

空运 速率追踪器



全球介绍

2026年第二季度航空货运市场正经历中东冲突（该冲突于2月下旬爆发）后的波动性复苏。3月和4月，空域关闭导致海湾地区承运人停飞，关键中转能力消失，运价大幅飙升，但5月随着停火协议达成部分空域重新开放，运价已显现初步稳定迹象。

根据Freightos数据，全球航空货运现货价格同比在4月份上涨了30%，达到每公斤3.34美元，创下自2022年10月以来的最高水平。这一显著的季度增幅反映了供给侧冲击，而非需求增长。

需求表现不一。国际航空运输协会（IATA）报告称，2026年2月航空客运量同比增长11.2%，但这反映了农历新年效应和冲突前的增长势头。随着冲突加剧，3月份全球航空货运需求出现了4.8%的萎缩。

产能仍然是主要瓶颈，根据国际航空运输协会（IATA）的数据，4月份全球航空货运能力同比下降4.7%，这主要是由海湾枢纽关闭所导致。像 Emirates 和 Qatar Airways 这样的中东航空公司从5月开始逐步恢复运营。然而，即使情况稳定下来，快速恢复正常运营的可能性也不大，因为考虑到停火脆弱以及持续的地缘政治风险，航空公司将谨慎地重新开通过中东的航线。

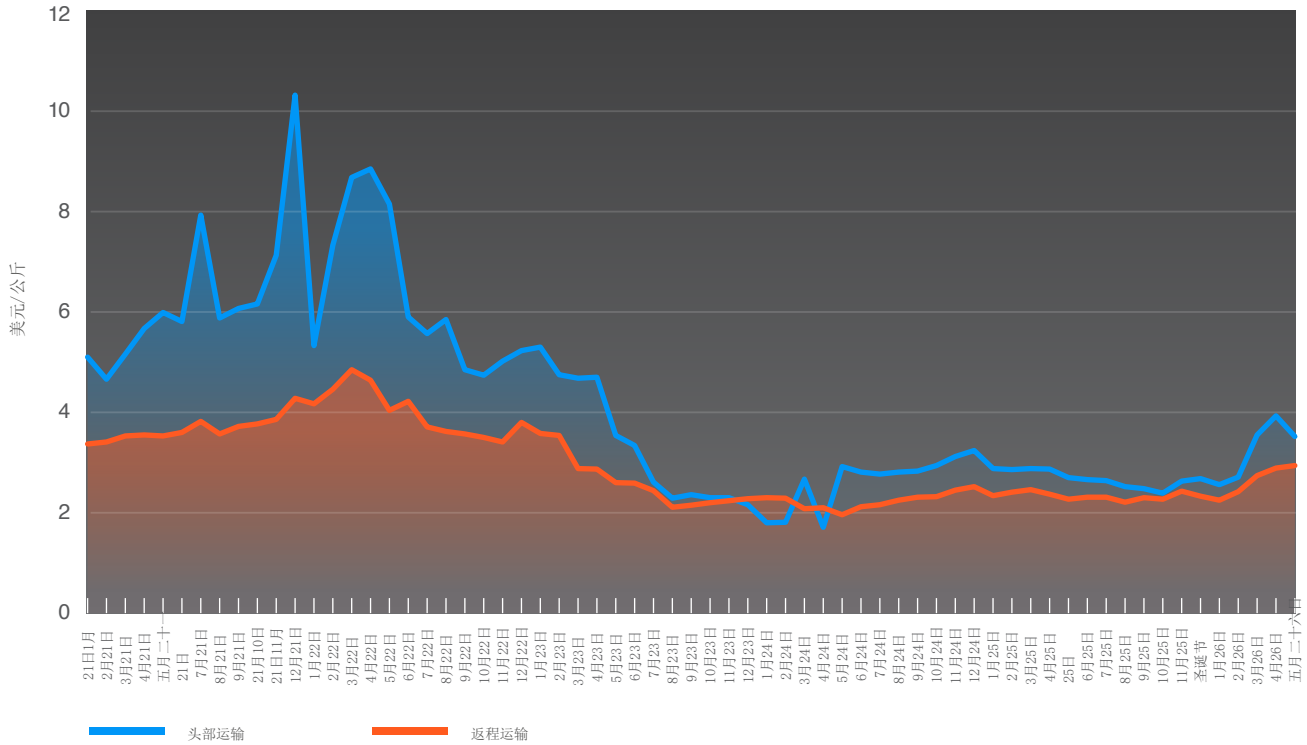
战争开始以来，航空煤油价格是另一个主要因素，其价格已经翻了一番。尽管从3月份的峰值有所回落，但价格仍处于高位。对于整个第二季度而言，产能限制和燃料价格波动定义了市场格局，而停火带来的缓解只是初步的。

