

市场观察

2025年全球航空业旅客运输量据估达49.8亿人次

全球航空业展现强劲韧性

人民日报记者 尚凯元

被称为“森林花园机场”的新加坡樟宜国际机场，2025年迎来历史性高峰，全年旅客吞吐量近7000万人次，航站楼灯火通明、人流如织，长期处于高密度运行状态。新加坡樟宜国际机场的繁忙景象是去年全球航空出行需求持续释放的一个缩影。

国际航协近日发布的报告表明，当前全球航空客运展现出更强的稳定性与适应能力。国际航协理事长威利·沃尔什指出，在供应链瓶颈、地缘政治冲突、全球贸易疲软等多重逆风下，航空业的表现值得肯定，“航空公司已成功建立起应对冲击的较强韧性，实现稳定盈利”。预计2026年全球航空运输需求还将延续增长态势，行业盈利水平有望保持在相对可持续的区间。

亚太引领航空客运增长

国际航协的最新报告显示，2025年全球航空业的旅客运输量据估达49.8亿人次，2026年有望达到52亿人次，同比增长4.4%，将创历史新高；2026年全球航空业总收入有望达1.053万亿美元，较2025年的1.008万亿美元增长4.5%；2026年净利润有望达410亿美元，高于2025年的395亿美元。

从区域看，亚太地区依然是全球航空需求增长的重要引擎。据估算，2025年亚太地区航空业的净利润约62亿美元，预计2026年这一数值将达到66亿美元。据航空旅行数据分析平台OAG统计，2025年12月全球最繁忙的10条航线中，亚洲航线有7条入榜。2026年，亚太地区客运需求预计增长7.3%，明显高于全球平均增长水平。

亚太地区将继续引领航空业增长，主要得益于区域内旅游活动持续恢复、中等收入群体扩大，以及航空出行需求的长期释放。中国简化外籍旅客入境手续等政策，将进一步刺激区域内航空需求。国际航协预计，2026年亚太地区平均载客率将达到84.4%，创历史新高。

欧洲航空业凭借低成本航空公司的扩张和内部休闲市场的支撑，继续保持稳健的财务表现。以匈牙利为例，该国首都布达佩斯李斯特国际机场刚刚度过最繁忙一年，全年旅客吞吐量达1900万人次，创历史新高。匈牙利已宣布推进位于东部的第二大机场德布勒森国际机场系统性升级，计划扩建跑道、航站楼及物流设施，以分散首都客流压力，并吸引更多国际航班，强化区域枢纽功能。

与此同时，中东地区依托枢纽战略和基础



贺明摄

设施持续投入，继续保持航空业的高利润率。拉美地区受区域互联互通水平提升和部分国家经济加速复苏推动，航空客运量增长势头强劲。北美地区则面临国内市场趋于饱和、关税政策不确定性、移民政策趋紧等挑战，航空业扩张空间受限。

航空货运跑赢贸易增速

在保护主义抬头与全球供应链重构的背景下，全球航空货运展现强大韧性。国际航协的最新数据显示，2025年以来，全球航空贸易额增速显著跑赢全球贸易整体增速，特别是在2025年1月至8月，全球航空贸易额同比增长25%，其中3月同比增幅高达43%。预计2026年航空货运量将达7160万吨，同比增长2.4%。业界分析，中国对欧洲、亚洲及其他新兴市场的出口增长，有效对冲了对美出口的下降。“亚洲、中东至欧洲以及欧洲至亚洲航线均实现了强劲的双位数增长。”威利·沃尔什表示。

联邦快递在其发布的《2026年航空货运展望》中指出，亚欧航线和亚太区域内航线已成为当前全球航空货运增长最活跃的走廊。目前，亚太地区约占全球航空货运总量的40%，显著高于北美和欧洲，正逐步成为全球贸易网络中的关键枢纽。全球航空货运企业正持续调整网络布局，通过新

