

值班主任 王丽杰 责编 郑雪  
美编 孙欣 校对 任雨汐  
E-mail: zhengxue158@126.com  
新闻热线: 010-87387057

■ 环球视野

# 欧洲三大航空集团： 后疫情时代复苏故事各不同

□ 本报记者 郑雪

近日，欧洲三大航空集团成绩单悉数亮相。在全球航空运输市场持续复苏、航空旅行需求尤其是高端休闲旅行需求强劲的推动下，法航—荷航集团、国际航空集团和汉莎航空集团在2023年均取得了不俗的业绩。从营业收入创纪录，到营业利润率超过两位数，再到首次旗下所有客运航企均实现盈利，欧洲三大航空集团以各自的方式书写着后疫情时代的复苏故事。



## 法航—荷航集团：

近日，法航—荷航集团公布了2023年业绩，其营业收入创纪录，营业利润达17亿欧元，符合盈利预期。展望2024年，高端休闲旅行需求持续强劲，巴黎奥运会的举办将为法国航空市场带来积极影响。法航—荷航集团业绩报告显示，该集团2023年实现营业收入300亿欧元，比2022年增长14%，创历史新高；实现营业利润17亿欧元，营业利润率为5.7%，比上年提高1.2个百分点；实现净利润9.34亿欧元，自2019年以来首次实现5亿欧元的正股本回报。2023年，法航—荷航集团的运力已经恢复到2019年的93%，载客率为87%。

在后疫情时代，航空运输业呈现出的一大趋势是高端休闲旅行需求旺盛，但商务旅行需求复苏相对缓慢。2023年，法航—荷航集团高端舱位上座率比2019年提高了2个百分点。法航—荷航

## 更强劲的需求 更高的营收

集团首席执行官本杰明·史密斯表示：“许多市场的商务旅行需求还没有恢复到2019年的水平，但我们有高端休闲旅行市场的支撑。”法航—荷航集团实际上已经在一些市场上增加了高端座位数量，以满足市场对高端产品的需求。

高端休闲旅行需求非常强劲，后疫情时代的“报复性旅游”趋势可能持续下去，尤其是在巴黎。即使在疫情发生之前，巴黎的航空旅客构成也与欧洲其他城市不同。“巴黎不是伦敦，在疫情发生之前，巴黎50%的高端客流是由休闲旅客组成的，所以，商务旅行需求疲软对我们的影响不像专注于商务旅行业务的航空公司那么大”。

虽然法航—荷航集团取得了不错的业绩，但仍面临一些重大挑战，包括2023年第四季度意外出现经营亏损。2023年10月，新一轮巴以冲突爆发，法

航—荷航集团与大多数航空公司一样，暂停了所有飞往以色列特拉维夫的航班。虽然法国航空在今年1月底恢复了飞往以色列的航班，但荷兰皇家航空尚未恢复。法航—荷航集团方面表示，这种情况对整个地区产生了连锁影响。该集团估计，非洲和中东的地缘政治局势使其营业利润减少了6500万欧元。

2024年是法航—荷航集团成立20周年，而法国航空是2024年巴黎奥运会的官方赞助商。奥运会的举办一方面将吸引世界各地的游客到访；另一方面，将让普通游客望而却步，能够带来丰厚利润的商务旅客也可能推迟不必要的出行。史密斯表示，法国航空从每位旅客身上获得的收入可能略有增加，法国以前举办过的体育赛事证明了这一点。在谈到奥运会期间的机票预订情况时，史密斯表示“没有令人担忧的趋势”。

## 国际航空集团：

在强劲和可持续的旅行需求的支撑下，国际航空集团(IAG)2023年的营业利润强劲增长，全年营业利润率达到11.9%，提升了一倍多。

IAG的财务业绩表明，2023年IAG实现客运收入258亿欧元，比2022年增长32.6%。加上包括货运在内的其他收入，IAG全年总收入达294亿欧元，比2022年增长27.7%。与此同时，其成本增长了19.1%，从2022年的217亿欧元增加到259亿欧元。

