

# 航协资讯

(第 59 期)

中国航空运输协会

2017 年 3 月 2 日

---

## 世界航空运输市场展望

回顾 2016 年, 受益于油价走低, 世界航空运输市场整体向好。展望 2017 年, 国际航空运输协会 (IATA) 发出预警, 航空运输业的增速会放缓、利润会降低。

### 美国：航空公司是否会持续盈利？

2016 年 11 月, 股神巴菲特对美国四大航 (美国航空、达美航空、西南航空和联合航空) 的投资总额超过 13 亿美元。华尔街认为, 通过近年来的整合和转型, 美国的航空公司从过去偏重抢占更多的市场份额已经转移到如何获取更多的利润上。航空公司在 2016 年的绩效, 提振了投资者的信心。

但是, 这种好时光是否会继续呢? 2008 年, 美国的航空业受到原油价格飙升 (每桶约 150 美元) 的影响而萎靡不振, 近年来则

因油价大幅下降(每桶约 40 美元)而盈利。2016 年 11 月,石油输出国组织(OPEC)宣布将削减原油产量,使得油价出现缓慢上升的趋势。分析人士认为,美国航空公司的运营模式是建立在每桶 70-80 美元的原油价格基础之上,因此最近原油价格上涨还不会影响到下一年的利润。

过去几年,美国的大型航空公司进行了资源整合,产生了四大航空巨头。但这些航空公司并没有盲目扩张,而是在按照市场的需求调整运力。在 2017 年的前 4 个月,这些航企的整体运力仅会增加 3%,其中,西南航空计划用运力更大的 737-800 替代老龄的 737,运力增幅为 4%。

美国三大航(美国航空、达美航空、联合航空)均在积极调整其海外的运输网络。由于拉美经济的持续动荡,三大航削减了在该地区的运力,把更多的运力投放在亚洲市场。联合航空和达美航空增加了飞往中国和亚洲其他一些国家和地区的直飞航线,同时缩减了在日本东京成田国际机场的运营规模。美国航空在亚洲的业务相对落后于这两家航空公司,现在也开始将重点放在洛杉矶枢纽连接亚太地区的航线上。

在跨大西洋航线上,欧洲低成本航空公司和中东三大航均在扩充运力,而美国航企将在 2017 年的头 4 个月减少在该市场 2% 的运力。

美国西南航空把重点放在拓展新的国际航线网络上,计划 2017 年会增加至墨西哥、加勒比地区以及南美洲北部地区的航线。西南航空还计划与其他航空公司采取中转联程和代码共享的合作方式,拓展其远程国际航线。

谨慎地扩大运力和对成本的关注是美国航企取得成功的关键，同时也受益于各航空公司之间的合并。达美航空与西北航空的合并是进行得最彻底的，其他的合并，如美国航空与全美航空、西南航空与 Air Tran 以及美联航和大陆航空的合并仍在继续。

在大型航空公司完成整合并购之后，阿拉斯加航空和美国维珍航空的合并、捷蓝航空和夏威夷航空的合并，则预示着美国中型航空公司的合并已拉开序幕。普华永道的咨询顾问指出，美国第五大航空公司的出现指日可待。

特朗普执政后，对于航空公司之间重组合并的政策可能会更为开放，但对天空开放政策的态度却不是很明朗。2015 年至今，对中东地区航空公司获取“不公平”补贴的指责声一直不绝于耳，被认为严重损害了美国本土航空公司的利益，不知在竞选中主张贸易保护的特朗普政府对此会采取何种行动。

### **欧洲：被侵蚀的收益能否恢复？**

受英国脱欧、恐怖袭击的影响，导致欧洲一些非常成功的航空公司，包括易捷航空、瑞安航空和国际航空集团 (IAG) 的成员航空公司都调低了对利润的预期。那么，2017 年的情况会有所好转吗？

答案似乎是否定的。恐怖主义的威胁、民粹主义的泛滥和运力过剩将削弱需求和收益。业内人士表示，欧洲目前的商业和政治的不稳定性带给航空公司一个非常不利的市场环境，航空运输的需求不断减少，如果大型航空公司还继续扩张的话，供需不平衡将会进一步加剧。而且 2017 年，石油价格预计将上涨，在运力过剩和需求低迷的情况下，燃油价格上涨将给航空公司带来巨大

