

航空机场 2026 年 7 月数据点评：旺季叠加燃油附加费连降带动需求回升

2026 年 8 月 19 日

看好/维持

交通运输

行业报告

事件：上市航司发布 2026 年 7 月运营数据，航司运力投放在经历了 5-6 月的低迷后借助旺季重回增长。

国内航线：油价影响逐步消化，运力投放与客座率都略超去年同期

2026 年 7 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 3.6%，环比 6 月大幅提升约 30%。7 月行业进入旺季，燃油附加费连续下降也助力了需求端的恢复，航司运力投放在经历了 5-6 月的负增长后重回正增长。

分航司看，春秋与吉祥两家中型航司运力投放同比增速相对较高，但环比增速低，我们认为中型航司在成本管控方面的优势以及更加灵活的飞机调度，使得其在淡季依旧维持了相对较高的飞机利用率。大航方面则表现为同比低增长，环比高增长，7 月大航运力投放环比增长普遍在 30% 以上，这反过来说明 5-6 月大航的飞机利用率跌至低谷，7 月则借助旺季实现了回升。

客座率方面，7 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 2.3pct，环比提升约 1.9pct，客座率表现整体好于我们预期。虽然同比增长有去年 7 月基数较低的因素，但运力投放环比的高增长叠加客座率环比增长也确实说明行业正在从 5-6 月的低迷中逐步恢复。

油价方面，高油价确实对淡季的运力投放形成强压制，但在旺季影响相对有限。此外，我们认为油价对供给端的压制后续还会持续减弱。虽然当前航油价格较冲突前依旧高出 30% 左右，但油价波动幅度较美伊冲突初期已经有明显缓和，这使得航司能够更好的利用燃油附加费等手段去对冲成本波动。

国际航线：运力投放环比明显提升，客座率环比略有回落

国际航线方面，26 年 7 月上市航司国际航线运力投放同比提升约 5.9%，环比 6 月提升约 17.6%，旺季运力投放较淡季有明显提升。客座率方面，7 月国际航线客座率同比提升 2.7pct，环比下降 0.8pct，客座率环比表现略低于预期。

旺季客座率出现环比小幅下滑，我们认为一方面是由于旺季运力投放提升较多，导致部分航线供给略有过剩；另一方面则体现的是中东局势对中欧航线在中东地区中转所造成的负面影响在缓慢消退。

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，7 月旺季行业供需关系表现出一定程度的回暖。虽然当前航油价格较美伊冲突前还高出 30% 左右，但油价波动幅度的下降使得航司能够更好的利用燃油附加费等手段去对冲成本的变化。我们认为当前股价已经反映了航司较为悲观的市场预期，因此我们建议左侧配置，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：

2026-9-10 民航局公布 2026 年 8 月民航运行数据

2026-9-15 起上市公司披露 2026 年 8 月运行数据

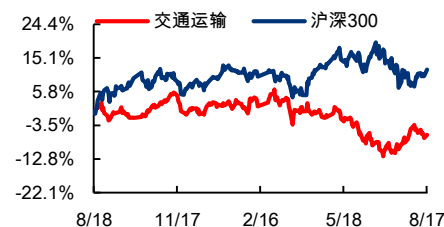
资料来源：民航局官网，上市公司公告

行业基本资料

占比%

股票家数	124	2.77%
行业市值(亿元)	31071.93	2.62%
流通市值(亿元)	27610.96	2.8%
行业平均市盈率	17.5	/

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

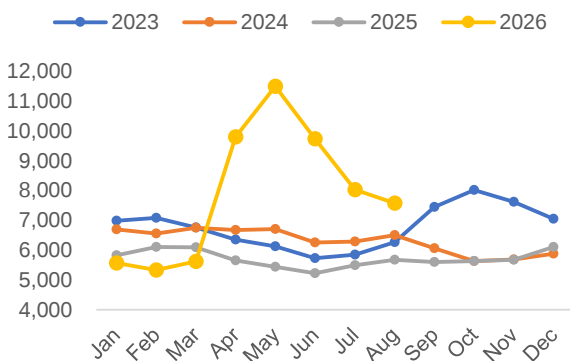
执业证书编号：

S1480519050005

1. 行业总览：旺季叠加油价下降带动需求回升

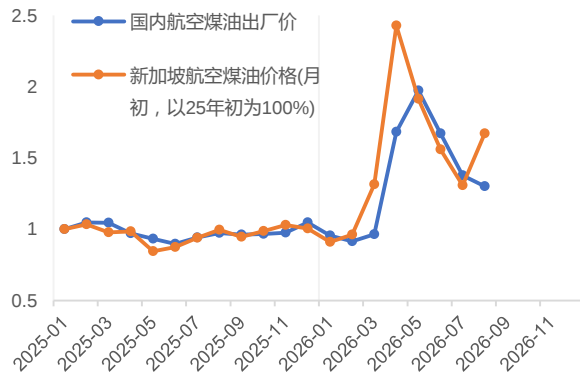
国内航线： 2026 年 7 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 3.6%，环比 6 月大幅提升约 30%。7 月行业进入旺季，燃油附加费连续下降也助力了需求端的恢复，航司运力投放环比大幅增长。

