

航空机场 2026 年 3 月数据点评：国内航线需求稳健提升，国际航线表现强势

2026 年 4 月 16 日

看好/维持

交通运输

行业报告

事件：上市航司发布 2026 年 3 月运营数据，国际航线表现强势。

国内航线：运力投放同比提升较明显

2026 年 3 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 11.4%，环比 2 月下降 3.3%。同比增长较明显主要系去年同期需求端偏弱，航司压缩了运力投放。今年一方面春节错峰导致 3 月吃到了春运尾部的需求，另一方面，需求端本身的恢复也使得航司在运力投放上不用束手束脚。

客座率方面，3 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 1.5pct，提升较为明显，特别是在运力投放同比两位数增长的情况，客座率依旧提升，说明今年 3 月的需求端是明显优于去年的。3 月客座率环比 2 月下降约 1.8pct，主要系春运结束，行业从旺季向淡季转换。是正常现象。

分航司看，国航、东航与春秋的客座率同比提升较明显，都超过去年同期 2pct 以上，国航 3 月客座率同比提升高达 3.8pct，与去年同期基数低有关。环比来看，旺季过后大部分航司 3 月客座率都环比下滑，但东航环比 2 月基本持平，说明东航在机票销售策略上倾向于维持高客座率。

国际航线：客座率大幅提升，中东局势动荡利好中欧直飞航线

26 年 3 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年提升约 9.5%，环比 2 月则下降约 3.1%。客座率方面，3 月国际航线客座率非常强势，同比提升高达约 9.3pct，其中国航、吉祥客座率同比提升超 10pct；环比看，航司整体客座率较 2 月也提升约 5.1pct，提升非常明显。

我们认为 3 月航司客座率的强势表现与中东局势不稳定导致的航线结构变化有关。今年 2 月以来中东政局动荡，导致在中东地区中转的航班数量受到抑制。从中国起飞在中东中转后再飞往欧洲的航班数量减少直接利好中国直飞欧洲的航线，供给端收缩导致中欧直飞航线需求旺盛，票价与客座率显著上涨。国航由于国际航线特别是中欧航线占比较高，受益也最为明显。

燃油附加费大幅上调：我们认为航司目前有较强的成本转嫁能力

中东局势升级导致油价短期快速上涨，4 月国内航空煤油出厂价升至 9742 元/吨，环比 3 月跳升 75% 左右。受此影响自 2026 年 4 月 5 日零时起，航司调整国内航线旅客运输燃油附加费。其中，800 公里（含）以下航线由 10 元上调至 60 元，800 公里以上航线由 20 元上调至 120 元。从历史上看，油价上涨对航司的影响强弱主要取决于需求端是否景气，若需求端景气，则航司可以将成本增长向乘客转嫁，但若本身需求就较为低迷，则会加重航司间的价格竞争。目前我们观察到行业需求有逐步复苏的趋势，油价上涨导致的负面影响可以一定程度向票价端转嫁，同时也可以通过国际线的高收益来弥补，因此我们认为航司目前的处境并不像市场预期的那么悲观。

投资建议：个股价格已经反映了悲观预期，建议关注大型航司业绩弹性

与供需关系导致的油价上涨不同，本轮油价上涨属于事件驱动上涨，其可持续性目前存在很大的不确定性。我们认为油价导致的负面影响在近期航空公司的股价上反映已经较为充分，后续若油价回落，相关个股有望受益。此外今年行

未来 3-6 个月行业大事：

2026-5-10 民航局公布 2026 年 4 月民航运行数据

2026-5-15 起上市公司披露 2026 年 4 月运行数据

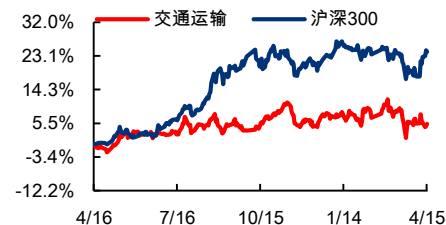
资料来源：民航局官网，上市公司公告

行业基本资料

占比%

股票家数	124	2.76%
行业市值(亿元)	33039.93	2.76%
流通市值(亿元)	29354.76	2.94%
行业平均市盈率	17.85	/

行业指数走势图



资料来源：恒生聚源、东兴证券研究所

分析师：曹奕丰

021-25102904

caoyf_yjs@dxzq.net.cn

执业证书编号：

S1480519050005

业需求端表现出较明显的回暖趋势，因此我们建议关注大型航司的业绩弹性。

风险提示：宏观经济下行；民航政策变化；安全事故；油价汇率大幅波动；异常天气因素、国际局势变动等。

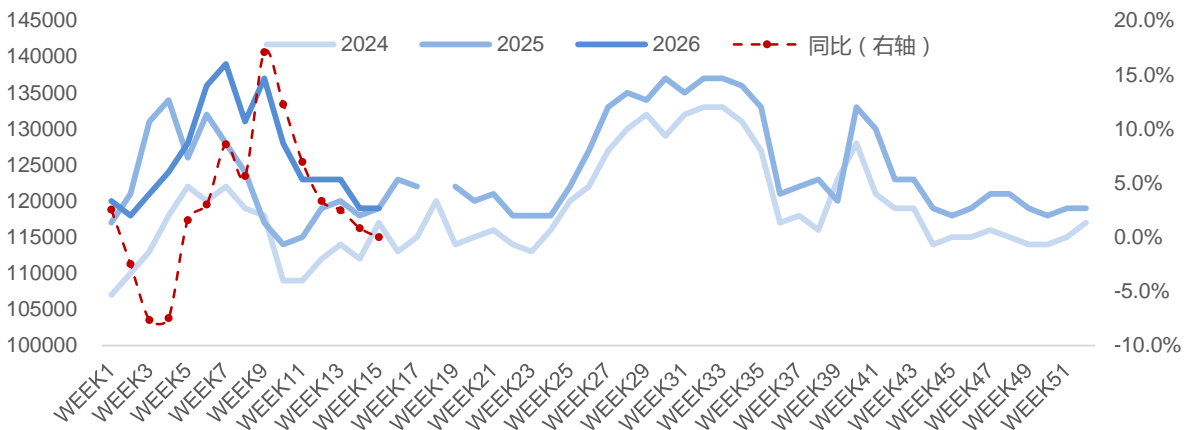
1. 行业总览：国内航线需求稳健提升，国际航线表现强势

国内航线：2026 年 3 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 11.4%，环比 2 月下降 3.3%。同比增长较明显主要系去年同期需求端偏弱，航司压缩了运力投放。今年一方面春节错峰导致 3 月吃到了春运尾部的需求，另一方面，需求端本身的恢复也使得航司在运力投放上不用束手束脚。