压力。

易捷航空已经为艰难的 2017 年做好准备，优化管理流程和机构，以保持成本优势。截至 2016 年 9 月底，易捷航空的净利润下降了 22 %，这是自 2009 年以来的首次下降，仅为 5.124 亿美元，预计下一年的市场依然不乐观。易捷航空为此终止了 10 架空客 A319 的购买及租赁计划。

汉莎航空一直在努力降低成本，但 2016 年 11 月飞行员因抵制公司新出台劳资协议的罢工，使得汉莎航空每天损失 1070-1160 万美元的收入。2017 年，汉莎计划收购布鲁塞尔航空 55% 的股份以扩充其低成本子公司——欧洲之翼的规模，但此举受到比利时股东的抵制，他们仍希望保留布鲁塞尔航空的品牌、成功运营的非洲网络、布鲁塞尔的枢纽功能以及星空联盟的成员地位。此外，为了阻挡易捷航空、瑞安航空在德国航空市场的快速扩张，汉莎航空计划在 2017 夏季从柏林航空租赁 40 架 (38 架为湿租和 2 架为干租) A320 系列飞机。

德国作为欧洲第二大航空运输市场，在 2017 年会发生重大变化。柏林航空为了减少损失而缩减规模，并将业务一分为三。其中，新柏林航空将以柏林和杜塞尔多夫为运营基地，成为网络型航空公司，专注于高收益的市场，其核心机队仅有 75 架飞机，为 2016 年的一半。

虽然汉莎欲在 2017 年扩展低成本运营，但是法荷航集团却叫停了荷兰泛航航空在欧洲的扩展计划，并打算建立一个新的超低成本航空公司与中东航空公司竞争。新的航空公司计划从 2017 年年底起，用 10 架宽体飞机执飞远程航线。

2017 年，欧洲的一些低成本航空公司依然会快速发展，如易捷航空、挪威航空、瑞安航空等。瑞安航空预计，截至 2017 年 3 月的净利润将增长约 7%，达到 13-13.5 亿欧元，利润增长约 12%。

## 亚太地区

亚太地区一直是世界航空市场增长的动力，而且这种增长仍在加速。不仅最繁忙的 10 大国际国内航线均在亚洲，而且预计到 2035 年国际航空运输总量将翻番，其中一半的增长将来自亚太地区。

快速增长的同时也带来了诸多挑战。长期以来，基础设施严重不足、机场资源有限是整个地区最突出的问题。业内人士称，如果政府部门不采取行动改善机场和其他基础设施，就是在放弃发展经济的机会。除了基础设施匮乏，其他一些问题也开始显现。尽管亚太地区市场潜力很大，但航空公司也要确保运力的增长不能超过需求的增长，以免影响到航空公司的收益。

## 低成本航空

2017 年，低成本航空中最受关注的会是运营宽体机的亚航 X 和酷航，这两家航企均计划开通从东南亚飞往欧洲的航线。

酷航计划 2017 年 6 月开通从新加坡飞往雅典、希腊的航线，这是低成本航空公司运营的最远航线。为此，该公司将在 4 架波音 787-8 上安装机组休息区。

亚航 X 称会在接收 A330neo 后推出欧洲航线，并暗示该计划可能会提前至 2017 年。如果提前开航的话，亚航 X 就要在 A330neo 交付之前引进长航程飞机，或者利用现有的 A330 执飞。这是亚航 X 第二次进军欧洲市场，上一次是在 2012 年利用 A340 开通飞往伦敦和巴黎的航线，但不久就停航了。无论如何，业界都希望亚航 X

和酷航能证明亚洲-欧洲的确存在低成本航线市场。

低成本航空市场其他值得关注的是，由亚太地区 8 家低成本航空公司组成的优行联盟会有何新动作，亚航集团和其他低成本航空公司计划开设的海外子公司的前景如何。

## 东南亚

对于大型的全服务型航空公司而言，客运收入及收益是最让他们担心的。在 2016 年下半年，很多大型航空公司均出现营业收入和利润下降的情况。目前，虽然大多数航空公司还处于盈利状态，一旦客运收入下降，情况将会恶化。

国泰航空也遭遇了严重的收入下降危机，而新加坡航空也在一定程度上出现了收入和利润的下滑。这两家航空公司都发出了较为悲观的市场预期，并指出主要是因为运力过剩且竞争十分激烈。

