

航协资讯

2018 年第 15 期（总第 92 期）

中国航空运输协会

2018 年 9 月 14 日

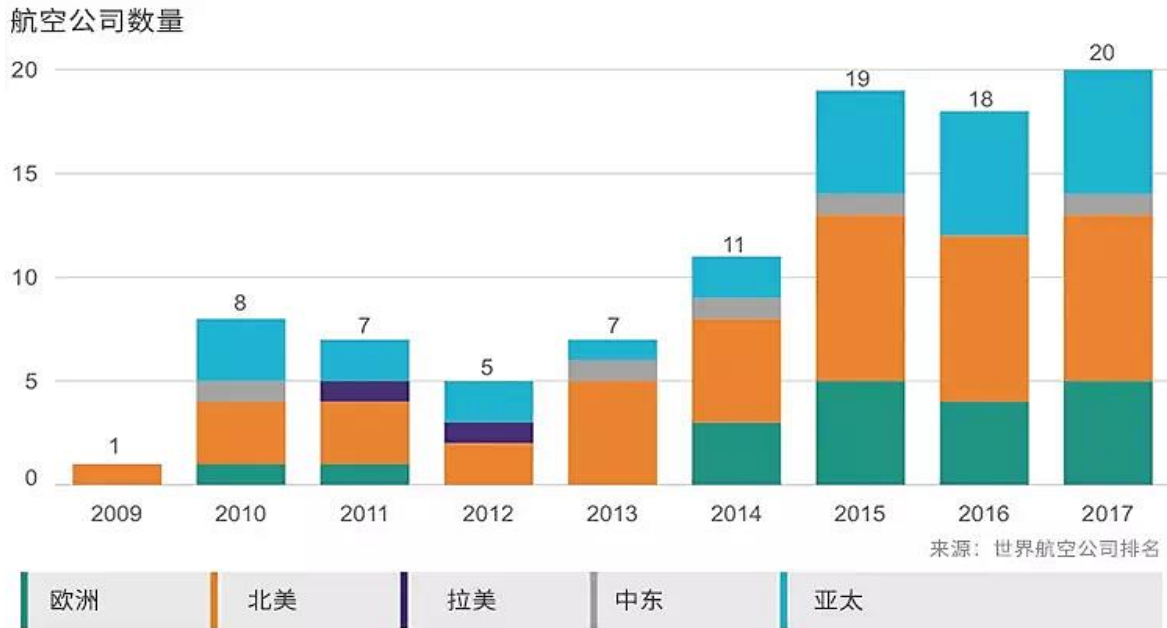
2017 年世界航空公司经营概况

据 FlightGlobal 航升的“世界航空公司排行榜”调查显示，2017 年，利润超过 10 亿美元的航空集团数量创下新高，这反映了在合并重组以及长期向好的经济周期作用下，航空业回报趋好。

虽然在 2017 年，全球百大航空公司集团的整体营业利润小幅下滑，但根据 FlightGlobal 航升的年度“世界航空公司排行榜”调查，去年录得利润增长的公司数量却创下历史新高。

2017 年，按照收入排名的全球百大航空公司集团的营业利润（共 87 家集团公布了 2017 财年营业利润）整体下降近 3%，至近 570 亿美元。

各地区营业利润超过 10 亿美元的航空公司



北美市场的利润萎缩是拉低整体利润水平的主要因素。虽然该地区航企在全球行业中依然保持着领先地位，并且依然贡献了将近一半的利润，但在 2017 年，北美航空公司的营业利润下降了 11%，至将近 260 亿美元。

不过，2017 年营业利润超过 10 亿美元的航空公司集团达到史无前例的 20 家，较 2016 年增加了两家，分别为阿联酋航空和土耳其航空。这两家航企在 2015 年时利润均曾突破 10 亿美元，但在 2016 年则因各种挑战而跌落至 10 亿美元以下。

当前经济周期不论是在利润水平还是持续性方面都超越了以往水平，而 10 亿美元“俱乐部”成员数量的增长便是本轮经济周期的一个突出特点。

2009 年，在金融危机的阴霾之下，仅有一家航空公司的营业利润超过 10 亿美元。即使是在 2013 年，也只有 7 家航空公司集

团的利润达到 10 亿美元以上。

除了积极的经济环境和低油价的利好作用之外，航空公司的合并重组也是助推利润的因素之一。航企整合不仅令航空公司集团得以扩大经营规模，从而产生更高的利润，而且还能够消除部分竞争。

