

全球航空业洞见：2017 年全行业绩效报告

文 | L. E. K. 丹·麦科(DAN MCKONE) 阿兰·刘易斯(ALAN LEWIS) 滕 勇



全球航空业曾因无法获得足够回报，长期备受诟病。但继 2015 年创纪录地收获 250 亿美元经济利润后，2016 年该行业连续第二年翻盘，实现大约 170 亿美元的经济利润。

L.E.K.(艾意凯)咨询对企业经济利润的定义是去除资本成本后的税后营业收入盈余，我们将经济利润作为衡量一家航空公司随着时间的推移是否有能力满足股东财务要求的重要指标。虽然股东总回报也具有洞察性，但该数据在不同起止日期表现不定，且常受市场波动和航空业特定因素的左右，而前者的影响力甚至超出后者。

本期《全球航空业洞见》对全球民航业截止 2016 年期间的最新情况进行了分析。去年，整个航空业实现正经济利润，延续了始自 2010 年的趋势，但真正开始

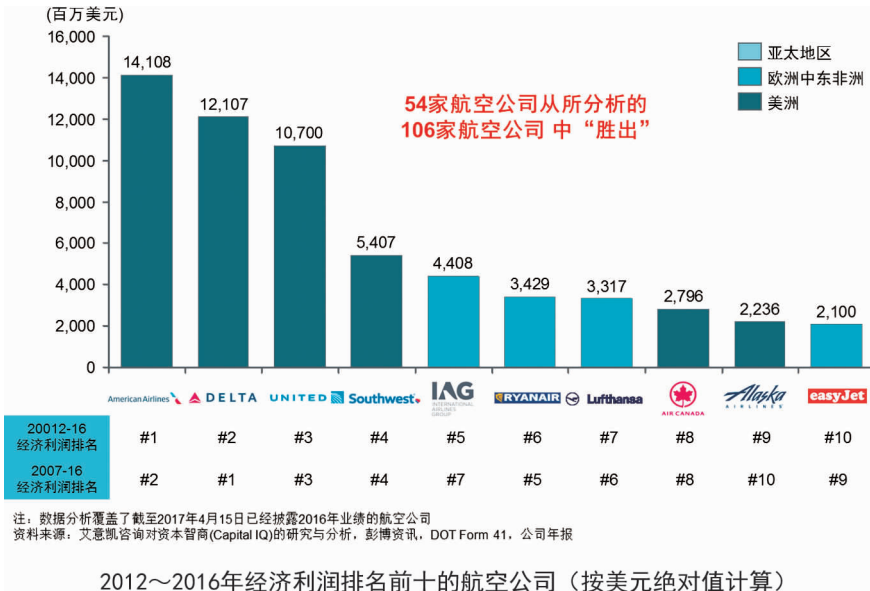
守稳阵地是在 2015 年。图中列出了 2012–2016 年来自不同地域市场、经济利润排名前十的航空公司。

过去五年，前十大航空公司创造出了惊人规模的经济利润。此外，我们还观察到：

1. 在我们分析的 106 家公布业绩的航空公司中，有 54 家(约占 51%)在 2016 年实现了正经济利润。

2. 与 2015 年一样，这 54 家航空公司合计创造的经济利润之高，远远覆盖了行业落后者们的亏损，拉动整个行业在 2016 年实现了大约 170 亿美元的经济利润净值。

3. 2016 年低油价继续成为推动航空公司经济利润的重要力量。去年平均油价略低于 2015 年，布伦特原油均价约 44 美元/桶，而 2015 年约为 53 美元/桶。不过，2017 年油价预期可能上涨，对航空业未来的盈



2012~2016年经济利润排名前十的航空公司（按美元绝对值计算）

盈利能力造成压力。

4.从全球来看,超低价航空公司(ULCC)的经济利润占收入比例最高。

5.美国航空公司继续保持世界最赚钱航空公司地位,其中所有美国主要航空公司在2016年和过去五年期间均实现了较高的经济利润。

6.美国四大航空公司继续独领风骚,不仅保持其过去五年最高经济利润创造者头衔,也是全球市值最大的四家航空公司,反映出金融市场对其价值创造能力的肯定。

除了强劲业绩表现外,航空业还出现了一系列积极的发展迹象。具体到2017年,航空业可能:

1. 继续追求国际合作关系,

策略。

6.通过重大科技投入实现更具个性化的产品和服务。

2016年的成功无疑将在业内激发新的竞争形态。为保持行业的健康发展,航空业需要采取积极措施,推动经营模式的进化,挑战航空业无法维持长期盈利的传统认知。

特别是组建反垄断免疫型合资企业,有效推动国际整合。

2. 继续推动更重大的行业整合/结构调整。

3. 更激进的交机延后措施以限制运力增长。

4.持续的产品定制,包括全服务航空公司提供类似超低价航空公司的产品(例如“基本”经济舱机票、LCC商务舱),超低价航空公司增加对商旅人士更友好的功能(例如覆盖主要机场、弹性时间机票、连接行程,等等)。

5. 采用更先进的商品化

