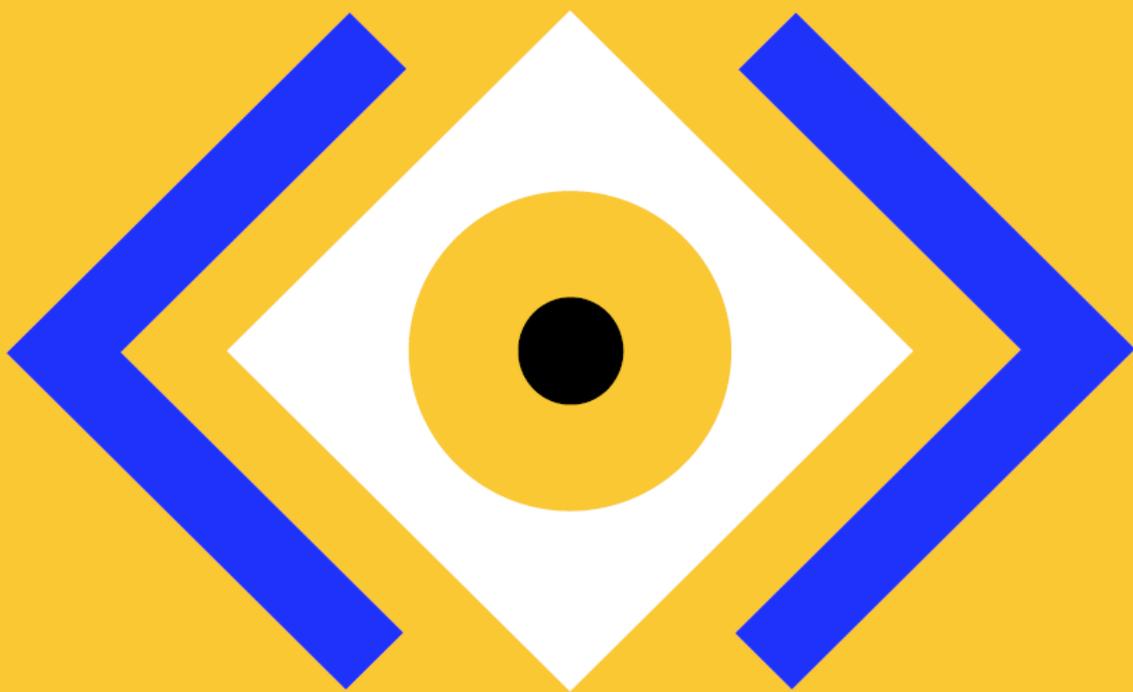


2024年6月

全球航空运输业前景展望

深度变革



内容

全球航空运输业前景展望	3
深度变革	3
关键点	3
1. 深度变革	4
气候变化	4
石油和天然气行业与可再生能源	5
地缘政治	5
超级大国	6
全球经济	7
2. 运量创历史新高	9
航空客运量	9
近期发展与展望	9
客运量、连通性及对更广泛经济的贡献	11
航空货运量	12
3. 航空公司财务业绩	14
收入发展情况	15
成本发展情况	17
资本成本	17
飞机与所有权	18
劳动力	19
燃油	19
地区	20
附录：行业统计数据	22



全球航空运输业前景展望

深度变革

本半年度报告全面分析了航空业的最新发展、运行环境以及面临的挑战。

关键要点

- 2024年是极具挑战的一年，占全球人口大多数的42亿选民将在多达70个国家/地区进行投票，这种情况是前所未有的。许多国家的换届选举活动将在两极分化的背景下进行，选举自由度将大打折扣。相关政策可能会发生重大变化，从而削弱我们解决系统性问题、实现经济增长和增强人类福祉的全球能力。
- 这很可能是在劳动力市场仍然非常紧张的背景下发生的，进而导致价格粘性，价格通胀需要更长时间才能降至中央银行的目标区间。因此，政策利率在2024年不会像许多人预期的那样迅速或大幅下降。由于美国的政策利率长期处于高位水平，美元相对于大多数其他货币而言将持续保持升值趋势——这一趋势会抑制多数国家/地区的经济增长，并且会增加非美元经济体以美元计价的债务和发票成本。对于航空公司而言，这无疑会导致燃油的本地货币价格进一步上升，从而加剧燃油成本。
- 得益于航空运输需求的稳定和持续增长，航空业终于可以摆脱新冠疫情的影响。目前，航空业客运量已恢复至2019年的水平，行业的盈利能力也在逐步恢复。毫无疑问，这是一项十分了不起的成就。尽管经济活动和盈利能力可能会持续呈现出积极的增长势头，但增长速度可能会放缓。失业率是我们需要关注的一个关键变量。如果失业率开始上升，便可能会对这一趋势造成不利影响。在此期间，我们的收益也将受到劳动力和运力限制的制约。
- 截至2024年2月，航空业的收入乘客公里数（RPK）已恢复到2019年的水平。今年，我们预计总RPK将增长11.6%，全球客运量将增加10.4%。亚太地区将引领全球客运量的增长。到2043年，亚太地区将贡献全球一半以上的客运量净增长。新冠疫情和地缘政治等因素引发了全球航空网络的变革，不同地区间的航空运输需求差异以及行业对这些需求的响应能力将进一步推动这一变革趋势的发展。尽管航空运输量已恢复至2019年水平，但其带来的连通性的特点正在发生转变。
- 除去全行业共同面临的所有挑战，航空货运领域还受到制造业商品贸易趋势及相关政策的影响。各国正在出台一系列措施来限制国际贸易，包括提高关税。尽管面对种种不利条件，但与艰难的2023年相比，2024年的贸易增长已有所加速。根据周期性指标，今年下半年的经济形式将进一步改善，这主要得益于电子商务的蓬勃发展以及海运业务的中断。预计到2024年，全球航空货运量将增长5%。
- 得益于客运量和货运量的预期增长，航空业的收入预计将增长10%，有望突破1万亿美元大关。高级业务的发展不仅将受益于运输量的增加，还将受益于客运收益率的上升。另一方面，由于货运收益率的预期下降将超过货物吨公里（CTK）的增长，预计货运收入将出现下滑趋势。据预测，2024年的净利润将达到305亿美元，其中净利润率为3.1%，营业利润率为6.0%。
- 由于利润空间有限，航空业的盈利能力依然很不稳定，面对气候变化和脱碳带来的成本上升，以及许多其他可能增加成本或威胁业务活动的因素，应对之策乏善可陈。此外，在成本普遍上升的背景下，压缩利润空间将阻碍改善自新冠疫情以来仍背负超额债务的资产负债表。
- 航空公司承诺到2050年实现航空运输行业的二氧化碳净零排放。促进航空能源的转型不仅有助于航空运输行业实现净零排放，还能给航空运输业和整个运输行业、各国、各地区乃至全球经济带来双赢乃至多赢效益，其影响将是前所未有的。提供可持续、充足且廉价的能源，将彻底改变人类的所有活动。航空公司无法仅凭一己之力实现这一目标，没有任何一个行业或国家能够独立做到。但如果能够实现通力合作，这一目标是100%可以实现的。

1. 深度变革

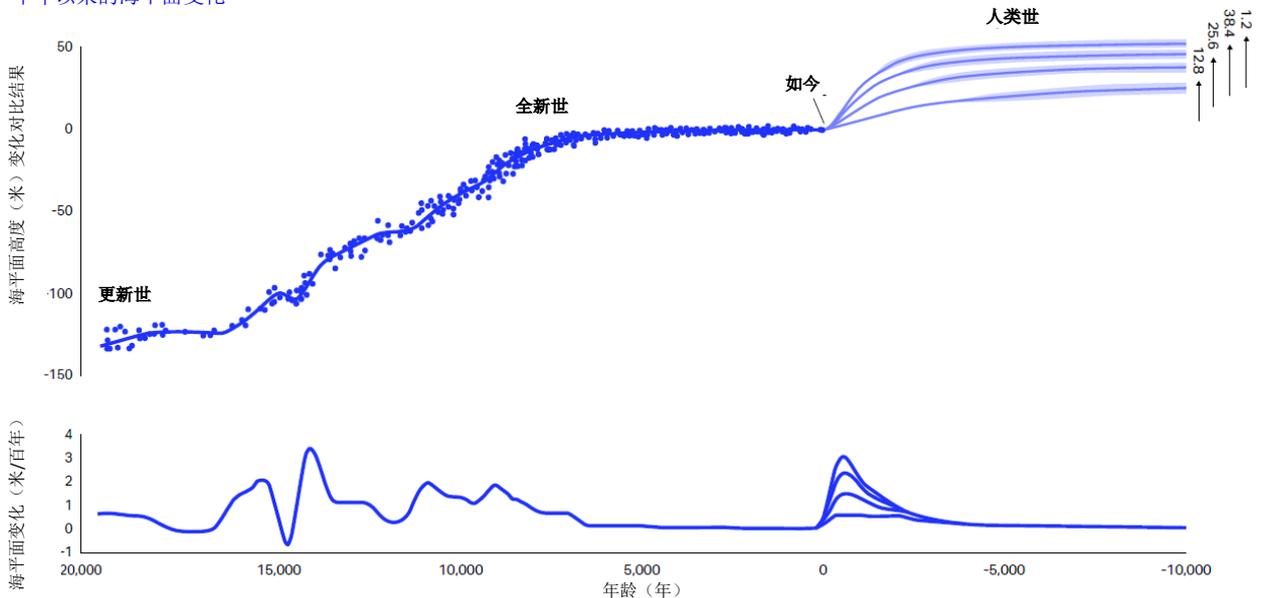
古希腊哲学家赫拉克利特（约公元前540年出生）有一句名言：“唯有变化才是永恒的”。因此，对于正在发生的变化，我们不应该感到过于惊讶。几千年后的不同之处在于，变化的速度似乎正在加快，而即将发生的变化可能会具有更加深远的影响。

气候变化

在过去的6500年里，平均海平面非常稳定，相对人类活动而言，它被视为一个恒定不变的因素（图1）。这种稳定状态与人类文明的兴起相伴而生，并且为人类文明的发展提供了条件。根据NASA¹的数据，自1900年左右以来，平均海平面已经上升了20厘米（约7.87英寸），并且这一上升幅度有一半发生在1993年之后。仅这一气候变化事实预示着我们的全球经济将面临根本性的深刻变化。

助力全球经济摆脱对化石燃料的依赖，必须成为全人类的首要任务。毫无疑问，这是一个前所未有的挑战，但回顾历史，人类已经经历过数次能源转型。当前形势的独特之处在于，化石燃料无处不在，几乎涉及所有人类活动，我们需要迅速开发可替代的可再生能源。好消息是，我们已经拥有了这样的技术，并且从理论上来说，融资是可行的。但各国的注意力转向了看似更为紧迫的威胁，导致大家在这一问题上缺乏意愿、决心、专注力和协同合作。

图1：千年以来的海平面变化



资料来源：[Real Climate](#)

