

油价风暴席卷航空业



由于中东局势造成原油供给端短缺持续，能源冲击正从大宗商品市场向实体经济加速传导，航空业率先感受到压力——已有航司开始考虑削减航班应对高油价。业内人士分析指出，如果未来数月油价维持在每桶100美元左右，甚至飙升至每桶150美元，则行业将可能出现一系列连锁反应，包括财务状况较弱的航空公司面临新飞机交付延期、裁员和破产等风险。

美国航空第二季度燃油支出
同比激增**22亿**美元，增幅达**83%**

美联航今年早些时候预计第三季度调整后
每股收益将在**2.5美元至3.5美元**之间
并预计2026年全年将增加约**60亿**美元的燃油成本

考虑削减航班

美国三大航空公司9月16日集体释放运力收缩信号。美国航空首席执行官罗伯特·伊索姆(Robert Isom)当日在摩根士丹利投资者会议上表示，如果燃油价格持续维持高位，公司将被迫调整运力规划，2027年增长或将放缓；该公司预计第四季度燃油成本将增加约10亿美元。

美联航首席财务官迈克·莱斯基宁(Mike Leskinen)随后表示，若油价维持当前水平，美联航可能在现有基础上进一步削减航班，其12月已计划减少部分航班，2027年或将再作调整。西南航空则披露，已将2026年原定运力增长计划削减近一半。

与此同时，三家公司均表示航空出行需求仍保持强劲，但燃油成本上升正在挤压其利润空间。美国航空面临的压力最为明显，今年以来已经两次下调业绩指引。今年4月，在

吸收了预计由美伊战争带来的约40亿美元额外燃油成本后，公司将全年业绩指引下调至每股亏损0.4美元至盈利1.1美元，低于最初预计的每股盈利1.1美元至2.7美元。

7月，美国航空再次下调业绩指引，将全年业绩预期调整至每股亏损0.65美元至盈利0.65美元。仅第二季度，该公司的燃油支出就同比激增22亿美元，增幅达到83%。美联航今年早些时候预计，第三季度调整后每股收益将在2.5美元至3.5美元之间，并预计2026年全年将增加约60亿美元的燃油成本，公司计划在年底前抵消这部分成本。

美国航空预计，今年最后3个月的燃油成本将额外增加10亿美元。该航司正在从对高端产品的战略布局中获得收益，越来越多的收入来自机舱前部的高端座位。他表示，目前公司对业绩指引仍然“非常有信心”。

感受到压力的不只是美国航司。欧洲最大廉价航空公司瑞安航空(Ryanair)近日宣布削减冬季运力，并警告称，如果航油价格

持续高企，欧洲航空业将面临更大的成本压力，明年欧洲短途机票价格可能出现“实质性上涨”。

瑞安航空表示，公司目前已对约80%的航油需求完成套期保值，是行业内对冲比例最高的航空公司之一，但仍面临相当于每桶140美元航油价格的未对冲敞口。在高油价环境下，公司选择主动削减冬季航班，以降低燃油成本，预计由此可节省7000万至1亿欧元(约合8100万至1.16亿美元)。

油价易涨难跌

受中东局势影响，国际油价近期飙升，布伦特原油在9月9日收盘时重返100美元/桶关口，当日上涨2.43%至101.74美元，此后涨势进一步加速，9月11日盘中一度突破至109.97美元。9月15日，布伦特原油收报108.48美元，至此油价连续5个交易日维持在100美元上方。不过9月17日，国际油价出现走低，截至

21:00布伦特原油期货跌幅扩大至4%，报101.557美元/桶。WTI原油期货价格跌2.71%，报94.865美元/桶。

对于原油价格后续走势，方正中期期货研究院分析师郭艳鹏称，从供给来看，沙特西部延布港每日出口原油量大约400万桶，其中，80%经由曼德海峡运往亚太地区，若后续美伊冲突继续扩大，则会进一步加剧全球原油紧缺；从库存来看，当前全球原油库存降至77亿桶下方，美国原油库存也在不断下降。

郭艳鹏表示，地缘政治主导原油走势，叠加美国中期选举临近，美国、伊朗的地缘博弈进入关键窗口期，霍尔木兹海峡持续中断，曼德海峡则存在中断风险，油价易涨难跌，仍有向上测试动力；从供需基本面的看，欧美原油消费旺季进入尾声，需求端边际转弱，但库存不断下降，油价缓冲空间不断压缩。

