

# 全球航空业PK新冠病毒：生死大限只两月，多国政府出手奋力一搏

Original 王静仪 陈亮 财经杂志 1 week ago

财经  
CAIJING

独立 独家 独到

全球疫情加速蔓延，航班大面积停飞，导致有的航空公司单月亏损超往年全年利润，全球民航业大约有270万个岗位风雨飘摇



新冠肺炎疫情期间，在首都机场还能见到波音777-300ER的次数极其有限了，从3月23日新航新加坡北京航线也将被取消了，这是取消前的最后一班SQ802。摄影 / 欧智

文 | 《财经》记者 王静仪 陈亮

编辑 | 施智梁

“航空业正经历有史以来最严重的一场危机。**新的亏损预测远远超过三周前最悲观的展望。假如政府不立即施以援手，整个行业将轰然倒下。**”国际航协（IATA）理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克（Alexandre de Juniac）在北京时间3月24日晚间的视频会上疾呼。

亚历山大·德·朱尼亚克的呼吁并非耸人听闻，新冠疫情影响下的全球航空业，正在经历史上最糟糕的日子。

随着新冠疫情在全球蔓延，各国不断关闭边境，大量航空公司开始大幅削减运力，乃至停飞。民航资源网统计显示，截至3月25日，全球共有20多家航空公司全线停飞所有航班，包括素有“土豪航”之称的阿联酋航空、阿提哈德航空等。

没有全线停飞的航空公司，也都在大幅削减运力。国泰航空公司（00293.HK）和汉莎航空（DE：LHAG）各自削减了96%和95%的运力，大韩航空（KSE：003490）则削减了85%，达美航空（NYSE：DAL）削减了70%。

削减运力是航空公司自救的无奈之举。国泰航空单在2020年2月就亏损逾20亿港元，而在2019年全年，其净利润不过16.91亿港元。

蝉联全球最赚钱航空公司名号多年的达美航空，如今也不得不勒紧裤腰带——所有高管减薪50%，9万名员工中的近15%已经停薪休假。达美航空预测，3月的营业额将较去年下降近20亿美元，4月将面临更严峻的下滑。

鉴于航空业资本流动性差的特点，国际航空运输协会测算，大部分航司的流动性资金只够支撑其两个月的运营支出。**智库亚太航空中心更直接警告，除非政府介入，否则世界上大多数航空公司将在5月底前破产。**

话音未落，有着41年历史的英国廉价航空公司弗莱比航空（Flybe）宣告破产。一家航空公司破产不仅影响自身，对全球产业链更是一次打击。

**亚历山大·德·朱尼亚克表示，全球约有270万个航空工作岗位正处于风雨飘摇中。而这些工作中的每一个都支持着旅行和旅游产业链上的另外24个工作机会。**

英国航空公司（LON：ICAG，IAG）董事长兼CEO高致翔（Alex Cruz）在内部信件中说，航空业面临“全球规模的大危机”，危机程度甚至SARS和9·11事件。

**短期唯一的拯救办法就是政府介入。中国政府在2月-3月就出台了五方面十六项政策援助中国航空公司，不仅通过减免费用方式等帮助航空公司保存现金，更是拿出现金来补助航空公司。**

美国参议院也在当地时间3月25日凌晨通过了2万亿美元的新刺激计划。这项刺激计划包括为含交通在内的其他“国内优先”项目提供2000亿美元资金。同时，将为美国航空业提供额外的250亿美元的援助资金以及为航空货运物流行业提供额外的40亿美元的援救资金。

除此之外，澳大利亚、巴西、新西兰、挪威、卡塔尔等多国也推出相应政策。

**这些政策只是暂时的，要想真正拯救航空业，唯有采用有效的措施控制住疫情。没有疫情的航空业，才能真正自主“呼吸”。**

## **国际航协连发预警：亏损猛增十倍**

一个半月间，随着疫情传播范围的扩大，国际航空运输协会（IATA）对全球航司亏损的预警增加了近十倍。

今年2月，疫情主要影响中国，IATA预测，全球航司今年营收将损失290亿美元。

一个月后的3月5日，疫情全球传播的态势已显，IATA警告，今年航司营收最多减少1130亿美元，是原来的4倍。同日，拥有41年历史的英国弗莱比航空宣布破产，这家欧洲最大支线航空公司的所有航班停飞。

