

航空机场 2026 年 6 月数据点评：静待旺季需求回升及航油价格回落

2026 年 7 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 6 月运营数据，受淡季与高油价双重影响，航司经营数据承压。

国内航线：淡季需求端承压，客座率同比与环比皆有下滑

2026 年 6 月上市公司国内航线运力投放同比下降约 4.0%，环比 5 月下降 0.6%。航油价格虽高位回落，但依旧明显高于美伊冲突前。此外 6 月属于行业淡季，在淡季与油价的双重压力下，大型航司倾向于收紧运力投放。但相比油价更高的 5 月，6 月航司的运力投放同比降幅有所收窄。

客座率方面，6 月上市公司整体客座率较 25 年同期下降约 0.6pct，环比 5 月下降 1.4pct，客座率表现略低于预期，我们认为油价提升导致的票价上涨确实短期影响了行业需求。若航油价格后续逐步回落，则需求有望缓慢恢复。

分航司看，除国航客座率同比略有提升外，其余航司客座率同比皆下滑。国航同比提升主要系去年同期基数偏低。环比看，上市航司客座率较 5 月皆下滑，下滑幅度在 1-2pct 之间，可以看出 6 月客座率的承压是行业整体性的。

国际航线：运力投放同比基本持平，客座率维持较高水平

国际航线方面，26 年 6 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年基本持平，环比 5 月下降约 3.3%，主要系季节性影响。客座率方面，6 月国际航线客座率同比提升 3.5pct，环比提升约 0.7pct。

6 月国际航线的数据表现与 5 月差距不大。由于美伊冲突导致部分航线供给收缩，叠加高油价导致的全球航司投放整体性收紧，国际线整体客座率目前稳定在较高水平。

从细分结构角度看，当前国际长航线更多受益于供给端的收紧，但短途航线运力依旧较为充裕，这使得以短途国际航线为主的航司在数据指标上有所承压，例如春秋及海航 6 月的国际运力投放有明显压缩，客座率环比下降；国际长航线占比较高的国航表现则依旧较为优秀。

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

综合运力投放与客座率的指标看，6 月淡季叠加高油价导致航司普遍承压，行业运力投放与客座率的同比环比数据皆有不同程度下滑。当前航油价格较美伊冲突前还高出 30-40%，但考虑到布伦特原油价格已经较高位明显回落，甚至一度降至美伊冲突前的水平，我们预计后续航油价格也有望逐步回落，高油价对运力投放的压制会继续缓解。因此我们建议静待旺季需求回升以及航油价格下降。标的方面，航司当前股价已经反映了市场较为悲观的预期，我们建议左侧配置，优先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。

未来 3-6 个月行业大事：

2026-8-10 民航局公布 2026 年 7 月民航运行数据

2026-8-15 起上市公司披露 2026 年 7 月运行数据

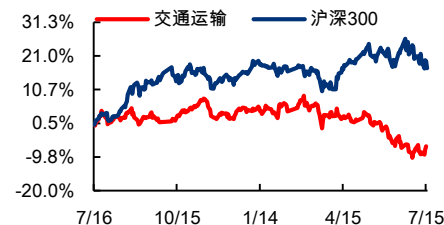
资料来源：民航局官网，上市公司公告

行业基本资料

占比%

股票家数	124	2.77%
行业市值(亿元)	30527.73	2.6%
流通市值(亿元)	27051.6	2.78%
行业平均市盈率	17.16	/

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

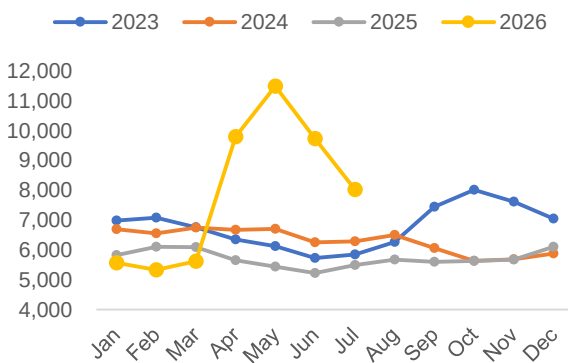
执业证书编号：

S1480519050005

1. 行业总览：淡季叠加高油价，运力投放与客座率双降

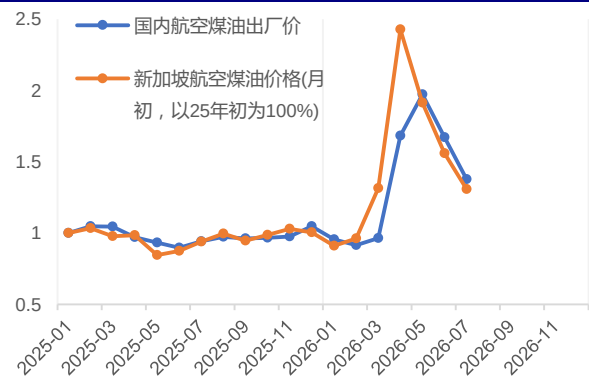
国内航线：2026 年 6 月上市公司国内航线运力投放同比下降约 4.0%，环比 5 月下降 0.6%。在航油价格依旧明显高于美伊冲突前的背景下，由于燃油附加费并不能完全对冲成本增长，且票价提升对可选消费形成一定抑制，航司会倾向于通过缩减航班的方式维持票价与客座率，保证自身的收益水平。此外 6 月属于行业淡季，在淡季与油价的双重压力下，大型航司倾向于收紧运力投放。但相比油价更高的 5 月，6 月航司的运力投放同比降幅有所收窄。

