2026 年 6 月
国际航协可持续发展与经济部

全球航空运输业前景展望
能源危机

目录

1. 关键要点 3

2. 能源危机 4

3. 客运市场应对供给冲击的调整 13

3.1 航空客运量 13

3.2 航空货运量 17

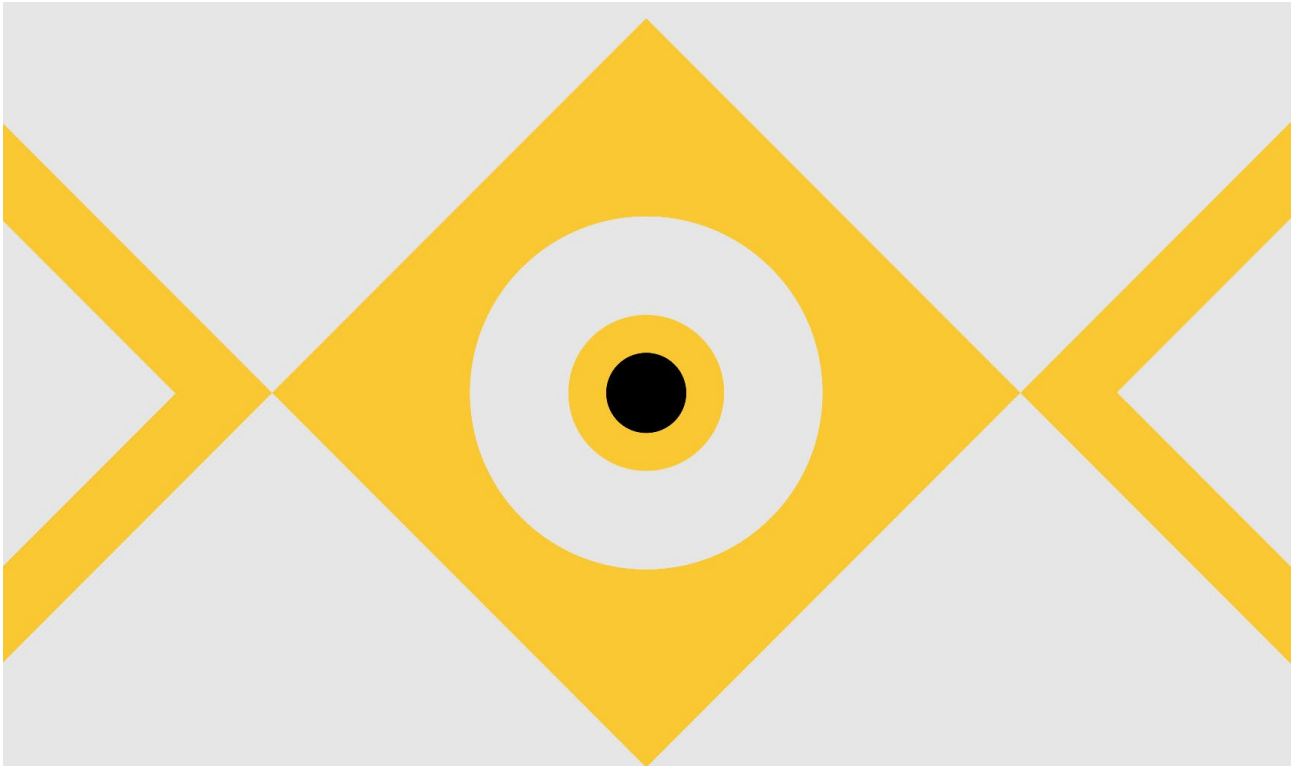
4. 航空公司财务业绩 20

4.1 营收变化 22

4.2 成本走势 24

4.3 地区分析 34

5. 附录：行业统计数据 38



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。

- 2026 年 2 月 28 日霍尔木兹海峡的关闭，引发了一场现代史上无先例可循的石油及炼化产品供应危机。此次事件导致原油供应每日减少约 1000 万桶（约占全球消费量的 10%），若计入成品油和液化天然气，则每日减少量达 1500 万桶，并曾一度将实物原油价格推高至每桶 150 美元。此次供应中断已导致现有供应链发生断裂：即使是净出口地区也受到影响，成品油市场及物流限制正在引发剧烈的地区价格差异。
- 航空燃油的供应安全受到威胁，其价格自 2 月底以来已大致翻倍。裂解价差在 4 月份创下了每桶 80 美元的历史纪录，凸显出炼油厂停产及产能受限所带来的冲击，其影响已超出原油危机本身。由于经霍尔木兹海峡运输的航空燃油约占全球海运贸易量的五分之一，各方对有限供应的竞争日趋激烈，尤其是在欧洲、美国西海岸及亚洲部分地区，这推高了成本，也加剧了局部地区出现短缺的风险。
- 随着能源冲击传导至通货膨胀、实际收入及消费领域，宏观经济背景正在恶化。根据我们的基准情景预测，全球 GDP 增速将从约 3%放缓至 2026 年的 2.5%，且若此次供应中断持续至 2027 年，则经济下行风险将更为显著。全球通胀率将升至 5%以上，从而增加了“滞胀”（即通胀高企与经济停滞并存）的风险，特别是在政策空间本已受限的能源进口经济体中。
- 全球客运需求正在调整，以适应这一由供给驱动的冲击。燃油成本上升、空域受限及航线拉长等因素正对增长构成压力，但公众潜在的出行意愿并未崩溃，仅有所减弱。目前预计，2026 年全球客运量增长 2.1%，较近年水平大幅放缓，且地区分化显著：中东地区因空域限制面临严重萎缩，而非洲和亚太地区则因航线改道而实现增长。
- 除短期冲击外，此次危机还暴露了炼油能力地理分布上的结构性脆弱性，并凸显了加速能源转型的战略必要性。鉴于化石燃料仍占全球能源消费的 80%以上，即便不考虑气候因素，仅从能源安全角度出发，当前的供应中断也已表明发展替代能源的紧迫性。就可持续航空燃料（SAF）而言，预计其 2026 年的产量仅为 240 万吨（约占航空燃油需求的 0.8%），而到 2050 年，为实现行业净零排放目标，所需 SAF 产量将达到 5 亿吨。要扩大低碳液体燃料的规模，不仅需要系统性地提升可再生能源产能，还需密切关注政策组合及其实施顺序。
- 航空货运继续在全球贸易中发挥着稳定作用，但随着中东冲突削弱了有效运力并扰乱了枢纽连接性，其增长速度正在放缓。在年初强劲开局之后，预计 2026 年货运需求增速仅为 0.7%。运力短缺，尤其是客机腹舱运力不足，导致市场供应趋紧，促使市场作出调整，转向提高收益率，而非扩大运量。
- 总体而言，航空公司仍保持盈利，但利润空间正承受着燃油成本冲击和进一步增效空间有限带来的巨大压力。预计 2026 年行业总收入将增长 9.4%，这得益于收益率的提升，但净利润预计将下降至 230 亿美元，净利润率降至 2%，为新冠疫情以来最差的盈利表现。需求的温和增长、运力受限以及套期保值操作提供了一定的缓冲，但成本传导面临挑战，使得盈利能力极易受到燃油市场长期中断和宏观经济进一步恶化的影响。

2. 能源危机

2026 年能源危机：史无前例的供给冲击

2026 年 2 月 28 日，全球能源格局发生了根本性转变。当日，对伊朗的空袭以及随之而来的报复行动，实质上导致霍尔木兹海峡对商业航运关闭。这场始于军事行动的事件，迅速演变为全球石油市场有记录以来最大规模的供应中断。[1]在这条最窄处仅 33 公里宽的海峡中，大约运输着全球 19%的原油、19%的液化石油气（LPG）、18%的液化天然气（LNG）以及 6%的成品油。（表 1）。

表 1：占全球油气产量的份额

	原油	液化石油气	液化天然气	成品油
经霍尔木兹海峡运输的份额、	19%	19%	18%	6%
其余份额	81%	81%	82%	94%
全球产量	100%	100%	100%	100%

来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

霍尔木兹海峡的关闭不仅导致价格飙升，更破坏了全球能源供应链的架构。原油供应量每日骤降约 1000 万桶——这是一次前所未有的缩减，相当于全球原油需求的 13%。实物原油价格在 4 月中旬飙升至近每桶 150 美元的历史高位。

此次危机不仅仅是原油供应冲击，它同时也是一场极其严重的炼油危机。中东地区约 80%的原油出口流向亚洲，而亚洲承担着全球近 40%的石油产品精炼任务。波斯湾地区拥有多家大型炼油综合设施，向全球出口柴油、汽油、航空燃油和液化石油气等加工产品。中东地区每日超过 300 万桶的炼油能力已经停摆。该地区石油和天然气设施的实物损失估计高达 500 亿美元。根据国际能源署的数据，依赖海湾原油作为原料的亚洲炼油厂，其加工量已被迫每日减少约 500 万桶，与去年同期相比下降了 6%。结果造成双重危机：原油和成品油同时短缺。

在正常情况下，霍尔木兹海峡每日运输约 47 万桶航空燃油，约占全球航空燃油出口量的 23%。欧洲是海湾地区航空燃油出口的主要目的地，接收量约占其总出口量的 80%，而从该地区的进口量占欧洲此类产品总进口量的 40%。价格反应极为剧烈。航空燃油价格自 2 月底以来已基本翻倍。裂解价差（原油与航空燃油之间的价差）在 4 月份达到了每桶 80 美元的历史记录，而柴油裂解价差估计为每桶 60 美元。这一显著的航油-柴油价差表明，当前的危机对航空燃油的冲击尤为严重，且在某些地区影响更为突出：在新加坡，航空燃油价格达到了每桶 230 美元以上的历史最高点。根据标普全球能源的数据，2026 年 2 月至 4 月间，航空燃油贸易量下降了近 30%，而全球柴油和汽油出口量分别下降了 15%和 12%。显然，市场上各方对数量有限的航空燃油展开了激烈竞争，且这种稀缺性比其他主要石油馏分产品更为严重。

如此大规模的长期供应中断将对全球能源市场产生严重的影响。鉴于能源系统的复杂性和相互依存性，即使是净出口地区也将受到影响。例如，尽管美国是包括航空燃油在内的石油产品净出口国，但其西海岸在结构上仍依赖从东亚进口。因此，美国西海岸的航空燃油价格已飙升至主要地区市场中的最高水平，这也加剧了亚洲国家与美国竞争该地区有限航空燃油供应量的局面。

从全球来看，自冲突爆发以来的两个月内，累计原油供应损失已达到约 5 亿桶。尽管国际能源署成员国于 3 月 11 日协同释放了 4 亿桶战略石油储备，部分帮助吸收了最初的冲击，但持续的每日供应损失规模仍然难以为继。全球能源系统无法承受如此大规模的供应中断，除非出现大规模的需求破坏。

[1]2026 年的油价涨幅超过了 1973 年和 1979 年供给冲击时的水平。然而，新冠疫情是一场规模空前的需求冲击，随之而来的标志性事件是：2020 年 4 月，原油价格历史上首次跌至负值。

此次炼油危机还具有结构性问题。全球炼油能力在区域分布上不均衡，若干发达经济体（尤其是欧洲）的区域供需失衡有所扩大。全球炼油能力在过去 20 年中增长了约 16%，而欧洲的炼油能力却下降了约 20%。[2]因此，欧洲现在更加依赖进口，也更容易受到供应中断的冲击。在其他成品油需求下降的背景下，航空燃油还面临着额外的结构性供应短缺威胁。随着公路运输的电气化削减了对柴油和汽油的需求，炼油厂的经济效益面临更大挑战，而航空燃油作为一个小品种产品（仅占全球炼油产出的 8%），难以弥补主要成品油需求下降所带来的损失。[3]

这使得任何关于航空燃油流动迅速恢复正常水平的预测都显得不切实际。油田无法在一夜之间重新启动。停产的或受损的炼油厂需要时间和大量维修才能恢复运营。与此同时，亚洲传统的航空燃油净出口国（如中国和韩国）限制加工产品出口的风险正在增加，这将给竞争同样稀缺货源的欧洲和澳大利亚市场带来更大压力。我们预计高企的原油和航空燃油价格将贯穿全年，并认为 2026 年布伦特原油平均价格为每桶 95 美元，裂解价差为每桶 57 美元，航空燃油价格为每桶 152 美元。

此次能源危机清楚地揭示了开发化石能源替代品的必要性。全球能源消费中仍有超过 80%依赖化石能源，尽管替代能源产量有所上升，但其在全球能源产量中的份额仍低于 20%——规模太小，无法打破油气行业对全球经济的垄断性钳制。发展替代能源已不再主要是为了应对全球变暖，而是关乎能源独立和能源安全。可靠的能量供应对所有经济活动和家庭都至关重要。全球能源系统的脆弱性已暴露无遗，而当前的危机正是我们为数十年来对可再生能源投资不足所付出的代价。

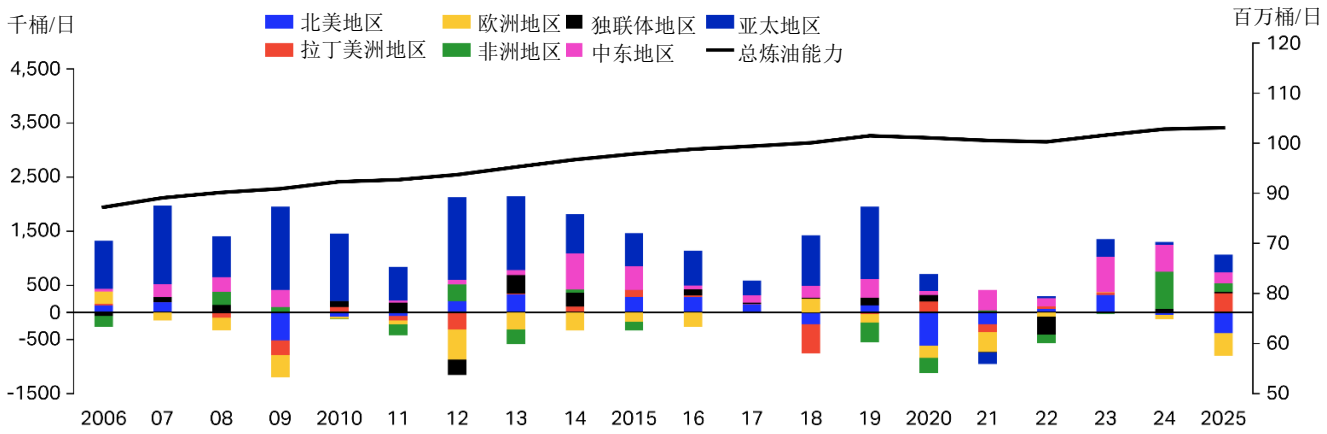
预计 2026 年可持续航空燃料（SAF）的产量仅为 240 万吨——相当于航空燃油总消费量的 0.8%——这凸显出当前全球政策框架在推动有意义的规模化生产组合以提升产量方面存在严重不足。现在是时候纠正方向，将能源转型作为一个整体系统来推进了。[4]碎片化、时序不当的政策必将失败。各自为政的行业政策也必将失败。必须做出政治承诺，为所有人建设更多的可再生能源产能，并使其能够转化和分配给所有用户。其中也包括液体燃料用户，航空运输虽然在全球能源大环境中占比不大，却在经济发展中发挥着极其重要的作用。

[2]国际航协，“欧洲航空燃油供应展望”，2025 年 11 月。
[3]国际航协，“传统航空燃油与能源转型：聚焦炼油厂”，2025 年 5 月。
[4]国际航协，“能源转型：系统变革”，2026 年 3 月。

专栏 1：炼油能力

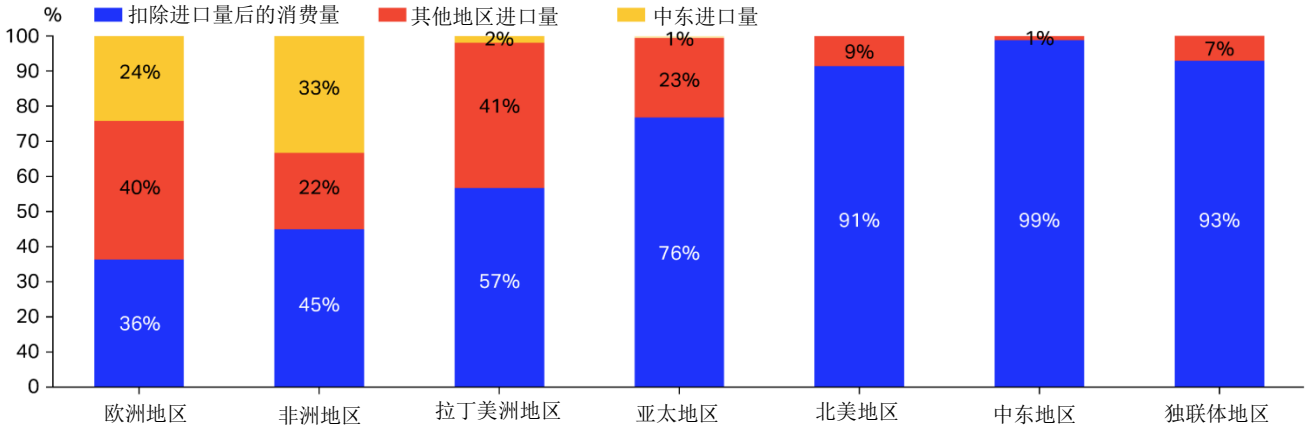
- 全球炼油能力已增长至每日超过 1 亿桶，但新增产能已向东转移（图 1）。欧洲和美国关闭了许多老旧且竞争力较差的炼油厂，且未进行替代，而亚洲和中东则投资建设了大量新的炼油能力。
- 欧洲出现了明显的供需失衡，该地区目前约 60%的航空燃油消费依赖进口，其中超过三分之一来自中东。非洲是另一个严重依赖进口的地区，其消费量的 50%依赖进口，且大部分来自中东（图 2）。
- 亚洲和中东在全球航空燃油生产中占据相当大份额，并在其国际贸易中发挥主导作用，约占全球航空燃油出口量的 60%（图 3）。
- 所有炼油厂，无论是基于化石能源还是其他能源，都必须生产全系列的产品。其中最大的产品是柴油和汽油，这两种产品确保了炼油厂的经济可行性。航空燃油仅占全球炼油总产出的很小一部分，约为 8%。这一份额太小，不足以使航空燃油成为任何炼油厂优先考虑的产品，也不足以弥补主要产品相关的任何损失——这是一个从结构上危及航空燃油供应的系统性问题（表 2）。

图 1：各地区炼油能力，同比变化（千桶/日，左轴）与总能力（百万桶/日，右轴）



来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

图 2：航空燃油总消费量及进口占比（占消费总量百分比）



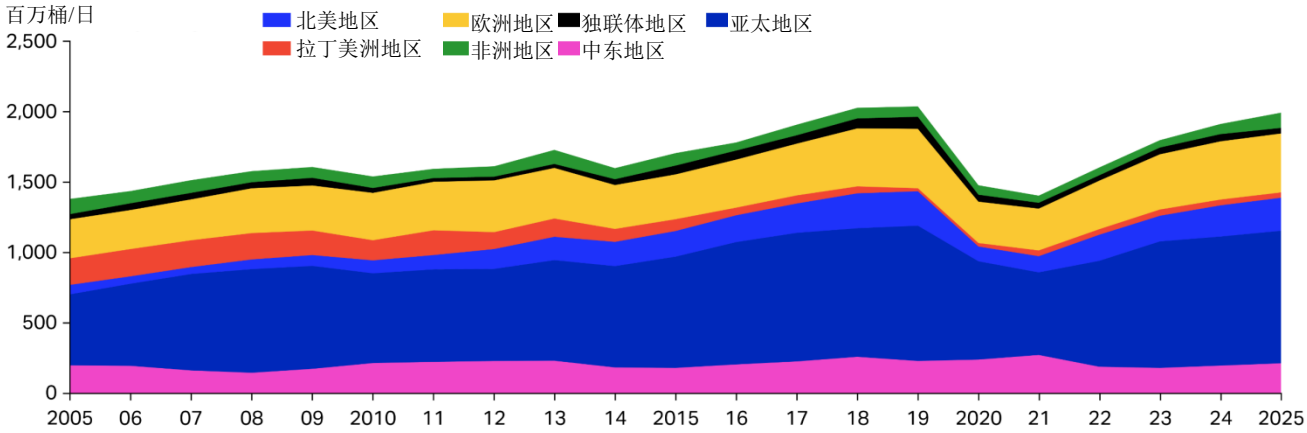
来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

