

Airline economic analysis 航空公司经济分析

行业现状：2026年第二季度



Table of contents

01	引言	03
02	全球概览	07
03	专题：美国航母年度财务审查	12
04	按地区划分的航空公司业绩	15
	北美洲（美国/加拿大）	
	拉丁美洲	
	欧洲	
	Asia/Pacific	
	非洲/中东/印度	
05	附录	34

Exec Summary

执行摘要

全球航空公司展示了
2026年第二季度尽管急剧
增加燃料成本并持续
地缘政治不确定性

+3.3%

全球产能
扩展的

~4.1%

全球运营
页边距

+11.7%

行业收入

+19.1%

行业费用

Q2标志着从增长到冲击的急剧转变
中东冲突扰乱了管理。
海湾枢纽和空域，以及喷气燃料的冲击
重置2026经济学

乘客需求在... 期间有所下降。
四分之一，但头条新闻掩盖了其韧性
中东地区以外的需求。
交通表现越来越依赖于
网络曝光。欧洲和亚洲
提供直飞长途航线的承运人
受益于位移连接需求
而依赖海湾的航线则面临
取消，更长的旅行时间以及
时间安排不确定性

商业优先事项在于保障时刻表的可靠性，将运力重
新部署至耐久性的起点-终点需求，并使中断政策清
晰。灵活的重新预订、主动的沟通以及有针对性的
票价管理，对于在交通模式稳定时维持旅客信任至
关重要。



2026年余下的关键问题仍然是，承运人能否适应一个航空经济和全球连接交通地理都在重塑的世界。which both the economics of flying and the geography of global connecting traffic are being reshaped.

Notes on approach and methodology

方法与技巧说明

各地区的成果分为三个部分呈现，采用以下方法：

	1. 财务业绩概要	2. 按商业模式划分的结果	3. 生产评审
What 我们报告	- 营业收入、费用、收益、利润率 - 可用座公里 (kě yòng zuò gōng lǐ) - 可用座位英里收入 and 成本 (RASM, CASM) - 其他列出的/适用的指标	- 相同信息，适用于区域金融摘要部分，按商业模式划分 - 提供全面服务的承运人或低成本（包括超低成本）成本与价值模型	容量包括可用座公里。表盘（刻度），距离（赛程），船队规模以及利用率指标
范围 报告	- 索引 ¹ 各区域所在地精选承运商（详见附录） - 注意：非洲/中东/印度地区不... 拥有足够的载体数据来创建精确模型可比指数。本季度，我们包含拥有可用数据的IMEA航空公司本报告附录中	索引 ¹ 各区域所在地精选承运商（详见附录）	各区域的所有承运人发布时间表
我们 获取数据	- CapIQ, 承运人盈利公告, OAG - 牛津经济学的宏观经济数据美国能源信息署 - 其他来源视情况注明	- CapIQ, 承运人盈利公告, OAG - 牛津经济学的宏观经济数据美国能源信息署 - 其他来源视情况注明	容量: OAG, AWIN

注意：1. 由于并非所有运营商都能提供及时准确的数据，我们创建了区域指数。我们力求使每个区域指数能广泛代表该区域，方法是纳入数据定期可用、且商业模式多样的最相关运营商。附录中列出了我们用于每个指数的运营商名单。

Foreword

2026年第二季度行业回顾

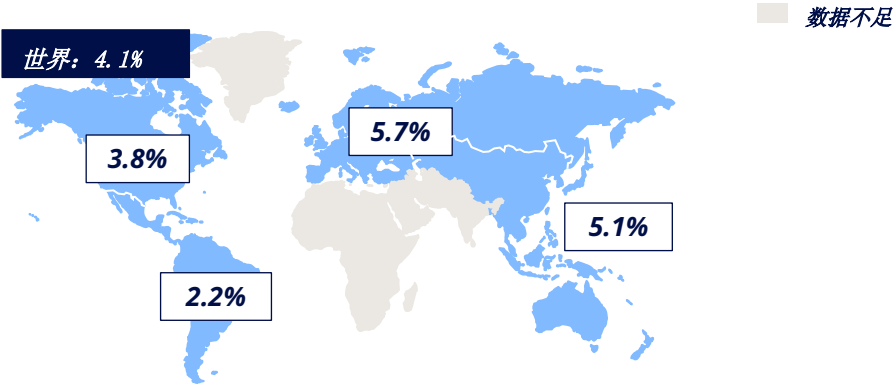
在本期节目（[点击订阅](#)），我们回顾了2026年第二季度全球航空业的表现。

- 全球实际GDP同比增长3. 2%，所有区域经济在第二季度均实现增长
- 地缘政治事件持续推高燃料价格，主要导致CASM上涨15. 4%
- 航空业1全球运力增长3. 3%，实现收入增长11. 7%，运营利润率4. 1%
- 尽管全球RASM增长8. 2%，但CASM上涨15. 4%，导致利润率急剧收缩
- 票价上涨可能有助于抵消不断增长的燃油成本，从而促进收入增长
- 随着世界经济、贸易和地缘政治不确定性加剧，我们更深入地审视各市场的近期趋势

2026年第二季度全球航空业经济表现

营业利润率

对于我们的全球指数的承运人



Q2同比

对于我们的全球指数的承运人

区域	RASM	CASM	毛利（点）
北美洲	12.0%	18.5%	-5.21
欧洲	-0.7%	4.3%	-4.56
拉丁美洲	14.4%	26.4%	-9.28
Asia/Pacific	7.4%	15.0%	-6.26
世界	8.2%	15.4%	-5.97

请注意：1. 根据我们的全球航空公司指数衡量，详情请参见附录；所有收入均以美元报告。

Global overview

全球概览

02

Industry financial results: Global airline index

4. 1%的利润率对应3. 3%的产能增长；各地区均为个位数正利润率

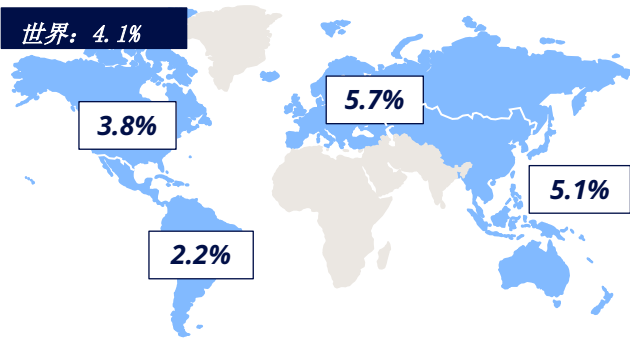
Q2结果摘要

- 指数内航空公司的运营利润率为4. 1%，较上一季度上升2. 1个百分点，较2025年第二季度下降6. 0个百分点。

全球行业2026年第二季度财务与产能增长统计数据

营业利润率

数据不足



同比产能变化 (ASMs)



2026年第二季度与2025年第二季度财务指标同比变化总结

区域	收入	费用	RASM	CASM	毛利（点）
北美洲	16.3%	23.0%	12.0%	18.5%	-5.21
欧洲	2.5%	7.7%	-0.7%	4.3%	-4.56
拉丁美洲	21.2%	33.9%	14.4%	26.4%	-9.28
Asia/Pacific	12.5%	20.4%	7.4%	15.0%	-6.26
世界	11.7%	19.1%	8.2%	15.4%	-5.97

Q2 在此语境下

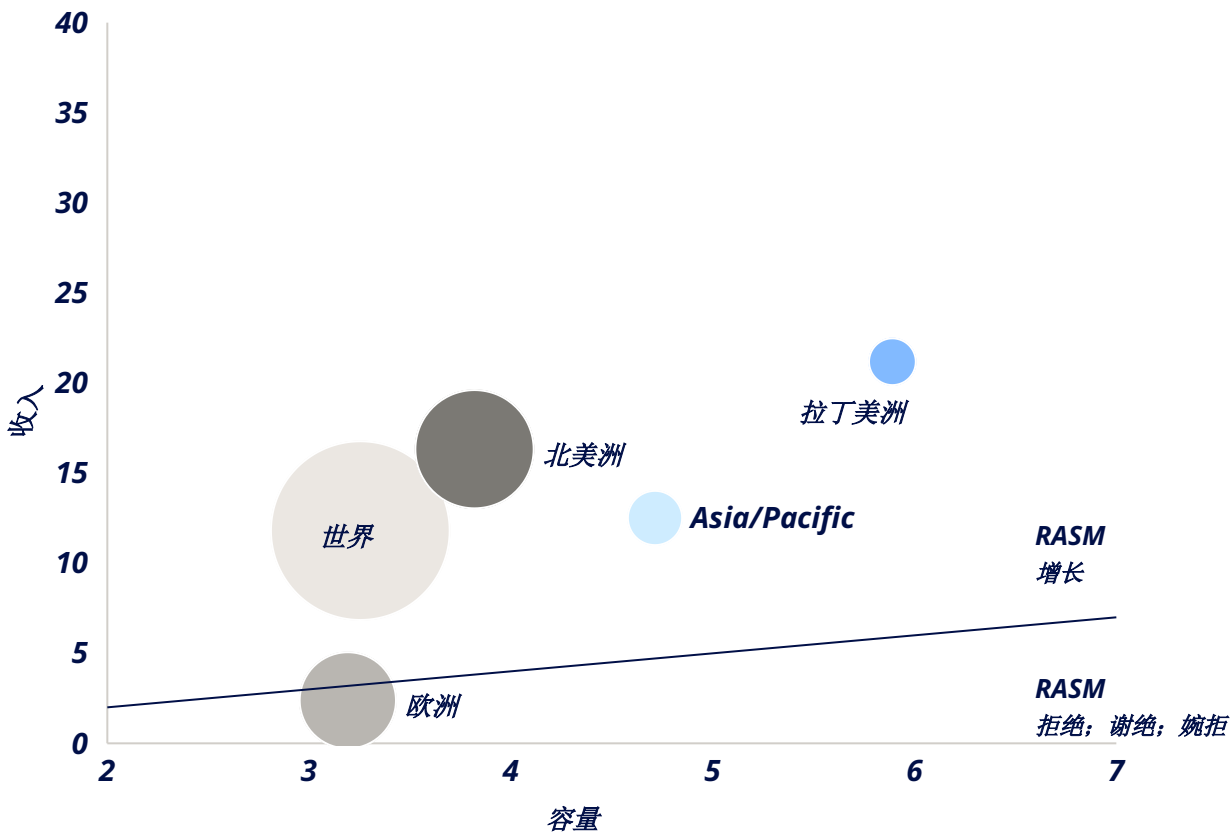
- 全球航空旅行需求保持韧性
- 地缘政治紧张局势，尤其是在中东、印度和欧洲地区（IMEA），导致空域中断，增加了成本和运营复杂性
- 燃油价格从第一季度略有回落，但仍高于历史平均水平

来源：CapIQ和承运人盈利公告；运力数据基于PlaneStats.com的OAG时刻表数据。按区域划分的承运人名单请参见附录。

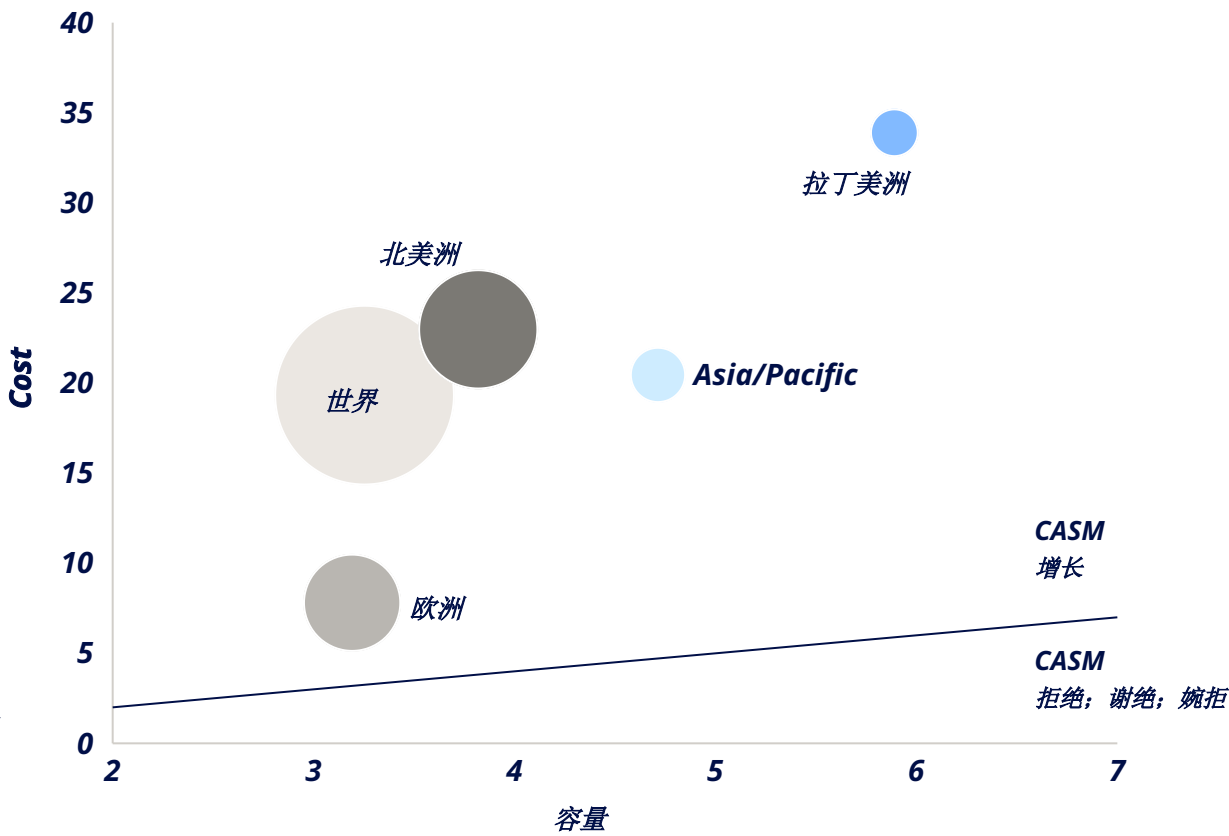
Industry and economic drivers: Global airline index

各区域 CASM 增长均快于 RASM 增长；欧洲是唯一 RASM 同比下降的区域

单位收入（RASM）增长
年度增长率（%），气泡大小表示容量



单位成本（CASM）增长
年度增长率（%），气泡大小表示容量



来源：CapIQ和承运人盈利公告；运力数据基于PlaneStats.com的OAG时刻表数据。按区域划分的承运人名单请参见附录。

宏观经济指标：全球

尽管燃料成本急剧上涨，个人消费、收入和航空收入仍持续增长。

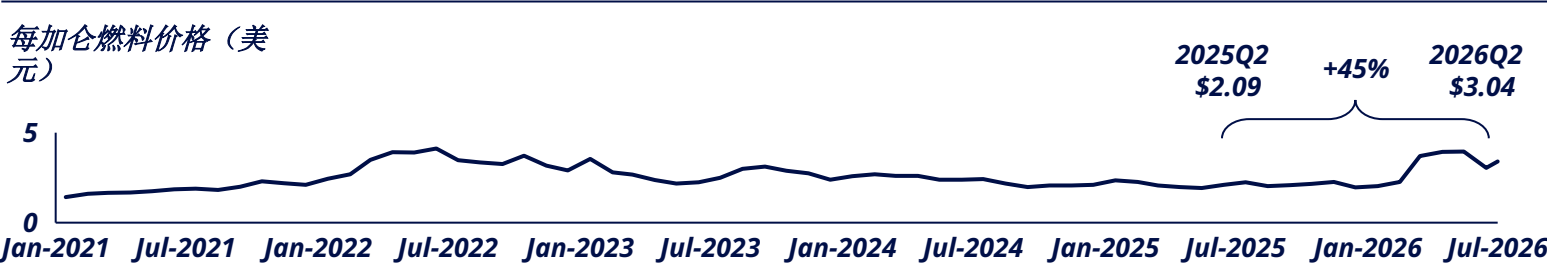
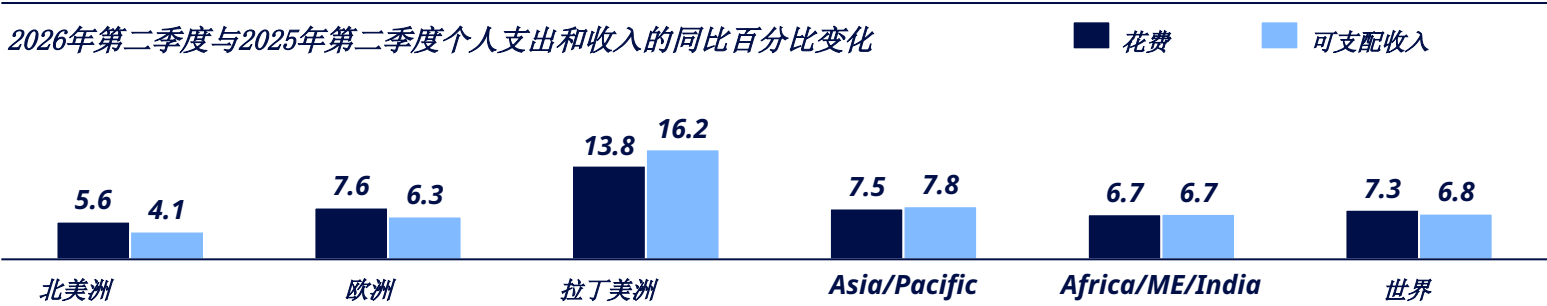
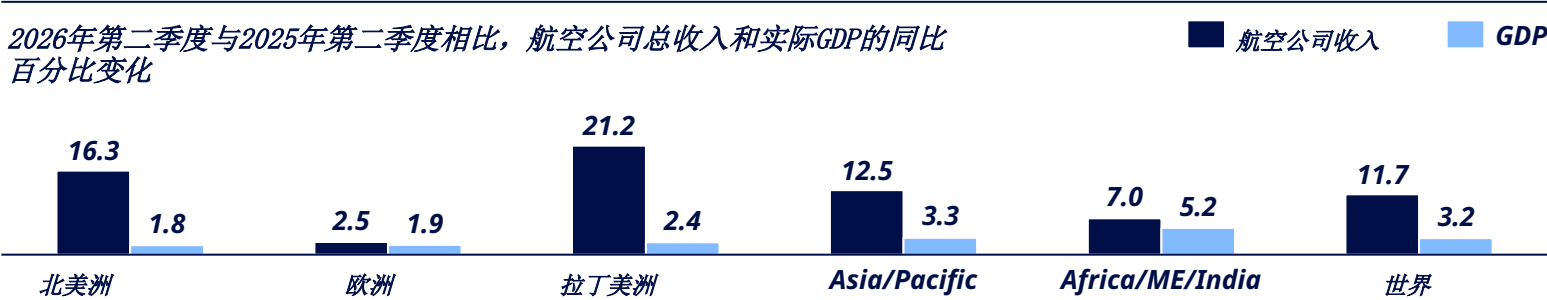
全球国内生产总值（GDP）增长了3. 2%，航空公司的收入增长了11. 8%，但燃料成本仍然居高不下，比2025年第二季度高出45%。