客座率方面，3 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 1.5pct，提升较为明显，特别是在运力投放同比两位数增长的情况，客座率依旧提升，说明今年 3 月的需求是明显优于去年的。3 月客座率环比 2 月下降约 1.8pct，主要系春运结束，行业从旺季向淡季转换。

分航司看，国航、东航与春秋的客座率同比提升较明显，都超过去年同期 2pct 以上，国航 3 月客座率同比提升高达 3.8pct，与去年同期基数低有关。环比来看，旺季过后大部分航司 3 月客座率都环比下滑，但东航环比 2 月基本持平，说明东航在机票销售策略上倾向于维持高客座率。

图 1：3 月民航保障航班数（国内+国际）增速较高，但 4 月增速明显下降，与油价大幅提升有一定关系（架次）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

国际航线：26 年 3 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年提升约 9.5%，环比 2 月则下降约 3.1%。客座率方面，3 月国际航线客座率非常强势，同比增长高达约 9.3pct，其中国航、吉祥客座率同比提升超 10pct；环比看，航司整体客座率较 2 月也提升约 5.1pct，提升非常明显。

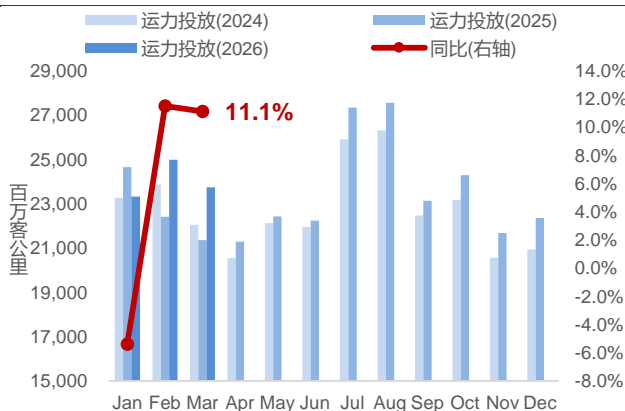
我们认为 3 月航司客座率的强势表现与中东局势不稳定导致的航线结构变化有关。今年 2 月以来中东政局动荡，导致在中东地区中转的航班数量受到抑制。从中国起飞在中东中转后再飞往欧洲的航班数量减少直接利好中国直飞欧洲的航线，供给端收缩导致中欧直飞航线需求旺盛，票价与客座率显著上涨。国航由于国际航线特别是中欧航线占比较高，受益也最为明显。

燃油附加费上调：中东局势升级导致油价短期快速上涨，4 月国内航空煤油出厂价升至 9742 元/吨，环比 3 月跳升 75% 左右。受此影响自 2026 年 4 月 5 日零时起，航司调整国内航线旅客运输燃油附加费。其中，800 公里（含）以下航线由 10 元上调至 60 元，800 公里以上航线由 20 元上调至 120 元。从历史上看，油价上涨对航司的影响强弱主要取决于需求端是否景气，若需求端景气，则航司可以将成本增长向乘客转嫁，但若本身需求就较为低迷，则会加重航司间的价格竞争。目前我们观察到行业需求有逐步复苏的趋势，油价上涨导致的负面影响可以一定程度向票价端转嫁，同时也可以通过国际线的高收益来弥补，因此我们认为航司目前的处境并不像市场预期的那么悲观。

2. 国内航线运力投放：3 月运力投放同比提升较明显

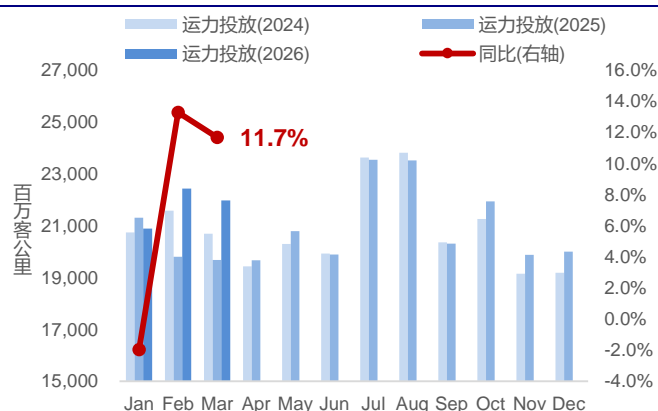
2026 年 3 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 11.4%，环比 2 月下降 3.3%。同比增长较明显主要系去年同期需求端偏弱，航司压缩了运力投放。今年一方面春节错峰导致 3 月吃到了春运尾部的需求，另一方面，需求端本身的恢复也使得航司在运力投放上不用束手束脚。

图 2：南航 3 月国内运力投放同比提升 11.1%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 3：国航 3 月国内运力投放同比提升 11.7%