全球利率



全球空运费率

来源: FREIGHTOS



	每公斤美元（月平均）（环比）		一刻钟四分之一	逐年
	5月26日	5月26日与4月26日比较	第二季度26年与第一季度26年比较	第二季度26年与第一季度26年比较
前 haul	\$3.7	-10.36% ↓	26.56% ↑	35.85% ↑
回程运输	\$2.9	1.70% ↑	17.90% ↑	25.44% ↑

2026年第二季度空运运费飙升至多年高位，主要受中东冲突导致运力中断的推动，而非有机需求增长。5月份的直航平均运费为每公斤3.7美元，同比增长35.85%，环比增长26.56%。回程运费在同一个月达到每公斤2.9美元，反映了同比增长25.44%和环比增长17.90%。

该价格飙升始于2月底，并在3月和4月期间加速。最剧烈的涨幅出现在从迪拜出发的航线上，价格上涨至每公斤5.44美元，翻了三倍。

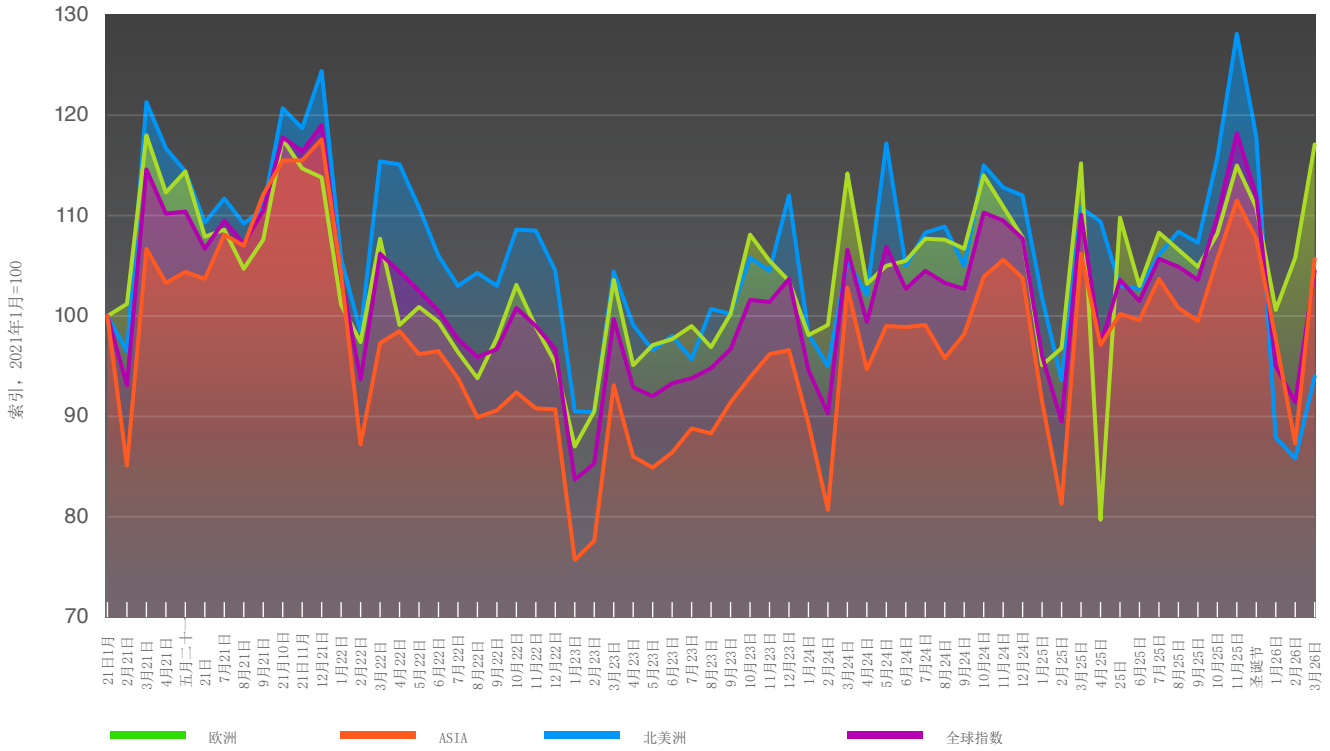
根据WorldACD分析，有三个因素推动了这些变动。首先，海湾空域关闭消除了相当一部分亚欧航力。其次，在冲突最激烈时期，喷气燃料价格翻了一番以上，航空公司还需承担战争风险附加费。第三，航空公司通过替代航线重新规划航班，增加了飞行时间并降低了载量效率。尽管四月实现了停火，但运价依然坚挺，因为航空公司鉴于地缘政治不确定性以及停火协议的临时性，不愿降低价格。

