

IATA: 2018 年全球航空业净利润将达 384 亿美元

来源: 民航资源网

国际航空运输协会 (IATA, 以下简称“国际航协”) 发布全球航空运输业 2018 年盈利预期, 预计全球航空业净利润将达到 384 亿美元, 与 2017 年 345 亿美元的预期净利润相比有所提升 (6 月份预期 2017 年净利润为 314 亿美元)。

2018 年盈利预期重点包括:

- 营运利润率小幅下滑至 8.1% (低于 2017 年 8.3% 的水平)
- 净利润率上升至 4.7% (高于 2017 年 4.6% 的水平)
- 总收入增至 8, 240 亿美元 (增长 9.4%, 2017 年总收入为 7, 540 亿美元)
- 客运量增至 43 亿人次 (增长 6.0%, 2017 年为 41 亿人次)
- 货运量增至 6, 250 万吨 (增长 4.5%, 2017 年为 5, 990 万吨)
- 客货运需求增速双双放缓 (2018 年客运需求将增长 6.0%, 2017 年客运需求增长 7.5%; 2018 年货运需求将增长 4.5%, 2017 年货运需求增长 9.3%)
- 每名离港旅客创造的平均净利润为 8.90 美元 (高于 2017 年 8.45 美元的水平)

尽管成本上涨，但强劲的需求、高效率及利息支付额的降低有助于航空公司在 2018 年提高净利润率。预计 2018 年将是航空业连续第四年实现利润持续增长，投资回报率（9.4%）将超过行业平均资本成本率（7.4%）。

国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生（Alexandre de Juniac）表示：“全球航空运输业迎来了好时机。航空安全持续稳定，我们制定了一个清晰战略，致力于在环保方面取得成果。如今的旅行人数比以往任何时候都多，航空货运需求也达到了十多年以来的最高水平；航空业雇员持续增多，开辟更多航线。航空公司利润实现持续增长，但行业处境依然艰难。目前，行业仍受到不断上涨的燃油价格、劳动力和基础设施成本的挑战。”

“航空业也面临着源自政府的长期挑战。航空运输业不仅是一个自由的行业，也是经济增长与社会发展的催化剂。为发挥行业的全部潜能，各国政府需要提高全球安保标准，制定合理的税收政策，采取更明智的监管措施，并构建具备成本效益的基础设施来满足日益增长的需求。航空业的优势有目共睹——可提供 270 万个直接就业岗位，为 3.5% 的全球经济活动提供关键支持。航空业已做好了与各国政府通力合作的准备，旨在巩固与现代生活息息相关的全球互联基础，”德·朱尼亚克先生说。

2018 年业绩驱动因素

客运：2018 年客运量预计增至 43 亿人次。客运量（收入客公里）预计增长 6.0%（略低于 2017 年 7.5%的水平，但依然高于过去十年至二十年间 5.5%的平均水平），客运需求增长超过运力，运力（可用座公里）将增加 5.7%，平均载客率将提升至 81.4%，并推动收益率提高 3.0%。客运收入预计增至 5,810 亿美元（与 2017 年 5,320 亿美元的水平相比，增长了 9.2%）。国内生产总值（GDP）预计可强势增长 3.1%（为 2010 年以来的最高增幅），为客运的强劲表现提供有力支持。

货运：货运业务继续受益于货运量的强势周期性回弹，收益也出现回暖。2018 年货运量预计增长 4.5%（低于 2017 年 9.3%的增幅）。2017 年货运量增长源自于企业需要快速补充库存来满足预期外的强劲需求，推动了货运量增速达到全球贸易增速（4.3%）的两倍。2018 年货运收益预计将增长 4.0%（低于 2017 年 5.0%的水平）。虽然补货周期通常较短，但电子商务的增长预计将推动货运业务持续增长，其增速超过 2018 年世界贸易的增速。货运总收入将在 2018 年继续保持良好增长，达到 592 亿美元（与 2017 年 545 亿美元的水平相比，增长了 8.6%）。

成本：成本上涨是 2018 年行业实现盈利面临的最大挑战。

● 2018 年，布伦特原油平均价格为 60 美元/桶（与 2017 年 54.2 美元/桶的水平相比，上涨 10.7%）。航空燃油价格的增幅预计更高，将达 73.8 美元/桶（2017 年为 65.6 美元/桶，上涨了 12.5%）。对冲比例较低的航空公司（例如美国和中国的航空公司）可能比平均对冲比例较高的航空公司（欧洲）更快体验到其影响。2018 年，燃油成本预计占总成本的 20.5%（2017 年为 18.8%）。

● 劳动力成本也在迅速增长，目前高于燃油成本（2018 年将达到 30.9%）。

● 整体单位成本预计在 2018 年将增长 4.3%（与 2017 年 1.7% 的增幅相比，增势显著），将超过单位收入的预期增幅（3.5%）。

债务：航空业通过正向现金流量支付股息，并减少债务。相对于息税折旧摊销前利润（扣除利息、税项、折旧、摊销和租金之前的收益），债务已从 2016 年的 3.7 倍降至 2017 年的 3.5 倍，预计在 2018 年，将进一步降至 3.4 倍。债务减少意味着利息支付减少。尽管营运利润率下滑（由 2017 年的 8.3% 降至 2018 年的 8.1%），但由于利息支付较低，净利率预计将增至 4.7%（2017 年为 4.6%）。净利润在 2018 年将达到 384 亿美元（高于 2017 年的 345 亿美元）。