- 地缘政治事件持续推动全球燃料价格上涨，导致运营成本增加

北美的GDP增长最少，而IMEA的GDP增长最强。

- 在美洲和亚洲，航空公司的收入大幅超过了GDP，而与欧洲和IMEA地区的GDP相比则相对相似。

- 各地区消费支出和可支配收入均有所增长，全球消费支出增长7. 3%——与GDP类似，北美在两大指标上的增长最少，而拉丁美洲则领先于其他地区

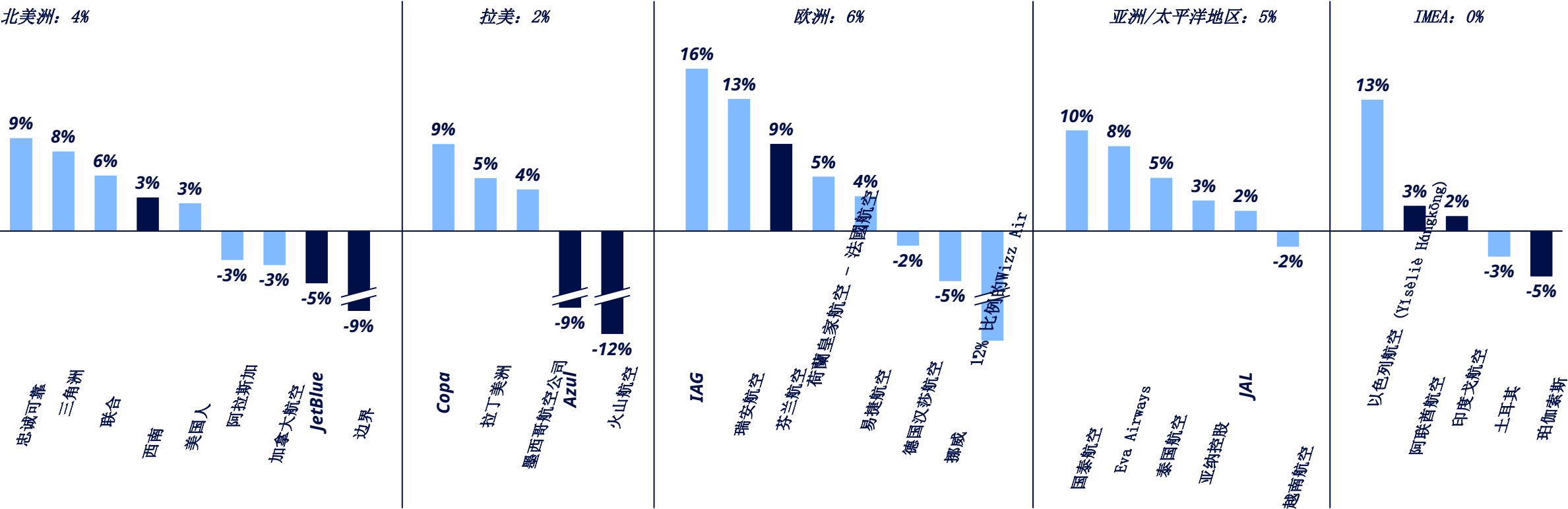


数据来源：牛津大学、CapIQ和美国能源信息署。财务数据未调整（名义值）。非洲/中东/印度地区不包括阿联酋航空/卡塔尔航空/ Etihad航空，因为这些航空公司不按季度报告。

Global operating margins by airline

全球利差为4. 1%，区域利差低于此前季度，其中欧洲最高，约为6%。

航空公司运营利润率
Q2 2026



注意：区域利润率按总营业收入和费用加权计算；并非所有IMEA地区的航空公司都报告季度*easyJet利润数据；该数据直接来自公司财报，而非S&P Capital IQ。

网络运营商 价值/LLC承运人

Special Ops 美国航母年 度财务审查

03

美国工业经济深度解析

2025 以数字说话

在讨论2025年年底的财务数据之前，我们必须指出，中东地区的动荡在2026年上半年导致燃料成本急剧上涨。航空公司对此作出反应，通过提高票价来试图弥补不断增长的成本。详情请参见本期包含的AEA季度财务报告。

美国航空公司的盈利能力一直由全服务航空公司（FSC）引领，达美和联合航空在2025年的利润率分别为9%和8%，美国航空则以2.8%的利润率位居其后。

低成本航空公司 Alaska 和 Southwest 在 2025 年实现了适度的运营利润，而 JetBlue 和 Hawaiian 则报告了亏损。

同样地，超大型集装箱船运营商也分成了两派：SunCountry 和 Allegiant 报告了盈利，而 Spirit 和 Frontier 则没有。Spirit 最终的破产清算在 2025 年超大型集装箱船的业绩中体现得尤为明显，因为该航空公司占到了运营收入的 34%。

低成本航空公司和FSC（全服务航空公司）的收入有所增长。尽管辅助收入增长了18%，但低成本航空公司的收入仍落后于FSC。超低成本航空公司的收入在2024年下降，这再次与Spirit航空的困境有关。

对于 FSC 集团，随着产能增长 3.4%，其国内和国际 RASM 均略有下降。

低成本航空公司（Lower-Cost Carriers）和超低成本航空公司（ULCC）组的RASM均有所增长（增幅小于1%），这是基于低成本航空公司的运力保持不变以及超低成本航空公司的运力削减。

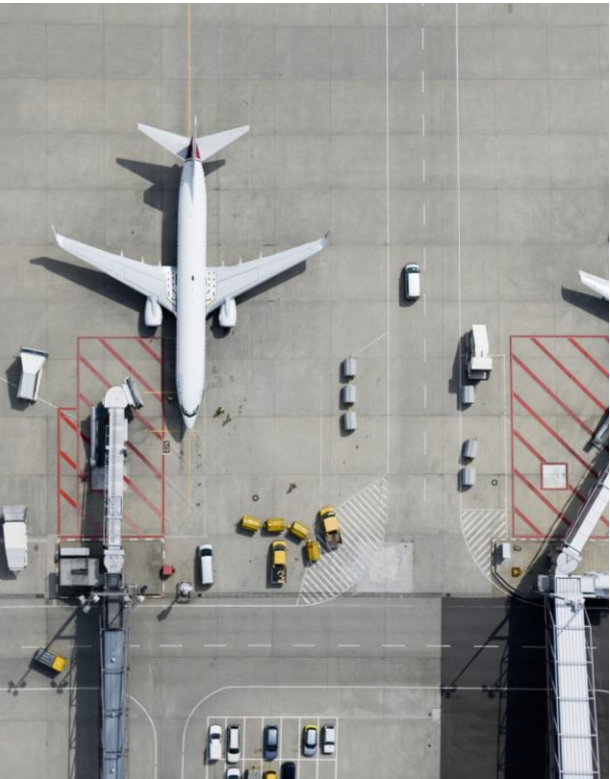
2025年，低成本航空公司失去了其历史性的劳动力成本优势，两个集团的每架飞机维修工时（ASM）劳动力成本均报告为6.5美分。

尽管报告了最大幅度的增长，但超大型集装箱船（ULCCs）仍然保持着显著的劳动力成本优势。

2025年，所有组的每ASM单位燃料成本下降了9-10%，抵消了大多数其他领域成本上涨的影响（再次强调，2026年的情况动态差异巨大）。

不包括燃料成本，所有三组（FSC、低成本航空公司和极低成本航空公司）的每ASM成本均有所增加：FSC上涨2.6%，低成本航空公司上涨4.6%，极低成本航空公司上涨6.3%。

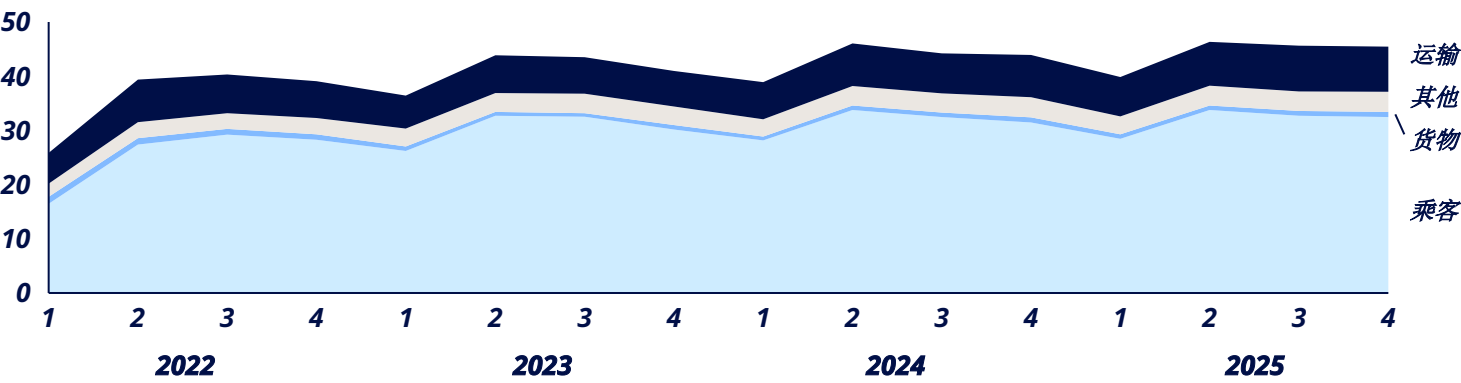
FSC：美国，达美，联合低成本航空公司：阿拉斯加，夏威夷，捷蓝西南超低价航空公司：阿洛加尼特，边疆，精神，太阳国家



Source of operating revenue 全服务航空公司 Full-service carriers

货运/运输收入增速超过客运收入增长。

按来源划分的经营收入
按季度计算的百亿美元



摘要

全服务航空公司总收入增至1770亿美元，较2024年增长2.4%。

同期产能（ASMs）增长了3.4%。

乘客收入占总收入近72%，但2024年仅增长了1.2%。

货物及运输相关收入增长最多，超过（了）运力。

2025年按来源划分的经营收入

	乘客	货物	运输	其他	总计
2025 (\$ billion)	\$127.4	\$3.5	\$32.1	\$14.3	\$177.3
同比增长率	1.2%	4.4%	7.3%	2.3%	2.4%
总百分比	71.9%	2.0%	18.1%	8.1%	100%

美国运输部表格41显示，其他收入主要由附属收入构成。

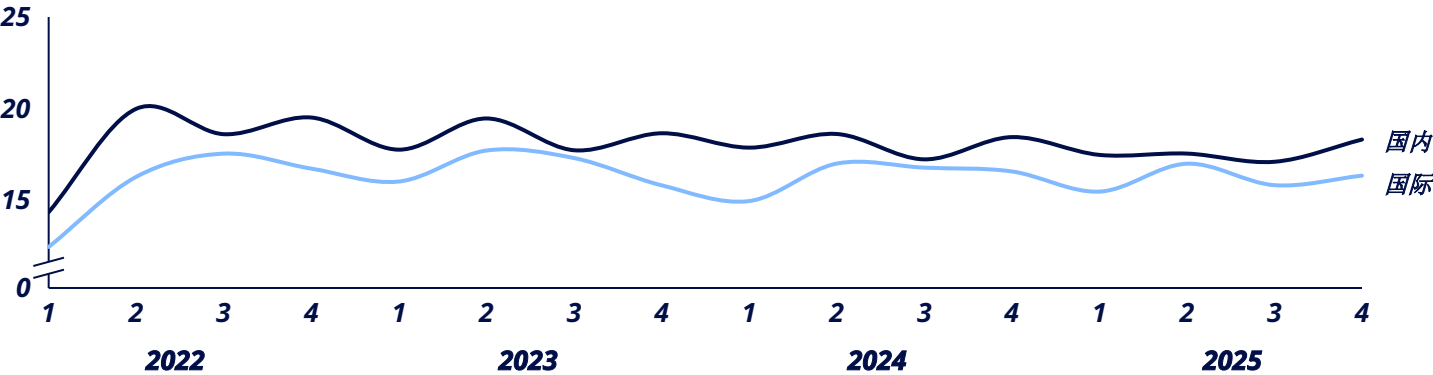
Unit revenue and load factor | 全服务航空公司 | Full service carriers

2024年国内负荷率下降2.2个百分点

单位收入 (RASM)

排除运输收入

¹ 以美分计



摘要

2025年，全服务航空公司的国内单位可用座位公里 (RASM) 持续下降 (2026年RASM将上升。 详见报告)。

国内RASM较2024年下降2.4% (阶段时长增加1.3%)

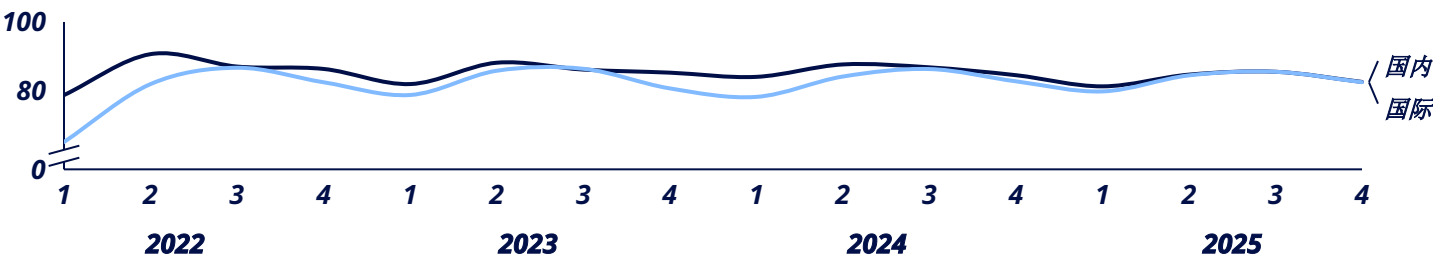
国际RASM在2024年下降了1.2% (阶段长度减少了2.1%)。

2024年，国内负荷率下降了2.2个百分点，至83.5%。

国际负荷因子较2024年上升了0.2个百分点，达到83.1%。

负载因子

%

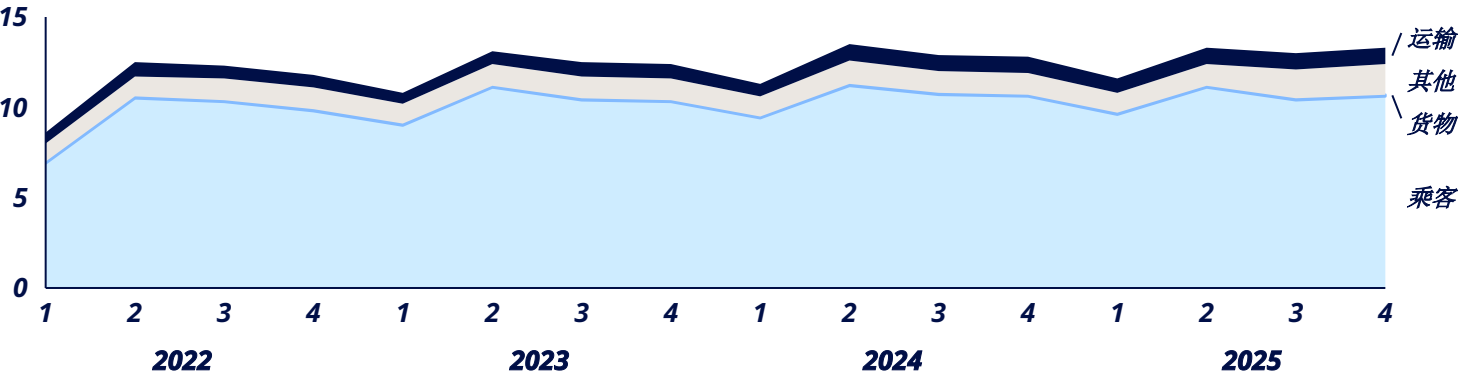


源：美国运输部表格41。 1. 注意：运输收入 (来自运营合作伙伴、代码共享和一些辅助销售的收入) 在单位计算中被排除，因为运营合作伙伴和代码共享的相应运力未予报告。

