

# 中东变局下的全球航空业：航网“超级枢纽模式”行至十字路口

证券时报记者 王小伟

美伊达成第一阶段谅解备忘录，中东战火有望“踩下刹车”，但后续仍面临不确定性。

这场持续超百天的军事冲突，不仅带来区域航线的阶段性瘫痪，也引爆了一场波及全球航空产业的深层变局。

长期以来被视为效率最优解的“枢纽—辐射(Hub-and-Spoke)”模式，在中东地区经历了一场前所未有的压力测试。与此同时，点对点模式和混合模式的价值被航司重新评估，全球航空业站在从“绝对效率”向“系统韧性”转变的十字路口。

多位受访者认为，这种变化可能对航司服务、飞机制造乃至工程基建等产业带来连锁影响，同时加速航空产业洗牌。近期，全球部分廉价航空公司陆续宣布停飞或破产，市场预期，头部航司会通过收购困境资产加速市场出清。

以海湾地区为中心、依赖第六航权和长程中转客流的“超级枢纽模式”行至十字路口，有望为亚太等地枢纽，以及包括中国航司在内的运输服务业带来“分流红利”。但业内提醒，在航权、油价、运力结构等多重因素影响下，中国航空业仍需在复杂多变的全球市场中寻找新平衡。

## 枢纽模式遭拷问

战事之下，中东多国领空关闭，该地区或成为今年全球航空业唯一亏损区域。国际航协最新发布预测数据显示，2026年中东航空公司集体亏损43亿美元，乘客人均利润将从去年的31.50美元骤降至-21.40美元。这直接拖累了全球航空业的盈利水平，2026年全球航空公司净利润总额预计为230亿美元，仅为先前预测(410亿美元)的约一半。

“这是全球航空业自疫情以来最严重的系统性冲击。”国际航协理事长威利·沃尔什(Willie Walsh)直言。

更深层的影响在于，中东枢纽在全球航网中的权重正发生历史性跃迁。

中东地区是连接亚欧非三大洲的超级中转枢纽。从海湾国家出发，可以快速覆盖全球三分之二的人口，中东凭借第六航权、更加优惠的中转票价，叠加本土燃油价格优势，为长程航班提供高性价比中转方案。仅以中国民航为例，国际RPK(收入客公里)中，中东直飞及经中东中转航线的合计占比超两成。

但随着战事发生，超级枢纽停摆，一度使全球约20%—30%的跨洲航班受到波及，“Hub-and-Spoke”枢纽模式受到空前冲击。

日前举行的国际航协全体会员大会期间，欧洲一家航司负责人托马斯对证券时报记者表示：“我们越来越意识到，核心枢纽瘫痪会引发网络连锁反应。将过高比例的运力集中在单一枢纽节点时，如果缺乏充分的战略冗余与敏捷调度能力，整个飞行系统就会变得脆弱。”

与此对应的是，直飞的蓄水开始“涨水”。在主要国际市场中，近月来，亚太地区航空公司增长最为强劲。以4月为例，单月载客率创下历史新高。欧洲地区航空公司也温和增长，这在一定程度上得益于部分旅客避开中东中转航线，推动欧亚之间的直飞客流量上升。

在托马斯看来，全球亚欧航线的竞争格局正在发生变化。“俄乌冲突之后，相较于欧美航司，中国航司在航程和成

# 多家上市公司推出回购计划

已有近600家公司年内实施了股票回购

证券时报记者 范璐媛

多家上市公司密集推出回购计划。中国石化6月15日晚间公告，为维护公司价值及股东权益，拟以5亿元至10亿元回购A股股份，回购股份价格不超过7.55元/股。

据悉，中国石化本次回购股份的资金来源为自有资金和回购专项贷款，实施期限为自董事会批准本次回购股份方案之日起不超过3个月，回购股份将全部用于注销并减少公司注册资本，进一步优化公司股本结构。中国石化表示，本次回购



图虫创意/供图

本上具有优势。中东枢纽受阻时，由于可能出现直飞航线转移，中国航司的优势会被强化。”

中国航司已经感受到变化。一家国有航司人士对记者介绍，中东转机模式暂停后，需求被迫集中到直飞航线。但他强调：“直飞航班数量短期内难以增加，航班数量受到航权、机场时刻、机队规模等多重因素限制。”