对于东南亚的传统航空公司来说，挑战是多方面的。低成本航空的持续增长，不断抢占亚洲短途航线市场；中国大陆和中东航空公司则在瓜分其远程联运市场的份额。汇率不稳也对亚洲航空公司的财务状况造成不利影响，尤其是在全球经济不稳定的大环境下，亚洲的航空公司将承受较大的压力。尽管印尼和越南的航空公司扩张迅速，但是 2017 年国泰和新加坡航空仍可以通过 A350 的交付来升级机队，并考虑开通新的航线。

该地区另一个受关注重点就是重组和转变，比如马来西亚航空 (MAB) 与泰国航空公司。

下一年航空货运市场的走势对于航空公司也有很大的影响。货运需求的下降，会对该地区航空公司的收益带来很大的影响。

## 东北亚

日本航空运输市场受关注的焦点是东京两大枢纽机场的扩容问题。

政府部门雄心勃勃，声称可以在 2020 年东京奥运会之前扩展容量，但是东京这两大机场的增长空间非常有限。羽田机场在经过新一轮的分配之后，航班时刻已经排满，成田机场在高峰时段的航班也已排满。为此，相关部门正在积极协商，调整空域，让羽田机场可以起降更多的国际航班。同样，成田机场也通过增加夜间航班和改善跑道来增加航班时刻。

2017 年，日本航空市场的增长动力来自于不断发力的低成本航空运输。其中，亚航计划与名古屋当地公司建立合资企业；日本捷星航空和香草航空在未来几年都将扩大机队规模；乐桃航空近期订购了 13 架空客窄体飞机。

韩国的两大航空公司均表现不俗。大韩航空在 2016 年创下有史以来最好的经营业绩，韩亚航空也一转颓势，加速盈利。

## 中国

中国的航空公司将继续调整商业运营模式和机队策略，以适应国际航线需求的大幅增长。2016 年 10 月，中国航空公司的国际航线共载客 420 万人，比去年同期增加 19.9%，国内航线增长 13%。

国际旅游增长的一个关键因素是很多国家放松了对华签证要求，另一个因素就是二线城市对于国际航线的补贴，但这种补贴方法似乎并不是长久之计。

中国国际航空公司为应对国际旅客的增长，在机上安排了尽量多的座位。国航在未来 2-3 年中接收的波音 777-300ER 均为

380-400 座，比之前标准的 311 个座位多出不少，以缓解航线压力。

中国东方航空公司也开始调整机队策略，至 2016 年 10 月，其国际航线运输量同比上升了 30.4%。

中国南方航空公司的远程运力一直不足，不得不让有 20 年机龄的波音 777-200 继续服役。据业内人士称，南航有计划引进 20 架 A350 和 6-10 架波音 777-300ER 执飞远程航线。

在中国几个大型航空公司中，海南航空是最贴近国际化运营需求的航空公司，受益于其雄心勃勃的发展计划，目前已有不少 787-9 投入航线运营。

## 澳大利亚

2017 年，澳大利亚的航空市场一大特点是国际航线的增长，其中大多数的增长可能来自于海外的航空公司，但是澳大利亚本土的航空公司也在积极谋划新的国际航线。

澳航由于刚刚恢复盈利，对于扩展国际航线保持谨慎态度。澳航计划于 2017 年 10 月开始接收其 787-9，届时将公布这些新飞机会用于哪些国际航线。

澳大利亚维珍航空也在谋划新的国际航线，并表示将在 2017 年开通澳大利亚至中国航线。维珍航空有意在中澳航线上与海航建立战略伙伴关系。

新西兰的国际航空市场在 2017 年将迎来一番新的景象，不仅是本土的新西兰航空，同时还将吸引来自美国、中国、中东的航空公司。新西兰航空表示可能会面临新的竞争压力，但对利润的预期依然可观。



## 中东：痛苦的成长

对于中东的航空公司，客运量依然在增长，所面临的最大难题是低油价带来的。

虽然中东的航空公司在 2017 年会迎来新一轮的增长，但是依赖于石油经济的航空公司面临着巨大的压力，只能拓展更有吸引力的市场并一直维持到石油价格的回升。卡塔尔航空表示，如果石油价格继续走低，来年的情况将比现在更糟糕，阿联酋航空也表达了对中东石油经济可能会崩溃的担忧。

美国当选总统特朗普倡导的贸易保护主义政策也同样令人担忧。阿联酋航空高管表示，现在已有诸多限制，我们需要获得批准才能进入一些潜在的市场。他还表示，特朗普在竞选时所表达的贸易保护的倾向，或许只是对选民的一种安抚。因为美国自身对世界贸易充满依赖，贸易保护主义对美国的伤害程度将远超世界其他国家和地区。

