



逃犯条例 深度

## 国泰的“战场”不只在香港

除了亟待提振的核心业务，国泰还要与胃口越来越大的内地同业竞争；而反修例运动，令这家刚摆脱亏损的老牌航空公司，再次陷入被动。

特约撰稿人 周菱子、史图登 发自香港、台北 | 2019-09-20



2019年9月1日，大批示威者由香港国际机场撤退前往东涌，期间经过国泰城。摄：林振东/端传媒

编者按：这是国泰风波的第二篇报道，聚焦国泰在商业发展上和大陆的关系。第一篇《删帖、退群组、被查手机，那些时刻担忧被解雇的国泰员工》已于昨日发表，[请点击这里阅读](#)。

刚刚过去的8月或许是国泰航空历史上最黑暗的一段日子。

三年前为自救发起的转型计划刚收到成效，当初的发起者们却已提前离场。继CEO何杲（Rupert Hogg）、COO卢家培(Paul Loo)等元老级人物宣布离开之后，9月4日，国泰董事局主席史乐山（John Slosar）也宣布离任。

高层大换血的直接导火索是8月9日中国民航局向国泰发出的重大航空风险警示，要求国泰对所有参与和支持示威、暴力冲击，以及有过过激行为的人员，立即停止其一切职务活动，并要求国泰报送所有飞往内地和飞越内地领空的机组人员身份信息，未经审核通过，不予接收该航班。

这家香港旗舰航空在运动中遭遇的挑战不止上述一件。

“作为一家颇受欢迎的航空公司，不少台湾和菲律宾的旅客也会选择搭乘国泰去往欧美地区，但是时局的不稳定会让大家的顾虑增多，国泰航空可以通过打折促销的方式来提高上座率，但是一定会影响公司的票价和利润。”美国航空业分析师Alex Lee对端传媒表示。上个月，大规模集会导导致香港机场瘫痪。根据香港机场管理局行政总裁林天福透露的数据，从8月9日至14日，不到一周的时间，接近1000个航班被迫取消。

“本来是暑假旅游高峰期，但整体来港旅客量大幅减少近半，严重影响我们的航空公司业务表现。我们的来港载客量较去年同期减少38%，离港客运量则减少12%。”国泰航空顾客及商务总裁林绍波在公司声明中表示。不仅如此，9月11日公布的运营数据显示，8月的货运量也比去年同期减少了14%。“预期九月份的情况仍持续艰难。”

刚从亏损阴影中走出的国泰，又一次面临从云端坠落的危险。



近月，国泰董事局主席史乐山（John Slosar）及行政总裁何杲（Rupert Hogg）均宣布离任。 摄：Paul Yeung/Bloomberg via Getty Images

## 谁拥有国泰？

1946年，美国人罗伊·法瑞尔（Roy Clinton Farrell）和及澳大利亚籍飞机师悉尼·迪根祖（Sydney Hugh de Kantzow，港译雪梨·德坎措）以“澳华进出口公司”（下称“澳华”）的名字在中国经营上海往返澳大利亚的货运航线，由于利润十分可观，被当时的国民政府高官看上，包括财政大臣宋子文。

国民政府高官要求入股澳华遭拒后，澳华的飞机数次遭遇扣押，无奈之下，法瑞尔、迪根祖和几位股东将飞机连同公司搬到香港。当时，英国政府已从日本手中重新接管了香港。

换了新地方，法瑞尔决定给公司换个新名字，他想到一个被外国人认为十分典雅的名词“Cathay”，这个词是中世纪欧洲人对中国的称呼，意指“契丹”，法瑞尔梦想着这家公司能够有朝一日飞跃太平洋到达美国，便取名“Cathay Pacific”。

但是，为躲避国民政府“分一杯羹”的国泰来到香港，依然没能逃脱被入股的命运。1948年，在港英政府的压力下，英资商行太古洋行（太古集团前身）获得国泰45%的股份，成为控股股东。彼时太古已进军航空业，代理了三家航空公司在香港的售票业务。此外，还有35%的国泰股份被当时澳大利亚最大的私营航空公司澳大利亚全国航空收购。两年之后，两位创始人的剩余股份亦都被太古买走。