增和加密航线，主动适应贸易格局的再平衡。

国际航协预计，2026年全年全球货物贸易增速将放缓至0.5%左右，但航空货运需求有望同比增长2.6%。一方面，跨境电商的快速发展成为近两年全球航空运输增长最具确定性的驱动力之一。联邦快递行业观察认为，航空货运的重心不再局限于终端包裹，而更多体现在电商平台与品牌商的大宗补货与库存调拨上。为满足国际订单“3至7天交付”的消费预期，高效的空运供应链已成为保障库存充足与履约能力的基础设施。另一方面，人工智能相关投资持续增长，带动半导体、服务器、通信设备等高价值货物的跨境流动。此类货物对安全性、时效性以及专业操作能力要求极高，在综合效率与风险控制方面，航空运输具备更高适配性。

加强应对结构性挑战

在拥抱更多发展机遇的同时，全球航空业也面临一些结构性挑战。全球航空业已承诺在2050年实现二氧化碳净零排放，应用可持续航空燃料是当前民航运输业应对气候变暖、减少碳排放的重要措施之一。国际航协预计，到2026年底，可持续航空燃料在航空燃料消费中的占比仍将低于1%，反映出当前政策激励不足、市场机制尚未成熟，航空业脱碳进程仍将面临

现实掣肘。

中国企业积极为可持续发展贡献力量。中国商飞表示，C909和C919两型飞机均已完成最高50%可持续航空燃料掺混比例的飞行测试；可持续航空燃料应用推广已完成两个阶段试点，并在4家机场实现航班常态化加注。目前，中国已有5家完成适航审定的可持续航空燃料炼油厂，年产能合计突破100万吨，可持续航空燃料单位成本已从2022年的约3万元/吨降至2万元/吨以内。

未来几年，供应链瓶颈仍将限制航空运力扩张。即便2026年飞机交付量预计有所改善，但新订单增速仍高于生产能力。国际航协估算，过去5年全球飞机交付量缺口至少达5300架，当前全球飞机订单积压量已超过1.7万架，相当于现役机队规模的约60%，按现有产能测算约需12年才能消化。全球机队平均机龄已升至15年以上，这限制了航空公司扩张运力、提升服务质量和推进机队更新的空间。

中国供应链正成为增强全球航空产业链韧性的重要力量。目前，中国约有200家企业参与空客民用飞机供应体系，覆盖从上游材料到系统装配的完整链条，使所有空客机型中均包含中国制造的零部件。空客中国首席执行官徐岗表示：“空客与中方的合作已从单纯的飞机销售，升级为更深层次的工业合作。”

市场动态

华夏航空

主运营基地 移师重庆江北

本报讯 日前，华夏航空计划变更主运营基地机场，由贵阳龙洞堡国际机场变更为重庆江北国际机场。

据报道，华夏航空起初在重庆筹建，后因企业在贵阳市正式注册成立，主运营基地为贵阳龙洞堡机场。2014年，其总部由贵阳迁至重庆，变更主运营基地也是为了总部与运营中心统一，降低管理与运营成本，提升决策与执行效率。

据悉，重庆打造国际航空门户枢纽的政策规划，对主基地航司在时刻分配、运营补贴、基建配套等方面也给予重点倾斜，政策与产业协同优势也成为关键推力。

达美航空

计划大幅增加 MRO 业务收入

本报讯 日前，达美航空透露了其计划将其技术运营部发展成为数十亿美元业务的雄心壮志。

据悉，这一部门是达美航空维护、修理和大修(MRO)业务部门。它是北美地区最大的MRO供应商，负责达美航空自身飞机以及约150家外部客户的飞机维护。去年第四季度，达美航空的MRO业务收入增长了25%。

达美航空首席财务官Dan Janki表示，达美预计其MRO收入最终将超过30亿美元。达美航空将改变其数据报告方式，使其与非燃油单位成本指标分开。

道达尔

预计欧盟将放宽对SAF的使用要求

本报讯 法国能源巨头道达尔能源首席执行官潘彦磊近日预计，欧盟未来将放宽其对可持续航空燃料(SAF)的要求，此举将类似于欧盟撤销此前提议的从2035年起禁止销售新的内燃机汽车的决定。