国际航空运输协会 (IATA) 对中东地区的市场前景仍然保持乐观，至少在客运量方面。尽管存在区域性武装冲突，IATA 预测未来 20 年中东和北非的航空运输量将以年均 4.8% 的速度增长。2016 年 9 月，中东地区的收益客千米 (RPK) 增长了 11.5%，而可用座千米 (ASK) 的增长更是达到 13.8%。阿提哈德航空、卡塔尔航空和阿联酋航空所持有的大量飞机订单表明，航空运力会持续增长。

中东地区的并购和整合并不常见，因为市场监管很严，并且航空公司多为国有。卡塔尔航空公司打算收购摩洛哥皇家航空 49% 的股份，并帮助其融资扩充机队和拓展航空网络，但这一交易须获政府批准。政府的严格管控，在一定程度上减缓了合并进程，

摩洛哥、约旦、卡塔尔和阿联酋是为数不多的签订开放天空协议的国家，此时更应抓住市场机会，加快并购效率。

落后的空管系统也是中东地区一大问题。IATA 指出，中东地区因空中交通管制造成的航班平均延误时间达 29 分。如果不调整结构提高效率，到 2025 年的延误时间可能会增加一倍。虽然已经有像海湾合作委员会(GCC)空中航行委员会、中东空中交通管理(ATM)增强计划等改进项目，但要想取得突破，还必须进一步地改革。

## 货运

IATA 指出，航空货运在过去 5-6 年一直很动荡，但对未来两年的货运市场前景依然十分看好，其中重要原因是新市场的兴起，如电子商务和药品运输的需求的增加。

根据 IATA 的航空货运市场分析，2016 年 9 月全球航空货运量以货运吨千米 (FTK) 衡量，同比增长 6.1%，创下过去一年的增速之最。除了拉丁美洲未见增长，非洲、欧洲、亚太和北美的航空公司在 9 月份的货运量，分别同比增长 12.7%，12.6%，5.5%和 4.5%。非洲航空公司近两年的航空货运量增速最快，中东地区航空货运量增速却创下了 7 年来的新低。

虽然世界经济贸易未见有大的起色，但电子商务的不断发展和人们消费行为的变化，推动了航空货运的发展。2016 年电子商务销售额预计比 2015 年增长 23.7%，占全球零售总额的 8.7%。预计到 2020 年将达到 4 万亿美元，占当年零售总额的 14.6%。

新的电子商务格局和消费者购买商品的时效性要求是航空货运的巨大机会。航空货运的独特卖点是速度，而及时更新货物配送信息对现代电子商务消费者来说非常重要。

IATA 表示,要建立新的数字化跟踪程序并不容易,目前只有 42% 的航空货物不用纸质信息。IATA 最初希望 2016 年年底电子航空运单 (E—AWB) 的普及率能达到 80%, 现在的目标已下调为 56%。美国的 E—AWB 普及率为 37.3%, 而阿联酋为 82.6%, 新加坡为 68.7%。肯尼亚航空和迪拜航空是全球所有航空公司 E—AWB 普及率最高的, 达到 100%。中国香港国际机场在机场 E—AWB 普及率排名中名列前茅, 达到 67%。IATA 表示, E—AWB 普及率之所以如此之低的原因是: 一方面在制度上, 一些国家的海关仍坚持用纸质信息; 另一方面, 资金缺乏导致数字化技术无法跟上。

为了使 E—AWB 顺利展开并加速采用, IATA 在 2016 年推出了 EAWB360 计划, 具体要求是在由机场的海关、航空公司、货运代理和地勤人员共同努力推动 E—AWB 的实施, 而不是将其留给航空货运链的某一方。E—AWB 在普及方面取得了相当大的进展, 现已有 21 个机场响应 EAWB360 计划。IATA 计划在 2017 年将 EAWB360 扩展到 35—40 个机场。

未来几年, 对时间和温度敏感的药品和保健品的航空货运需求增长强劲, 预计将从 2014 年的 80 亿美元上升到 2018 年的 200 亿美元。为了促进这一市场的稳定发展, IATA 制定了一系列标准和认证资格制度。法荷航集团的 Martinair 货运是第一家获此资质的公司。

(该资料转载自《国际航空》2017年02期, 王嘉, 编译自AW&ST, 2016-12-26)

---

送: 民航局, 各理事会成员, 各会员单位。

---

编印单位: 中国航空运输协会研究部

电话: 010-85632289

---