



2025 年航空运输行业分析

联合资信 公用评级三部



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.



一、行业概况

航空运输作为交通运输系统的重要组成部分，在运输活动中扮演了重要角色。航空运输业为周期性行业，其增长与 GDP 增长具有较高的正相关性。根据发达国家经验，在居民收入突破一定水平后，航空运输业年均增速将是 GDP 增速的 1.5~2 倍，且行业成长期长达 30~40 年。随着经济增长及居民收入水平提升，中国航空客货运输量呈增长趋势，航空运输业凭借其高效、便捷等特点，在交通运输体系中发挥重要作用。

二、行业政策

2024 年以来，国际航线解禁增班、出入境便利性提升，国际客运航权资源配置规则修订细化，有望推动航空运输企业国际客运业务加快发展。

2024 年以来，中美、中加直飞航班继续增班，免签国家范围扩大，过境免签期限由 144 小时增至 240 小时，开放口岸数量持续增加，出入境旅游热度高涨。《国际客运航权市场准入和配置》施行将进一步规范国际航空运输市场资源分配，减少无效运力投入，提高航空运输企业经营效益。

长期看，根据全国民航工作会议及《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》，航空运输企业将在加密国内支线航线、开通“一带一路”、拉美、南太、印度洋及非洲等国际航线方面获得一定支持。

表 1 2024 年以来航空运输业重要政策汇总

发布时间	文件、政策或会议名称	核心内容及主旨
2024 年 1 月	全国民航工作会议	2024 年，中国民用航空局（以下简称“民航局”）将积极扩大与“一带一路”共建国家航权安排，深化与中亚、中东、非洲等地区的项目合作；提升现有三、四航权资源使用效率，支持航空公司根据航线网络拓展需要，用好境外第五航权；推动优化签证和出入境政策，提高通关便利化水平，提升国际航班出入境效率
2024 年 2 月	美国交通部通告	2024 年 3 月 31 日起中美直飞航班将增班到每周 50 对
2024 年 3—11 月	免签政策	2024 年 5 月，我国决定延长对法国、德国、意大利、荷兰、西班牙、马来西亚、瑞士、爱尔兰、匈牙利、奥地利、比利时、卢森堡 12 个国家免签政策至 2025 年 12 月 31 日； 2024 年 3—11 月，我国持续扩大免签国家范围，增加免签国家 31 个。 2025 年 12 月 31 日前，38 个免签国家持普通护照人员来华经商、旅游观光、探亲访友和过境不超过 30 日，可免签入境
2024 年 6 月	《推进空铁联运高质量发展战略合作协议》	民航局与中国国家铁路集团有限公司签署合作协议，双方将进一步深化改革创新，加快推动铁路与民航基础设施规划建设等“硬联通”，与运输服务组织、标准、信息等“软联通”，在产品的设计、旅客服务、信息互联互通、标准规范等方面加强合作，空铁联运将进入新阶段