世界机场指数



国际机场业务量指数

来源：各机场管理局



卷索引	最新值	2026年第一季度同比变化 与2025年第一季度	QoQ 变化 2026年Q1 与2025年第四季度
世界	104.5	请提供需要翻译的英文文本。 16.4分	↓
北美洲	94.0	12.8分	↓
欧洲	117.1	5.5分	↓
Asia	105.7	3.9分	↓

2026年第二季度航空货运需求开局强劲，但受中东冲突升级影响，面临显著不利因素。国际航空运输协会数据显示，2026年2月全球需求同比增长11.2%，得益于春节前的提前备货和制造业情绪强劲，当时全球采购经理人指数达到53.1。然而，根据国际航空运输协会分析，3月航空货运需求同比下降4.8%，因冲突扰乱了货运流。区域模式差异显著。非洲航空公司表现最强，同比增长7.0%。

3月份，中东地区承运商业务量下降了54.3%，亚太地区承运商则录得5.4%的增长，这得益于持续的出口和半导体货物运量。北美地区承运商业务量下降了1.2%，而欧洲地区承运商增长了2.2%。

2026年第一季度世界机场指数显示，总体量同比下滑1.6个百分点，环比下降16.4个百分点，反映出后峰值季节性模式以及早期冲突影响。冲突对海湾地区机场的影响严重。ACI亚太区报告称，2026年3月至4月，九个中东主要机场合计损失约62万吨货运量，同比降幅达52%。这些机场3月的货运量同比骤降59%，至25.9万吨。尽管4月货运量有所部分恢复，达到31.2万吨，但仍比去年同期水平低43%。电子商务、高价值制造业和贸易多元化持续为需求提供结构性支撑，但需求的实现则取决于可用产能而非潜在市场需求。

仅3月1日，中东七个机场就发生了航班取消。这至关重要，因为腹舱容量仍然是航空货运供应的支柱。该地区作为亚欧航线中转枢纽的角色，使影响超出了本地市场。复苏过程缓慢且不完整。卡塔尔航空在5月通过开辟新的货机目的地和恢复客运班次宣布了12%的运力增长，而阿联酋则报告称，到5月初已恢复其全球网络的96%。