上世纪50、60年代，战后的香港百废待兴，凭借地缘优势，国泰陆续开通了前往日本、泰国、韩国等地的短途国际航线；到了70年代，随着国际贸易兴起，香港逐渐成为亚洲地区的金融中心，经济发展也带动了航空业的起飞。

随着1979年第一架波音747的到来，国泰得以开通前往伦敦、巴黎、洛杉矶等地的远程国际航线，业务版图伸向全球。





1979年第一架波音747的到来，国泰得以开通前往伦敦、巴黎、洛杉矶等地的远程国际航线，业务版图伸向全球。 摄：P. Y. Tang/South China Morning Post via Getty Images

1984年，《中英联合声明》正式签署，其中一条规定：“香港特别行政区将保持香港作为国际和区域航空中心的地位。在香港注册并以香港为主要经营产地的航空公司和民用航空有关的行业可以继续经营。香港特别行政区继续沿用原在香港实行的民营航空管理制度。”

根据上述规定，一旦香港特别行政区成立，航空公司的本地化色彩将变得更为重要。受此政策鼓励，1985年，曹光彪、包玉刚、李嘉诚、霍英东等商人及中国银行、华润集团等中资机构共同成立了港龙航空，打算开办飞往北京、上海等八个内地城市的定期包机。

但港府民航处以飞机型号问题撤销了相关申请，又要求港龙提供多数股份由英籍人士所拥有和控制的证明，才能取得中英航空协定下代表英方指定航空公司的资格。同年11月，港府又宣布了一条对港龙极其不利的政策：一条航线只允许一家承运人经营，这导致港龙迟迟申请不到往返于北京、上海、伦敦等目的地的航线，只能被迫经营一些利润不高甚至是亏损的航线。

到1989年，港龙累计亏损高达23亿（港币，下同），股东们渐感无力支撑，萌生退意。大股东包玉刚将全部股权抛售给曹光彪家族，套现离场，当时已是国泰第三大股东的香港中信集团顺势入局，接下26.53%的股份。

尽管在港英政府治下，国泰稳居香港航空市场一哥，但太古了解，1997年后若要继续在香港扎根，就必须向北京“挂号”，逐渐洗脱英资色彩。1980年代初，国泰的股权结构中，太古与汇丰银行分别占70%与30%。1986年，国泰股票上市，1987年，将12.5%的股份卖给中信集团。

1990年1月17日，港龙航空宣布进行资产重组，太古和国泰分别收购对方5%和30%的股份，香港中信集团股份增至38.3%，曹氏家族持股比例降至21.6%，国泰以第二大股东的身份接管了港龙，并将其运营的国内航线划拨给港龙，使后者成为一家专门经营往返于香港和内地之间的航空公司。

1996年，国泰出售部分港龙股权给中国国航，使其成为港龙最大股东，换得中方放弃在香港成立新的航空公司。2006年，国泰宣布以82.2亿向港龙其他股东全面收购港龙，通过这

笔交易，国泰将持有的中国国航10%的股权增至20%，而国航则以53.9亿的价格获得国泰10.16%的股权，双方实现交叉持股，国泰在香港的霸主地位也因此进一步得到巩固。

根据两家公司的今年上半年财报，中国国航拥有国泰29.99%的股权，是仅次于太古的第二大股东，而国泰则拥有中国国航18.13%的股权。需要指出的是，中国的国有三大航空公司（中国国航、东方航空和南方航空）之间没有类似的交叉持股安排。



1994，在启德机场降落的港龙航空客机。摄：Robert Ng/South China Morning Post via Getty Images

## 危机警报并未真正解除

在成立的60多年里，国泰多数时间都是顺风顺水，仅在1998年和2008年的两场金融风暴中被牵连，出现亏损。

真正的危机出现在2016年。彼时全球航空业形势一片大好，国泰却意外宣布亏损，业绩从2015年的盈利60亿转为亏损5.75亿。

导致国泰亏损的主因是“燃油对冲”。燃油对冲是指航空公司利用金融衍生工具来锁定未来一段时期之内燃油价格的行为，此举主要是为了抵御油价上涨过快导致的成本压力。如果预判对了，能为公司节省不少费用，反之则会亏钱。