表 2：成品油（千桶/日），2025 年

产品	数量	占比
汽油	24,051	29%
柴油/瓦斯油	28,775	34%
航空燃油	7,021	8%
石脑油	6,903	8%
其它产品	17,187	20%
成品油总计	**83,937**	**100%**

来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

图 3：全球航空燃油出口量

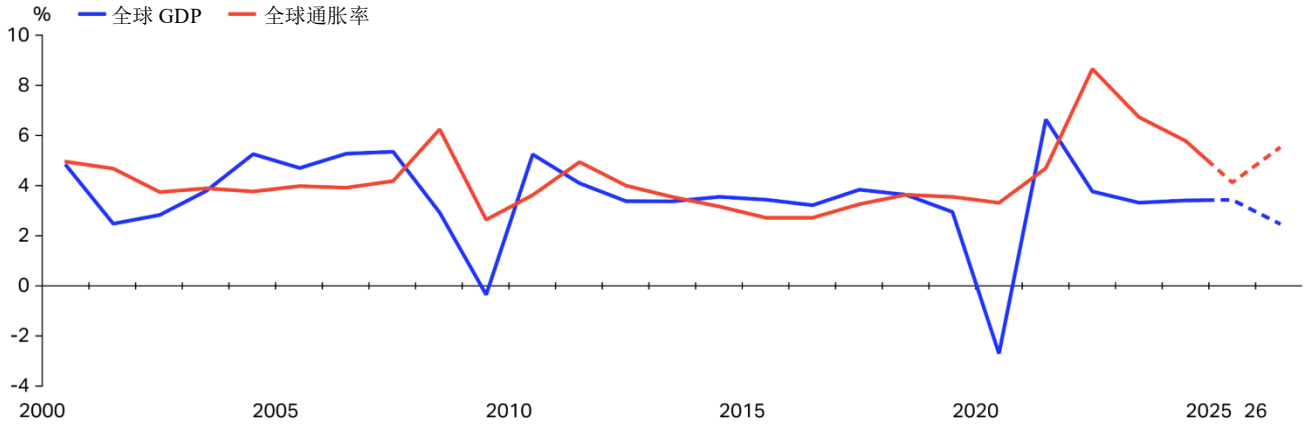


来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

宏观经济影响

2026 年能源冲击所带来的经济后果正在所有主要经济体中显现，但严重程度存在显著差异。自 2023 年以来，全球 GDP 增长率经历了一段不寻常的稳定期，即围绕 3%波动，这也是自 1970 年代以来的全球平均增长率。当前危机预计将使该增长率下降 0.5 个百分点：若危机持续时间较短，降幅可能更小；若危机持续时间更长、更为严重，降幅则可能更大。我们的基准情景假设油价和航空燃油价格确实符合我们的预测，在此情景下，2026 年全球 GDP 增长率将降至 2.5%。我们认为危机短期内迅速结束、能源价格快速回落的可能性不大，且风险明显偏向下行。如果冲突及其影响持续并延续至 2027 年，全球 GDP 增长率将滑向 2%——这是自 2001 年以来的最低水平（不包括 2020 年和 2009 年的经济萎缩）。危机爆发前，全球通胀率预计在 4%~4.5%左右。根据我们当前的基准情景，通胀率很可能超过 5%；如果危机持续，则可能升至 6%以上。

图 4：全球 GDP 增长率与全球通胀率（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部、国际货币基金组织。

能源进口国所受的宏观经济影响将大于能源出口国（表 3）。危机爆发前，各国刺激经济放缓的政策空间已然有限，而目前则受到更大制约。原本准备下调的央行政策利率，如今可能不得不进行上调以应对通货膨胀。在财政方面，过去十年的累积冲击已大幅压缩了政府的刺激空间。滞胀风险正逐步逼近，即通货膨胀上升的同时经济活动陷入停滞。这种情况还可能伴随粮食不安全问题，因为化肥价格和供应量将影响全球农业产出及其可负担性。

内部市场较大的国家所受冲击可能相对较轻。在许多经济体中，私人消费通常占产出的 55%至 60%，而在 2026 年第一季度，美国这一比例高达 68%。得益于依然稳健的劳动力市场、宽松的货币政策环境以及若干主要经济体的实际工资增长，全球私人消费在进入 2026 年时总体表现相当强劲。然而，尽管家庭仍在消费，但其消费行为更趋防御性，优先考虑必需品和高性价比商品，并削减非必需品的支出。加之能源危机将提高能源在家庭总消费中的占比，推高其他商品和服务的价格，从而侵蚀实际可支配收入，当前消费形势已显得非常脆弱。对消费者的冲击可能引发经济衰退，尤其是在能源进口经济体。关键是，负担的分布极不均衡：低收入家庭将更大比例的开支用于能源和食品，因此其购买力降幅最大。

表 3：各地区及国家 GDP 较危机前预期的下调幅度（百分点）

地区/国家	各地区及国家 GDP 较危机前预期的下调幅度（百分点）
受冲击最严重	
冲突地带及海湾国家：	
伊朗	10.0+
卡塔尔	6.0
伊朗	6.0
沙特阿拉伯	3.0
海湾合作委员会地区	2.5
受冲击严重	
依赖能源进口的经济体：	
菲律宾	2.5
日本	1.0
韩国	1.0
英国	1.0
欧元区	1.0
新兴亚洲（地区）	0.8
东南亚（平均）	1.5
结构性风险	**风险等级**
撒哈拉以南非洲地区	高
拉丁美洲及加勒比地区	中等
孟加拉国、斯里兰卡、巴基斯坦	严重
受影响较小或受益（特定国家）	**受益程度**
俄罗斯	意外之财
巴西	石油收入、灵活燃料汽车车队及水力发电
西班牙	高比例可再生能源及液化天然气基础设施

来源：国际航协可持续发展与经济部。

随着能源进口国的进口账单不断攀升，其外汇储备水平可能下降，本币兑美元面临巨大贬值压力，从而加剧国际收支危机风险。此类风险主要集中在发展中的低收入能源进口国。

地理上位于冲突区之外的石油出口国，很可能从高油价中受益。而那些已在可再生能源生产方面取得显著能力的国家，无疑将因其战略远见而获得缓冲。

处于危机中心的当然是伊朗。里亚尔已贬值近 70%，通胀率高达两位数，而作为经济命脉的石油出口因封锁被有效切断。预计今年该国 GDP 将萎缩超过 10%。卡塔尔位于拉斯拉凡的大型天然气出口综合体遭受了严重且持久的破坏；伊拉克的政府支出 90%依赖石油收入，且 90%的食品和药品进口需经霍尔木兹海峡运输，这两个国家的 GDP 可能萎缩 6%或更多。自海湾战争以来，科威特的原油出口首次在 4 月份降至零。相比之下，沙特阿拉伯和阿联酋受益于更大的财政储备以及重新调整部分出口路线的能力，这将减轻对其经济的影响。尽管海湾合作委员会地区是能源生产区，但因战争导致的航班取消和航运改道等干扰，其作为物流和旅游枢纽的角色受到冲击，该地区仍将遭受损失。

尽管亚太地区各国的直接风险敞口和吸收冲击的能力存在显著差异，但作为海湾能源出口的主要目的地，亚太地区仍将受到严重影响。菲律宾或许是最为脆弱的国家。该国高达 98%的石油从波斯湾进口，且在价格上涨前，化石燃料进口已占其 GDP 的 6%以上。该国于 3 月底宣布进入国家能源紧急状态，政府部门改为每周四天工作制以节约燃料。日本几乎所有的原油也都从中东进口，日元的持续贬值在这一背景下加剧了其脆弱性。在韩国，尽管持续强劲的科技投资热潮可能缓冲部分最严重的负面影响，但该国也存在类似的进口依赖。

欧洲在陷入这场危机时，能源库存处于历史低位，几乎没有缓冲空间来应对天然气价格飙升。德国、意大利和荷兰可能至少出现技术性衰退（GDP 连续两个季度负增长），整个欧洲大陆的通胀率将上升，英国可能超过 5%。西班牙因其较高的可再生能源渗透率和危机前更强劲的增长势头，可能成为表现相对突出的国家。

相对而言，美国经济可能表现较好。尽管美国家庭明显在加油站感受到了影响，但好在美国本身是一个主要产油国，这起到了一定的缓冲作用。政府的财政刺激也起到了作用，但这种效应在 4 月份退税后将会减弱。预计 2026 年美国 GDP 增长将放缓，可能降至 2%以下。

尽管中国是全球最大的石油进口国，但预计其抵御风暴的能力将强于大多数国家。中国早期有规划且具有战略性地扩张可再生能源生产和石油储备，在当前背景下显得尤为明智。然而，由于房地产行业持续低迷，危机前国内需求已然脆弱，因此 2026 年中国 GDP 增长很可能略低于政府 4.5%~5.0%的预期目标区间。

拉丁美洲各经济体的命运因其能源净头寸而分化。主要石油出口国——巴西、哥伦比亚、厄瓜多尔——的表现将优于净进口国——智利、秘鲁、大部分中美洲及加勒比国家。巴西以水电为主的电力结构和灵活燃料汽车车队应成为其优势，不过其大型农业综合企业将面临化肥成本上升的压力。该地区 2026 年的增长率可能难以达到 2%。

印度是世界第三大石油进口国，卢比兑美元汇率已跌至历史最低点。更糟糕的是，随着能源价格上涨，政府用于补贴家庭能源消费的支出也在不断膨胀。此外，印度正遭受严重的热浪侵袭，这势必会推高食品价格。得益于其庞大的内部市场，印度 GDP 增速仍可能超过 6%，使其成为今年增长最快的大型经济体。

伊朗战争也急剧加速了西方世界及其他地区本已强劲的国防开支增长趋势。2025 年，全球军费开支达到 2.9 万亿美元，按实际价值计算比 2024 年增长近 3%，连续第 11 年增长。[5]其中欧洲的增幅高达 14%，亚洲和大洋洲超过 8%。2026 年的危机很可能会在今年进一步推高军费开支。北大西洋公约组织（NATO）成员国已承诺到 2035 年将国防和安全相关支出提高到 GDP 的 5%。仅此一项，就将使全球军费开支达到全球 GDP 的 3.5%左右，按当前价值计算约为 3.7 万亿美元。如此规模的国防开支将与其他公共投资优先事项形成竞争。虽然军费开支短期内可提振 GDP，但往往会挤占私人投资，并降低长期 GDP 增长潜力。

[5]斯德哥尔摩国际和平研究所（SIPRI），“欧洲与亚洲军费开支激增，全球军费持续攀升”，2026 年 4 月 27 日。

这在结构上是通胀性的，特别是对专业劳动力、先进材料和航空航天部件而言——而这些正是商业航空依赖的飞机生产、维护和修理的同一生态系统。航空航天和国防工业基础，本就因疫情后商业航空需求的复苏和现有军事采购计划而捉襟见肘，如今又面临相互竞争的需求，这将导致交付延迟、成本上升以及工程人才分流。

金融市场大多未将能源危机视为重大问题，美国股指接近历史高位。这表明市场对冲突的结果及其对企业利润的长期影响存在自满情绪和不切实际的预期。公司债券市场也表现良好，投资者仍愿意以相对较低的溢价向风险较高的公司放贷。然而，也存在一些困境领域，例如私人债务市场出现了一系列引人注目的违约事件，一些基金已冻结赎回。这种自满情绪不太可能在当前油价下不受遏制地持续下去。虽然目前全球并未面临紧迫的重大全球金融危机风险，但仍须考虑股指从当前水平大幅下跌的真实可能性。

美国金融市场当前的乐观情绪能持续多久，还取决于美元的前景。美元显然不再发挥其曾经的避险货币作用，这类资金流大部分流向了黄金和瑞士法郎。去年，美元兑大多数贸易伙伴货币贬值约 10%，今年可能进一步贬值约 5%（截至 4 月底已贬值约 2.5%）。政府官员对美元价值的负面表态，以及美联储面临的降息政治压力，也对美元构成压力。从边际上看，这既对全球经济循环有好处，也对那些不以美元结算的航空公司有利。当美元贬值时，所有以美元计价的发票（尤其是燃料）和债务，对非美元计价的家庭和企业来说都变得更便宜。如果人们对美元越发不信任，导致大量资金撤离以美元计价的金融资产，那么这种趋势就可能变得不利。

选举进一步增加了宏观经济前景的不确定性。预计 2026 年将有超过 40 个国家举行（或已经举行）全国性选举，覆盖全球超过 15 亿人口，使其成为全球民主的又一个关键年份。最受关注的选举包括将决定国会控制权的 11 月美国中期选举，以及 10 月巴西的大选（届时选民将选举总统、立法机构和州政府）。以色列将于 10 月前举行竞争激烈的立法机构选举，俄罗斯的立法机构选举（国家杜马）也定于今年举行。选举结果将决定各国对通货膨胀、贸易紧张局势以及财政和货币政策的应对方式等，因为能源危机正在重塑各国政府的优先事项。

总体而言，全球宏观经济背景正在从普遍相当有利（以全球 GDP 增长稳定、通胀下降、美元走弱和油价下跌为特征）转向一个更加不利的环境，某些经济体面临滞胀和衰退的风险加剧。

全球航空运输业展望

航空运输业在进入 2026 年时处于疫情以来最强有力的地位。航空公司载运了创纪录的乘客数量，重建了财务储备，并投资于机队更新和可持续发展项目。然而在几周之内，这一有利地位就受到了严重损害。航空公司现在面临着前所未有的、同时出现的多个挑战：其主要成本投入翻倍、重要进口市场面临实物燃油短缺的真实威胁、其主要需求地区的宏观经济环境急剧恶化，以及支撑长途连接性的网络架构受到地缘政治干扰。

决定前景的最重要因素是霍尔木兹海峡的重新开放。然而，即使重新开放，其关闭也将对燃油价格和运输量产生持久影响。2026 年夏季旅行季（通常是欧洲和北美航空公司最具商业关键性的时期）已经受到这些现实情况的影响。航空公司必须通过削减运力来平衡节约稀缺昂贵的燃油，同时保留足够的创收航班以支付高额固定成本和债务，最重要的是保持流动性。

与此同时，自疫情以来，航空公司在飞机可用性和维修能力方面一直面临持续的供应限制。这带来的一线希望是，航空公司已经实现了显著的效率提升，目前机队利用率处于历史高位。然而，这也导致进一步优化成本的空间有限，与以往周期相比，航空公司根据市场变化调整供应的能力有所减弱。这也强化了优先考虑收益率而非增长的必要性。

对各地区的影响也高度不均衡。中东航空公司受到的影响最为严重，且面临因军事活动而关闭或严重受限的空域。因此，该地区 3 月和 4 月的 RPK 运输量下降了近 60%（图 5）。没有燃油对冲计划的航空公司面临最大风险，但没有任何航空公司能免受成本急剧上升和燃油供应受限的影响。许多航空公司已缩减航班计划以限制燃油支出，这一点在 4 月份尤为明显，这是反映新定价和运力环境的第一个完整月份。在全球范围内，得益于危机前的预订量和广泛中断后的紧急改签运输量，3 月份运输量仍保持韧性，同比增长 2.2%。一旦这些暂时性影响消退，全球运输量在 4 月份将出现小幅下降。然而，与运力削减相比，其下降幅度仍然相对有限。结合票价大幅上涨来看，这表明疲软反映了供应限制和为应对燃油成本上涨而进行的网络调整，而非潜在需求的全面恶化。展望未来，接下来几个月的远期预订趋势和航班计划数据均指向逐步回归此前的增长路径，表明此轮调整可能是暂时的，潜在出行需求仍相对具有韧性。票价将不可避免地上涨，辅营产品价格也将上涨，但票价上涨的全面影响可能会随着消费者的调整而滞后显现。与以往的危机不同，当前的冲击主要是成本驱动而非需求主导。虽然航空出行需求在短期内仍相对强劲，但如果能源价格持续高企、消费者信心进一步恶化、欧洲和部分亚洲地区出现经济收缩，中期前景将显著恶化。

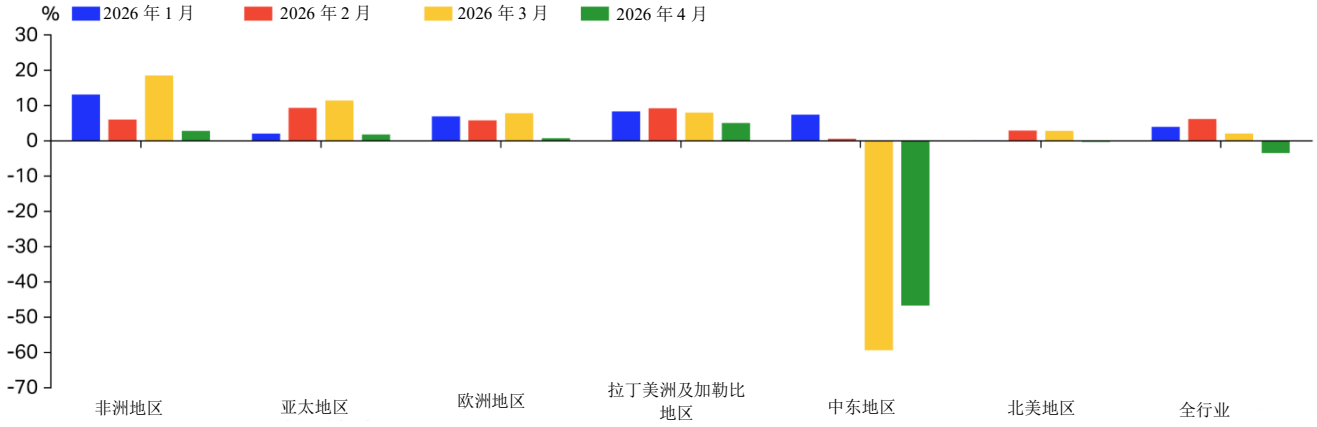
在此背景下，我们预计 2026 年全球运输量（按 RPK 计算）增速将限制在 2.1%，而我们在 2025 年 12 月的预测为 4.9%。货运量（按 CTK 计算）增速可能从之前的 2.6%放缓至 0.7%。

得益于（放缓的）运输量增长以及航空燃油价格上涨推动的收益率提升，预计行业收入将增长 9.4%。然而，高投入成本将影响盈利能力，尽管行业总体水平可能保持盈利，但利润率将较近年来相对强劲的水平显著下降。我们预计行业净利润将达到 230 亿美元——较我们之前的预测下降约一半——且净利润率很可能降至 2%，为新冠疫情以来最差的表现。