Source of operating revenue | 低成本航空公司 | Lower-cost carriers

其他辅助收入增长18%

按来源划分的经营收入
按季度计算的百亿美元



摘要

低成本航空公司总收入增至513亿美元，较2024年增长1.6%，但增幅低于货运航空公司。

2025年的产能比2024年增长了0.9%。
乘客收入下降了0.4%，占总收入的81%。

交通运输相关收入较2024年增长2.6%。

其他收入（主要为附属收入）较2024年增长18.2%，现占总收入的11%。

2024按来源划分的经营收入

	乘客	货物	运输	其他	总计
2025 (\$ billion)	\$41.8	\$0.4	\$3.4	\$5.7	\$51.3
同比增长率	-0.4%	2.1%	2.6%	18.2%	1.6%
总百分比	81.3%	0.8%	6.7%	11.1%	100%

美国运输部表格41显示，其他收入主要由附属收入构成。

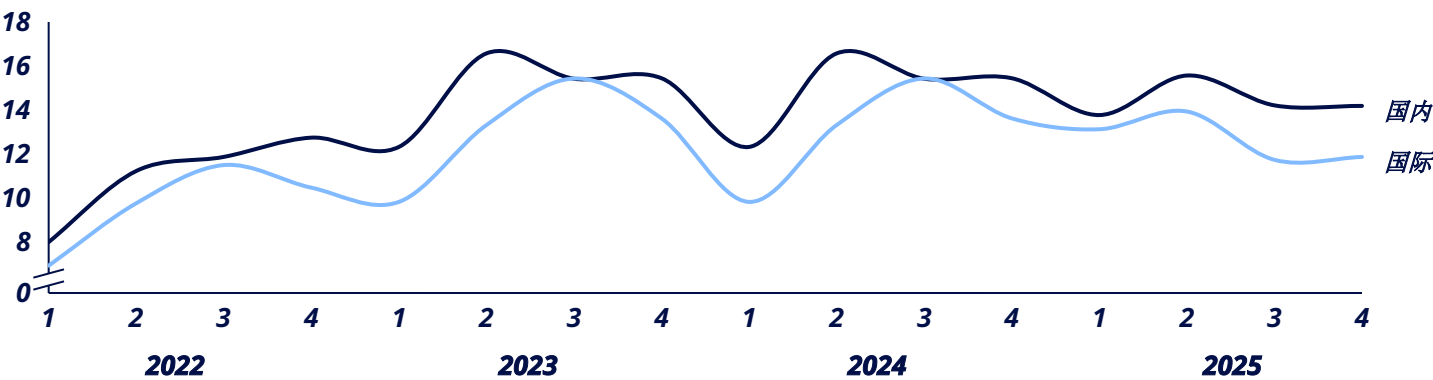
Unit revenue and load factor | Low-cost carriers

2025年期间，国内负荷率低于80%

单位收入 (RASM)

排除运输收入

¹ 以美分计



摘要

国内RASM较2024年增长0.7% (阶段时长增加1.8%)。

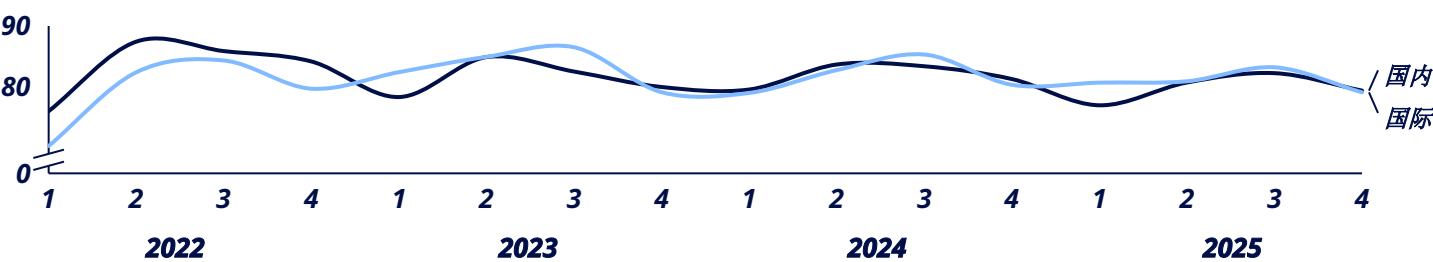
国际RASM较2024年增长了0.2% (阶段时长增加了0.4%)。

2025年第三季度，国内和国际RASM均有所下降。

- 国内负载率下降显著2.2个百分点至79.7%，为疫情以来最低年度平均值；国际负载率较2024年下降0.8个百分点至80.9%。

负载因子

%

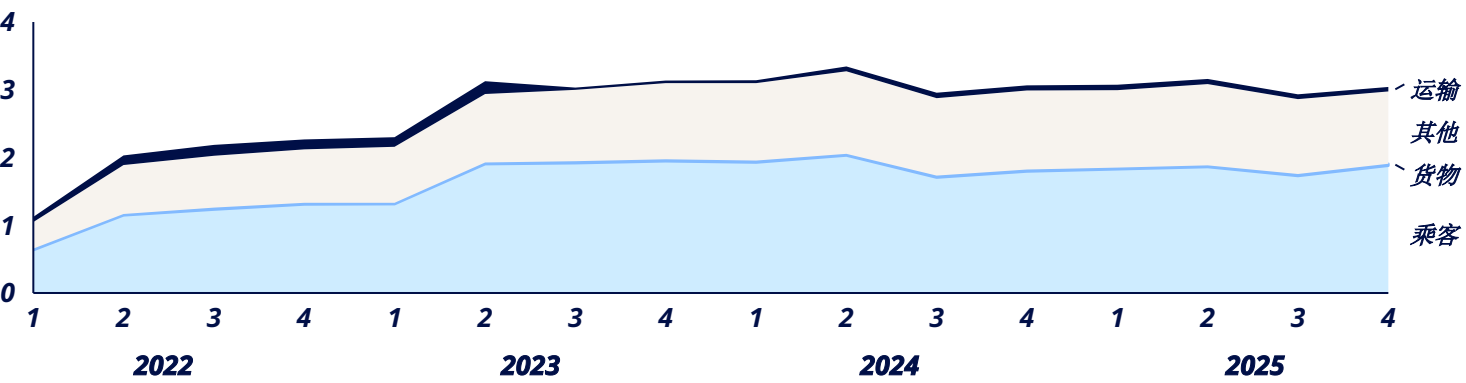


源：美国运输部表格41。 1. 注意：运输收入（来自运营合作伙伴、代码共享和一些辅助销售的收入）在单位计算中予以排除，因为运营合作伙伴和代码共享的相应运力未予报告。

Source of operating revenue for ultra-low-cost-carriers

精灵的挣扎拖累了整个团队。

按来源划分的经营收入
按季度计算的百亿美元



2025年按来源划分的经营收入

	乘客	货物	运输	其他	总计
2025 (\$ billion)	\$6.7	\$0.2	\$0.3	\$4.0	\$11.2
同比增长率	-7.5%	41.4%	-1.1%	-11.2%	-8.3%
总百分比	60.2%	1.4%	2.6%	35.8%	100%

美国运输部表格41显示，其他收入主要由附属收入构成。

摘要

超大型集装箱船运费收入较2024年下降8.3%（此次下降几乎完全是由于斯伯瑞特公司迫在眉睫的违约所致）。

Capacity was down 9.2% over 2024.

客票及辅助收入分别下降了7%和11%。

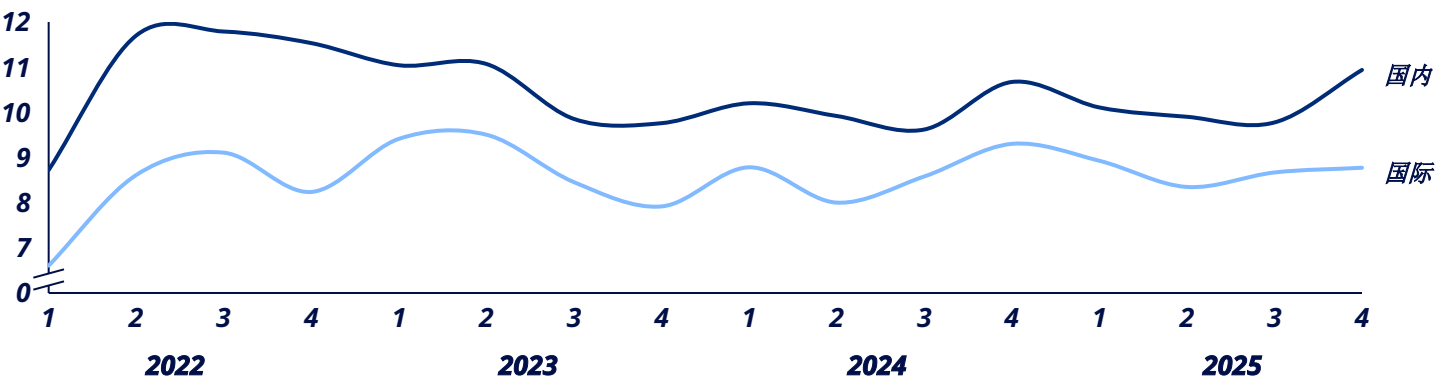
2024年，与交通相关的收入适度下降了1.1%。

货运收入同比增长41%，但仍然仅占总收入的1.4%。

Unit revenue and load factor | 超低成本航空公司 Ultra low-cost carriers

RASM 持续近期下跌趋势，直至第四季度

单位收入 (RASM)
不包括运输收入1，单位为美分



摘要

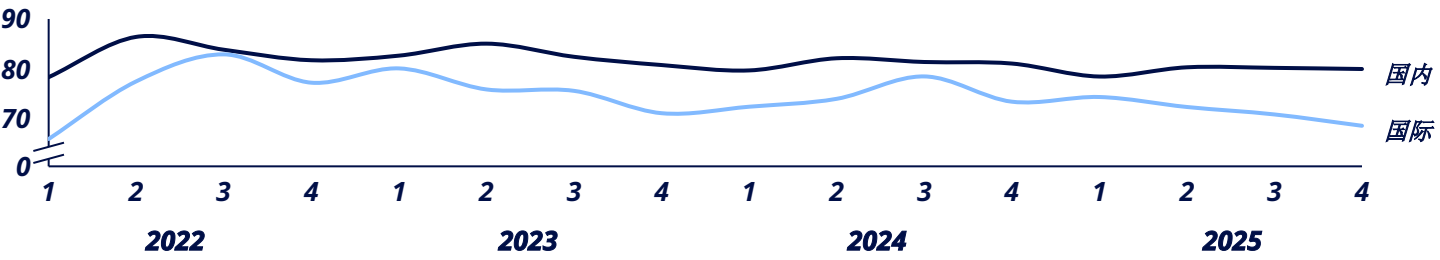
2024年至2025年，国内RASM增长了0.7%，达到每分钟10.2美分，阶段长度保持不变，为928英里。

国际RASM也增长了0.7，尽管航段长度增加了0.9%。

2024年至2025年，国内负荷率下降了1.4个百分点至79.7%。

本年度国际负载率下降至71.7%，为后疫情复苏以来的最低点。

负载因子
%



源：美国运输部表格41。 1. 注意：运输收入（来自运营合作伙伴、代码共享和一些辅助销售的收入）在单位计算中被排除，因为运营合作伙伴和代码共享的相应运力未报告。

Regional revenue mix and unit revenue change

国内及大西洋地区FSC单位收入下降

按地区划分的收入百分比



摘要

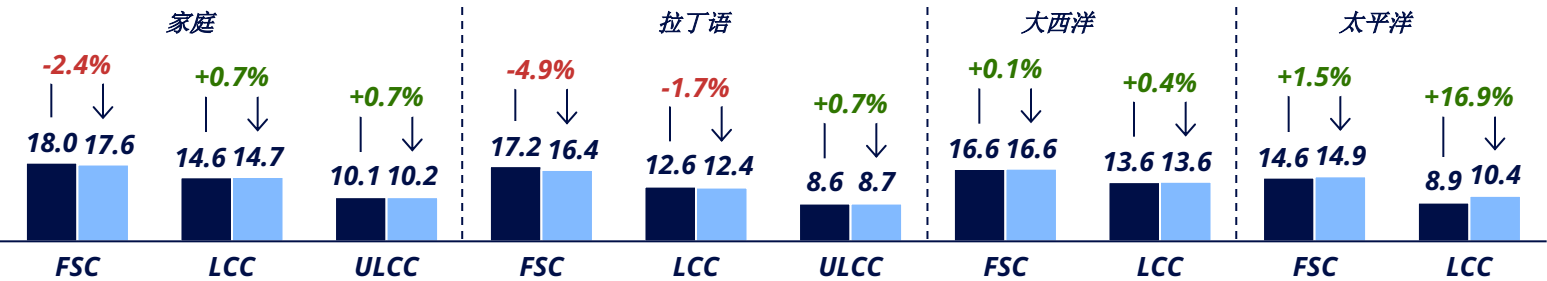
2024年至2025年，区域结构基本保持不变，最大的变化来自FSC国际区域。

各航空公司和地区的单位收入（RASM）表现不一。

RASM指标在国内外市场均有所下降，分别降低了2.4%和4.9%。

拉丁RASM对LCC集团也下降了1.7点。

单位收入（RASM）不包括运输收入

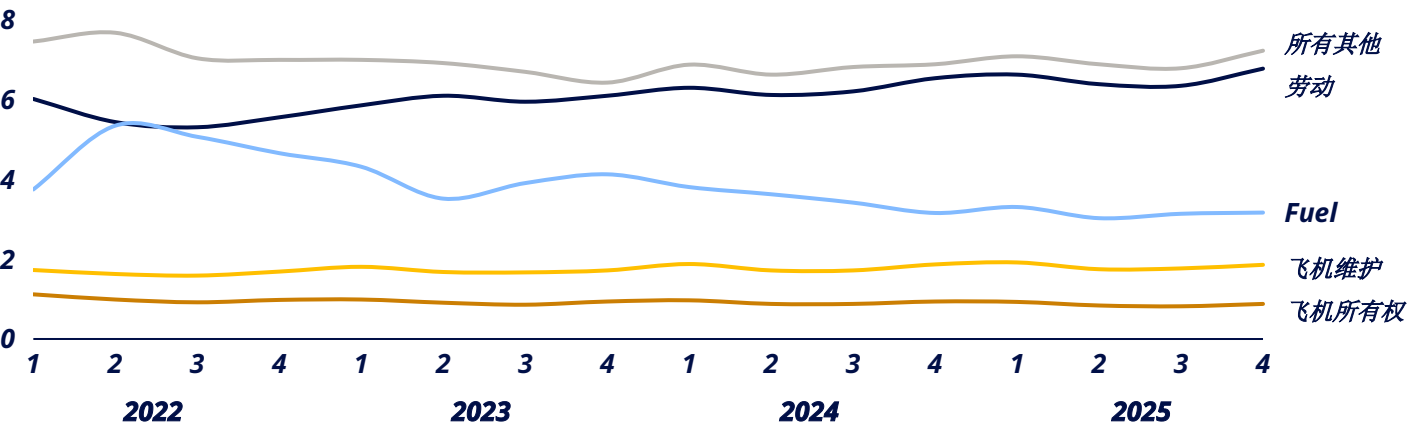


美国运输部表格41

Unit cost | Full service carriers

2025年的燃油节省抵消了其他大多数领域的增长，但“快乐之旅”结束了。

每 ASM 季度美分



摘要

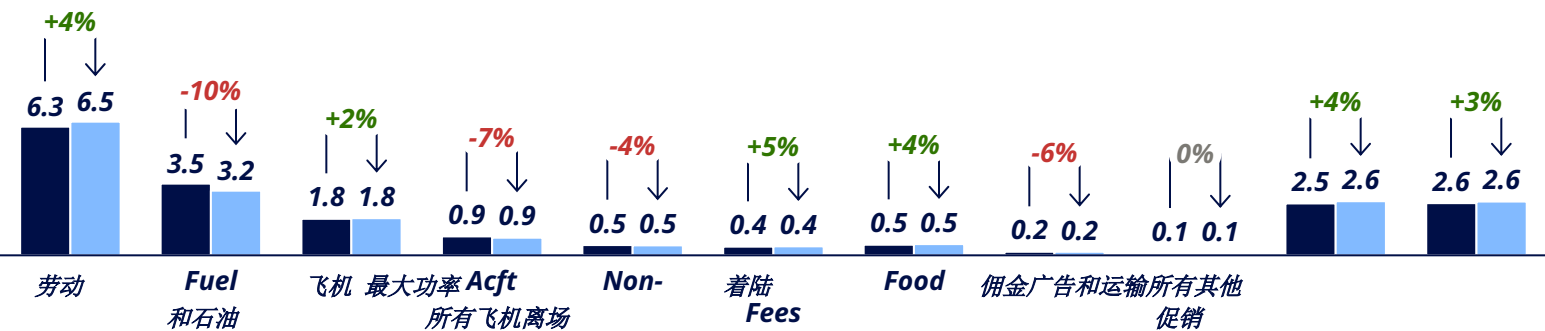
2022年至2025年期间，燃料成本稳步下降；然而，需要注意的是，近期的中东冲突已导致燃料价格显著上涨。