亚太地区

2017 年，亚太地区航企的收入为 2100 亿美元；净利润为 95 亿美元；营业利润为 139 亿美元。作为亚太地区增长最快且盈利最高的一批航企，中国的运营商日益将目光投向全球市场。值得注意的是，中国将开放部分长途航线的运营，打破一条远程国际航线只能由一家承运人负责的限制。

在亚太地区的航空公司集团中，中国和日本航企的利润水平领先。该地区唯一一家营业利润超过 10 亿美元的航企是重组后的澳洲航空，这也是其连续第三年跻身 10 亿美元“俱乐部”。

相反，正在经历重组的国泰航空在 2017 年亏损却进一步扩大。国泰在 2010 年曾经是八家 10 亿美元“俱乐部”成员之一。

欧洲地区

2017 年，欧洲地区航企的收入为 1810 亿美元；净利润为 78 亿美元；营业利润为 136 亿美元。随着易捷航空和汉莎航空等接收破产的柏林航空和君主航空的资产，航企间的合并重组已经开始影响欧洲市场。未来这一市场或将经历进一步整合（不论是战略性还是投机性）。意大利航空尚未退出市场，而国际航空集团则已小幅入股低成本运营商挪威航空。

欧洲三大网络航空公司集团的营业利润均突破 10 亿美元。事实上，这三大集团旗下的单家航企——汉莎航空、IAG 旗下的英国航空以及法航-荷航集团旗下的荷兰皇家航空——都已达到这一利润水平。其中荷航今年的利润表现依然超过其兄弟公司法国航空。

尽管瑞安航空去年在运营方面面临重大挑战，但仍然取得了令人艳羡的利润，瑞安也是收入仅次于美西南航空的第二大低成本运营商。

中东地区

2017 年，中东地区航企的收入为 570 亿美元；净亏损为 9 亿美元；营业利润为 10 亿美元。总体而言，低油价对航空公司及其成本是一项利好。但油价走跌对关键能源行业的冲击加剧了中东地区航空公司所面临的挑战。

在营业利润超 10 亿美元的 20 家航企中，海湾地区的阿联酋航空是唯一一家在北美、欧洲和亚太地区以外的航企。该航司 2017 年利润录得回升，与海湾地区的其他航企巨头形成鲜明对比。

由于遭受了一系列打击，尤其是在欧洲投资失败，正在重组的阿提哈德航空 2017 年录得 15 亿美元净亏损，但较 2016 年近 20 亿美元的亏损幅度有所收窄。

与此同时，自 2017 年 6 月波斯湾断交危机升级以来，多个邻国对卡塔尔关闭领空，迫使卡塔尔航空重新构建其航线网络。虽然该公司尚未公布 2017 财年的业绩，但其首席执行官 Akbar Al Baker 表示，卡塔尔航空将公布“重大损失”，不过他也指出，集

团其他部分业务仍将盈利。

非洲地区

2017 年，非洲地区航企的收入为 70 亿美元；净亏损为 1 亿美元；营业亏损为 1 亿美元。自荷航对肯尼亚航空进行长期股权投资，以及瑞士航空短暂持股南非航空以来，国外航空集团对非洲运营商的投资兴趣寥寥。不过，鉴于部分非洲的航空公司正濒临破产的边缘，并因此急需战略投资，能否重新吸引区内外投资者的兴趣还不确定。

非洲市场依然面临挑战。虽然埃塞俄比亚航空再度实现赢利，但南非航空却依然深陷亏损泥潭。肯尼亚航空的重组历程仍在继续。

北美地区

2017 年，北美地区航企的收入为 2350 亿美元；净利润为 175 亿美元；营业利润为 258 亿美元。北美地区的航企的合并重组最为活跃，这驱动了利润的增长。虽然燃油和劳动力成本的上涨多少挤压了利润空间，但北美航企的发展势头依然强劲。不过，捷蓝航空创始人 David Neeleman 计划在美国成立一家新的廉价航空公司，这是否会影响目前北美市场看似稳健的增长步伐？