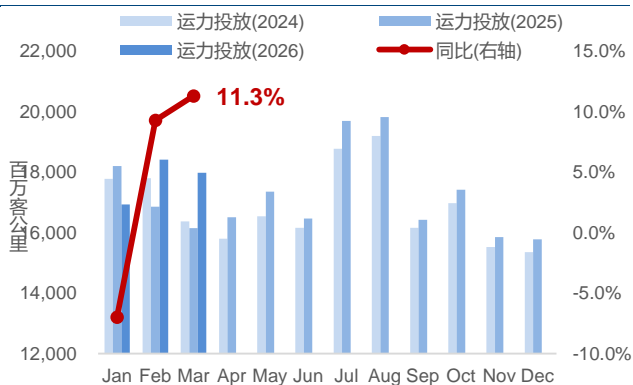


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

分航司看，3 月春秋运力投放同比增速高于均值，海航与吉祥增速略低于均值，三大航运力投放增速则较为一致。

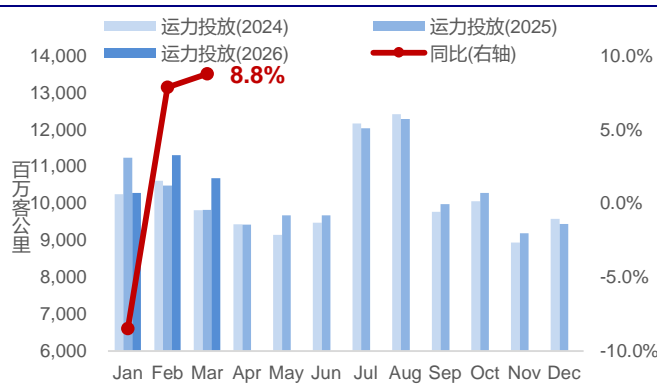
环比看，中型航司的运力投放环比 2 月变化不大，大航则都有一定的缩减。我们认为 3 月虽然是国内线淡季，但需求端好于预期，导致中型航司选择维持较高的运力投放水平。

图 4：东航 3 月国内运力投放同比提升 11.3%



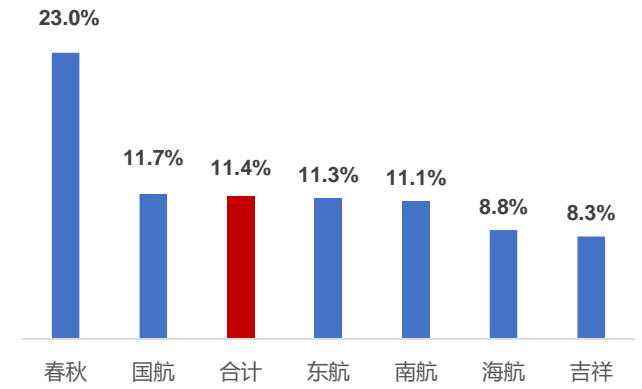
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 5：海航 3 月国内运力投放同比提升 8.8%



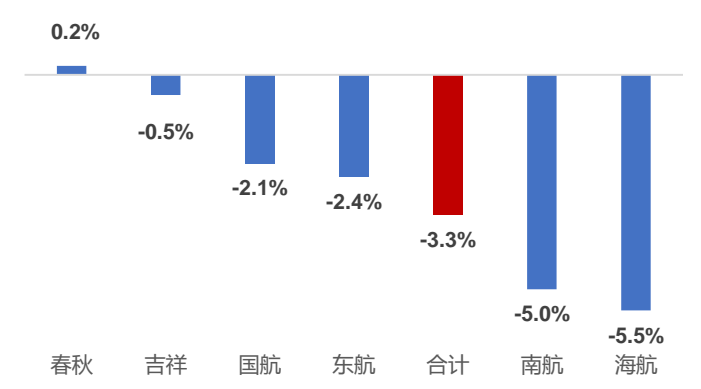
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 6：3 月上市航司国内航线运力投放同比提升 11.4%



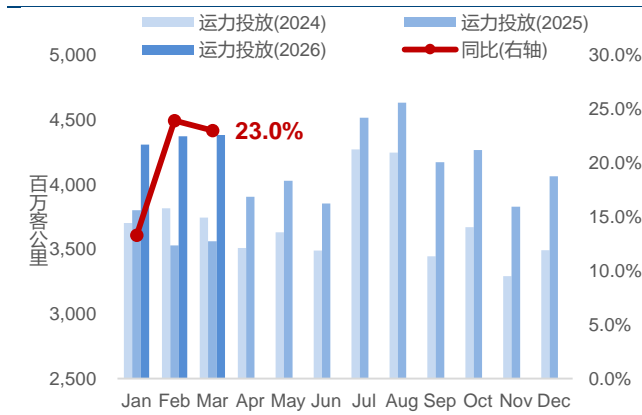
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 7：3 月上市航司国内航线运力投放环比 2 月下降 3.3%



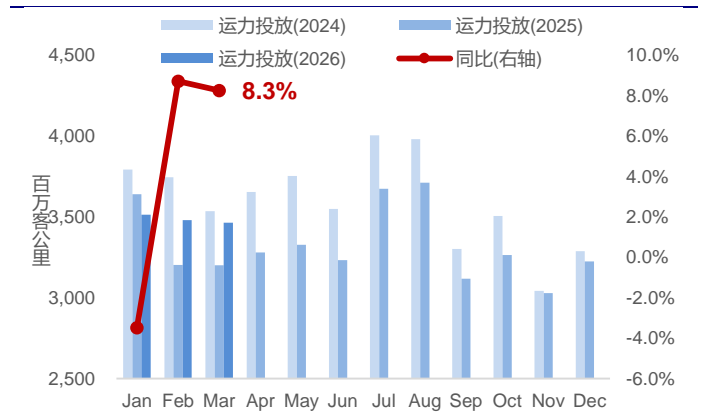
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 8：春秋 3 月国内运力投放同比提升 23.0%



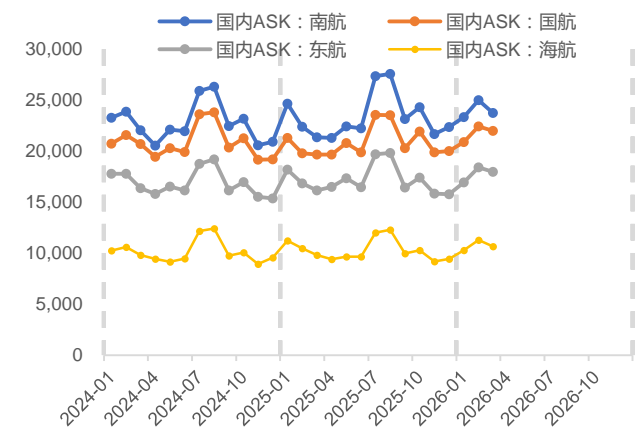
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 9：吉祥 3 月国内运力投放同比提升 8.3%