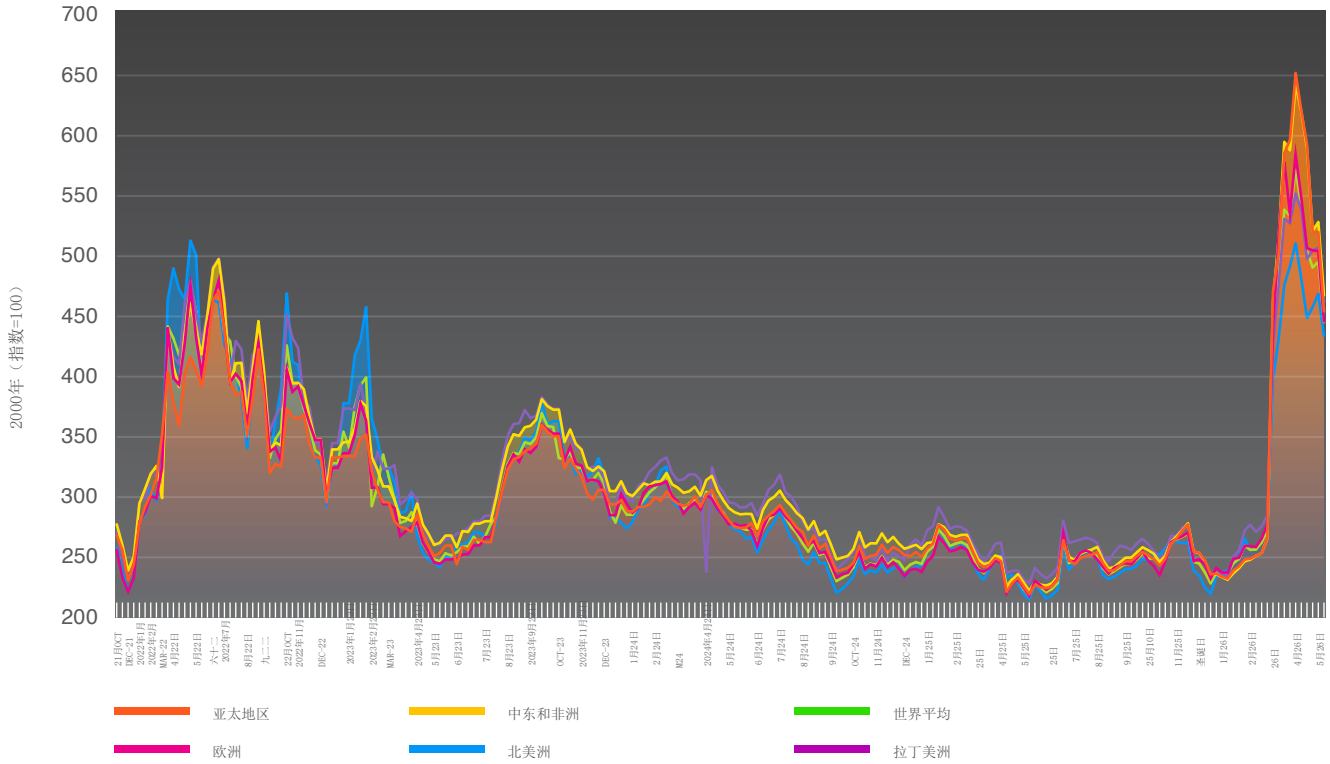
然而，国际航空运输协会（IATA）执行 Director Willie Walsh 警告说，“要恢复到供应所需的水平，仍需数月时间”，并补充说，即使中转路线重新开放，地区炼油能力的中断仍将限制复苏。