石油和天然气行业与可再生能源

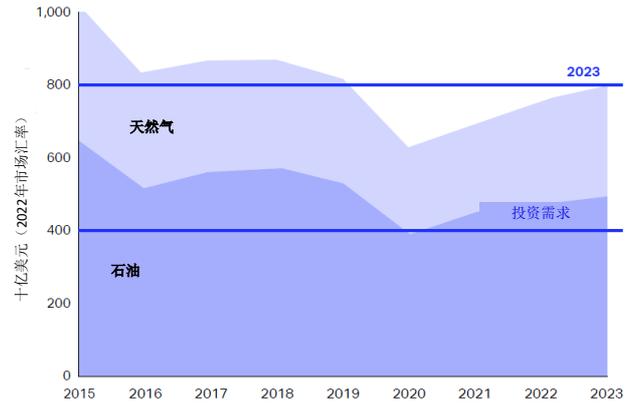
石油和天然气行业仅占全球可再生能源投资的1%（图3）。根据国际能源署（IEA）的数据，这其中有60%以上来自四家公司，导致行业中的数千家公司完全未参与到能源转型的进程中来。IEA还计算得出，当前对石油和天然气行业的投资是确保在2050年实现净零二氧化碳排放目标下所需产量所需资金的两倍。这相当于该行业每年的过度投资额达4000亿美元，若有合适的政策框架，这些资金就可以转而用于可再生能源和可持续航空燃料领域（图2）。

地缘政治

欧洲和中东地区的战争导致有关石油钻探的所有限制都已解除。例如，在2022年乌克兰地区冲突后，美国再次允许在联邦土地上进行石油和天然气勘探。2024年将成为石油产量创纪录的一年，美国已成为全球最大的石油生产国²。能源安全成为政治议程的首要议题。

正当全球迫切需要全面合作之际，多边主义框架却已摇摇欲坠，二战后建立的国际机构正逐渐丧失影响力。G20自1999年成立以来在全球事务中发挥的作用，以及2015年《巴黎协定》的达成，展现出一种更为有机且自发性的全球治理方式。当然，全球合作的减少是由多种因素导致，包括2016年英国决定退出欧盟、美国特朗普政府第一任任期内发动的贸易战，以及新冠疫情。这些因素推动各国出台诸多内向型的经济政策。

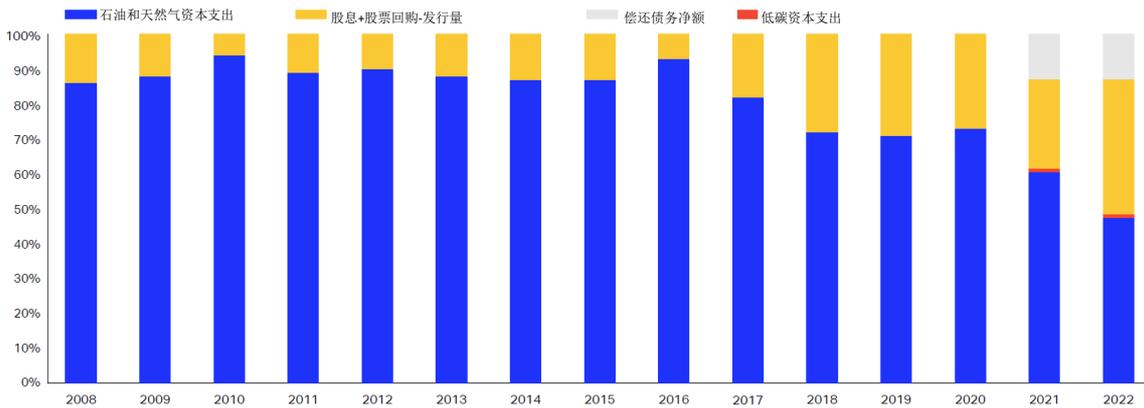
图2：石油和天然气投资（十亿美元）



资料来源：国际能源署，《石油和天然气行业的净零转型》，2023年12月

在全球约70个国家/地区（占全球国内生产总值（GDP）的60%）的40多亿选民，占据了全球总人口的大多数，他们将在2024年参与国家领导人换届选举以及欧盟各地区机构的换届选举，我们有充分的理由预测在2024年，各国仍将呈现出向内聚焦的趋势。由于这些选举是在两极分化背景下进行的，强人政治日益兴起，政治自由受到限制，选举结果可能导致出现截然不同的政策。在通常情况下，政策波动会抑制经济增长和福利改善。在需要全球携手应对单一国家无法独自解决的全球性挑战时，其负面影响尤为突出。

图3：2008-2022年石油和天然气行业现金支出分布及占总额的百分比



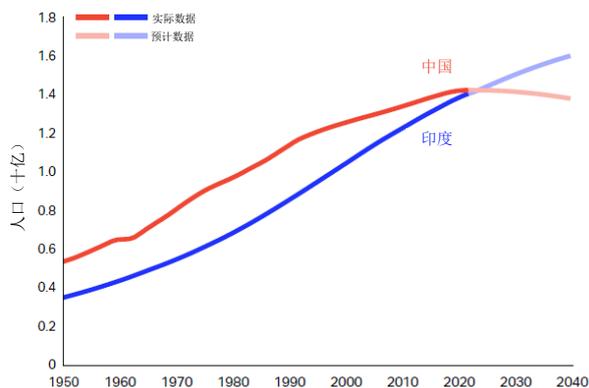
资料来源：国际能源署，《2023年世界能源投资报告》，2023年5月

超级大国

人口结构和经济实力的变化也在影响地缘政治格局。根据联合国的数据，2023年，印度人口超过了中国人口¹。去年，中国人口减少了200万，降至14亿，而印度人口则上升至14.2亿（图4）。根据标普全球评级的报告，印度可能会在2030年成为世界第三大经济体，仅次于美国和中国。

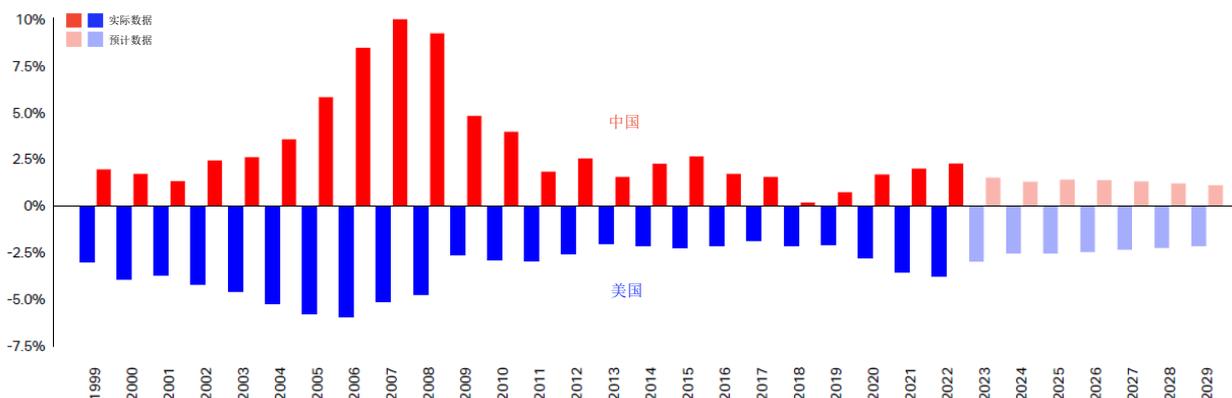
印度不太可能复制中国的路线，成为全球制造业中心。如今，全球已步入服务经济时代，服务业占全球GDP的67%²，而印度凭借其年轻且精通技术的劳动力，预计将继续在服务行业保持领先地位。然而，只有在改革议题能够主导宗教和文化议题的情况下，印度经济才能充分发挥出其全部潜力。

图4：中国和印度的总人口（十亿）



资料来源：联合国《2022年世界人口展望》

图5：经常账户余额（占GDP的百分比）



资料来源：国际货币基金组织（IMF），2024年4月《世界经济展望》

类似结论也适用于中国。中国需要制定一份改革议题，以适应人口减少、住房和建筑需求下降，以及用于制造出口商品的无限廉价劳动力时代的终结。2007年，中国的经常账户余额占GDP的10%。到2024年，这一比例可能会低至1%，并且预计未来会继续下降，甚至可能变为负值。这本身并不意味着经济衰退——自1970年以来，美国的经常账户除了少数例外情况，一直处于赤字状态（图5）。然而，如田纳西·威廉斯（Tennessee Williams）所说，美国的金融市场一直以来都是依靠的“陌生人的善意”。如果无法获取外国的过剩储蓄，美国就无法为其结构性过度消费提供资金，而中国在全球金融体系中发挥这一重要作用的能力也在逐渐衰弱。

¹ <https://www.un.org/en/desa/india-overtake-china-world-most-populous-country-april-2023-united-nations-projects#:~:text=24%20April%202023%20%2D%20China%20will,the%20population%20of%20mainland%20China>

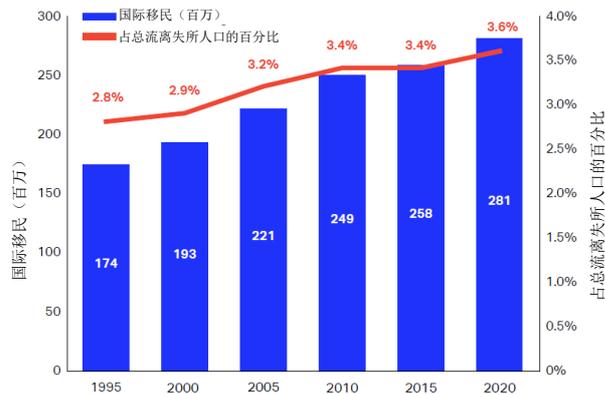
² 世界贸易组织（WTO），2021年数据

全球经济

全球经济正在经历的深度变革（包括上述变化），表明经济增长放缓和潜在增长下降是本世纪的结构趋势。

若能顺利完成能源转型，或将助力全球经济摆脱能源限制，并为全球经济带来全新的未来。如果能源不仅能变得可持续，而且还能变得廉价并为所有人所用，那无疑将是一项极具里程碑意义的积极变革——犹如天降甘露，同时有望成为防止气候变化影响地区大规模人口外流的潜在手段。在此期间，移民问题将成为未来最不稳定的因素之一（图6）。

图6：国际移民（百万），及占总流离失所人口的百分比

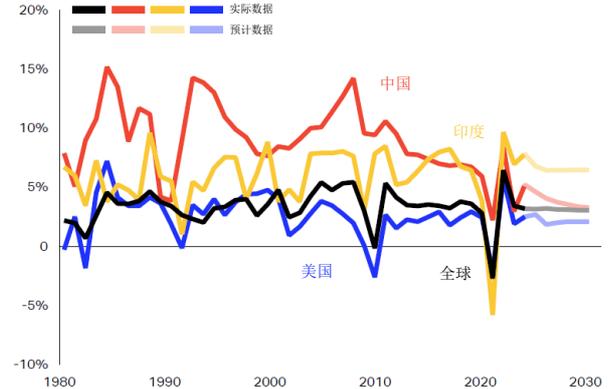


资料来源：[全球移民，按数字分类：迁移人口，迁往何处以及迁移原因，国家矫正研究所，环境扫描 \(nicic.gov\)](#)