不计特殊项目，IAG全年营业利润为35.07亿欧元，显著高于2022年的12.47亿欧元和2019年的32.53亿欧元；得益于实施了推动长期盈利增长的转型项目，其营业利润率从2022年的5.4%提升至11.9%。由于非运营成本较低，IAG全年税后利润为26亿欧元，而2022年为4.31亿欧元。

除了IAG忠诚度业务，IAG旗下5家子公司的营业利润率均有所提升。其忠

## 着眼于转型 专注于运力投放

诚度业务的营业利润率下降了6.7%，到2023年底降至21.7%。英国航空、爱尔兰航空的营业利润率出现了较大变化，均从较小的个位数上升到接近两位数。其中，英国航空的营业利润率为10%，而爱尔兰航空的营业利润率在不计特殊项目之前为9.9%。

2023年，IAG全年运力(按可用座公里计算)恢复到2019年的95.7%，第四季度更是恢复到疫情发生前的98.6%。值得注意的是，英国航空和莱沃航空是IAG旗下仅有的运力尚未恢复到2019年水平的航空公司，其运力比2019年分别减少9.9%、32.8%。根据该集团发布的消息，这是因为英国航空运营了大量飞往亚洲的航线，而该地区从疫情危机中恢复的速度比其他地区慢。

IAG的财务业绩表明，IAG及其联营合作伙伴控制着欧洲至北美近一半的市场份额(45%)，其跨大西洋市场的可用座公里数占集团总运力的23%。IAG

每天执飞150个前往北美29个目的地的航班，比竞争对手多30%。2024年，3架空客A321XLR飞机的加入将使IAG能够利用其枢纽机场的地理位置，以更低的成本完善跨大西洋航线网络，从而增加自己的竞争优势。

IAG方面表示，航空旅行需求依然强劲，尤其是休闲旅行需求。截至2月25日，IAG已经售出了2024年第一季度92%的座位，2024年上半年62%的座位。“我们专注于运力投放。英国航空计划2024年将非高端舱位运力、2025年将远程航班运力、2026年将高端舱位运力恢复到疫情大流行前水平。伊比利亚航空正在将运力投放到结构具有吸引力的长期市场上，这将支持其盈利增长”。

关于收购欧罗巴航空剩余80%股份的计划，IAG方面表示，预计将在2024年底前完成监管程序。今年1月，欧盟委员会宣布正在对这笔收购进行审查，并表示最终审查将在6月前完成。

## 汉莎航空集团： 引进现代化机队 打造高品质服务

汉莎航空集团近日公布了2023年业绩报告，旗下所有客运航空公司包括汉莎航空、奥地利航空、布鲁塞尔航空、瑞士国际航空和欧洲之翼航空均实现了盈利，这在历史上尚属首次。2023年，汉莎航空集团的营业收入比2022年增长了15%，实现净利润17亿欧元，是2022年的2倍多。需求强劲和运力增加带来了营业收入增长，为其盈利能力提升作出了贡献。

2023年，由于航空旅行需求持续强劲和汉莎技术公司创纪录的业绩，汉莎航空集团创造了其历史上第三好的财务业绩。该集团收入增加到354亿欧元，调整后息税前利润增至27亿欧元，调整后息税前利润率提高到7.6%(2022年为4.9%)，净利润达到17亿欧元(2022年为7.9亿欧元)。

2023年，汉莎航空集团运力增长了14%，达到94.6万个航班，提供的座位数也在增加。然而，该集团运力仍低于2019年水平，旗下航空公司2023年提供的运力是2019年的84%；客座率提高了3.1个百分点，达到约83%，恢复到疫情发生前水平；全年旅客运输量为1.23亿人次，而2022年为1.02亿人次。