图 1：7 月初国内航空煤油出厂价降至 7500 元/吨左右



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

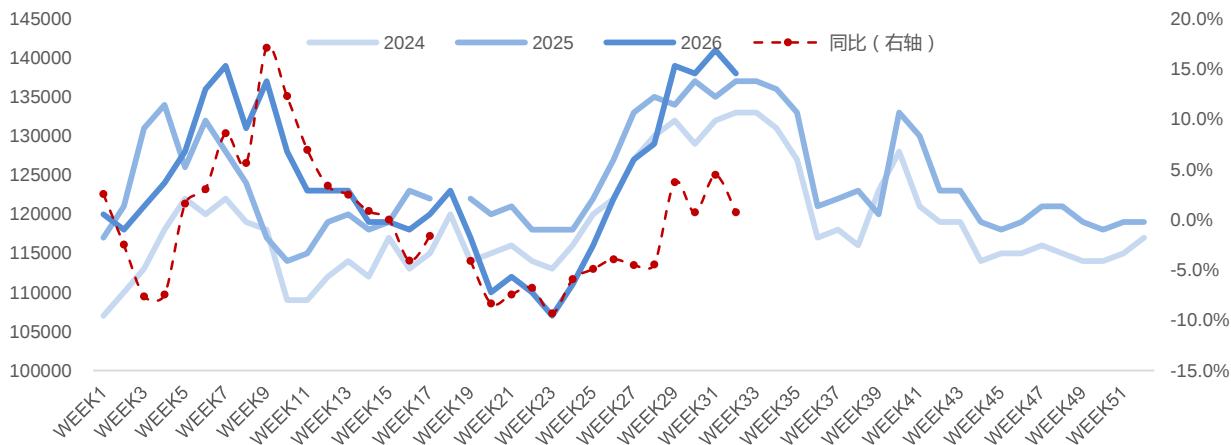
图 2：航油价格较美伊开战前依旧高 30%左右



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

目前的数据表明，高油价对淡季的运力投放形成强压制，但在旺季影响相对有限。此外，我们认为油价对供给端的压制后续还会持续减弱。虽然当前航油价格较冲突前依旧高出 30% 左右，但油价的波动幅度较美伊冲突初期已经有明显缓和，这使得航司能够更好的利用燃油附加费等手段去对冲成本的波动。

图 3：7 月及 8 月初民航保障航班数（国内+国际）同比回升，主要系行业进入旺季及航油价格回落（架次）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

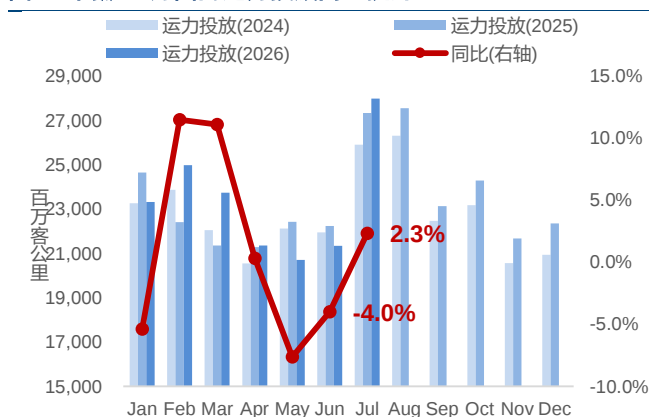
客座率方面，7 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 2.3pct，环比提升约 1.9pct，客座率表现整体好于我们预期。虽然同比增长有去年 7 月基数较低的因素，但运力投放环比的高增长叠加客座率环比增长确实说明行业正在从 5-6 月的低迷中逐步恢复。

国际航线： 国际航线方面，7 月上市航司国际航线运力投放同比提升约 5.9%，环比 6 月提升约 17.6%，旺季运力投放较淡季有明显提升。客座率方面，7 月国际航线客座率同比提升 2.7pct，环比下降 0.8pct，客座率环比表现略低于预期。旺季客座率出现了小幅下滑，我们认为一方面是由于旺季运力投放提升较多，另一方面则体现的是中东局势对中欧航线中转造成的影响在缓慢消退。

2. 国内航线运力投放：油价影响逐步消化，运力投放略超去年同期

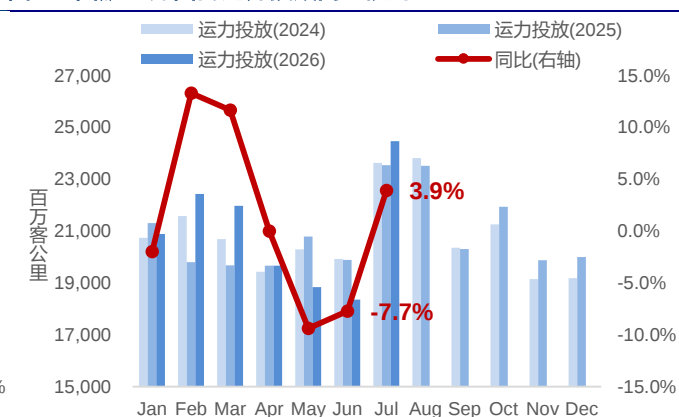
2026 年 7 月上市公司国内航线运力投放同比提升约 3.6%，环比 6 月大幅提升约 30%。7 月行业进入旺季，燃油附加费连续下降也助力了需求端的恢复，航司运力投放在经历了 5-6 月的低迷后重回增长。