然而，实际和潜在的GDP增速放缓并不一定意味着更为明显的经济衰退（图7）。随着全球经济增长越来越依赖于服务业，商业周期也变得更为漫长。其他因素无疑也有影响，但在新冠疫情暴发之前，美国经济实现了创纪录的连续146个季度的增长³（图8）。随后的经济衰退也是历史上持续时间最短的——仅有两个季度。

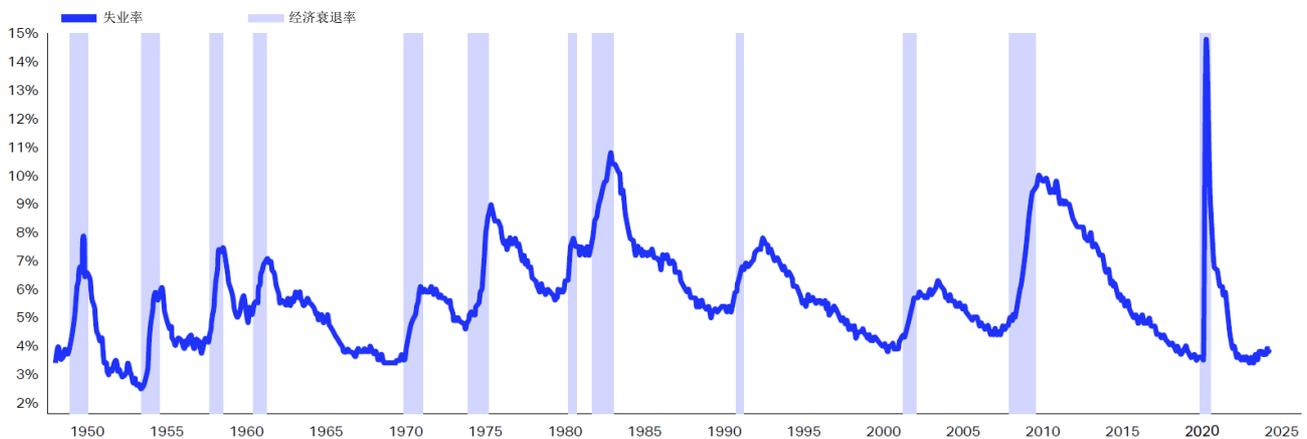
服务业的运作方式也可能成为“尽管GDP增长率缺乏活力，但全球经济仍在经历异常紧张的劳动力市场”这一现象的主要原因。尽管如此，年轻一代（尤其是中国和印度的年轻一代）并未获得同等的进入劳动力市场的机会，这很可能会削弱这些国家的增长潜力。

图7：GDP增长率及预测值（%）



资料来源：国际货币基金组织（IMF），2024年4月《世界经济展望》

图8：美国商业周期，列表表示经济衰退率，以及失业率（%）

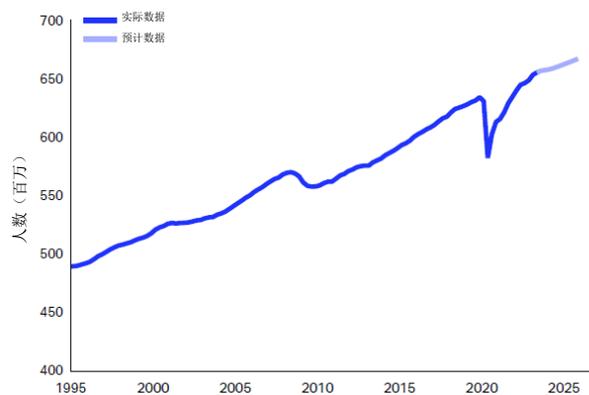


资料来源：圣路易斯联储

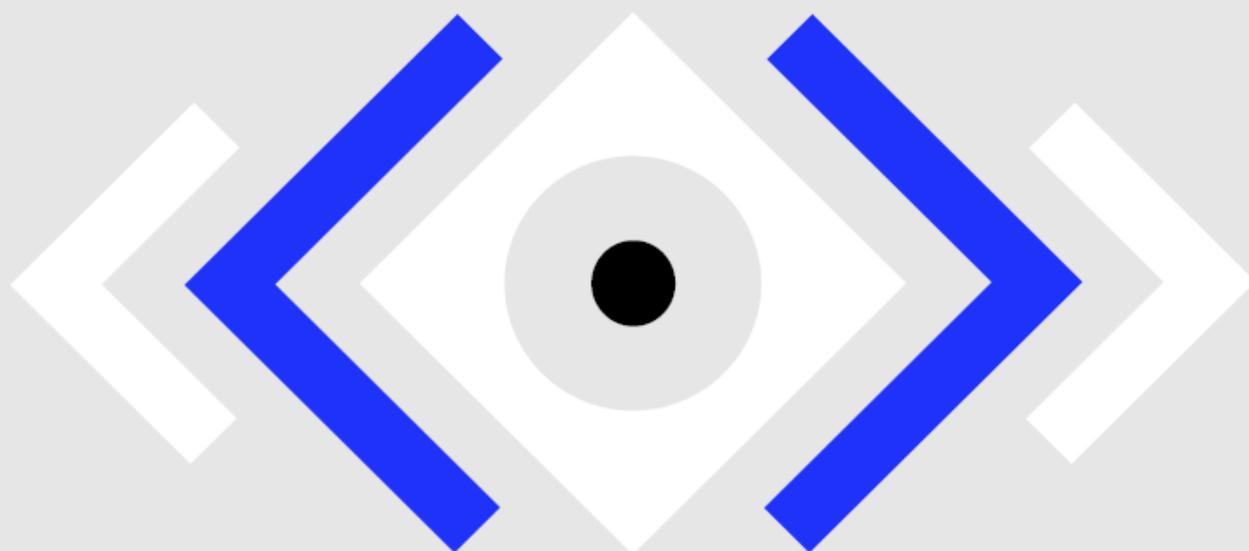
³ [美国经济周期扩张与收缩，美国国家经济研究局（NBER）](#)

随着2024年进入下半年，其特征仍是劳动力市场较为紧张（图9）、有所下降但仍高于目标水平的通胀率，持续走高的利率，相对于多数货币依然强势的美元，以及令人不安的高油价。在大多是抑制增长的因素中，仍占主导地位的积极因素是就业人数达到了前所未有的水平。在失业率开始上升之前，作为服务行业的航空业预计将迎来持续上涨的需求。

图9：总就业人数（百万），经合组织（OECD）



资料来源：经济展望，OECD，2024年5月



2. 运量创历史新高

航空客运量

近期发展与展望

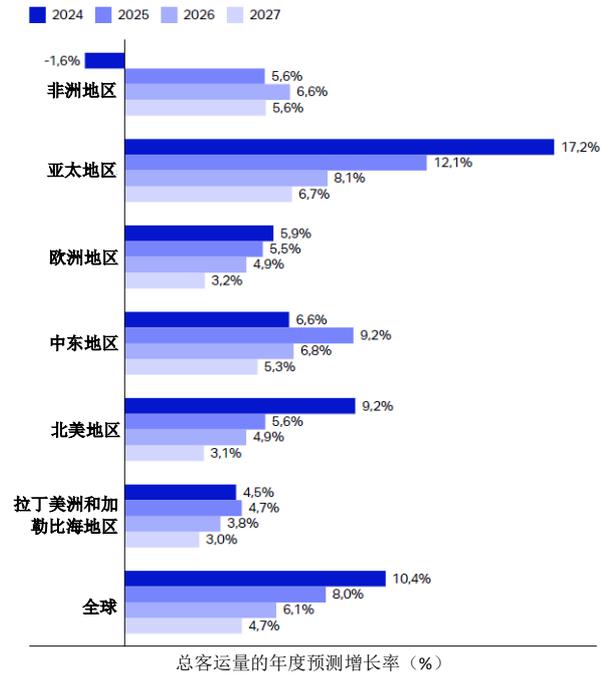
截至2024年，航空业有望摆脱新冠疫情引发的危机（图10）。这是一个明显的反弹，尤其是在考虑到由于受到新冠疫情早期的巨大冲击，2020年4月，RPK骤降93%。

国内运量在2023年春季恢复到新冠疫情前的水平，而国际运量则是最近才达到这一状态。2024年2月，总客运量达到并超过了2019年的规模。然而，自2019年以来，全球网络已悄然改变。由于旅游限制较晚放宽、经济不确定性以及地缘政治紧张局势等因素，中国国际客运量的恢复较为缓慢。另一方面，得益于国内旅游业的蓬勃发展，国内客运量达到创纪录的水平。此外，亚洲与欧洲之间的客运量还受到了乌克兰地区冲突的影响。

预计到2024年，大多数地区将超过2019年的水平，且大多数国家将经历持续增长（图11）。今年应能完全恢复与亚太地区的互联互通。预期2024年总客运量将同比增长10.4%，或按RPK计算将增长11.6%。

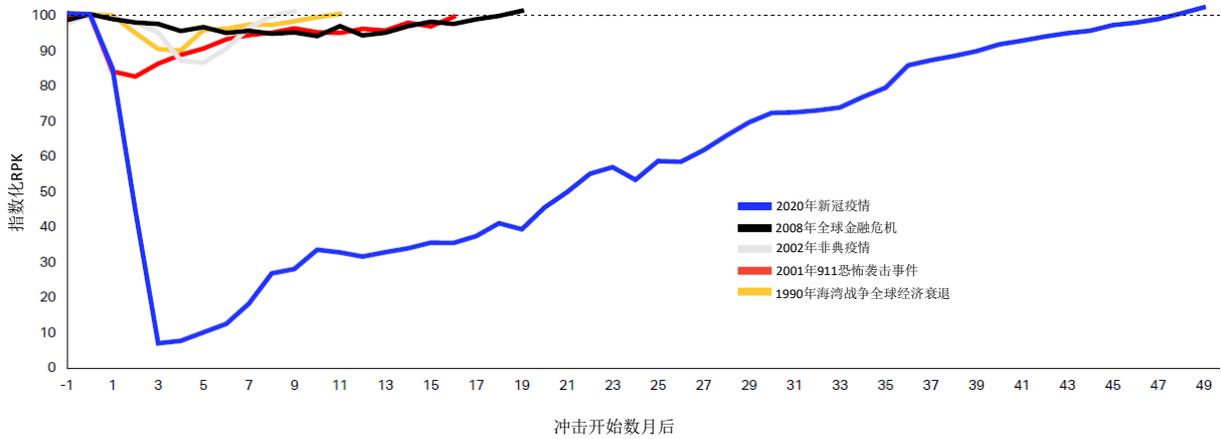
非洲是今年唯一可能出现客运量减少的地区，不过由于2023年客流的强劲增长，该市场的基数较高。尽管地缘政治局势紧张，但在2024年，预计中东地区将拥有更加有利的经济环境。据预测，欧洲地区的客运量将实现稳步增长，尤其是最近较为活跃的小型经济体。亚太地区的增长率最高，但基数相对较低，今年同比增长17.2%。中国和印度正在共同推动这一地区的发展。