有分析师表示，近期油价飙升正在推高航空燃油成本，并可能令航空公司面临的成本压力持续更久。航空公司通常会在一段时间后通过提高机票价格或燃油附加费，将燃油成本上涨转嫁给旅客。

更值得注意的是，冲击已经不再局限于原油。高盛One Delta交易主管Privorotsky表示，即使美国随后采取措施推动局势降级，原油也只是问题的一部分，因为馏分油、瓦斯油、柴油以及欧洲天然气价格均已突破关键价位。

对于航空公司而言，这意味着真正需要警惕的并不只是布伦特原油，而是炼油和成品油市场持续承压后，对航油价格形成的进一步推升。

多项下行风险

展望未来，行业还有多项下行风险。国际航空运输协会(IATA)在一份全球航空业财

务展望中指出，飞机交付延迟和供应链问题持续存在，目前积压订单达18100架，占现役机队50%以上，导致燃油效率提升首次陷入停滞。同时全球多个主要经济体面临滞胀风险，可能进一步压制家庭购买力。

国际航协理事长威利·沃尔什警告称：“即使在最好的时期，航空业利润率也很低，回报低于资本成本。此次油价考验进一步暴露了行业的结构性弱点。”

除燃料成本外，非燃料成本预计增长4%至7670亿美元，其中劳动力成本达2710亿美元，员工总数增至333万人。飞机交付延迟导致的机队老化、飞机租赁费率上升，以及可持续航空燃料(SAF)和CORSIA碳抵消带来的额外合规成本，也在进一步加重航空公司的经营负担。

沃尔什表示：“航空燃油价格激增70%，正在冲击所有航空公司的盈利。即使机票价格正在上涨，航空公司仍在通过自身损益吸收部分涨幅。预计单客净利润将降至4.5美元，甚至不够在多数世界杯场馆买一个热狗，几乎没有缓冲空间。”

尽管航司盈利能力大幅下降，全球航空出行需求依然保持韧性。2026年客运总量预计达51亿人次，同比增长2.4%；货运总量预计为7170万吨，微增0.2%。载客率有望进一步攀升至84%，创历史新高。旅客对航空旅行的价值认可度依然较高。

国际航协一项覆盖15国6500名旅客的调查显示：97%的受访者对最近一次旅行体验表示满意，88%认为航空旅行让生活变得更好，79%认为物有所值。

不过，油价冲击已开始影响出行行为：49%的旅客预计未来12个月的旅行支出将高于过去一年，83%的旅客更加关注成本。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

加拿大欲入欧 特朗普威胁停止美欧贸易

北美洲两个主要国家的贸易战影响外溢到了大西洋对岸。据美国白宫于美东时间9月16日发布的消息，总统特朗普当日签署一份公告，将源自加拿大的产品排除出美政府采购计划。特朗普已于本月早些时候指示总务管理局与美国贸易代表办公室合作，采取一切必要措施把加拿大产品排除出美政府采购计划，直至加方对美农民和企业恢复“公平的互惠”。

白宫网站最新消息显示，美方称此举为反制加拿大“买加拿大货”政策，指责加方限制美国企业进入其各政府采购市场。美方称，加方企业原本可参与规模超2800亿美元的美国采购项目。美国此前已对加拿大部分酒类、乳制品、机动车产品实施加征关税等举措。

当天早些时候，欧盟委员会主席冯德莱恩在欧洲议会上发表2026年度“盟情咨文”时表示，愿同到访的加拿大总理卡尼就加拿大成为欧盟首个“联席成员”一同努力。“联席成员”这一设想今年早些时候由德国总理默茨提出，该设想最初主要针对乌克兰。

特朗普对此回应，欧盟允许加拿大成为“联席成员”可能构成一种“敌对行为”，并威胁将通过对欧盟加征更多关税作出回应。特朗普称，这取决于欧洲领导人的意图，“如果是善意，那没问题；如果是恶意，我们将对欧洲征收非常高的关税”。他还表示，美国可能某些领域停止与欧洲的贸易。

有分析指出，在美加贸易争端持续背景下，加拿大此举既是主动调整战略、推进对外关系多元化，也是向美国释放信号，以此增加未来美加贸易谈判的主动权。目前欧盟并没有“联席成员”这一正式类别，加拿大若寻求获得这一地位，恐面临一系列障碍。欧