如果当前的燃油价格持续到年底（高于我们的基准情景），行业很可能会陷入净亏损，并伴随运输量下降。

此次危机发生在疫情以来仅三年盈利之后——对于许多航空公司来说，在经历 2020-2022 年前所未有的亏损后，这并不足以让他们充分重建股本和修复资产负债表。更广泛地说，即使在有利的市场条件下，航空公司的盈利能力仍然相对较低且波动较大，使得该行业极易受到外部冲击和利润率反复压缩的影响。

图 5：按航空公司注册国分列的行业 RPK 增长率，同比变化（%），2026 年 1 月至 4 月



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

3. 客运市场应对供给冲击的调整

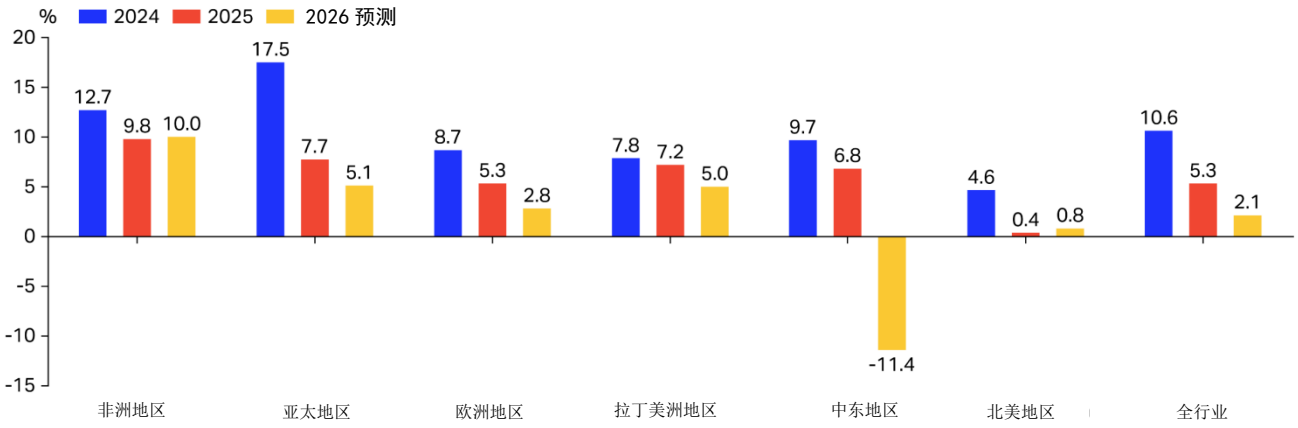
3.1 航空客运量

2026 年的能源危机是前所未有的，但其规模和程度与新冠疫情不可同日而语。其直接影响是运营成本上升、航路拉长、航班计划中断以及全球客流格局的重新配置，而非全球客运需求的崩溃。

在此背景下，预计 2026 年全球客运量将增长 2.1%（图 6）。这较近年增速明显放缓，但仍符合 GDP 增长放缓而非全面萎缩的情景。3 月份的全球运输量数据并未显示旅行需求普遍下降。此外，中东虽然是一个重要市场，但其在全球 RPK 中的份额仅为 9.5%，这限制了其对全球行业的影响，而以往的冲击则以北美和亚洲等主要市场为中心。然而，航空燃油价格冲击将引发网络调整和选择性运力削减，而票价上涨将削弱需求。总体客运量增长数据掩盖了显著的地区差异，这反映了各区域对冲击的暴露程度、宏观经济条件以及运力替代能力的不同。

鉴于行业利润率本已很低，航空公司通过自身利润率吸收燃油价格冲击的能力有限。毫无疑问，票价必须上涨才能使航空公司维持运营。然而，预计航空公司将通过燃油对冲、辅营收入和运营调整来部分抵消冲击，从而减少全额转嫁至票价的必要性。并且，与以往周期一样，燃油冲击的部分影响可能会通过盈利能力下降来吸收。

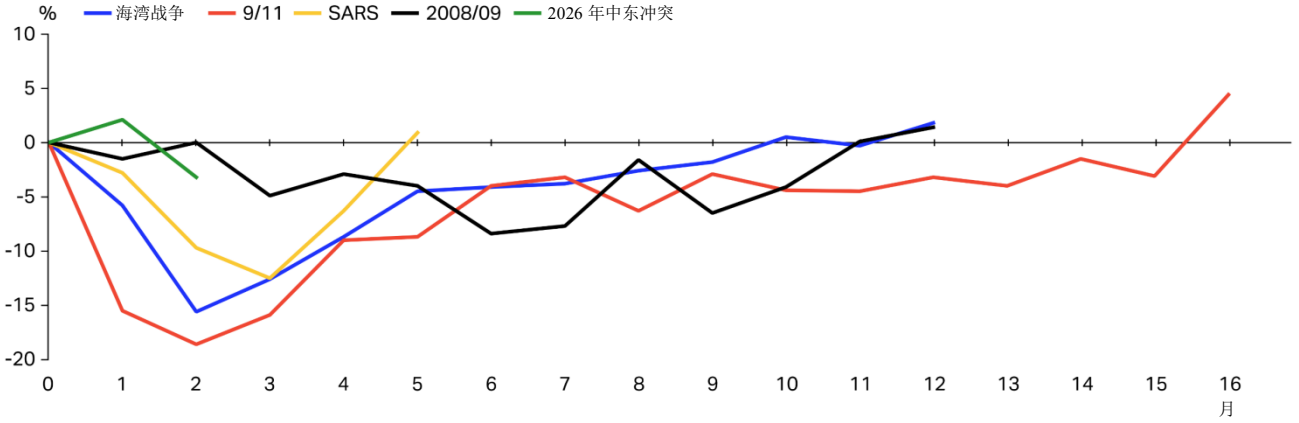
图 6：按航空公司注册国分列的行业 RPK 增长率，同比变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

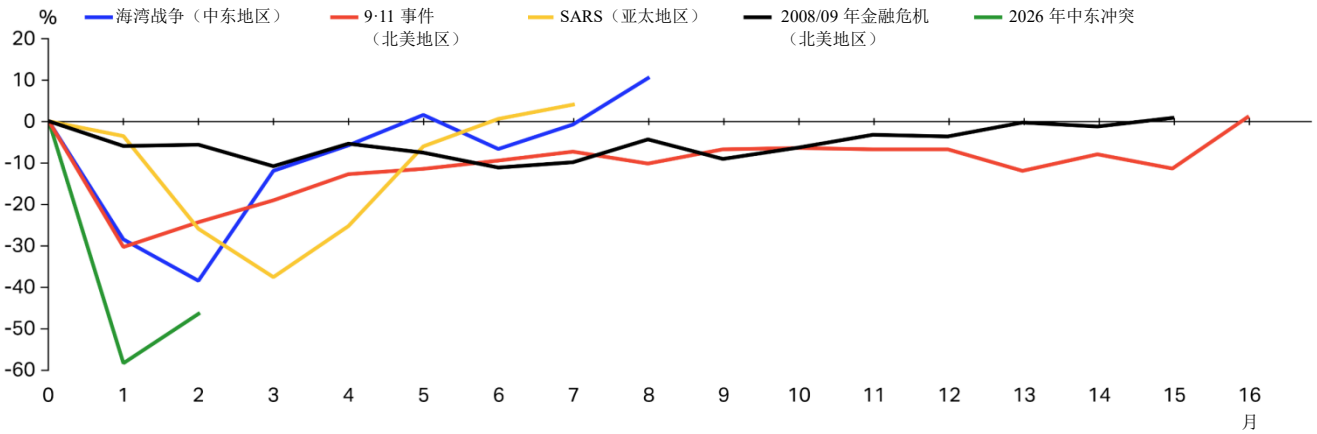
预计 2026 年中东地区 RPK 增长率将大幅萎缩 11.4%。该地区遭受空域限制，且随着乘客改道经其他枢纽中转，中转运输量流失，其受到的影响无疑最为严重。尽管如此，与以往的冲击（如 9·11 恐怖袭击和 2008 年金融危机）相比，当前危机对全球运输量的影响相当有限（图 7）。然而，从每次冲击中受影响最严重的地区来看，2026 年对中东的影响是迄今为止最为严重的（图 8）。

图 7：历次冲击后全球客运量的恢复情况，与冲击前同月相比的 RPK 变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。冲击开始后的月份将全球航空运输量与上年同月水平进行比较，例如 9·11 事件的第 2 个月比较的是 2001 年 10 月与 2000 年 10 月。

图 8：历次冲击后地区客运量的恢复情况（受影响最严重的地区），与冲击前同月相比的 RPK 变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

中东地区的中转运输量占全球联程运输量的 40%以上。转向替代航线和航空公司（尤其是在长途洲际航线上）可能抵消中东地区损失运输量的至多三分之一。

预计非洲 2026 年的运输量增长最为强劲，达到惊人的 10.0%，这是由于旅行路径发生转移，但与其他地区相比，其基数非常低。受成本上升和该地区部分区域外部需求疲软的制约，亚太地区预计增长 5.1%。尽管如此，亚太地区仍是全球运输量增长的最大贡献者，占绝对增量的半数以上。

预计欧洲客运量增长 2.8%。旅行可能在一定层面上从中断的长途航线转向离家更近的休闲和探亲访友旅行。拉丁美洲预计增长 5.0%，这得益于相对具有韧性的区域经济和低成本航空公司网络的持续扩张。

北美运输量增长可能限于 0.8%。该市场的成熟特性，加上高票价、运力纪律和美国经济放缓，都将限制上行空间，尤其是在国内航线方面。

总体而言，2026 年客运前景显著放缓，但仍保持正增长。如果能源危机持续，这一情景容易受到宏观经济环境进一步恶化的影响。在我们的基准情景中，航空公司经历的危机可能更多地表现为票价上涨、收益率提升和网络重构，而非客运量的大幅下降。

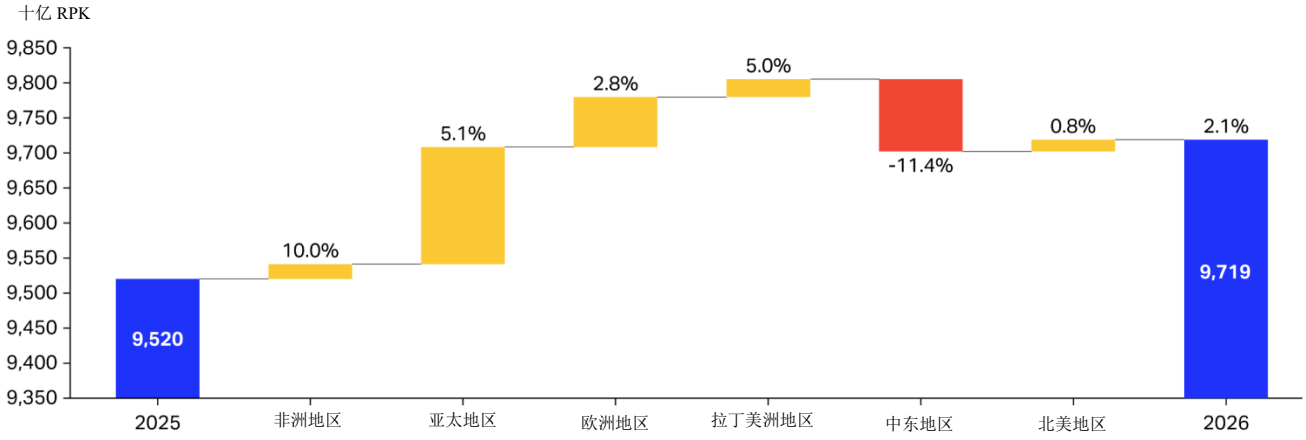
2026 年国际足联世界杯

今年夏天，全球收视率最高的体育赛事将在北美举行。2026 年国际足联世界杯将由十六个城市联合举办——美国十一个、墨西哥三个、加拿大两个——这标志着该赛事首次跨越三个国家举办，并首次将参赛队伍从 32 支扩大到 48 支。这意味着在 39 天内将进行 104 场比赛，揭幕战在墨西哥城举行，决赛在纽约地区的大都会人寿体育场举行，这使其成为世界杯历史上几乎在所有维度上都最为盛大的一届。

根据国际足联/世界贸易组织的联合研究，该赛事预计将产生 8000 亿美元的经济产出，支撑约 80 万个就业岗位，三个主办国的总观赛人数预计将超过 600 万人次。

多城市、多国家的举办形式为航空旅行带来了独特的运行动态。与单一国家举办的赛事不同，追随自己球队在不同场馆间奔波的球迷将产生地区内国内和跨境飞行需求。保障顺畅旅行的一个有利条件是 FIFA PASS（国际足联优先预约安排系统）。该系统允许持票人获得优先的美国签证面试预约机会。为应对申请激增，美国还将在赛前增派 500 名领事官员处理签证申请。

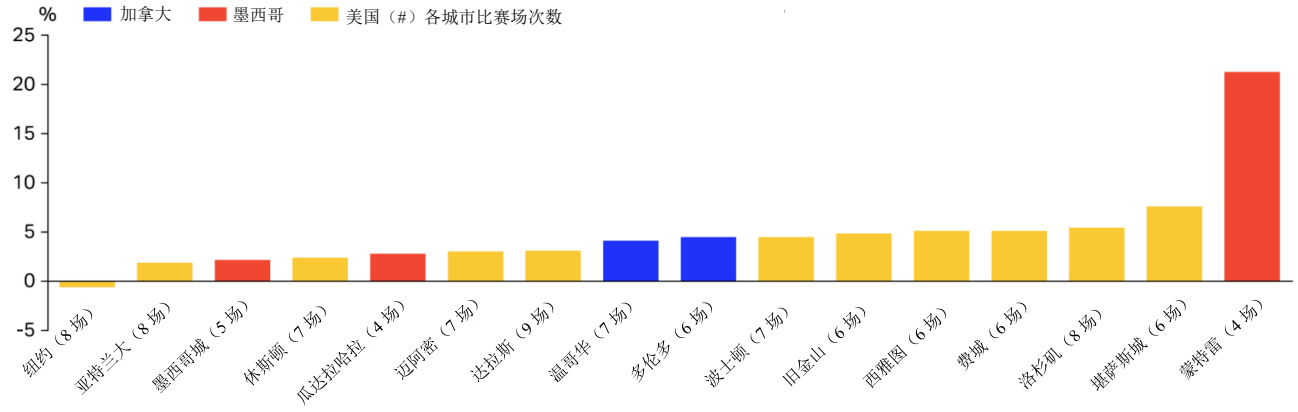
图 9：各地区对全球客运量增长的贡献（十亿 RPK）及年增长率，同比变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

足球迷们正开始提前锁定观赛计划，前往 2026 年国际足联世界杯主办城市的航班预订量较 2025 年 6-7 月有所增加，几乎所有城市都实现了增长。举办四场比赛的墨西哥蒙特雷表现突出，增长 21%。由于蒙特雷的航空市场比洛杉矶或纽约等超级枢纽要小，这一激增很可能要归功于世界杯。然而，前往纽约/新泽西（8 场比赛）的旅行下降了 0.6%。这可能是由于更高的价格压力、运力限制，或者旅行者在预订周期早期就选择了附近的替代目的地。总体而言，这一模式表明主办市场的国际和国内兴趣均在上升。

图 10：前往国际足联世界杯主办城市的航班预订量，2025 年 6-7 月与 2026 年同期的增长率（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用 DDS 数据，截至 5 月的预订量

表 4：关键客运量指标概览

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**	**9,038**	**9,520**	**9,719**
同比变化（%）	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.3%	2.1%
航段客运量（百万）	**4,560**	**1,779**	**2,304**	**3,452**	**4,414**	**4,781**	**4,967**	**5,085**
同比变化（%）	2.1%	-61.0%	29.5%	49.9%	27.8%	8.3%	3.9%	2.4%
始发地-目的地乘客量（百万）	**3,974**	**1,570**	**2,017**	**2,960**	**3,782**	**4,100**	**4,260**	**4,343**
同比变化（%）	2.2%	-60.5%	28.5%	46.7%	27.8%	8.4%	3.9%	1.9%
航班数量（百万）	**37.5**	**19.7**	**24.2**	**29.5**	**35.3**	**37.3**	**38.9**	**38.7**
同比变化（%）	-0.8%	-47.5%	22.8%	21.9%	19.6%	5.9%	4.3%	-0.6%
ASK，同比变化（%）	**3.4%**	**-56.6%**	**18.7%**	**40.1%**	**31.1%**	**8.9%**	**5.2%**	**1.6%**
客座率（ASK%）	**82.6%**	**65.2%**	**66.9%**	**78.7%**	**82.2%**	**83.4%**	**83.5%**	**84.0%**
综合载运率（ATK%）	**70.1%**	**59.8%**	**61.9%**	**67.2%**	**68.7%**	**70.1%**	**70.3%**	**71.2%**
客票收益率，同比变化（%）	**-3.7%**	**-9.1%**	**4.9%**	**9.7%**	**12.0%**	**-2.0%**	**0.5%**	**7.0%**
客运总收益率，同比变化（%）	**-1.4%**	**-1.4%**	**2.0%**	**7.4%**	**8.8%**	**-1.6%**	**0.7%**	**7.5%**
名义单程票价（美元）	**153**	**120**	**120**	**148**	**177**	**177**	**180**	**193**
同比变化（%）	-1.9%	-21.3%	-0.5%	23.3%	19.9%	0.0%	1.9%	7.1%
名义往返票价*（美元/乘客）	**361**	**308**	**298**	**359**	**419**	**421**	**429**	**462**
同比变化（%）	0.4%	-14.6%	-3.3%	20.6%	16.5%	0.4%	2.1%	7.7%
2026 年实际往返票价*（美元/乘客）	**517**	**426**	**399**	**459**	**493**	**463**	**447**	**462**
与 2016 年相比	-17.5%	-32.0%	-36.4%	-26.7%	-21.4%	-26.0%	-28.6%	-26.2%

来源：国际航协可持续发展与经济部*包含辅营收入

3.2 航空货运量

航空货运在 2026 年初时处于有利地位，其灵活性即便在贸易战背景下，仍使全球贸易在 2025 年得以扩张。如今，航空公司再次迅速重新配置网络并重新规划亚欧之间的货运航线，这一次是为了应对伊朗战争。

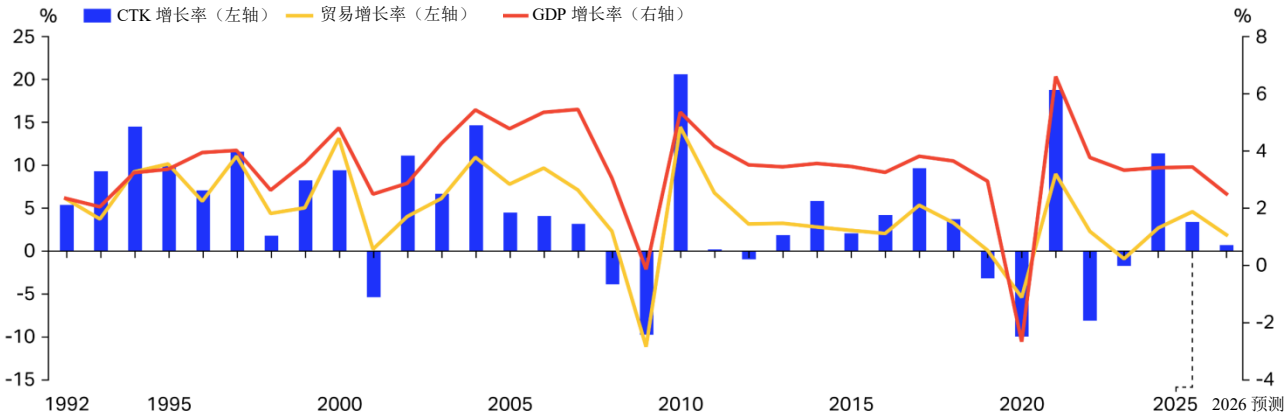
然而，这种灵活性受制于中东枢纽在全球货运中介中的核心作用，由于中东航空公司约占全球货运能力的 13%，即使是暂时性的中断也会相对于该地区的需求份额造成严重性不相称的网络瓶颈。