国泰2014年左右开始进行新一轮的燃油对冲，但从2015年开始，国际油价持续下降，2016年最低时价格不到30美元/桶，国泰不仅没有享受到“福利”，反而因为对冲导致油价被高位套牢，2015和2016两年因燃油对冲导致的损失总计高达169.3亿港元。

不过，燃油对冲并非是困扰这家老牌航企的唯一问题。

当时不少分析人士认为，国泰运营成本和竞争对手相比过高，上座率需达到124%才能实现收支平衡——这显然是不可能的；也有人认为，国泰应对市场竞争反应迟钝，坐拥香港这个黄金枢纽，却在用“金饭碗讨饭吃”。

2017年1月，国泰宣布启动“20年以来最大的变革”，提出一个自上而下的三年转型计划，目标是降低30%的人力成本，建立一个更精简、能快速应对市场变化的组织架构。

3月，时任COO（首席运营官）的何杲临危受命，接任朱国梁成为新任CEO。57岁的何杲早在1986年就加入太古集团，曾在香港、东南亚、澳大利亚以及英国等办事处任职，2014年起担任国泰董事，同年3月开始担任常务总裁。

上任的第一个月，何杲启动600人的大裁员，是继1998年金融危机之后的最大一次裁员行动。



机队方面，国泰2017年决定在公司的主力机型波音777的经济舱客舱中每排增加一个座位，从而降低单位客座成本。另外，国泰从去年6月开始接收第一架空客最新的宽体飞机A350-1000，截止上半年，已经有12架投入运营。

过去两年多，国泰并没有收缩战线，而是继续开通一系列国际航线，包括特拉维夫、布鲁塞尔、都柏林、巴塞罗那、华盛顿、西雅图等地，从而丰富自身的航线网络，提高对中转旅客的吸引力。



2017年5月22日，香港国泰航空裁员600人。图：IC photo

2017年，由于燃油对冲继续亏损了63.77亿，国泰出现了公司成立以来的第一次连续两年亏损，但是从上座率和票价来看，经营已出现好转迹象。到2018年，国泰实现全年盈利23.45亿，当然，这并不等于危机警报已完全解除。

财报显示，国泰去年实现盈利的主因在于燃油对冲的损失从2017年的63.77亿大幅收窄至14.45亿。具体来看，国泰和港龙两家公司去年实现的盈利仅为6.95亿，如果剔除一些特殊项目、税收以及汇率的影响，利润实际上只有900万；与此相比，附属公司和联营公司为国泰股东贡献的利润达到21.04亿（国泰附属公司和联营公司主要包括华民航空、亚洲万里通、国泰航空饮食服务、香港机场地勤服务有限公司、中国国航以及中国国际货运航空有限公司等）。

“国泰航空的核心业务还是很疲软。”Orient Aviation的亚洲版编辑Will Horton对端传媒表示。他认为，国泰航空过去两三年的转型更多的是聚焦于增收而不是降本，“他们需要更多考虑去降低成本，并且改变他们老套的思维方式。”

从经营数据来看，国泰航空上半年运输乘客人数达到1830万人次，同比增长4.4%，可用座位千米数（运力指标）增长了6.7%，但是上座率却保持不变，乘客收益率（衡量票价变化的指标）同比下滑了0.9%。其中，下滑最大的是从香港去往欧洲、美国及澳大利亚的长途国际航线。

国泰航空在财报中指，这是由于头等舱、商务客舱及长途国际航线竞争激烈，加上不利的汇率导致的结果。

除了宏观环境，影响航空业比较大的两个因素是油价和汇率，燃油成本通常占航空公司成本30%左右。由于航空公司通常都是用美金购买飞机，揹负较多的美元负债，因此汇率水平会直接影响公司的汇兑损益。

此外，作为国泰第二大收入来源，受中美贸易摩擦影响，货运业务上半年收入为114.98亿，同比减少11.4%，载货量、运载率、收益率都出现了不同程度的负增长。

“集团的货运业务仍面对不少挑战。月内，各业务区域的货运量按月下跌，主要反映世界各地在节假期间需求偏软、区内多次遭受热带风暴吹袭，及香港机场服务受阻的情况。地缘政治持续紧张将继续影响整体市场情绪。”林绍波在声明中表示。