在 20 家营业利润超 10 亿美元的航空公司集团中，有 8 家来自北美，其中包括 4 家全球最赚钱的航企，即美国航空、达美航空、美国西南航空和美国联合航空。2017 年，这 4 家公司的利润均告下滑，但其经营利润总和仍达 170 亿美元，约占百大航空公司集团营业利润总和的 30%。

成本上涨——尤其是劳动力和燃油成本的上涨是拖累北美航企利润的主因。北美航空公司大多未进行燃油套期保值，因此最先享受到低油价带来的利好。但相对而言，在油价上涨时期，他们也会比进行了套保操作的同行更早地承受油价上涨的压力。

另一方面，受惠于 2017 年税法改革带来的一次性收益，北美航空公司的净利总和有所增长。

拉美地区

2017 年，拉美地区航企的收入为 310 亿美元；净利润为 6 亿美元；营业利润为 20 亿美元。虽然该地区最大经济体巴西的经济有所回暖，但拉美地区依然笼罩着不确定性的阴霾——稍后的巴西大选更是充满了不确定性。货币问题和油价上涨也对市场造成了影响。墨西哥的航企相较其南美洲同行而言面临着更为严峻的宏观经济环境。

货运航空

去年另一个值得关注的现象是航空货运行业的复苏。事实上，在整个经济周期内，货运行业长期处于压力之下。尽管随着客运市场的蓬勃发展，促使航空公司增加了腹舱运力，一定程度上带动了货运量的增长，但货运收入依然承压。

不过，2017 年的情况有所改善，这反映在航空货运运营商的业绩提升之上。位居全球百大航空集团之列的货运运营商（包括百强航空集团旗下的大型货运公司）的收入总和增长超过四分之一。

去年，诸如卢森堡货运、汉莎航空货运、中国国际货运航空

和新加坡货运等都从亏损或微利状态转为上亿美元的利润。

低成本航空

低成本航空和休闲航空在航空运输业中继续扮演着日益重要的角色。在全球收入前 100 名的航空运营商中，该类航企贡献了约 16% 的收入。

如果把样本范围扩大至 2017 年全球收入最高的 50 家低成本和休闲航空公司，则其收入总和较上一财年攀升了 11%。

就营业利润而言，根据 50 家低成本航企其中 40 家公布的财务数据，其整体利润下滑了 6% 至 126 亿美元。尽管如此，低成本市场依然是一块充满诱惑的“蛋糕”。迅速扩张的挪威航空是 2017 年最大的 10 家低成本/休闲航空公司中唯一一家录得亏损的航企。

净利润方面，最大的 50 家低成本航企的净利总和录得 15% 的增幅，不过这在很大程度上是受益于 2017 年 12 月的税法改革为美国航企带来的一次性收益。其中美国西南航空获得了 14 亿美元的税务收益，导致其净利润暴增 55% 至 35 亿美元。

目前美西南航空仍然是全球最大的低成本和休闲航空运营商。2017 年，其按绝对价值计算的营业利润和净利润在低成本航企中排名第一。事实上，就营业利润而言，美西南航空也是盈利能力排名全球第三的航空公司。

低成本业务依然在续写增长传奇。2017 财年，50 家最大的低成本航企的收入（以美元计算）几乎都录得增长，其中 34 家的增幅更达两位数。

美国西南航空是唯一登上全球航空集团收入十强榜单的低成本航企。另外，跻身 30 强榜单的低成本航空公司包括瑞安航空、捷蓝航空和易捷航空。低成本业务在全球大型航空公司集团的业务中的地位日益突出。

在 30 家最大的航空公司集团中，约一半正在发展低成本业务。正如欧洲之翼、酷航、莱沃航空等公司的进一步扩张所反映的那样，对这些低成本航企的母公司来说，低成本是一个快速增长的细分市场。

2017 年十大低成本/休闲航空公司

航空公司/集团	收入	%变化率
美国西南航空	\$21.2bn	3.7
瑞安航空	\$8.4bn	15.8
捷蓝航空	\$7.0bn	5.8
易捷航空	\$6.4bn	-2.2
托马斯库克集团	\$4.1bn	2.0
挪威航空	\$3.8bn	21.4
印度靛蓝航空	\$3.7bn	28.5
西捷航空	\$3.5bn	11.4
戈尔航空	\$3.0bn	15.2
欧洲之翼 (估计收入)	\$3.1bn	35.9

(此资料整理自 FlightGlobal 航升数据集团公众号)

送：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：010-50959706