图 1：7 月初国内航空煤油出厂价降至 8000 元/吨左右



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

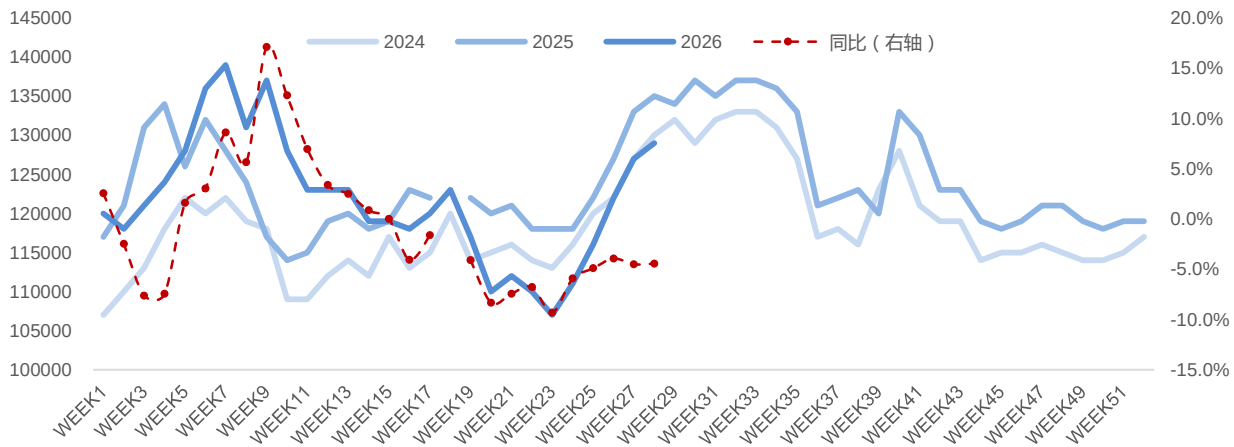
图 2：航油价格较美伊开战前依旧高 30% 以上



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

我们预计后续高油价对运力投放的压制会继续缓解。布伦特原油价格已经较高位明显回落，甚至一度降至美伊冲突前的水平。当前航油价格较冲突前还高出 30-40%，我们认为后续航油价格也有望缓慢下降。

图 3：6 月及 7 月初民航保障航班数（国内+国际）同比略降，主要系油价提升航司控量（架次）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

客座率方面，6 月上市公司整体客座率较 25 年同期下降约 0.6pct，环比下降 1.4pct，客座率表现略低于我们预期，我们认为油价提升导致的票价提升确实短期影响了行业需求。

分航司看，除国航客座率同比略有提升外，其余航司客座率同比皆下滑。国航同比提升主要系去年同期基数偏低。环比看，上市航司客座率较 5 月皆下滑，下滑幅度在 1-2pct 之间，可以看出 6 月客座率的承压是行业整体性的。

综合运力投放与客座率的指标看，6 月淡季叠加高油价导致航司普遍承压，行业运力投放与客座率的同比环比数据皆有不同程度下滑。我们建议静待旺季需求回升以及航油价格下降。

国际航线：6 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年基本持平，环比 5 月下降约 3.3%，主要系季节性影响。客座率方面，6 月国际航线客座率同比提升 3.5pct，环比提升约 0.7pct。

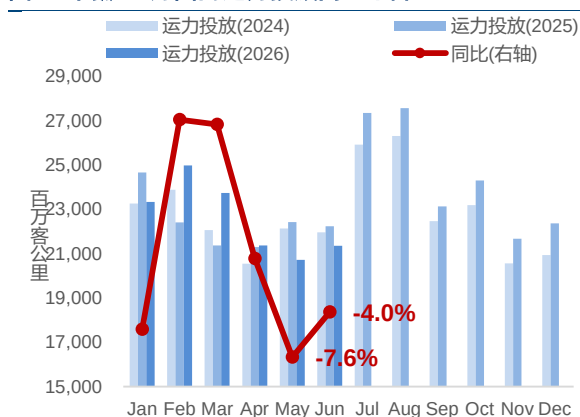
国际航线的数据表现与 5 月差距不大。由于美伊冲突导致部分航线供给收缩，叠加高油价导致的全球航司投放整体性收紧，国际线整体客座率目前稳定在较高水平。

细分结构来看，当前国际长航线更多受益于供给端的收紧，但短途航线运力依旧较为充裕，这使得以短途国际航线为主的航司在数据指标上承压，例如春秋及海航 6 月的国际运力投放有明显压缩，客座率环比下降。

2. 国内航线运力投放：航油价格高位回落，运力投放降幅有所收窄

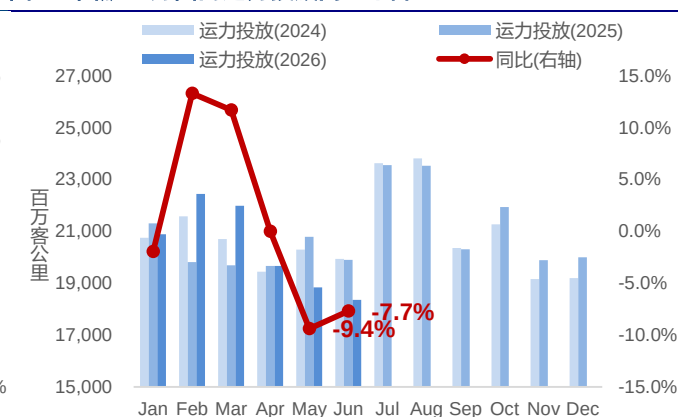
2026 年 6 月上市公司国内航线运力投放同比下降约 4.0%，环比 5 月下降 0.6%。在航油价格依旧明显高于美伊冲突前的背景下，由于燃油附加费并不能完全对冲成本增长，且票价提升对可选消费形成一定抑制，航司会倾向于通过缩减航班的方式维持票价与客座率，保证自身的收益水平。此外 6 月属于行业淡季，在淡季与油价的双重压力下，大型航司倾向于收紧运力投放。但相比油价更高的 5 月，6 月航司的运力投放同比降幅有所收窄。