超级枢纽不仅运输人，还运输着全球颇具价值的货物。迪拜杰贝阿里港与机场构成了全球最核心的“海空联运”桥梁，港机无缝衔接使这里成为全球核心货运节点。客机大面积停航，亚欧之间精密半导体、医药冷链和高端快时尚产品的物流通道受到冲击。这一度引发了全球高附加值供应链的急性梗阻。

航空产业的关注点，开始从“追求绝对效率”向“构建多节点架构与直航网络并行”演进。

“过去二十年，超级枢纽模式通过将全球两端极其分散的客流在波斯湾高效汇聚并重新分发，构建了任何单纯依赖直飞的航司都难以企及的网络深度。”国际航协北亚区副总裁解兴权对证券时报记者介绍，此前航司倾向于将所有中转资源集中于少数的几个点，以追求规模效应的最大化，未来的全球航网布局或引入多枢纽备份，那些地理位置相对处于边缘、受核心冲突区影响较小的枢纽，或展现出“冗余价值”。

业内普遍认可，构建地缘政治冗余度与调度敏捷性，正成为全球航司战略规划的重要新课题。对于中国而言，有智库人士建议，推进塔什干、阿拉木图等中亚枢纽。

威利·沃尔什告诉证券时报记者：“对于海湾以外的其他国家来说，确实在迎来新机会，让消费者看到(新枢纽潜力的)存在。就像中国通过免签政策，让全球很多国家的人更愿意来到中国一样。”

但他的基本立场是，海湾国家未来会重新恢复原来的地位，其优势不会消失。“中东地区一旦稳定下来，空域会再度放开。今年全球航空业净利润只有2%左右，任何绕行或成本上升，都会冲击到航空业。”

2025年全球航空产业净利润率约4.2%，国际航协预测今年会下降至2.0%，航司单客净利润也将降至4.50美元，仅为去年的一半。威利·沃尔什形容“这点利

润不够在多数国际足联世界杯场馆一个热狗”。

## 产业链条激荡

当前，航空产业链条的多个环节正面临激荡。

一些航司航线规划逻辑改变：过去市场需求和运营效率是核心考量；如今地缘政治风险已成为航线网络规划的前置变量。

托马斯对记者介绍，通常来说，绕飞中东空域导致飞行时间会增加1至3小时，这会加剧燃油消耗、影响机组排班、降低飞机日利用率。但对不少欧洲航司来说，不能把所有鸡蛋放在同一个地缘篮子中，这会成为未来航网设计的重要原则。

这场变革中，长航程窄体机正成为航司布局直飞网络、实现“去中心化”的核心载体。

3月底，中国东航公告，向空客公司购买101架A320NEO系列飞机，目录价格折合人民币超1000亿元，用于对公司存量机型的置换更新及未来运力的补充。交易的标的包含A320NEO、A321NEO和A321XLR等子机型。

有飞机零部件配套公司负责人向记者解释这笔订单中的亮点。“A321XLR属延程改装型，最大航程达8700公里，基本上具备跨越太平洋的能力，能经济高效地实现长距离直飞。远程窄体机的引入，会在中长期显著降低对中东转机的依赖，说明中国航司正敏锐捕捉新的战略窗口。”

实际上，美联航、加拿大航空等国际航司都在加大部署远程窄体机的进度。前述人士认为，航司竞争力正围绕枢纽模式、直飞模式、精细化组合进行优化，这有望带动航电系统、起落架等核心零部件供应商，以及后续MRO(维修、大修)市场新机会。

中东航司区域运力短期承压下，周边外溢效应显现。例如，土耳其航空及其主枢纽伊斯坦布尔机场被视为受益者，该枢纽正冲击更高的客流目标并拓展航线网络。

全球机场基础设施投资竞速。国际机场协会曾预测，2025—2030年全球机场接待旅客年复合增长率3.9%。为提升全球机场运输能力，一批机场进行改建以提升旅客容量，新机场建设也逐渐推进。这是否会为中国工程基建类企业带来增量机会，

被市场所关注。近期，主营国际工程业务的中工国际等公司股价表现反复活跃。

一些有标杆意义的机场项目正加速落地。5月中旬，中国铁建公告，下属中铁十八局中标阿联酋航空迪拜世界中心机场新工程设施项目，项目金额约175亿阿联酋迪拉姆，换算成人民币超过320亿元。这刷新了中国建筑企业海外单一合同额历史纪录，是中国基建企业首次独立承建全球顶级航空MRO中心，建成后将影响全球航空维修产业格局。