其他所有领域在同一时期内普遍呈增长趋势。

燃料和人工，作为最大的成本项目，在2024年至2025年期间变动最大。

- 节省燃料导致每英里成本降低了0.3美分
- 人工成本增加导致每英里成本增长了0.2美分

每 ASM 成本同比增长

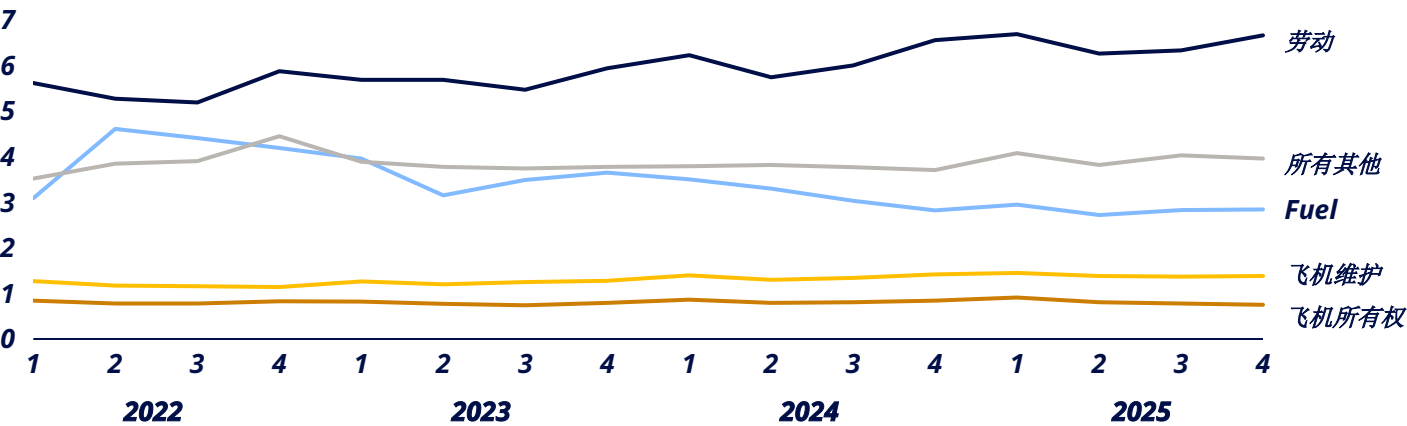


美国运输部表格41

Unit cost | 单位成本 | Lower cost carriers

不断上涨的劳动力成本可能会随着燃料成本的上升而显现。

每 ASM 季度美分



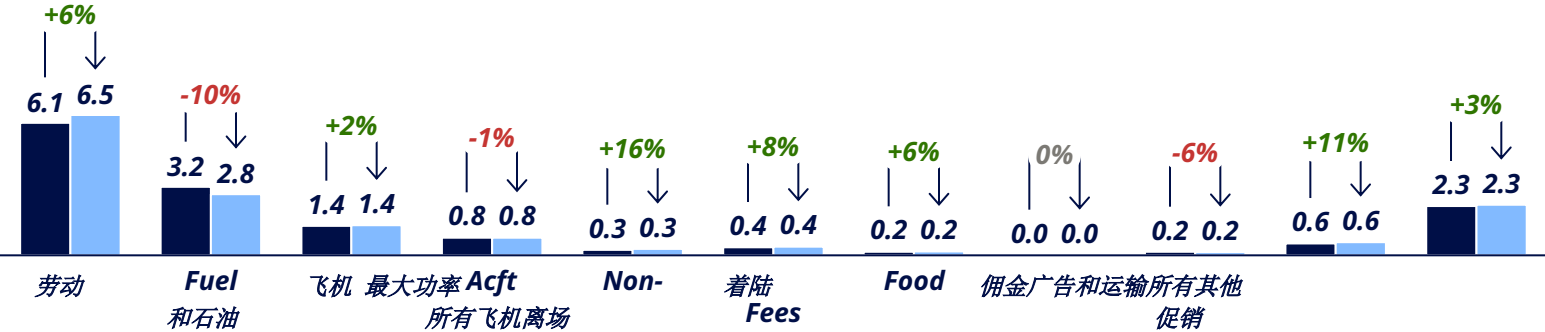
摘要

单位ASM人工成本从2022年起持续增加，至2025年达到6.5美分。

燃料成本每ASM降低了0.4美分（再次说明，2026年的结果将会有所不同）。

所有其他类别的结果参差不齐，但相对于总体成本而言，其规模通常较为平稳。

每 ASM 成本同比增长

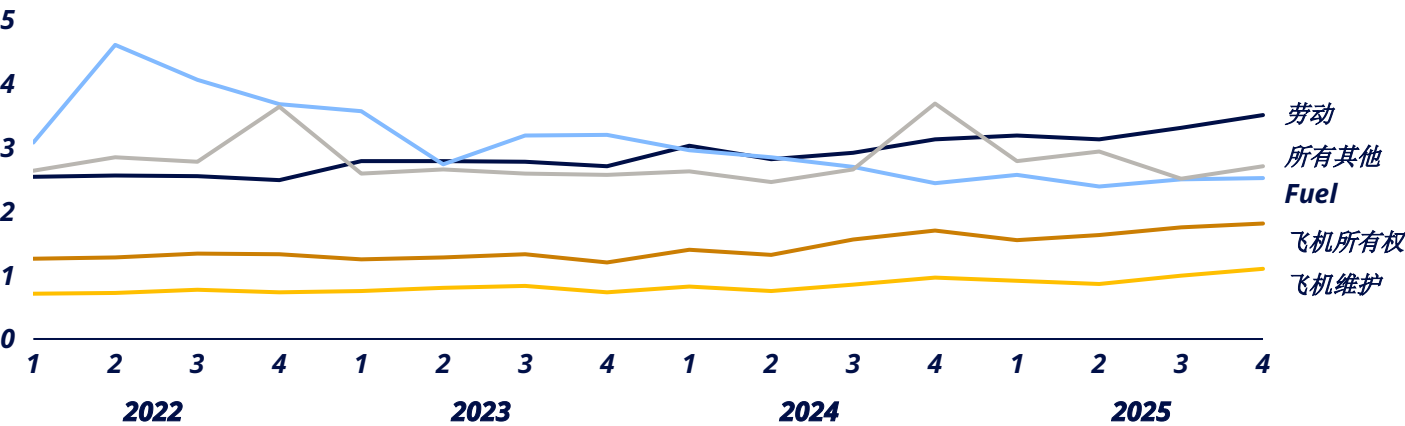


美国运输部表格41

Unit cost | Ultra low cost carriers

不断上涨的劳工和飞机成本超过了其他组别

每 ASM 季度美分



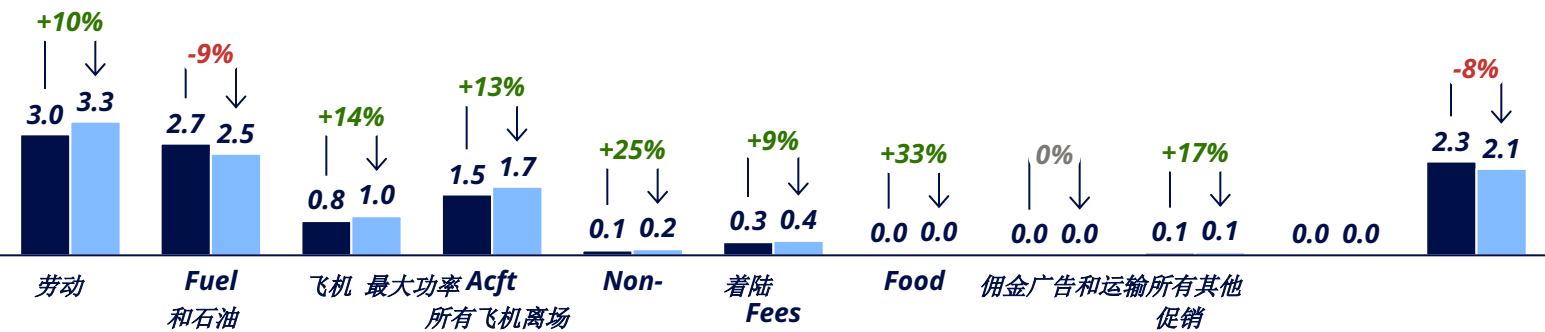
摘要

与FSC和LCC集团类似，自2022年以来，ULCC的每ASM工时劳动成本一直在稳步上升。

同期燃油成本的降低有助于抵消整体单位里程运营成本的增长。

飞机成本（维护和拥有）每架次飞行小时增加0.4美分，其中维护成本上升14%，拥有成本上升13%。

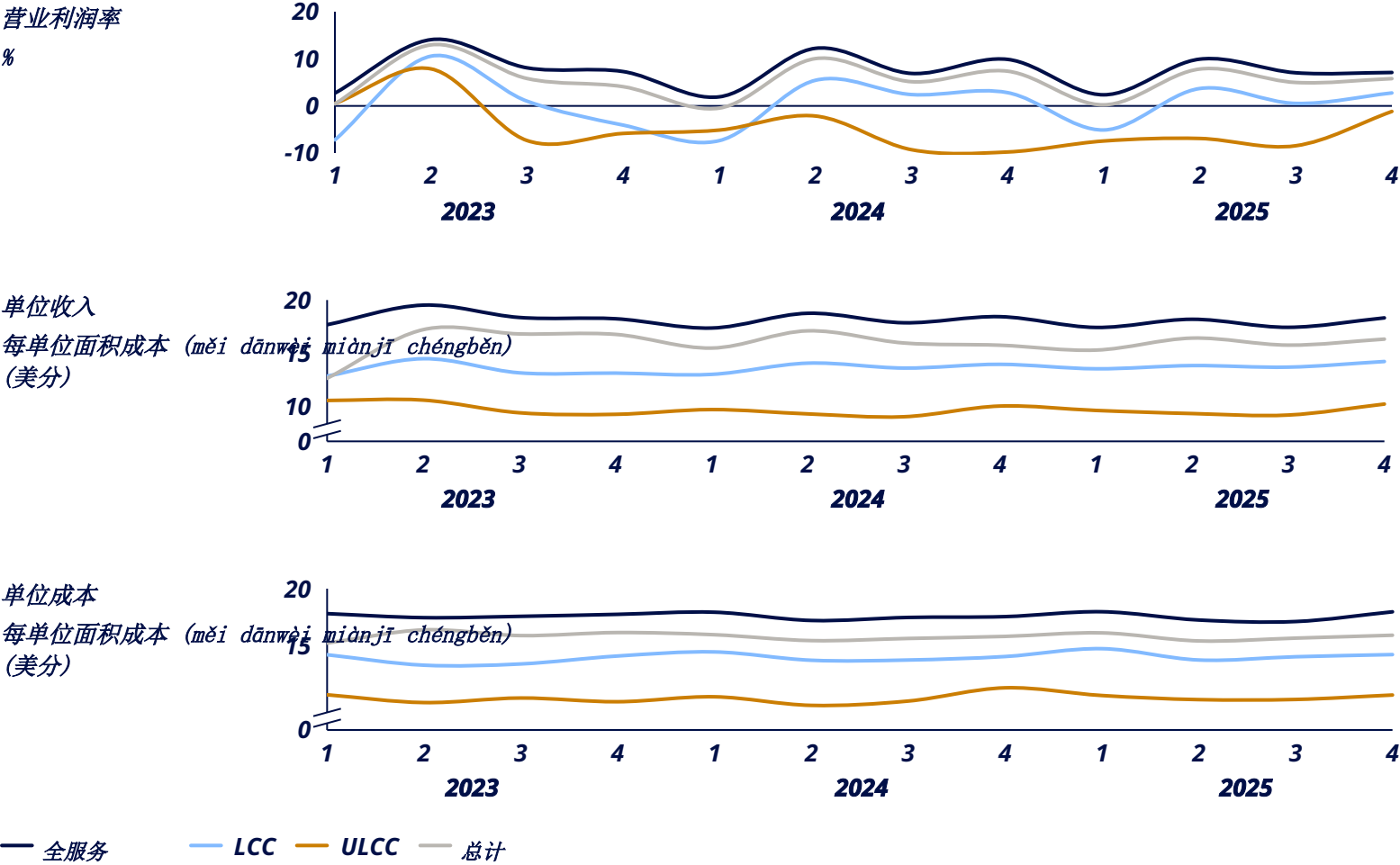
每 ASM 成本同比增长



美国运输部表格41

Topline financial results | Long term trend

超大型集装箱船能否在不改变运营模式的情况下恢复盈利？



摘要

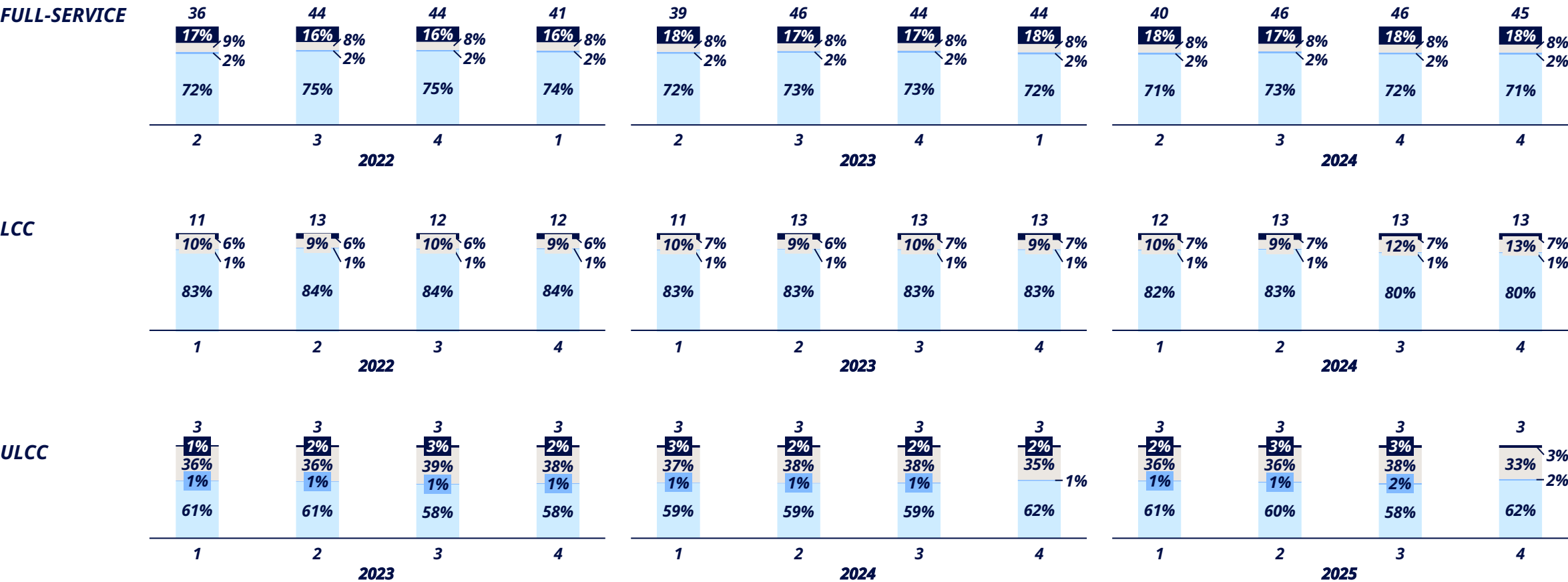
全服务航空公司自疫情结束后一直保持着最高的利润率。而超低成本航空公司则持续亏损。自从从疫情中恢复以来，不同业务模式的航空公司其单位收入成本和单位广告成本一直保持大致一致。

