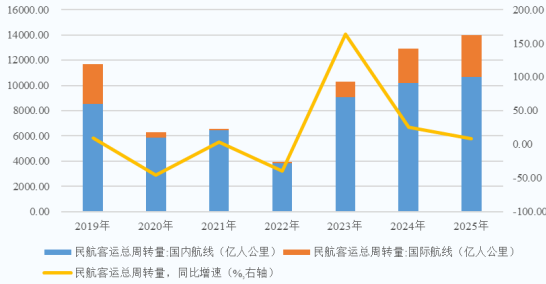


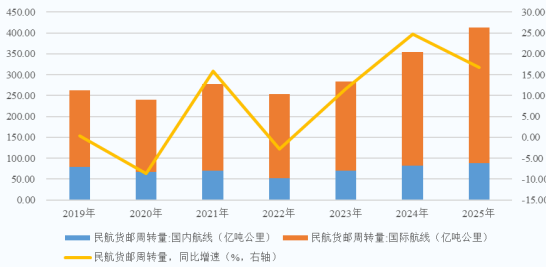
2026 年航空运输行业分析 (2026 年 5 月)

公用评级三部

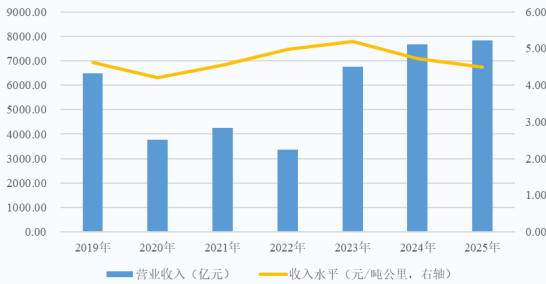
近年我国民航业旅客周转量情况



近年我国民航业货邮周转量情况



近年民航公司收入情况



2025 年以来航空煤油价格和原油价格走势



摘要

- 2025 年以来,我国经济运行稳中有进,居民收入平稳增长,外贸表现强韧,为航空运输行业提供了良好的发展环境。
- 中国民用航空局、中国航空运输协会等陆续发布了航空运输行业相关政策,聚焦航空运输行业运营效益提升、国际市场拓展及跨行业融合等,引导航空运输企业减少恶性竞争、规范经营行为、提升运营效益、实现合作共赢。
- 中国航空运输业保持“三强为主、地方为辅”的竞争格局。
- 2025 年,国内航空客货运输市场稳步增长,国际航空客运超过 2019 年同期水平,国际货运在复杂多变的贸易环境中仍实现较快增长、但增速有所下滑,航空公司实现增收,多数上市航空公司扭亏为盈,航空运输行业整体运行平稳。
- 2026 年 3 月起,受中东局势紧张影响,航空煤油价格快速拉升,航空公司成本端承压。为减轻成本压力,航空公司大幅上调燃油附加费,票价上涨将对客运需求形成抑制。全球地缘冲突加剧,国际贸易环境趋于复杂化和碎片化,或对国际货运需求产生不利影响。
- 高速铁路对 800 公里以下短途运输市场分流显著,航空公司通过调整航线航班布局等方式积极应对。



联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co.,Ltd.

公司邮箱: lianhe@lhratings.com 网址: www.lhratings.com
电话: 010-85679696 传真: 010-85679228
地址: 北京市朝阳区建国门外大街 2 号中国人保财险大厦 17 层

一、行业概况

航空运输作为综合交通运输体系的重要构成，凭借其高效、便捷等特点，在综合交通格局中发挥重要作用。航空运输业为周期性行业，行业景气度与国内 GDP 增长具有较高的正相关性。2025 年，我国 GDP 突破 140 万亿元，按不变价格计算同比增长 5.0%，增速在全球主要经济体中保持前列。交通运输、仓储和邮政业增加值增长 5.2%，高于 GDP 增速。全国居民人均可支配收入 43377 元，同比增长 5.0%，居民收入水平稳步提升有助于持续提振消费支付能力，对带动航空客运出行需求释放起到积极作用。与此同时，2025 年我国货物进出口总额为 45.47 万亿元，同比增长 3.8%，在外部经贸环境复杂多变的背景下，我国外贸进出口规模实现稳健扩容，为航空货运业务发展提供支撑。

