10月30日，中国民航迎来新一轮冬春航季。

因为国际航班数量“大幅”增加，这个新航季格外引人关注。当然，所谓“大幅”只是相比于2021/22年冬春航季而言。疫情前的2019/20冬春航季，每周的国际客运量达到18230班，而在2020/21年冬春航季，国际客运航班量为每周592班，2021/22年冬春航季更是跌至每周408班，约为疫情前的2％。

放在这样的尺度下观察，2022/23冬春航季国际航班的恢复只是迈出了一小步，当然，在业内人士眼中，这一步也意味着国内民航业逐步走出“至暗时刻”。

图/视觉中国

国际航线恢复“小步快跑”

在10月26日举行的例行新闻发布会上，民航局运输司副司长徐青介绍，自2022年10月30日至2023年3月25日执行的2022/23年冬春航季航班计划中，共有127家国内外航空公司计划每周安排104573班客货运航班。

国内（不含港澳台地区）客运航班每周数量仅同比微增2.41％，而国际客运航班数量同比翻番。在冬春新航季，国内外航司每周安排客运航班840班，也就是420个往返航班，同比2021/22年冬春航季增长105.9％。

去哪儿大数据研究院院长兰翔表示，“若新增国际、港澳台航班飞满，则航班量接近2019年的20％”。这无疑宣告国际航线的进一步恢复。

就在民航局例行发布会前，多家航司已经发布冬春航季的航班计划，普遍新增、加密国际航班。

如国航公告称，2022年冬春新航季，国航计划执行52条国际及地区客运航线，每周132班次，恢复北京-新加坡、杭州-罗马、杭州-大阪、重庆-迪拜、重庆-首尔、天津-东京、天津-大阪等国际航线，并新开北京-约翰内斯堡-成都、重庆-布达佩斯、重庆-胡志明市等国际航线。

南航则计划在32国执行42条国际航线，合计每周112班次，恢复广州-纽约、广州-罗马、广州-雅加达、大连-东京成田、沈阳-首尔等国际航线。

东航也在10月17日宣布恢复多条国际航线，包括上海—曼谷—青岛、杭州/青岛/南京/昆明—东京成田、青岛/南京/烟台—首尔仁川、青岛—迪拜等航线。冬春航季计划每周客运国际航线增至42条108班，相比之下，截至10月中旬，东航每周可执行国际航线为25条54班。

中国民航大学经济与管理学院教授、航空经济研究所所长李晓津向《中国新闻周刊》分析说，增加的航班主要是疫情前需求旺盛的航班，以东南亚、日韩为主，还有部分通达欧美门户机场的航线。

《2021年民航行业发展统计公报》显示，截至2021年底，中国民航共运营国际航线279条，相比2019年减少70.72％。全行业完成国际航线旅客运输量147.72万人次、旅客周转量90.56亿人公里，仅相当于2019年的1.99％、2.84％。国际航线数量在疫情暴发后跌入谷底，特别是今年四五月间。

来自非常准App的数据显示，我国国际航线日均客运航班执飞数量在四五月均为65班左右，跌入谷底。6月起数量逐月增多，环比增速均在10％以上。各家航司国际航线“小步快跑”式的恢复也于今年6月启动。6月中旬，南航宣布陆续恢复7条国际航线，国际航班将由原来的每周36班增加至每周48班，通航国家由原来的20个增加至27个。

这在很大程度上源于“五个一”政策的放松。“五个一”政策指“一司一国一线一周一班”，即国内一家航空公司经营至任一国家的航线只保留一条，外国每家航空公司经营至中国航线只保留一条，且每条航线一周运营班次不超过一班。熔断政策则要求，航班上阳性感染者人数达到一定数量时，对应航班暂停运营。

“五个一”政策始于2020年3月中国民航局发布的《关于疫情防控期间继续调减国际客运航班量的通知》，配合同年6月发布的“航班熔断政策”，两者成为限制国际航班的主要政策。

虽然此后民航局并未对“五个一”政策放宽做出官方表态，但时隔两年多，“五个一”政策直到今年年中已有逐步放宽的趋势。

5月24日，民航西北管理局组织东航、国航、南航等七家航空公司就国际航班恢复问题专程拜会陕西省疫情防控领导小组办公室，协调推进国际航班恢复工作，提出东航西安-东京、首都航西安-里斯本、海航西安-布鲁塞尔、长龙航西安-塔什干、国航西安-卡拉奇均做好了6月份复航的准备。上述五条航线中，长龙航西安-塔什干并不在“五个一”政策规定的航班池内。