美国运输部表格41。RASM和CASM不包括运输，并且按阶段长度调整为1100英里。

Revenue sources

FSC在2024年营收增长5.1%；LCC增长3.5%；ULCC同比下降1%

按来源划分的收入结构（占系统收入的百分比，上方条形图显示总收入，单位为十亿美元）

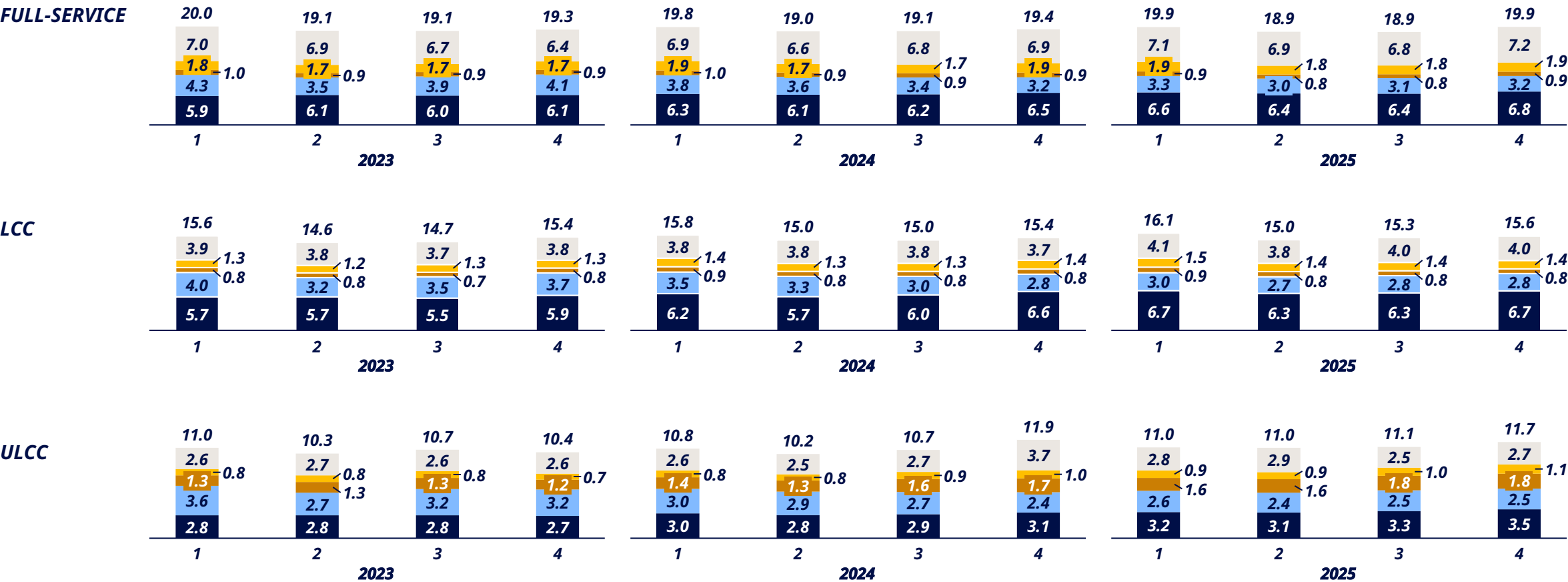


美国运输部表格41

Cost 成本驱动因素

劳动力成本的增加侵蚀了其历史上的运价/成本优势。

单位成本（以美分计）



按地区划分的航空 公司业绩

04

北美地区趋势 概述

04.1

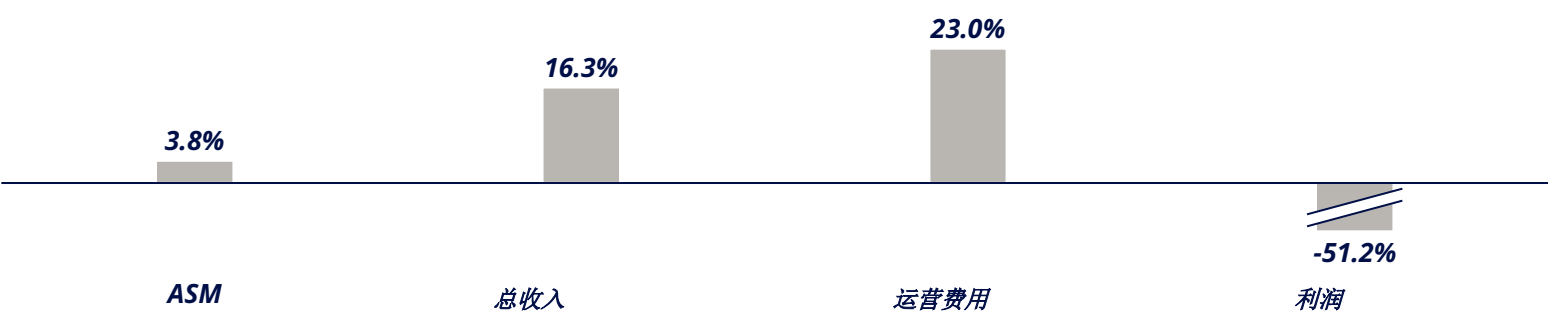
Industry financial results: North America index

成本上升中的利润下降

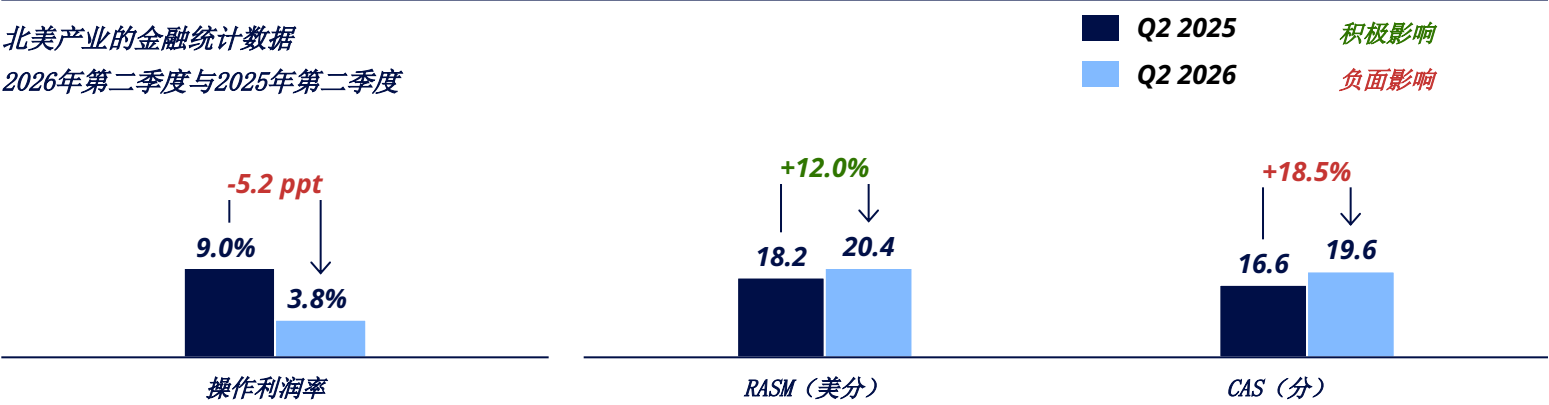
北美航空公司的利润率因3. 8%的运力增长而下降了5. 2个百分点。

- 费用增长比收入增长高6. 7个百分点，将经营利润率从9. 0%压缩至3. 8%

北美行业2026年第二季度与2025年第二季度金融统计数据同比变化



北美产业的金融统计数据
2026年第二季度与2025年第二季度



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告；部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按区域划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Financial results by business model North America index

价值/低成本承运商的利润率下降幅度较小，尽管其FSC利润率总体上高于5倍。

全服务航空公司比其低成本航空公司的同行拥有更强、更积极的利润率，尽管其年同比增长利润率下降幅度要大得多。

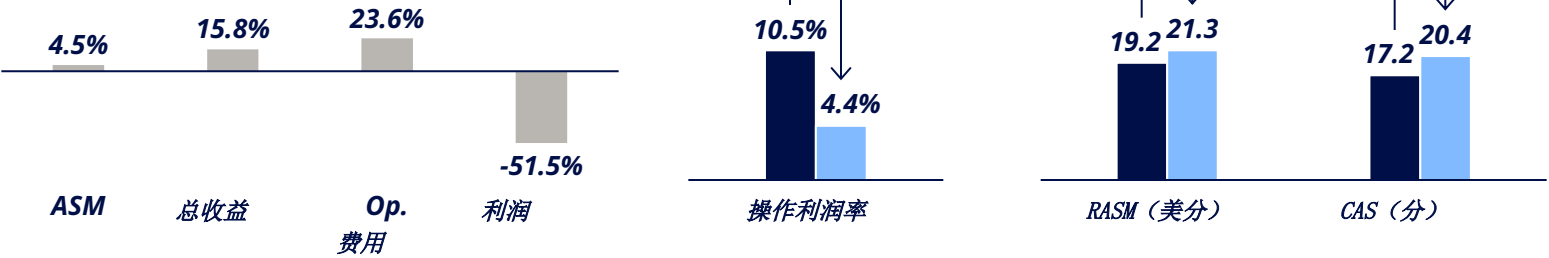
- 全服务航空公司的营业利润率为4.4%，而低成本航空公司的营业利润率为0.8%

北美产业的金融统计数据
2026年第二季度与2025年第二季度

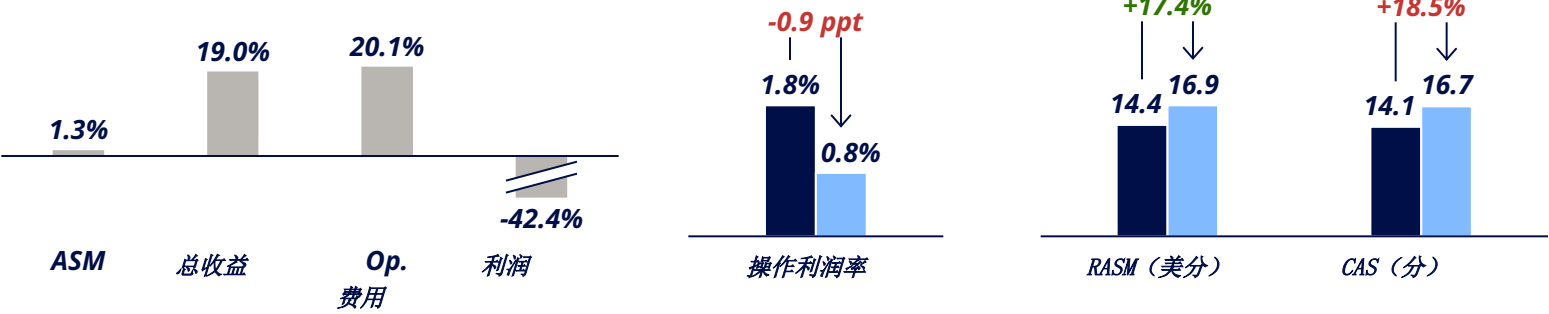
Q2 2025
Q2 2026

积极影响
负面影响

全程服务承运人



Value/LCC



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告；部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按区域划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Production review: North America total industry

北美地区产能略有下降，主要受周期和规径减少的影响。

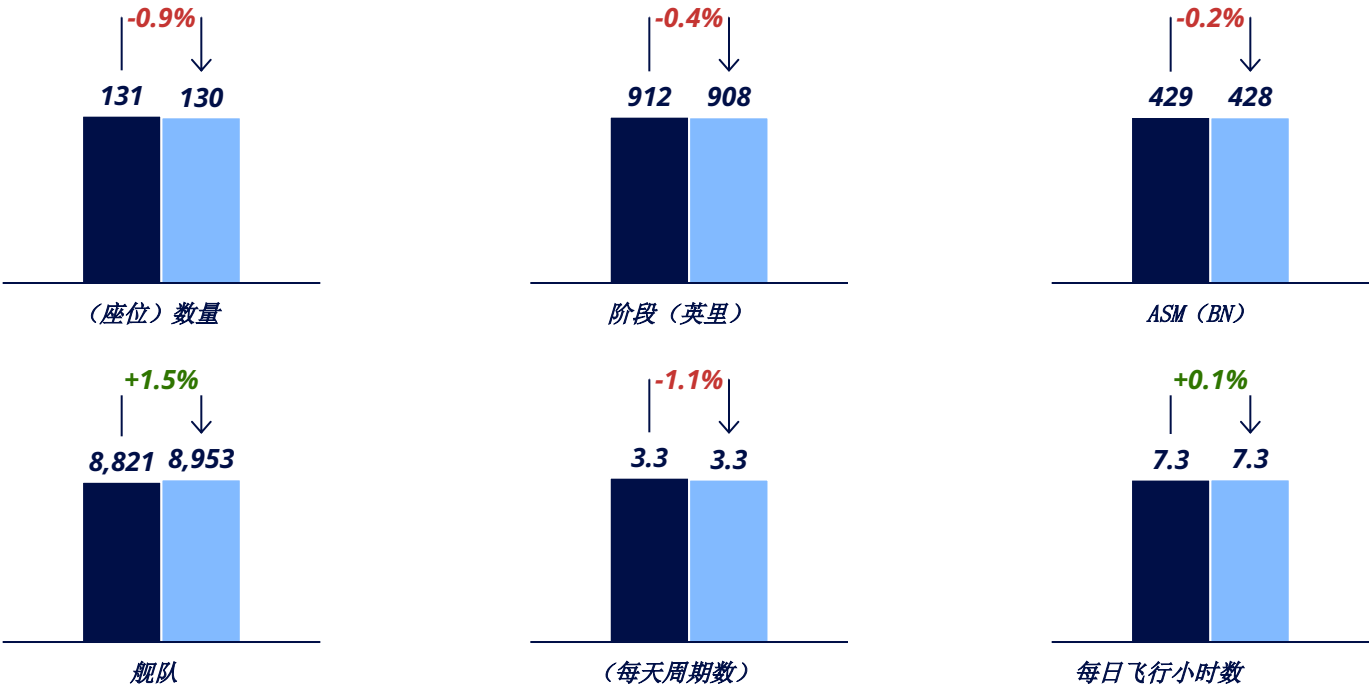
船舶运力增长部分抵消了周期和尺码的下降。

- 北美地区的运力虽运力规模增长了1. 5%，但仍下降了0. 2% • 轻微的运力收缩主要由每日飞机起降架次（-1. 1%）和载客率下降驱动 • 平均航段距离也下降了0. 4% • 每架飞机每日飞行小时数几乎持平(+0. 1%)

北美行业第二季度产能产量
对于该区域内所有定期航空公司

Q2 2025 积极影响
Q2 2026 负面影响

主流



基于PlaneStats. com的OAG时刻表数据得出的运力数据，包含该区域所有定期航空公司（不仅限于研究中的承运人）。机队数据基于Oliver Wyman Vector数据。网络数据基于Oliver Wyman的NetPlan模型。

Latin America

拉美地区趋势概述

04.2

Industry financial results Latin America index

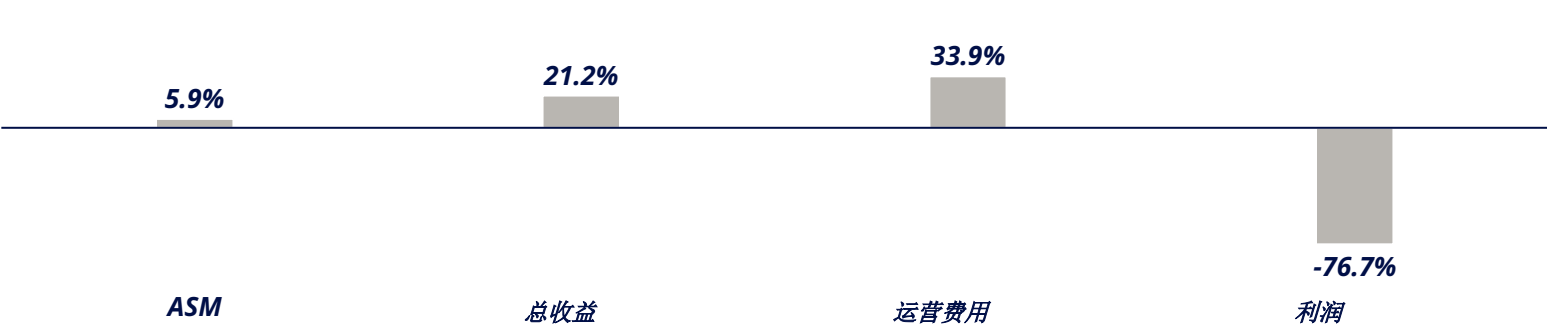
行业财务表现：拉丁美洲指数

全球各地区利润率最低，与近几个季度观察到的趋势相反。

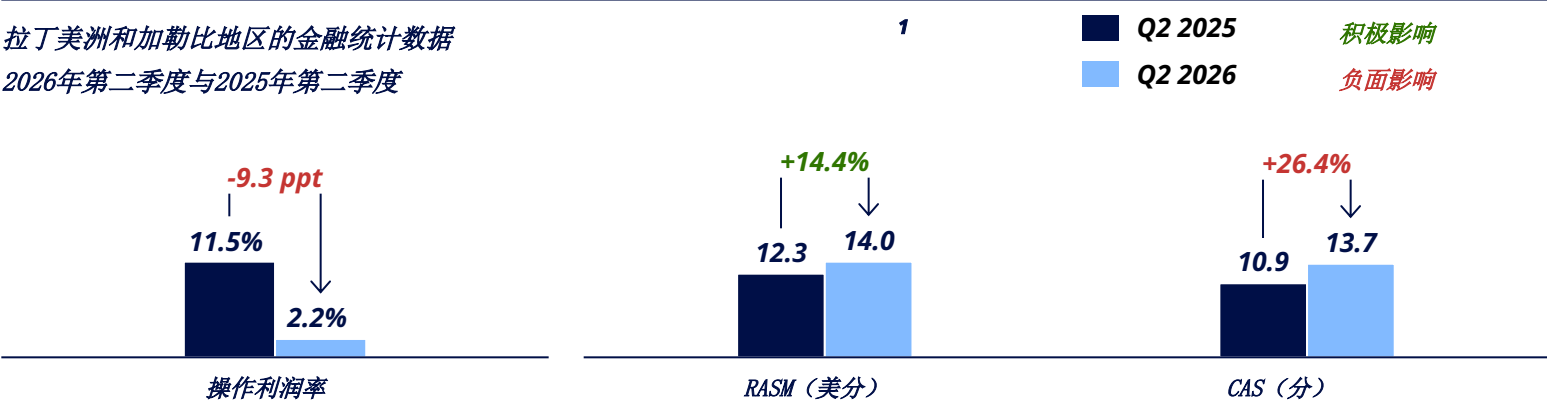
拉丁美洲的地区利润率最低之一，尽管其产能增长最高。

- 拉丁美洲的利润率从上一季度急剧下降（从15.9%降至2.2%）
- 类似地，该地区利润率同比大幅下降了9.3个百分点——这是指数内任何地区中下降幅度最高的
- 尽管在指数各区域中利润率最低，拉丁美洲的产能增长却最高（+5.9%）
- 单位成本增长几乎是单位收入增长的两倍（+26.4%对比14.4%）
- CASM增长低于运营费用增长7.5个基点（+33.9%），得益于产能增长了5.9%
- 成本大幅上涨可能是由于燃料价格上涨所致