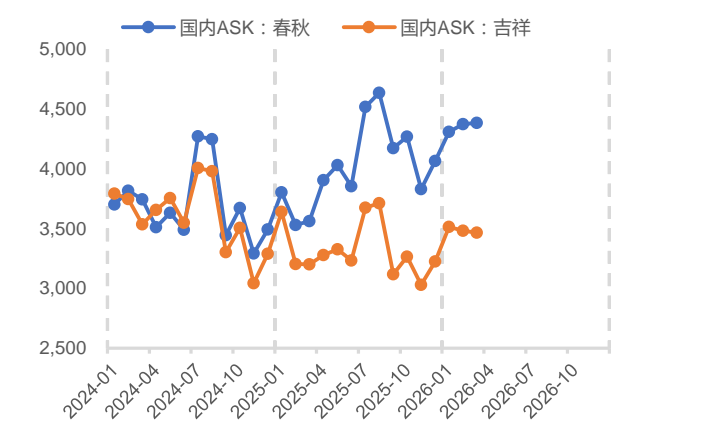
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 10：3 月大航国内运力投放环比略降（百万客公里）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 11：3 月春秋与吉祥运力投放环比基本持平（百万客公里）

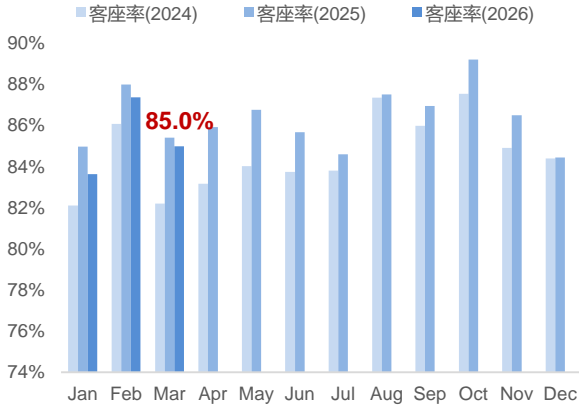


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

3. 国内航线客座率：客座率同比提升，淡季需求稳健，明显优于去年同期

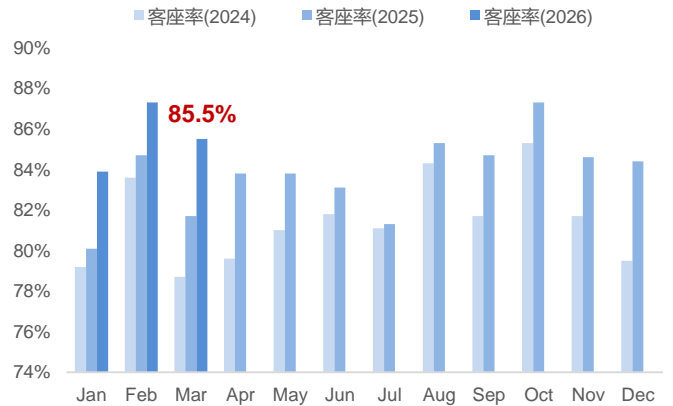
2026 年 3 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 1.5pct，提升较为明显，特别是在运力投放同比两位数增长的情况，客座率依旧提升，说明今年 3 月的需求是明显优于去年的。3 月客座率环比 2 月下降约 1.8pct，主要系春运结束，行业从旺季向淡季转换。

图 12：南航国内航线客座率同比下降 0.4 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

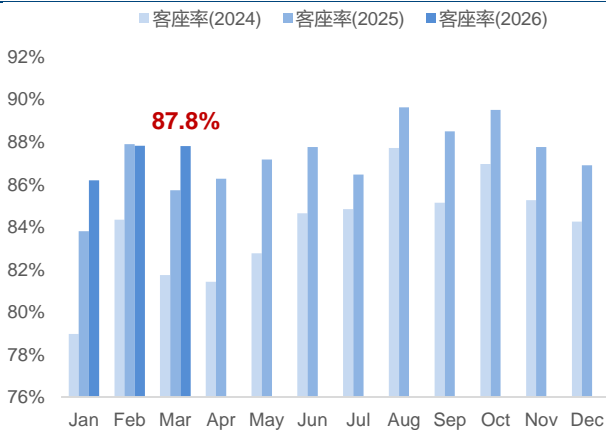
图 13：国航国内航线客座率同比提升 3.8 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

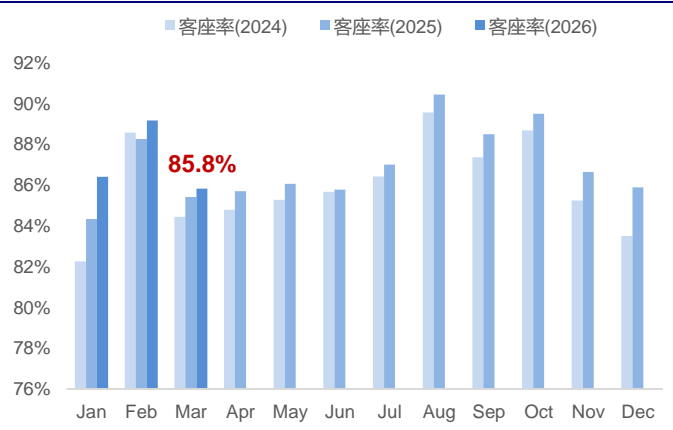
分航司看，国航、东航与春秋的客座率同比提升较明显，都超过去年同期 2pct 以上，国航 3 月客座率同比提升高达 3.8pct，与去年同期基数低有关。环比来看，旺季过后大部分航司 3 月客座率都环比下滑，但东航环比 2 月基本持平，说明东航在机票销售策略上倾向于维持高客座率。