图 4：南航 6 月国内运力投放同比下降 4.0%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

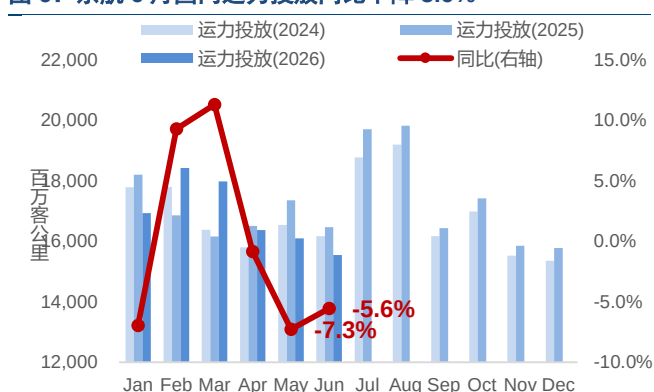
图 5：国航 6 月国内运力投放同比下降 7.7%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

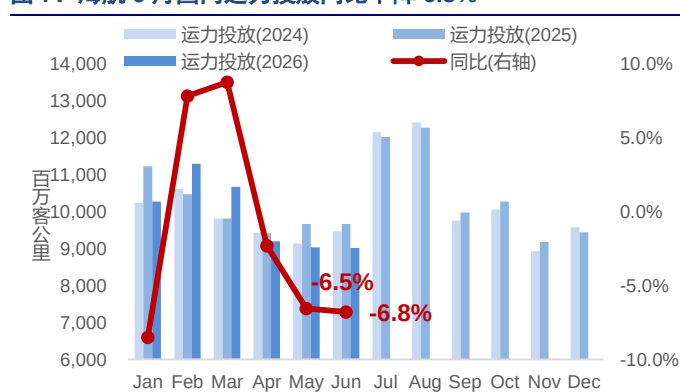
分航司看，春秋维持了逆势增投运力的倾向，我们认为一方面春秋的机队规模有所提升带动了运力投放增长，另一方面燃油附加费按照旅客数量收取，春秋的高客座率使得燃油附加费对其成本增长的对冲更加充分，在高油价环境下公司相对受益。吉祥运力投放略有增长，但主要系其去年受发动机供应短缺的影响，基数较低。其余航司运力投放皆受到油价较明显的压制。

图 6：东航 6 月国内运力投放同比下降 5.6%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

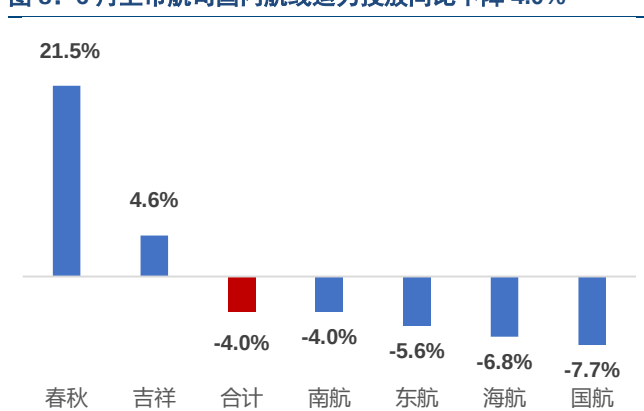
图 7：海航 6 月国内运力投放同比下降 6.8%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

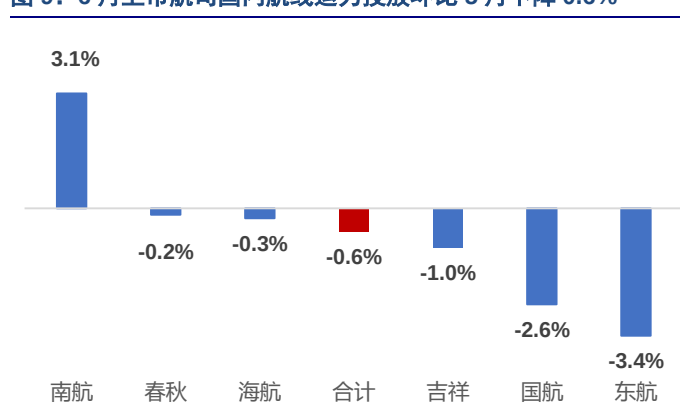
我们预计后续高油价对运力投放的压制会继续缓解。布伦特原油价格已经较高位明显回落，甚至一度降至美伊冲突前的水平。当前航油价格较冲突前还高出 30-40%，我们认为后续航油价格也有望缓慢下降。

图 8：6 月上市航司国内航线运力投放同比下降 4.0%



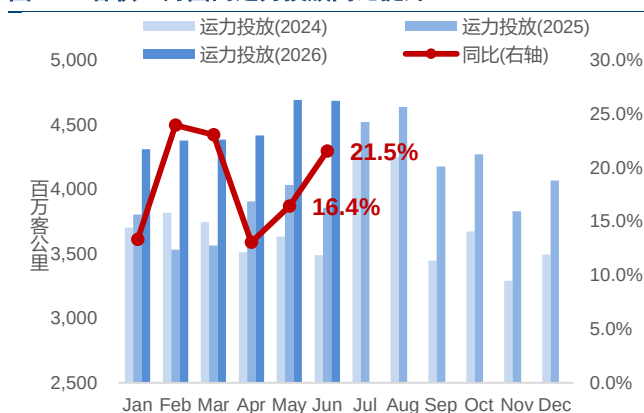
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 9：6 月上市航司国内航线运力投放环比 5 月下降 0.6%