拉美和加勒比地区行业金融统计数据2026年第二季度与2025年第二季度同比变化



拉丁美洲和加勒比地区的金融统计数据
2026年第二季度与2025年第二季度



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告；部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按区域划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Financial results by business model: Latin America index

按商业模式划分的财务表现：拉丁美洲指数

全服务航空公司仍然盈利，尽管该地区成本大幅上涨，这与廉价航空公司/价值航空公司不同。

全服务航空公司尽管经历了更大的利润率收缩，但在利润率方面显著优于低成本/价值航空公司。

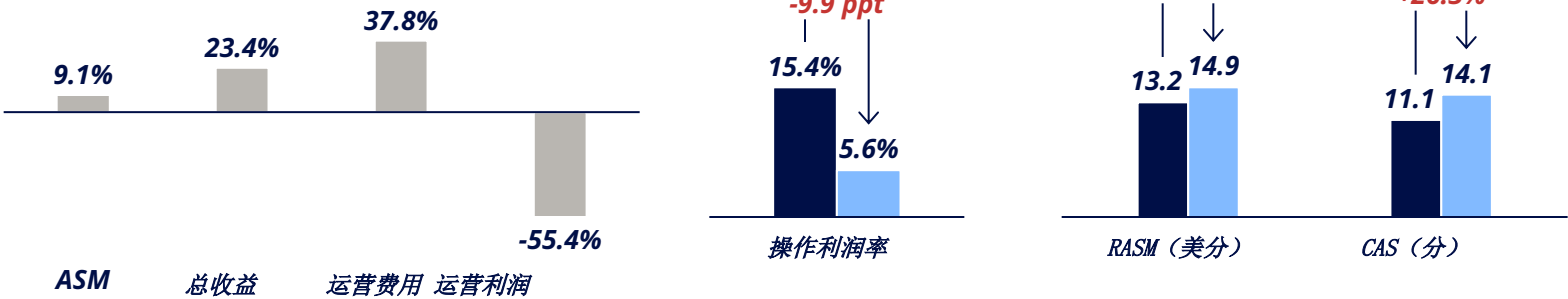
- 两种模式的成本均超过了收入：FSC运营支出上涨37.8%，而收入增长23.4%；价值/LCC支出上涨23.0%，而收入增长13.7%。
- 尽管 FSCs 出现了 9.9 ppt 的收缩，但其利润率仍保持在 5.6%，而价值/单位成本损失则从 -1.8% 加剧至 -10.1%。
- 两组的单位收入均实现两位数增长（FSC部门+13.1%；价值/LCC部门+16.3%），但单位成本分别以13.2个基点和9.6个基点的速度更快地上升。
- 产能趋势出现分化：FSC ASM增长了9.1%，而价值/LCC ASM下降了2.2%；因此，价值/LCC收入的增长来自于单位收入的提升，而非新增产能

拉丁美洲和加勒比地区的金融统计数据
2026年第二季度与2025年第二季度

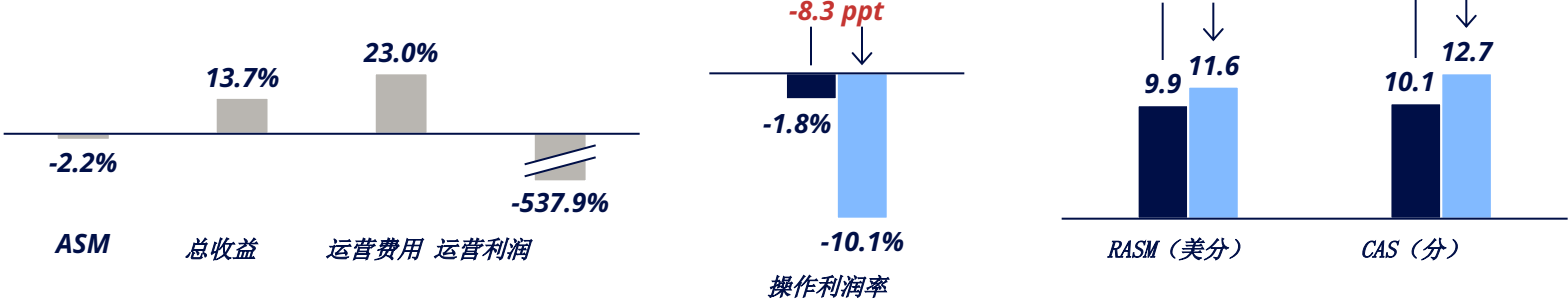
Q2 2025
Q2 2026

积极影响
负面影响

全程服务承运人



Value/LCC



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告； 部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按地区划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Production review Latin America total industry

由运力增长驱动的产能增长，尽管周期有所缩短

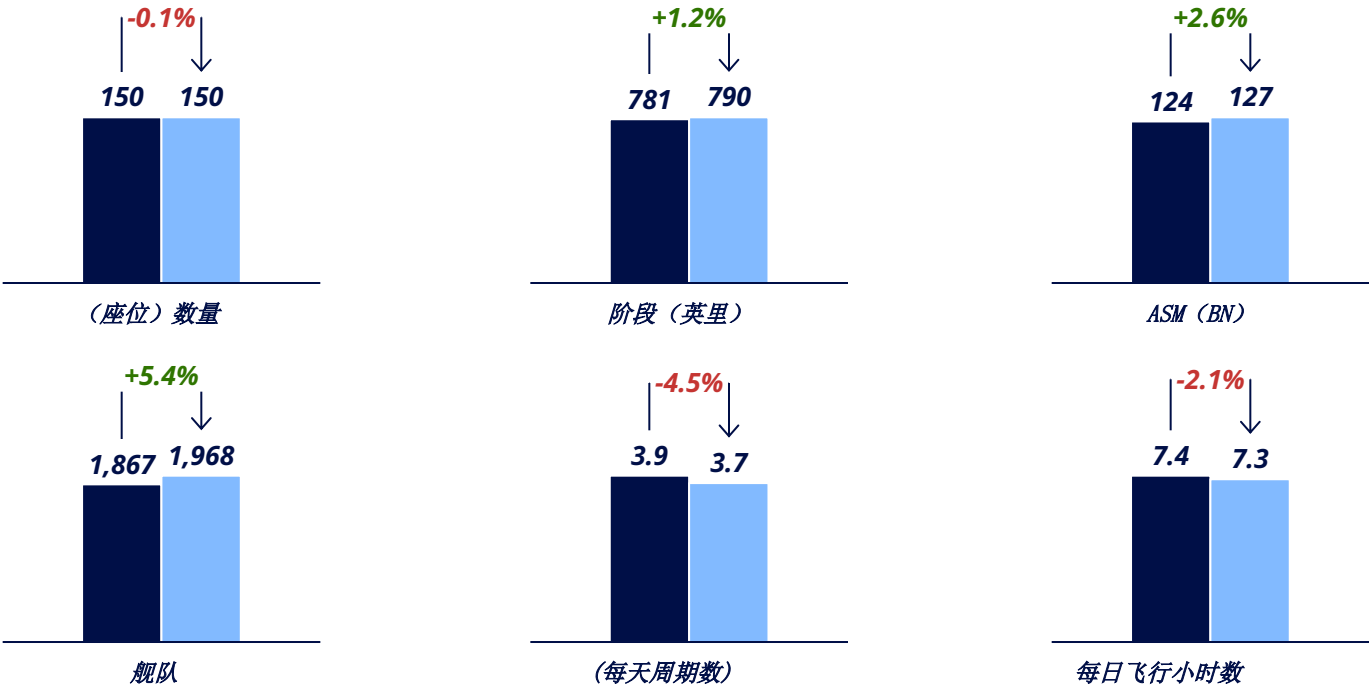
产能增长主要由车队规模扩大驱动，其次是发展阶段。

- 拉丁美洲地区的承运人运力增长了2.6%
- 机队规模增长了5.4%，带动了大部分运力增长

拉丁美洲和加勒比地区行业第二季度产能产量

Q2 2025 积极影响
Q2 2026 负面影响

主流



基于PlaneStats. com的OAG时刻表数据得出的运力数据，包含该区域所有定期航空公司（不仅限于研究中的承运人）。机队数据基于Oliver Wyman Vector数据。网络数据基于Oliver Wyman的NetPlan模型。

Europe

欧洲地区趋势概述

04.3

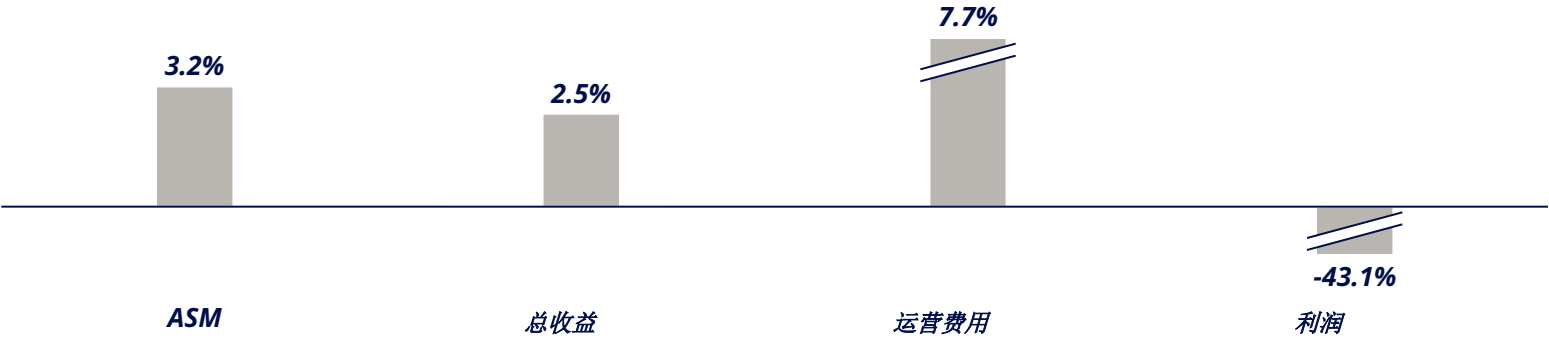
Industry financial results: Europe index

费用增长快于收入增长，导致利润率同比压缩了4.6个百分点。

成本增长超过了收入增长，导致2026年第二季度营业利润下降43.1%。

- 2026年第二季度，营业利润率从2025年第二季度的10.6%下降至5.7%，降幅4.6个百分点。

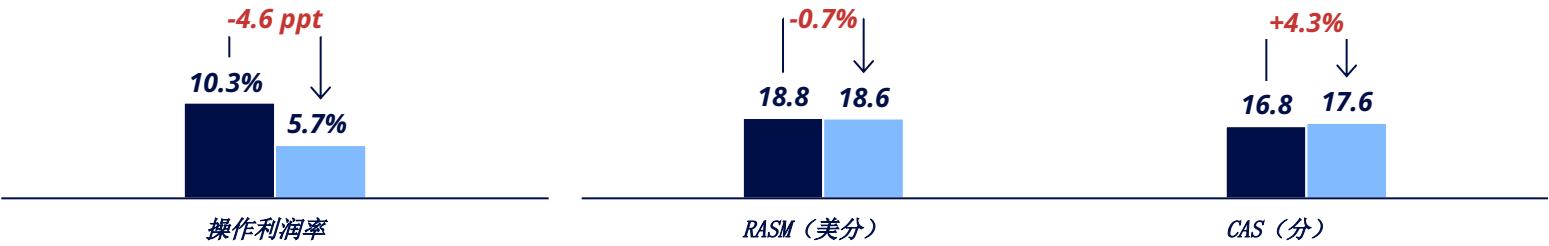
2026年第二季度与2025年第二季度欧洲行业金融统计数据同比变化



欧洲产业的财务统计数据

2026年第二季度与2025年第二季度

■ Q2 2025 积极影响
■ Q2 2026 负面影响



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告； 部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按地区划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Financial results by business model Europe index

尽管降幅更大，价值型/低成本型（Value/LCC）的利润率仍保持较高水平。

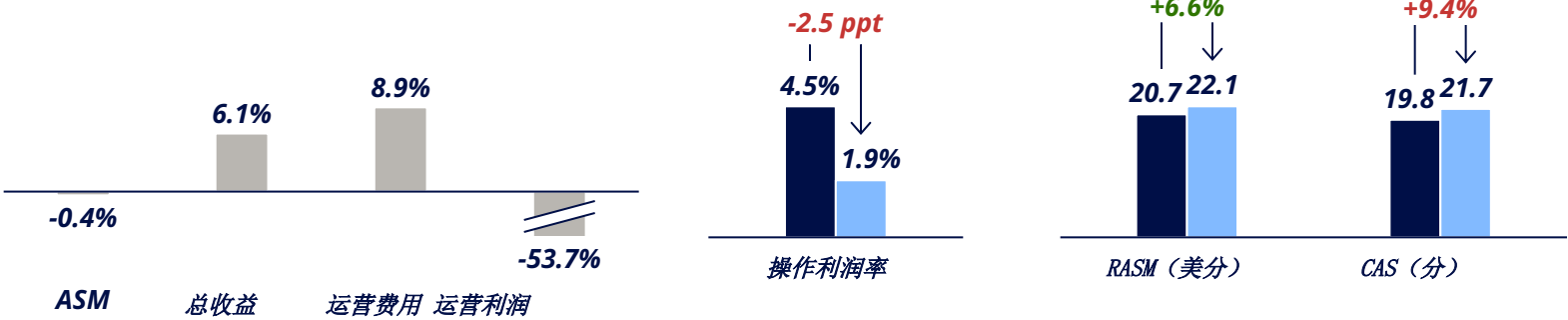
两家公司利润均出现亏损：全面服务成本上涨速度超过收入，而价值/低成本收入则急剧下滑。

- 全服务收入在产能下降0.4%的情况下增长了6.1%，得益于RASM增长6.6%的支撑

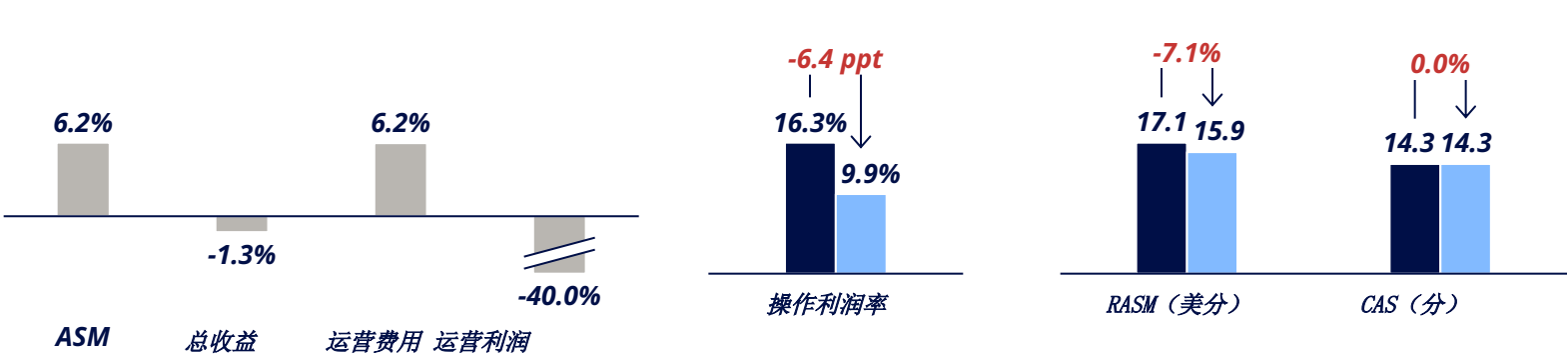
欧洲产业的财务统计数据
2026年第二季度与2025年第二季度

■ Q2 2025
■ Q2 2026
积极影响
负面影响

全程服务承运人



Value/LCC



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告；部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按区域划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Production Review: Europe total industry

