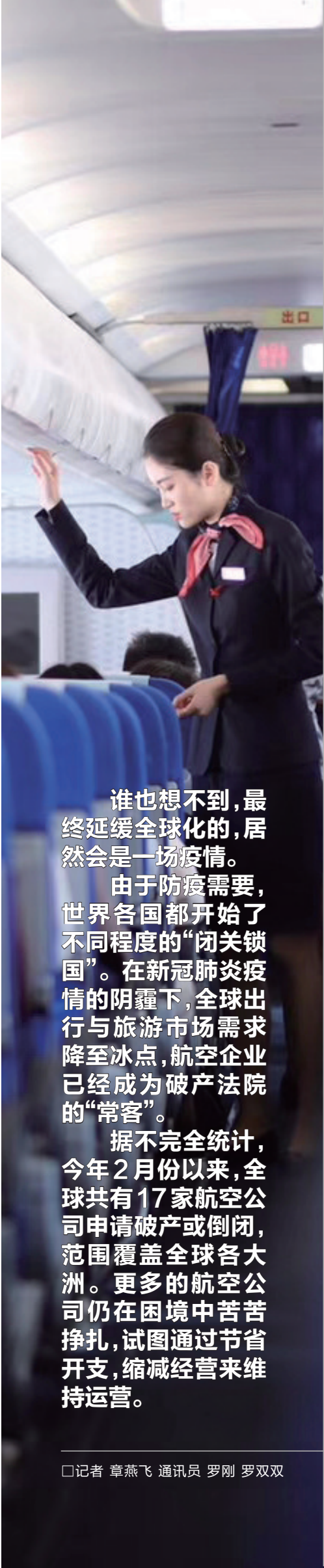


1° 深



疫情下，民航业的艰难前行之路



面对突发

快要停水了，你有预感。把水龙头打开，呼啦啦呼啦啦，水流旺盛，一切如常，不经意间，水柱开始收窄，两指缩成一指，直到涓涓细流变成滴答滴答……对“空中飞人”来说，他们的日常突然被按下“暂停”的过程大抵如此。

杭州某公司职员孟女士每两个月就要出国一趟。2019年11月，孟女士订了今年2月初往返清远的机票。去程买的亚航，回来买的是中国国航。

不成想，新冠疫情爆发，她的行程就此按下了暂停键，而且这一停，就是近一年。

“疫情一开始，我就特别关注着疫情以及航空的相关信息。”孟女士告诉记者，虽然疫情之初，国家并没有强制限行，只是号召大家尽量避免出行，但孟女士还是决定改变她的出行计划，居家静观形势变化。

“我就准备退票，可经济仓的退票费用相当高。”孟女士说，她开始的时候也纠结，毕竟3人的退票费用已经相当于一个人的往返机票钱了。不过令她欣慰的是，两家航空公司最后都给予了全额退票，且没有收取任何手续费。

“1月23日民航局发布了通知，要求航空公司对24日以前的订票退票免手续费。很快，各家公司都响应民航局要求，发布了免费退票的公告。退票后，我一直关注疫情，在家闲着没事也就刷刷微博。”孟女士说，机票的免费取消让人称赞。

孟女士关注的列表里包括东航南航海航国航四大航空公司，还有春秋、吉祥等航空公司。她发现，疫情之初，各航空公司都积极地发挥自身的优势，帮助世界各地的爱心人士，免费托运抗疫物资运送到武汉还有其他城市。“春秋航空从石家庄给武汉运送了很多药品，也从泰国托运了很多口罩物资送到国内。我乘坐较多的东航，也包机送了很多医务人员支援武汉。”孟女士潇洒地说，她决定短期内不出门，好好待在家里不给国家添乱。



亏损连连

然而，国内各大航空公司就无法像孟女士那么洒脱了。

面对大量航线停飞下线，大型航空公司及其雇员所产生经济影响是痛苦的。

自2020年初以来，新冠肺炎疫情在全球迅速蔓延，多国采取旅行限制措施，旅客出行需求大幅萎缩，对航空等交通运输行业产生了极大冲击。根据国际航空运输协会预测，受新冠肺炎疫情影响，全球航空业2020年预期损失将达840亿美元(约合5932亿元人民币)。

覆巢之下安有完卵。面对这场影响空前的危机，无论航空巨头，还是中小航空公司，普遍难以自保。根据财报，2020年一季度，南方航空、中国国航、东方航空分别亏损53亿元、48亿元和39亿元。彼时，业内专家测算，保守估计，2月份国内民航业收入损失达370亿元，3月份预计损失350亿元，如果疫情延续，预计行业收入损失总额将接近1000亿元。

以上述三大航中亏损幅度最小的东方航空为例。2020年一季度，该公司营业收入人民币154.54亿元，净利润亏损40.46亿元，分别同比下降48.58%、309.10%。期间，东方航空经营活动现金净流量为-61.26亿元，造血功能被严重抑制。