航空公司注册地区	收入客公里变化 (2020 年同比 2019 年)	客运收入影响 2020 年同比 2019 年 (10 亿美元)
非洲	-32%	-4
亚太	-37%	-88
欧洲	-46%	-76
拉丁美洲	-41%	-15
中东	-39%	-19
北美	-27%	-50
全行业	-38%	-252

**半个月后的3月24日，由于各国之间逐渐关闭边境以及出台飞行禁令，IATA将亏损预警修正为2520亿美元，超过全年预计旅客总收益的四成。**

这是一个烧钱的行业。即使飞机趴窝没有收入，但飞机和场地租金等成本支出巨大，比如达美航空坦陈，公司正以每日5千万美金的速度消耗现金流。在营收大幅下降的情况下，航空公司的现金流岌岌可危，不少航空公司都公开表示，如果疫情持续时间较长，企业或破产。

对于每家航司来说，这样的转变都很突然。达美航空CEO埃德·巴斯蒂安（Ed Bastian）说：“**一个多月前，我们共同庆祝了近年来数额最高的员工分红，而在新冠病毒肆虐全球的今天，我们正面临着有史以来最严峻的财务挑战。**”

欧美航司的惨况始于美国政府针对欧洲国家发出的旅行禁令，这一禁令于3月13日生效。

航班频次高、商务旅客多的跨大西洋航线向来是航司收入富矿，其中伦敦—纽约航线更是世界上最赚钱的航线，没有之一。

根据第三方航空数据公司OAG的统计，2018年4月到2019年3月的一年里，英国航空单从这条航线上就赚了12亿美元。英国航空每个月有超过600班航班从希斯罗飞往肯尼迪机场，平均每天20班。

就在2月，英国航空还在为自己创跨大西洋飞机纪录而欢呼。2月8日，在大西洋的Ciara风暴助力下，由纽约飞往伦敦的英国航空BA112航班仅用时4小时56分钟便完成飞行，成为史上最快的跨大西洋飞行。

**随着欧洲疫情的蔓延，美国出台针对欧洲的旅行禁令。欧洲三大航空公司随后陆续发布70%-90%不等的运力收缩计划。**

3月16日，英国航空母公司IAG集团宣布，4月-5月运力将同比收缩75%，法荷航集团（Euronext: AF）也表示，未来两个月运力降低70%至90%。当日，两公司股价下挫20%左右。随后德国的汉莎航空集团跟进，表示将收缩90%的运力。

IATA数据显示，2019年美国—申根市场总值高达206亿美元。承受冲击最大的三个市场依次为美国—德国（40亿美元）、美国—法国（35亿美元）和美国—意大利（29亿美元）。

美国三大航的情况相仿。达美航空宣布未来数月减少70%的运力；美国航空（NASDAQ: AAL）的国际航线运力将同比减少75%；美国联合航空（NASDAQ: UAL）4月、5月的运力减少50%。

**国际航班已经大幅减少，而令美国三大航雪上加霜的是，未来国内航班亦有可能全部取消。3月25日有外媒报道，由于新冠病毒肆虐，不管是白宫还是航空公司都在考虑，停运几乎所有国内航班。**

澳大利亚国际航班也将降为零。由于澳大利亚政府禁止非公民和非永久居民自3月20日起入境，并建议停止一切离境出行，澳洲航空（ASX: QAN）将帮助海外公民在3月内回国，然后取消4月、5月的一切国际航班。澳洲航空国内航班的运力也被腰斩，只保留了40%的运力。

IATA预测，严格的旅行禁令有望在三个月后被取消，但由于全球性的经济衰退，出行需求的恢复速度将被拖慢，难以出现类似SARS后的V型反弹。2020年旅客出行量预计将比前一年同比下降38%，其中欧洲最惨，下滑幅度为46%。

危机来袭，亏损加重，全球多家航空公司不得不通过裁员、降薪、延期支付股息等多种方式，试图保住运营现金流。

对于高负债的航空公司来说，现金流是第一位的。据Wind数据显示，美国航空业的平均负债股本率超过了100%。其中，美联航177%、达美航空117%、西南航空40.7%。