主要由船队扩张和轨距增加驱动运力增长

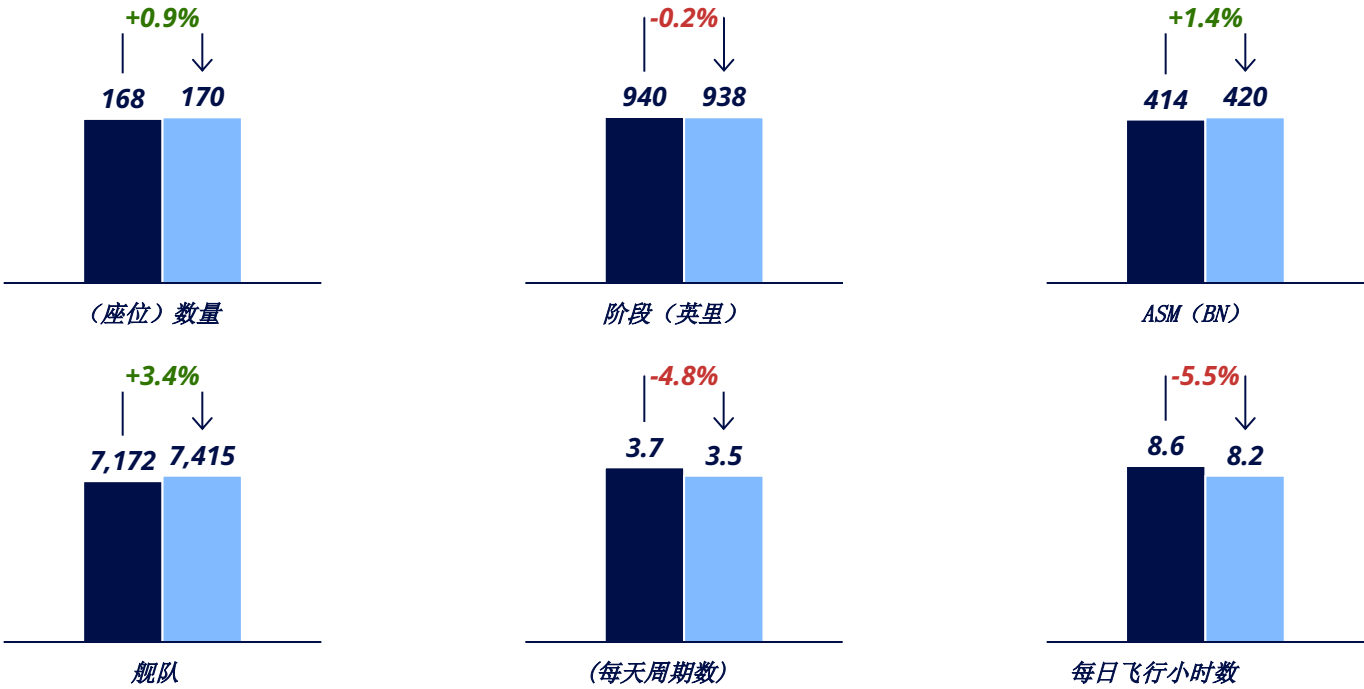
产能增长主要得益于主力机队规模的扩大和平均轨距的增加。

- 欧洲产能增长了1.4%
- 产能增长主要受机队扩张（+3.4%）和轨距（+0.9%）的推动

欧洲工业第二季度产能产量

Q2 2025 积极影响
Q2 2026 负面影响

主流



基于PlaneStats. com的OAG时刻表数据得出的运力数据，包含该区域所有定期航空公司（不仅限于研究中的承运人）。机队数据基于Oliver Wyman Vector数据。网络数据基于Oliver Wyman的NetPlan模型。

Asia/Pacific

亚太地区区域趋势概述

04.4

Industry financial results: Asia/Pacific index

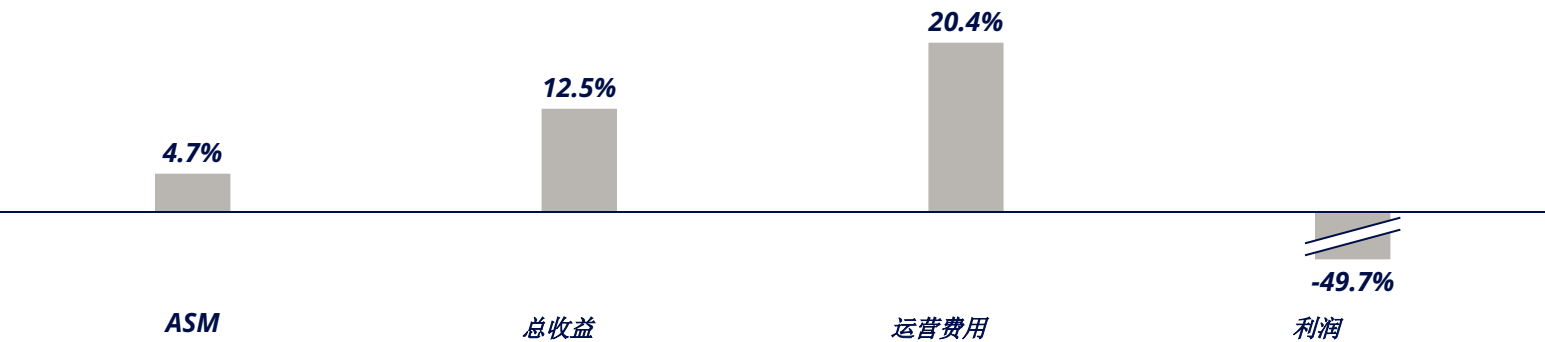
随着成本增长超过收入和产能，利润空间被压缩。

亚太地区边缘市场急剧萎缩，运营成本增速已超过收入增长。

- 利润率下降6.3个百分点至5.1%。
 - 降幅反映了CASM增长了15.0%与 RASM 增长 7.4% 相比
- 营收（+12.5%）和运营费用（+20.4%）均超过产能增长（+4.7%）。将营业利润减少了49.7%

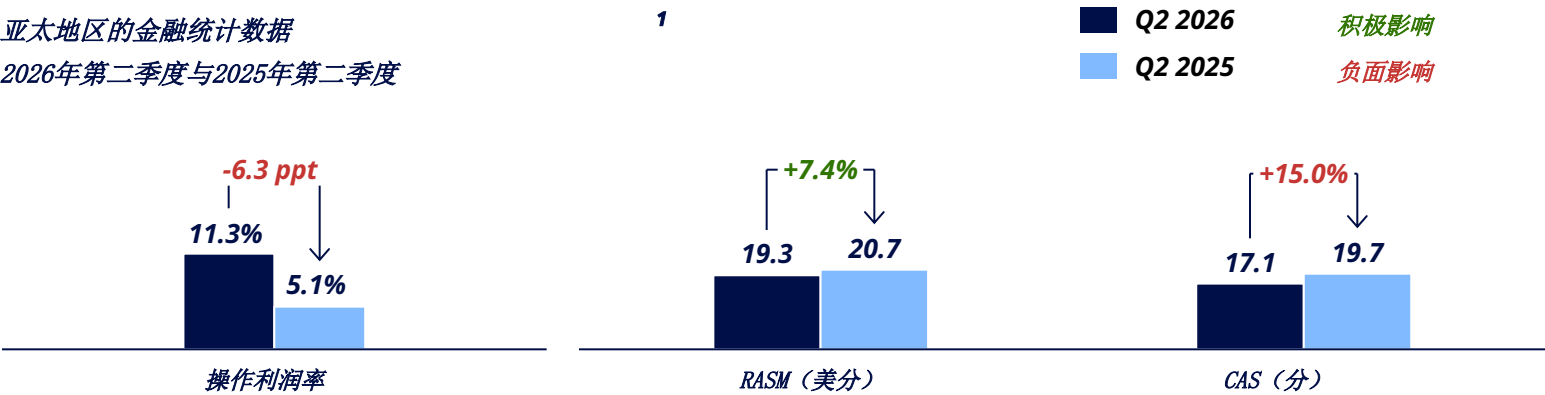
注意：由于价值/LCC数据有限，未包含分组细分。

2026年第二季度与2025年第二季度亚太行业金融统计数据同比变化



亚太地区的金融统计数据

2026年第二季度与2025年第二季度



数据来源：CapIQ及航空公司盈利公告；部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。按区域划分的所包含航空公司列表，请参见附录。

Production review: Asia/Pacific total industry

尽管船队规模大幅增加，整体运力仍呈下降趋势

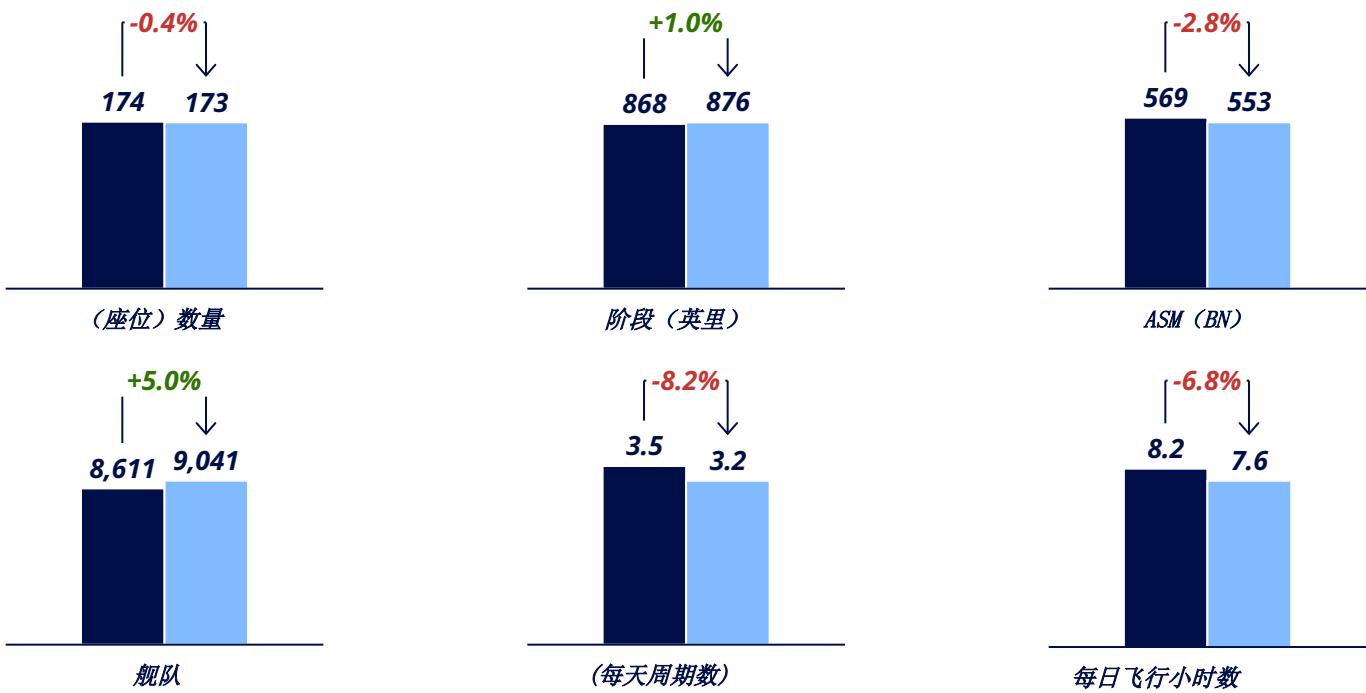
该地区产能下降的主要原因是循环次数和飞行小时数。

亚太地区行业第二季度产能产量

Q2 2025 积极影响
Q2 2026 负面影响

- 该地区总发运量下降了2.8%
- 导致产能下降的主要驱动因素是：
 - 每架飞机日循环次数（-8.2%）
 - 每架飞机每日飞行小时数（-6.8%）
- 尽管产能有所下降，某些生产效率指标仍在上升：
 - 车队增长5.0%
 - 提升1.0%
- 该容量数据基于该地区产生的总计划容量，并不仅限于指数中的航空公司

主流



基于PlaneStats. com的OAG时刻表数据得出的运力数据，包含该区域所有定期航空公司（不仅限于研究中的承运人）。机队数据基于Oliver Wyman Vector数据。网络数据基于Oliver Wyman的NetPlan模型。

Africa/Middle East & India

非洲/中东/印度地区趋势概述

04.5

Industry financial results (annual) 中东和印度指数

相比上一个财年，20%的强劲营业利润率略有下降，这是由于成本增长速度超过了收入增长速度。

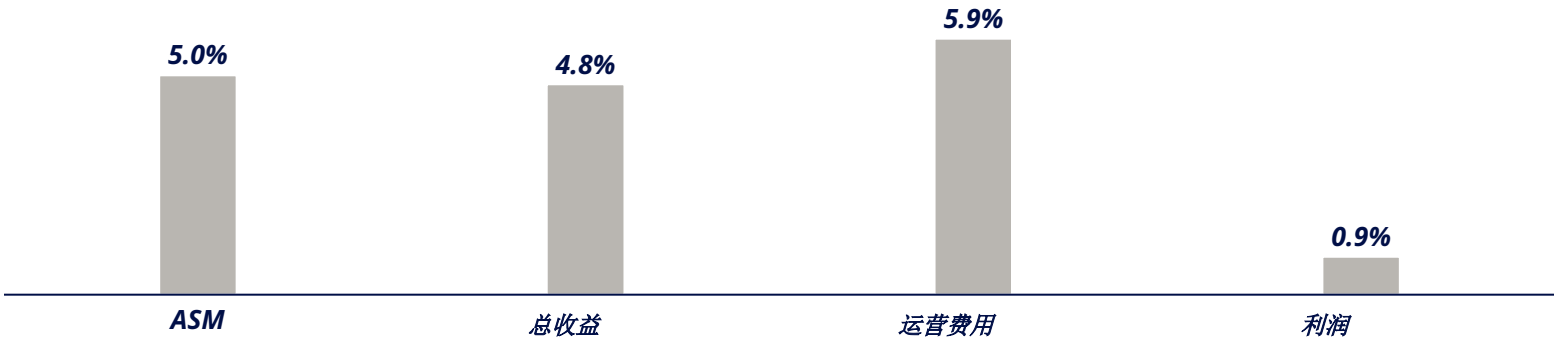
该地区承运商利润依然丰厚，但利润率略有下降。

- 利润率下降了0. 8个百分点至20. 1% • 能力提升了5. 0% • RASM下降0. 2%和CASM增长0. 8%共同导致了利润率下降

请注意：大型 ME 航空公司仅报告财年业绩。 为提供全球覆盖，我们已包含最新业绩。

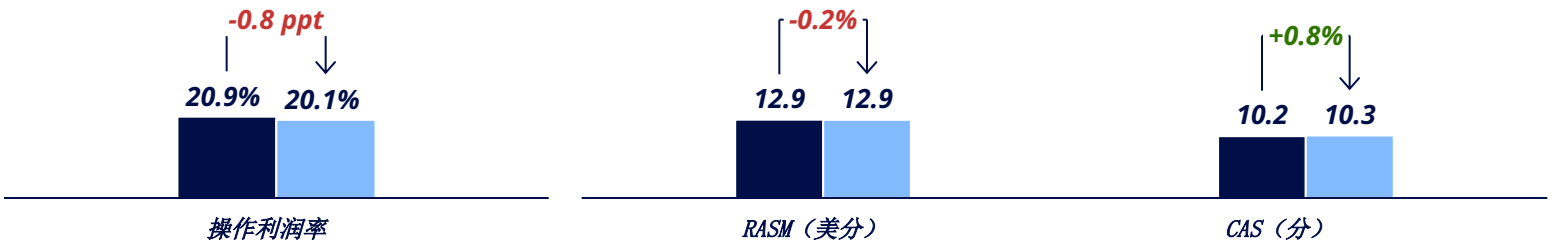
我们将继续按季度报告可用的生产数据，并按年度报告财务业绩。

中东和印度行业2025年第二季度至2026年第一季度与2024年第二季度至2025年第一季度金融统计数据同比变化率¹



中东和印度行业2025年第二季度至2026年第一季度与2024年第二季度至2025年第一季度财务统计数据 ¹

■ Q4 2024 积极影响
■ Q4 2025 负面影响



1. 按照选定 ME 航空公司报告频率合并的运力；卡塔尔航空使用财年数据（即 Q1-Q4），因其财务报告频率。资料来源：CapIQ 及航空公司盈利公告；部分运力数据基于 Plane Stats.com 提供的 OAG 舍程数据。按区域划分的航空公司列表见附录。