由于需求强劲，汉莎航空集团正进一步增加其客运航空公司的运力，2024年运力将恢复到2019年94%的水平。该集团警告说，64架空客A320neo系列飞机受到普惠发动机问题的影响，2024年约有20架飞机将因此停飞。其仍将重点放在确保航班运行稳定上，以进一步提高可靠性和准点率。

汉莎航空集团首席执行官兼董事会主席卡斯滕·施波尔表示：“今年，我们的目标是将客户满意度恢复到优质水平，这就是为什么我们在新飞机、客舱内饰、休息室、地面流程以及个人和数字服务方面投资了创纪录的45亿欧元。作为我们历史上最大规模机队现代化的一部分，我们预计今年将接收至少30架新飞机，其中汉莎航空将接收约20架宽体飞机——这是另一项纪录。”

汉莎航空集团预计，其2024年收入将大幅增长。客运航空公司的单位收入预计将保持稳定或略低于去年水平，而单位成本预计将保持稳定。因此，客运航空公司的调整后息税前利润预计将与去年持平。与往年类似，今年第二季度和第三季度业绩增长势头将特别强劲。由于罢工对收益的影响和汉莎航空货运公司利润减少，汉莎航空集团预计今年第一季度调整后息税前利润及摊销前亏损将高于去年同期。



制图/王世鑫

## ■ 五洲航讯

### 达美航空上海—底特律航班 将增至每日1班

本报讯 达美航空近日宣布，自5月23日起，其将增加上海浦东往返美国底特律的直飞航班，由现在的每周3班加密至每日1班。

当前，达美航空运营的中美直飞航班包括每天1班的上海浦东—西雅图和每周3班的上海浦东—底特律。根据中美两国政府关于进一步增加航班的最新协议，达美航空将每天运营2个中美直飞航班，由上海浦东分别往返其在美国西雅图和底特律的两个枢纽机场。

达美航空中国区总裁黄康表示：“达美航空很期待能够为前往美国的客户提供更多选择。达美航空正着力做好准备，以满足中美日益增长的航空需求。”

达美航空上海—底特律航班由其国际航线旗舰客机空客A350-900执飞，上海—西雅图航班则由其最新引进的宽体客机空客A330-900neo执飞。上述两款机型均配备达美航空的4种座位，即达美至臻商务舱套间、达美尊享经济舱、达美悦悦经济舱和经济舱。其中，达美至臻商务舱套间及达美尊享经济舱提供高端机上用品，包括降噪耳机、由可再生材料制成的毛毯、墨西哥服饰品牌Someone Somewhere手工打造的洗漱包，内含Grown Alchemist品牌高端护肤用品及旅行必备用品。自2018年起，达美航空还与创意中餐名厨梁子庚合作，在中美航班所有舱位提供中式菜肴。

(钱犇)

### 日本两大航企 前三个财季业绩持续恢复

本报讯 日本航空和全日空近日相继公布的2023/2024财年前3个季度(2023年4月~12月)业绩统计数据，两大航企净利润均实现大幅增长。其中，日本航空实现净利润858亿日元，同比增长4.3倍；全日空实现净利润1489亿日元，同比增长1.4倍。

2023/2024财年前3个季度，日本航空实现销售额1.25万亿日元，同比增长24.2%；实现息税前利润(EBIT)1289亿日元，同比增长271.5%。国际旅客数为上一财年同期的1.8倍，主要得益于美国、中国等旅客入境和过境需求增加；国内旅客数为2019/2020财年同期的91%，收入与2019/2020财年同期持平。货邮业务方面，国际货运收入较上一财年同期减少51%，但高于2019/2020财年同期水平。非航空性业务销售额为1914亿日元。客座率方面，国际航班为79.1%，国内航班为76.1%。日本航空旗下新廉航ZIPAIR的客座率为78.4%，另一家廉航春秋航空日本公司的客座率为68.1%。