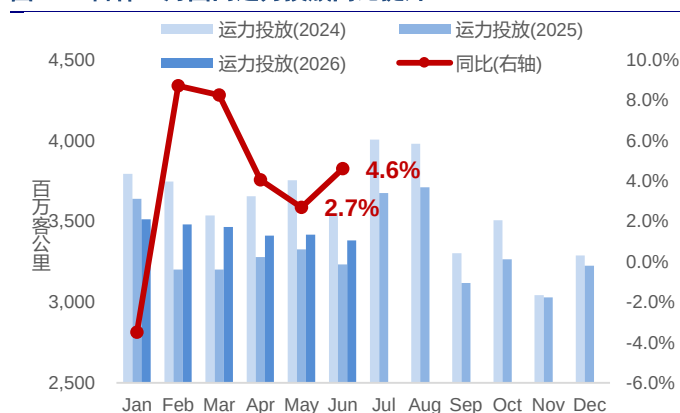
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 10：春秋 6 月国内运力投放同比提升 21.5%



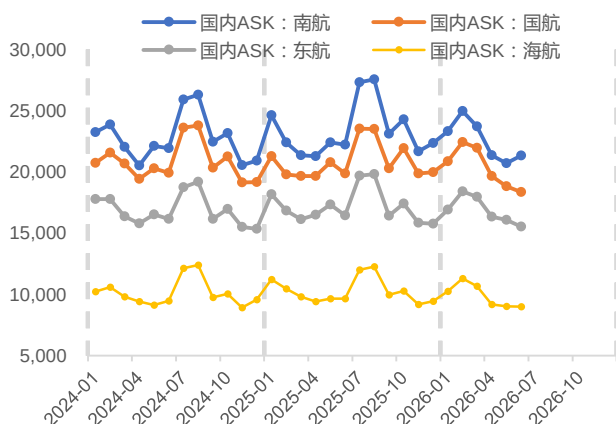
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 11：吉祥 6 月国内运力投放同比提升 4.6%



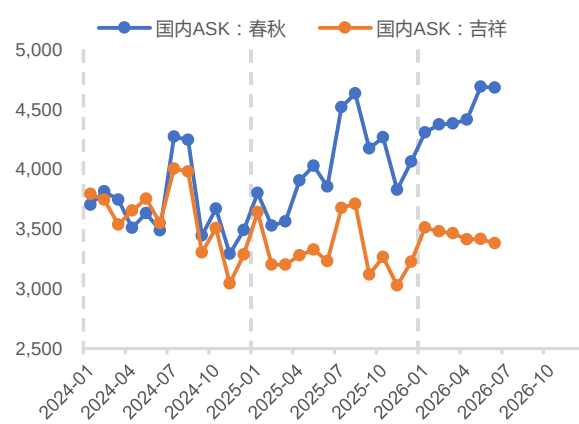
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 12：大航国内运力投放环比下降（百万客公里）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 13：6 月春秋吉祥运力投放环比略降（百万客公里）

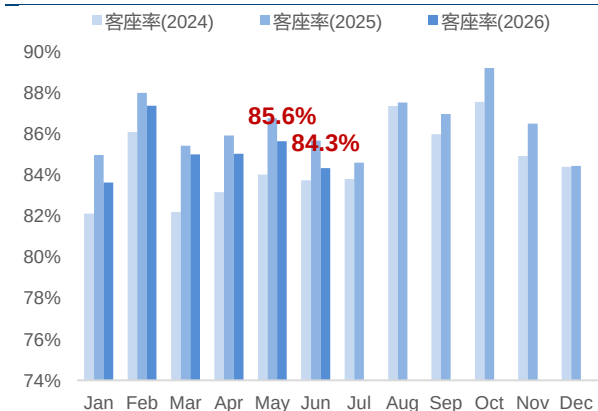


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

3. 国内航线客座率：淡季需求端承压，客座率同比与环比皆有下滑

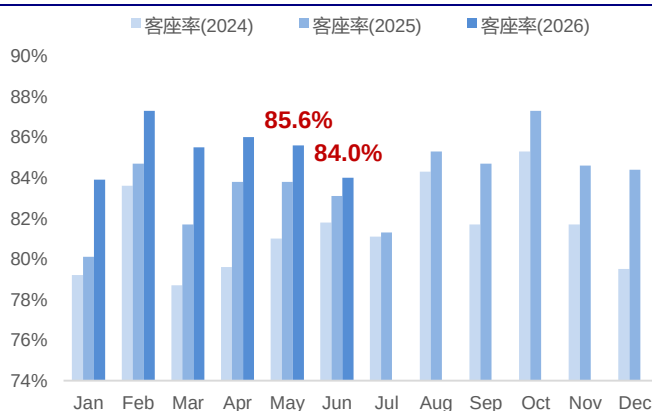
2026 年 6 月上市公司整体客座率较 25 年同期下降约 0.6pct，环比下降 1.4pct，客座率表现略低于我们预期，我们认为油价提升导致的票价提升确实短期影响了行业需求。若航油价格后续逐步回落，则需求有望缓慢恢复。