Financial results by business model (annual): Middle East and India index

全范围的页边距均为两位数，但与往年相比略有降低。

无论是全服务航空公司还是低成本航空公司，其利润率均保持两位数。

• 两种承运商类型在成本增长上都高于收入增长，导致利润率下降：

- 全服务航空公司利润率下降0. 6个百分点至21. 3%

• 价值承运人的运力实现了两位数增长（+11. 6%），而全服务承运人仅增长3. 3%。

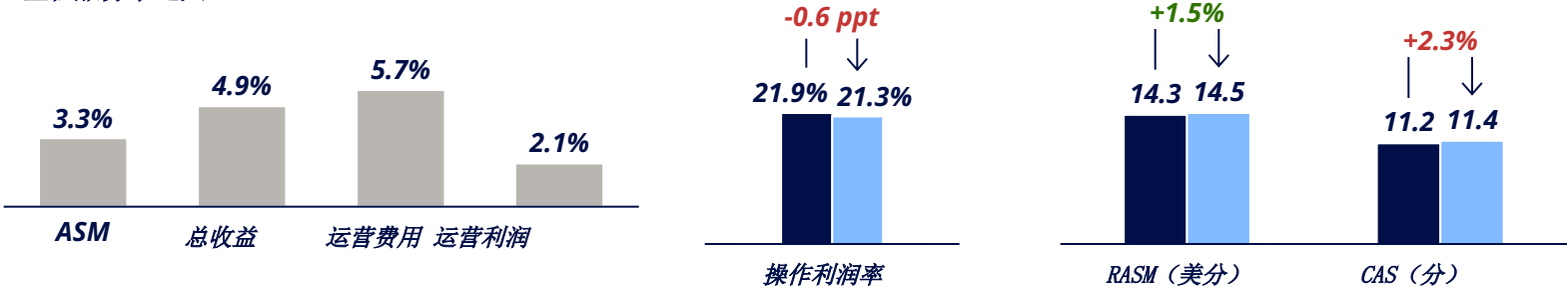
• 价值载体（或：价值承担者）的产能增长超过了收入和成本的增长，导致年同比收入毛利率（YoYRASM）和年同比成本毛利率（CASM）下降。

中东和印度产业的金融统计数据
Q2 2025-Q1 2026 vs. Q2 2024-Q1 2025¹

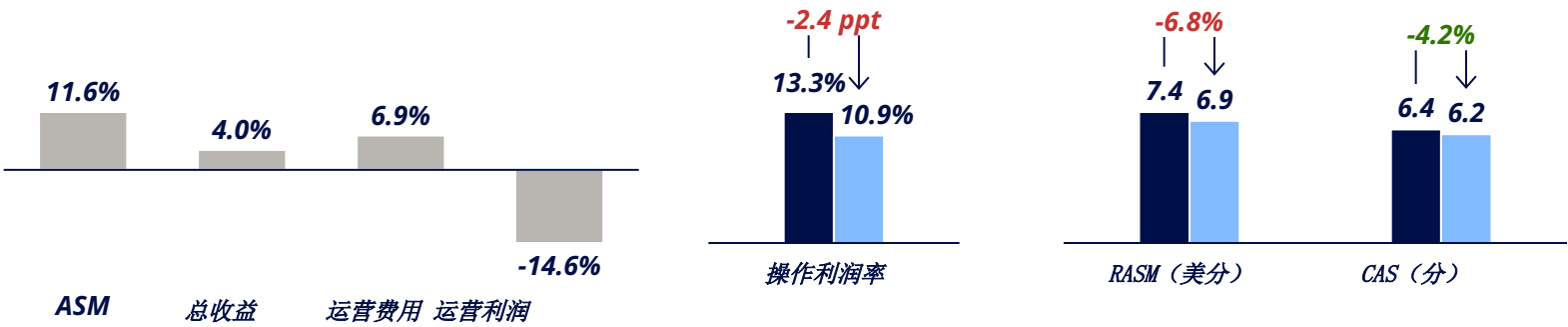
Q4 2024
Q4 2025

积极影响
负面影响

全程服务承运人



Value/LCC



1. 按照选定 ME 航空公司报告频率合并的运力；卡塔尔航空使用财年数据（即 Q1-Q4），因其财务报告频率。资料来源：CapIQ 及航空公司盈利公告；部分运力数据基于 Plane Stats.com 提供的 OAG 舍程数据。按区域划分的航空公司列表见附录。

Production review (Q2): IMEA total industry

产能下降是由除船舶增长外所有生产率指标下降所驱动。

随着周期和飞行时数的下降，IMEA的产能急剧下降。

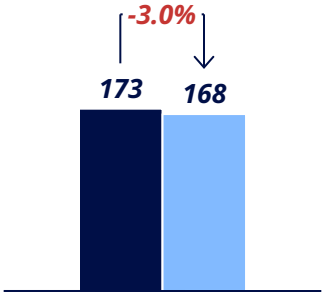
- 总容量下降了15. 5%
- 船队规模是唯一提升生产力的指标（+5. 2%）

注意：生产回顾部分与报告的其他地区保持相同的时间段，并且与IMEA的财务报告部分不匹配。

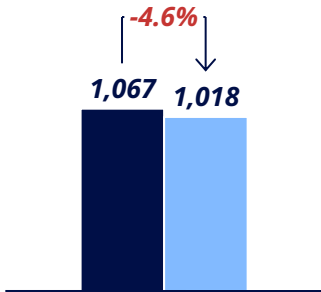
IMEA行业第二季度产能生产

Q2 2025 积极影响
Q2 2026 负面影响

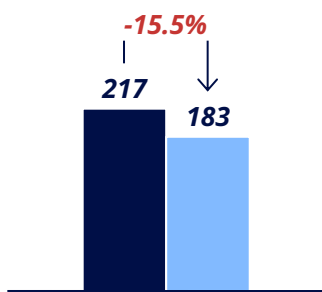
主流



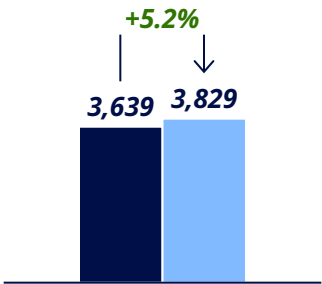
(座位) 数量



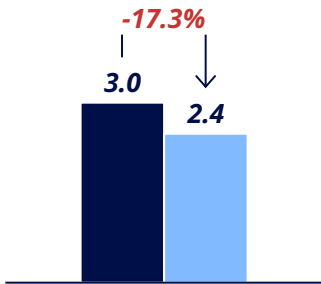
阶段 (英里)



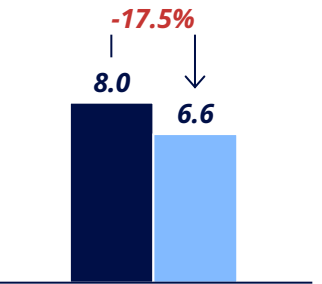
ASM (BN)



舰队



(每天周期数)



每日飞行小时数

基于 PlaneStats.com 的 OAG 舍程数据得出的运力数据，包含该区域所有计划航班航空公司（不仅限于研究中的承运人）。机队数据基于 Oliver Wyman Vector 数据。
基于 Oliver Wyman 的 NetPlan 模型的网络数据

Appendix

附录

05

欢迎来到新航空公司经济分析报告

Welcome to the New Airline Economic Analysis Report

什么是航空经济分析（AEA）？什么正在改变？

- 航空公司经济分析报告是 Oliver Wyman 关于航空业财务状况的报告 • 过去 15 年，我们一直以书面报告形式每年发布 AEA，重点聚焦美国市场 • 我们正转型为季度发布，更具全球视野，并采用更轻量化、更视觉化的风格
- AEA 将继续包含传统的深度分析，包括美国行业财务深度解析和全球运力趋势 • 我们也将继续发布关于新兴趋势及其对行业及其生态系统的启示的专题报道

功能对比

	先前版本	新版
发布时间表	年度	季度
覆盖范围	美国强调	全球
范围	航空公司行业与宏观经济	专有技术的额外粒度工具
格式	传统书面报告	幻灯片样式
深入探讨的主题	通常，有四个需要深入分析的区域	全年留存并传播
专题	通常，3-4篇关于热门话题的文章	保留，应得释放

We will publish quarterly reports and other updates on oliverwyman.com 我们将定期在 oliverwyman.com 上发布季度报告和其他更新，请务必定期查看，so be sure to check back regularly

Reference and definition guide to key figures and assumptions

参考与定义：关键人物和假设指南

我们全球指数所包含的航空公司，以及区域定义

北美洲	拉丁美洲	欧洲	非洲/中东/印度	Asia/Pacific
加拿大航空	Azul	法國航空—荷蘭皇家航空	阿联酋航空	ANA
阿拉斯加	墨西哥航空公司	易捷航空	以色列航空 (Yǐsèliè Hángkōng)	国泰航空
忠诚可靠	Copa	芬兰航空	印度戈航空	EVA
美国人	拉丁美洲	IAG	珀伽索斯	JAL
三角洲	火山航空	德国汉莎航空	土耳其	泰国航空
边界		挪威	阿联酋（年度）	越南航空
JetBlue		瑞安航空	阿布扎比航空集团（年度）	
西南		瑞安航空	卡塔尔（年度）	
联合				

全程服务承运人

Value/LCC

Airlines selected based on availability of data and representation of business models and markets within the region
航空公司是根据数据可用性以及区域内商业模式和市场代表性而选定的。

载体特定结果:北美同比变化 America

2026年第二季度与2025年第二季度同比变化									
航空公司	ASM	总收入	运营费用	利润	收益	操作边际 (幻灯片)	边距 (幻灯片)	RASM	CASM
加拿大航空	1%	7%	19%	-149%	-192%	-11	-6	6%	18%
阿拉斯加	27%	10%	24%	-136%	-144%	-12	-7	-13%	-2%
忠诚可靠	-6%	37%	34%	73%	93%	2	9	45%	42%
美国人	5%	16%	23%	-61%	-88%	-5	-4	10%	17%
三角洲	1%	19%	24%	-23%	-25%	-4	-5	17%	23%
边界	7%	38%	35%	-8%	-29%	3	0	28%	26%
JetBlue	3%	14%	22%	-570%	-234%	-7	-6	11%	18%
西南	0%	16%	16%	27%	9%	0	0	16%	16%
联合	3%	16%	24%	-46%	-17%	-6	-2	13%	21%

来源: CapIQ及承运人盈利公告。部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。

载体特定结果: 拉丁美洲同比变化

2026年第二季度与2025年第二季度同比变化									
航空公司	ASM	总收入	运营费用	利润	收益	操作边际 (幻灯片)	边距 (幻灯片)	RASM	CASM
墨西哥航空公司	2%	13%	30%	-73%	-185%	-13	-9	11%	28%
Azul	-11%	6%	15%	-1187%	-200%	-8	-58	19%	29%
Copa	17%	26%	45%	-48%	-54%	-12	-11	7%	24%
拉丁美洲	9%	27%	39%	-49%	-48%	-8	-4	16%	27%
火山航空	6%	24%	34%	-344%	-101%	-8	-6	17%	26%

来源: CapIQ及承运人盈利公告。部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。

载体特定结果: 欧洲同比变化

2026年第二季度与2025年第二季度同比变化									
航空公司	ASM	总收入	运营费用	利润	收益	操作边际（幻灯片）	边距（幻灯片）	RASM	CASM
法國航空-荷蘭皇家航空	2%	7%	11%	-36%	-75%	-4	-6	5%	9%
易捷航空	4%	-1%	6%	-66%	-65%	-7	-7	-4%	3%
芬兰航空	-2%	13%	6%	332%	354%	6	5	16%	8%
IAG	1%	-2%	1%	-18%	-37%	-3	-4	-3%	0%
德国汉莎航空	-3%	5%	7%	-298%	-88%	-2	-9	8%	11%
挪威航空快线	7%	3%	23%	-143%	-161%	-17	-14	-4%	15%
瑞安航空	7%	-2%	8%	-39%	-36%	-8	-7	-8%	1%
瑞安航空	22%	3%	17%	-748%	-592%	-14	-16	-16%	-3%

来源：CapIQ及承运人盈利公告。部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。

Carrier specific results: Africa/Middle East/India

2026年第二季度与2025年第二季度同比变化									
航空公司	ASM	总收入	运营费用	利润	收益	操作边际（幻灯片）	边距（幻灯片）	RASM	CASM
阿联酋航空	-25%	-3%	12%	-85%	-75%	-14	-15	28%	49%
以色列航空 (Yisèliè Hángkōng)	3%	27%	25%	40%	103%	1	5	23%	22%
印度戈航空	1%	9%	24%	-88%	-110%	-12	-12	7%	22%
珀伽索斯	-8%	1%	26%	-129%	-180%	-21	-24	10%	37%
土耳其	1%	20%	40%	-127%	-71%	-14	-9	19%	39%

来源：CapIQ及承运人盈利公告。部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。

承运商特定结果: result Asia Pacific 增长

2026年第二季度与2025年第二季度同比变化									
航空公司	ASM	总收入	运营费用	利润	收益	操作边际（幻灯片）	边距（幻灯片）	RASM	CASM
ANA	6%	9%	13%	-50%	-25%	-4	-1	3%	7%
国泰航空	10%	25%	27%	11%	71%	-1	2	14%	15%
Eva Airways	5%	13%	27%	-50%	-47%	-10	-6	7%	21%
JAL	0%	-2%	5%	-78%	-82%	-7	-5	-2%	5%
泰国航空	-4%	7%	27%	-72%	-88%	-15	-25	12%	32%
越南航空	7%	36%	57%	-118%	-126%	-14	-12	27%	46%

来源：CapIQ及承运人盈利公告。部分运力数据基于PlaneStats.com提供的OAG时刻表数据。

货币转换 2026年第二季度 - Q2 2026

位置	单位	汇率	2026年第二季度 与 2025年第二季度
澳大利亚	美元每盎司	1.45	-5%
巴西	美元实际汇率	5.18	-5%
加拿大	加元每美元	1.42	4%
中国	元/美元	6.79	-5%
法国	每欧元美元	1.14	-3%
印度	美元每卢比	94.67	10%
科威特	迪纳尔兑美元	0.31	0%
墨西哥	每美元重量	17.49	-7%
新西兰	新西兰元每美元	1.77	7%
挪威	美元每克朗	9.93	-2%
卡塔尔	美元兑里亚尔汇率	3.64	0%
沙特阿拉伯	美元兑里亚尔汇率	3.75	0%
新加坡	每美元多少新元	1.29	1%
韩国	美元兑换率（每美元多少）	1542	14%
台湾	每美元新台币汇率	31.84	6%
泰国	泰铢/美元	33.27	2%
土耳其	每美元利拉汇率	46.65	17%
阿拉伯联合酋长国	迪拉姆/美元	3.67	0%
英国	美元/磅	1.33	-3%
越南	人民币兑美元汇率	26271	1%

威灵顿咨询公司 (Oliver Wyman)， Marsh (纽约证券交易所代码: MRSB) 旗下的企业，是一家以深刻行业洞察、大胆创新及协作方式驱动的管理咨询公司，致力于化繁为简，帮助组织应对其最具定义性的转型时刻。Marsh是全球在风险、再保险与资本、人力资源与投资以及管理咨询领域的领导者，为130个国家的客户提供建议。公司年营收达270亿美元，拥有超过9.5万名同事，通过提供独特的视角，帮助客户建立信心，实现蓬勃发展。

欲了解更多信息，请访问oliverwyman.com，或在领英 (LinkedIn) 和推特 (X) 上关注我们。

美洲
+1 212 541 8100

欧洲 +44 20 7333 833
3

亚太区 +65 6510 9700

印度、中东和非洲 +971 (0) 4
425 7000

作者

Tom Stalnaker
Global Head of Transportation and Advanced Industrials
Tom.Stalnaker@oliverwyman.com

Khalid Usman
Partner
Khalid.Usman@oliverwyman.com

Grant Alport
Partner
Grant.Alport@oliverwyman.com

Scott Laurence
Partner
Scott.Laurence@oliverwyman.com

Aaron Taylor
Senior Manager
Aaron.Taylor@oliverwyman.com

Andrew Buchanan
Vice President
Andrew.Buchanan@oliverwyman.com

额外贡献者

库巴·利普夫斯基
合伙人
Kuba.Lipowski@oliverwyman.com

版权所有 2026 奥利弗·怀曼

版权所有。 未经 Oliver Wyman 书面许可，本报告不得全部或部分复制或转发。对此，Oliver Wyman 不对任何第三方的行为承担任何责任。

本报告中的信息及观点由 Oliver Wyman 撰写。 本报告不构成投资建议，亦不应被视为投资建议或替代就相关事宜咨询专业会计师、税务师、律师或财务顾问。Oliver Wyman 已尽合理努力使用可靠、最新及全面的信息和分析，但所有信息均未经保证，亦不构成任何明示或暗示的保证。Oliver Wyman 不承担更新本报告中信息或结论的责任。对于因依据本报告或本报告中引用的任何其他报告或信息来源所采取或未采取的任何行动而导致的任何损失，或因任何后果性、特殊或类似损害（即便已被告知此类损害的可能性），Oliver Wyman 均不承担责任。本报告不构成买卖证券的要约或招揽买卖证券。未经 Oliver Wyman 书面同意，本报告不得出售。

OLIVER WYMAN
A MARSH BUSINESS