图11：地区和全球总客运量的年度预测增长率（%）



资料来源：航空乘客预测，2024年2月更新

图10：全球冲击后全行业RPK的历史性复苏



资料来源：国际航空运输协会（IATA）可持续发展与经济部门，IATA月度统计报告

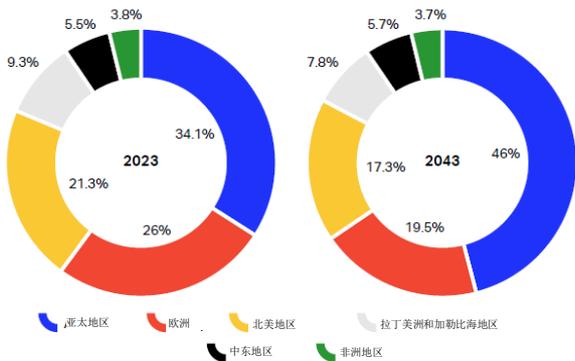
未来20年，我们预计全球客运量平均每年将增长3.8%。与2023年相比，2043年的客运旅程将增加40多亿人次。欧洲和北美市场的需求增长将较为缓慢，每年分别增长2.3%和2.7%。预计到2043年，将成为全球客运量增长最快的地区，占全球客运量净增长的一半以上（表1）。

表1：2023-2043年地区及全球客运量复合年增长率（CAGR）以及净增长

地区	CAGR (2023 - 2043)	2043年新增客运量 (百万)
非洲地区	3.7%	179
亚太地区	5.3%	2,750
欧洲地区	2.3%	656
中东地区	3.9%	282
北美地区	2.7%	659
拉丁美洲和加勒比海地区	2.9%	311
全球	3.8%	4,154

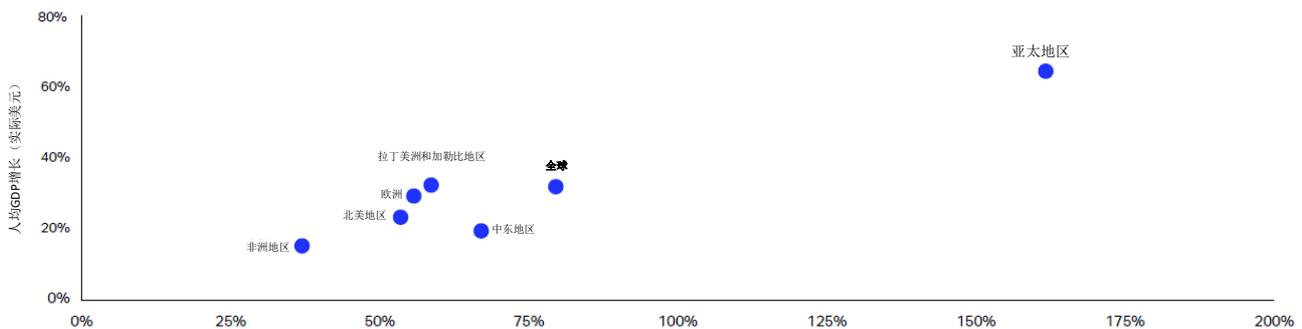
资料来源：航空乘客预测，2024年2月更新

图12：2023年及2043年预测地区客运量占总量的百分比



资料来源：航空乘客预测，2024年2月更新

图13：2023-2043年预测期内地区和全球GDP及人均出行次数增长率（%）

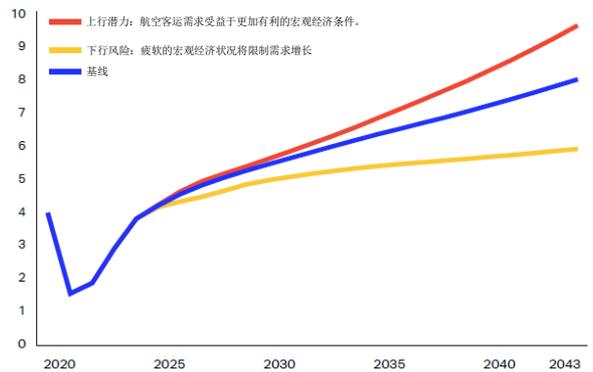


资料来源：航空乘客预测，2024年2月更新

亚太地区预计也将经历稳定的经济增长和生活水平的提高，这将推动该地区的航空运输需求远超全球平均水平（图13）。未来20年，亚太地区的GDP将增长65%，人均出行次数预计将增长近两倍。因此，到2043年，近一半的全球航空客运量将来自于往返该地区的乘客，在2023年这一比例仅为34.1%（图12）。亚太地区占据了全球总客运量的较大份额，要多于美国、欧洲和拉丁美洲（这些地区的占比将会下降）。中东和非洲地区在全球总客运量中的占比可能会保持稳定。

我们的基线预测包含很大范围的不确定性，这种不确定性考虑到了可能影响行业发展趋势和航空客运需求的正面及负面因素。有利的宏观经济条件（例如供应链正常化和通胀率下降）可能会促进需求增长。然而，地缘政治紧张局势和冲突（特别是乌克兰和中东地区持续的冲突）对全球经济构成了重大风险。此外，新的气候政策可能会抑制未来几十年航空旅行需求的增长。总的来说，风险的平衡在短期及长期内仍倾向于下行（图14）。

图14：全球航空客运旅程（十亿）



资料来源：航空乘客预测，2024年2月更新

客运量、连通性及对更广泛经济的贡献

客运量并不是观察航空业活动的唯一方式——“连通性”是进行分析的另一个基本角度。航空运输在促进全球经济发展中发挥着至关重要的作用，它为人与人、城市与城市、国家与国家之间提供了必要的连通性。连通性确保了货物、人员和思想的无缝流动，这是支持全球商业周期所必需的（表2）。2020年，新冠疫情导致全球连通性急剧和大幅下降，专有城市对的数量减少了超过28%，接近6000条航线被取消。2024年的专有城市对将首次超越2019年，同比增长5%，创下超过2.2万对的新纪录。机票价格的逐步下降推动了连通性的发展，在过去十年中，票价已下降超过30%。此外，2024年有望成为自2021年以来，首次出现实际票价（即经通胀调整后）下降的年份，这可能会进一步促进全球连通性。

除专有城市对数量之外，我们还需要了解这些航线的服务频率和所提供的运力。IATA连通性指数是根据所服务目的地的经济规模对预期客运能力进行加权计算得出的。（见图15）。2023年，国际和国内航线的连通性分别增长了28%和10%。推动这一增长的一个主要因素是亚太市场的复苏，随着旅行限制的解除，亚太地区的国际连通性在2023年增长了62%。因此，连通性增长最快的航线地区是亚太地区内部以及亚太与欧洲之间的地区。北美和欧洲的国际连通性保持强劲和稳定的同比增长，分别为18%和17%，预计全球航空连通性将在2024年达到历史高位。

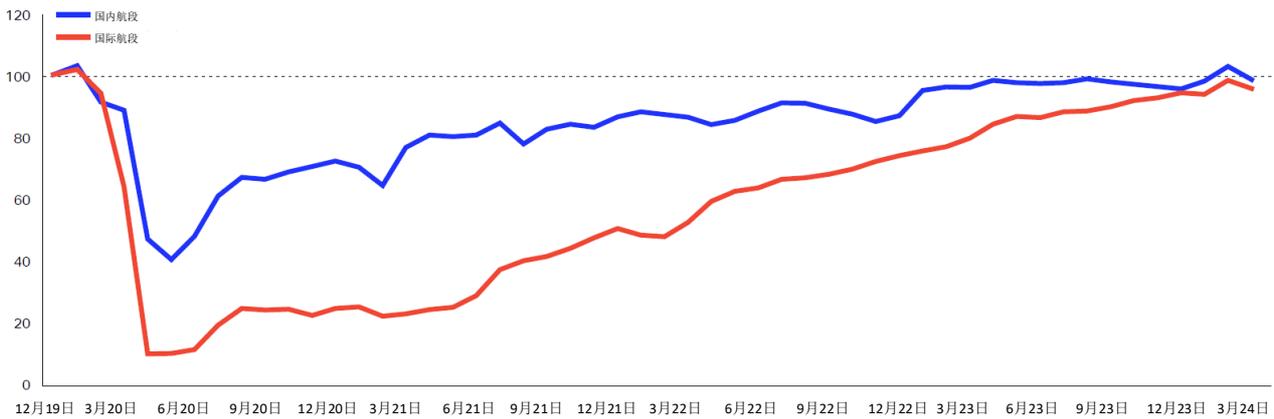
表2：航空运输连通性和经济贡献度指标

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预测	2024预测
专有城市对	21,736	15,621	16,846	19,665	21,006	22,056
与2013年相比	30%	-6%	1%	18%	26%	32%
实际往返票价*, 2018年（美元）	306	239	226	245	259	252
与2013年相比	-20%	-37%	-40%	-36%	-32%	-34%
贸易额（十亿美元）	6,482	5,961	7,570	8,424	8,046	8,311
同比百分比	-2.7%	-8.0%	27.0%	11.3%	-4.5%	3.3%

* 包括附加收入

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

图15：IATA全球航空连通性指数，2020年1月-2023年9月，以2019年=100为基准



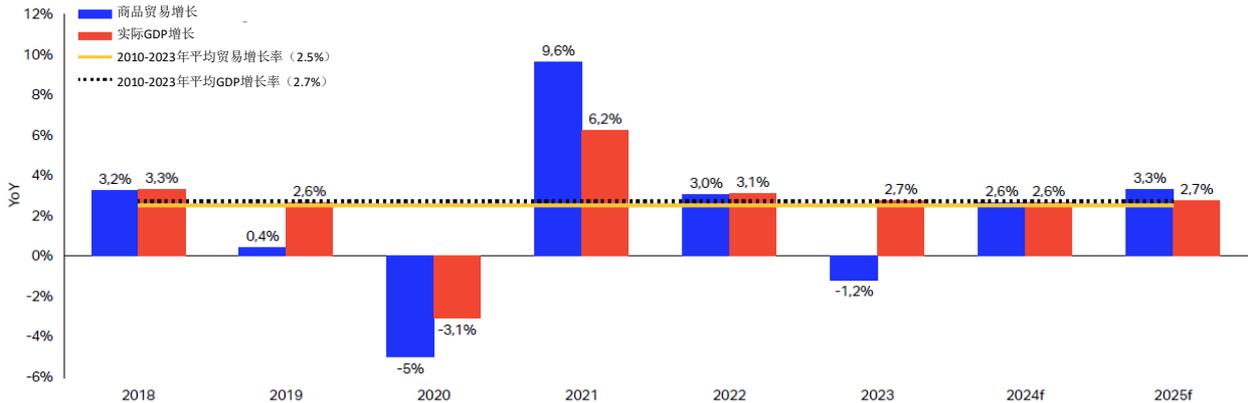
资料来源：IATA可持续发展与经济部门

航空货运量

2023年，受地缘政治紧张局势、持续的通货膨胀、供应链受损以及跨境贸易限制增多的影响，全球货物贸易量出现急剧下滑（图16）。部分不利因素的影响一直延续到了2024年，但据世界贸易组织预计，在商品贸易量在2023年下降1.2%之后，今年将迎来2.6%的同比增长。这将略高于（2010-2023年）历史平均同比增长率2.5%，但该预测存在相当大的下行风险。