2026 年 1—3 月，我国 GDP 为 33.42 万亿元，按不变价格计算，同比增长 5.0%；交通运输、仓储和邮政业增加值增长 4.3%；货物进出口快速增长，进出口总额 11.84 万亿元，同比增长 15.0%，国民经济实现良好开局，为航空运输行业发展注入动力。

二、行业政策

2025 年以来，我国航空运输行业相关政策持续优化，涵盖市场规范、国际合作、业态融合及成本管控等方面，聚焦航空运输行业运营效益提升、国际市场拓展及跨行业融合等，引导航空运输企业减少恶性竞争、规范经营行为、提升运营效益、实现合作共赢。2026 年 4 月，因航空煤油价格快速上涨，航空公司大幅上调国内航线燃油附加费，此举短期内虽可减轻航空公司成本压力，但票价上涨也将抑制中短途航空客运需求。

图表 1 • 2025 年以来航空运输业重要政策、事件汇总

发布时间	政策/事件名称	发布部门	核心内容及主旨
2025 年 1 月	《国际客运航权市场准入和配置规则》（民航规〔2025〕2 号）	民航局	对国际客运市场准入条件、航权配置模式等进行修订，优化资源配置效率和效益，促进国际航空运输市场持续发展。 （1）结合航空运输运行特点和保障能力等因素进一步 细化航权资源、航空枢纽和空运企业的分级分类 ；明确对 非洲、南太、拉美等国家航权配置实施行政配置 ； （2）科学设置准入条件和要求，调控市场准入，减少国内空运企业同质化恶性竞争； （3）将“量化配置”为主调整为由枢纽功能定位牵引的“定向为主、定量为辅”的配置模式，同时优化评分指标体系， 引导企业聚焦国际枢纽和主基地建设 ； （4） 增加效益指标作为启动航权配置的重要参考，减少运力无效投入 ； （5）加强航权配置与安全监管的联动，重点确保 国际远程航线航权运营资质与保障能力相匹配 。
2025 年 8 月	《空中丝绸之路建设发展报告》	国家发改委、民航局	回顾前十年“一带一路”航空运输建设情况，截至 2025 年 6 月末中国已与 107 个共建国家签署了政府间航空运输协定，覆盖近七成共建国家， 初步形成了覆盖共建“一带一路”六大经济走廊的空中通道 。下一步将共同拓展合作领域，以 国际航空枢纽建设 为抓手，在巩固传统国际运输市场的基础上 开辟新兴市场 ；扩大共建国家在民航基础设施建设运行和飞机制造、维修、租赁等领域务实合作，深化民航专业人才能力建设合作；携手共建国家积极探索 人工智能、绿色发展、低空经济等新兴领域 合作。