亚历山大·德·朱尼亚克说，全球航空公司需要2000亿美元的流动资金支持来渡过难关。

**高管带头降薪。澳洲航空高管的薪资从原来的削减30%调整为无薪，这一措施将持续到本财年结束，年度奖金也被取消。达美航空高管降薪50%，所有董事会成员放弃未来6个月的薪资。**

裁员和员工无薪假是航司最常用的手段。3月15日，总部位于瑞典首都斯德哥尔摩的北欧航空宣布裁员约1万人，占员工总数90%。

地主家也没有余粮。高致翔表示，英国航空再也无法承担现有的员工规模，必须进行裁员。而具体裁员人数未定，目前正在与工会谈判。

达美航空9万名员工的1.3万人已经自愿停薪休假，埃德·巴斯蒂安将之称为“当前每一位员工能为公司所作的最及时的贡献”。澳洲航空三分之二的员工暂时停职。

此外，多家航空公司已决定推迟发放此前公布的股东分红，推迟时间在数月间不等。

一面要节流，一面要开源。国际航班运力下降近九成的大韩航空从3月13日开始使用客机载货，大韩航空会长赵源泰表示，这一举措不仅可满足货运需求，还可减少飞机停场费用。此前该公司曾警告，如果疫情持续时间较长，大韩航空或破产。

国泰航空则将向中银航空租赁（02588.HK）出售6架波音777-300ER型飞机及相关设备，并承诺售后租回。交易总代价为7.038亿美元（约合人民币49.67亿元），用于补充营运资金。



**中国航司的自救行动已经开始了一段时间。为缓解现金流压力，深圳航空、厦门航空等发行了超短期融资券。借复工复产契机，众多航司推出“复工包机”“复学包机”业务。**

不过“航司自救很难”，瑞银证券研究部总监连沛堃告诉《财经》记者，由于航空是高投入、低现金流的行业，飞机采购、固定成本都很高，如果要想公司短期保持现金收入，只能做包机、或者做和航空主业无关联的业务，比如餐饮和物流。但这不是很好的方法，还是要看政府政策和大公司注资。

### 寻求各国政府援助，是航空公司生存的救命稻草



五部委联合发布公告，3月23日起调整目的地为北京的国际航班从指定第一入境点入境，阿联酋航空宣布23日起，暂停往返北京航线。阿联酋航空机队中有20架A380飞机采用世博会主题彩绘，载着来自迪拜的问候飞往全球各地，传递可持续性、机遇和流动性三大主题。这是22日迪拜-北京（EK306），彩绘的A380短时间内是见不到了。摄影 / 欧智

国际航空运输协会警告称，大部分航空公司会在两个月内花光账上现金，如果政府不出手援助，航司破产已成必然。

**政府如何援助？亚历山大·德·朱尼亚克提出三条建议：一是为航空公司提供直接的财务支持，以弥补收入的减少，应对航司因旅行限制面对的流动性危机；二是由政府或中央银行向航空公司或不愿为当下民航业提供借贷的商业银行提供贷款、贷款担保和公司债券市场支持；三是减免税收。**

目前，美国、英国航空公司都在寻求大额政府援助，讨论正在进行中，尚无明确计划出台。澳大利亚政府已出台税费豁免等政策支持。

美联航CEO奥斯卡·穆诺兹专程飞往华盛顿，和议员以及政府高级官员会面。

同时，波音公司为自己和航空业寻求600亿美元的美国政府援助，包括政府担保贷款、现金补贴、税费减免等。波音公司警告称，其收入通常有70%流向合作的1.7万家供应商，如果无法获得政府援助，整个美国航空制造业可能会面临崩溃。

美国总统特朗普表示，如果需要，政府将出手帮助航空业。

埃德·巴斯蒂安对得到政府支持态度乐观。但他也坦言，“援助的形式和价值不可预测，我们不能苦等政府援助，而把公司的未来置于风险之中。”

英国维珍大西洋航空公司已在月中向英国政府寻求一揽子经济援助，总额高达75亿英镑（约合人民币644亿元）。英国财政大臣瑞什·苏纳克（Rishi Sunak）表示，将和交通大臣一起讨论对航空企业和机场的一揽子支持政策，帮助航空业渡过新冠肺炎疫情带来的危机。