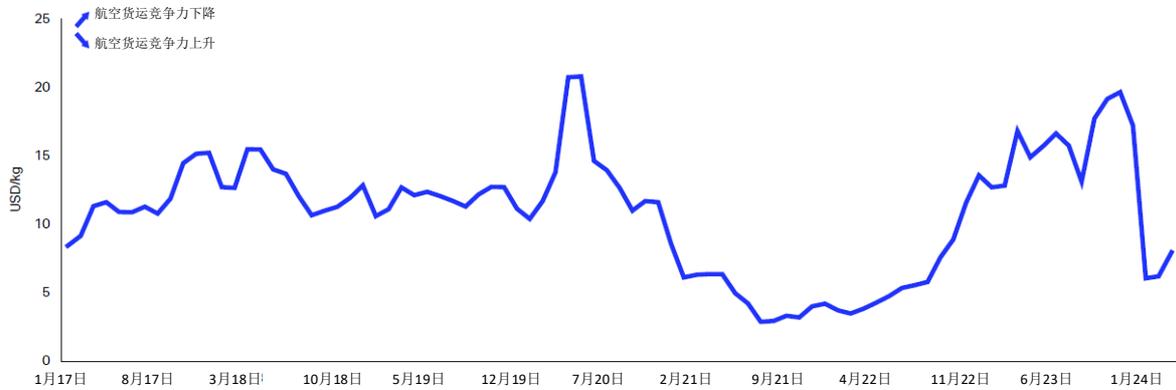
新冠疫情后，全球供应链极为动荡，海运和空运的运价都非常不稳定。自2023年底以来，海洋集装箱运输再次中断，这些中断与红海局势、巴拿马运河干旱以及巴尔的摩大桥事故有关。这一情况再次导致在2024年第一季度，空运运价相对于海运运价出现大幅下跌（图17），从根本上提高了航空货运的竞争力。对于航空货运业的未来发展而言，我们必须思考此类全球供应链的变化是否会持续下去。

图16：2018-2025年全球货物贸易量及GDP年增长率



资料来源：WTO全球贸易展望与统计，2024年4月

图17：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、IATA智能货运（CargoIS）、波罗的海运价指数。

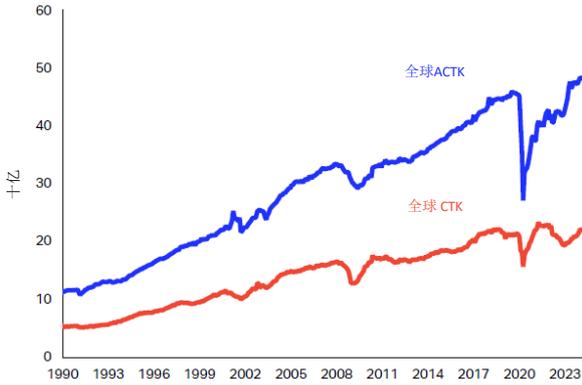
在经历了前一年的显著增长后，整个行业的CTK在2022年和2023年均出现收缩（图18）。然而，随着电子商务的蓬勃发展以及全球海运业务的反复中断，这一趋势在2023年开始逆转，增长率再次转为正数。根据最新可得数据，中东、非洲和亚太地区的需求增长最为强劲。过去一年里，所有地区的市场需求都有所上涨（图19）。在对2024年航空货运收益率充满担忧的背景下，全面的运输量增长是一个积极的发展势头，因为它预示着今年所有地区货运量有望扩大。

全球航空货运能力，以可用货物吨公里（ACTK）计，在2023年回升至略高于2019年的水平（图18）。这一回升主要得益于中国边境重新开

放后，国际航线客机腹舱运力恢复，促进全货机运输的全球航空货运份额正逐步接近疫情前的水平（图20）。我们可以预见的是，全货机与客机腹舱比例的这种正常化趋势将在2024年继续保持。随着需求的不断增长，全球航空货运能力预计将在2024年继续扩大，尽管增速与2023年相比可能会有所放缓。

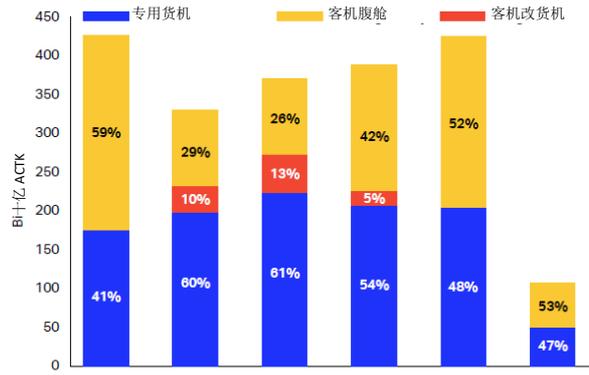
新冠疫情后航空货运运力的恢复导致了2022年和2023年全行业载运率（CLF）的下滑。2024年，全行业CLF可能会进一步下降，因为运力增长将超过需求。

图18: 季节性调整后的ACTK和CTK（十亿）



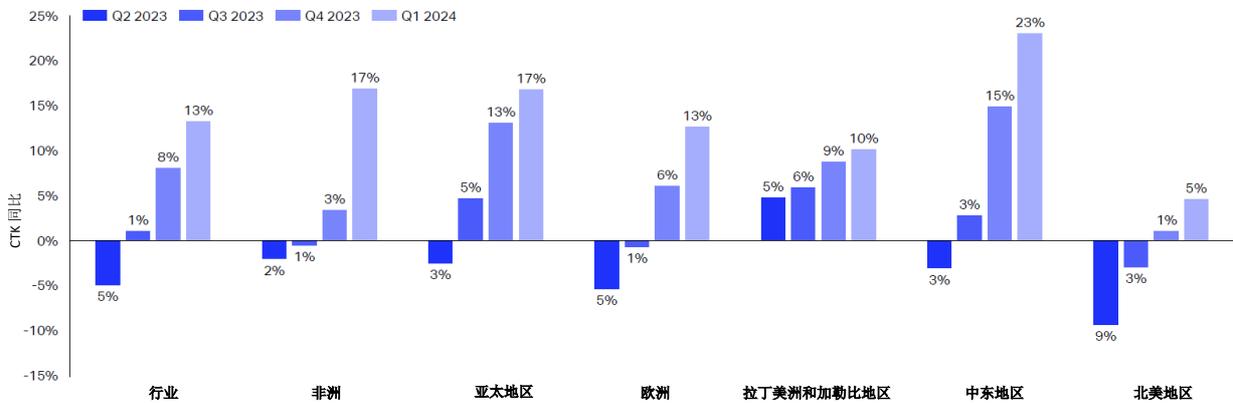
资料来源：国际航空运输协会（IATA）可持续发展与经济部门，IATA月度统计报告

图20: 2019-2023年及2024年第一季度全球国际航空货运能力恢复趋势（按货运业务类型分类）



资料来源：国际航空运输协会（IATA）可持续发展与经济部门，IATA月度统计报告

图19: 与去年同期相比的行业CTK增长率



资料来源：国际航空运输协会（IATA）可持续发展与经济部门，IATA月度统计报告

3. 航空公司财务业绩

面对相对较高的原油价格、与多数货币相比相对强势的美元、持续的通货膨胀以及上升的利率，航空业在不断变化的市场环境中展现出了出色的适应能力。2023年，业务收入超过了2019年的水平，营业利润回升至2018年时的水平。

由于收益率高于预期，我们上调了所有地区2023年的预估利润，尤其是亚太地区、拉丁美洲和欧洲。在行业层面，我们目前预计2023年的净利润将达到274亿美元，营业利润率会上升至5.7%。

2024年，我们预计运输量将进一步增长，但与2022年和2023年相比增速会有所放缓。航空业的净利润将达到305亿美元，净利润率为3.1%，营业利润率为6.0%（图21）。由于持续的需求上涨以及机组利用率和载客率的进一步提高，营业利润率预计将继续呈上升趋势。这些因素应有助于稀释单位成本（特别是以可用货物吨公里（ATK）衡量的非燃油单位成本），同时还可以提高利润率。

飞机交付延误对航空公司及其网络可能产生截然不同的影响。一方面，座位数量的限制可能会阻碍预期收入增长的最大化。另一方面，如果更高的载客率会催生更高的收益率，那么延误也能增强盈利能力，从而可能提高利润率。

高利率往往会对净利润率产生负面影响，而对航空公司融资成本的影响通常会滞后。预计将在2024年和2025年显现出货币政策收紧的全方位影响。此外，飞机交付的延迟已导致经营租赁价格达到历史新高，这可能也会影响航空公司今年的盈利能力。

尽管面临这些挑战，我们预计2024年将呈现相对稳定的宏观经济前景和强劲的客运需求。与2023年相比，这些因素会使航空业的营业利润率有所提高。然而，必须考虑到，尽管营业利润率有所上升，但较高的飞机拥有成本可能会使净利润率与上年同期大体持平。

资产负债表也会反映出财务状况的改善。根据今年行业财务状况的初步数据，名义债务水平降至仅略高于2019年的水平，粗略估计调整后净债务/利息、税项、折旧、摊销和重组/租金前利润（EBITDAR）比率为4.1倍，而2017-2019年的平均比率为4倍。另一方面，鉴于利率的急剧上升，当前的债务水平意味着利息负担更重，这可能会对净利润率造成不利影响。

图21：全球航空公司税后净利润及息税前利润率（%）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门

财务预测所依据的关键假设包括：

- 全球实际GDP增长率在今年和明年可能会稳定在3.2%，与2023年持平，且大体上符合长期平均水平。
- 通胀率在2022年达到峰值后，将在2024年逐渐放缓，但仍将超过主要央行设定的2%的目标。
- 因此，2024年，预计实际利率将保持在相对较高的水平，因为今年只会进行有限的政策利率下调。
- 劳动力市场仍然异常紧张，导致局部出现劳动力短缺和工资上涨的局面，这是导致持续的消费者价格通胀的原因之一。
- 2024年，平均原油价格预计将维持在每桶85至90美元左右。航空煤油裂解价差预计将普遍收窄，但有可能超过每桶20美元的长期历史区间。
- 乘客和机队的增长速度将取决于供应链及飞机质量等因素，这些因素可能导致交付进一步延迟。
- 航空业的未来发展很大程度上取决于地缘政治局势，尤其是中东和东欧地区的冲突，但我们假设这些冲突不会进一步扩散。