图 14：南航国内航线客座率同比下降 1.3 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

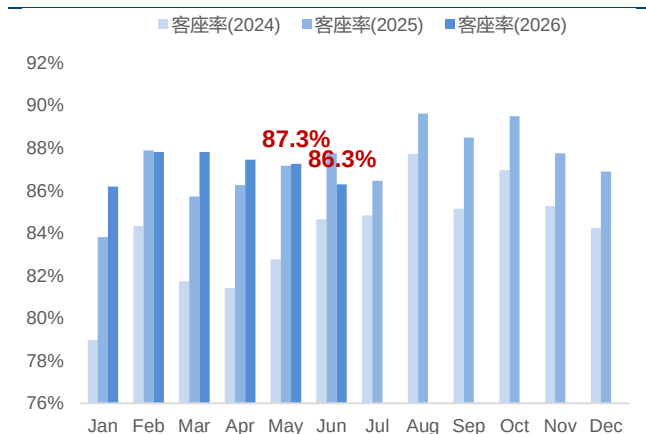
图 15：国航国内航线客座率同比提升 0.9 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

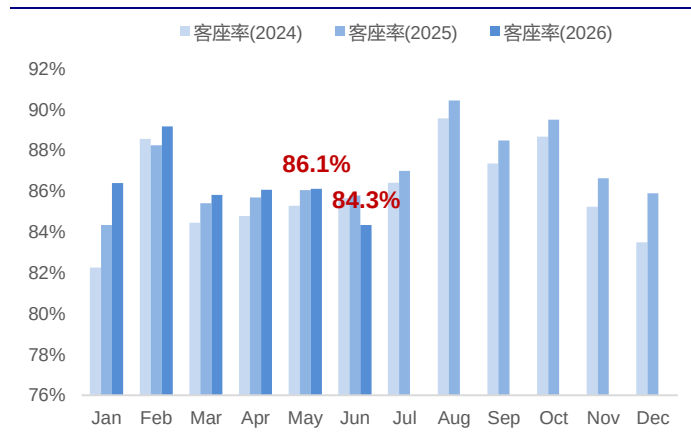
分航司看，除国航客座率同比略有提升外，其余航司客座率同比皆下滑。国航同比提升主要系去年同期基数偏低。环比看，上市航司客座率较 5 月皆下滑，下滑幅度在 1-2pct 之间，可以看出 6 月客座率的承压是行业整体性的。

图 16：东航国内航线客座率同比下降 1.5 个百分点



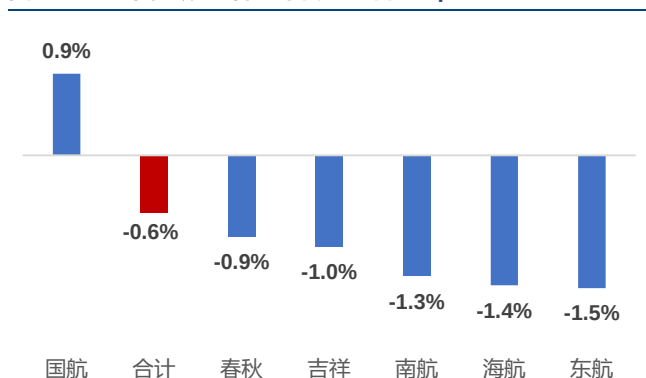
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 17：海航国内航线客座率同比下降 1.4 个百分点



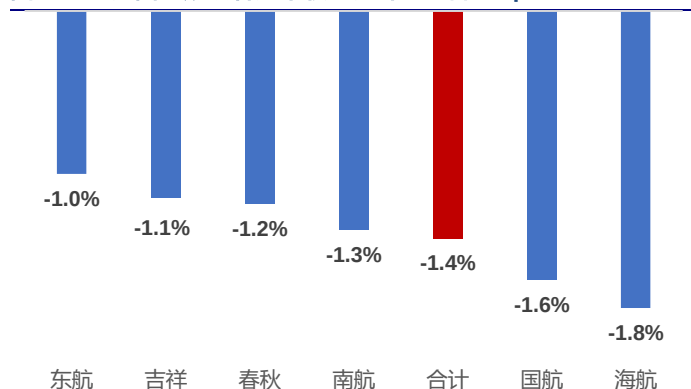
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 18：6 月国内航线客座率同比下降 0.6pct



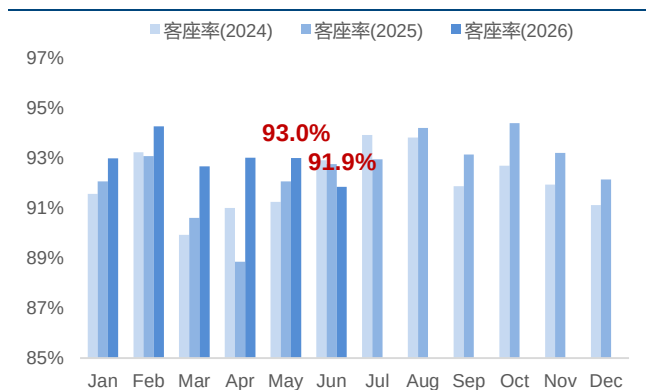
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 19：6 月国内航线客座率较 5 月环比下降 1.4pct



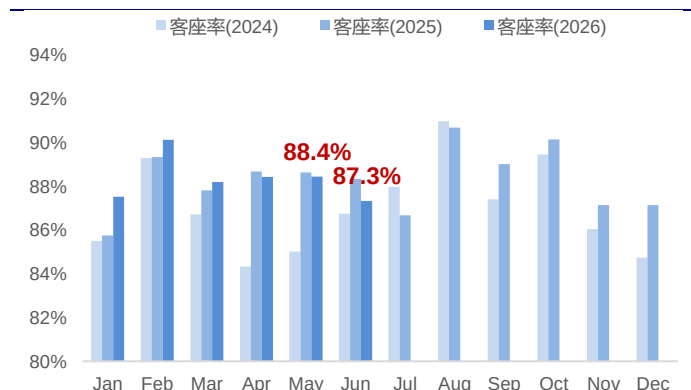
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 20：春秋国内航线客座率同比下降 0.9 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