图 14：东航国内航线客座率同比提升 2.1 个百分点



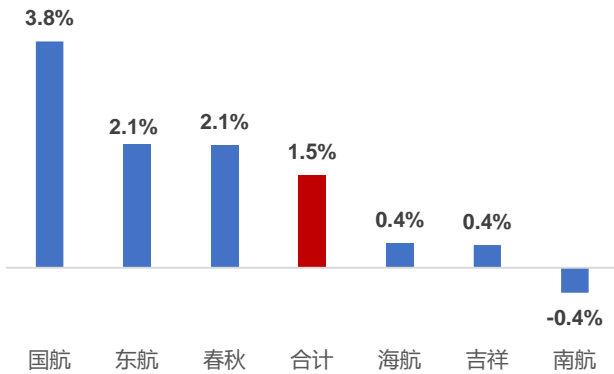
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 15：海航国内航线客座率同比提升 0.4 个百分点



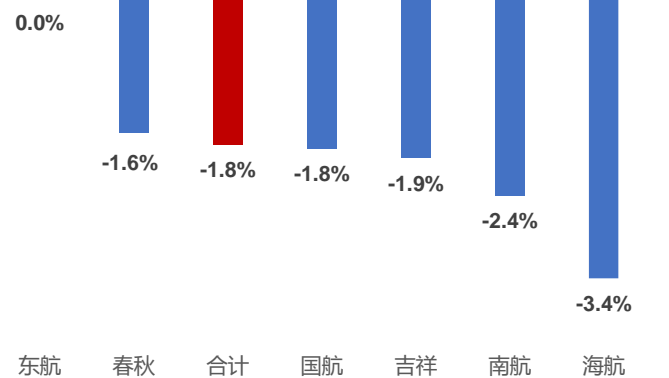
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 16：3 月国内航线客座率同比提升 1.5pct



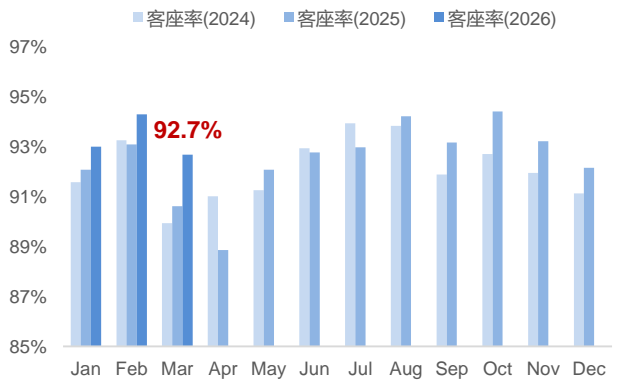
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 17：3 月国内航线客座率较 2 月环比下降约 1.8pct



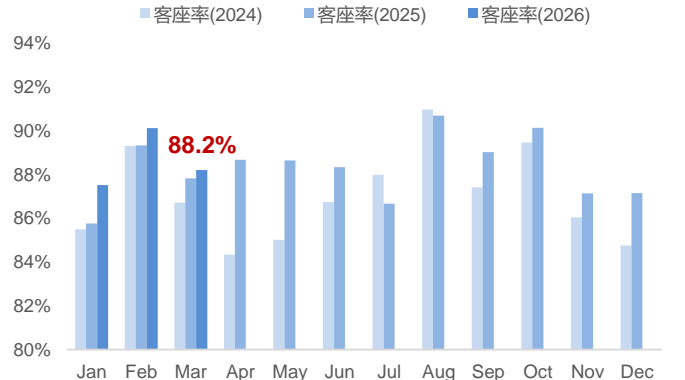
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 18：春秋国内航线客座率同比提升 2.1 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

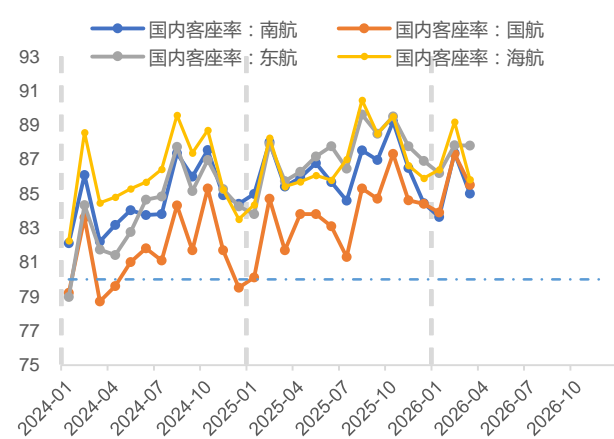
图 19：吉祥国内航线客座率同比提升 0.4 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

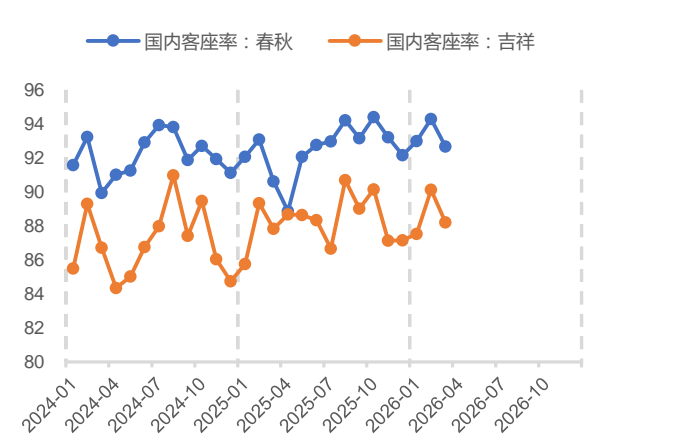
综合运力投放与客座率的指标看，今年 3 月国内航线在运力投放较高增长的同时维持了高客座率，表现出淡季不淡的特征，航空业需求端的恢复较为明显。

图 20：3 月大航国内客座率环比下降 (%)



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 21：3 月春秋吉祥客座率环比下降 (%)