为摆脱困境，国泰也做出了不少新的尝试。



2019年3月27日，国泰航空正式宣布以49.3亿的价格收购海航集团旗下的廉价航空公司香港快运（HK Express）。摄：Artur Widak/NurPhoto via Getty Images

## “高富帅”开始运营廉价航空

2019年3月27日，国泰航空正式宣布以49.3亿的价格收购海航集团旗下的廉价航空公司香港快运（HK Express）。香港快运的前身是港联航空，成立于2003年，前期主要经营香港往返中国内地的航线，2006年，海南航空入股，持股45%。2007年改名为香港快运，2013年正式转型成为一家廉价航空公司。

国泰的收购动作似乎慢了不少一拍。过去十几年，区域旅游市场不断升温，廉价航空公司涌现。在港联航空成立的2003年，和国泰航空定位相似的新加坡航空成立了廉航品牌“虎航”（目前已归为“酷航”），澳大利亚航空也推出了“捷星航空”（JetStar）。

据《南华早报》报导，国泰航空的管理层在2003年曾考虑过成立廉航品牌，但因担心客户的强烈反对，以及影响公司“高富帅”的品牌形象，最后不了了之。

随着时间的推移，这种偏见更加根深蒂固，管理层认为乘客不愿放弃免费餐食、以及免费行李托运等标配服务，他们同时认为使用宽体机可以在客舱里塞下更多人，成本上和廉航相比更有优势。

2012年，由中国东方航空和澳大利亚航空合资的捷星香港正式成立，试图成为香港第一家廉航。翌年，澳门赌王之女何超琼管理投资的信德集团入股，三家公司各持股三分之一。但香港捷星申请运营牌照遭到了国泰的强烈反对，后者认为这么做违反了香港《基本法》的规定，且会削弱香港经济。

《基本法》第134条规定，中央人民政府授权香港特别行政区政府对在香港特别行政区注册并以香港为主要营业地的航空公司签发执照。

国泰认为，香港捷星是澳大利亚捷星航空以特许经营的方式在香港营运，受澳大利亚母公司的管理和控制，因此不符合“以香港为主要营业地”这一条。

时过境迁，现在的国泰亟需一家廉价航空公司来弥补自身的短板。但过去几年，香港机场的容量日趋饱和，国泰航空想要成立一家全新的廉价航空品牌，必须要等到2024年第三跑



道建成之后。

香港快运成了国泰的一丝曙光。从2017年左右开始，香港快运的控股股东海航集团出现严重财务危机，不得不断臂求生，国泰得以收购一家现成廉航公司。

据亚太航空研究中心统计的一组数据，目前国泰和港龙两家公司在香港的市场份额为46%，而拥有24架飞机的香港快运，市场份额约为5%，收购之后，“国泰系”在香港的占有率将超过50%。但是和新加坡及欧美等市场相比，廉价航空在香港的渗透率目前仅有12%，远低于30%左右的国际平均水平。

“香港机场第三跑道建成五年之后，廉价航空在香港的渗透率会达到20%以上。”香港中文大学航空政策研究中心高级顾问罗祥国认为。

香港机场第三跑道系统工程于2016年正式启动，它并不仅是新建一条跑道这么简单，其规模相当于在现在的机场边再建一个新机场，总投资高达1415亿，预计要到2024年最终建成。

“跑道建成之后，更多的航空公司将会进来，竞争将会更加惨烈，但是对国泰而言，机遇在于它能开通过去因为时刻资源无法开通的航线，并且顺势扩大机队规模，国泰必须要处理好这一转变。”Alex认为。

国泰的“战场”不仅仅在香港。



2018年8月5日，一架国泰飞机驶近港珠澳大桥。摄：Paul Yeung/Bloomberg via Getty Images

## 湾区“内战”

十年前，中国内地游客出国基本上都要从香港转机，第一选择往往是国泰航空，但从2014年左右开始，随着国际油价持续下滑，加上出境游人数的增长，内地航空公司纷纷开始购买宽体飞机，不少公司在地方政府补贴的支持下开通了去往欧洲、美国、澳大利亚等地的远程国际航线，和国泰形成直接竞争关系。