2025年8月	《中国航空运输协会航空客运自律公约》	中国航空运输协会	为遏制市场乱象、规范经营行为，构建“高品质服务-高信任体验-高能级产业”的良性循环，中国航空运输协会牵头编制，国内多家主要运输航空公司及行业专家共同参与制定，提出了多项整治“内卷式”竞争的具体举措，主要包括： (1) 各企业须遵循市场规律， 强化反垄断和反不正当竞争措施 。公约倡导各企业严格遵守价格法、反不正当竞争法等相关法律规定，杜绝以排挤竞争对手为目的的恶意竞争行为(如低于成本价倾销、虚假宣传等)，共同维护市场秩序； (2) 共同推进“干支通、全网联”航空运输网络服务体系建设，合作构建国内通程航班，提升中转便利化服务水平， 拓展国内航线网络通达性 。
2025年10月	《2025/26年冬春航季航班计划》	民航局	新航季共有210家国内外航空公司计划每周安排 客货运航班11.95万班，同比增长1.3% 。 (1) 国内航班方面，59家航空公司计划每周安排国内航班9.8万班，航班数量同比变化不大，共有39家航空公司新开586条国内独飞航线，新增航线多数集中在西北与华东、东北与中南、西南与华东之间的干支衔接航线和支线航线上， 旅游航线运力投放加大 。 (2) 国际航班方面，191家航空公司计划每周安排国际航班21427班，航班数量同比增长10.8%。
2025年11月	中印复航	/	2025年11月9日，中国东航恢复上海浦东至印度德里的直飞客运航线，时隔5年的“ 中印航线全面复航 ”，后续拟加密班次，并计划恢复昆明至加尔各答、新开上海至孟买等航线；印度靛蓝航空、印度航空也将开通德里/加尔各答至广州等航线。
2025年11月	《关于推动“人工智能+民航”高质量发展的事实意见》	民航局	明确以安全可控、需求导向为原则，设定2027年场景突破、2030年全面赋能的阶段性目标，围绕 人工智能+安全、运行、出行、物流、监管、规划建设六大领域布局应用场景 ，强化高质量数据集建设、基础设施平台构筑、行业模型算法研究等要素供给，推动人工智能深度融入民航全产业链、全运行环节，以 智能化转型赋能民航行业提质增效、安全可控和高质量发展 。
2025年12月	《民航与文旅融合发展行动方案》	文旅部、民航局	计划从四个方面推进 民航文旅深度融合 ： (1) 提升银发、研学、亲子、冰雪等旅游群体的出行服务与适老化/便捷化保障； (2) 优化国内旅游航线网络，加密入境尤其是“一带一路”国家直飞航线，完善干支通、多式联运与红色旅游布局； (3) 培育“民航+文旅”套票、低空旅游、空港文化展示等新产品新业态，开发民航主题文化和旅游产品； (4) 建立文化和旅游部与民航局日常沟通协调机制，鼓励有条件的地方出台促进文化和旅游与民航业融合发展的专项支持政策、开展产品宣传推介与主题促消费活动，加大宣传推广力度。
2026年4月	燃油附加费上调	/	多家航空公司发布公告 上调国内航线燃油附加费 ，即800公里(含)以下航段收取60元，800公里以上航段收取120元，与3月的征收标准相较涨幅达5倍。