记者从东方航空了解到，受疫情影响，该公司2月份整体运力就下降了80%-90%，航班从每天的3100-3200个班次，降到了200多个班次。

如今在后疫情时代下，航空业真正复苏仍遥遥无期。根据5月的运营数据，目前东方航空的客座率平均在65%左右，大约是去年同期的四分之一，ASK相比去年同期下滑了将近一半。而在客座率85%的2019年，东航净利也仅有5%左右。

“商务航班的减少是航空业的最大威胁，商务旅客约占运输量的5%，占航空公司收入的30%，虽然前期航空公司以折扣价出售经济舱机票。但是，由于各大公司有限的预算和在封锁期间大量召开视频会议，就极大地抵消了航空业的很大一部分收入。”东方航空总经理李养民在接受采访时表示，亏损是必然的，只是怎么样亏得少一点。

记者了解到，自2020年以来，东方航空为了维持正常运营，在6个月内发行了24只超短期融资债券和1只一般企业债，债券规模高达477亿元，创下历史新高。但另一方面，偿债还需偿还。从2020年6月26日至2020年12月31日，东方航空年内还将面临472亿元短期债券将到期，债券利息约为8.05亿元。从公司现有资金来看，东方航空偿还年内债券存在巨大压力。

截至2020年第一季度末，东方航空的总负债2206亿元，其中短期负债882亿元。而公司账面货币资金仅有70.44亿元，也反映出东方航空资金紧张、债务承压的困境。



航司自救

在航空行业亏损还将继续延续、盈利尚需时间的大环境下，负债前行的各大航空公司开始自救。

“比如说飞机航材、发动机的一些采购计划暂停，制定了397项增收节支的一个计划，并在复产过程当中扩大市场的营销，然后争取更多的一些机会来自己输血。”李养民说，东方航空有750多架飞机，疫情严重的时候，每天大概只有200多个航班在飞行，只占到了运力的10%。

2月19日，全国复工复产，民航业出现了一波小的反弹，给航空公司带来了一丝曙光。

东方航空的航班在此期间终于从每天200多个班次增加到了800至900个班次。

“复工复产的包机，在全行业我们是第一家，主要负责接送一些医务人员、民工返程等。在帮助企业完成了他们复工的同时，也是帮助我们自己。”李养民说，4月8日，东方航空还执行了武汉复航“第一飞”航班。随着疫情防控形势不断巩固和好转，6月10日起，东航武汉公司还执行了成都、上海的过夜航班，每周增加224个航班，当月航班数就恢复到了40%。

可惜好景不长，就在国内形势逐渐向好时，国外新冠肺炎疫情全面暴发。疫情的全面暴发，给全球经济按下暂停键的同时，产业链和供应链面临中断风险，民用航空再次遭受了严重冲击。在复工小高潮过后，民航业再度出现急剧下滑的走势，航空公司不得不继续批量取消国际航班。

此时，国际国内医疗防疫物资运输、保障国际供应链畅通的需求日益明显。6月5日09:09，MU7263济南至意大利米兰货运包机顺利起飞。至6月30日每日一班，共计26班的东航济南至米兰货运包机运输开启序幕。

记者在东航一架飞机上看到，原来的经济仓座位上都被套上了防尘袋。工作人员将一箱箱的防疫物资整齐叠放在座位和过道上。

“为应对空运需求的持续增长，东航在原有9架全货机的基础上，投入客机参与货物运输任务，已紧急改装10架、计划改装至14架客机宽体机，这也是中国民航目前最大的一支‘客改货’改装宽体机队。”该工作人员一边用网袋将货物绑定扎实一边告诉记者。



各类活动的推出，也让在家“憋”久了的国人蠢蠢欲动。7月15日，继国内各大航司推出“随心飞”产品之后，在线旅游平台飞猪也正式发布了“任性飞”活动。

与之前多家航司活动受到热烈欢迎一样，这个活动也受到追捧。根据数据，7月15日10点在飞猪App上线开抢后，瞬时吸引了近200万人次涌入抢券，当天两场活动下来接近400万人次抢券。根据第三方民航服务测评机构CAPSE发布的7月旅客出行意愿指数，7月国人旅游出行意愿增加显著，环比6月份提升了39%。

伴随国内疫情趋向稳定，再叠加暑期旅游旺季，还有接下来的“十一”黄金周。航空业能否挺过这段艰难的时光，迎来进一步复苏？我们拭目以待。



振翅飞翔

当然，仅靠货运，显然解决不了航空企业的收支平衡。

虽然国内疫情稳定了，但民用航空业迟迟没有回暖的迹象。有业内人士表示，新冠疫情对航旅业的最大影响，不在于难飞，而在于出行者丧失了出行信心。为了提高大家的出行信心，在国内疫情明朗化之时，各航司绞尽脑汁各出奇招。