**近日更有外媒报道，英国政府正在考虑收购航司股权，因为政府担心单凭现有的经济援助不足以拯救航司。唐宁街10号和英国航空公司未回复《财经》记者的置评请求。**

3月18日，澳大利亚政府宣布将为国内航空公司减免约7.15亿澳元的税费。政府将向航司退还及取消航空燃油税、航空服务费、国内及地区航空安全费，退款就达到约1.6亿澳元。



澳大利亚副总理迈克尔·麦科马克（Michael McCormac）说：“我每天都在和航司高管们沟通，未来也将保持沟通，确保他们得到足够的支持。”

瑞典和丹麦政府同样为“对斯堪的纳维亚半岛的出行非常重要”的北欧航空出手输血。3月17日两国政府宣布，将为这家裁员90%的公司提供价值30亿瑞典克朗的信用担保，确保它能在商业银行拿到贷款。

## 中国政府资金支持民航业，外航也能有所获益

中国民航业在2月经受重大损失。中国民航局计划司巡视员张清介绍，2月，全行业共亏损245.9亿元。其中，航空公司亏损209.6亿元，创单月亏损最大纪录。

亏损并不是致命的，客流下降最为致命。中国国航、东方航空、南方航空2月载客人数同比分别下降，82.9%、87.48%和86.44%。

**客流巨幅下降意味着现金收入的锐减，航空公司对现金流动性具有较高要求，一旦断流，航空公司恐将破产。**

亚历山大·德·朱尼亚克呼吁，航空公司仅需2000亿美元流动性支持就可获得喘息的机会。“假如政府不立即施以援手，整个行业将轰然倒下。”

遭遇新冠疫情最早的中国政府成为最早拿出真金白银的政府。中国民航局联合多部委公布了五方面十六天政策支持中国民航业发展，其中有些政策还惠泽国外航空公司。

中国民航局称，落实疫情防控期间，中央财政对国际定期客运航班以及按照国务院联防联控机制部署执行重大运输飞行任务给予资金支持的政策；充分利用现行补贴政策，对执行疫情防控任务的通用航空企业给予支持。

**其中国际定期客运航班补助力度不小。根据政策，中国民航局和财政部对疫情期间不停航和复航的国际航班给予奖励。奖励标准分成两档：共飞航班每座公里0.0176元，独飞航班每座公里0.0528元。**

以上海浦东—伦敦希斯罗为例，IATA公布的信息显示，上海浦东国际机场到伦敦希斯罗机场的直飞距离为9204公里。**航空公司用载客量约300人左右的A330宽体机执飞，那么这条航线有两家及以上的航空公司执飞的话，航空公司将获得约10万元人民币奖励。如果单一航司执飞，那么该航司被奖励约30万元人民币。**

政策还规定，外国航空公司的资金纳入民航局部门预算，由民航局负责转拨。这就意味外国航空公司也可以获得中国大礼包。

给航空公司一定现金补助外，中国政府还帮助航空公司节流。中国民航局规定，免征航空公司应缴纳的民航发展基金。

**2019年民航发展基金收入478亿元，其中分为旅客和航空公司缴纳。此次对航空公司免征民航发展基金，将为全行业公司减负百亿。**

在实际运营过程中的费用也大幅降低。中国民航局规定，免收按照国务院联防联控机制部署执行重大运输飞行任务的航空性业务收费和地面服务收费，空管单位免收进近指挥费和航路费。

降低境内、港澳台地区及外国航空公司机场、空管收费标准，一类、二类机场起降费收费标准基准价降低10%，免收停场费，航路费（飞越飞行除外）收费标准降低10%。

境内航空公司境内航班航空煤油进销差价基准价降低8%。中国民航局还鼓励信息、局属企事业单位适当降低现行收费标准。

**控制好疫情后，航空市场才能运转起来**

无论出多少政策，对航空公司只是获得喘息的机会，但要想真正不死，只能靠航班恢复。

**随着中国境内疫情得到控制，3月以来中国民航市场出现了回暖迹象。**

飞友科技数据显示，3月1日至3月23日中国境内航班平均取消率为51.77%，其中3月7日的取消率最高，为55.65%，平均执行量为5084班。

2月中国境内航班平均取消率为71.14%，其中2月13日的取消率高达83.97%，平均执行量为3305班。



日期	北京至上海	上海至北京	执行航班量总计
2020/3/1	18	22	40
2020/3/2	20	20	40
2020/3/3	16	14	30
2020/3/4	16	18	34
2020/3/5	16	14	30
2020/3/6	16	16	32
2020/3/7	14	16	30
2020/3/8	16	16	32
2020/3/9	16	16	32
2020/3/10	18	16	34
2020/3/11	18	16	34
2020/3/12	16	14	30
2020/3/13	20	22	42
2020/3/14	18	14	32
2020/3/15	22	22	44
2020/3/16	20	20	40
2020/3/17	20	20	40
2020/3/18	20	20	40
2020/3/19	22	18	40
2020/3/20	22	20	42
2020/3/21	18	18	36
2020/3/22	20	20	40
2020/3/23	18	18	36