图 4：南航 7 月国内运力投放同比提升 2.3%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

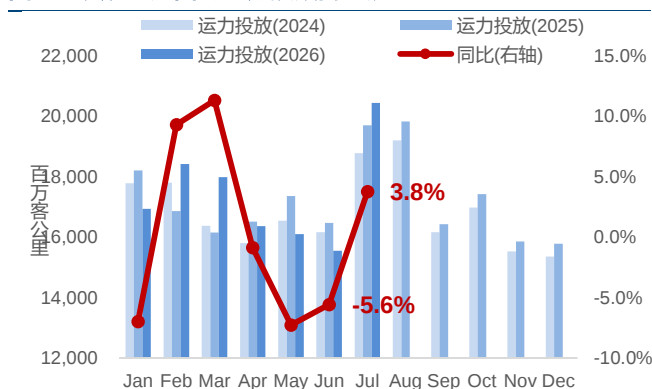
图 5：国航 7 月国内运力投放同比提升 3.9%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

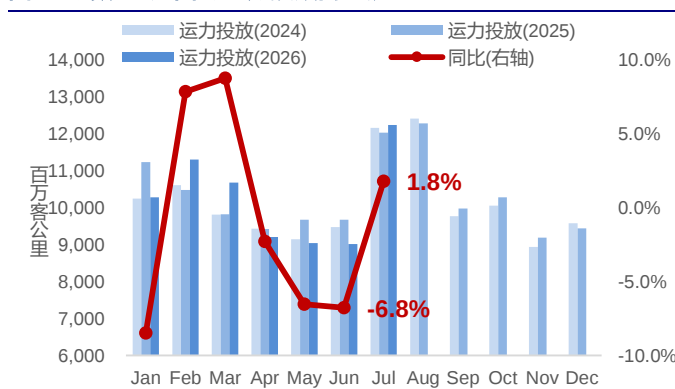
分航司看，春秋与吉祥两家中型航司同比增速相对较高，但环比增速低，我们认为中型航司在成本管控方面的优势以及更加灵活的飞机调度，使得其在淡季依旧维持了相对较高的飞机利用率。大航方面则表现为同比低增长，环比高增长，7 月大航运力投放环比增长普遍在 30% 以上，这反过来说明 5-6 月大航的飞机利用率跌至低谷。

图 6：东航 7 月国内运力投放同比提升 3.8%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

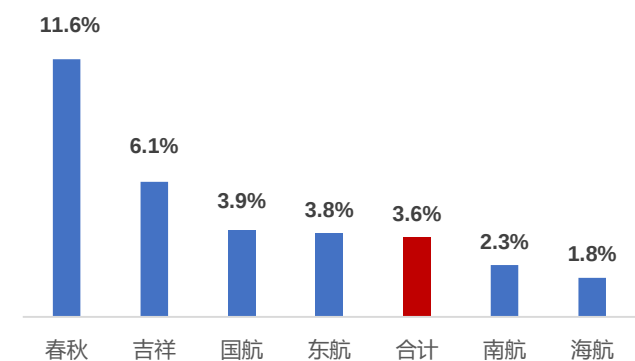
图 7：海航 7 月国内运力投放同比提升 1.8%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

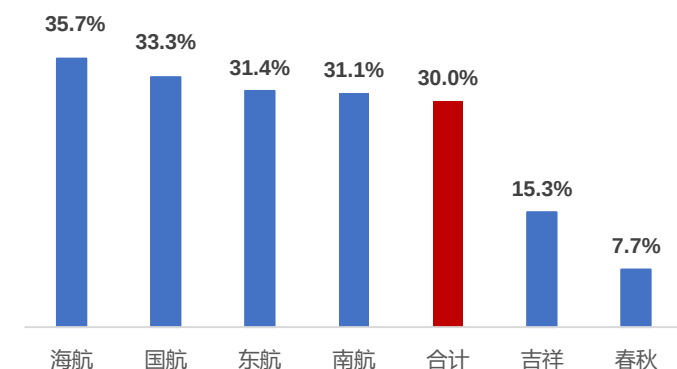
从目前的情况来看，高油价对淡季的运力投放形成强压制，但在旺季影响相对有限。此外，我们认为油价对供给端的压制后续还会持续减弱。虽然当前航油价格较冲突前依旧高出 30% 左右，但油价的波动幅度较美伊冲突初期已经有明显缓和，这使得航司能够更好的利用燃油附加费等手段去对冲成本的波动。

图 8：7 月上市航司国内航线运力投放同比提升 3.6%



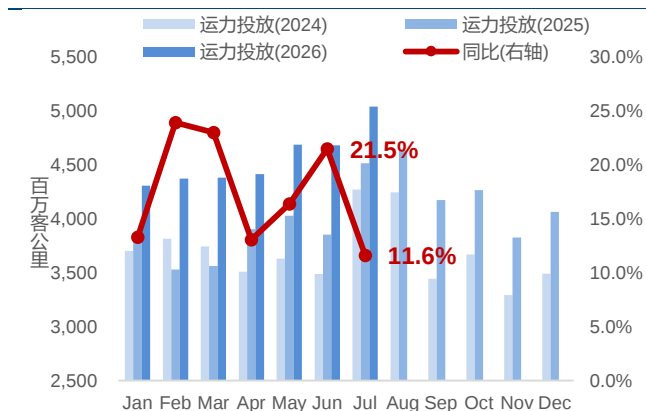
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 9：7 月上市航司国内航线运力投放环比 6 月提升 30.0%