货运市场的初步反应表明，不同运输方式和不同航空航线之间的即时替代性有限，导致运量受到抑制。市场可能更多地通过价格而非运量的完全正常化来进行调整。

我们现在预计，2026 年需求将基本持平，同比增长约 0.7%，而我们在 12 月预测的增幅为 2.6%。需要指出的是，这一温和增长部分源于 2025 年的高基数。

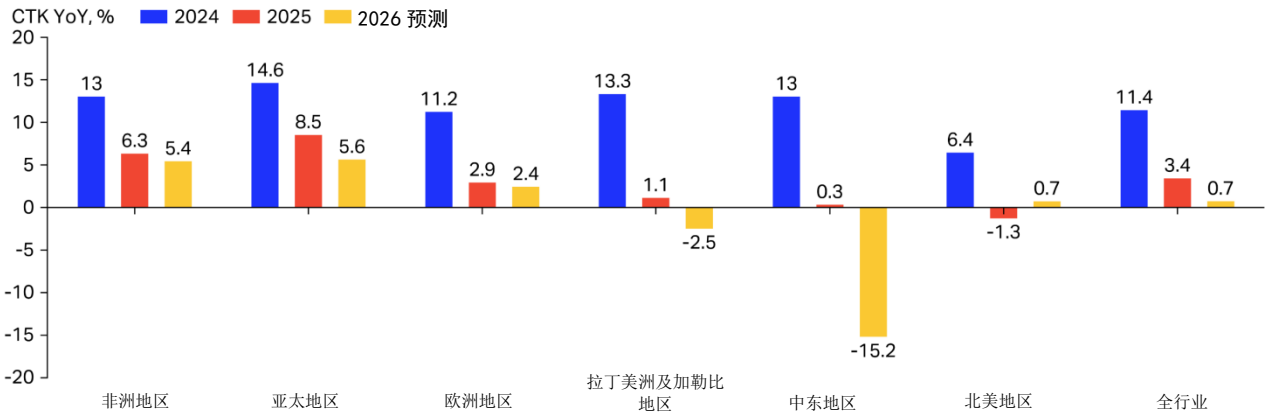
地区表现既反映了韧性，也反映了贸易流向的重新配置（图 12）。预计亚太地区仍将是主要增长引擎，2026 年需求同比增长 5.6%。截至 3 月份的年初至今数据显示，大多数航线均实现广泛增长，其中亚欧航线表现突出。随着航线布局远离中东，亚欧航线吸收了越来越多的增量需求。相比之下，今年夏天生效的欧盟电子商务新规可能会限制这条航线的增长潜力。亚洲地区内市场也表现强劲，而亚洲-北美依然保持正增长，但绝对贡献有所放缓。

图 11：全球 CTK、贸易和 GDP 增长率，同比变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部、国际货币基金组织、世界贸易组织

图 12：各地区货运量增长率，同比变化（%）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

这一转变表明全球货运流向的更广泛调整。随着此前亚洲运往北美的货物越来越多地转向欧洲，目前亚欧航线在亚洲相关航线增量增长中占比超过四分之三。另一方面，亚洲-北美航线在货运量中的占比已降至历史低位，这既反映了结构性贸易转向，也反映了贸易政策变化，包括美国取消最低限度免税门槛。

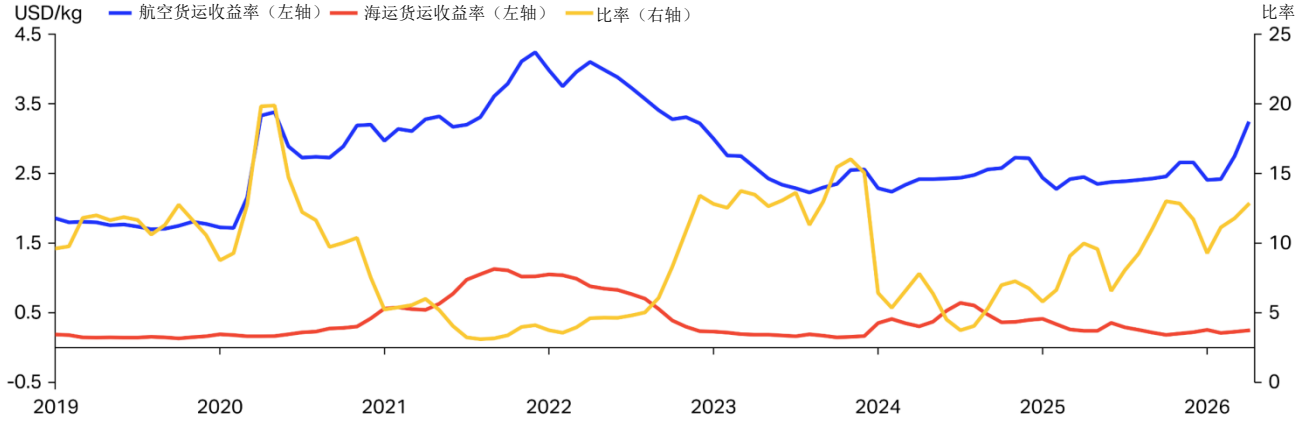
预计 2026 年欧洲货运量将同比增长 2.4%，这是因为除与中东相关的航线外，大多数国际航线持续表现强劲，以及欧洲航空公司预期替代中东航空公司的部分运量。非洲预计增长 5.4%，这得益于连通性的改善和贸易的逐步多元化。相比之下，拉丁美洲预计同比下降 2.5%，因为去年观察到的提前装运行为扭曲了 2025 年的基数比较。北美预计仅温和增长（同比 0.7%），同样受到基年效应的影响。中东预计同比下降 15.2%，直接受到冲突的打击。

在此环境下，航空货运收益率显著提高。2026 年第一季度，平均收益率达到每公斤 2.5 美元，同比上涨 6.2%，较 2019 年水平高出 40%以上。这明显逆转了自 2023 年以来观察到的下降趋势，反映了有效运力受限与需求韧性之间的相互作用。初步数据显示，4 月份航空货运收益率同比上涨约 33.1%，与海运运费的上涨幅度相当。

海运市场表现出大致相似的波动性。需求从美国转移，导致欧洲和亚洲出发的赴美航线运价同比下降 20-30%。受此强烈影响的亚欧航线运价上涨了 5%。4 月份，海运运价再次上涨，世界指数同比增长 4%，亚欧航线运价同比增长 20-40%（图 13）。主要海上航线（尤其是霍尔木兹海峡周边）的持续中断，以及绕过曼德海峡和苏伊士运河、改道好望角的持续航线调整，很可能使海运需求在今年继续间歇性转向航空货运。

按货物类型划分的需求进一步凸显了市场趋紧的状况。2026 年第一季度，专用货机运量的增长显著超过腹舱货运，部分原因是中东客运机队在 3 月份停飞（图 14）。货机运量同比增长 5.1%，而腹舱运力同比增长 1.5%。按名义值计算，货机增加了 17 亿 CTK，其中三分之二的增长集中在欧亚航线；而腹舱货运增加了 3 亿 CTK，其中一半以上来自欧亚航线。这种差异既反映了货机网络更大的运营灵活性，也反映了客机腹舱运力受到的限制——腹舱运力仍然受制于客运航班计划中断和改道。因此，平衡重新转向货机，逆转了近年来观察到的逐步正常化趋势。

图 13：全球航空货运与海运货运收益率（美元/公斤）

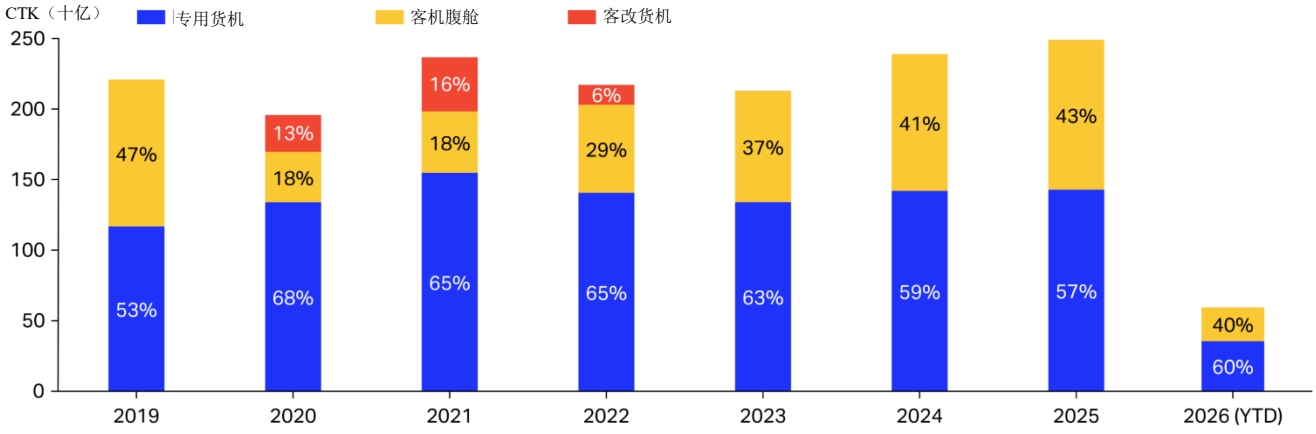


来源：国际航协可持续发展与经济部、彭博社、WCI 综合集装箱货运指数

2026 年第一季度，全球货运载运率上升至 46.4%，同比提高 0.6 个百分点，表明在供应受限的情况下，可用运力的利用率有所增强。展望未来，即使全球贸易条件趋于疲软，对高价值、时效敏感货物的运输需求（尤其是电子商务和半导体领域的空运）仍具韧性，预计将支持载运率进一步上升，这与新冠疫情期间观察到的市场趋紧情况类似——当时货机和客机腹舱的载运率相对于 2019 年均上升了约 3 个百分点。

2026 年航空货运最有可能的前景是运输量继续增长，但增速放缓，调整主要通过收益率的上升压力而非运量的增加来实现，这反映了结构性的运力紧张。

图 14：按运输类型划分的货运量，2026 年 3 月年初至今（柱内百分比为市场份额）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用国际航协信息与数据——月度统计数据。

表 5：关键货运指标概览

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**	**273.7**	**283.0**	**285.1**
同比变化（%）	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.4%	3.4%	0.7%
航空货物运输量（百万吨）	**62.7**	**56.5**	**65.0**	**60.9**	**61.4**	**68.5**	**71.5**	**71.7**
同比变化（%）	-0.2%	-9.8%	15.1%	-6.3%	0.7%	11.5%	4.4%	0.2%
货运载运率（CTK%）	**46.8%**	**53.8%**	**56.1%**	**50.0%**	**44.3%**	**45.8%**	**45.7%**	**46.7%**
综合载运率（ATK%）	**70.1%**	**59.8%**	**61.9%**	**67.2%**	**68.7%**	**70.1%**	**70.3%**	**71.2%**
名义货运费率（美分/CTK）	**39.6**	**61.3**	**77.2**	**82.6**	**56.4**	**53.6**	**53.3**	**56.8**
同比变化（%）	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.7%	-4.9%	-0.5%	6.5%
2025 年实际货运费率（美分/CTK）	**56.8**	**84.8**	**103.3**	**105.5**	**66.3**	**59.0**	**55.5**	**56.8**
与 2015 年相比	-7.2%	38.6%	68.9%	72.5%	8.4%	-3.4%	-9.2%	-7.2%
世界商品贸易量（同比%）	**0.1%**	**-5.4%**	**9.0%**	**2.3%**	**-0.9%**	**2.7%**	**4.6%**	**1.9%**
世界实际 GDP（同比%）	**2.9%**	**-2.7%**	**6.6%**	**3.8%**	**3.3%**	**3.4%**	**3.4%**	**2.5%**
全球消费者价格指数（同比%）	**3.6%**	**3.3%**	**4.7%**	**8.7%**	**6.7%**	**5.8%**	**4.1%**	**5.0%**

来源：国际航协可持续发展与经济部、世界贸易组织、国际货币基金组织

4. 航空公司财务业绩

近年来重叠的地缘政治冲击不断累积，已将行业推入一个更加不稳定的状态，在此状态下，形势变化更快且可预测性更低。

在稳定的环境环境中，简化带来效率——精简的成本结构、同质化且超高燃油效率的机队，以及点对点运营模式。而在更加不稳定的状态下，灵活性和选择权变得必要，因为灵活性比效率更重要。这包括更大的网络灵活性、根据地缘政治条件变化或需求模式转变重新部署飞机的能力，以及更好地使飞机尺寸与波动的需求相匹配。过去一些不那么令人羡慕的特征，例如低利润中转客流占比较高，或及对类型更为多元，在持续变化的环境中反而可能转化为战略优势。

进入 2026 年，航空公司的收入继续受益于持续的需求，并得到高载运率和有限定价能力的进一步支撑。预计这些支撑因素将随着年度的推进而减弱。由飞机短缺和供应链中断造成的运力限制，阻碍了供给的完全正常化，使收益率保持在危机前水平之上。因此，即使运输量增长放缓，收入端表现仍然保持韧性。

航空燃油价格在涨幅和上涨速度上的空前飙升，从根本上改变了 2026 年航空运输业的前景。非燃油成本也在上升，包括维护和机场收费、老旧飞机延长运营的更高成本、租赁费率、劳动力成本等。

在燃油价格高企的环境下，燃油效率成为竞争优势的关键来源。拥有更新、更高效机队的航空公司更能吸收燃油价格冲击，而运营老旧飞机的航空公司则面临更高的单位成本和更大的波动风险。然而，由于交付延迟和机队限制减缓了更新速度，通过机队现代化获得短期收益的空间有限。这增加了现有机队构成的重要性，使燃油效率成为航空公司相对表现的关键驱动因素。

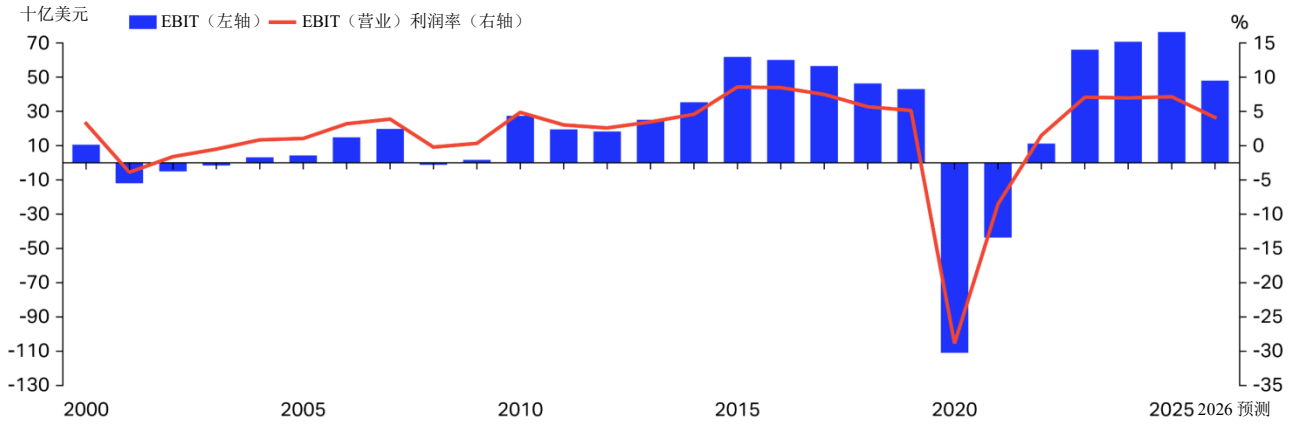
盈利能力越来越受到强劲收入与成本上涨之间平衡的驱动。由于燃油成本的上涨不太可能完全转嫁，利润率将面临持续压力。支撑因素来自强劲的需求、受限的供应、对冲操作以及运力纪律。受到燃油敞口、对冲策略和市场条件差异的驱动，区域差异也在扩大。

不断变化的运营环境也在重塑航空公司的商业模式。在结构性成本上升的环境中，仅凭成本领先已不足以维持优势，这削弱了纯低成本战略的相对优势。与此同时，网络型航空公司通过更深度的服务拆分和更严格的成本纪律来应对。其结果是，市场逐渐向传统低成本与全服务模式之间出现趋同。

自新冠疫情高峰期以来，在强劲的现金流创造能力和去杠杆的支持下，航空公司资产负债表已显著改善。与此同时，行业增长也受到绝对债务和现金持有量双双增加的支撑。从狭义角度看，持有高额现金储备可能并非资本效率最优的选择。然而，这在极端压力时期却是生存的关键。

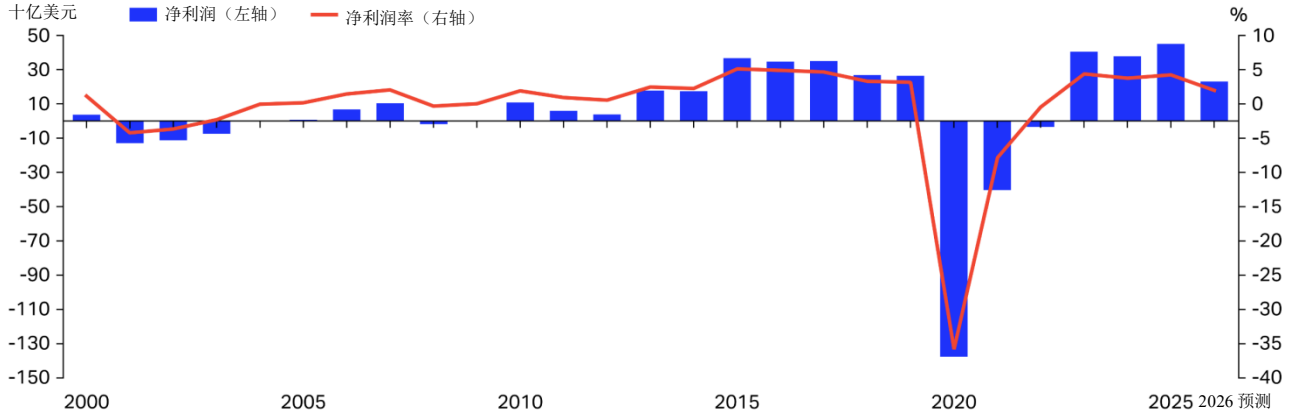
2026 年行业应能保持盈利，预计息税前利润（EBIT）将达到 480 亿美元，利润率为 4.1%，而 2025 年的估计值为 7.2%（图 15）。净利润预计为 230 亿美元，利润率为 2.0%，排除新冠时期，这将是 13 年来的最差水平（图 16）。每乘客净利润为 4.5 美元，远低于 2016 年创纪录的 10.1 美元，但仍略高于 3.4 美元的 35 年中位数。由于预计能源冲击不会大幅削减运力，航空公司仍应能够覆盖固定成本。航空公司也将被迫削减利润较低的航线以保护利润率。虽然盈利能力将减弱，但在现阶段，大规模重返亏损似乎不太可能。

图 15：全球航空公司息税前利润（EBIT，十亿美元）及 EBIT 利润率（占收入百分比）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用 Airfinance Global 统计数据。