6月18日，东方航空发布新产品上线公告，推出首款3322元特价“周末随心飞”产品。旅客购买该产品并激活后，可在2020年内的任意周六和周日，不限次数乘坐东方航空和上海航空航班，畅飞国内除港澳台地区外的各大城市。根据产品购买规则，每位用户最多限购10套，产品如未订座退票可全额退款。

“周末随心飞”半年卡一经发售，便引发了抢购热潮，由于抢购的人太多，东航APP也一度陷入崩溃。据第一财经报道，东航的“周末随心飞”共售出超过10万套。这10万张机票，至少可为东航回笼资金3亿元。一位家在杭州，但人在北京上班的男生告诉记者，这组票是两地分居者的福音，原来飞一个来回的钱，现在可以飞半年，他抢了三天，抢中一套。记者从东航了解到，6月27日和28日，是“周末随心飞”产品首个使用周末时间。仅这两天，第一波尝鲜旅客就成功“兑换”产生了超过6.5万张机票，开启了“任意飞”模式。

东航之后，各大航司纷纷跟进，华夏航空、海南航空、春秋航空等也接连推出了类似产品。各家航司在售价上趋向一致，价格区间都稳定在2000-3000元之间，不过都在时间、航线、退改签政策等方面有所限制。

如海航打出了“海航随心飞，欢聚自贸港”的口号，除了提供机票包年业务，还提供2880元中免集团海南免税店代金券，及额外10公斤免费行李额，吸引大家飞去海南“买买买”。

吉祥航空则推出了“无限升舱卡”，用户以三位数的价格，可以在吉祥航空实际承运的所有国内（含港澳台地区）航线，享受不限次数升舱服务。

《A 机场助力航空货运发展

新冠肺炎疫情暴发以来，航空业货运业务在经历严峻形势冲击的同时，全国各地机场也行动起来，拓展创新，多措并举，助力航空货运发展。

●江西机场集团：提升国际运力

6月2日9:28，南昌—洛杉矶全货机定班航线的首班飞机从南昌机场起飞前往大洋彼岸，标志着江西首条美洲定班全货机航线(南昌—洛杉矶)正式开通，为进一步推动江西省与美洲地区的经贸往来，再添空中通道。

●南昌机场：保障“南昌—洛杉矶”全货机定班航线

开通“南昌—洛杉矶”全货机定班航线，该航线由嘉里物流旗下的上海腾隆国际货运代理有限公司运营，美国阿特拉斯航空公司执飞，计划每周3班，单程货物运量为110吨。该航班出口货物主要为服装、装饰品、日用品、家用电器，进口以服装、奶粉、保健品等货物为主。

●吉林机场集团：挖潜航空货运市场

3月中旬，吉林长春机场开通长春至仁川跨境货运包机，填补了长春至韩国全货机通道的空白。同时，借助仁川机场中转港的优势，运往欧洲的货物可以通过仁川港进行转运，为拓展航空物流开辟了新的通道。

《B 国际航司取消头等舱选择

在疫情之前，拥有真正国际头等舱的航司数量就已在下降。这在很大程度上是因为商务舱的座位、服务和便利设施都得到了改善，因此许多航空公司认为没有必要再增加头等舱。新冠疫情的到来更加冲击了旅客对头等舱的需求。许多航空公司因而部分或全部取消了头等舱。

●以色列航空

去年11月，随着以色列航空最后一架747飞机退役，其机队中仅剩的配备头等舱的飞机是波音777-200。然而，这些头等舱将被翻新为商务舱和高级经济舱。目前，以色列航空已经停止销售头等舱座位。

●大韩航空

7月下旬，大韩航空悄无声息地取消了大部分长途航班的头等舱舱位，直至2021年。某些旗舰航线，如从首尔(ICN)到洛杉矶(LAX)和纽约(JFK)的头等舱仍在出售，但该航空公司的其他长途航线网络则不出售。

●汉莎航空

10月底前，汉莎将取消大部分国际航线的头等舱客票（仍在从法兰克福到洛杉矶和芝加哥的几条航线上提供这种服务）。汉莎航空的A380、747-8、部分A330和A340是提供国际航线头等舱位的主要型号。在新冠疫情暴发之前，汉莎航空就已经取消了747-400飞机中的头等舱座位。

●新加坡航空

新加坡航空削减了96%的运力，并在3月底临时停飞了147架飞机中的138架。虽然6月24日部分航班已经恢复，但至少到11月30日，该航空公司将一封闭所有航班的头等舱。这将影响到由777-300和A380运营的航班，多数为新加坡到悉尼和新加坡到伦敦的航线。

●澳洲航空

澳洲航空只有一种机型提供头等舱：A380。然而，此前澳航暗示可能永远不会恢复A380服务。目前尚不清楚在A380停飞期间，澳航的头等舱休息室将如何处置，但它们有可能重新开放给合作伙伴寰宇一家航司的精英乘客和头等舱乘客。