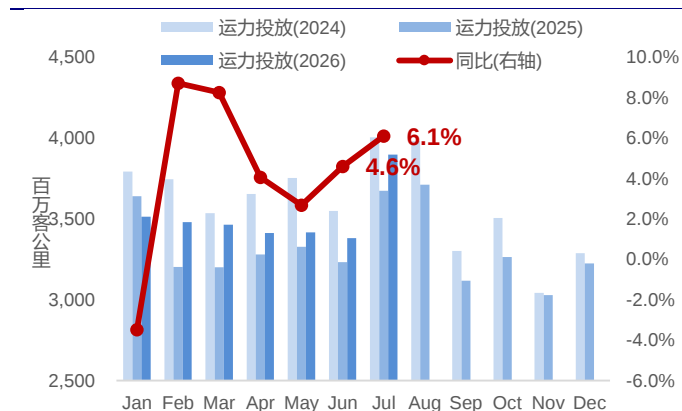
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 10：春秋 7 月国内运力投放同比提升 11.6%



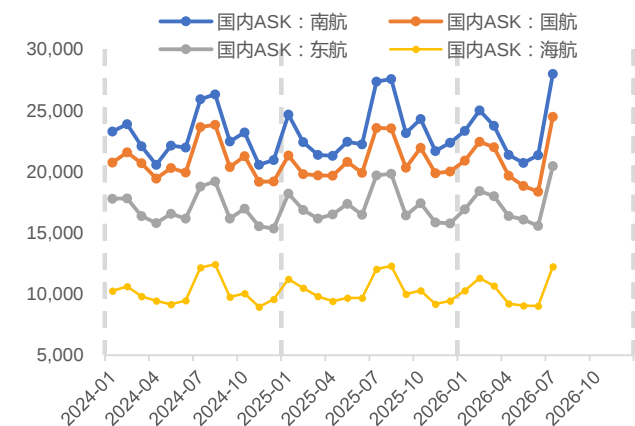
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 11：吉祥 7 月国内运力投放同比提升 6.1%



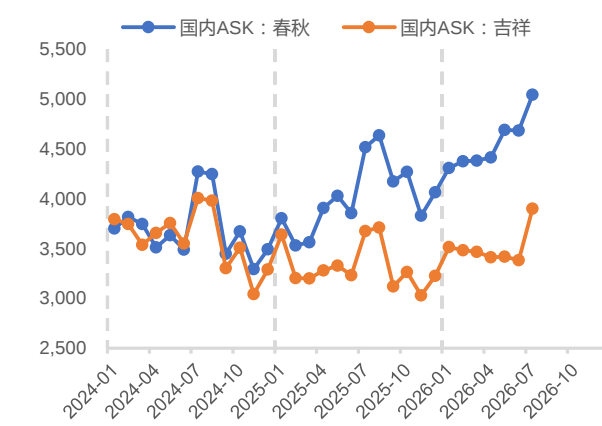
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 12：大航国内运力投放环比大幅提升（百万客公里）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 13：7 月春秋吉祥运力投放环比提升（百万客公里）

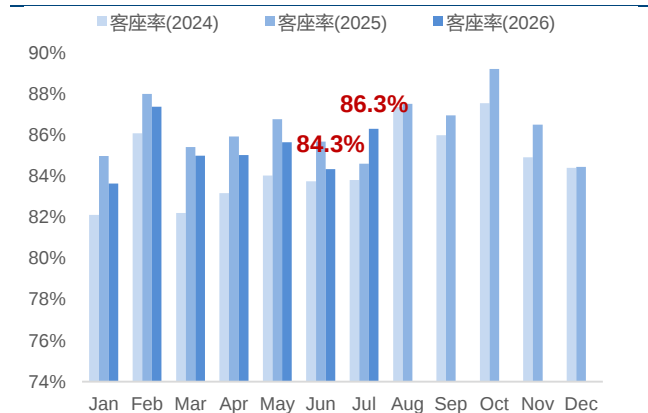


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

3. 国内航线客座率：客座率同比与环比较去年皆有提升

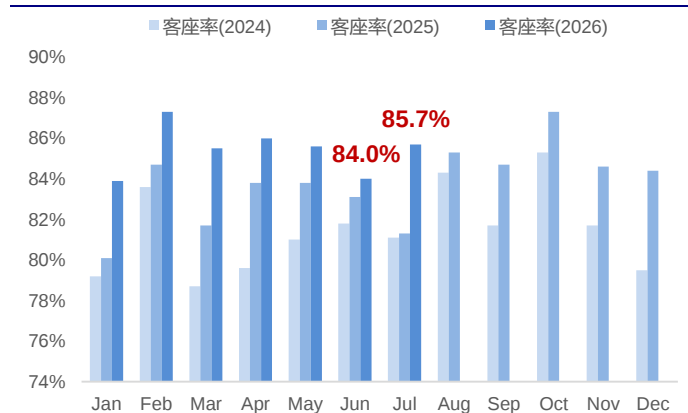
2026 年 7 月上市公司整体客座率较 25 年同期提升约 2.3pct，环比提升约 1.9pct。