去年，欧盟强制规定机场使用的航空燃油中，SAF的比例必须达到2%。到2030年，这一比例将提高到6%，到2035年将提高到20%。潘彦磊在世界经济论坛清洁能源小组会议上表示：“所有航空公司都反对6%的SAF限制。欧洲的SAF规定会发生与汽车规定相同的情况。”

200元机票让草原百姓“坐得起、坐得方便”

上接第1版

全国支线机场中起降飞机架次最多

据2025年民航数据统计，2025年，锡林浩特机场在全国186座运营支线机场中航班起降架次位列第七；是全国支线机场飞机起降架次最多的支线机场，飞机共起降12286架次，日均达33.7架次，排名全国支线机场第一。

在运输机场蓬勃发展的同时，通用航空也开辟出惠民新赛道。镶黄旗新宝拉格机场继2021年旅客吞吐量居全国通用机场首位后，持续保持稳健发展势头。

2025年7月23日，西乌旗—呼和浩特航线正式通航，为区域群众出行提供了更加便捷高效的

航空服务。两家通用机场同步推进航校训练、维修基地、无人机试验等多元业态发展，积极拓展低空经济应用场景，在短途运输、应急救援、低空旅游、飞行培训等领域不断探索创新，为地方经济社会发展注入新的动力。

让人民群众“坐得上、坐得起、坐得好”

随着乌拉盖、太仆寺旗通用机场及正蓝旗、东乌旗等支线机场的同步推进、协同建设，形成了辐射锡林郭勒盟全域、层次清晰的“四支七通”机场群。这张日益完善的航空网络，连接的不仅是地理上的站点，更是机遇、梦想与无限可能。让人民群众“坐得上、坐得起、坐得好”的航空出行愿景，即将成为可触可感的日常现实。

春运期间东航 C919 计划 日均执飞 50 个航班

上接第1版

自从C909布局合肥、南昌枢纽后，支线机型不断丰富上述两地到达、始发的航线。本次春运，东航在合肥—烟台加密航班，每日往返4班C909执飞，在华东地区将更多航点紧密相连。

近期，东航不断织密主基地上海与周边城市间航线网络，将上海强大的国内及国际航线网络通过中转向周边城市辐射。去年下半年

起，东航使用C909加密合肥—上海浦东航线，通过早晚各一班的模式，让合肥到达始发的旅客通过上海中转，更快捷连接全国乃至世界各地。

随着C919、C909不断融入航空公司机队，如何发挥不同机型特点，在大型网络航空公司产生“1+1>2”的效果，必将成为国内航空市场一个值得关注与深入探索的话题。

国产客机飞友圈

云端上的“中国智造”



参加工作以来，不知道坐了多少次飞机，空客、波音、巴航、图波列夫等等。拿着C919的登机牌，心中涌起的不仅是对飞行的期待，更有一种难以言喻的自豪。

为了体验C919，专程选了这次航班，从天津赶赴北京首都机场乘坐国航CA1722航班。飞机的编号为B659J，座位数158座，机龄为0.1年，妥妥的新飞机。

登机伊始，C919客舱内部的现代化气息便扑面而来。其加宽的机身设计带来了更为开阔的横向空间，即便是经济舱，也丝毫没有局促之感。头顶的下拉行李舱设计尤为贴心，不仅取放便捷，更巧妙地释放了旅客上方的空

间，让每一次抬头都倍感舒朗。落座后，细节之处的匠心更令人动容：可调节的头枕、人性化的USB充电接口，以及专为手机设计的小支架，这些看似微小的改进，无不体现出设计者对乘客体验的极致追求。

当飞机平稳起飞，穿过云层，进入巡航状态，C919的“静”与“稳”更是给我留下了深刻印象。先进的气动设计与降噪技术，将引擎的轰鸣降至最低，机舱内只有轻柔的背景音，仿佛置身于移动的静谧客厅。透过舷窗，是无尽的蓝天与棉花糖般的云海，而脚下，是祖国壮丽的山河。这一刻，自豪感油然而生。

微博网友@津杭 漂泊之人