收入发展情况

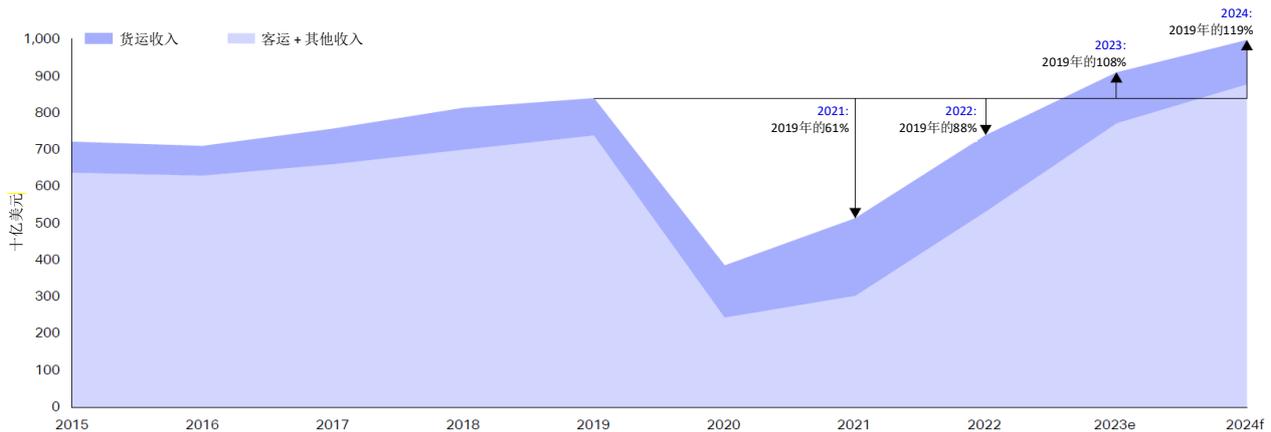
2023年，航空客运需求强劲增长，RPK同比增长37%。由于运力增长未能完全跟上需求的增长，航空公司客座率出现明显上升，从2022年的78.7%增加到82.2%。这为航空业财务业绩的连年复苏奠定了坚实基础。

面对客运收益率的提高，市场需求依然强劲，这表明市场对航空运输存在相当刚性的需求，且航空旅行需求的价格弹性相对有限。需要注意的是，尽管增长迅速，但平均实际票价（包括附加服务）仍明显低于新冠疫情前的水平（比2019年低15%，比2013年低32%）。

经历了疫情低谷后两年的强劲复苏，预计在2024年，运输量的增速将会放缓。结合稳定的客运收益率，客运收入（仅机票收入）将同比增长15%。

总客运收入（包括附加服务和其他）预计同比增长14%，增速略微放缓，因为随着平均旅行距离恢复至新冠疫情前水平，附加服务收入所占比例有所下降（图22）。因此，在疫情期间乘客的自助选购行为发生暂时变化之后，每位乘客的附加服务收入将回落至接近新冠疫情前的水平。

图22：客运和货运收入（十亿美元）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门

另一方面，2024年的货运收入预计仍将面临压力，预计将同比下降13%，但这一数字与2023年33%的降幅相比已有所好转。预计CTK将实现5%的同比回升，但这一增长将被高达17.5%的航空货运收益率同比降幅所抵消。在这种情况下，收益率将连续三年接近新冠疫情前的水平，2024年仍将比2017-2019年的平均水平高出18%。

总的来说，预计2024年航空业收入将达到9960亿美元，同比增长9.7%，达到航空史上名义价值的最高点，仅略低于1万亿美元这一里程碑式大关。收入增长主要来自运量的增加，因为我们预计客运收益率的所有增幅都将被货运收益率的跌幅所抵消。因此，与2023年相比，每ATK的总收入应保持平稳。

表3: 关键航空财务数据

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
航空运输收入 (十亿美元)	838	384	513	738	908	996
同比百分比	3.2%	-54.1%	33.4%	44.1%	23.0%	9.7%
占全球GDP百分比	1.0%	0.4%	0.5%	0.7%	0.8%	0.8%
2018年实际往返票价 (含附加服务), 美元/乘客	306	239	226	245	259	252
同比百分比	-4.2%	-21.8%	-5.4%	8.3%	5.7%	-2.6%
运费 (美元/公斤)	1.79	2.77	3.49	3.73	2.54	2.10
同比百分比	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.8%	-17.5%
RPK (十亿)	8.688	2,974	3.623	5,973	8,160	9.108
同比百分比	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.6%	11.6%
CTK (十亿)	254	229	272	250	246	258
同比百分比	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.8%	5.0%
全球实际GDP增长率, %	2.5%	-3.5%	6.3%	3.5%	3.2%	3.2%
全球消费者价格指数 (CPI)	3.3 %	3.2 %	4.7 %	8.7 %	6.8 %	5.9 %
全球商品贸易量增长率 (%)	0.2%	-4.9%	11.3%	3.2%	-1.2%	2.6%
飞机班次 (百万)	38.9	18.3	20.6	28.2	36.0	38.7
同比变化 (%)	2.1%	-53.0%	12.4%	37.0%	28.0%	7.5%
ASK, 同比变化 (%)	3.3%	-56.6%	18.7%	40.1%	30.9%	11.2%
客座率, Ask (%)	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	82.5%
货邮载运率, ACTK (%)	46.8%	53.8%	56.1%	50.0%	44.2%	42.7%
综合载运率, ATK (%)	70.5%	70.0%	59.5%	61.7%	66.9%	68.1%
盈亏平衡综合载运率, ATK (%)	66.5%	66.4%	76.7%	66.9%	65.9%	64.2%
RPK收益率 (包括附加服务), 美分/RPK	8.3	7.5	8.0	8.7	9.2	9.4
同比变化 (%)	(1.4)%	(8.7)%	5.9 %	8.7 %	6.6 %	2.1 %
每ATK收入 (RATK), 美分	54.3	44.7	51.3	60.5	60.6	60.3
同比变化 (%)	0.1 %	(17.7)%	14.7 %	17.9 %	0.2 %	(0.5)%
每ATK除燃料成本 (CATK), 美分	39.2	48.3	45.1	41.9	39.0	39.0
同比变化 (%)	1.4 %	23.3 %	(6.7)%	(7.0)%	(6.9)%	:

资料来源: IATA可持续发展与经济部门

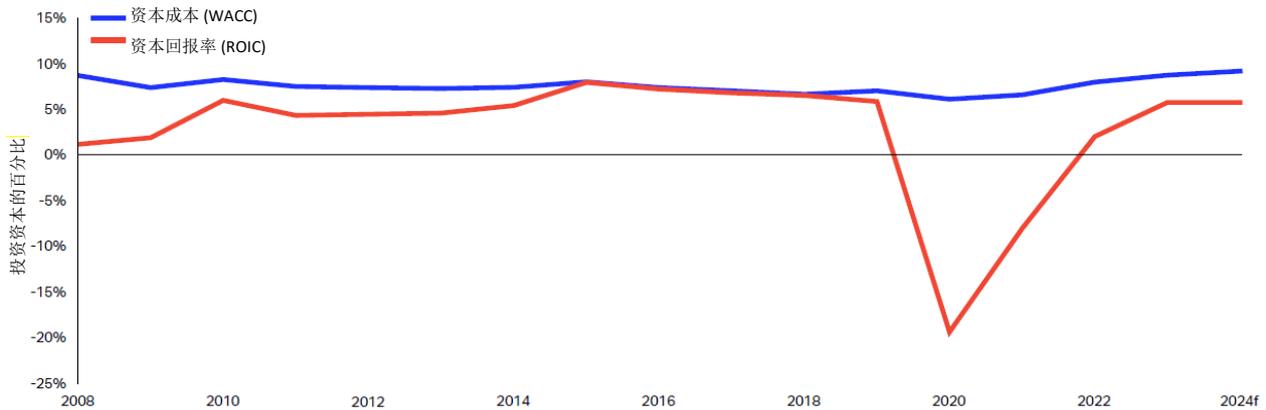
成本发展情况

资本成本

历史上，航空运输业一直难以实现股权投资者期望的风险资本回报。换句话说，在航空业，投入资本回报率（ROIC）通常低于加权平均资本成本（WACC）。尽管这一情况适用于全球航空业，但并不一定适用于每个地区（/国家/航空公司）。在疫情之前的四年里，我们预计欧洲和北美的股权投资者确实获得了超出资本成本的回报，这将有助于整个行业迈向更可持续的财务未来。

在2020年达到超乎想象的低点后，航空业的财务业绩已随运输量的增长而回升。预计ROIC在2022年将再次转为正值，接近2%的水平。该指标有望在2023年和2024年增长并保持在5.7%的水平。然而，与此同时，各国央行为应对不断攀升的通货膨胀率，全球利率都在上调，自2022年起，资本成本也有所上升。结果是，尽管ROIC有所改善，但ROIC与WACC之间仍存在较大差距（图23，表4）。

图23：2008-2024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

表4：关键财务指标概览

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
ROIC, 占投资资本百分比	5.8%	-19.3%	-8.0%	2.0%	5.7%	5.7%
EBIT利润率, 占收入百分比	5.2%	-28.8%	-8.5%	1.5%	5.7%	6.0%
税后净利润 (十亿美元)	26.4	(137.7)	(40.4)	(3.5)	27.4	30.5
占收入百分比	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	3.0%	3.1%
美元/乘客	5.80	-78.38	-17.63	-0.99	6.09	6.14

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

飞机与所有权

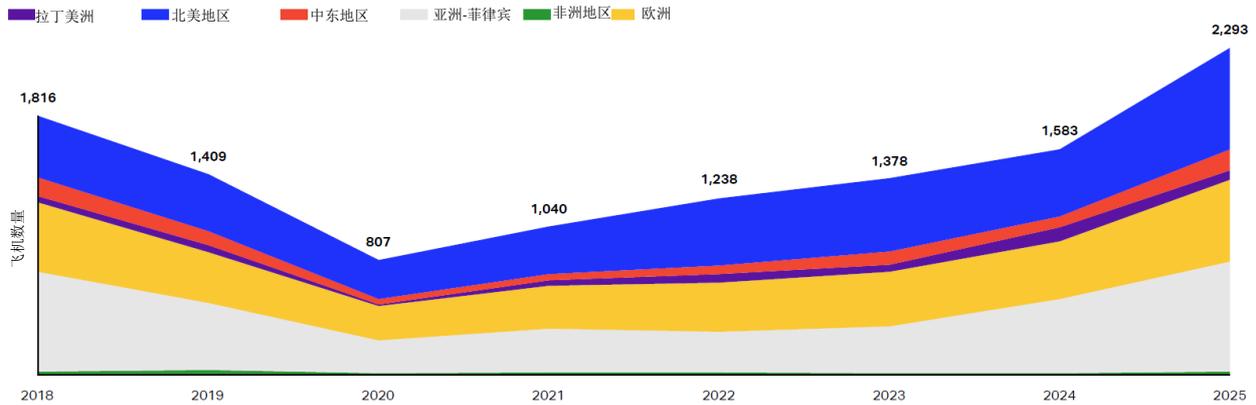
2023年飞机交付量达到1378架，相比2022年增长了11%，延续了新冠疫情之后的复苏态势。全球航空公司仍在接收新型商业喷气式飞机的交付，这些飞机大多是在新冠疫情前订购的。这一举动既是对强劲市场需求的回应，也体现了航空公司倾向于采用更加省油且噪音更低的飞机设备。毫无疑问，新飞机交付量的增长主要来自以下三大区域市场：亚太地区、欧洲和北美地区。