图 14：南航国内航线客座率同比提升 1.7 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

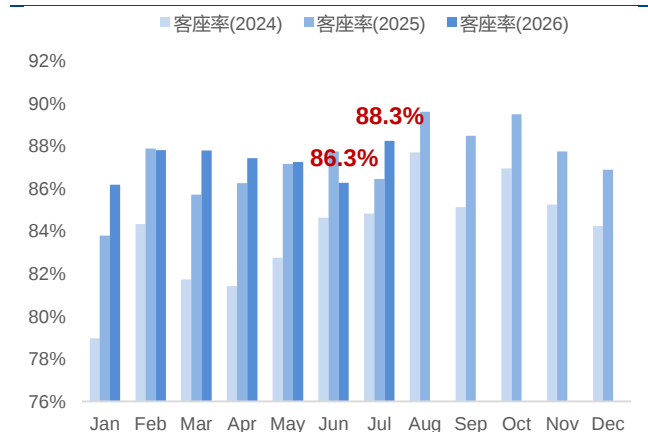
图 15：国航国内航线客座率同比提升 4.4 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

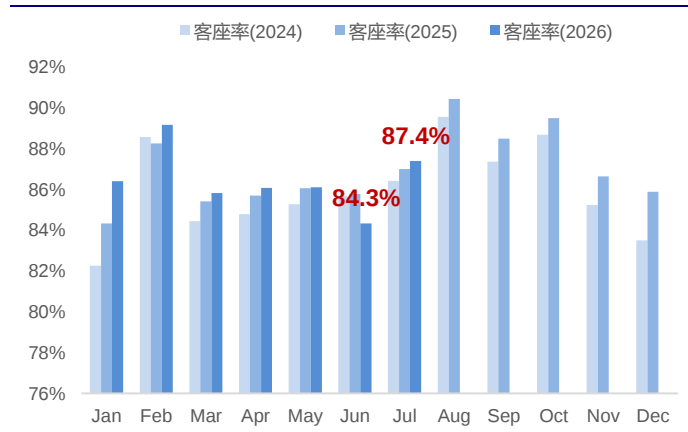
我们认为 7 月客座率表现整体好于我们预期。虽然同比增长明显也有去年 7 月基数较低的因素，但运力投放环比的高增长叠加客座率环比增长确实说明行业正在从 5-6 月的低迷中逐步恢复。

图 16：东航国内航线客座率同比提升 1.8 个百分点



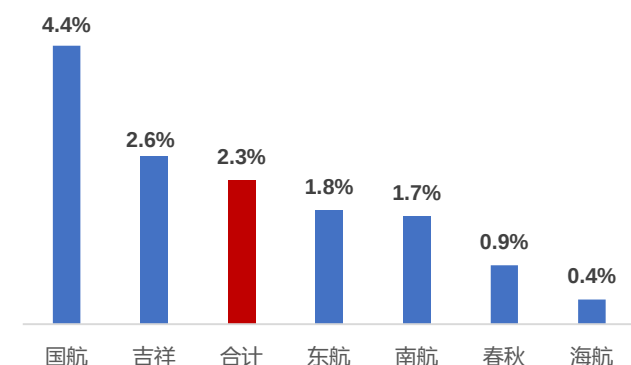
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 17：海航国内航线客座率同比提升 0.4 个百分点



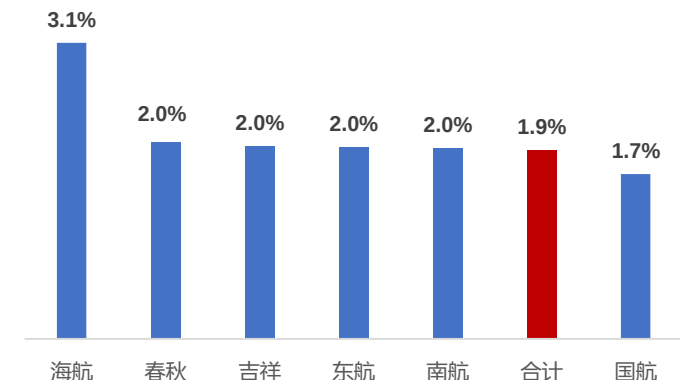
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 18：7 月国内航线客座率同比提升 2.3pct



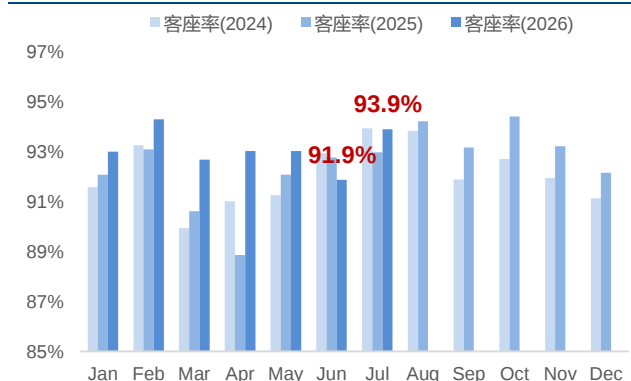
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 19：7 月国内航线客座率较 6 月环比提升 1.9pct