2024 年 7 月	《关于推进国际航空枢纽建设的指导意见》	民航局联合国家发展和改革委员会发布推进国际航空枢纽建设的指导意见，计划打造 2—3 家世界超级航空承运人。 (1) 航线方面，稳固发展欧洲、北美通道，积极拓展六大国际经济合作走廊及拉美、南太、印度洋及非洲通道；引导同一机场群内始发的远程航线在通航国家、航点、班期、时刻上协同发展，避免同质化竞争；鼓励构建“干支通，全网联”通程航班，鼓励区域航空枢纽积极拓展面向特定区域的国际航空运输网络，加强特定方向航空运输通道建设 (2) 货运方面，支持外贸活跃度高的城市依托机场积极发展航空货运，打造航空物流枢纽集群；优化资源配置政策，引导航权和时刻向专业货运枢纽和空港型国家物流枢纽倾斜，不断提升航空枢纽货运功能
2024 年 10 月	加拿大运输署	加拿大交通部长于 10 月 24 日撤销了 2022 年 2 月 3 日颁布的“中国大陆航司每周飞往加拿大总计不超过六个往返定期客运航班”及“禁止北京直飞加拿大客运航班”等限制措施，中加直航航班有望迎来进一步增班
2024 年 12 月	中国 240 小时（10 天）过境免签政策	自 2024 年 12 月 17 日起全面放宽优化过境免签政策，将过境免签外国人在境内停留时间由原 72 小时和 144 小时均延长为 240 小时（10 天），同时新增 21 个口岸为过境免签人员入出境口岸。符合条件的 54 国人员从中国过境前往第三国（地区），可从 24 个省（区、市）60 个对外开放口岸中任一口岸免签来华，并在规定区域停留活动不超过 240 小时。此次政策调整后允许过境免签的外国人可以在 24 个省（区、市）停留活动区域内跨省域旅行。
2025 年 1 月	《国际客运航权市场准入和配置规则》	(1) 结合航空运输运行特点和保障能力等因素进一步细化航权资源、航空枢纽和空运企业的分级分类；明确对非洲、南太、拉美等国家航权配置实施行政配置； (2) 科学设置准入条件和要求，调控市场准入，减少国内空运企业同质化恶性竞争； (3) 将“量化配置”为主调整为由枢纽功能定位牵引的“定向为主、定量为辅”的配置模式，同时优化评分指标体系，引导企业聚焦国际枢纽和主基地建设； (4) 增加效益指标作为启动航权配置的重要参考，减少运力无效投入； (5) 加强航权配置与安全监管的联动，重点确保国际远程航线航权运营资质与保障能力相匹配。

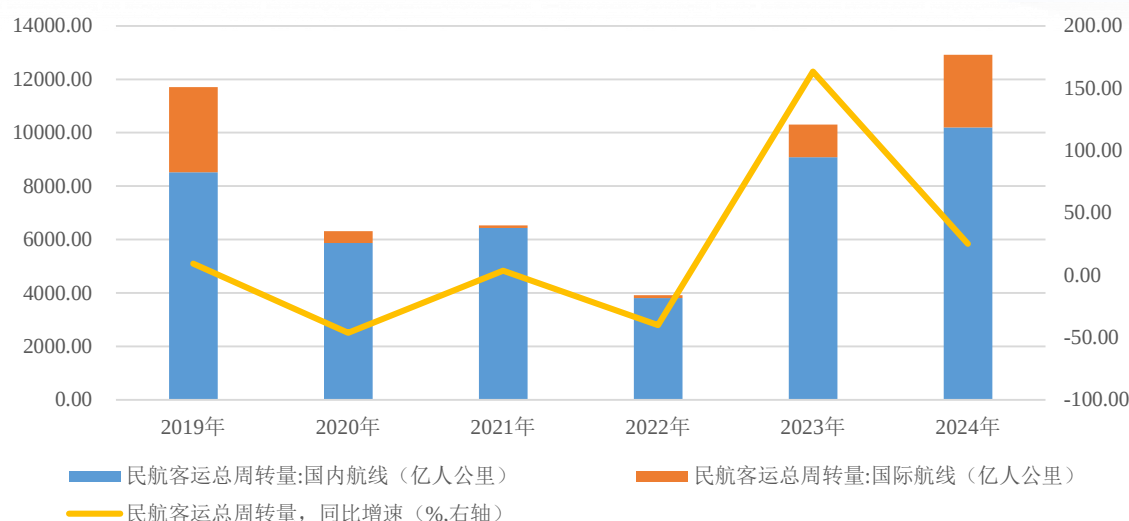
资料来源：联合资信根据公开资料整理

三、行业运行情况

2024 年，航空客运市场需求旺盛，国内航线对客运市场形成支撑，国际客运延续较快恢复态势，货运市场仍以国际航线为主。受运力投入加大、公商务出行需求疲软及汇率波动等因素综合影响，部分航空运输企业尚未扭亏。

根据《2024 年民航行业发展统计公报》，2024 年，中国民航业累计完成运输总周转量 1485.17 亿吨公里，同比增长 25.0%，旅客和货邮运输周转量均已超 2019 年规模。