全日空实现销售额2101亿日元，同比增长1.1倍，创前3个财季历史新高。航空业务销售额为1.41万亿日元，非航空性业务销售额为2092亿日元，旅游业务销售额为592亿日元，贸易业务销售额为867亿日元。

尽管受地缘政治影响，但全日空的航空业务仍在持续恢复中。得益于入境和休闲需求强劲，全日空的客运需求明显高于上一财年同期。客座率方面，国际航班为78.1%，国内航班为70.2%，全日空旗下廉航的客座率为86.2%。

据此，全日空上调了2023/2024财年业绩预期，预计销售额为2.03万亿日元，营业利润为1900亿日元，净利润为1300亿日元。

(王英斌 编译)

### 酷航公布 E190-E2首批执飞航点

本报讯 近日，新加坡航空集团旗下低成本子公司酷航公布了其新机型巴航工业E190-E2计划执飞的6个东南亚目的地，其中包括新增目的地泰国苏梅岛和马来西亚诗巫，以及现有目的地泰国合艾、甲米和马来西亚关丹、美里。

酷航方面表示，在新机型的助力下，其能够运营东南亚小众目的地往返新加坡的直达航班，从而扩大新加坡航空集团在东南亚小型城市的航线覆盖范围并增加航班运力。

酷航首架E190-E2飞机预计将在今年4月抵达新加坡。自5月7日起，该公司首架E190-E2飞机将接替现有机型，执行飞往泰国甲米和合艾的航班任务，航班班次将从每周7班增至每周10班。

(钱犇)

### 柬埔寨预计 2024年游客数激增

本报讯 柬埔寨旅游业近日预计，2024年游客数将激增，接近或超过疫情发生前水平。

全球综合数据资料库预计，今年柬埔寨旅游收入将达2.864亿美元，到2028年的复合年增长率将达7.68%，市场规模接近3.85亿美元。据称，柬埔寨旅游业收入增长最大的潜力在于更多的营销和沟通。柬埔寨拥有众多令人向往的景点、游乐设施，可以满足游客的游览和体验需求，但国际游客只有抵达这个国家才能亲身感受。

此外，海滩景区也具有吸引游客的潜力。但柬埔寨缺乏优质酒店，也没有飞往西哈努克市的航班。这两方面要有所改善，还需要几年时间。柬埔寨旅游部的一份报告显示了柬埔寨旅游业的发展前景，预计到2025年，国际游客数有望接近700万人次，这一数字高于2019年的660万人次。

(文武 编译)

## ■ 市场看点

### 旅行需求旺盛 业务重组取得实效 阿提哈德航空多项业绩指标迎升势



新增了14架飞机，可用座公里数增长约30%。在提高飞机利用率和重新启用之前停飞飞机的支持下，阿提哈德航空通过创造强

劲的现金流和控制资本支出，成功地将净杠杆与息税折旧及摊销前利润(EBITDA)的比率从2022年的5倍降至2.5倍。

阿提哈德航空2023年的强劲表现源于其成功的业务重组。通过剥离辅助支持服务和业务，其更加专注核心航空业务，专注高效、先进的飞机，并精简全球航线网络使之合理化。阿提哈德航空客运宽体机队中78%为新一代飞机，突显了其专注运营效率的承诺，并为其减排目标的实现作出了重大贡献。

阿提哈德航空集团主席穆罕默德·阿里·舒拉法表示：“我们的团队使阿提哈德航空持续变得更强大、更高效，同时提供最佳的旅客体验。随着航线网络完善、服务提升，以及将更多人与阿布扎比相连，我们将支持并促进阿联酋旅游业的发展，实现我们支持人人都想搭乘的航空公司的愿景。”阿提哈德航空首席执行官安东尼奥·内维斯则表示，阿提哈德航空当前的任务是进一步强化业务，继续实施增长战略，并寻求进一步增加利润的机会。