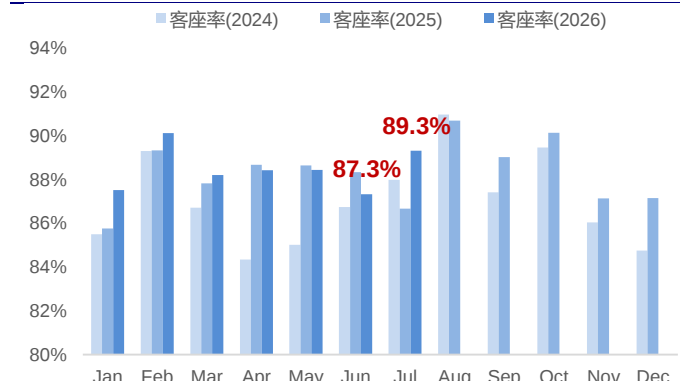
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 20：春秋国内航线客座率同比提升 0.9 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

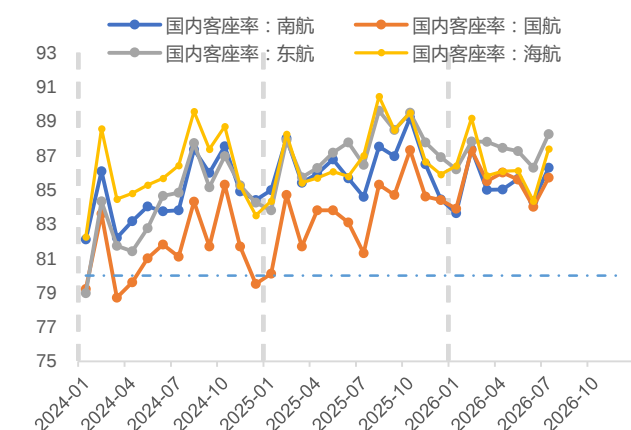
图 21：吉祥国内航线客座率同比提升 2.6 个百分点



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

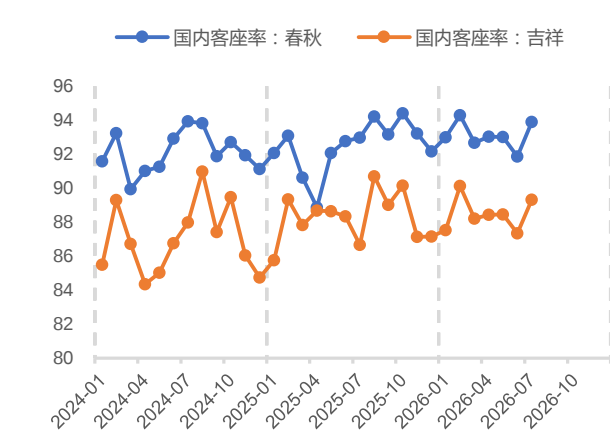
综合运力投放与客座率的指标看，7 月航司借助旺季实现运力投放同比与客座率同比双增，行业运营压力较 5-6 月有明显缓解。虽然油价端依然承压，但在油价波动趋于缓和的情况下，航司有能力通过燃油附加费等手段对冲成本的增长。

图 22：7 月大航客座率环比明显提升 (%)



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 23：7 月春秋吉祥客座率环比明显提升 (%)

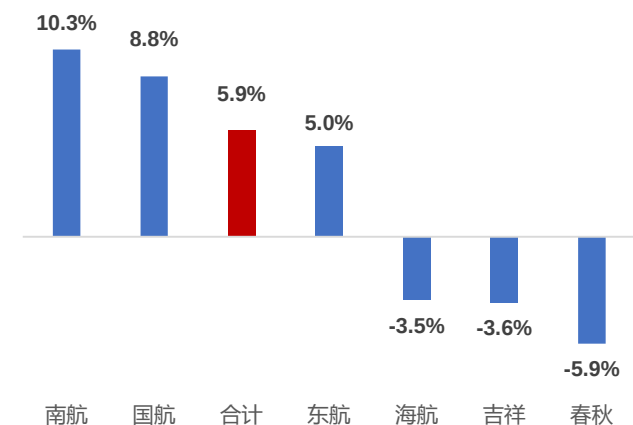


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

4. 国际航线：运力投放环比明显提升，客座率缓慢回落

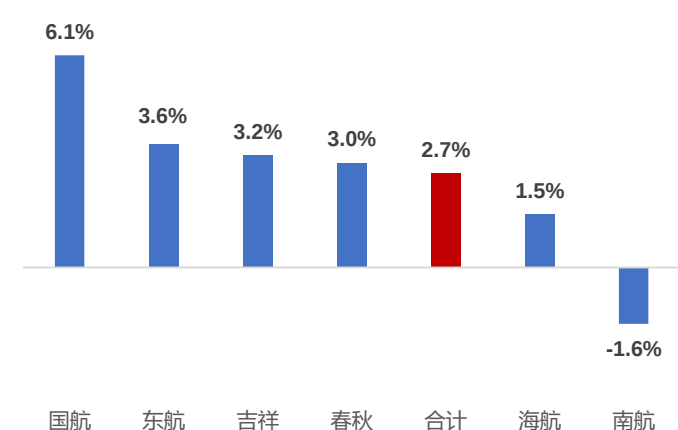
国际航线方面，26 年 7 月上市航司国际航线运力投放同比提升约 5.9%，环比 6 月提升约 17.6%，旺季运力投放较淡季有明显提升。客座率方面，7 月国际航线客座率同比提升 2.7pct，环比下降 0.8pct，客座率环比表现略低于预期。