图 16：全球航空公司净利润（十亿美元）及净利润率（占收入百分比）



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用 Airfinance Global 统计数据。

表 6：关键航空运输业财务指标概览

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）	**607**	**189**	**242**	**437**	**669**	**726**	**768**	**839**
同比变化（%）	0.3%	-68.9%	27.9%	80.9%	53.2%	8.4%	5.9%	9.2%
货运收入（十亿美元）	**101**	**140**	**210**	**206**	**139**	**147**	**151**	**162**
与 2014 年相比	-11.1%	39.3%	49.6%	-1.7%	-32.9%	5.9%	2.9%	7.2%
辅营及其他收入（十亿美元）	**130**	**55**	**61**	**95**	**122**	**137**	**146**	**165**
同比变化（%）	38.9%	-57.6%	10.9%	55.7%	28.9%	11.6%	7.0%	12.6%
EBIT（营业利润，十亿美元）	**43.1**	**-110.9**	**-43.5**	**11.3**	**66.1**	**70.7**	**76.4**	**48.0**
利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.1%	7.0%	7.2%	4.1%
净利润（十亿美元）	**26.4**	**-137.7**	**-40.4**	**-3.5**	**40.5**	**37.7**	**45.0**	**23.0**
利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.3%	3.7%	4.2%	2.0%

来源：国际航协可持续发展与经济部。

·>> 支撑 2026 年财务预测的关键假设：

- 2026 年全球 GDP 预计增长 2.5%，略低于长期平均水平，且风险偏向下行。
- 2026 年全球通胀率预计将增大至 5-6%，能源价格上涨将波及食品、商品和服务。
- 假设 2026 年布伦特原油平均价格为每桶 95 美元。预计航空燃油裂解价差为每桶 57 美元。这将使 2026 年航空燃油平均价格达到每桶 152 美元，同比上涨近 70%。
- 假设 2026 年 SAF 价格为 2,872 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 产生的义务，预计 2026 年将使航空公司承担 12 至 16 亿美元的成本，但该估计因价格和运输量的不确定性而存在较大波动。

4.1 营收变化

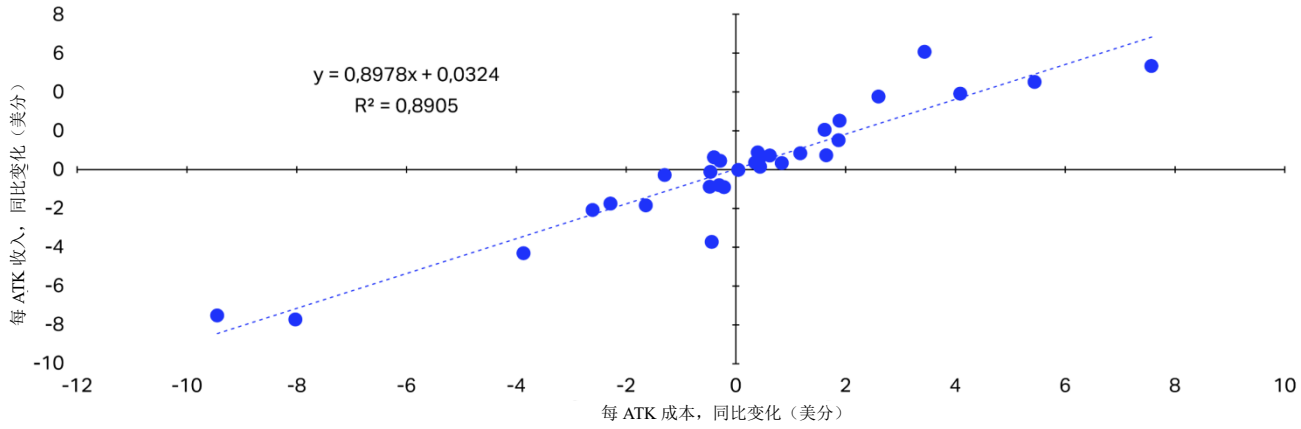
伊朗战争和霍尔木兹海峡关闭引发了一场规模巨大的能源价格危机。航空公司作为一个结构性低利润行业，正面临燃油这一占运营成本近三分之一的重大成本冲击。

由于航空燃油价格预计将上涨近 70%，票价必然需要上涨，否则航空公司将难以为继。但从历史来看，燃油成本往往不会完全转嫁给客户（图 17）。

还需要注意的是，单位燃油成本的增长并不能完全反映短期航空燃油价格的上涨，因为对冲操作会缓冲并延迟其影响。以往的燃油套期保值将缓解航空燃油价格上涨对部分航空公司的冲击，不过这一优势可能会在今年下半年逐渐减弱。

鉴于行业结构性利润率较低，吸收更高成本的能力有限。

图 17：单位成本增长（同比）与单位收入增长（同比）对比，美分/ATK，1991-2025 年



来源：国际航协可持续发展与经济部。

收入结构将在管理此次冲击中发挥核心作用。航空公司越来越依赖多元化的收入流来吸收成本压力。分拆定价使航空公司能够将价格上涨分散到机票的多个组成部分，而不仅仅依赖于基础票价。辅营收入可以更灵活地调整，有助于缓解名义票价上涨，并减轻对价格敏感性的直接影响。

货运提供了另一个稳定化渠道。虽然货运本身具有波动性，但它提供了多元化收益并提高了飞机利用率，尤其是在客运需求对价格变得更加敏感时。更长的海运运输时间继续支撑着高价值、时效关键型货物的航空货运需求，为市场提供了结构性支撑。

行业仍在严重的供给约束下运营。由交付延迟和发动机供应受限驱动的飞机短缺已经限制了运输量增长。当前的地缘政治局势进一步减少了有效运力。空域关闭、航线拉长以及中东部分地区运力的暂时丧失，正在从市场中抽离供给。这将对全球网络产生连锁反应，并可能危及一些利润较低航线上的服务。因此，行业面临的不仅是成本冲击，还有供给冲击。在这样的环境下，表现良好的潜在需求与受限运力之间的失衡往往会支撑收益率。

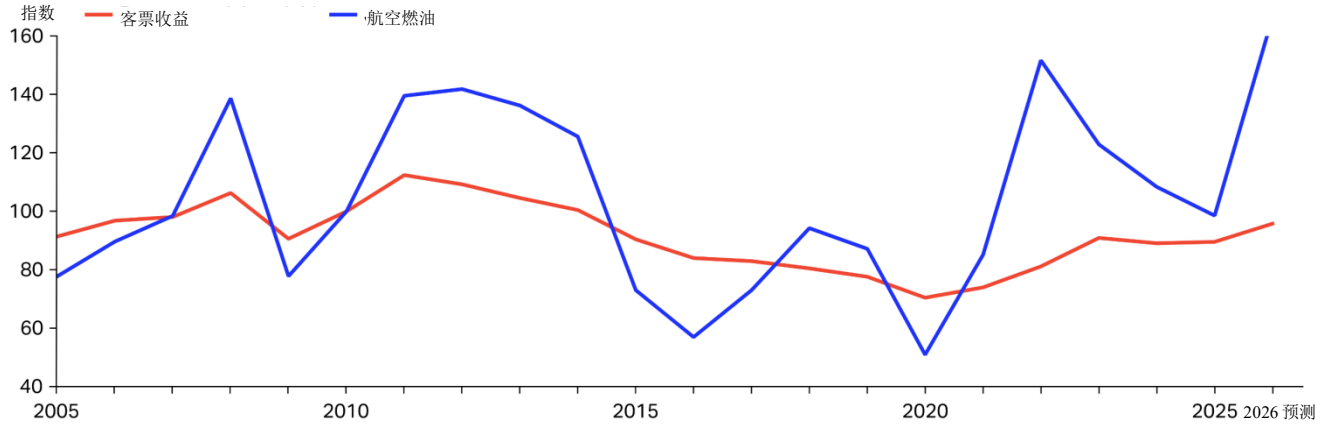
预计 2026 年客运机票收入将达到 8,390 亿美元，同比增长 9.2%，因为票价上涨以覆盖更高的燃油成本。除了基础票价上涨外，预计航空公司将更加依赖辅营收入，特别是行李和选座收入。因此，辅营收入预计将超过机票收入增长，同比增长 12.6%，达到 1,650 亿美元。

随着需求放缓但仍保持增长，且运力约束日益严重，行业应能维持较高的载运率。这一点，加上对运力分配的战略性审视，应有助于提高单位收入并减轻票价调整的压力。

预计货运收入将达到 1,620 亿美元，同比增长 7.2%，这得益于更高的收益率。

预计每可用吨公里（ATK）收入将增长 8.8%。除疫情后复苏的特殊时期外，这种幅度的增长仅在最近两个时间段出现过：2008 年（当时航空燃油价格同比上涨 40%）和 2010 年（2009 年全球金融危机之后航空燃油价格随之跳涨）。

图 18：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）



来源：国际航协可持续发展与经济部、DDS、标准全球能源普氏。

4.2 成本走势

中东冲突扰乱了成品油市场，将航空燃油价格推至历史高位，并对航空运输业造成了重大冲击。由于燃油通常占总运营成本的三分之一左右，此次冲击正击中行业最大的成本构成项。

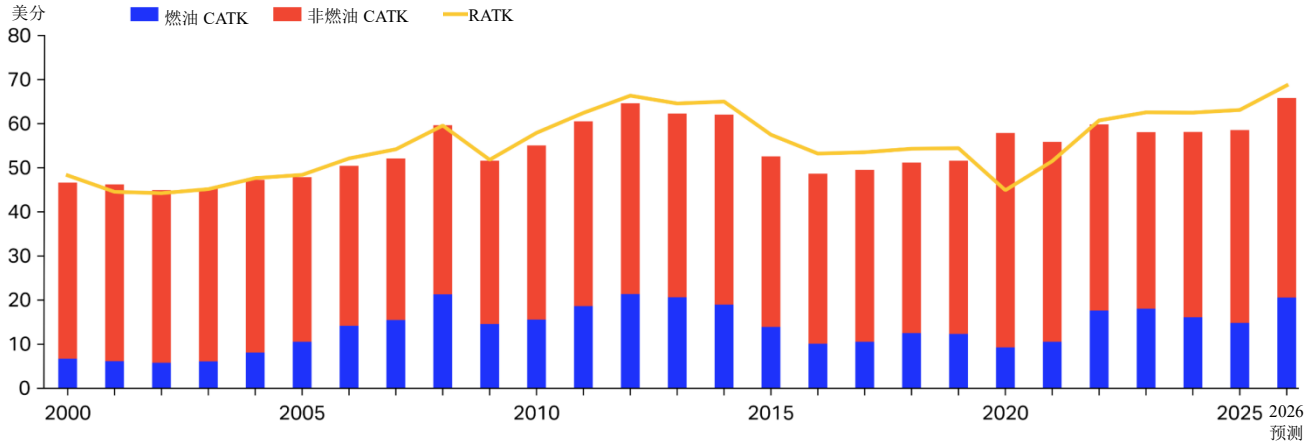
航空燃油成本如何传导至航空公司的成本基础，取决于对冲头寸的平仓情况。随着航空公司逐步适用更高的市场价格，成本影响将日益显现。这加强了航空公司调整定价的动力，同时也强化了优化运力和网络部署以限制燃油敞口的必要性。我们预计，尽管航空燃油市场价格同比上涨 69%，但由于对冲活动，每 ATK 的单位燃油成本仅会上涨 39%（图 19）。如果价格未能恢复正常，我们预计明年的影响会更大。从另一个角度看，即使冲突很快结束，由于供应链需要重新整合，高企的航空燃油价格仍可能持续。

成本压力也超出燃油范畴。随着航空公司运营的机龄老化且飞机使用强度加大，维修费用持续攀升。持续的供应链中断制约了备件的可用性，进一步加剧了成本的上行压力。机场和空中导航费用也大幅上涨，而持有成本仍然高企。高租赁率和有限的飞机可用性推高了获取运力的成本。航空公司越来越依赖以更高租赁费率租用中龄飞机，加之其燃油效率较低，这增加了整体成本压力。

然而，也存在一些缓解因素。美元兑大多数贸易伙伴货币已走弱，为非美国航空公司提供了部分缓解，这是因为行业成本中很大一部分（约 60%）以美元计价。虽然最近汇率已趋稳定，但我们预计 2026 年美元将贬值约 5%，这在一定程度上抵消了以本币计价时投入成本上升的影响。

尽管面临种种压力，非燃油成本的年增长率已开始放缓，不过这主要得益于去年同期的高基数。经历了全行业大幅加薪之后，劳动力成本增长预计将放缓。虽然工资水平仍处于高位，但疫情后大部分薪资调整已经完成。因此，预计 2026 年非燃油成本仍将增加，但增速将低于近几年。

图 19：全球航空公司单位成本构成及单位收入（美分/ATK）



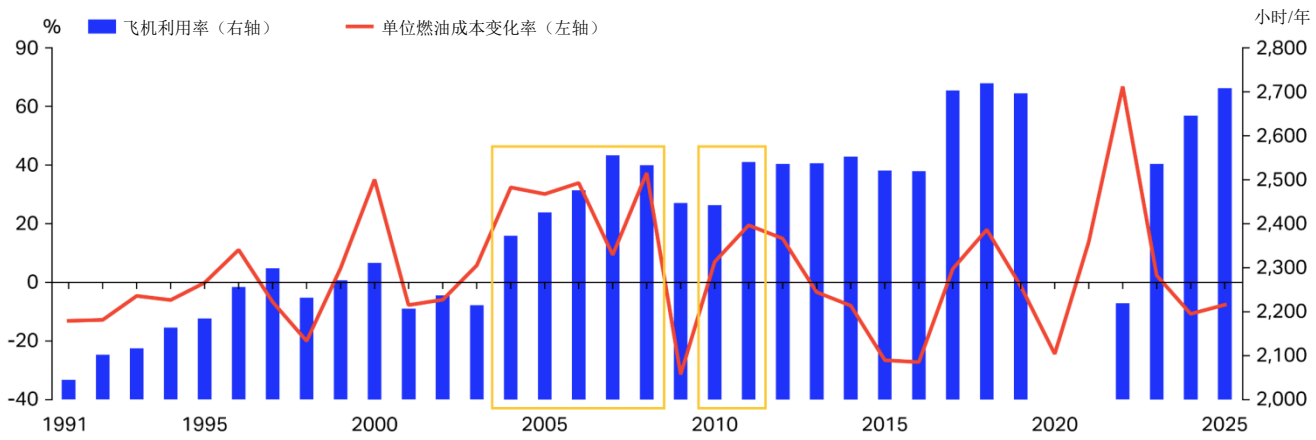
来源：国际航协可持续发展与经济部，使用 Airfinance Global 统计数据。

在以往燃油价格上涨的阶段，航空公司通过提高飞机利用率和严格执行成本管控来应对，从而部分抵消了冲击。这在 2004-2008 年以及 2010-2011 年间尤为明显（图 20）。当前环境有所不同。疫情复苏之后，大部分效率提升方法都已用尽，机队正以航空史上最高的利用率运行，进一步成本优化的空间有限。

因此，剩余的调整更具策略性。航空公司可能通过削减利润较低的航线或减少航班频次来实施合理化运力，这可以支撑收益率并略微减少燃油敞口，但只能提供有限的缓解。与此同时，许多成本压力超出了航空公司的控制范围。由于机队老化和供应限制，维修成本在上升，而机场和空中导航费用也在增加。因此，与以往周期相比，行业吸收更高成本的灵活性较低。

预计 2026 年非燃油成本将同比增长 4%，这是疫情后时期开始以来的最慢增速，达到 7,670 亿美元。预计 2026 年剔除燃油成本后的单位 ATK 成本将同比增长 3.5%，低于 2025 年的 4.0%。

图 20：单位燃油成本（每 ATK）变化率（同比%）与平均飞机利用率（小时/年/架）



来源：国际航协可持续发展与经济部、睿思誉机队分析工具。

表 7：关键行业盈利能力指标概览

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
ROIC，占投资资本百分比	**5.8%**	**-19.3%**	**-8.0%**	**2.0%**	**6.9%**	**6.9%**	**6.6%**	**4.3%**
EBIT（营业利润，十亿美元）	**43.1**	**-110.9**	**-43.5**	**11.3**	**66.1**	**70.7**	**76.4**	**48.0**
利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.1%	7.0%	7.2%	4.1%
EBITDAR（十亿美元）	**152.8**	**-26.9**	**37.6**	**106.6**	**169.3**	**171.5**	**180.7**	**156.5**
利润率（%）	18.2%	-7.0%	7.3%	14.4%	18.2%	17.0%	17.0%	13.4%
净利润（十亿美元）	**26.4**	**-137.7**	**-40.4**	**-3.5**	**40.5**	**37.7**	**45.0**	**23.0**
利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.3%	3.7%	4.2%	2.0%
每乘客净利润（美元）	**5.8**	**-77.4**	**-17.5**	**-1.0**	**9.2**	**7.9**	**9.1**	**4.5**

来源：国际航协可持续发展与经济部。

资本成本

预计 2026 年航空运输业的资本成本将保持基本稳定，预计维持在 8.5%左右。相比之下，回报率预计将出现恶化。燃油成本的大幅上涨，加上仅能部分转嫁至票价，可能会压缩利润率并减少营业利润。因此，预计 2026 年投资资本回报率（ROIC）将降至约 4.3%，逆转了近年来录得的部分改善。ROIC 与加权平均资本成本（WACC）之间不断扩大的差距，凸显了该行业长期存在的结构性弱点：即使是相对温和的盈利能力冲击，也可能迅速侵蚀资本效率。

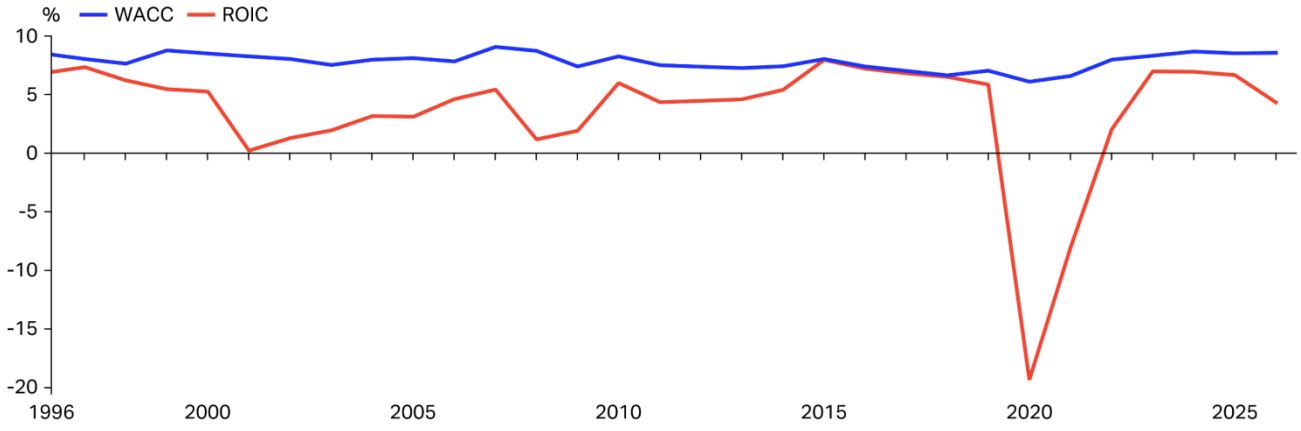
这种效应因行业的高经营杠杆而被放大。由于短期内大部分成本是固定的，利润率压缩对回报产生不成比例的影响。与此同时，资本密集度仍然居高不下。飞机短缺继续推高租赁率和资产价值，扩大了用于衡量回报的资本基数。利润减弱与投资资本基数扩大这两方面因素共同作用，在机制上会拉低 ROIC。