6月中旬，泰国、越南方面先后透露出消息，称中国民航局已同意两国间航空公司每周运营的航班量增至2个。在6月17日例行新闻发布会上，民航局运输司司长梁楠称，在国务院联防联控机制统筹下，民航局正在与部分国家商谈，逐步、稳妥增加定期国际客运航班，满足人员往来需要。

民航专家李瀚明告诉《中国新闻周刊》，事实上“五个一”政策已经逐步放开了，例如从东京、首尔等地出发，一家航空公司已经可以执飞前往中国大陆多个城市的航班。

谈及冬春航季国际航班计划是否意味着“五个一”政策被进一步放宽，李晓津认为，“五个一”政策谈不到“被突破”，因为在“五个一”政策里就有“适情调整”的内涵，“而现在肯定到了适情调整的时候”。

当然，民航局虽已审批通过新的冬春航线计划，但最终的实际执飞数量仍取决于实际市场需求。

商务需求亟需满足

“计划国际航班数量只是天花板，实际执行量取决于防疫政策、市场需求，甚至国际形势等因素。据我所知，中国航司、机场等已经做好充分准备，期待为旅客、货主提供更加安全、周到和正点服务，同时弥补疫情三年来的巨大牺牲。”李晓津说。

冬春新航季到来前的国际航班需求确实给了航司乐观的理由。如2022年9月，东航客运运力投入同比下降33.36％，国内和地区航线分别同比下降34.28％、60.32％，但是国际航线同比上升13.07％。同时，旅客周转量同比下降29.49％，但是国际航线同比上升25.06％。

而伴随各家航司冬春季国际航班计划发布，票务平台国际航班搜索量上升与机票价格下降成为趋势。

去哪儿平台数据显示，10月以来，国际、港澳台航班搜索量环比上涨九成，上海-台北、香港-南京、上海-澳门、青岛-首尔等往来航线较热门。截至10月25日，从香港飞往内地的机票预订量，环比上月同期增长1倍。香港飞往内地机票平均支付价格，环比上月下降20％，低至3000元以下。

在去哪儿平台上，国际航班机票平均支付价格自9月以来波动式下降，10月25日环比9月同期降低二成。

同程旅行数据也显示，截至10月24日，入境机票预订量比9月份上涨28％，平均出票价格环比下降三成。其中，马德里至北京的机票价格环比下降80％。曼谷、金边、新加坡、胡志明市等城市入境的多条航线，机票价格降幅超过50％。欧洲各大城市到中国部分航线机票价格也降至1万元以内。

“国际航线数量有所增加，但与疫情前正常时期相比相差较大，且航司会根据市场情况酌情调整。”从需求侧来看，李晓津认为，对旅客而言，应该有很大的市场需求没有满足，包括商务、旅游和探亲访友等，随着运输量的增加，机票价格有望稳中有降，但整体大幅下降的可能性不大。

“机票价格方面，现在的价格不具有可参考性。因为当下不是旅行旺季，因此价格普遍会回落。”李翰明也认为，需求侧应有足够支撑，目前恢复的国际航班还是以复工复产所必需的国际航线为主，主体需求仍然是包括劳务在内的工商务需求。

最近各地地方政府正在积极组织商务团体赴外进行参展等商务活动。商务需求被认为是国际航班增多后亟需满足的需求。

实际上，5月下旬，国务院常务会议上便决定有序增加国内国际客运航班，制定便利外企人员往来措施。此后，“五个一”与熔断政策均出现松动。6月28日，国务院新冠病毒肺炎联防联控机制还发布了《新型冠状病毒肺炎防控方案（第九版）》，将入境人员隔离管控时间从“14天集中隔离医学观察+7天居家健康监测”调整为“7天集中隔离医学观察+3天居家健康监测”。

国家发改委10月25日对外公布《关于以制造业为重点促进外资扩增量稳存量提质量的若干政策措施》。其中明确要求，在做好疫情防控前提下，要便利跨国公司、外商投资企业高管、技术人员及其家属出入境。地方要用好用足中外人员往来“快捷通道”，结合当地实际，进一步明确标准和流程，为外籍人员来华提供便利。