的历史高点。2024年的数据更是亮眼，计划交付量达到了自2018年以来的最高水平，同比增长17%。然而，持续的供应链问题限制了交付数量的增长。计划于2024年交付的飞机数量从六个月前报告的1777架减少到了1583架，这意味着新增运力减少了11%。

然而，全球机队中仍有很大一部分飞机停放在仓库中。2023年，多达14%的机队处于停泊状态，高于2019-2000年的平均水平10%。

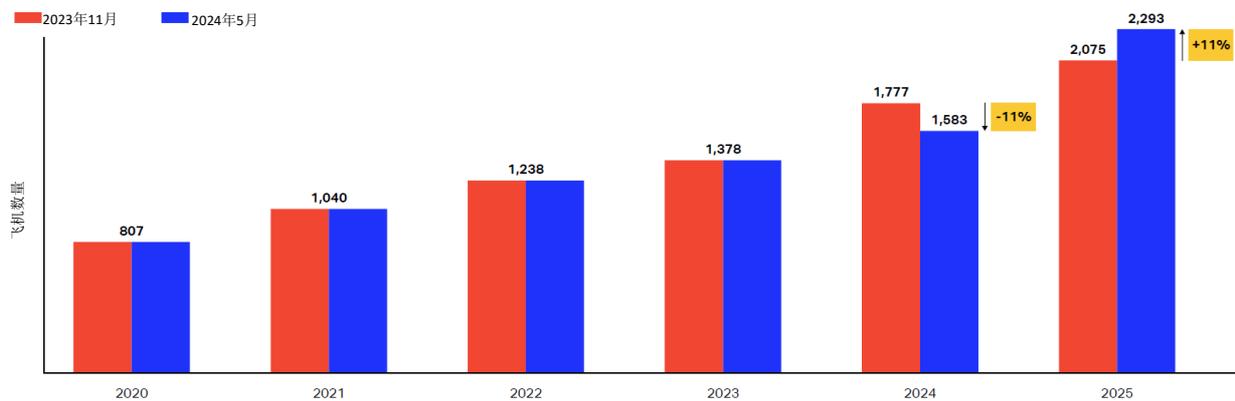
2023年新飞机订单激增，新增5000架飞机，积压订单量达到了17000架

图24：按地区划分的飞机交付量（已交付：）2018-2023，计划交付：2024-2025）



资料来源：IATA可持续发展与经济部门使用睿思誉数据

图25：修改预定的飞机交付



资料来源：IATA可持续发展与经济部门使用睿思誉数据

劳动力

全球劳动力市场仍然异常火热。许多国家/地区的失业率创历史新低或接近历史新低。在美国，失业率在50年来首次在如此长的时间范围内持续低于4%。尽管这有助于提振消费者信心并推动航空旅行需求，但也预示着劳动力和技能短缺，并对工资构成上行压力（表5）。

飞行员短缺导致大量飞机处于库存状态，尤其是在北美地区。据管理咨询公司奥纬咨询估计，到2024年，北美地区的飞行员缺口将达到17000名，并且在未来十年内，这一短缺问题预计将保持在显著水平。与2021年以前观察到的“供过于求”的状况相比，这是一个系统性变化。航空飞行员的平均年龄偏高（美国为51岁）、疫情期间的提前退休，以及培训时长的增加，都是导致当前局面的原因。

燃油

2022年2月，欧洲爆发的地区冲突导致全球油价急剧上涨。航空煤油价格进一步上涨，2022年夏季每桶单价已超175美元，而航空煤油与原油价格之间的差价（航煤裂解价差）也攀升至每桶60美元以上。2023年下半年，原油价格再次上涨，但到目前为止仍低于2022年的水平。出现这一趋势的主要原因是中东地区的冲突，这对石油生产和出口的稳定性以及

石油输出国组织（OPEC）的产量限制构成了威胁。2023年底平均原油价格为每桶82.5美元，而裂解价差继续保持在每桶30美元的高位。换言之，分配给航空煤油的炼油能力十分有限。我们预测2024年原油价格将继续保持在85-90美元/桶。如果石油输出国组织（OPEC）为满足不断增长的需求提高产量目标，油价可能会下降。显然，全球GDP增长放缓也可能导致油价下跌。在我们的核心情景中，裂解价差应从2023年的36%缩小至30%，相当于每桶26美元（表6）。

根据我们的估算，航空业在2023年消耗了45万至50万吨可持续航空燃料（SAF），价格为每吨2500美元（或者说航空煤油价格的2.8倍），这导致行业燃油费用增加了7.56亿美元。

我们预计，到2024年，SAF产量可能达到航空公司总燃油消耗的0.5%，因此，今年的燃油费用将增加24亿美元。国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）（一个以全球市场为基础的碳抵消机制，旨在稳定国际航空排放）也会导致营业成本的增加。预计到2024年，CORSIA相关费用将达到6亿美元。

表5: 关键行业劳动力指标

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
劳动力成本（十亿美元）	189	160	162	180	199	214
同比百分比	3.6%	-15.2%	0.9%	11.3%	10.2%	7.6%
就业人数（百万）	2.93	2.56	2.67	2.80	2.97	3.07
同比百分比	0.3%	-12.6%	4.0%	5.0%	6.0%	3.5%
生产率（ATK/员工）	526,003	335,264	374,761	436,267	505,329	538,257
同比百分比	2.8%	-36.3%	11.8%	16.4%	15.8%	6.5%
单位劳动力成本（美元/ATK）	0.123	0.187	0.162	0.148	0.132	0.129
同比百分比	0.5%	52.2%	-13.2%	-8.9%	-10.2%	-2.4%

表6: 燃油

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
燃油支出（十亿美元）	190	80	106	215	271	291
同比百分比	1.2%	-58.0%	32.2%	103.6%	25.9%	7.4%
占营业成本百分比	23.9%	16.1%	19.0%	29.6%	31.6%	31.1%
燃油使用量（十亿加仑）	96	52	62	77	92	99
同比百分比	2.2%	-45.9%	19.9%	22.9%	20.3%	7.5%
燃油效率（加仑/100 ATK）	6.2	6.0	6.2	6.3	6.1	6.0
同比百分比	-0.8%	-3.0%	3.2%	0.5%	-2.0%	-2.5%
燃油价格（美元/桶）	80	47	78	136	112	114
同比百分比	-7.4%	-41.5%	67.0%	74.3%	-17.3%	1.4%
超过油价的百分比价差	22.6%	11.6%	10.1%	35.0%	36.0%	30.0%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

地区

与2022年相比，2023年所有地区的财务业绩均有所提升，超出了我们之前的预期。然而，由于其独特特性，各地区恢复的速度不同（表7）。根据最新可用数据，我们估计所有地区在2023年均实现了净利润，其中以北美地区居首。2024年，所有地区的盈利能力都将进一步提高，预计亚太地区的名义增幅最大。

亚太地区在2023年的收入增长较为显著，预计今年该地区将贡献全球RPK增长的一半。这在很大程度上归功于中国、日本和澳大利亚国内市场的增长，这些国家当前的复苏速度领先于世界其他地区。然而，亚太地区的国际旅行市场仍然低迷，尤其是在中国，其尚未恢复到新冠疫情前的水平。换言之，亚太地区的跨境旅游需求仍有较大提升空间，这可能会提振未来的增长趋势。得益于这些发展，我们预计亚太地区在2023年的净利润达到了6亿美元。预计在新冠疫情后，亚太地区将于2024年实现全面复苏，盈利能力逐步提高，预计净利润将达到22亿美元，即实现0.7%的净利润率。

北美地区在财务业绩方面继续领先。作为最早在2022年恢复盈利的市场，北美航空公司在2023年的净利润达到了148亿美元，这得益于高客座率和高收益率。尽管生活成本压力增大，消费者支出依然稳健，对航空旅行的需求也非常旺盛。预计在2024年，客运需求（RPK增长7%）和84%的高客座率将增强航空公司的收入增长和营业利润率。然而，与美国市场相比，加拿大的运输量增长较缓，工资压力更大。较小地区市场尤其受到劳动力短缺的影响。

尽管**欧洲地区**面临多种运力问题和供应链约束，但其在2023年的表现可能会优于预期。2023年，欧洲承运商的净利润可能达到了86亿美元左右。预计2024年的需求还将持续上涨，但供应链问题、高利率以及劳资纠纷风险可能会阻碍盈利能力的进一步提升。尽管如此，今年余下时间的发展势头仍然令人期待。2024年净利润将增长至约90亿美元，净利润率为3.8%。

拉丁美洲自2020年以来财务业绩稳步提升，但预计2023年的利润仅为2亿美元左右。拉丁美洲各航空公司表现不一。部分航空公司表现抢眼，其他公司则陷入了严重的财务困境，包括正处于或刚从第11章破产程序中恢复的公司。在某种程度上，这是拉丁美洲的经济和社会动荡所导致的。我们可以看到，中美洲国家（尤其是墨西哥、萨尔瓦多、危地马拉和洪都拉斯）已成为拉丁美洲利润增长的重要推手。净利润率将从2022年的-11.2%提高至2023年预估的+0.5%，2024年预计为1.4%。根据拉丁美洲航空公司的报告，今年第一季度销售额强劲增长且盈利能力有所提升，因而上调了全年的业绩预期，因此，2024年的增长前景十分乐观。

据估计，**中东地区**2023年的财务业绩表现强劲，净利润可能达到约31亿美元，净利润率为4.9%。中东地区的经济复苏得益于RPK的显著增长，2023年同比增长32.3%，预计2024年将实现9.3%的同比增长。预计2024年的净利润约为38亿美元，净利润率为5.3%。中东地区承运商受益于该地区强劲的经济表现，包含多个全球航空运输枢纽机场。尤其值得一提的是，UAE对商务和休闲乘客展现出了持久不衰的吸引力。沙特阿拉伯针对基础设施和旅游业的巨额投资正在结出硕果，其客运量和货运量正在快速增长。尽管航空公司持续增加运力，收益率和需求依然保持强劲，且有望长期保持快速增长。地缘政治风险是中东地区面临的主要威胁，尤其是对黎凡特的承运商而言。海湾地区的航空公司相对受影响较小，前提是伊朗和以色列之间的紧张局势不再进一步升级。