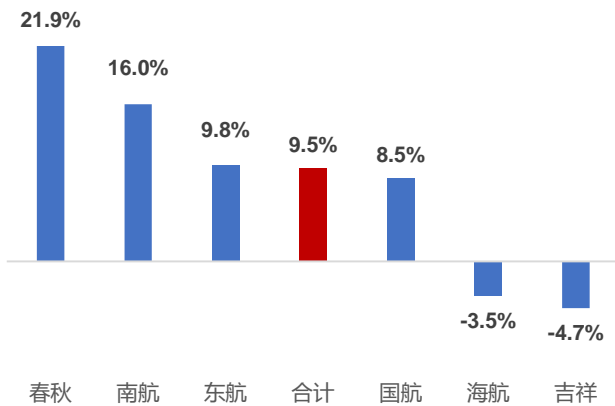


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

4. 国际航线：客座率大幅提升，中东局势动荡利好中欧直飞航线

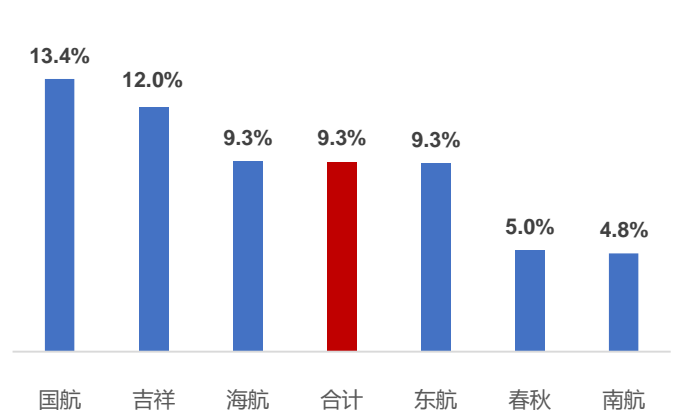
国际航线方面，26 年 3 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年提升约 9.5%，环比 2 月则下降约 3.1%。客座率方面，3 月国际航线客座率非常强势，同比增长高达约 9.3pct，其中国航、吉祥客座率同比提升超 10pct；环比看，航司整体客座率较 2 月也提升约 5.1pct，提升非常明显。

图 22：3 月国际航线运力投放同比增长约 9.5%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

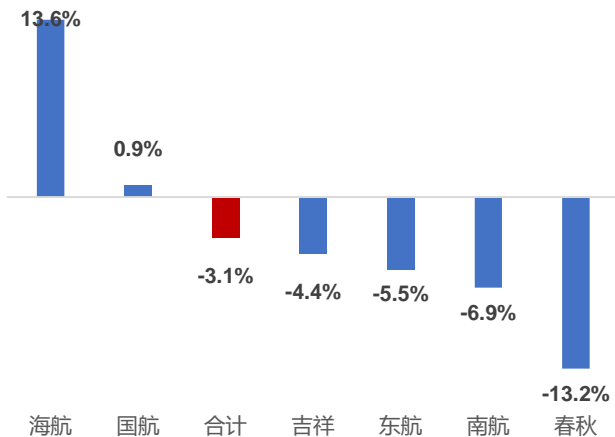
图 23：国际航线客座率同比提升 9.3pct



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

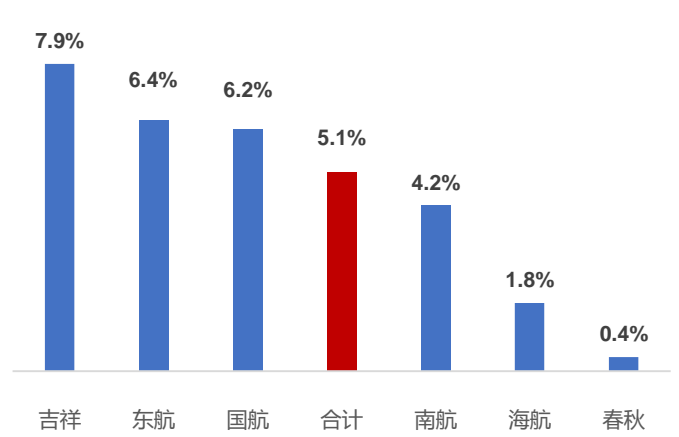
我们认为 3 月航司客座率的强势表现与中东局势不稳定导致的航线结构变化有关。今年 2 月以来中东政局动荡，导致在中东地区中转的航班数量受到抑制。从中国起飞在中东中转后再飞往欧洲的航班数量减少直接利好中国直飞欧洲的航线，供给端收缩导致中欧直飞航线需求旺盛，票价与客座率显著上涨。国航由于国际航线特别是中欧航线占比较高，受益也最为明显。

图 24：3 月国际航线运力投放环比 2 月下降 3.1%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

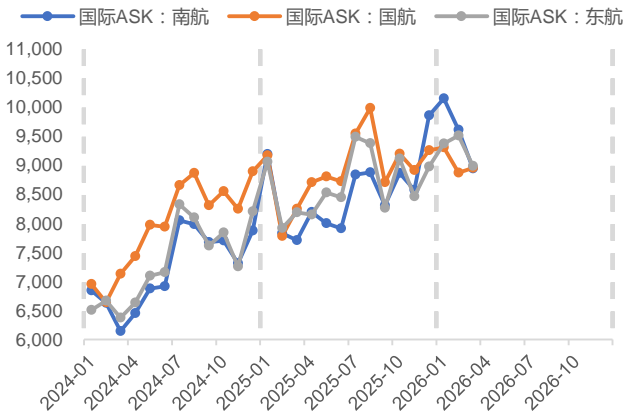
图 25：国际航线客座率环比 2 月提升 5.1pct



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

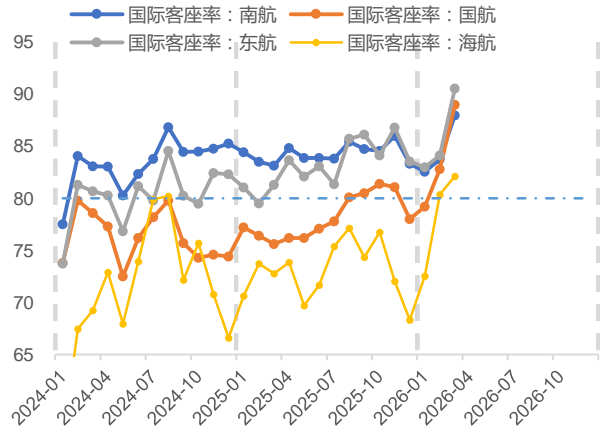
整体来说，3 月国际航线虽然供给端受到一定限制（飞往中东的中转航班减少），但由此带来的中欧直飞航线票价和客座率的提升使得航司大为受益，即使考虑油价的上涨导致的成本增长，3 月航司欧线的收益也会明显高于往年水平。