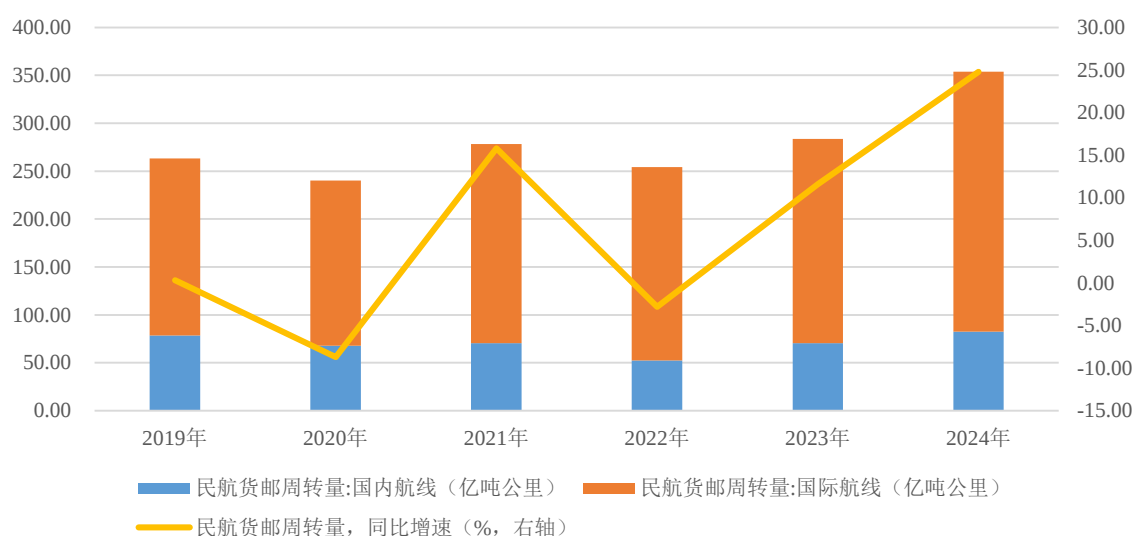
客运市场方面，2024 年，航空客运需求保持旺盛，全行业完成旅客周转量 12914.72 亿人公里，同比增长 25.3%。其中，国内航线完成旅客周转量 10200.82 亿人公里（占 78.99%），同比增长 12.4%；国际航线完成旅客周转量 2713.90 亿人公里（占 21.01%），同比增长 120.7%，占 2019 年的比重由上年的 38.60% 提升至 85.21%，恢复速度加快。全行业完成旅客运输量 7.30 亿人次，同比增长 17.9%，创民航发展历史新高。



资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

图1 近年我国民航业旅客周转量情况

货运市场方面，2024年，航空货运需求有所增长，全行业实现货邮周转量 353.89 亿吨公里，同比增长 24.8%。其中，国内航线完成货邮周转量 82.41 亿吨公里（占 23.29%），同比增长 17.0%；国际航线完成货邮周转量 271.47 亿吨公里（占 76.71%），同比增长 27.4%。全行业完成货邮运输量 898.16 万吨，同比增长 22.1%。



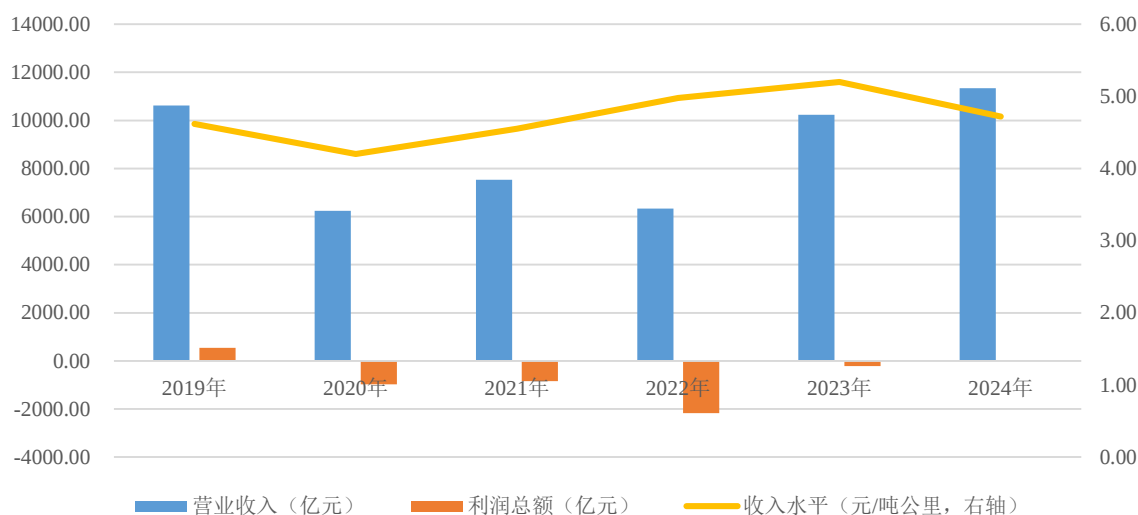
资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