非洲地区在2023年取得了微薄但十分鼓舞人心的利润，约为1亿美元。非洲地区的营业成本基础较高，且民众在航空旅行上的消费意愿较低。基础设施和连通性挑战抑制了航空行业的扩张和业绩增长。尽管存在这些不利因素，航空旅行的需求依然强劲，因此市场理应在2024年保持相同的盈利水平。地缘政治也是影响盈利能力的关键因素之一。

表7：地区财务业绩

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
非洲地区						
税后净利润（十亿美元）	(0.3)	(1.8)	(1.1)	(0.8)	0.1	0.1
利润/乘客（美元）	(2.7)	(58.0)	(24.7)	(10.2)	0.5	0.9
占收入的百分比	-1.8%	-29.9%	-14.6%	-7.1%	0.4%	0.6%
RPK增长，同比百分比	4.7%	-68.2%	17.0%	84.3%	36.7%	8.5%
ASK增长，同比百分比	4.5%	-62.1%	18.5%	51.4%	35.7%	9.1%
综合载运率，ATK（%）	59.6%	51.4%	53.3%	62.2%	63.0%	61.9%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	55.6%	60.1%	57.0%	64.2%	60.9%	59.8%
亚太地区						
税后净利润（十亿美元）	4.9	(44.9)	(13.7)	(13.4)	0.6	2.2
利润/乘客（美元）	2.9	(59.4)	(17.5)	(13.7)	0.4	1.2
占收入的百分比	1.9%	-39.2%	-10.4%	-8.1%	0.2%	0.7%
RPK增长，同比百分比	4.7%	-62.0%	-12.8%	32.3%	95.9%	17.1%
ASK增长，同比百分比	4.4%	-53.8%	-6.1%	15.5%	74.8%	14.1%
综合载运率，ATK（%）	72.3%	63.8%	63.3%	65.6%	67.5%	66.8%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	69.9%	82.1%	68.9%	70.0%	65.4%	64.4%
中东地区						
税后净利润（十亿美元）	(1.5)	(9.6)	(4.8)	1.6	3.1	3.8
利润/乘客（美元）	(6.7)	(142.0)	(57.7)	8.6	12.7	15.2
占收入的百分比	-2.6%	-35.1%	-14.6%	3.2%	4.9%	5.3%
RPK增长，同比百分比	2.3%	-72.1%	8.5%	144.4%	32.3%	9.3%
ASK增长，同比百分比	-3.3%	-61.7%	21.2%	67.2%	24.6%	10.8%
综合载运率，ATK（%）	63.5%	54.7%	54.9%	62.8%	63.7%	63.1%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	64.3%	68.3%	65.5%	59.3%	58.7%	57.5%
拉丁美洲						
税后净利润（十亿美元）	(0.7)	(11.9)	(7.0)	(3.9)	0.2	0.6
利润/乘客（美元）	(2.2)	(137.8)	(52.6)	(17.3)	0.7	1.9
占收入的百分比	-1.8%	-77.3%	-31.9%	-11.2%	0.5%	1.4%
RPK增长，同比百分比	4.2%	-62.5%	40.5%	62.9%	16.6%	8.2%
ASK增长，同比百分比	2.9%	-58.9%	37.3%	54.4%	14.1%	8.1%
综合载运率，ATK（%）	69.2%	64.4%	66.6%	68.8%	69.5%	70.0%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	65.3%	82.6%	72.6%	71.0%	67.1%	65.5%
北美地区						
税后净利润（十亿美元）	17.4	(35.1)	(2.3)	8.5	14.8	14.8
利润/乘客（美元）	17.0	(84.7)	(3.2)	8.4	12.4	13.1
占收入的百分比	6.6%	-25.2%	-1.1%	3.0%	4.7%	4.5%
RPK增长，同比百分比	4.0%	-65.1%	74.6%	45.7%	15.1%	7.0%
ASK增长，同比百分比	4.4%	-51.0%	41.1%	28.7%	14.0%	8.1%
综合载运率，ATK（%）	66.0%	52.1%	59.2%	64.0%	64.8%	65.9%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	57.8%	66.3%	61.8%	60.9%	60.0%	61.0%
欧洲地区						
税后净利润（十亿美元）	6.5	(34.6)	(12.4)	4.5	8.6	9.0
利润/乘客（美元）	5.42	-86.17	-23.46	4.55	7.28	6.93
占收入的百分比	3.1%	-42.5%	-11.5%	2.4%	4.0%	3.8%
RPK增长，同比百分比	4.2%	-69.5%	27.5%	103.9%	19.8%	11.1%
ASK增长，同比百分比	3.5%	-62.3%	29.8%	69.6%	15.8%	11.5%
综合载运率，ATK（%）	74.9%	65.2%	66.2%	73.6%	74.8%	74.4%
盈亏平衡综合载运率，ATK（%）	71.3%	84.9%	72.6%	70.9%	70.0%	69.6%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

附录：行业统计数据

表8：2024年6月

全球航空业	2019	2020	2021	2022	2023预计	2024预测
收入 (十亿美元)	838	384	513	738	908	996
同比变化率	3.2%	-54.1%	33.4%	44.1%	23.0%	9.7%
客运 (十亿美元)	607	189	242	437	646	744
货运 (十亿美元)	100.8	140.4	210.0	206.5	138.3	119.8
运输量						
客运增长, RPK, 同比百分比	4.1%	-65.8%	21.8%	64.9%	36.6%	11.6%
计划客运量 (百万)	4,543	1,757	2,291	3,486	4,497	4,964
货运增长, CTK, 同比百分比	-3.2%	-9.9%	18.8%	-8.1%	-1.8%	5.0%
世界经济增长, 实际同比百分比	2.5%	-3.5%	6.3%	3.5%	3.2%	3.2%
全球消费者价格指数 (CPI)	3.3%	3.2%	4.7%	8.7%	6.8%	5.9%
客运收益率, 同比百分比	-3.7%	-9.1%	5.0%	9.7%	8.1%	3.2%
客运收益率 (含附加服务), 同比百分比	1.4%	8.7%	5.9%	8.7%	6.6%	2.1%
货运收益率, 同比百分比	-8.2%	54.7%	25.9%	7.0%	-31.8%	-17.5%
收入/ATK, 同比百分比	0.1%	-17.7%	14.7%	17.9%	0.2%	-0.5%
开支 (十亿美元)	(795)	(495)	(556)	(727)	(856)	(936)
同比变化率	3.7%	-37.7%	12.3%	30.8%	17.7%	9.4%
燃油 (十亿美元)	(190)	(80)	(106)	(215)	(271)	(291)
占支出百分比	24%	16%	19%	30%	32%	31%
布伦特原油价格 (美元/桶)	65.0	41.8	70.7	100.5	82.5	87.5
航空煤油价格 (美元/桶)	79.7	46.6	77.8	135.6	112.2	113.8
燃油消耗量 (十亿加仑)	96	52	62	77	92	99
非燃油成本 (十亿美元)	(605)	(415)	(450)	(512)	(585)	(645)
成本/ATK (非燃油单位成本)	39.2	48.3	45.1	41.9	39.0	39.0
同比百分比	1.4%	23.3%	-6.7%	-7.0%	-6.9%	0.0%
运力增长, ATK, 同比百分比	3.1%	-44.3%	16.3%	22.2%	22.8%	10.2%
航班数量 (百万)	38.9	18.3	20.6	28.2	36.0	38.7
盈亏平衡综合载运率, ATK (%)	66.4%	76.7%	66.9%	65.9%	64.2%	63.9%
客座率, ASK (%)	82.6%	65.2%	66.9%	78.7%	82.2%	82.5%
营业利润 (十亿美元)	43.2	(110.8)	(43.5)	11.2	52.2	59.9
利润率 (%)	5.2%	-28.8%	-8.5%	1.5%	5.7%	6.0%
净利润 (十亿美元)	26.4	(137.7)	(40.4)	(3.5)	27.4	30.5
利润率 (%)	3.1%	-35.8%	-7.9%	-0.5%	3.0%	3.1%
每位离港乘客 (美元)	5.80	-78.38	-17.63	-0.99	6.09	6.14
投入资本回报率 (%)	5.8%	-19.3%	-8.0%	2.0%	5.7%	5.7%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门，航空公司分析师

注意：不包括破产重组和大量非现金成本。包括所有商业航空公司。历史数据可能会有修改。

更新日期：2024年6月——下次更新日期：2024年12月

表9：财务业绩

全球航空业	EBIT利润率，占收入百分比				净利润（十亿美元）			
	2021	2022	2023预计	2024预测	2021	2022	2023预计	2024预测
全球	-8.5%	1.5%	5.7%	6.0%	(40.4)	(3.5)	27.4	30.5
地区								
北美地区	-4.4%	4.8%	7.4%	7.4%	(2.3)	8.5	14.8	14.8
欧洲地区	-9.7%	3.7%	6.5%	6.4%	(12.4)	4.5	8.6	9.0
亚太地区	-8.9%	-6.6%	3.1%	3.6%	(13.7)	(13.4)	0.6	2.2
中东地区	-19.2%	5.6%	7.9%	8.9%	(4.8)	1.6	3.1	3.8
拉丁美洲	-9.0%	-3.1%	3.6%	6.5%	(7.0)	(3.9)	0.2	0.6
非洲地区	-6.8%	-3.3%	3.3%	3.4%	(1.1)	(0.8)	0.1	0.1

资料来源：IATA可持续发展与经济部门，航空公司分析师

注意：不包括破产重组和大额非现金成本。包括所有商业航空公司。历史数据可能会有修改。

更新日期：2024年6月——下次更新日期：2024年12月

表10：运输业绩

全球航空业	客运量（RPK） 与上一年相比的变化百分比				客运运力（ASK） 与上一年相比的变化百分比			
	2021	2022	2023预计	2024预测	2021	2022	2023预计	2024预测
全球	21.8%	64.9%	36.6%	11.6%	18.7%	40.1%	30.9%	11.2%
地区								
北美地区	75%	46%	15%	7%	41%	29%	14%	8%
欧洲地区	28%	104%	20%	11%	30%	70%	16%	11%
亚太地区	-13%	32%	96%	17%	-6%	15%	75%	14%
中东地区	9%	144%	32%	9%	21%	67%	25%	11%
拉丁美洲	40%	63%	17%	8%	37%	54%	14%	8%
非洲地区	17%	84%	37%	8%	18%	51%	36%	9%

资料来源：IATA可持续发展与经济部门

注意：包括国内和国际运输，以及所有商业航空公司。历史数据可能会有修改。

更新日期：2024年6月——下次更新日期：2024年12月



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