图 24：7 月国际航线运力投放同比提升 5.9%



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

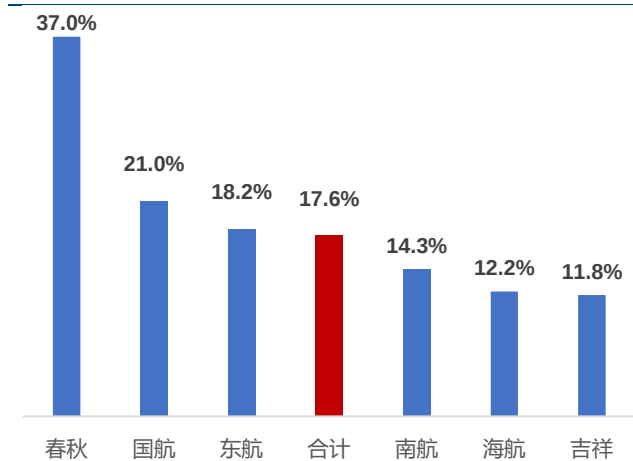
图 25：国际航线客座率同比提升 2.7pct



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

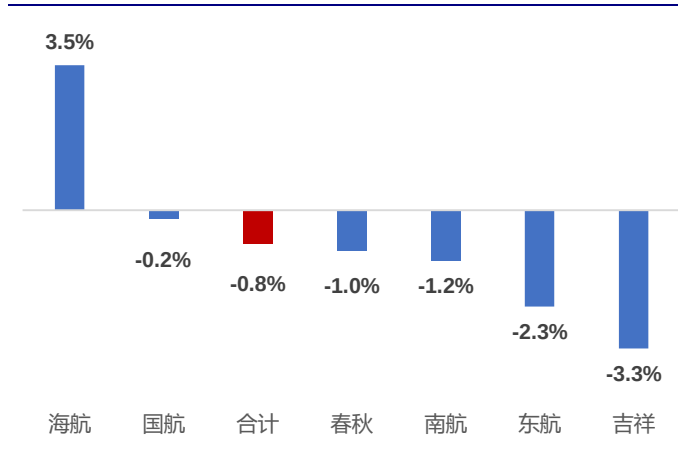
旺季客座率出现环比小幅下滑，我们认为一方面是由于旺季运力投放提升较多，另一方面则体现的是中东局势对中欧航线中转造成的影响在缓慢消退。

图 26：7 月国际航线运力投放环比 6 月提升 17.6%



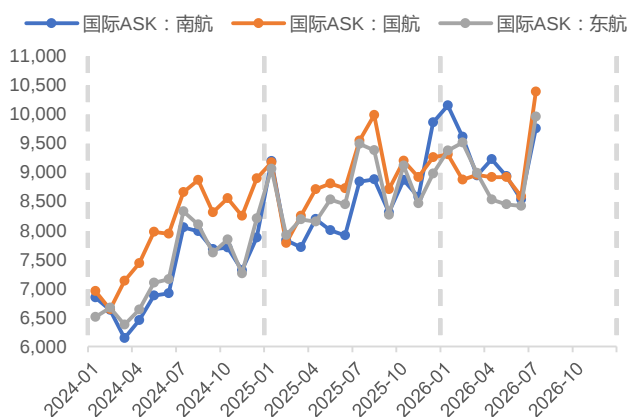
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 27：国际航线客座率环比 6 月下降 0.8pct



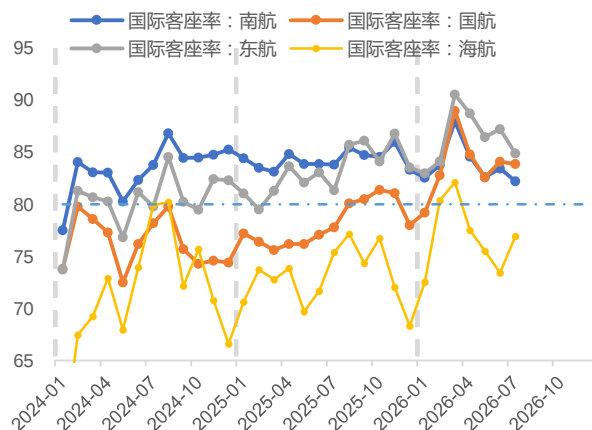
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 28：三大航国际运力投放环比明显提升（百万客公里）



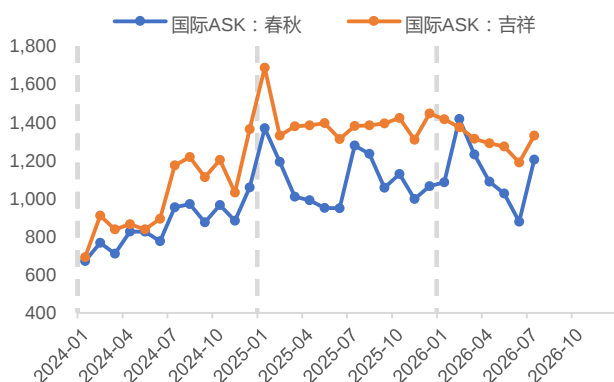
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 29：三大航国际客座率环比下降，海航环比提升（%）