图2 近年我国民航业货邮周转量情况

从航班效率上看，2024年，航空运输业飞机利用率和运营效率均有所提升，民航运输飞机平均日利用率为 8.89 小时，较上年提升 0.77 小时；正班客座率为 83.3%，较上年上升 5.4 个百分点；正班载运率为 72.0%，较上年上升 4.3 个百分点。

从飞机投放看，截至 2024 年末，民航全行业运输飞机在册架数 4394 架，较上年末增加 124 架。2024 年以来，航空运输企业飞机采购以国产客机为主，三大航司订购的 C919 飞机均少量交付并投入运营，西藏航空有限公司、海航航空集团有限公司和多彩贵州航空有限公司陆续于 2024 年向中国商用飞机有限责任公司订购多架 C909 和 C919 型飞机。2025 年 4 月，经波音公司证实，受中美贸易战影响，中国航空运输企业暂停接收原计划于 2025 年交付的 50 架波音 737MAX 飞机。关税壁垒抬高使得国产飞机目标单价优势进一步突出，航空运输企业采购国产飞机意愿有所加强，后续飞机采购支出有望降低。

盈利能力方面，据初步统计¹，2024 年航空公司实现营业收入 7656.4 亿元，同比增长 13.6%；利润总额 44.7 亿元，同比减亏 102 亿元；航空运输收入水平为 4.72 元/吨公里，同比降低 9.9%。其中，旅客运输收入水平 5.49 元/吨公里，同比降低 11.5%，呈现“量增价减”趋势；货邮运输收入水平 2.29 元/吨公里，同比提升 3.2%。根据 7 家上市航空公司年报数据²，2024 年上述航空公司合计实现营业总收入 5870.69 亿元，同比增长 13.64%；平均每客公里收益为 0.49 元，同比下降 10.21%；合计亏损 49.03 亿元，同比减亏 60.83 亿元。其中，受运力投入加大、公商务出行需求疲软及汇率波动等因素综合影响，中国国航、中国东航和海航控股尚未扭亏。



注：2024 年航空公司利润总额规模较小，在图中未显示

资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

图3 近年航空公司盈利情况

2025 年 1—3 月，国内经济稳健增长，受春节假期增加、消费市场旺盛等因素带动，全行业完成运输总周转量 385.9 亿吨公里、旅客运输量 1.86 亿人次、货邮运输量

¹ 数据引用自《2024 年民航行业发展统计公报》

² 7 家上市航空公司包括中国国航、中国东航、南方航空、海航控股、春秋航空、吉祥航空和华夏航空，不含中信海直

224.3 万吨，分别同比增长 10.5%、4.9%和 11.7%。同期，7 家上市航空公司合计实现营业总收入 1472.51 亿元，同比变化不大；合计亏损 26.79 亿元，其中南方航空因营业总收入下降和投资亏损规模较大导致同比由盈转亏。

四、行业竞争

近年来，中国航空运输业保持“三强为主”的竞争格局，经营困难的航空公司逐步被收购重组，三大航市场集中度进一步提高。

由于航空运输业投资巨大，资金、技术、风险高度密集，投资回收周期长，政府对航空运输主体资格限制较严，市场准入门槛高，加之历史原因，使得航空运输业在发展过程中形成一定垄断格局。目前，中国航空运输业呈现“三强为主、地方为辅、外航渗透”的格局。根据民航局统计数据，截至 2024 年末，中国共有运输航空公司 66 家，与上年持平，其中全货运航空公司 13 家，中外合资航空公司 8 家，上市公司 8 家；按所有制划分，国有控股公司 39 家，民营和民营控股公司 27 家。

