



失去两年的增长 - 增长态势缓慢 -

2009年11月30日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）发布，10月份国际定期航班数据显示状况有所改善。客运需求同比增长**0.5%**；货运需求持续回升，同比仅下降**0.5%**，9月份下降**5.4%**。客座率和载货率均恢复至衰退前水平，分别为**78.0%**和**54.1%**。

航空业自3月份开始触底反弹，状况已有所改善，增长率恢复至**06、07年**水平。如果需求不会出现强劲增长，行业增长态势暂时不能恢复到**05年、08年初**的快速增长水平。国际航协理事长乔瓦尼·比西尼亚尼（Giovanni Bisignani）说：“危机浪费了行业整整**2年**增长的时间。行业现需面临调整成本和运力的压力。”

客座率、载货率得以恢复至衰退前水平，主要是因为各航空公司积极地调整运力。相比去年**10月**，整体客运运力已下降了**3.3%**。剔除季节性因素，客运运力在**09年**基本不变。而应对货运需求的下降，**10月份**货运运力同比下降**7.4%**。

货运运力的调整，致使许多的货机入库保存或退役，机队规模同比下降**4.9%**。相比之下，客运机队继续扩张**1.8%**，新飞机交付量远多于飞机存储或退役量。而宽体、窄体飞机的利用率比**08年**早期下降**6%**。因此，资产的低使用率正在增加经营成本。

收益仍然面临巨大压力。虽然票价自年中开始已温和回升，但仍比去年低**20%**。

国际定期客运需求

- **客运需求比今年3月低谷回升6%，但仍比08年初最高峰低5%。**
- 相比9月份，10月份客运量季节性回升**0.8%**。除亚太、中东和北美地区的航空公司均录得客运量环比增长。
- **亚太地区航空公司**需求量增长**0.9%**，但低于9月份的增长率，9月份增长**2.1%**。亚太地区、欧洲的航空公司相比低谷数据，增长幅度最大。
- **欧洲航空公司**10月份需求下降**3%**，但环比有所改善，9月份下降**4.2%**。欧洲航空公司需求仍低于去年水平，主要是因为大西洋航线和欧洲区内需求较弱。
- **北美航空公司**客运量自**09年**中开始有明显的回升。大西洋航线和太平洋航线运力大幅削减，客运量同比下降**2.6%**。
- **中东航空公司**客运量上涨**14.3%**（9月份上涨**18.2%**），居各区之冠。该地区的航空公司继续增加运力，10月份增加**15.3%**，高于需求的增长。
- **拉美航空公司**需求明显回升，同比上升**9%**，9月份上升**3.4%**。该地区的航空公司持续增加运力，同比增长**3.7%**。
- **非洲航空公司**10月份客运需求下降**2.6%**，9月份下降**4.2%**。

国际定期货运需求

- **货运量比08年低谷上升14%，但仍比08年初最高峰低15%。**

- 相比 9 月份，10 月份货运量季节性回升 2.5%。10 月份全球各区域客运量环比均有所改善。
- **欧洲航空公司**货运量需求仍最弱，同比下降 11.3%，类似于 9 月份 13% 的降幅。该区域的航空公司大幅度削减运力，运力同比下降 12.4%。
- **中东航空公司**需求量上升 18.4%，明显高于 9 月份 3.6% 的增长率，也超于运力 11.2% 的增长率。
- **北美航空公司**需求量回升 0.5%，运力下降 12%。
- **拉美航空公司**增长 6.7%，高于 9 月份 1.8% 的增长。
- **亚太的航空公司**需求同比增长 1.9%，9 月份下降 3.1%。得益于该区域的经济复苏，多个经济体的工业生产快速增加，因此带动了航空货运需求的增长。
- **非洲航空公司**环比有所改善，10 月份需求下降 3.8%，9 月份下降 6.9%。

比西尼亚尼说：“行业的不景气再次凸显了行业的结构性弱点。由于无法跨边界的合并，导致行业超级分散。由于陈旧的监管架构，跨边界的并购仍不能实现，因此无法救助身处财政困难的行业。市场力量应该指导着我们的商业运作。相反，订于上世纪 40 年代的双边制度，让政府可以控制选择市场准入，也会限制进入全球资本市场。再没有其他的行业会面对如此的管制。”

本月早些时候，智利、马来西亚、巴拿马、新加坡、瑞士、美国、阿联酋及欧洲议会签署了一项关于航空业自由度政策原则的多边协议。这些原则旨在促进各方面的商业自由度，包括市场准入、资本准入和定价机制等。据 InterVISTAS 的研究，自由度的增加，将会为国家 GDP 带来增长 0.86%。

比西尼亚尼说：“在危机中的管理需要所有的商业手段，因此事实上其他的行业均有受益。政府制定的原则涵盖了全球航空业的 60%。现在面临的挑战是两面性的。一方面，签署协议的国家将会实施原则，同时带动更多的国家参与。虽然这个协议并不是万能，但在这个关键的时刻却是迈出了关键的一步。财政上可持续的航空业对全球经济来说是一个必要的催化剂。”

- IATA -

媒体垂询：

Anthony Concil

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 2009 年与 2008 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
 - AFTK：可用货物吨公里(Available Freight Tonne Kilometres)计量可用的总运输能力(客运和货运合计)
 - FLF：货物运载率。
- 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 35.1%、亚太地区 29.3%、北美 18.1%、中东 11.3%、拉丁美洲 4.4%、非洲 1.8%
- 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 44.3%、欧洲 26.0%、北美 16.5%、中东 10.1%、拉丁美洲 2.1%、非洲 0.9%
- 飞机使用数据来源于 Ascend
- 有关签订政策原则的多边协议新闻稿，请[点击](#)。
- 国际航协委托 InterVISTAS 在 12 个市场（澳洲、巴西、智利、印度、毛里求斯、摩洛哥、秘鲁、新加坡、土耳其、阿联酋、乌拉圭和越南）研究自由化的潜在影响。研究报告请[点击](#)。