图 26：大航 3 月国际运力投放环比略降（百万客公里）



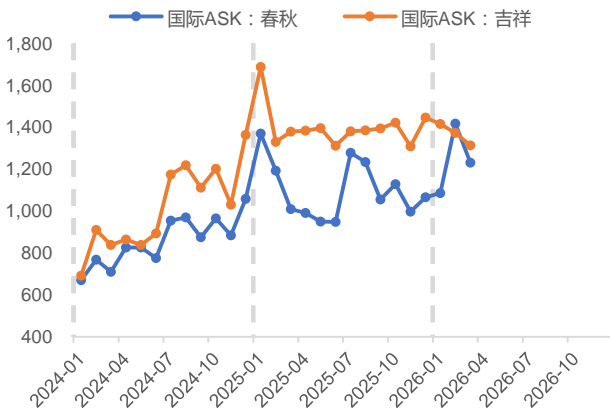
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 27：大航国际客座率环比大幅提升（%）



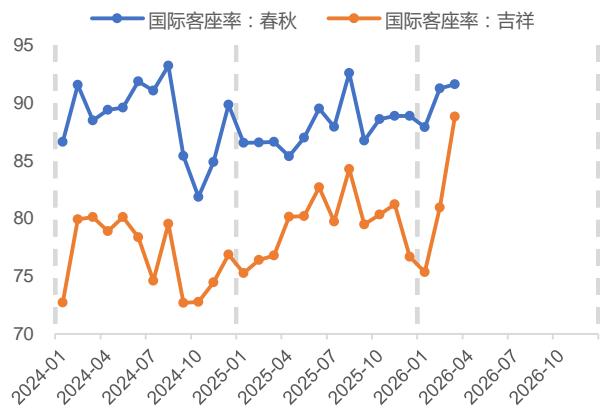
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 28：春秋与吉祥国际运力投放环比下降（百万客公里）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 29：吉祥国际客座率环比大幅提升（%）

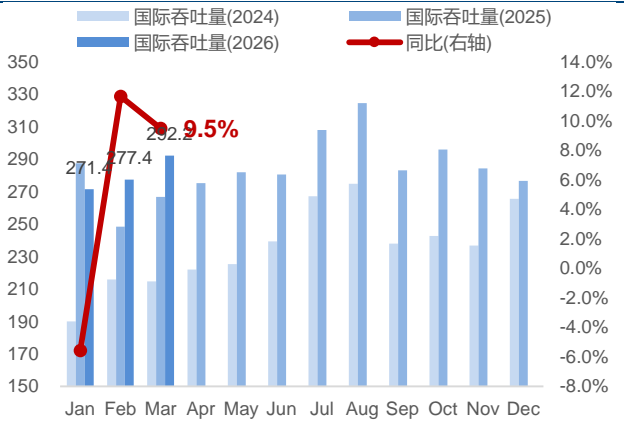


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

5. 机场国际吞吐量：首都与白云机场国际旅客吞吐量增速维持高水平

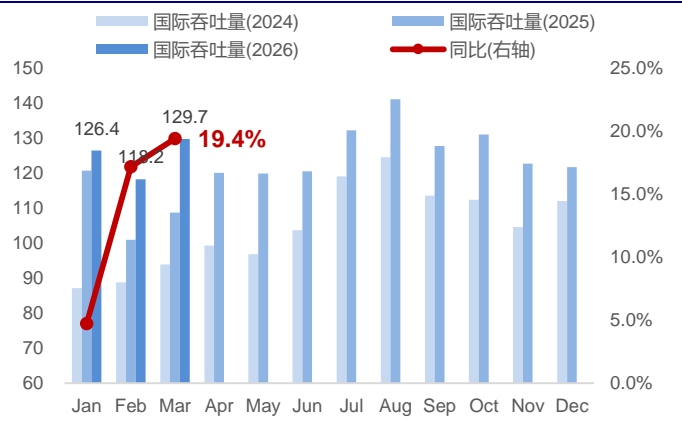
3 月上海、首都、白云和深圳机场的国际旅客吞吐量同比增长分别为 9.5%、19.4%、24.7%和 8.6%。若对比 19 年，则上海、首都、白云和深圳的国际线旅客吞吐量分别达到 19 年同期的 108%、70%、104%和 124%，首都和白云机场增长势头较为明显。

图 30：上海机场国际旅客吞吐量同比提升 9.5%



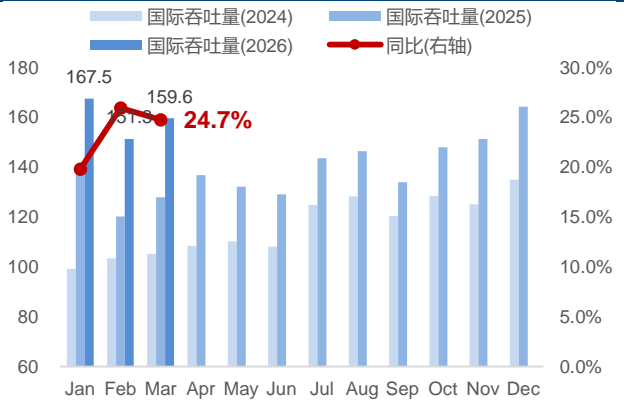
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 31：首都机场国际旅客吞吐量同比增长 19.4%