运货能力（货运量）的增加受到飞机交付延迟和全球机队老化问题的限制，导致市场在结构上严重依赖腹舱容量的恢复。

航空煤油价格

燃料价格指数

来源: IATA



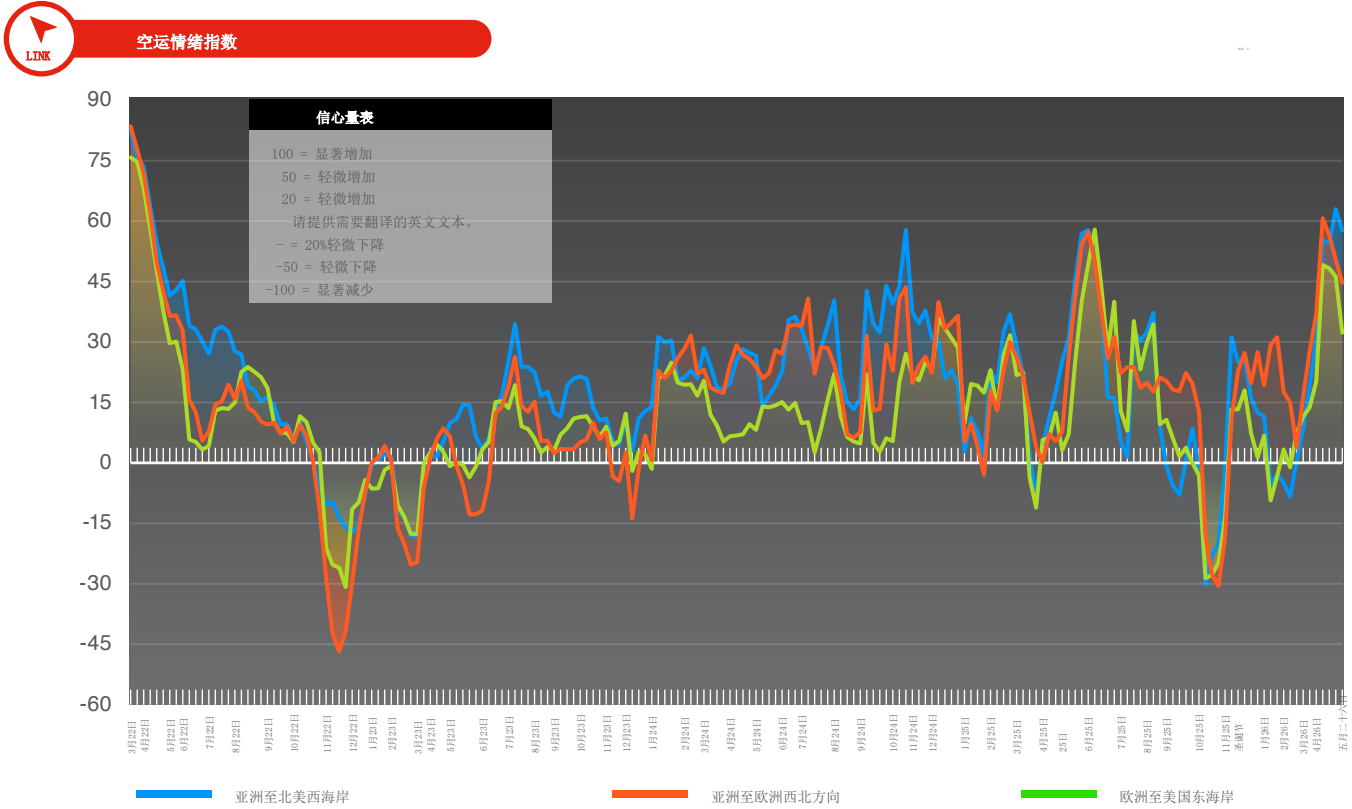
	索引	MoM Δ 美元/吨 5月26日 对比 4月26日	QoQ Δ 美元/吨 Q2 26 对比 Q1-26	同比 Δ 美元/吨 Q2- 26与Q2-25
亚太地区	487.1	-109.4 ↓	+223.8 ↑	+327.6 ↑
欧洲	475.1	-61.0 ↓	+180.1 ↑	+283.1 ↑
中东和非洲	497.9	-95.4 ↓	+225.6 ↑	+326.4 ↑
北美洲	451.4	-23.2 ↓	+152.7 ↑	+237.0 ↑
拉丁语和中部美国	484.6	-38.6 ↓	+178.4 ↑	+266.7 ↑
世界平均	470.4	-56.5 ↓	+180.8 ↑	+275.8 ↑