资料来源：联合资信根据公开资料整理

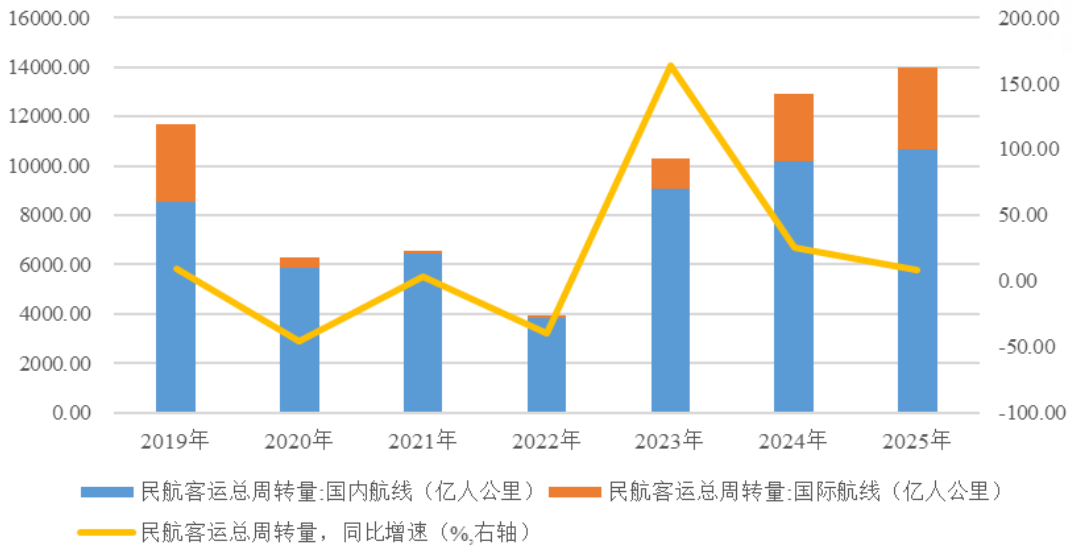
三、行业运行情况

2025年，国内航空客货运输市场稳步增长，国际航空客运超过2019年同期水平，国际货运在复杂多变的贸易环境中仍实现较快增长、但增速有所下滑，航空公司实现增收，多数上市航空公司扭亏为盈，航空运输行业整体运行平稳，需关注贸易摩擦加剧和地缘政治紧张对国际货运的不利影响。

根据《2025年民航行业发展统计公报》，2025年，中国民航业累计完成运输总周转量1640.83亿吨公里，同比增长10.5%。

客运市场方面，2025年，航空商务出行与休闲旅游客运需求保持增长，国际航线持续修复，全行业完成旅客周转量13993.06亿人公里，同比增长8.3%。其中，国内航线完成旅客周转量10679.65亿人公里(占76.32%)，同比增长4.7%；国际航线完成旅客周转量3313.41亿人公里(占23.68%)，超过2019年同期水平，同比增长22.1%。2025年全行业完成旅客运输量7.70亿人次，同比增长5.5%。

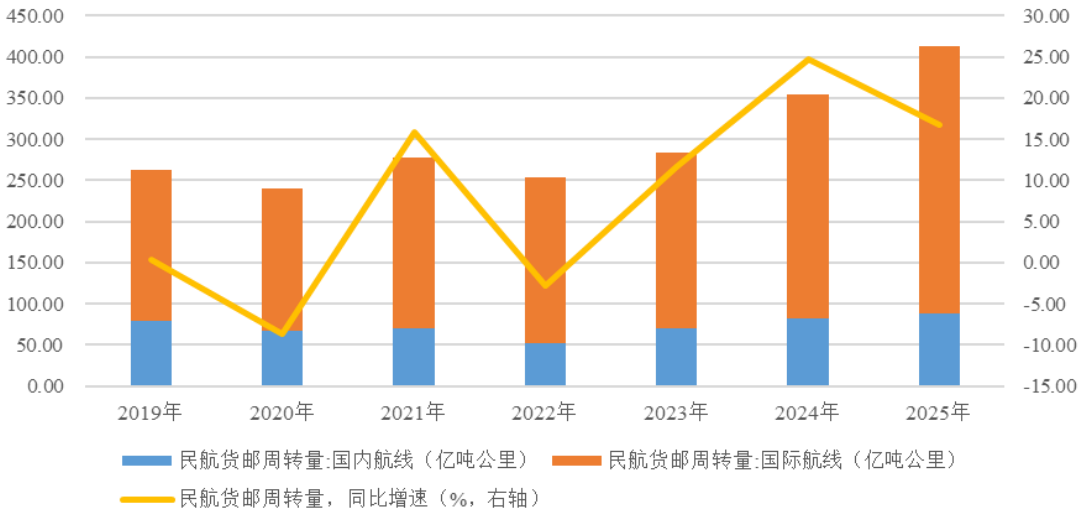
图表 2 • 近年我国民航业旅客周转量情况



资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

货运市场方面，受跨境电商交易量增长、高端制造及生鲜医药出口规模增长等影响，2025 年全行业实现货邮周转量 413.10 亿吨公里，同比增长 16.7%，增速有所放缓。其中，国内航线完成货邮周转量 87.82 亿吨公里（占 21.26%），同比增长 6.6%；国际航线完成货邮周转量 325.28 亿吨公里（占 78.74%），同比增长 19.8%。2025 年全行业完成货邮运输量 1017.21 万吨，同比增长 13.3%。值得注意的是，2025 年 8 月起美国、欧盟等陆续取消小额包裹免税政策，并通过技术封锁和供应链限制等方式加高贸易壁垒，同时全球地缘冲突加剧，国际贸易环境趋于复杂化和碎片化，或对国际货运需求产生不利影响。

