



货运量跌幅回稳，客运量继续下跌

2009年3月26日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）今日发布2月份国际航空运输量数据，显示需求持续恶化。

客运量急跌10.1%，低于2008年水平（1月份下降5.6%）。2月份运力削减量是自危机以来最大的幅度，达5.9%，但仍不能赶上需求下降的速度，致使该月客座率同比下降3.2%，达69.9%。

2月份国际货运量同比下降22.1%。这已是连续第三个月比去年下降超过20%的时期，12月份和1月份分别下跌22.6%和23.2%。

国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）说：“市场持续黯淡。2月份客运量的急剧下跌显示危机的范围正不断扩大。航空货运市场自08年6月份起比客运市场首先受到冲击，现在已是连续三个月下跌22-23%的范围。我们可能已经看到货运市场的跌幅见底，但如此大的下降幅度意味着需要一定的时间来恢复。”

客运市场

- 所有区域均显示国际客运需求的下降超过了运力调整的范围。
- **非洲的航空公司**显示需求下降最大，达13.7%，超过了最大幅度的运力削减量11.8%。
- **亚太地区的航空公司**客运量下降12.8%，远远超出了运力削减7.8%的范围。该地区的出口型经济仍继续受到冲击，影响了商务和休闲出行市场，特别是长途航线市场。虽然1月份可能是受到农历新年的刺激而跌幅缩小，下降8.4%，但到2月份的大跌，显示危机对该区域的影响正不断深化。
- **北美航空公司**显示需求下降12.0%，远超运力削减7.1%的幅度。消费者信心指数在出行淡季仍比较低。
- **欧洲航空公司**的客运量下跌达全球平均水平，下降10.1%。欧洲往来美国、亚洲的长途航线市场受影响最厉害，反映了经济的负面影响，德国商业信心指数在2月和3月份创下新低。
- **拉美航空公司**运力削减幅度（削减2.4%）最接近需求的下降速度（下降3.8%）。商品市场的放缓正影响着国际贸易，特别是与美国和亚洲的贸易。
- **中东航空公司**客运量逆市上升，国际客运量增加0.4%。但运力持续增加7.3%，导致客座率下降4.7%，达68.1%。

货运市场

- 所有货运市场显示需求持续疲软，主要是因为国际贸易的崩溃和制造商运输量的减少。然而，航空货运的跌势似乎在过去三个月已经到底。新近公布的欧元区采购经理指数，作为货运市场的前瞻性指标，显示3月份有出乎意料的些许改善，尽管仍是负值。
- **中东航空公司**的货运量需求下降最少，下降4.8%。然而也是唯一一个运力增加的区域，增加5.4%。
- **非洲航空公司**状况最差，国际货运量暴跌30.7%，主要是因为长途航线市场的份额正在减少，同时也受到经济衰退的影响。

- **亚洲的航空公司**作为全球货运市场最大的承运者，显示需求暴跌 24.7%，因为该地区高价值出口依赖型行业受到重要市场欧洲、美国和日本消费者需求下降的影响。日本 2 月份出口量同比暴跌一半。
- **欧洲和北美的航空公司**显示货运需求分别暴跌 23.1%和 21.8%。政府的刺激计划尚未促进消费需求增加。
- **拉美航空公司**显示需求下降 22.8%，主要是因为该区域对商品需求的下降。

比西尼亚尼提醒各国政府，航空运输业是经济活动的催化剂，呼吁改变政策帮助航空公司发挥作用，刺激经济增长。他说：“政府正花费数万亿去援助银行，也花费数万亿去刺激经济。相比之下，我们对政府提出的请求却是高效而廉价的。首先，航空运输业需要一个税收架构，这将有助于保证就业，以及发挥航空运输业刺激经济活动的作用。各国政府必须废除 09 年高达 69 亿美元的新税费计划，这些打着环保的旗号，只是为了援助银行业。各国政府也必须放弃对航空业的偏见，认可并加强航空业对刺激经济增长的作用。其次，航空公司需要商业自由，可以自由并购或整合，甚至是跨国界的，这才是商业所应有的。”

比西尼亚尼还警告，危机出现的压力需要行业作出反应。“这并不仅仅是航空业的危机。提高效率是整个价值链的关键所在。新加坡樟宜机场和马来西亚机场分别减少 25%、50%起降费的做法，都是行之有效的，往着正确的方向迈进，各国政府均应效仿。”

“世界各地航空公司的首要问题都是如何生存——必须管理好现金流和调整运力。为应对今年收入下降 620 亿美元的窘况，行业需要积极进行重塑和重整。我们预计 09 年行业将会亏损 47 亿美元，航空公司将需要作出艰难的决定，以期生存”，比西尼亚尼说。

- IATA -

媒介垂询：

Anthony Concil

企业传讯总监

电话：+41 22 770 2967

电邮：corpcomms@iata.org

编注：

- 国际航协在世界各地共拥有 230 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 93%。
- 术语说明：
 - RPK：客运周转量(Revenue Passenger Kilometres) 计量实际的旅客运输量
 - ASK：可用座公里(Available Seat Kilometres) 计量可用的旅客运输能力
 - PLF：客座率(Passenger Load Factor) 是可用座位公里的使用比率。将 2007 年与 2006 年相比时，PLF 代表两个相比较时期之间的点差异
 - FTK：货物周转量(Freight Tonne Kilometres) 计量实际的货物运输量
 - ATK：可用吨公里(Available Tonne Kilometres) 计量可用的总运输能力(客运和货运合计)
- 国际航协数据包括国际定期航班的运输量，但不包括国内航空运输。
- 以上数据基于报告截至日期各成员航空公司的报告数据以及对部分缺失数据的估计。
- 以收入客公里为计算标准，国际航空客运市场的份额为：欧洲 32.5%、亚太地区 32.5%、北美 17.2%、中东 10.9%、拉丁美洲 5.1%、非洲 1.9%
- 以货物吨公里为计算标准，国际航空货运市场的份额为：亚太地区 42.9%、欧洲 27.0%、北美 16.7%、中东 10.3%、拉丁美洲 2.2%、非洲 0.9%