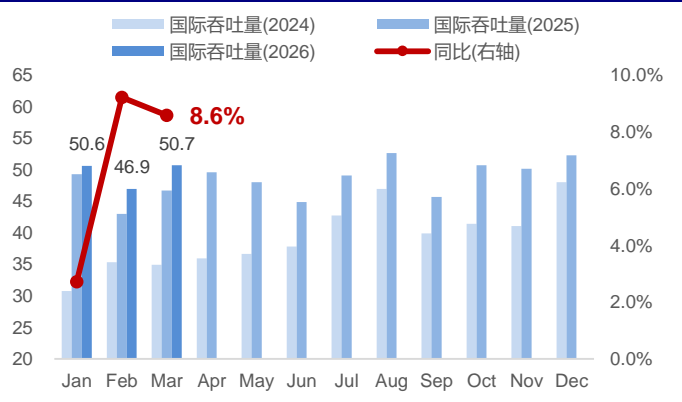
资料来源：东兴证券研究所

图 32：白云机场国际旅客吞吐量同比增长 24.7%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 33：深圳机场国际旅客吞吐量同比增长 8.6%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

6. 风险提示

宏观经济下行；民航政策变化；安全事故；油价汇率大幅波动；异常天气因素、国际局势变动等。

相关报告汇总

报告类型	标题	日期
行业普通报告	快递行业 2026 年 1-2 月数据点评：反内卷持续发力，通达系单票收入同比提升明显	2026-03-25
行业普通报告	航空机场 2026 年 2 月数据点评：春运表现良好，中东局势动荡利好中欧直飞航线	2026-03-18
行业普通报告	航运行业：伊朗局势升级，保障原油运输成关注焦点，油运运价持续景气	2026-03-01
行业普通报告	航空机场 2026 年 1 月数据点评：春节错期导致 1 月数据平淡，春运数据表现良好	2026-02-25
行业普通报告	快递行业 2025 年 12 月数据点评：件量增速继续探底，单票收入维持稳定	2026-01-22
行业普通报告	航空机场 2025 年 12 月数据点评：国内线表现明显优于 24 年，国际线供给略有过剩	2026-01-16
行业普通报告	快递 2025 年 11 月数据点评：件量增速降至低谷，申通完成对丹鸟并表	2025-12-23
行业普通报告	航空机场 2025 年 11 月数据点评：国内供需继续改善，日本航线影响整体可控	2025-12-16
行业深度报告	交通运输行业 2026 年投资策略：聚焦反内卷受益板块及高确定性个股	2025-12-10
行业普通报告	快递 10 月数据点评：件量增速降至较低水平，双十一热度略低预期	2025-11-21
公司普通报告	皖通高速 (600012.SH)：所得税影响导致四季度业绩略低预期，路费收入增长稳健	2026-04-02
公司普通报告	越秀交通基建 (01052.HK)：大广南资产减值拖累盈利，26 年并表秦滨高速贡献增量	2026-04-01
公司普通报告	中通快递-W (02057.HK)：Q4 市场份额重回增长，现金回购与提升分红优化股东回报	2026-03-30
公司普通报告	越秀交通基建 (01052.HK)：收购秦滨高速，显著利好公司业绩与持续运营能力	2025-12-18
公司普通报告	中通快递-W (02057.HK)：反内卷带动公司盈利水平修复	2025-11-26
公司普通报告	皖通高速 (600012.SH)：宣广全线贯通带动收入高增，三季度业绩略超预期	2025-11-04
公司普通报告	圆通速递 (600233.SH)：价格战导致盈利小幅下降，成本端优化明显	2025-08-28
公司普通报告	圆通速递 (600233.SH)：盈利短期承压，优化服务提升长期竞争力	2025-05-06

资料来源：东兴证券研究所

分析师简介

曹奕丰

复旦大学数学与应用数学学士，金融数学硕士，9 年投资研究经验，2015-2018 年就职于广发证券发展研究中心，2019 年加盟东兴证券研究所，专注于交通运输行业研究。

分析师承诺

负责本研究报告全部或部分内容的每一位证券分析师，在此申明，本报告的观点、逻辑和论据均为分析师本人研究成果，引用的相关信息和文字均已注明出处。本报告依据公开的信息来源，力求清晰、准确地反映分析师本人的研究观点。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与、未来也将不会与本报告中的具体推荐或观点直接或间接相关。

风险提示

本证券研究报告所载的信息、观点、结论等内容仅供投资者决策参考。在任何情况下，本公司证券研究报告均不构成对任何机构和个人的投资建议，市场有风险，投资者在决定投资前，务必要审慎。投资者应自主作出投资决策，自行承担投资风险。

免责声明

本研究报告由东兴证券股份有限公司研究所撰写，东兴证券股份有限公司是具有合法证券投资咨询业务资格的机构。本研究报告中所引用信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

我公司及报告作者在自身所知情的范围内，与本报告所评价或推荐的证券或投资标的的存在法律禁止的利害关系。在法律许可的情况下，我公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。本报告版权仅为我公司所有，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、刊发，需注明出处为东兴证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

本研究报告仅供东兴证券股份有限公司客户和经本公司授权刊载机构的客户使用，未经授权私自刊载研究报告的机构以及其阅读和使用者应慎重使用报告、防止被误导，本公司不承担由于非授权机构私自刊发和非授权客户使用该报告所产生的相关风险和法律责任。

行业评级体系

公司投资评级（A 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普 500 指数）：
以报告日后的 6 个月内，公司股价相对于同期市场基准指数的表现为标准定义：

强烈推荐：相对强于市场基准指数收益率 15% 以上；

推荐：相对强于市场基准指数收益率 5%~15% 之间；

中性：相对于市场基准指数收益率介于-5%~+5% 之间；

回避：相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上。

行业投资评级（A 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生指数，美国市场基准为标普 500 指数）：
以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于同期市场基准指数的表现为标准定义：

看好：相对强于市场基准指数收益率 5% 以上；

中性：相对于市场基准指数收益率介于-5%~+5% 之间；

看淡：相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上。

东兴证券研究所

北京	上海	深圳
西城区金融大街 5 号新盛大厦 B 座 16 层	虹口区杨树浦路 248 号瑞丰国际大厦 23 层	福田区益田路 6009 号新世界中心 46F
邮编：100033	邮编：200082	邮编：518038
电话：010-66554070	电话：021-25102800	电话：0755-83239601
传真：010-66554008	传真：021-25102881	传真：0755-23824526