2026年第二季度，受中东冲突和霍尔木兹海峡中断驱动，航空煤油价格经历了极端波动。2026年5月平均航空煤油指数全球值为470.4，同比上涨275.8点（+141%），环比上涨180.8点。尽管从4月份的峰值有所回落，但季度涨幅反映了冲突高峰期出现的剧烈波动。该冲突引发原油价格最初上涨约10%至约每桶80美元，据路透社报道，分析师警告称，如果霍尔木兹海峡中断持续，价格可能进一步上涨至每桶100美元。据行业报告，3月份航空煤油价格翻了一番以上，一些消息来源称。价格超出 \$ 59 峰值时为 5/MT

霍尔木兹海峡的封锁影响尤为显著，因为该海峡占全球石油运输的20%以及约25%的海上石油贸易。截至5月22日当周，国际航空运输协会（IATA）的航空煤油价格监测显示，全球平均价格为每桶159.85美元，环比下降1.7%，表明在停火后趋于稳定。然而，与冲突前的水平相比，价格仍然大幅上涨。

航空公司对此通过实施或提高战争风险附加费来应对，根据国际航空运输协会（IATA）的估计，燃料成本已占运营成本的25-30%。美国能源信息署（EIA）在4月份将2026年布伦特原油预测修订为每桶96美元，较3月份的每桶79美元有所上升，并指出中东持续的供应中断是原因。这种燃料价格波动已成为导致空运运费持续承压的主要因素，其影响超越了直接的运力效应。

情绪指数



在Q2-26期间，亚洲至北美西海岸航空货运路线的运价预期强烈倾向于上涨，73.1%的受访者预计未来三个月运价将上涨。预期的变动主要集中在显著上涨方面，其中39.0%的受访者预期运价将显著上涨，这是所有路线中最大的响应类别。只有17.1%的人预期运价会下降。

在亚洲至欧洲西北航线，情况同样倾向于运费上涨，73.3%的受访者预计运费将上升。与西海岸航线类似，显著增长主导了分布情况，占比40.0%，而只有20.0%的人预计运费会下降，且主要是小幅或中度下降。

对于欧洲至美国东海岸航线，市场情绪仍倾向于运价上涨，尽管这种倾向性不如以往明确。65.1%的受访者预期运价将上涨，其中预期运价显著上涨是提及最多的结果，占比30.2%。值得注意的是，18.6%的受访者预期运价将保持不变，这是所有航线中预期不变比例最高的；而预期运价下降的16.3%则更均匀地分布在轻微、中等和显著下降这三个类别中，与其他航线相比分布更为均衡。

全球范围内，70.5%的受访者预期未来三个月航空货运费率将有所上涨，其中预期显著上涨的占最大比例，达到36.4%。仅有17.9%的人预计会下降，11.6%的人预期保持不变。

全球航空货运费率展望

	Q1 2026	Q2 2026	Q3 2026	Q4 2026	2027
供应商中断					
运营成本	↗	↗	↗	=	=
贸易重组	↘	=	↘	↘	=
贸易融资	↗	=	↘	=	=
生产利用	↗	↘	↗	↘	↗
消费者/商业需求					
消费者信心	↘	↘	=	↗	↗
利率	↗	=	=	=	=
库存水平	↘	=	↗	↗	↘
运输与物流					
劳动力短缺	↗	=	=	=	=
机场容量 / 拥堵	↗	↗	=	=	=
内陆运输能力	↗	=	↗	↗	=
燃料成本	↗	↗	↗	↗	=
空运费率					
	↗	↗	↗	↗	=

Key	
=	不变
↘	通货紧缩的利率压力
↗	通货膨胀的利率压力

该图表展示了不同因素预计将如何影响未来几个季度的运费。接着，它展示了运费本身的预期情况。 “供应商中断”、“消费者/商业需求”和“航运与物流”部分的箭头指示了该因素的变化将如何影响每个季度的运费。 “空运费率”部分的箭头指示了每个时期运费的预期变化。在所有这些因素中，这些箭头显示了与上季度的变化。

跨太平洋、跨大西洋以及中欧-东亚贸易航线的运费率预测可在GSCi上获取。

全球展望与结论

2026年第一季度空运运价因中断因素而上涨：突发性运力损失、改道以及运营成本上升。中东空域关闭和中转枢纽停运已引发大规模取消，并迫使航线延长，从而压缩了亚欧及其他长途航线的“有效运力”。