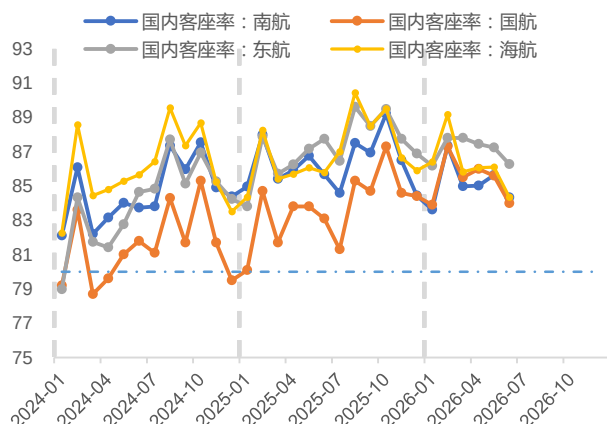
图 21：吉祥国内航线客座率同比下降 1.0 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

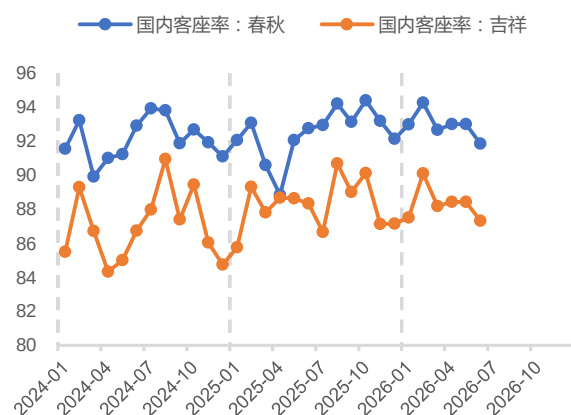
综合运力投放与客座率的指标看，6 月淡季叠加高油价导致航司普遍承压，行业运力投放与客座率的同比环比数据皆有不同程度下滑。预计受此影响，二季度航司业绩也会普遍承压。我们建议静待旺季需求回升以及航油价格下降。

图 22：6 月大航客座率环比下降（%）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 23：6 月春秋吉祥客座率环比下降（%）

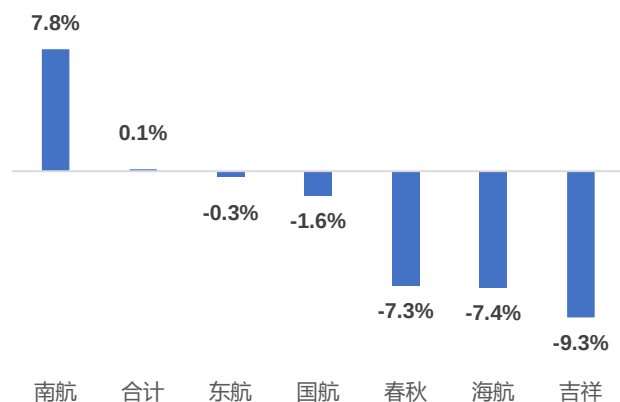


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

4. 国际航线：运力投放同比基本持平，客座率维持较高水平

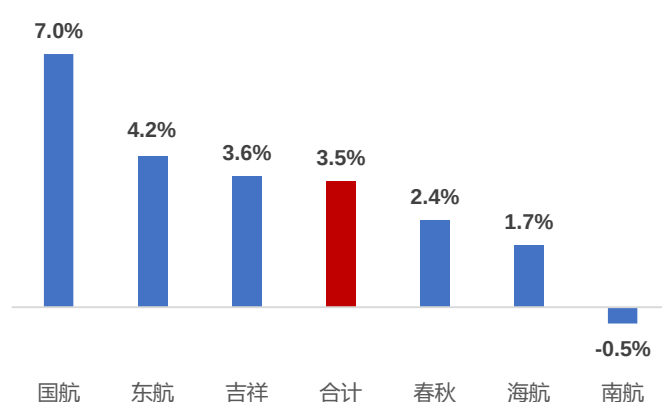
国际航线方面，26 年 6 月上市航司国际航线运力投放同比 25 年基本持平，环比 5 月下降约 3.3%，主要系季节性影响。客座率方面，6 月国际航线客座率同比提升 3.5pct，环比提升约 0.7pct。