图表 3 • 近年我国民航业货邮周转量情况



资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

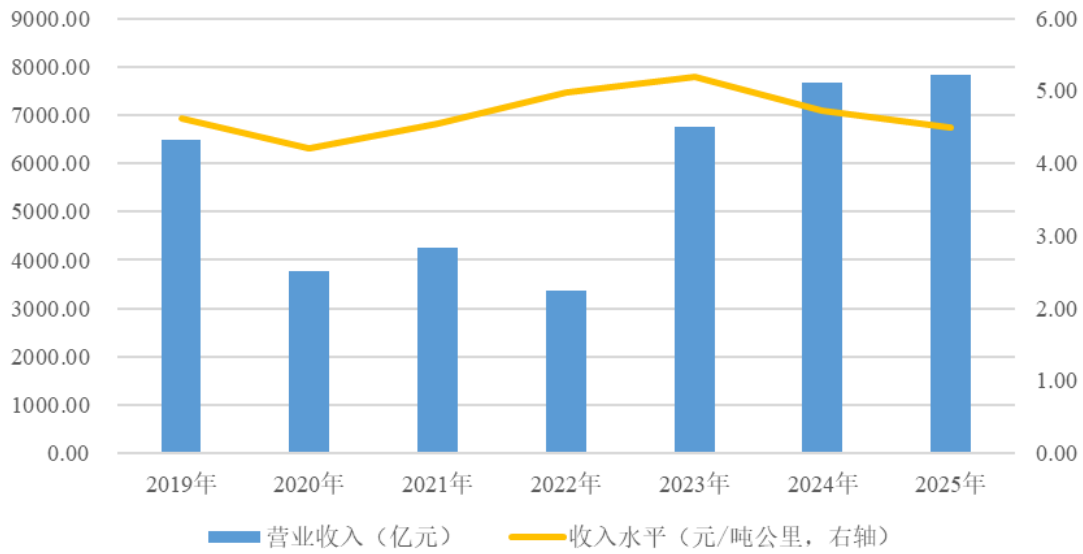
从航班效率上看，2025 年，航空运输业飞机利用率和运营效率均有所提升，民航运输飞机平均日利用率为 9.11 小时，同比提升 0.22 小时；正班客座率为 85.1%，同比上升 1.8 个百分点；正班载运率为 73.4%，较上年上升 1.4 个百分点。

从飞机投放看，截至 2025 年末，民航全行业运输飞机在册架数 4574 架，较上年末增加 180 架；国产飞机期末在册架数 220 架，以 C909 飞机为主。2025 年以来，航空公司新增采购以空客 A320neo 系列为主，

总规模超 500 架、目录价超 600 亿美元，订单交付期集中锁定 2028—2032 年，为中长期运力提升提前布局。未来随着订单交付，油耗及运维成本较高的老旧机型将逐步淘汰，有利于航空运输企业运营效益提升。但也需注意，近年来空客、波音等主要飞机制造商出现因供应链问题导致发动机、座椅等关键部件短缺而致使飞机延期交付的情况，或将给航空运输企业运力投入管理及航线布局带来挑战。

盈利能力方面，据初步统计¹，2025 年航空公司实现营业收入 7830.6 亿元，同比增长 5.2%；航空运输收入水平为 4.50 元/吨公里，同比降低 4.9%。其中，旅客运输收入水平 5.29 元/吨公里，同比下降 3.8%；货邮运输收入水平 2.16 元/吨公里，同比下降 4.0%，“量增价减”趋势延续。

图表 4·近年航空公司收入情况



资料来源：联合资信根据民航行业发展统计公报整理

根据 7 家上市航空公司年报数据²，2025 年上述航空公司合计实现营业总收入 6135.68 亿元，同比增长 4.51%，主要系运力投入增加、客座率及货物载运率上升等因素综合所致；加之航空煤油成本降低及汇兑收益增加，7 家上市航空公司合计实现利润 31.59 亿元，扭亏为盈；平均每客公里收益为 0.47 元，同比下降 2.85%。但受固定成本规模大、未来减税额度核销及商誉计提减值准备等因素影响，中国国航和中国东航尚未扭亏。