2017 年各区域市场预期

所有地区的盈利能力预计将在 2018 年改善。各地区的需求增长有望超出运力增长。北美航空公司的财务业绩继续领先，占行业利润总额的近一半。

北美地区

2018 年，预计该地区航空公司财务表现最佳，净利润将达到 164 亿美元（高于 2017 年的 156 亿美元）。市场持续保持强劲，运力增长（3.4%）可能略低于客运量增长预期（3.5%）。

过去三年，北美航空公司贡献了超过一半的行业利润，但成本上涨压力也迫使增长出现放缓。对冲比例低意味着燃油价格的不断上涨首先会波及这一地区；劳动力成本压力的问题一直悬而未决，预计 2018 年或可缓解。

亚太地区

2018 年，预计亚太地区航空公司的利润将达 90 亿美元（高于 2017 年的 83 亿美元）。货运市场的强劲周期性上涨是推动该地区增长的强有力后盾，该地区航空公司货运占全球货运量的 37%。需求将增长 7.0%，超过运力增长水平（6.8%）。

该地区客运市场表现各异。中国、印度和日本的国内市场稳定增长。东盟（东南亚国家联盟）地区新的低成本市场参与者使得竞争愈演愈烈，拉低了利润空间。但由于长途航线的超级航空公司在国内市场面临着诸多挑战，因此竞争压力已暂停。

欧洲地区

2018 年，欧洲航空公司预计可获得 115 亿美元的净利润（2017 年为 98 亿美元）。预计运力增长（5.5%）低于需求增长（6.0%），提振该地区 2018 年业绩。

欧洲航空公司已从国内市场强劲的经济复苏中获益，其中包括俄罗斯，已从 2016 年恐怖袭击事件及几家区域航空公司相继破产重组中恢复。这一态势在欧洲大陆显而易见，平均载客率在 2017 年达到了迄今为止的最高水平（84.3%）。跨大西洋市场的强劲需求也提振了业绩，尽管新市场参与者的加入正在加剧原本就十分激烈的竞争。该地区应针对英国脱欧引发的不确定性及早制定解决方案，这对于航空公司制定和推销飞行计划十分重要。

拉丁美洲地区

拉丁美洲的航空公司预计将在 2018 年获得 9 亿美元的净利润（2017 年为 7 亿美元）。客运需求将在 2018 年增长 8.0%，超过运力增幅（7.5%）。

随着巴西经济稳步复苏，墨西哥经济实现增长以及去年美元疲软，该地区将在 2018 年实现增长。

中东地区

预计 2018 年，中东航空公司的净利润将提高至 6 亿美元（2017 年为 3 亿美元），需求将增长 7.0%，超过运力增幅（4.9%），为自 2002 年以来的最低增幅。该地区航空公

司面临着诸多挑战，其中包括商业模式挑战、石油收入较低、地区冲突、空域拥挤、美国旅行禁令，以及新超级航空公司（土耳其航空）带来的激烈竞争；但尽管如此，2018年的发展势头依然可喜。

非洲地区

继2017年整体净亏损1亿美元后，非洲航空公司预计将在2018年继续亏损1亿美元。该地区有力的经济增长预期将在2018年推动需求增长8.0%，略高于运力增长(7.5%)。

非洲经济的改观十分缓慢，阻碍了航空公司的财务业绩。主要经济体尼日利亚只是摆脱了衰退，而南非的经济增长依然疲弱。在客运量不断增长的同时，非洲航空公司的载客率仅为70%以上，低于行业平均水平10个百分点以上。由于固定成本居高不下，低载客率使航空公司很难获利。虽然2018年强劲的经济增长将发挥作用，但非洲各国政府也需通力合作，进一步开放以促进非洲大陆内部的互联互通。

航空业对经济的影响

● 2017年，各大航空公司服务的城市对增至20,000个（与2016年相比增加了1,351个；数量是1996年10,000个城市对的两倍）。为用户节省了宝贵时间，为旅游业、贸易和投资开辟了全新纽带。

● 自1996年以来，经通货膨胀调整后，消费者空运成本已减半。

● 预计在 2018 年，搭乘飞机出行的国际游客将花费超过 7,500 亿美元——仅 2 年多时间就增长了 15%。

● 航空公司运载的货物价值预计在 2018 年将超 6.2 万亿美元，占全球 GDP 的 7.4%。

● 2018 年，全球航空公司的直接雇员将超过 270 万人。从全球层面来看，我们预计在 2018 年，每位航空公司员工可平均创造超过 109,000 美元的总附加值（企业水平折算成 GDP），远远高于经济平均水平。

（本文表达系作者个人观点）