## 行业洗牌加速

6月3日，欧洲货运航空公司(European Cargo)宣布破产，成为全球首个因燃油涨价危机倒下的专业货运航司。上月，美国廉价航司精神航空(Spirit Airlines)亦停止运营。威利·沃尔什预计，受中东冲突导致的燃油价格飙升影响，今年和明年将有更多航空公司破产及行业并购。

“航空业本身利润微薄，价格战残酷，燃油价格高涨加剧了强者愈强、弱者愈弱，行业整合趋势明显，头部航空公司有望伺机收购困境企业。”威利·沃尔什说。

中东超级枢纽的停摆，迫使全球中转客流与物流重新分配，这为亚太、欧洲等地区的枢纽，以及包括中国航司在内的运输服务，都带来结构性的“分流红利”。托马斯认为，这为中国航司提供了新的战略窗口期。“通过加快推进自有洲际直飞网络建设，构建起‘去中介化’的直飞网络，有望在下一阶段全球竞争中占据有利位置。”

但“分流红利”并非简单的需求平移。前述国有航司人士介绍，需求转移并不等于运力增加。“航班数量受到航权、机场时刻、机队规模等多重因素限制，虽然部分国际航线票价上涨，但并不一定意味着航司赚取了超额利润。”

今年二季度以来，国际油价持续走高，燃油附加费上行，国内民航业再面临压力。托马斯认为，在航权、油价、运力结构和国内竞争多重因素的夹击下，中国航空业需在复杂的全球市场中寻找新平衡。“中东变局，使全球航空业在效率与安全、集中与分散之间，寻找一条新发展路径。身处变局中心的每一个参与者，无论是国家、航司还是产业链企业，能否准确把握这一历史性转向，将决定其在未来航空版图中的新坐标。”

# 亿纬锂能发布上半年业绩预告 净利或最高增长110%

证券时报记者 钟恬

6月15日晚，亿纬锂能(300014)发布上半年业绩预告，经营业绩保持了较高的增速，业务规模拓展明显。

根据公告，2026年上半年，亿纬锂能预计实现归属于上市公司股东的净利润为31.30亿元至33.71亿元，同比增幅达95%—110%；预计扣除非经常性损益后的净利润为24.3亿元—26.03亿元，同比增长110.00%—125.00%。

公司称，2026半年度业绩交出亮眼的“成绩单”，主要原因是公司坚持致力于产品迭代、服务升级与流程优化，把握市场增长机遇，驱动公司业务持续增长，营业收入同比增长长约60%；为有效应对显著攀升的供应链成本压力，公司主动实施前置管理，通过供应链多元化布局、战略性采购规划及审慎运用金融工具，有力地缓冲了材料成本上涨波动，确保了主营业务盈利能力的稳定性。

亿纬锂能成立于2001年，于2009年在深圳创业板上市，历经多年快速发展，已成为具有全球竞争力的锂电池平台公司，同时拥有消费电池、动力电池、储能电池核心技术和全面解决方案，产品广泛应用于物联网、能源互联网领域。

此前，在2026国际光伏储能展会现场，亿纬锂能与上海电气电力电子有限公司、江苏威腾能源科技有限公司、浙江赛唯数字能源技术有限公司、天津瑞源电气有限公司、巴西本土能源解决方案提供商Genesis进行现场签约，累计签约体量超67GWh。

国信证券认为，公司积极布局前沿技术，推进产能扩张提升交付能力。固态电池领域，公司已规划建设100MWh固态电池量产基地，龙泉系列固态电池产品已相继下线。钠电池方面，公司钠电池储能系统已投入运行，并积极探索钠电池在启停电源、两轮车等市场应用。

近期在投资者互动回复相关问题时，亿纬锂能表示，公司已针对轮式、双足(含人形)机器人及机器狗等具身产品形成产品解决方案，并与行业头部客户建立合作关系。在机器人电池技术方面，公司拥有从电芯、BMS到Pack的动力系统全链条技术实力，重点围绕高能量密度、安全性、快充及换电需求进行研发。目前，部分客户的样品已完成交付和组装。

