8.4	6.8	7.2
投入资本回报率（%）	5.8%	-19.3%	-8.0%	2.0%	6.9%	6.6%	6.7%

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6月——下次更新日期：2025年12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）				
	2021	2022	2023	2024预计	2025预测	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
全球	-8.5%	1.5%	6.9%	6.4%	6.7%	-43.5	11.3	62.9	61.9	66.0
地区分析										
非洲地区	-6.8%	-3.1%	3.5%	3.9%	3.9%	-0.5	-0.4	0.5	0.6	0.6
亚太地区	-9.7%	-7.2%	4.6%	4.1%	4.4%	-12.7	-11.6	10.7	10.3	11.5
欧洲地区	-10.4%	3.9%	6.6%	5.6%	6.5%	-11.2	7.6	15.5	14.2	17.0
拉丁美洲	-11.0%	-1.9%	12.3%	13.6%	12.2%	-2.4	-0.7	5.5	6.4	5.6
中东地区	-20.7%	7.2%	13.0%	13.3%	12.8%	-4.4	2.4	6.1	6.1	6.2
北美地区	-4.7%	4.5%	7.0%	6.5%	6.9%	-9.9	12.6	22.0	21.3	22.0

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，占收入百分比%					净利润（十亿美元）				
	2021	2022	2023	2024预计	2025预测	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
全球	-7.9%	-0.5%	4.1%	3.4%	3.7%	-40.4	-3.5	37.3	32.4	36.0
地区分析										
非洲地区	-14.6%	-7.0%	0.5%	1.0%	1.1%	-1.1	-0.8	0.1	0.2	0.2
亚太地区	-10.2%	-8.6%	1.9%	1.6%	1.9%	-13.4	-13.8	4.4	4.0	4.9
欧洲地区	-11.6%	2.7%	4.6%	3.8%	4.3%	-12.5	5.2	11.0	9.6	11.3
拉丁美洲	-32.0%	-9.5%	2.4%	2.8%	2.4%	-7.0	-3.5	1.1	1.3	1.1
中东地区	-13.4%	4.4%	9.3%	8.9%	8.7%	-4.4	2.4	6.1	6.1	6.2
北美地区	-0.9%	2.6%	4.6%	3.5%	4.0%	-1.9	7.2	14.6	11.5	12.7

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）				
	2021	2022	2023	2024预计	2025预测	2021	2022	2023	2024预计	2025预测
全球	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.8%	18.7%	40.1%	31.1%	8.8%	5.2%
地区分析										
非洲地区	17.0%	84.3%	36.5%	13.3%	8.0%	18.5%	51.4%	35.6%	9.9%	7.3%
亚太地区	-12.8%	32.3%	95.9%	17.3%	9.0%	-6.1%	15.5%	75.0%	12.8%	6.9%
欧洲地区	27.5%	103.9%	20.3%	8.8%	6.0%	29.8%	69.6%	16.0%	8.1%	5.9%
拉丁美洲	40.5%	62.9%	16.8%	7.8%	5.8%	37.3%	54.4%	14.4%	7.1%	7.8%
中东地区	8.5%	144.4%	32.4%	9.5%	6.4%	21.2%	67.2%	24.7%	8.4%	4.6%
北美地区	74.6%	45.7%	15.1%	4.7%	0.4%	41.1%	28.7%	14.0%	4.7%	1.3%

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6月——下次更新日期：2025年12月

5.2 术语表

ACTK	可用货物吨公里	OEM	原始设备制造商
ASK	可用客座公里	OPEC	石油输出国组织
ATJ	酒精转喷气燃料	O-D	始发地-目的地
ATK	可用吨公里	PAX	乘客
BBL	桶	PLF	客座率
BLF	盈亏平衡综合载运率	PMI	采购经理人指数
CAGR	平均复合增长率	PtL	电转液
CLF	货邮载运率	PPP	购买力平价
CORSIA	国际航空运输业碳抵消和减排计划	ppt	百分点
CTK	货物吨公里	PEER	实际有效汇率指数
EBIT	息税前利润	RPK	收入客公里
GDP	国内生产总值	RTK	收入吨公里
HEFA	加氢酯和脂肪酸	SA	季节性调整
LCC	低成本航空公司	SAF	可持续航空燃料
LF	载运率	QoQ	季度环比
MMBtu	百万英热单位	USD	美元
MoM	月度环比	YoY	同比变化
NGL	天然气凝液	YTD	年初迄今

注释：

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。

5.3 图目录

图1:	贸易增长率与GDP增长率	4
图2:	2005-2022年按交付模式分类的全球商业服务贸易（万亿美元）	5
图3:	1790年 - 2025年间，美国所有进口货物及应税进口货物的平均关税税率（%） （虚线为预测值）	5
图4:	实际有效汇率指数（广义）以2020年为基准，基准值=100	6
图5:	各地区对全球客运量增长的贡献（单位：十亿RPK，年增长率%）	8
图6:	季节性调整后的行业收入客公里（RPK）、可用客座公里（ASK）及客座率（以2020年1月为基准，基准值=100）	9
图7:	按客运量来源地划分的客运量总增长率，2025年第1季度，增长率%	10
图8:	空运与海运的相对价格	11
图9:	全球货物海运费率（指数）	11
图10:	季节性调整后的可用货物吨公里（ACTK）、货物吨公里（CTK）及载运率（以2020年1月为基准，基准值=100）	12
图11:	2022年-2025年第1季度全球CTK，同比变化（%）	12
图12:	2019-2025年第1季度，按货运业务类型划分的全球国际ACTK及占总量的百分比（%）	13
图13:	全球航空公司息税前运营利润（十亿美元）及息税前运营利润率占收入的百分比	14
图14:	季度平均机队利用率	15
图15:	航空旅行的收入和成本，单位收入和每ATK成本（美分），同比变化	17
图16:	2023年美国从中国进口的特定空运货物品类的占比及价值	17
图17:	收入类型细分图（十亿美元）	18
图18:	税前成本明细（十亿美元）	19
图19:	2000-2025年预测全球航空公司投资资本回报率占投资资本的百分比	20
图20:	飞机交付等待时间（从下单到交付的周期），按交付年份统计（年）	21
图21:	按地区划分的飞机交付量（已下单和计划交付），数据来源：睿思誉	22
图22:	预定飞机交付量的调整	22
图23:	库存飞机数量（机龄不足10年）	22
图24:	航空运输业薪资增长指数与全球通胀对比（2019=100）	23
图25:	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）	24
图26:	SAF承购协议数量	26

5.4 表目录

表1:	关键行业客运量指标	10
表2:	关键行业货运指标	13
表3:	关键财务指标概览	15
表4:	关键行业运费指标	18
表5:	关键行业盈利能力指标	19
表6:	关键行业劳动力指标	23
表7:	关键行业燃油指标	25
表8:	地区财务业绩	28
表9:	地区财务业绩	30
表10:	行业统计数据	31
表11:	地区财务业绩	32
表12:	地区财务业绩	32
表13:	地区客运量业绩	32



International Air Transport Association
国际航空运输协会
800 Place Victoria, PO Box 113 Montreal,
Quebec, Canada H4Z 1M1
电话: +1 (514) 874 0202

iata.org iata.org/economics
economics@iata.org