图 24：6 月国际航线运力投放同比基本持平



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

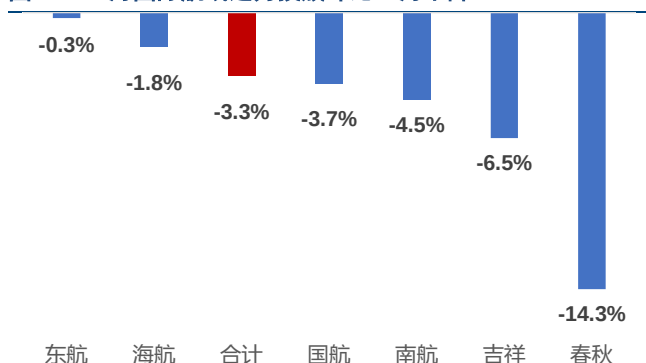
图 25：国际航线客座率同比提升 3.5pct



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

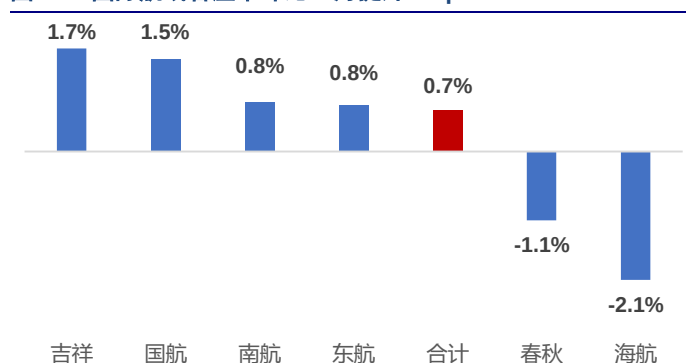
6 月国际航线的数据表现与 5 月差距不大。由于美伊冲突导致部分航线供给收缩，叠加高油价导致的全球航司投放整体性收紧，国际线整体客座率目前稳定在较高水平。

图 26：6 月国际航线运力投放环比 5 月下降 3.3%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

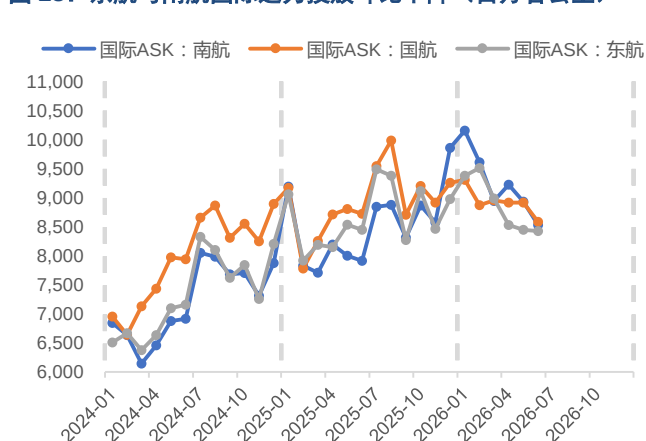
图 27：国际航线客座率环比 5 月提升 0.7pct



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

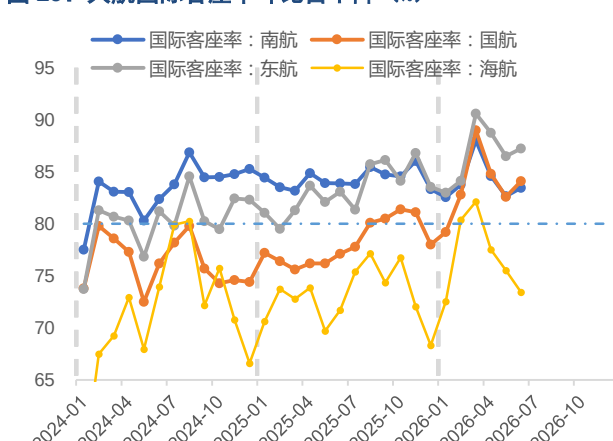
细分结构来看，当前国际长航线更多受益于供给端的收紧，但短途航线运力依旧较为充裕，这使得以短途国际航线为主的航司在数据指标上承压，例如春秋及海航 6 月的国际运力投放有明显压缩，客座率环比下降。

图 28：东航与南航国际运力投放环比下降（百万客公里）



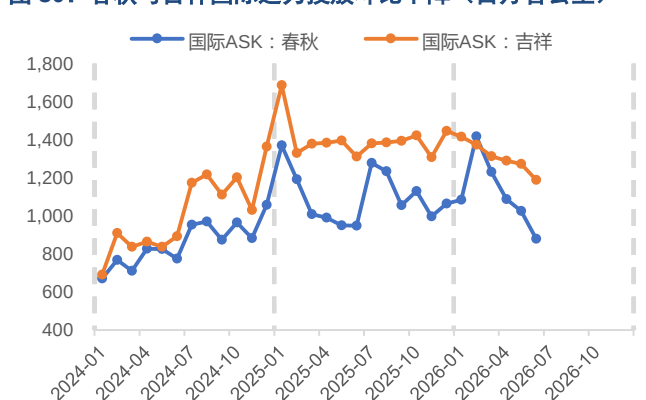
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 29：大航国际客座率环比皆下降（%）



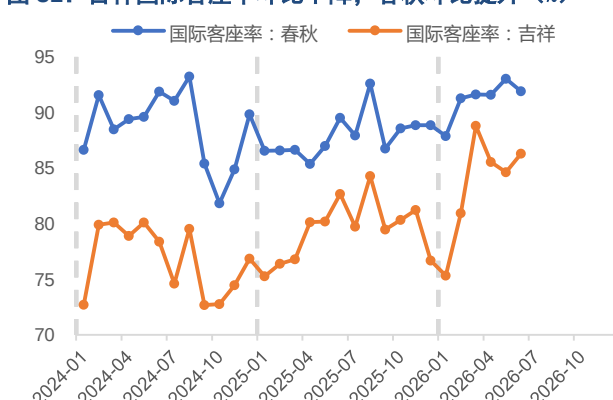
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 30：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 31：吉祥国际客座率环比下降，春秋环比提升（%）