那些曾经 总体需求是 那一击正中目标。季节性缓和支撑力度，宏观大局显示的是温和上涨而非繁荣。中国对多个终端市场的出口多元化以及贸易政策效应正在支撑量级，这些政策已引导部分流向并重塑了跨太平洋格局。其结果是全球需求具有韧性，但增长越来越取决于货物去向，而不仅仅是 您提供的英文单词“ving”似乎是一个拼写错误或不完整的词。如果您能提供完整的英文单词或句子，我将很乐意为您翻译成中文。多少钱？

监管变化可能抑制跨境电子商务的增长。欧盟国家已宣布计划在2027年前关闭最低限值例外，可能更早，而英国已表示... 除非 暂定 2029年截止日期。如果实施，这些变更将可能... shor 受影响路段将经历分流，且增长速度放缓，尽管电子商务需求不太可能完全消失。

直至海湾枢纽及周边空域重新开放且航班时刻恢复正常，承运人应预期运力紧张、航线减少、运输时间延长，以及更多运力将用于优先货物。这可能导致土耳其、沙特阿拉伯和南欧的替代门户出现拥堵。

第二季度，燃油附加费的变动主要取决于中东冲突的持续时间。如果紧张局势缓和、货运量恢复正常，燃油价格可能趋于稳定。如果风险环境持续存在，我们应预期燃油附加费会上涨，从而加剧因运力中断已产生的航空货运价格上涨压力。

关于 TI

谛洞察 是一家领先的物流与供应链市场研究与分析公司，提供：

- 海恩物流市场研究报告供应
- 全球供应链智能（GSCi）在线知识平台
- 咨询和市场调研项目

培训、会议和网络研讨会。Ti曾担任世界经济论坛的顾问。• 为论坛、世界银行、联合国以及欧洲委员会提供专家分析，同时也为全球领先的制造商、零售商、银行、咨询公司、航运公司和物流供应商提供专家分析。

专长包括：

- 领先快递、货运代理和物流公司的企业战略分析。
- 对托运人和物流供应商行为的全球使用与认知研究 关键物流领域：快递、货运代理、公路运输 • 微观经济分析 货运、合同物流、仓储、航空货运、航运和电子商务物流。
- 对以下行业垂直领域所采用的供应链策略进行分析：制药、时尚、高科技、石油和天然气、消费、化工、冷链、汽车和零售。
- 关键物流细分市场和垂直行业的市场规模测算与预测。
- 亚洲、非洲、拉丁美洲、东欧和中东新兴市场物流行业的情报。

什么是钛的独特之处？

- 由业内资深专家领导 • 全球公认且值得信赖的品牌 着眼于跨国、跨学科、多语言 • 全球合作伙伴网络专业版扩展了Ti的内部功能
- 超过六十五年来，我们向全球制造商、零售商、银行、咨询公司、航运公司和物流供应商提供知识服务。 • 独特的基于网络的智能门户
- 正在进行的全面的基础研究和应用研究项目。

如需了解关于德州仪器（TI）或其任何产品及服务的更多信息，请联系商业发展部负责人迈克尔·克洛弗：邮箱：mclover@ti-insight.com

许可证与版权

Ti报告包含受版权保护的内容。用户不得修改、发布、传输、参与转让或出售、创作衍生作品或以任何方式利用任何部分或全部内容。未经公司及版权所有人明确书面许可，并除版权法或本协议另有明确规定者外，不得对下载材料进行复制、重新分配、重新传输、发布或商业或非商业利用。

您可以根据以下条件，为个人使用目的打印和下载本报告的摘录：

(a) 任何文件或相关图形均未经任何方式修改；

(b) 任何图形均不单独使用，而是与文字内容配合使用；

并且 (c) 任何一份副本中都包含我们的版权和商标声明以及本许可声明。

您可以使用我们提供给您的文件，以供您合法用途。

文件（或获取文件的方式）不得全部或部分出售或提供给第三方。