这是“快捷通道”再一次被提起。2020年6月14日，中国驻新加坡大使馆曾于官网刊文解释“快捷通道”，“目的在于便利中新两国必要商务和公务人员往来，‘快捷’体现在：在履行相应程序后，双方相互免除对方入境人员强制隔离14天的要求，以便有关人员能尽快开展工作。”

上海金融与法律研究院研究员傅蔚冈撰文分析称，商务旅客的下降，对很多商务活动产生了不可避免的影响。此前学界对产业链转移的担心和顾虑，很大程度上就是源于此，尽管电子商务已经普及，很多活动可以通过线上接触。但是即便如此，很多活动还是只能依赖于人和人之间的面对面接触。

中外人员往来也不仅是单向的人员入境。印度中资手机企业协会方面曾向《中国新闻周刊》透露，在2019年高峰期，中国在印度手机产业链的管理、技术人员约为1万人，目前仅剩下1000人左右，主要便受制于签证与机票。同时，一些人回国的需求也无法满足。

显然，便利中外人员往来，足够的国际航班数量必不可少。

走出二季度“至暗时刻”

从国航、东航、南航三大航司三季度财报来看，三季度国际航班载客量显著上涨是财报中不多见的亮色。

2022年三季度，国航、东航、南航的国际航班载客量分别为11.66万、8.31万、20.58万人次，分别同比增长30.43％、17.64％、25.27％。相比之下，三家航司的总载客量分别较去年同期下滑18.84％、18.23％、9.70％。

可见对于改善航司的经营状况而言，当下国际航线的恢复程度仍是杯水车薪。

“中国航司、机场、空管以及相关保障单位为国家防疫做出了巨大牺牲，若干企业已处于资不抵债的状态，部分恢复国际航班说明最黑暗的时刻已经过去，但未来还有很大不确定性，需要国家和地方政府给予支持和帮助。”李晓津认为，当下国际航线的恢复对航司而言，对改善盈利作用较小，毕竟航班增加量有限，在整体市场没有恢复之前，国际航线对航司而言是鸡肋、甚至是“碎钞机”，国际航班成本较高，部分航班如果运量不足，航司还可能停航或减班。

李瀚明也提醒，疫情前一些航司的国际航线就处于亏损状态，而疫情后保留的国际航线只能保证勉强不亏本。国际航班的执飞成本也在大幅度提高，飞机、飞行员培训等固定成本保持不变，但是能够执飞的航班变少，因此平摊后的成本水涨船高。

头部三家航司三季度业绩虽然环比好转，但仍未扭亏。前三季度三家航司合计亏损738.06亿元，三季度亏损额度达到241.47亿元。

分航司来看，国航、东航、南航分别录得净亏损86.68亿元、93.80亿元、60.99亿元，分别较去年同期亏损扩大145.16％、217.54％、326.21％。但是积极的因素是，国航、东航、南航营收分别环比二季度增加65.35％、146.61％、51.68％，净亏损也均环比缩窄10％以上。

如李晓津所言，航司正在走出今年二季度的“至暗时刻”。今年二季度，国航、东航录得2020年初疫情暴发以来最低的单季营收，南航当季营收也仅略高于2020年二季度的最低单季业绩。

从三家航司三季度的运输旅客人次也可见一斑。虽然同比均出现下滑，但是相比二季度均环比大幅增加，国航与东航的幅度甚至超过100％。

显然，航司经营状况的改善仍有赖于国内市场的稳定恢复。李晓津告诉记者，实际上其他亚洲国家和地区都遵循先国内、后国际的顺序放开航班，其实我国国内很多中小城市客货吞吐量和航班起降架次等指标已经超过2019年，但民航总体恢复进程要略长于其他国家和地区。

10月30日，冬春航季开启首日，广州新增确诊病例与无症状感染者合计超500例。航班管家数据显示，截至10月31日中午，广州白云机场当日取消航班888班，取消率为69％，而这样的取消率相比于乌鲁木齐，呼和浩特，郑州等机场接近100％的取消率而言并不算高。

有民航业人士向记者感慨，相比于吸引眼球的国际航班恢复，国内航班如何稳定恢复更值得关注。

发于2022.11.7总第1067期《中国新闻周刊》杂志

杂志标题：国际航线修复再提速

记者：陈惟杉