2026 年 1—3 月，国内经济稳健增长，受春节假期跨境出行需求旺盛、中东冲突加剧下中国航司直飞欧洲等地客座率攀升，海运受阻后航空货运需求增长等因素综合影响，航空运输业完成运输总周转量 428.0 亿吨公里、旅客周转量 3695.3 亿人公里、货邮周转量 105.2 亿吨公里，分别同比增长 10.9%、9.6%和 15.3%。同期，7 家上市航空公司合计实现营业总收入 1617.26 亿元，同比增长 9.83%；全部上市航空公司实现盈利，净利润合计 89.35 亿元。

四、行业竞争

中国航空运输业保持“三强为主、地方为辅”的竞争格局。

由于航空运输业投资巨大，资金、技术、风险高度密集，投资回收周期长，政府对航空运输主体资格限制较严，市场准入门槛高，加之历史原因，使得航空运输业在发展过程中形

¹ 数据引用自《2025 年民航行业发展统计公报》

² 7 家上市航空公司包括中国国航、中国东航、南方航空、海航控股、春秋航空、吉祥航空和华夏航空，不含中信海直

成一定垄断格局。根据民航局统计数据，截至 2025 年末，中国共有运输航空公司 65 家，其中全货运航空公司 13 家，中外合资航空公司 9 家，上市公司 8 家；按所有制划分，国有控股公司 38 家，民营和民营控股公司 27 家。

按照控股股东背景区分，国内航空公司可以分为中央控股、地方控股和民间资本三大类。其中中央控股公司实力最为雄厚，机队规模大，航线网络密集，获取的补贴及财政支持力度大，且在新增航线、航权资源获取方面具有突出优势，代表企业为三大航（中国国航、中国东航和南方航空）。从区位上看，三大航总部分别设立在北京、上海及广州，分别辐射环渤海经济圈、长三角经济圈和珠三角经济圈，客货流需求较大。良好的区位设置及政府的持续支持，助力三大航成为国内民航市场的主要参与者，并在民用航空领域逐渐形成垄断竞争格局。国内航空公司第二梯队主要为地方性航空公司，除四川航空集团有限责任公司由地方政府控股外，国内主要地方性航空公司呈现“三大航控股、地方政府参股”的特点。依托地方政府支持，地方性航空公司深耕区域市场，航线主要集中于本省及周边区域。

近年来，以春秋航空股份有限公司、上海吉祥航空股份有限公司等为代表的民营航空公司凭借其市场化运作、机制灵活等特点快速发展，更是依靠低成本等优势在行业周期内快速恢复、实现盈利。但也有部分规模小、航线少的民营航空公司在行业需求下行期间出现经营困难，个人股东难以通过增资等方式维持民营航空公司正常运作，地方国有企业顺势入局。近年来，青岛市和无锡市等地的国有企业均通过收购民营航空公司实现控股。

整体看，中国航空运输业仍呈现“三强为主、地方为辅”的格局。随着国内经济稳步发展，航空运输需求旺盛，航线网络密集、资本实力强、股东支持力度大的航空公司具备更明显的竞争优势。

五、行业关注

在全球政治格局复杂多变、经济增速放缓、货币政策频繁调控、贸易摩擦加剧的背景下，航空公司成本端持续面临航油价格波动和汇率波动风险，铁路高速竞争分流、突发性事件也给航空公司经营获利带来挑战。