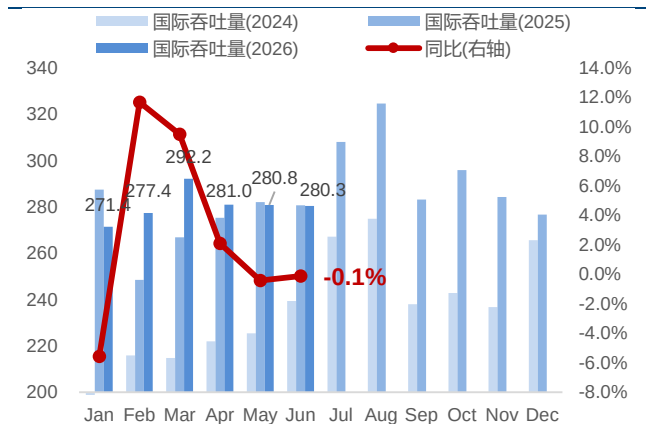


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

5. 机场国际吞吐量：主要机场国际旅客吞吐量增速维持较低水平

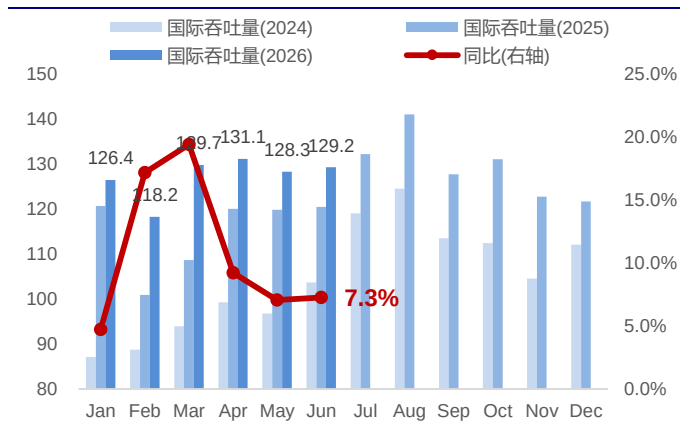
6 月上海、深圳机场的国际旅客吞吐量同比分别下降 0.1% 和 1.2%，首都机场与白云机场吞吐量分别增长 7.3% 和 13.4%，主要机场吞吐量同比增速处于较低水平。环比看，上海与首都机场国际吞吐量基本持平，广深两场吞吐量环比下降。由于全球航司普遍压缩运力投放以节约燃油成本，机场的运营短期也承受一定压力。

图 32：上海机场国际旅客吞吐量同比下降 0.1%



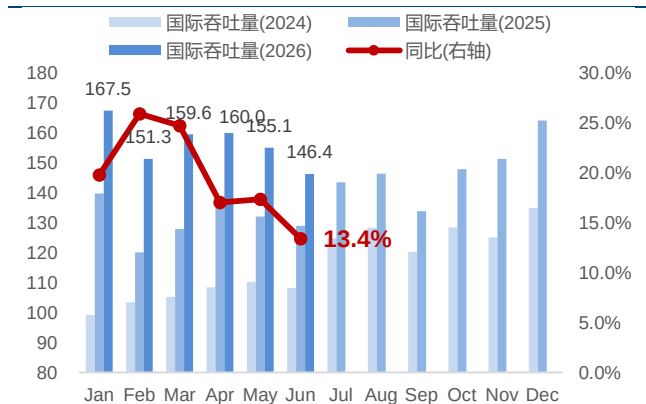
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 33：首都机场国际旅客吞吐量同比增长 7.3%



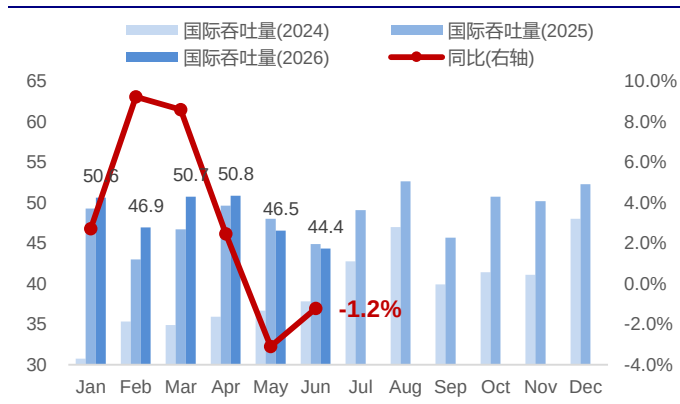
资料来源：公司官网，东兴证券研究所

图 34：白云机场国际旅客吞吐量同比增长 13.4%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 35：深圳机场国际旅客吞吐量同比下降 1.2%



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 2026 年 5 月数据点评：通达系单价环比下降，邮政局反内卷立场依旧坚定	2026-06-23
行业深度报告	交通运输行业 2026 年中期投资展望：继续押注高确定性，并关注底部反弹机会	2026-06-21
行业普通报告	航空机场 2026 年 5 月数据点评：高油价导致航司短期承压	2026-06-17
行业普通报告	快递行业 2026 年 4 月数据点评：行业继续控量提价，通达系单票收入同比持续提升	2026-05-22
行业普通报告	航空机场 2026 年 4 月数据点评：油价快速提升推动国内航线控量提价	2026-05-19
行业普通报告	航运专题：美以伊冲突下航运供应链扰动的传导及长尾影响	2026-05-07
行业普通报告	快递行业 2026 年 3 月数据点评：申通件量高增长，圆通单票收入环比降幅较大	2026-04-23
行业普通报告	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	2026-04-16
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
公司普通报告	圆通速递 (600233.SH)：市场份额持续提升，一季度盈利明显修复	2026-04-24
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

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

西城区金融大街 5 号新盛大厦 B 座 16 层

邮编：100033

电话：010-66554070

传真：010-66554008

上海

虹口区杨树浦路 248 号瑞丰国际大厦 23 层

邮编：200082

电话：021-25102800

传真：021-25102881

深圳

福田区益田路 6009 号新世界中心 46F

邮编：518038

电话：0755-83239601

传真：0755-23824526