盟将考虑以更加灵活的方式与加拿大建立深层次合作关系。

美加贸易关系原本是全球经济融合度最高的双边贸易伙伴之一，双边跨境贸易流量常年位居全球前列，能源、汽车、农产品等核心领域深度绑定。《美墨加协定》(CUSMA)是双边贸易的核心基石，覆盖5亿多人口的统一大市场，占2025年全球经济总量近30%，为两国商品、服务、投资流动提供了长期规则框架。

今年夏天，该协定迎来生效六周年的法定复审节点。然而，美国正式拒绝协定自动续签。特朗普在7月20日签署多个公告，依据《斯穆特-霍利关税法》第338条款对从加拿大进口的红酒、曲棍球棒和水泥等数百项特定商品加征50%关税。

新措施原本定于8月19日开始生效，但特朗普在8月18日突然宣布推迟三天征收。谈判破裂后，美国宣布对约200亿美元加拿大商品征收50%关税。

卡尼透露，美方在最后一刻提出了不经济、不公平且极大损害加拿大利益的新条款，试图限制加拿大与其他国家达成新的贸易协议的能力以及加拿大对其语言、文化和主权的保护，而且所提出的汽车产业条款极不公平。

8月21日午夜，卡尼果断表示，已

决定暂停与美国的贸易谈判，并召回了谈判团队。次日，他又在全国电视讲话中宣布，加拿大的等额报复性关税计划于9月8日正式生效执行。

在担任总理的一年多里，卡尼从民意动员、反制落地、底线布局等多个维度完成了系统性部署。他计划未来十年内将对非美市场的出口额翻一番，打造能源强国、实现经贸多元化的重要合作伙伴，还决定在国内增加对重大项目的投资，同时调整移民政策重点，使得移民水平与该国现实需求和接纳能力相匹配。

今年1月，卡尼在达沃斯的演讲中批评美国政策破坏世界秩序、把关税当作施压杠杆，把金融基础设施作为胁迫工具。加拿大人已经意识到，过去那种有关地理位置和同盟关系能自动带来繁荣和安全的安逸想法已不再成立。就连美国副总统万斯也没想到，这个关系紧密的北方邻国会变得如此硬气。

另外，已于9月15日闭幕的首届“加拿大投资峰会”旨在提升生产力并减少对美依赖。卡尼当天宣布推出税收激励政策，以进一步提升加拿大在七国集团中的竞争优势，吸引更多新增企业投资。

该政策将把适用资产范围从约15%大幅扩大至65%以上。涵盖资产包括光纤电缆、矿业资产、油气管道、软件、研发投入、计算机设备、飞机与车辆、专利、铁路轨道、桥梁及道路等。同时，加拿大联邦政府将推动降低企业投资成本，促进资本投资增长。新政实施后，加拿大对新增企业投资的边际有效税率将从约13%降至6.4%，不到美国税率的一半。

北京商报综合报道

澳大利亚收紧签证政策



澳大利亚墨尔本，民众在街头放松休闲。视觉中国/图

澳大利亚内政部长托尼·伯克17日宣布，政府将收紧留学生家属签证并调整打工度假签证等政策，以削减移民规模。

伯克当天在堪培拉表示，政府计划将本财年海外净移民人数降至24.5万人，2027至2028财年进一步降至22.5万人。

根据新规，留学生将不再自动享有携家属赴澳的资格。家属已附属于其签证下的在澳留学生、来自太平洋岛国和东盟国家的留学生以及博士生将获豁免。

澳政府数据显示，2025至2026财年，澳大利亚共批准约33.7万份学生签证，其中约4.6万份发给主申请人的附属申请人。

伯克还说，政府将打击留学生通过不断转换课程延长在澳停留时间的行为，将要求其攻读更高层次的学历或资格课程才能延期；并增聘100名合规执法人员，确保签证逾期人员离境。

此外，政府将优先处理建筑、农业等紧缺领域的技术移民签证申请。打工度假签证续签将引入抽签机制，向符合条件的申请人发放4.5万个第二年签证名额和5000个第三年签证名额。按现行规定，12个月打工度假签证持有者如果满足一定条件，可自动获得第二年签证，之后如满足进一步条件，可获得第三年签证。

2022年以来，以留学生、背包客和临时技术劳工为主的赴澳人员数量大幅上升。尽管近两年这类人员数量呈回落趋势，批评者仍认为，大量移民涌入加剧澳大利亚的住房与基础设施压力，损害社会凝聚力。

澳大利亚官方统计显示，在截至2025年6月30日的财政年度，该国净移民总量为30.6万人，其中留学生占比过半；2024年净移民为42.9万人；2023年峰值达51.8万人。

北京商报综合报道