1 航油价格波动

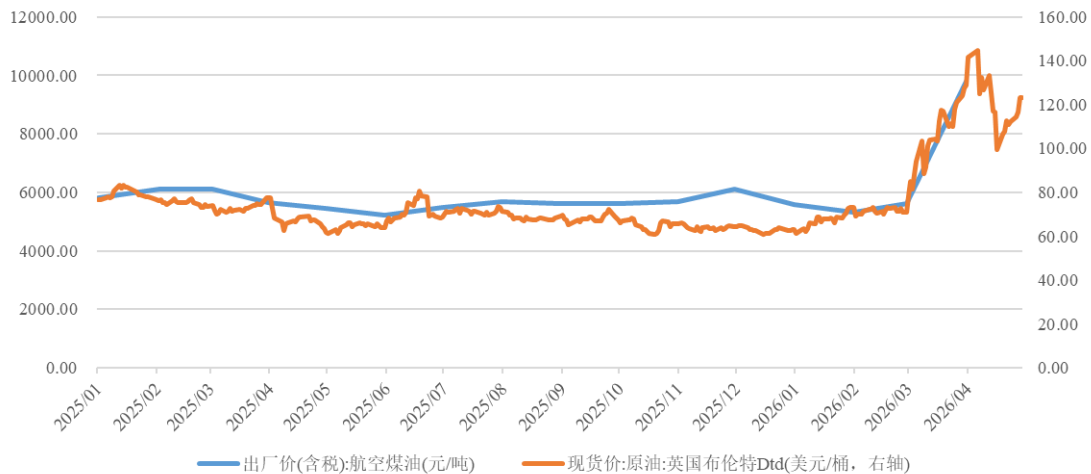
2025 年航空煤油价格波动下跌，航空公司盈利空间释放。2026 年 3 月起，受中东局势紧张影响，航空煤油价格快速拉升，航空公司成本端承压，同时需关注可持续航空燃料（SAF）强制采购对成本管控的不利影响。

航油是航空运输业的最大成本，约占运营总成本的 20%~50%左右。油价走势成为航空公司盈利的最大不确定因素，国际原油价格波动及国家发改委对国内航油价格的调整都会对航空公司的盈利造成较大的影响。

2025 年 1—12 月，原油价格于低位波动，均价 69.18 美元/桶，较上年同期（80.93 美元/桶）下降 14.52%。2026 年 1—2 月，原油市场供需平稳，原油价格变化不大。3 月起，美伊冲突爆发，原油主要运输通道之一的霍尔木兹海峡通航受阻，中东多个产油国关停产能，原油价格快速上涨至 144.59 美元/桶（2026 年 4 月 7

日), 后美伊短暂停火导致原油价格回落; 但 4 月下旬冲突再起, 原油价格反弹至 123.35 美元/桶 (截至 2026 年 4 月 30 日)。5 月初, 阿联酋宣布退出 OPEC+, 其原油产能将不再受 OPEC+ 限制, 叠加美伊释放谈判信号, 原油价格存在一定下跌可能。航空煤油出厂价与原油价格同趋势变动, 2025 年全年波动下降, 航空公司盈利空间有所释放。2026 年 3 月起, 航空煤油价格快速上涨导致航空公司成本端承压, 燃油附加费同步上调缓释航企成本压力的同时对客货运需求造成不利影响。

图 5 • 2025 年以来航空煤油价格和原油价格走势



资料来源: 联合资信根据 Wind 整理

除传统航空煤油采购外, 2025 年 1 月起, 欧盟和英国可持续航空燃料 (SAF) 强制令正式实施, 该强制令规定所有从欧盟机场起飞的航班, 无论其目的地是在欧盟内部还是外部, 都必须使用 2% SAF 与传统煤油混合的燃料, 到 2030 年占比需达 6%, 到 2035 年占比需达 20%, 到 2050 年占比需达 70%。目前, SAF 价格约为传统航空煤油价格的 2~5 倍, 采购 SAF 或将拉高航空运输企业航油成本。

2 人民币汇率变化

2025 年起, 美元兑人民币汇率持续走贬, 外币资产/负债规模较大的航空公司有望实现大额汇兑收益。

航空公司在境外购买和租赁飞机、国外机场采购航油等业务时通常以外汇结算, 以上支出直接受到人民币汇率变动影响。此外, 经营国际航线的航空公司由于机票销售涉及多种货币, 国际航线收入也会受到汇率影响。