按照控股股东背景区分，国内航空公司可以分为中央控股、地方控股和民间资本三大类。其中中央控股公司实力最为雄厚，机队规模大，航线网络密集，获取的补贴及财政支持力度大，且在新增航线、航权资源获取方面具有突出优势，代表企业为三大航（中国国航、中国东航和南方航空）。从区位上看，三大航总部分别设立在北京、上海及广州，分别辐射环渤海经济圈、长三角经济圈和珠三角经济圈，客货流需求较大。良好的区位设置及政府的持续支持，助力三大航成为国内民航市场的主要参与者，并在民用航空领域逐渐形成垄断竞争格局。除三大航外，国内航空公司第二梯队主要为地方性航空公司。随着近年国航股份完成对山东航空集团有限公司的收购，除四川航空集团有限责任公司由地方政府控股外，国内主要地方性航空公司呈现“三大航控股、地方政府参股”的特点，三大航市场集中度进一步提高。

近年来，以春秋航空股份有限公司、上海吉祥航空股份有限公司等为代表的民营航空公司凭借其市场化运作、机制灵活等特点快速发展，更是依靠低成本等优势在行业周期内快速恢复、实现盈利。但也有部分民营航空公司在行业需求下行期间出现经营困难，个人股东难以通过增资等方式维持民营航空公司正常运作，地方国有企业顺势入局。近年来，青岛市和无锡市等地的国有企业均通过收购民营航空公司实现控股。

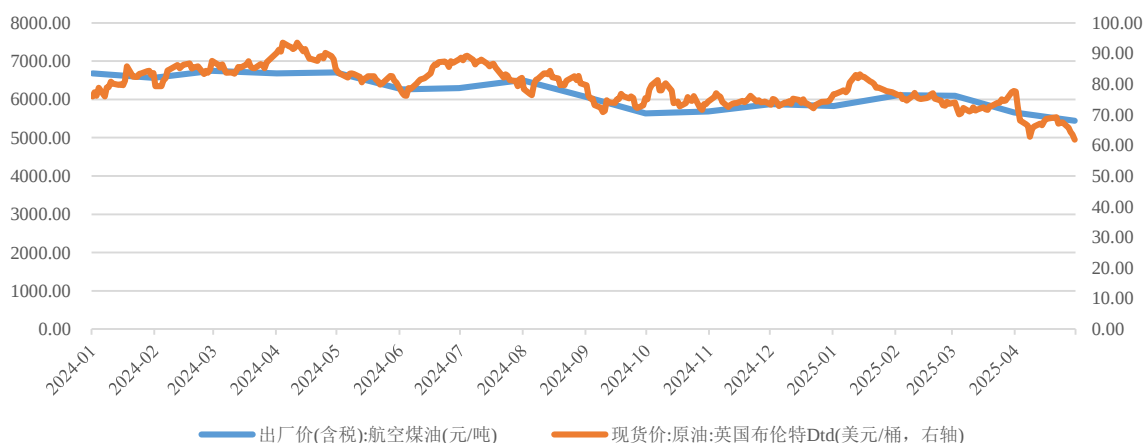
随着国内经济运行稳步回升，航空运输需求继续恢复，航线恢复快、资本实力强、股东支持力度大的航空公司将具备更明显的竞争优势。

五、行业供需

在全球政治格局复杂多变、经济增速放缓、货币政策频繁调控、贸易摩擦加剧的背景下，航空公司成本端持续面临航油价格波动和汇率波动风险，铁路高速竞争分流、突发性事件也将给航空公司经营获利带来挑战。

1. 航油价格波动

航油是航空运输业的最大成本，约占运营总成本的 20%~50%左右。油价走势成为航空公司盈利的最大不确定因素，国际原油价格波动及国家发改委对国内航油价格的调整都会对航空公司的盈利造成较大的影响。