# 甘肃能源拟129亿元 投建光伏项目和风电项目

证券时报记者 康殷

甘肃能源(000791)6月15日晚间公告，为进一步扩大公司新能源发电装机规模，公司控股子公司润能公司拟投资建设腾格里沙漠大基地600万千瓦新能源项目中凉州九墩滩300万千瓦光伏项目和民勤南湖100万千瓦风电项目，项目动态总投资分别为90.3亿元、38.87亿元，合计达129.17亿元，资金来源中资本金均占总投资的20%，其余为银行贷款等。

具体来看，凉州九墩滩300万千瓦光伏项目总投资90.3亿元，建设总工期24个月。根据可行性研究报告，预计项目年平均上网电量为484142.77万千瓦时。按上网电价0.2062元/千瓦时测算，投资回收期(所得税后)为13.82年，资本金财务内部收益率为9.9%。目前该项目已经完成项目备案、可行性研究及评审等相关前期工作，开工建设前尚需开展土地征用及租用、环境影响评价、水土保持方案编制、电网接入系统设计报告编制等工作。

民勤南湖100万千瓦风电项目总投资38.87亿元，建设总工期24个月。根据可行性研究报告，预计项目年平均上网电量为194266.8万千瓦时。按上网电价0.2498元/千瓦时测算，投资回收期(所得税后)为12.68年，资本金财务内部收益率为12.35%。

甘肃能源表示，本次拟投资项目由公司控股子公司润能公司投资建设。此次拟投资项目将根据电网建设情况分期分批建设，先期启动凉州九墩滩300万千瓦光伏项目中100万千瓦光伏项目和民勤南湖100万千瓦风电项目建设，后续项目将根据电网建设情况分期分批建设。

# 两家公司筹划控制权变更

证券时报记者 范璐媛

6月15日晚，两家A股公司同步披露拟变更控制权的重大事项。

上海亚虹(603159)披露，控股股东海南宁生旅游集团有限公司(简称“宁生旅游”)正在筹划重大事项，该事项可能导致公司控制权发生变更，股票已于6月15日停牌，并将于6月16日开市起继续停牌，预计停牌时间不超过1个交易日。

资料显示，截至今年一季度，宁生旅游及其一致行动人合计持有上市公司55.79%的股份，其中，宁生旅游持股29.99%。2025年上海亚虹营业收入4.18亿元，同比下滑14.87%，归母净利润亏损521.56万元。

飞鹿股份(300665)公告称，控股股东、实控人章卫国正在筹划公司控制权变更相关事宜。目前相关方正就具体交易方案、协议等相关事项进行论证和磋商。公司股票自6月16日开市起停牌，预计停牌时间不超过2个交易日。

此前飞鹿股份曾经历短暂的控制权变更。2025年8月，实控人章卫国与上海晓光智能技术有限公司(简称“晓光智能”)签署《股份转让协议》和《表决权委托协议》，拟向其转让占公司总股本5.02%的股份，转让价款为1.39亿元，同时将其所持剩余股份的表决权委托给晓光智能。交易完成后，公司实控人变更为杨奕骁，晓光智能拥有公司表决权的比例达到18.71%。

2026年2月，公司公告称章卫国与晓光智能签署《终止协议》，双方一致同意终止《表决权委托协议》。表决权委托终止后，晓光智能可支配表决权比例从18.71%下降至5.02%，公司控股股东由晓光智能恢复为章卫国，公司实际控制人由杨奕骁恢复为章卫国。章卫国最新持股比例为13.69%。

回购的资金总额不低于4000万元且不超过8000万元，回购价格不超过26.83元/股。此次回购的股份拟用于股权激励计划或员工持股计划。康希通信公告，公司实控人提议公司以2000万元—3000万元回购股份，用于员工持股计划或股权激励计划。

据Wind统计，截至6月15日，已有近600家公司年内实施了股票回购，回购总金额近580亿元。其中，美的集团累计回购49.39亿元，回购金额最高；京东方A、顺丰控股分别累计回购47.29亿元和42.37亿元。

价格不超过65元/股。海航科技15日晚间公告，公司拟9000万元至1.8亿元回购A股股份，用于未来实施员工持股计划或股权激励，回购价格不超过5.29元/股。此外，公司拟60万美元至120万美元回购206.9万股至413.79万股B股股份，回购所得B股股份将全部被注销。

同日，元琛科技公告，公司拟4000万元至6000万元回购股份，回购价格不超过16.6元/股(含)。此次回购股份将全部用于员工持股计划或股权激励。中荣股份公告，公司拟使用自有资金回购股份，