2025 年 1—3 月, 美元兑人民币汇率整体平稳; 4 月初, 受美国“对等关税”政策实施等因素影响, 美元兑人民币汇率快速冲高至 7.2133; 自 4 月中旬起, 中美关税政策调整, 美联储多次降息, 我国货币政策稳健, 中美利差收窄; 全球地缘政治紧张、“去美元化”结算机制密集落地、各国央行增持黄金储备, 综合影响下美元兑人民币汇率持续走贬, 下探至 6.8579 (截至 2026 年 4 月 30 日)。汇率持续下行将为航空公司带来汇兑收益, 同时因航空煤油、境外航材、国际机场起降费及飞机租赁等多采用美元结算, 汇率下行也将减轻航空公司日常支出负担, 提升航空公司盈利能力。

图表 6 • 2025 年以来美元兑人民币汇率走势



资料来源：联合资信根据 Wind 整理

3 人民币汇率变化高速铁路网建设的替代影响

我国国内航线分布呈“东密西疏”特点，与高速铁路网络高度重叠，高速铁路对 800 公里以下短途运输市场分流显著，航空公司通过调整航线航班布局等方式积极应对。

据民航局航空安全技术中心统计，中国年旅客运输量 50 万以上的航线主要分布在东中部地区，网络密度由东向西递减。目前投运的高速铁路网同样集中在东中部地区，与民航市场形成了直接的替代和竞争。随着我国高速铁路网日臻完善，高速铁路凭借其准点率及频率高、客公里票价相对较低等特点，在 3 小时以内、800 公里以下的短途市场对航空运输分流影响明显。根据航班管家发布数据，800 公里以下国内航线航班占比从 25.3%（2019 年）下滑至 18.1%（2025 年），1200 公里以上国内航线航班占比从 42.4%（2019 年）提升至 49.2%（2025 年）。

整体看，航空运输业短途市场持续承受高铁分流压力，航空公司正通过优化航线结构、调整航班布局主动适配市场格局变化。长期看，以高铁辐射能力薄弱的长途航线为核心的航空公司将更具竞争优势，航空公司需通过空铁联运等模式与高铁从单一竞争走向合作共赢。

4 突发性事件影响

2025 年以来，地缘政治紧张、关税政策频繁变动对航空公司货运需求、成本管控造成不利影响。

航空运输业易受战争、恐怖事件、安全事故、公共卫生等突发性事件及政治与外交关系的影响，面临的不确定性较多且风险因素分散。2025 年起，美国对中国出口货物加征多轮高额关税，随后中国出台反制措施，对原产于美国的进口商品加征关税，中美航空货运需求快速萎缩。2025 年 5 月，中美双方达成共识，在 90 天内大幅降低双边关税水平，中美航空货运需求有所复苏，但关税政策仍具有较大的不确定性，对航空货运需求造成长期不利影响。2026 年 3 月起，美伊战争导致航空煤油价格攀升，航空公司成本端持续承压。

六、未来发展

短期来看，随着各项“反内卷”举措及航旅融合方案施行，航空运输企业将通过减少恶性竞争、跨行业融合发展等方式，实现合作共赢，同时将在国际市场拓展等方面获得一定支持，经营状况及运营效率有望提升。但需注意中东紧张局势尚未缓解，航空煤油价格高企，航空运输企业成本端或将持续承压，燃油

附加费上涨也将对客运需求造成冲击。长期来看，我国的经济发展韧性强，扩大内需有利于带动航空运输企业长期稳定发展，航空运输业具有广阔的发展前景。

相关研究

[【行业研究】2023 年航空运输行业回顾及展望](#)

[【行业研究】2024 年航空运输行业回顾及展望](#)

[【行业研究】2025 年航空运输行业分析](#)

联系人

投资人服务 010-85172818-8088 investorservice@lhratings.com

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）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。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留向其追究法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。