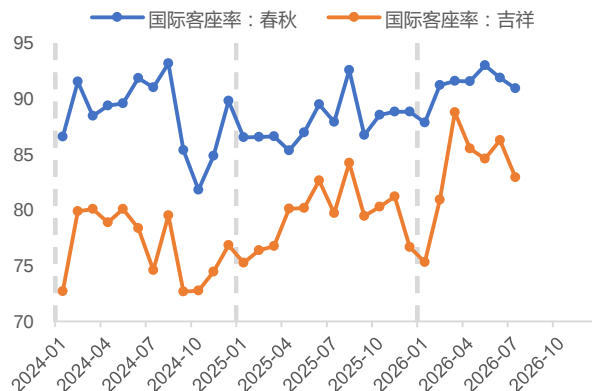
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 30：春秋与吉祥国际运力投放环比提升（百万客公里）



资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 31：春秋吉祥国际客座率环比下降（%）

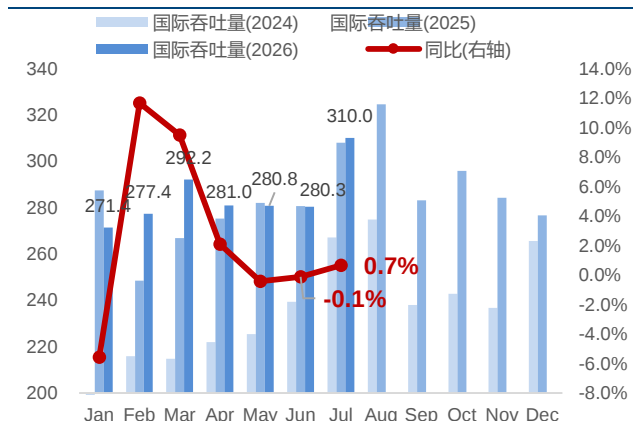


资料来源：iFinD，东兴证券研究所

5. 机场国际吞吐量：首都机场国际旅客吞吐量增速抬头

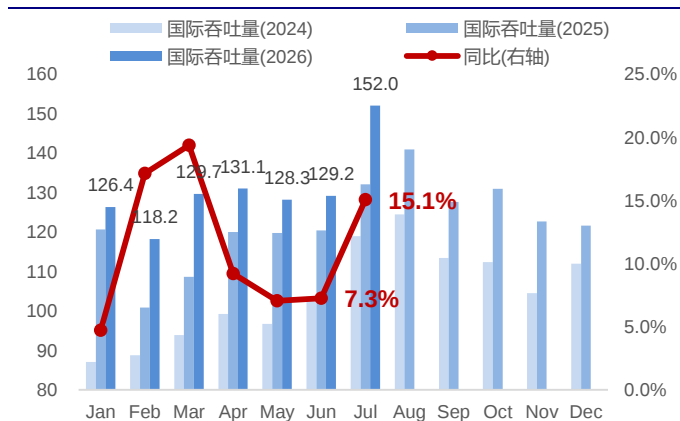
7 月首都机场国际旅客吞吐量增速抬头，增速由 5-6 月的 7% 左右抬升至 15%，上海和白云同比变化不明显。

图 32：上海机场国际旅客吞吐量同比提升 0.7%



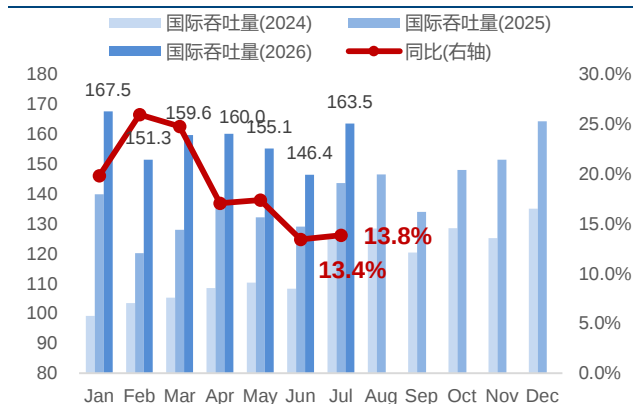
资料来源：iFinD，东兴证券研究所

图 33：首都机场国际旅客吞吐量同比增长 15.1%



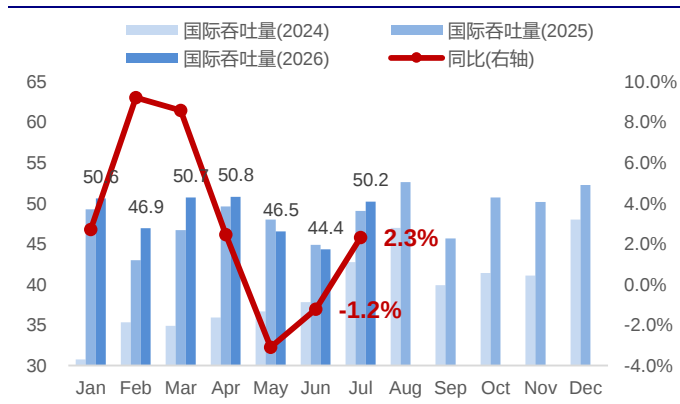
资料来源：公司官网，东兴证券研究所

图 34：白云机场国际旅客吞吐量同比增长 13.8%



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提升 2.3%



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 6 月数据点评：单票收入回升，通达系中报预增验证反内卷成效	2026-07-23
行业深度报告	高速公路：板块配置重回避险逻辑，股息率指标与分红比例指标重要性提升—公路板块上半年数据观察	2026-07-20
行业普通报告	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	2026-07-16
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
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