资料来源：联合资信根据 Wind 整理

图 4 近年航油价格和原油价格走势

2024 年初，OPEC+ 自愿减产政策开始实施，地缘政治紧张，原油供应预期下调，国际原油价格震荡上行至 4 月中旬；4 月中旬至 6 月，美联储维持利率政策不变，降息预期降温，加之 OPEC+ 宣布计划将于四季度取消额外减产，国际原油价格承压回落；6 月起进入出行旺季，能源需求增加，支撑原油价格上涨；8 月以后，受全球经济发展疲软、美国页岩油产量保持高位等影响，原油价格宽幅震荡下跌。航空煤油出厂价与原油价格同趋势变动，2024 年以来呈波动下滑态势，航空运输企业盈利空间有所释放。未来，在全球政治格局复杂多变及经济下行压力等影响下，航空公司仍将面临油价波动的影响。

2. 人民币汇率变化

航空公司在境外购买和租赁飞机、国外机场采购航油等业务时通常以外汇结算，以上支出直接受到人民币汇率变动影响。此外，经营国际航线的航空公司由于机票销售涉及多种货币，国际航线收入也会受到汇率影响。



资料来源：联合资信根据 Wind 整理

图 5 近年美元兑人民币汇率走势图

2024 年 1—5 月，美元兑人民币汇率整体平稳；6 月至 8 月中旬，受市场对美联储降息预期调整、国内经济修复不及预期等因素影响，美元兑人民币汇率持续小幅上升；8 月中旬至 9 月末，美联储超常规降息、国内稳增长政策加码，美元兑人民币汇率下探接近 7.00；但自 10 月起，受美国就业及通胀等数据超预期等影响，美元指数快速走高，美元兑人民币汇率承压，快速升高并保持高位。

3. 高速铁路网建设的替代影响

据民航局航空安全技术中心统计，中国年旅客运输量 50 万以上的航线主要分布在东中部地区，网络密度由东向西递减。目前投运的高速铁路网大多集中在东中部地区，与民航市场形成了直接的替代和竞争。随着我国高速铁路网日臻完善，高速铁路凭借其准点率及频率高、客公里票价相对较低等特点，在 3 小时以内、800 公里以下的短途市场对航空运输分流影响明显，航空运输业在短途市场面临分流风险。

从欧洲高铁与航空竞争的结果来看，3 小时以内、800 公里以下短途市场，铁路占绝对优势；800 公里以上的长途市场主要由航空公司控制。联合资信认为，长期看中国的旅客运输市场也将出现类似欧洲市场格局，铁路和航空需要通过空铁联运模式从竞争走向合作，实现双赢。因此，从长期发展潜力来看，航线网络相对均衡的航空公司将更具竞争优势。

4. 突发性事件影响

航空运输业易受战争、恐怖事件、安全事故、公共卫生等突发性事件及政治与外交关系的影响，面临的不确定性较多且风险因素分散。具体看，2020 年初爆发的公共卫生事件对航空运输业产生了严重冲击，国内航空公司大幅亏损，当年全球 34 家航空公司宣布破产，受其影响，自 2020 年以来国内大部分航空公司经营持续亏损，其中部分公司资不抵债。2022 年 3 月，东航股份一架波音客机发生坠机事故，重大空

难不仅使得行业景气度承压，涉事航空公司业务及航权也受到一定的负面影响。

2025 年起，美国对中国出口货物加征多轮高额关税，并于 5 月起取消中国小额包裹关税豁免，随后中国出台反制措施，对原产于美国的进口商品加征关税，中美航空货运需求快速萎缩。2025 年 5 月 10 日，中美双方达成共识，在 90 天内大幅降低双边关税水平。在关税政策不确定性较大的背景下，航空运输企业的货运收入或将受到一定不利影响。

六、未来发展

短期来看，出入境旅游热度持续，民众出行意愿旺盛，航空旅客运输服务需求仍将维持高位；航空货运市场在关税政策多变、贸易摩擦不断的背景下，运力布局或将迎来调整。长期来看，我国的经济发展韧性强，扩大内需和消费升级有利于带动航空运输企业长期稳定发展。

联系人

投资人服务 010-85172818-8088 investorservice@lhratings.com

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留追究其法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。