资产负债表策略也发挥了一定作用。自疫情以来，航空公司维持的流动性缓冲显著高于危机前水平。虽然这增强了韧性并降低了财务风险，但同时也因增加投资资本而稀释了回报率指标。同样，在经历了几年较强的盈利能力后，股权融资水平的不断提高改善了资产负债表的实力，但提高了整体的加权资本成本，并增加了投资资本的价值。自疫情以来，资产负债表中的股权价值几乎翻了一番。

美元温和贬值可提供一定程度的利好，有助于降低以本币核算的债务负担（其中大部分以美元计价）。现有机队的高利用率继续支撑资产生产率，部分抵消了高资本密集度。然而，这些效应不足以抵消利润率压缩和高现金持有量带来的负面影响。

总体而言，2026 年的前景指向资本成本与行业回报之间的再次分化。在 WACC 总体保持稳定的情况下，ROIC 预计将出现下降，从而拉大两者之间的差距。在当前环境下，盈利能力承压且进一步降本增效的空间有限，缩小这一差距将变得愈发困难。

图 21：1996-2026 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



来源：国际航协可持续发展与经济部，使用 Airfinance Global 统计数据。

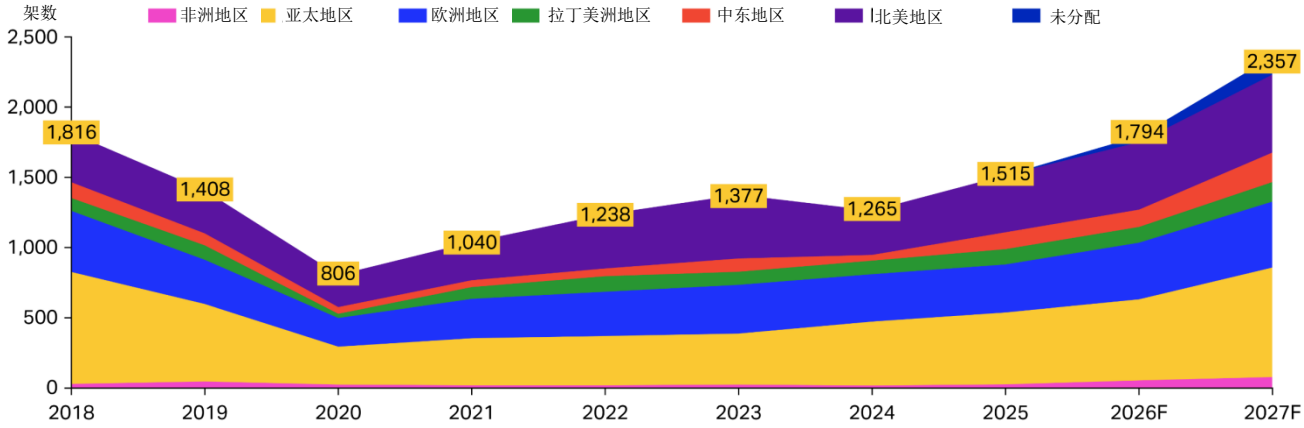
飞机与所有权

飞机可用性仍然是航空运输业最具约束性的限制因素之一，影响着 2026 年的增长前景和财务业绩。当前的地缘政治环境可能进一步加剧这一挑战。全球供应链的持续中断以及与中东冲突相关的运营限制，正在给已然紧张的市场增加压力，加剧了现有的飞机短缺。

尽管交付量逐步恢复，但供应状况仍存在结构性制约。飞机产量正在增加（图 22），但增长速度不足以弥补疫情期间产生的缺口。交付量仍低于疫情前的峰值水平，因此仍无法缩小累积的短缺。与此同时，对新飞机的需求依然强劲，订单量持续超过交付量。其结果是，积压订单仍在扩大，而非恢复正常化。

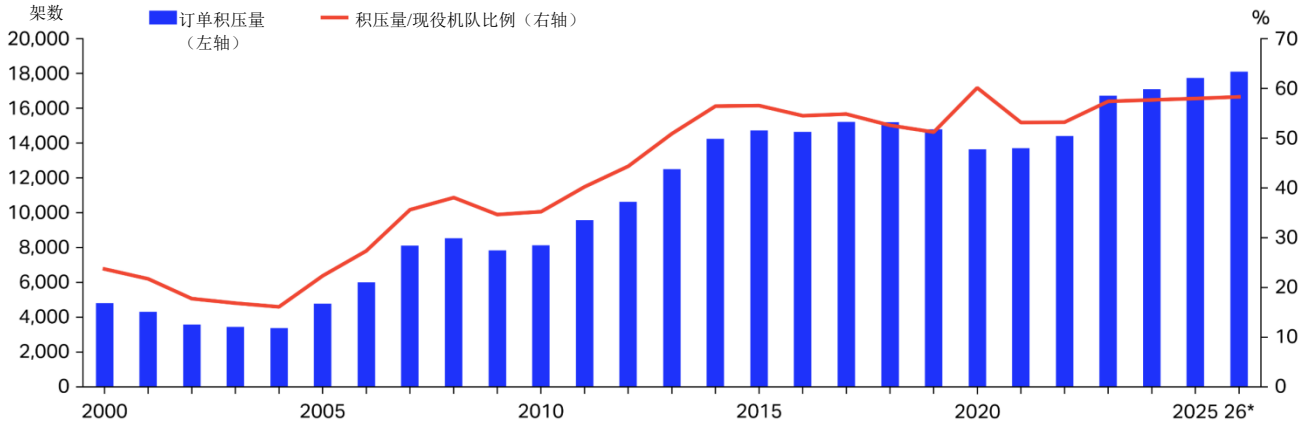
与保持疫情前原有趋势的情景相比，假设性的交付缺口相当于大约 5,600 架飞机的短缺。截至 2026 年 5 月，总订单积压量达到 18,100 架飞机，几乎相当于现役机队的 60%（图 23）。然而，迄今为止，航空公司通过运营和商业调整相结合的方式，已经吸收了相当大一部分短缺运力。航空公司延长了现有飞机的使用寿命，提高了日利用率，并保持了较高的载运率，这使得其能够部分抵消交付延迟的影响。

图 22：按地区划分的飞机交付量



来源：国际航协可持续发展与经济部、睿思誉机队分析工具。

图 23：飞机订单积压量及其与现役机队比例关系



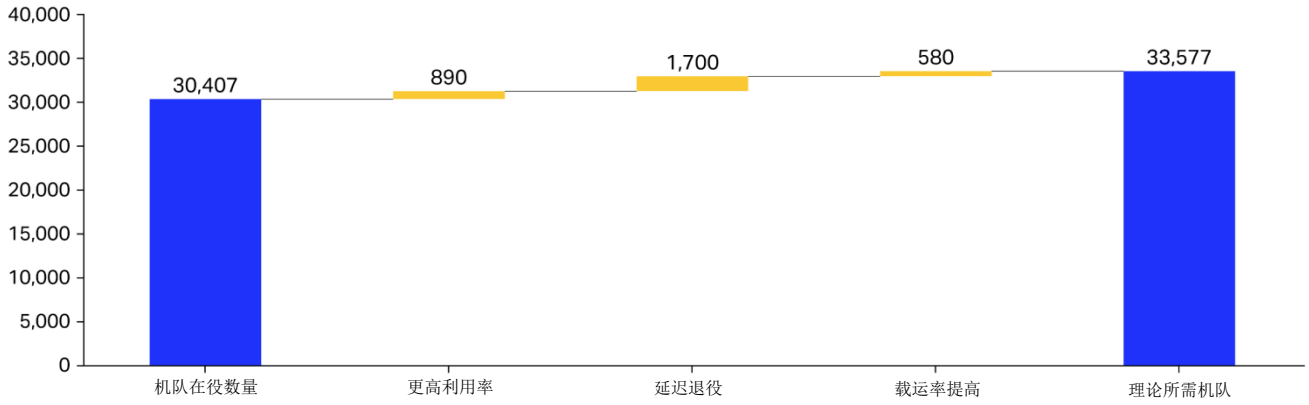
来源：国际航协可持续发展与经济部、睿思誉机队分析工具。 *2026 年 5 月数据。

通过将当前运营模式与疫情前的普遍模式进行比较，可以得出一个更能反映有效短缺程度的指标。这种比较可以理解为行业恢复到更正常运营条件所需增加的飞机数量。据此估算，由利用率提高所隐含的飞机短缺约为 890 架，[6]而延迟退役和机队老化则进一步增加了约 1,700 架。[7]此外，较高的载运率反映了吸收短缺的另一种方式。如果将疫情前的载运率视为均衡水平的代表，那么近年来观察到的载运率上升意味着额外吸收的运力相当于约 580 架飞机。[8]综合来看，航空公司目前正在吸收的有效短缺约为 3,170 架飞机（图 24）。

虽然这些调整展示了行业的适应能力，但它们正日益接近极限。利用率已达到历史最高水平，在不影响运营韧性的前提下，进一步提高的空间有限。与此同时，持续依赖老旧飞机和更紧张的运力条件带来了额外的风险，包括航班计划可靠性降低、维修中断风险增加以及对外部冲击的敏感性提高。

短缺也在产生额外成本。飞机租赁率已升至创纪录水平，反映了资产可用性有限以及寻求扩张或更新机队的航空公司的强劲需求。由于新飞机交付不足，航空公司转而寻求二手市场，导致机龄中等飞机的价值大幅上涨。这不仅提高了获取运力的成本，也推升了全行业的资本密集度。

图 24：行业吸收的估计飞机短缺量与理论所需现役机队



来源：国际航协可持续发展与经济部、睿思誉机队分析工具。

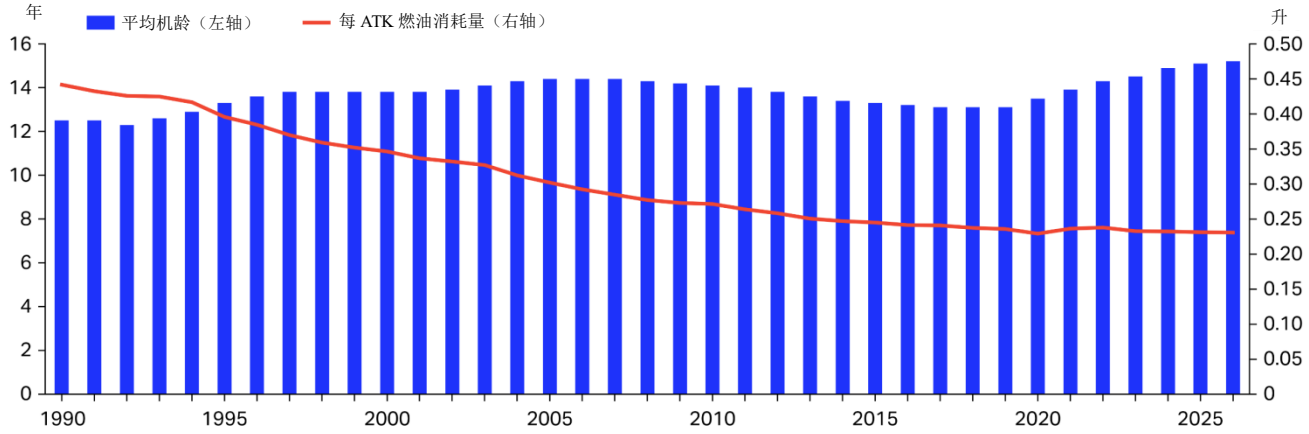
[6]2025 年飞机平均利用率与 2015-2019 年平均水平的对比。
[7]2020-2026 年平均飞机退役率（占机队总量的百分比）与 2015-2019 年平均退役率的对比。
[8]将实际客座率超出正常水平（2017-2019 年均值）的部分转化为：在正常客座率下运输同等客流量所需增加的运力，并将该运力缺口以等效飞机数量表示。

机队更新延迟会带来更广泛的成本影响。目前飞机的平均机龄已超过 15 年。老旧飞机燃油效率较低，且需要更多维护，这加剧了燃油和非燃油成本的上行压力。因此形成了一个负反馈循环：短缺不仅限制了增长，还提高了成本基础，进一步增加了维持盈利能力的难度（图 25）。

总体而言，飞机短缺仍然是行业面临的核心结构性制约。虽然它通过限制运力继续支撑收益率，但同时也限制了增长、提高了成本、阻碍了燃油效率的提升，并遏制了减少二氧化碳排放的进展。在当前环境下，加上额外的地缘政治干扰影响全球供应链，这种不平衡有可能变得根深蒂固。

剩余的短缺在多大程度上转化为增长损失，本质上难以估计。近似估算这种效应的一种方法是考察航空运输与经济活动之间的关系。从长期来看，RPK 的扩张速度约为全球 GDP 增长的 1.7 倍。然而，在疫情前的最近几年，当 GDP 增长水平相当时，这一比率扩大到了约 2.0 倍。2025 年，这一比率下降到了约 1.6 倍。因此，运力限制可能使 2025 年的需求增长降低了 1.5 至 2 个百分点，这是因为一些乘客因价格过高或无法确保运力而放弃出行，尤其是在高峰时段。

图 25：全球机队平均机龄与平均燃油消耗量（升/ATK）



来源：国际航协可持续发展与经济部、睿思誉机队分析工具。

劳动力

在全行业经历了相当规模的工资上涨之后，劳动力成本压力预计将有所缓解。虽然工资水平仍处于高位，但疫情后的大部分调整已经完成，进一步快速上涨的空间有所减少。也就是说，多个地区的劳动力市场仍然紧张，尤其是在欧洲，劳工行动继续构成运营风险，并可能导致局部性中断。

劳动生产率尚未完全恢复到疫情前水平，人均产出仍低于历史基准。这反映了人员配置限制、复苏阶段的低效率以及航空公司运营的结构性变化等多种因素的综合作用。因此，即使劳动力成本增速放缓，单位劳动力成本仍然居高不下，继续对整体成本效率构成压力。

中东地缘政治紧张局势也可能通过其对运营的影响而波及劳动力市场态势。航线改道、飞行时间延长和空域限制会降低效率，降低人均产出并增加劳动强度。此外，受影响地区的航班计划调整和预防性运力变化可能导致人员临时性利用不足。综合来看，这些因素可能会对生产率产生适当的负面影响。

短期内人员配置水平也缺乏相对灵活性，限制了航空公司根据变化的条件调整用工的能力。预计航空公司将维持更高的人员配置缓冲，优先考虑运营韧性而非效率。

熟练劳动力的持续短缺仍然是一个结构性制约因素，特别是飞行员、工程师和技术人员。人员培训流程需较长的准备周期，且疫情后需求回升速度远超劳动力供给的调整能力，由此暴露了经验型人才短缺的短板。新招聘且经验不足的员工占比上升也会影响生产率，原因是培训需求及岗位磨合过程会降低工作效率。因此，即使员工人数已超额恢复，有效劳动力能力仍低于疫情前水平。

表 8：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**	**271**
同比变化（%）	3.5%	-21.5%	6.5%	18.5%	21.0%	12.4%	7.6%	4.0%
就业人数（百万）	**2.9**	**2.8**	**2.6**	**2.8**	**3.0**	**3.19**	**3.30**	**3.33**
同比变化（%）	0.3%	-6.2%	-5.5%	7.1%	8.0%	6.0%	3.5%	1.0%
生产率（千 ATK/员工）	**525**	**311**	**383**	**437**	**495**	**506**	**512**	**509**
同比变化（%）	2.6%	-40.8%	23.1%	14.0%	13.4%	2.3%	1.1%	-0.5%
单位劳动力成本（美分/ATK）	**11.7**	**16.5**	**15.1**	**14.6**	**14.5**	**15.0**	**15.4**	**16**
同比变化（%）	0.6%	41.4%	-8.5%	-3.0%	-1.2%	3.6%	2.9%	3.5%
人均平均成本（美元）	**61,254**	**51,300**	**57,770**	**63,933**	**71,605**	**75,902**	**78,938**	**81,306**
同比变化（%）	3.2%	-16.3%	12.6%	10.7%	12.0%	6.0%	4.0%	3.0%

来源：国际航协可持续发展与经济部。

航空燃油

霍尔木兹海峡周边的扰动，正值航空燃油市场已然面临挑战之际。炼油系统以有限的备用产能运行，供应链缺乏灵活性，库存仅能提供暂时缓冲。因此，原油流动的中断往往会转化为成品油更持久的紧张局面，航空燃油尤其受到影响。

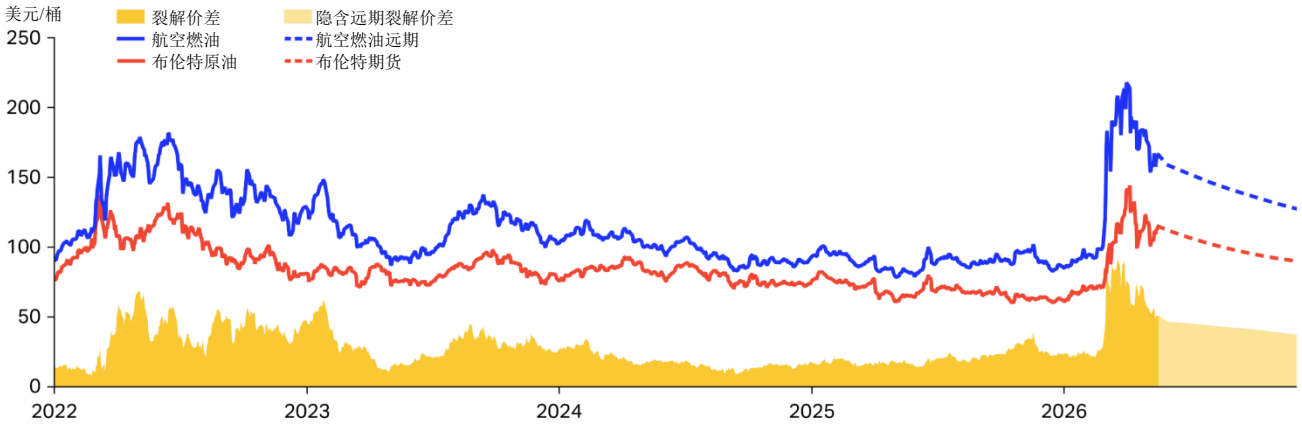
本次冲击叠加了当前局势之前就已存在的结构性制约。俄罗斯石油供应减少后，全球原油流动的重新配置增加了对更长供应链的依赖，并降低了炼油系统内的灵活性。因此，航空燃油市场一直在裂解价差高企和备用产能有限的情况下运行，几乎没有吸收额外冲击的余地。

对冲操作只能提供部分保护，且各地区差异显著。全球范围内，航空公司已对 2026 年预计燃油消耗量的约三分之一进行了对冲，这有助于缓解短期成本波动，但并不能消除持续价格上涨的风险敞口。此外，许多航空公司对冲的是原油价格变动，因为这个市场流动性更强，这使得它们面临裂解价差扩大的风险。此外，还存在显著的区域差异。北美航空公司往往受益于较低的燃油价格，目前航空燃油交易价格比全球平均水平低约每桶 5-10 美元，这反映了当地的供应状况。然而，北美航空公司的对冲比率为全球最低，而且由于结构上依赖从亚洲进口，美国西海岸也正经历高企的航空燃油价格。