数据来源：飞友科技 Airsavvi

日期	北京至广州	广州至北京	执行航班量总计
2020/3/1	20	18	38
2020/3/2	14	16	30
2020/3/3	16	16	32
2020/3/4	14	12	26
2020/3/5	14	16	30
2020/3/6	14	14	28
2020/3/7	12	14	26
2020/3/8	14	14	28
2020/3/9	14	14	28
2020/3/10	14	16	30
2020/3/11	14	14	28
2020/3/12	12	12	24
2020/3/13	16	14	30
2020/3/14	14	14	28
2020/3/15	18	16	34
2020/3/16	14	16	30
2020/3/17	14	14	28
2020/3/18	16	16	32
2020/3/19	14	14	28
2020/3/20	12	14	26
2020/3/21	14	12	26
2020/3/22	14	12	26
2020/3/23	16	14	30

数据来源：飞友科技 Airsavvi

航班量在回升的同时，旅客量也在回升。交通运输部数据显示，3月中旬，每日出港的旅客量回升至45万-50万人次。

去哪儿网数据显示，3月9日至13日的出票航段数量与3月2日至6日相比，增长近四成，其中提前5天-7天预订的航段量环比增长38%，7天以上预售机票航段量增长75%。

**3月9-13日 vs 3月2-6日：**

排名	出发城市	旅客预订环比增幅
1	三亚	82.90%
2	上海	53.40%
3	北京	54.10%
4	海口	51.40%
5	广州	51.60%
6	西安	23.80%
7	哈尔滨	28.70%
8	兰州	60.10%
9	深圳	32.50%
10	长沙	38.10%

(图说：去哪儿网平台上，热门城市3月9日至13日与3月2日至6日，出发旅客环比增幅情况)



3月16日至19日与3月9-12日相比：

序号	出发城市	环比增幅
1	西安	16.8%
2	广州	28.3%
3	海口	22.7%
4	上海	14.2%
5	深圳	17.9%
6	三亚	9.5%
7	杭州	17.7%
8	大连	17.1%
9	西宁	34.4%
10	无锡	55.2%

（图说：去哪儿网平台上，热门城市3月16日至19日与上周同期相比，出发旅客环比增幅情况）

去哪儿网副总裁兰翔告诉《财经》记者，春运后的民航旅客出行一般呈现出，工作日旅客量逐步上升，并在周五达到最高点的趋势，且具有周期性规律。**2020年3月开始，民航业逐步回归到工作日出票量高、周末低的规律。**

目前返程复工客流基本已经结束，出港旅客增量最多的城市是广州、深圳、上海、杭州这些经济发达地区。

中国商务航线晴雨表——京沪航线3月以来班次也开始增加。飞友科技数据显示，3月以来，京沪航班单日执行量最少30班，最多可达42班。虽然不比往日的122班，但相较于2月十几班的情况，改善不少。

同时，去哪儿网数据显示，增量最多的航线都是广州—成都、广州—杭州、广州—上海这些公商务干线。3月16日这一周，北上广深的出港旅客中，90后旅客出行增量最多。广州、深圳的80后旅客出行比例增加，他们明显具有公商务属性。

民航市场回暖一般从商务群体的流动开始，但目前的增长不足以说明民航市场已经进入稳定的上升通道。兰翔认为，国内民航客运市场的全面恢复还需等待湖北机场恢复通航、各地解除国内旅客隔离措施等明确信号，届时才会迎来正常的客源流动。

(实习生赵知乐对本文亦有贡献)



责编 | 黄端 duanhuang@caijing.com.cn

本文为《财经》杂志原创文章，未经授权不得转载或建立镜像。如需转载，请在文末留言申请并获取授权。