相比之下，欧洲和亚洲市场目前正经历更紧张的供应状况，价格比全球平均水平高出约每桶 5-10 美元。虽然欧洲航空公司大多对 2026 年进行了对冲，但亚洲的对冲方式参差不齐且规模有限，使得该地区大多面临较高的航空燃油价格。这些差异意味着当前供应中断的影响在不同航空公司之间不会一致，风险敞口较大地区的航空公司将面临更强烈的成本冲击。

如果中断持续下去，2026 年航空燃油裂解价差可能超过每桶 57 美元，这意味着航空公司燃油成本将面临持续的上行压力。此外，鉴于当前局势和原油期货曲线，原油平均价格不太可能低于每桶 95 美元。这使我们预测航空燃油价格为每桶 152 美元，比 2025 年高出近 70%。

图 26：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）



来源：国际航协可持续发展与经济部、普氏全球大宗商品咨询。

表 9：关键行业燃油指标概览

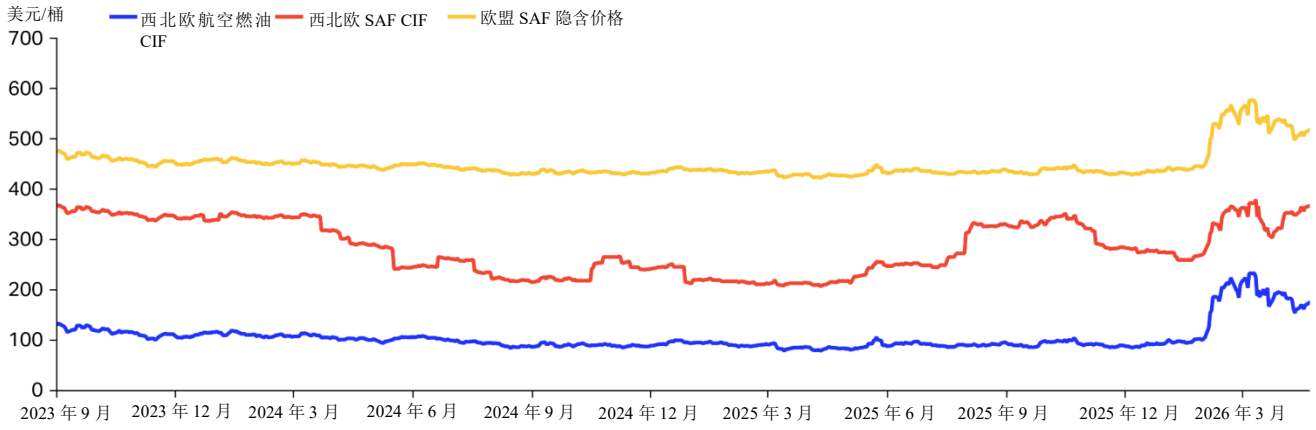
全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
燃油支出（十亿美元）	**190**	**80**	**106**	**215**	**269**	**261**	**252**	**350**
同比变化（%）	1.5%	-58.0%	32.3%	103.6%	25.2%	-3.2%	-3.5%	39.3%
占运营成本比例（%）	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.2%	27.8%	25.4%	31.4%
燃油使用量（十亿加仑）	**96**	**52**	**62**	**76**	**92**	**99**	**104**	**104**
同比变化（%）	2.2%	-45.9%	19.9%	22.9%	19.9%	8.2%	4.4%	0.0%
燃油效率（升/100 ATK）	**23.6**	**23.0**	**23.7**	**23.8**	**23.3**	**23.2**	**23.2**	**23.1**
同比变化（%）	-0.6%	-2.7%	3.0%	0.7%	-2.1%	-0.3%	-0.2%	-0.5%
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%	-0.9%	-2.0%
燃油市场价格（美元/桶）	**80**	**47**	**78**	**139**	**112**	**99**	**90**	**152**
同比变化（%）	-7.4%	-41.5%	67.0%	78.1%	-18.9%	-11.8%	-9.1%	68.8%
相对于原油价格的价差（美元/桶）	**15**	**5**	**7**	**38**	**30**	**18**	**21**	**57**
SAF 价格（美元/吨）	**-**	**-**	**-**	**2,500**	**2,500**	**2,316**	**2,492**	**2,872**
同比变化（%）		-	-	0.0%	0.0%	-7.4%	7.6%	15.3%
相对于航空燃油价格的倍数	-	-	-	2.4	2.9	3.1	3.6	2.5
CORSIA 成本（百万美元）	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1,000**	**1,300**	**1,400**

来源：国际航协可持续发展与经济部。

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）是航空运输业实现能源转型的最关键抓手，其产量必须迅速扩大。全球 SAF 产量预计将从 2025 年的约 190 万吨（约比 2024 年翻一番）缓慢增长至 2026 年的约 240 万吨（图 28）。在这一水平下，2026 年 SAF 仅占航空燃油总消费量的 0.8%。假设 SAF 平均价格水平为每吨 2,872 美元（每桶 374 美元），SAF 溢价今年将为行业带来额外的 43 亿美元燃油成本。

图 27：欧盟 SAF 隐含价格[9]、市场交易 SAF 价格与传统航空燃油价格对比（美元/吨）



来源：国际航协可持续发展与经济部、标准全球能源普氏。

[9]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。

显然，如果 SAF 生产方面的投资能更早地被列为优先事项，当前这场能源危机的性质将会截然不同。目前，SAF 价格非常高，在有掺混强制要求的地区和国家则更高。这并不足为奇，因为在供应得到保障之前就引入强制要求，将会推高 SAF 价格。

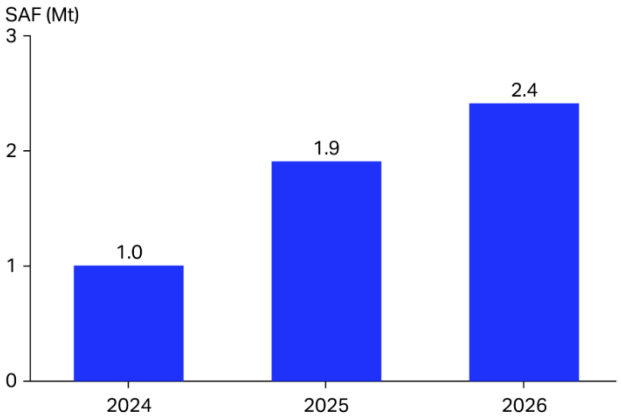
自 2013 年首次宣布以来，航空公司已签署了 186 项 SAF 购买协议，其中仅在 2021 年至 2026 年 3 月期间就签署了多达 166 项（图 29），显示出实质性的需求。2025 年签署的协议多达 40 项，创下年度最高纪录。然而，由于航空公司的项目风险加大和定价风险上升，协议期限普遍缩短。

HEFA 型 SAF 继续主导市场，目前几乎所有可用的 SAF 要么在专门的 HEFA 炼油厂生产，要么通过利用现有传统炼油设施进行共炼生产。自 2022 年以来签署的 SAF 购买协议中，HEFA 占所有交易的 70%以上。新兴技术路线的关注度依然较高，其中电转液（PtL）SAF 位居首位，占已签署协议总量的 10%，紧随其后的是醇喷合成（AtJ）和费托合成（FT），两者各占约 7%。

国际航空运输业碳抵消和减排计划（CORSIA）是国际民航组织（ICAO）框架下针对国际航空的全球基于市场的碳抵消机制，旨在从 2021 年起稳定国际航空排放。2025 年估计的抵消需求在 5,880 万至 8,150 万吨之间（中值为 7,020 万吨）。这些估计基于国际航协对 2025 年国际航空排放的预期，官方数据预计将于 2026 年 10 月由 ICAO 公布。2026 年航空公司的成本可能在 12 亿至 16 亿美元之间，具体取决于 CORSIA 合格排放单位的价格以及运输量水平。

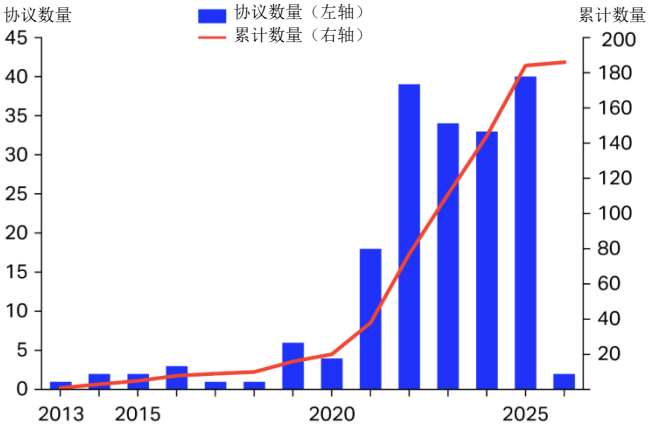
在欧洲经济区（EEA）范围内运营的航空公司还需遵守欧盟碳排放交易体系（EU ETS），该体系要求航空公司针对在 EEA 区域内产生的二氧化碳排放上缴配额（EUA）。此前以部分免费配额形式向航空公司提供的政策支持将于 2026 年终止，这将增加在该市场运营的航空公司的成本。预计 2025 年航空公司将以均价 74 欧元购买 5,400 万 EUA，产生约 40 亿欧元成本。2026 年，在失去前期政策支持且价格可能攀升至 80 欧元的情况下，年度成本预计可能超过 54 亿欧元。

图 28：SAF 估计产量（百万吨）



来源：国际航协可持续发展与经济部。

图 29：截至 2026 年第一季度航空公司宣布的 SAF 协议数量



来源：国际航协可持续发展与经济部。

4.3 地区分析

非洲地区

非洲在当前运营环境中可能面临喜忧参半的影响。从积极方面看，该地区可能受益于中东地区分流出的客流量，尤其是在欧亚之间以及非洲内部市场的联程航线上；同时，这也可能刺激此前飞往中东的直飞旅游客流的增长。这种替代效应可能支撑客运量并提升载运率——非洲的载运率在结构上一直低于全球平均水平，因此若需求增强，仍有提升空间。

这些潜在收益被显著的成本端脆弱性所抵消。非洲航空公司仍然高度依赖进口航空燃油，包括经由中东市场运输或受其影响的供应。这使得它们对燃油价格上涨和供应中断十分敏感。再加上通常较低的飞机利用率和较弱的资产负债表，这些压力形成了一种艰难的权衡：运输量重新分配带来的收入增长潜力，很可能被更高的运营成本所侵蚀。

任何收益的分布也可能是不均衡的。收益应集中在少数拥有成熟连通网络、将非洲与欧洲和亚洲连接起来的枢纽航空公司身上。规模较小、较为分散的航空公司不太可能看到实质性影响。

结构性制约因素继续限制该地区充分把握这些机遇的能力。薄弱的基础设施、碎片化的空域以及有限的跨境协调降低了网络效率并推高了运营成本。此外，有限的财务能力和资本获取渠道限制了机队扩张和网络发展。这些因素，加上普遍较薄的航线网络，制约了许多非洲航空公司扩大运营规模并充分受益于全球运输流向变化的能力。

亚太地区

亚太地区的航空公司可能面临航空燃油短缺和燃油价格高于其他地区的严峻压力，这反映了它们对波斯湾原油供应的严重依赖。这种环境已促使航空公司进行运力调整，既有出于实际燃油限制的考虑，也有对运营成本急剧上升的商业应对。与此同时，空域限制导致的航路延长增加了燃油消耗，收紧了有效运力，并推高了单位成本。

该地区的多个市场在结构上仍然存在风险敞口。越南、澳大利亚、新西兰等国几乎完全依赖进口航空燃油，使得其航空公司极易受到供应中断和价格波动的影响。这些压力因多种亚洲货币兑美元贬值而被放大，提高了燃油及其他美元计价费用的本币成本。

尽管存在这些中断，需求基本面仍然具有支撑性。国内和国际客运量均在持续增长，预计短期内仍将保持韧性。国内需求主要由中国驱动，而印度和澳大利亚虽有波动，但仍呈现潜在增长。国际运输量更为强劲，一些亚太航空公司已受益于与中东冲突相关的运输量转移，尤其是在欧亚航线上。新加坡和香港等枢纽因与欧洲的直接连通性增强而获益，不过一旦局势恢复正常、经中东枢纽的第六航权运营完全恢复，这些收益的持久性仍存在不确定性。

亚太地区的航空货运市场预计也将保持相对坚挺。中东枢纽的中断为亚洲航空公司创造了捕捉货运量的额外机会，尤其是在欧亚贸易通道上。然而，欧洲的监管变化，包括对低价值货物更严格的海关要求，可能会对电子商务货运量造成压力。总体而言，虽然货运增长可能放缓，但运力限制和航线改道效应应能使市场状况保持相对紧张。

欧洲地区

欧洲正面临巨大的成本压力，这反映了其对来自波斯湾的航空燃油进口的高度依赖。这种风险敞口在一定程度上被所有地区中最高的燃油对冲水平所缓解，一些航空公司已在危机前锁定了高达 70%的燃油需求。然而，对冲仅能提供暂时缓冲。它延迟而非消除了更高燃油成本的影响，随着对冲头寸逐步到期，这些影响预计将更充分地显现出来。

欧洲已从运输量重新分配中获得了一些收益，因为中东枢纽的中断提高了欧亚之间直飞连通的相对重要性，从而使主要枢纽机场和网络型航空公司受益。然而，这些收益仍然有限，因为与一些亚洲竞争对手不同，欧洲航空公司仍面临飞越俄罗斯的空域限制。另一个关键因素是宏观经济背景的疲软，增长放缓和能源成本上升预计将削弱家庭购买力。

从结构上看，欧洲航空公司运营的成本基础高于许多其他地区，这反映了监管负担（包括 SAF 强制要求）以及高昂的机场和空中导航费用。劳动力市场紧张仍是一个关键风险，多个市场的持续劳工行动造成运营中断并限制了灵活性。虽然当前状况有利于盈利能力，但成本上升与结构性劣势的结合表明，一旦市场状况恢复正常，欧洲的竞争地位可能会削弱。

表 10：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
非洲地区								
息税前利润（十亿美元）	**0.1**	**-1.0**	**-0.5**	**-0.4**	**0.6**	**0.8**	**0.9**	**0.6**
息税前利润率（%）	1.0%	-16.9%	-6.8%	-3.1%	3.5%	4.9%	4.8%	2.5%
净利润（十亿美元）	**-0.3**	**-1.8**	**-1.1**	**-0.8**	**0.0**	**0.2**	**0.3**	**0.1**
净利润率（%）	-1.8%	-30.0%	-14.6%	-7.0%	0.1%	1.4%	1.6%	0.2%
利润/乘客（美元）	**-2.2**	**-48.9**	**-20.5**	**-8.2**	**0.1**	**1.8**	**2.1**	**0.4**
RPK 增长（%）	**4.7%**	**-68.2%**	**17.0%**	**84.3%**	**36.5%**	**12.7%**	**9.8%**	**10.0%**
ASK 增长（%）	**4.5%**	**-62.1%**	**18.5%**	**51.4%**	**35.6%**	**10.0%**	**8.7%**	**7.7%**
客座率（%ASK）	**71.8%**	**60.2%**	**59.4%**	**72.3%**	**72.8%**	**74.6%**	**75.3%**	**76.9%**
综合载运率（%ATK）	**56.6%**	**48.8%**	**50.5%**	**60.0%**	**61.4%**	**62.1%**	**62.4%**	**63.7%**
亚太地区 [10]								
息税前利润（十亿美元）	**8.4**	**-33.9**	**-12.7**	**-11.6**	**13.7**	**15.9**	**15.8**	**11.2**
息税前利润率（%）	3.3%	-29.6%	-9.7%	-7.2%	5.7%	6.0%	5.6%	3.5%
净利润（十亿美元）	**4.9**	**-45.0**	**-13.4**	**-13.8**	**7.5**	**9.3**	**9.8**	**6.6**
净利润率（%）	1.9%	-39.3%	-10.2%	-8.6%	3.1%	3.5%	3.5%	2.1%
利润/乘客（美元）	**2.9**	**-58.2**	**-16.9**	**-14.1**	**4.8**	**5.3**	**5.3**	**3.4**
RPK 增长（%）	**4.7%**	**-62.0%**	**-12.8%**	**32.3%**	**95.9%**	**17.5%**	**7.7%**	**5.1%**
ASK 增长（%）	**4.4%**	**-53.8%**	**-6.1%**	**15.5%**	**75.0%**	**13.1%**	**6.6%**	**3.6%**
客座率（%ASK）	**81.9%**	**67.4%**	**62.5%**	**71.6%**	**80.2%**	**83.2%**	**84.1%**	**85.4%**
综合载运率（%ATK）	**73.4%**	**65.0%**	**64.5%**	**66.2%**	**68.7%**	**71.1%**	**71.8%**	**73.3%**
欧洲地区								
息税前利润（十亿美元）	**10.0**	**-25.4**	**-11.2**	**7.6**	**16.1**	**16.2**	**19.1**	**14.5**
息税前利润率（%）	4.8%	-31.2%	-10.4%	3.9%	6.7%	6.2%	6.7%	4.6%
净利润（十亿美元）	**6.1**	**-34.2**	**-12.5**	**5.2**	**12.6**	**10.4**	**13.0**	**9.6**
净利润率（%）	2.9%	-42.0%	-11.6%	2.7%	5.3%	4.0%	4.5%	3.1%
利润/乘客（美元）	**5.1**	**-88.5**	**-24.1**	**5.5**	**11.3**	**8.7**	**10.3**	**7.5**
RPK 增长（%）	**4.2%**	**-69.5%**	**27.5%**	**103.9%**	**20.3%**	**8.7%**	**5.3%**	**2.8%**
ASK 增长（%）	**3.5%**	**-62.3%**	**29.8%**	**69.6%**	**16.0%**	**8.1%**	**5.2%**	**1.3%**
客座率（%ASK）	**85.2%**	**68.8%**	**67.6%**	**81.3%**	**84.3%**	**84.7%**	**84.9%**	**86.1%**
综合载运率（%ATK）	**74.0%**	**64.4%**	**65.7%**	**74.3%**	**76.0%**	**76.8%**	**77.0%**	**78.3%**

来源：国际航协可持续发展与经济部。

[10]与上一版《全球展望》相比，亚太地区的历史估计数据有所修订，原因是该地区财务数据的覆盖范围显著扩大。其中，RPK 的覆盖率从 75%提升至 93%，ATK 的覆盖率从约 70%提升至 92%。

拉丁美洲地区

拉丁美洲的业绩表现受到各国货币汇率走势的影响。毫无疑问，能源危机正在给那些此前走强的货币带来新的贬值压力。例如，哥伦比亚比索此前兑美元升值约 20%，但目前正面临压力。如果货币兑美元升值，航空公司的成本将以本币计算下降；反之，如果货币兑美元贬值，则成本将上升。

拉丁美洲的需求状况仍比其他地区更为敏感，这反映出该地区收入水平较低且非必需需求占比较高的特点。货运市场可能走软，尤其是在出口导向型市场。不过，结构性需求驱动因素依然存在，表明调整将是渐进的而非急剧的。

财务约束加剧了挑战。拉丁美洲航空公司通常以有限的资产负债表灵活性和较高的融资成本运营，这限制了它们吸收冲击或投资于机队和网络扩张的能力。尽管运营业绩相对强劲，预计 2026 年 EBIT 利润率将达到 9.5%，但净利润率预计仅能维持在略高于零的水平，为 1.3%。EBIT 利润率与净利润率之间的差距约为全球平均水平的四倍，凸显了融资成本和非营业成本的沉重负担。这限制了航空公司对需求或成本条件变化做出动态响应的能力。加之高运营波动性和对宏观经济周期的敏感性，这些因素共同表明，即使总体需求仍为正值，该地区的增长放缓也可能更为显著。

中东地区

中东航空公司正面临巨大的财务压力，因为该地区正处于当前冲击的中心。运力削减、航班取消和运营中断正在产生一次性成本，而抬升的燃油价格正在推高运营费用。与此同时，中转运输量的流失正在拖累载运率并推高单位成本。因此，预计该地区今年将出现净亏损，逆转疫情后复苏期间记录的强劲盈利能力。

尽管中断规模巨大，中东航空公司仍保持着相对较高的韧性。与其他地区相比，该地区的航空公司受益于更有利的税收环境、相对有保障的燃油供应渠道，以及近年来较强的运营利润率，这些都支持了资产负债表的修复。

财务杠杆相对较低，该行业继续受益于强有力的政府支持，许多航空公司由政府多数控股。这些结构性特征为应对短期亏损提供了重要缓冲，并支持中东航空公司在当前冲击中持续运营的能力。综合来看，这些因素也增强了该地区在局势稳定后的复苏能力，即使短期财务影响仍然显著。

尽管存在这些短期挑战，但中东作为全球航空枢纽的结构性角色不太可能改变。该地区的地理位置，加上成熟的基础设施和密集的网络连通性，继续支撑着其在全球航空运输中的长期重要性。然而，复苏路径可能更多地由定价而非运量的快速回归所驱动。

该地区的货运市场也面临压力。中东在全球航空货运网络中扮演着关键角色，特别是作为长途运输的中转枢纽。这种连通性的中断降低了有效运力，并引发了货运量向其他地区的重新分配。虽然这支撑了全球层面的收益率，但却压低了中东航空公司的运量，进一步削弱了财务业绩。

总体而言，预计中东将是所有区域中盈利能力恶化最严重的地区。尽管全球需求基本面保持不变，但该地区在网络中断、燃油价格波动和中转运输方面的风险敞口，使其在当前环境中尤为脆弱。长期来看，其结构性优势应能支撑客流量的恢复，但利润率可能有所下降，因为竞争加剧和定价压力可能重塑枢纽模式的经济逻辑。

北美地区

相对于其他区域，北美呈现出独特的特征。由于该地区航空公司基本已不再进行燃油套期保值，航空燃油成本的上涨会更为直接、迅速地传导至其成本基础中。这为航空公司立即采取定价应对措施提供了强大动力。在这种环境下，航空公司也可能更加依赖辅营收入（如行李费和选座费），以在控制基础票价涨幅不明显的同时提高总票价。

美国国内市场已显示出疲软迹象，尤其是在收益率较低的休闲旅行细分市场，这正在对低成本航空公司造成压力。低成本航空公司（LCC）对国内需求的依赖程度更高，且通常缺乏有意义的溢价产品，限制了它们通过升级销售和票价细分来抵消成本压力的能力。

因此，市场内部正在出现日益扩大的分化，网络型航空公司的处境优于低成本运营商。

尽管北美航空公司近年来实现了强劲的盈利能力，但与其他地区相比，其财务杠杆仍相对较高，这反映了疫情期间积累的债务。即使运营表现依然稳健，但也增加了对成本冲击的敏感性。

该地区受中东冲突导致运营中断的影响也较小，因为它对中转运输的依赖程度较低，且需求结构更偏向于以始发地和目的地为导向。与亚太或中东等地区相比，这限制了冲突对网络结构的直接影响。然而，在最近工资上涨之后，劳动力成本仍然居高不下。总体来看，北美市场很可能出现以价格为主导的调整，具有韧性的网络型航空公司与更为受限的低成本运营商之间的分化将日益扩大。

表 11：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
拉丁美洲地区								
息税前利润（十亿美元）	**1.1**	**-4.6**	**-2.4**	**-0.7**	**5.9**	**6.4**	**7.1**	**6.2**
息税前利润率（%）	2.9%	-30.0%	-11.0%	-1.9%	12.8%	13.2%	14.0%	10.9%
净利润（十亿美元）	**-0.7**	**-12.3**	**-7.0**	**-3.5**	**1.1**	**0.2**	**1.9**	**1.2**
净利润率（%）	-1.8%	-80.2%	-32.0%	-9.5%	2.4%	0.4%	3.8%	2.1%
利润/乘客（美元）	**-2.4**	**-114.5**	**-43.7**	**-13.1**	**3.7**	**0.6**	**5.9**	**3.5**
RPK 增长（%）	**4.2%**	**-62.5%**	**40.5%**	**62.9%**	**16.8%**	**7.8%**	**7.2%**	**5.0%**
ASK 增长（%）	**3.0%**	**-59.0%**	**37.3%**	**54.4%**	**14.4%**	**7.2%**	**7.6%**	**3.3%**
客座率（%ASK）	**82.6%**	**75.5%**	**77.2%**	**81.5%**	**83.2%**	**83.7%**	**83.4%**	**84.8%**
综合载运率（%ATK）	**68.8%**	**65.1%**	**67.4%**	**68.9%**	**69.4%**	**70.2%**	**69.8%**	**70.8%**
中东地区								
息税前利润（十亿美元）	**-1.9**	**-7.2**	**-6.8**	**3.9**	**8.3**	**9.8**	**10.4**	**-1.9**
息税前利润率（%）	-3.2%	-25.9%	-20.7%	7.2%	13.0%	13.2%	13.6%	-2.7%
净利润（十亿美元）	**-1.5**	**-9.6**	**-4.4**	**2.4**	**5.2**	**6.6**	**7.2**	**-4.3**
净利润率（%）	-2.6%	-34.7%	-13.4%	4.4%	8.2%	8.9%	9.4%	-6.1%
利润/乘客（美元）	**-7.9**	**-163.4**	**-58.9**	**14.6**	**26.0**	**30.8**	**31.5**	**-21.4**
RPK 增长（%）	**2.3%**	**-72.1%**	**8.5%**	**144.4%**	**32.4%**	**9.7%**	**6.8%**	**-11.4%**
ASK 增长（%）	**0.1%**	**-63.0%**	**21.2%**	**67.2%**	**24.7%**	**8.5%**	**5.9%**	**-4.4%**
客座率（%ASK）	**76.2%**	**57.6%**	**51.5%**	**75.3%**	**79.9%**	**80.8%**	**81.5%**	**75.5%**
综合载运率（%ATK）	**63.9%**	**54.9%**	**54.9%**	**62.7%**	**63.3%**	**65.5%**	**65.1%**	**62.1%**
北美地区								
息税前利润（十亿美元）	**25.4**	**-38.8**	**-9.9**	**12.6**	**22.1**	**21.7**	**22.7**	**17.1**
息税前利润率（%）	9.6%	-27.9%	-4.7%	4.5%	6.8%	6.3%	6.4%	4.4%
净利润（十亿美元）	**17.9**	**-34.7**	**-1.9**	**7.2**	**14.2**	**11.4**	**12.4**	**9.4**
净利润率（%）	6.8%	-24.9%	-0.9%	2.6%	4.4%	3.3%	3.5%	2.5%
利润/乘客（美元）	**16.5**	**-83.5**	**-2.7**	**7.2**	**13.0**	**10.0**	**10.8**	**8.1**
RPK 增长（%）	**4.0%**	**-65.1%**	**74.6%**	**45.7%**	**15.1%**	**4.6%**	**0.4%**	**0.8%**
ASK 增长（%）	**2.9%**	**-50.3%**	**41.1%**	**28.7%**	**14.0%**	**4.7%**	**2.0%**	**0.3%**
客座率（%ASK）	**84.8%**	**59.6%**	**73.7%**	**83.5%**	**84.3%**	**84.3%**	**82.9%**	**83.3%**
综合载运率（%ATK）	**66.1%**	**52.4%**	**59.3%**	**64.2%**	**65.0%**	**65.6%**	**65.1%**	**65.9%**

来源：国际航协可持续发展与经济部。

5. 附录：行业统计数据

表 12：关键行业统计数据

全球航空运输业	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 预计	2026 预测
航段客运量（百万）	**4,560**	**1,779**	**2,304**	**3,452**	**4,414**	**4,781**	**4,967**	**5,085**
O-D 乘客量（百万）	3,974	1,570	2,017	2,960	3,782	4,100	4,260	4,343
航班数量（百万）	37.5	19.7	24.2	29.5	35.3	37.3	38.9	38.7
客运增长，RPK，同比变化（%）	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.8%	10.6%	5.3%	2.1%
货运增长，CTK，同比变化（%）	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.7%	11.4%	3.4%	0.7%
运力增长，ATK，同比变化（%）	2.9%	-44.5%	16.4%	22.1%	22.4%	8.5%	4.6%	0.5%
综合载运率（ATK%）	70.1%	59.8%	61.9%	67.2%	68.7%	70.1%	70.3%	71.2%
客座率（ASK%）	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	83.4%	83.5%	84.0%
全球经济实际增长，同比变化（%）	2.9%	-2.7%	6.6%	3.8%	3.3%	3.4%	3.4%	2.5%
全球贸易量（%）	0.1%	-5.4%	9.0%	2.3%	-0.9%	2.7%	4.6%	1.9%
全球 CPI，同比变化（%）	3.6%	3.3%	4.7%	8.7%	6.7%	5.8%	4.1%	5.0%
收入（十亿美元）	**838**	**384**	**513**	**738**	**930**	**1,009**	**1,065**	**1,165**
同比变化（%）	3.2%	-54.1%	33.4%	44.1%	26.0%	8.4%	5.6%	9.4%
客运（十亿美元）	607	189	242	437	669	726	768	839
货运（十亿美元）	101	140	210	206	139	147	151	162
辅营及其他收入（十亿美元）	130	55	61	95	122	137	146	165
客票收益率，同比变化（%）	-3.7%	-9.1%	4.9%	9.7%	12.0%	-2.0%	0.5%	7.0%
客运总收益率，同比变化（%）	-1.4%	-1.4%	2.0%	7.4%	8.8%	-1.6%	0.7%	7.5%
货运收益率，同比变化（%）	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.7%	-4.9%	-0.5%	6.5%
每 ATK 收入（美分）	54	45	51	61	63	62	63	69
同比变化（%）	0.3%	-17.4%	14.6%	18.0%	2.9%	0.0%	0.9%	8.8%
支出（十亿美元）	**-795**	**-495**	**-556**	**-727**	**-864**	**-938**	**-989**	**-1,117**
同比变化（%）	3.8%	-37.7%	12.3%	30.8%	18.9%	8.6%	5.4%	13.0%
燃油（十亿美元）	-190	-80	-106	-215	-269	-261	-252	-350
占支出百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.2%	27.8%	25.4%	31.4%
劳动力成本（十亿美元）	-180	-141	-150	-178	-215	-242	-260	-271
占支出百分比	22.6%	28.5%	27.0%	24.5%	24.9%	25.8%	26.3%	24.2%
布伦特原油价格（美元/桶）	65	42	71	101	83	81	69	95
航空燃油价格（美元/桶）	80	47	78	139	112	99	90	152
燃油消耗量（十亿加仑）	96	52	62	76	92	99	104	104
非燃油成本（十亿美元）	-605	-415	-450	-512	-595	-678	-737	-767
不含燃油的每 ATK 成本（美分）	39	49	45	42	40	42	44	45
同比变化（%）	1.6%	23.7%	-6.8%	-6.9%	-5.1%	5.0%	4.0%	3.5%
EBITDAR（十亿美元）	**152.8**	**-26.9**	**37.6**	**106.6**	**169.3**	**171.5**	**180.7**	**156.3**
EBITDAR 利润率（%）	18.2%	-7.0%	7.3%	14.4%	18.2%	17.0%	17.0%	13.4%
息税前利润（十亿美元）	**43.1**	**-110.9**	**-43.5**	**11.3**	**66.1**	**70.7**	**76.4**	**48.0**
息税前利润率（%）	5.1%	-28.8%	-8.5%	1.5%	7.1%	7.0%	7.2%	4.1%
净利润（十亿美元）	**26.4**	**-137.7**	**-40.4**	**-3.5**	**40.5**	**37.7**	**45.0**	**23.0**
净利润率（%）	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	4.3%	3.7%	4.2%	2.0%
每位离港乘客（美元）	5.8	-77.4	-17.5	-1.0	9.2	7.9	9.1	4.5
投资资本回报率（%）	**5.8%**	**-19.3%**	**-8.0%**	**2.0%**	**6.9%**	**6.9%**	**6.6%**	**4.3%**

来源：国际航协可持续发展与经济部。

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：2026 年 6 月——下次更新日期：2026 年 12 月。

表 13：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%**	**7.1%**	**7.0%**	**7.2%**	**4.1%**	**11.3**	**66.1**	**70.7**	**76.4**	**48.0**
地区分析										
非洲地区	-3.1%	3.5%	4.9%	4.8%	2.5%	-0.4	0.6	0.8	0.9	0.6
亚太地区	-7.2%	5.7%	6.0%	5.6%	3.5%	-11.6	13.7	15.9	15.8	11.2
欧洲地区	3.9%	6.7%	6.2%	6.7%	4.6%	7.6	16.1	16.2	19.1	14.5
拉丁美洲地区	-1.9%	12.8%	13.2%	14.0%	10.9%	-0.7	5.9	6.4	7.1	6.2
中东地区	7.2%	13.0%	13.2%	13.6%	-2.7%	0.0	8.3	9.8	10.4	-1.9
北美地区	4.5%	6.8%	6.3%	6.4%	4.4%	12.6	22.1	21.7	22.7	17.1

来源：国际航协可持续发展与经济部。

表 14：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%**	**4.3%**	**3.7%**	**4.2%**	**2.0%**	**-3.5**	**40.5**	**37.7**	**45.0**	**23.0**
地区分析										
非洲地区	-7.0%	0.1%	1.4%	1.6%	0.2%	-0.8	0.0	0.2	0.3	0.1
亚太地区	-8.6%	3.1%	3.5%	3.5%	2.1%	-13.8	7.5	9.3	9.8	6.6
欧洲地区	2.7%	5.3%	4.0%	4.5%	3.1%	5.2	12.6	10.4	13.0	9.6
拉丁美洲地区	-9.5%	2.4%	0.4%	3.8%	2.1%	-3.5	1.1	0.2	1.9	1.2
中东地区	4.4%	8.2%	8.9%	9.4%	-6.1%	2.4	5.2	6.6	7.2	-4.3
北美地区	2.6%	4.4%	3.3%	3.5%	2.5%	7.2	14.2	11.4	12.4	9.4

来源：国际航协可持续发展与经济部。

表 15：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 %**	**5.3%**	**2.1%**	**40.1 %**	**31.1 %**	**8.9%**	**5.2%**	**1.6%**
地区分析										
非洲地区	84.3%	36.5%	12.7%	9.8%	10.0%	51.4%	35.6%	10.0%	8.7%	7.7%
亚太地区	32.3%	95.9%	17.5%	7.7%	5.1%	15.5%	75.0%	13.1%	6.6%	3.6%
欧洲地区	103.9%	20.3%	8.7%	5.3%	2.8%	69.6%	16.0%	8.1%	5.2%	1.3%
拉丁美洲地区	62.9%	16.8%	7.8%	7.2%	5.0%	54.4%	14.4%	7.2%	7.6%	3.3%
中东地区	144.4%	32.4%	9.7%	6.8%	-11.4%	67.2%	24.7%	8.5%	5.9%	-4.4%
北美地区	45.7%	15.1%	4.6%	0.4%	0.8%	28.7%	14.0%	4.7%	2.0%	0.3%

来源：国际航协可持续发展与经济部。

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：2026 年 6 月——下次更新日期：2026 年 12 月。

术语表

ACTK	可用货物吨公里
ATK	可用吨公里（综合载运率）
ASK	可用座公里
ATJ	酒精转喷气燃料
ATK	可用吨公里
BBL	桶
BLF	盈亏平衡综合载运率
CAGR	平均复合增长率
CLF	货邮载运率
CORSIA	国际航空运输业碳抵消和减排计划
CPI	消费者价格指数
CTK	货物吨公里
EBIT	息税前利润
GDP	国内生产总值
HEFA	加氢酯和脂肪酸
LCC	低成本航空公司
LF	载运率
MoM	月度环比
NGL	天然气凝液
OEM	原始设备生产商
OPEC	石油输出国组织
O-D	始发地-目的地
PAX	乘客
PLF	客座率
PMI	采购经理人指数
PtL	电转液
PPI	生产者价格指数
ppt	百分点
REER	实际有效汇率指数
RPK	收入客公里
RATK	每 ATK 收入
RTK	收入吨公里
SA	季节性调整
SAF	可持续航空燃料
QoQ	季度环比
USD	美元
YoY	同比变化
YTD	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： 各地区炼油能力，同比变化（千桶/日）与总能力（百万桶/日） 6
图 2： 航空燃油总消费量及进口占比（占消费总量百分比） 6
图 3： 全球航空燃油出口量 7
图 4： 全球 GDP 增长率和全球通胀率（%） 8
图 5： 按航空公司注册国分列的行业 RPK 增长率，同比变化（%），2026 年 1 月至 4 月 12
图 6： 按航空公司注册国分列的行业 RPK 增长率，同比变化（%） 13
图 7： 历次冲击后全球客运量的恢复情况，与冲击前同月相比的 RPK 变化（%） 14
图 8： 历次冲击后地区客运量的恢复情况（受影响最严重的地区），与冲击前同月相比的 RPK 变化（%） 14
图 9： 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（%） 15
图 10： 前往国际足联世界杯主办城市的航班预订量，2025 年 6-7 月与 2026 年同期的增长率（%） 16
图 11： 全球 CTK、贸易和 GDP 增长率，同比变化（%） 17
图 12： 各地区货运量增长，同比变化（%） 17
图 13： 全球航空货运与海运货运收益率（美元/公斤） 18
图 14： 按运输类型划分的货运量，2026 年 3 月年初至今（柱内百分比为市场份额） 19
图 15： 全球航空公司息税前利润（EBIT，十亿美元）及 EBIT 利润率（占收入百分比） 21
图 16： 全球航空公司净利润（十亿美元）及净利润率（占收入百分比） 21
图 17： 单位成本增长（同比）与单位收入增长（同比）对比，美分/ATK，1991-2025 年 22
图 18： 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） 23
图 19： 全球航空公司单位成本构成及单位收入（美分/ATK） 24
图 20： 单位燃油成本（每 ATK）变化率（同比%）与平均飞机利用率（小时/年/架） 25
图 21： 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 26
图 22： 按地区划分的飞机交付量 27
图 23： 飞机订单积压量及其与现役机队比例关系 27
图 24： 行业吸收的估计飞机短缺量与理论所需现役机队 28
图 25： 全球机队平均机龄与平均燃油消耗量（升/ATK） 29
图 26： 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） 31
图 27： 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） 32
图 28： SAF 估计产量（百万吨） 33
图 29： 截至 2026 年第一季度航空公司宣布的 SAF 协议数量 33

表格目录

表 1： 占全球油气产量的份额 4
表 2： 成品油（千桶/日），2025 年 7
表 3： 各地区及国家 GDP 较危机前预期的下调幅度（百分点） 9
表 4： 关键客运量指标概览 2：关键客运量指标概览 16
表 5： 关键货运指标概览 19
表 6： 关键航空运输业财务指标概览 21
表 7： 关键行业盈利能力指标概览 25
表 8： 关键行业劳动力指标概览 30
表 9： 关键行业燃油指标概览 32
表 10： 地区财务业绩 35
表 11： 地区财务业绩 37
表 12： 关键行业统计数据 38
表 13： 地区财务业绩 39
表 14： 地区财务业绩 39
表 15： 地区客运量业绩 39

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

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