香港机场地处于中国经济最繁荣的珠三角地区，这里拥有四座客运量超千万的机场（香港、广州、深圳和珠海），其中，对香港地位直接构成挑战的当属广州和深圳。

总部坐落于广州的南方航空是中国国有三大航空公司之一，是中澳航线上国内最大的承运人，拥有亚洲规模最大的机队，数量达到849架（截止2019年6月30日），其中宽体飞机达100架次，包括5架巨无霸A380。

2009年，南方航空提出，打造经广州、乌鲁木齐航空枢纽将欧洲、中亚、东南亚和澳大利亚连接起来的“广州之路”（Canton Route），这意味着要直接和国泰航空、新加坡航空、阿联酋航空等枢纽型航空公司抢夺中转客源。

此外，南方航空还在通过“联盟”的方式来拓展欧美市场。2017年3月，和国泰航空同属“寰宇一家”（国际三大航空联盟之一）的美国航空（American Airlines）宣布投资2亿美元成为南方航空的股东，双方将重点布局中美航线。

“香港是老牌的全球枢纽，国泰深耕多年，主要做东南亚、澳大利亚中转往欧美和大陆的市场；广州距香港仅100多公里，两者区位几乎完全相同，目标中转市场也高度重合，竞争异常激烈。南航如果加入寰宇，与联盟内航司开展联运合作，必然会分流香港的中转旅客，这也是国泰不愿意看到的。”一位不愿具名的大陆民航专家对端传媒表示。

根据广州白云机场的年报，2015至2018年间，白云机场新开及复航的国际航线数量达到85条，目前的通航城市包括伦敦、巴黎、法兰克福、罗马、阿姆斯特丹、纽约、洛杉矶、旧金山、多伦多等地。三年间，白云机场的客运量从5520万人次增长到6974万人次，其中，

国际和地区旅客从1136万人次增长到1731万人次。此外，白云机场的第四和第五跑道已经在建设之中，建成之后的旅客吞吐量将会达到9000万人次，国际旅客占比将达到30%。

和香港仅一水之隔的深圳，虽然没有一家比肩南方航空体量的大型基地航空公司，但其坐拥腾讯、华为、中兴、富士康等大企业，经济地位不断提升，去年GDP更是首次超过香港。今年8月，国务院发布《关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见》，提出推动更多国际组织和机构落户深圳；支持深圳举办国际大型体育赛事和文化交流活动，承办重大主场外交活动……以上种种，令深圳发展成国际航空枢纽的野心变得势在必行。

2016年前，深圳还没有一条直飞欧美澳等地的长途国际航线，但过去的短短三年，已陆续开通前往悉尼、墨尔本、洛杉矶、法兰克福、伦敦、巴黎、温哥华、罗马、苏黎世等地的航线。

根据深圳机场的年报，2015至2018年，深圳机场的旅客吞吐量从3972万人次增长到4934万人次，今年上半年，深圳机场运送旅客超过2500万人次，同比增长6.2%，其中，国际旅客吞吐量达到244.8万人次，同比增长超三成，在旅客总量中的占比达到9.5%，这一占比例相较2018年继续提升。据年报透露，“2019年，深圳机场完成新开国际航线不少于8条。”

今年4月，深圳机场的第三跑道已获得国家发改委的批复，总投资达93.5亿元人民币，到2030年，深圳机场的客运量将会达到8000万人次，另根据深圳市政府发布的预算报告，今年将安排3.8亿元用于支持国际航线的开拓。

据华创证券统计，大湾区机场群中，香港目前占通往欧洲和北美地区超过80%的份额，前往日韩、大洋洲以及台湾的比例亦超过70%，而国泰系在香港机场的市场份额超过50%。

简言之，香港和国泰航空依旧是大湾区乘客去国外的首选。

不过，受限于2座航站楼+2条跑道的限制，香港机场2016至2018年起降架次增速仅分别为1.4%，2.2%及1.8%，2024年第三跑道系统落成前，香港机场预计处于阶段性饱和状态。



华创证券的报告亦指出：“在香港机场三跑道系统正式启用之前，香港机场难以对白云以及深圳产生新增的分流，反而会使得赴港中转旅客回流广深地区出境。”

这三大机场能和谐共处么？今年2月国务院印发的《粤港澳大湾区发展规划纲要》表达了这种期盼，纲要指出，要巩固提升香港国际航空枢纽地位，同时提升广州和深圳机场国际枢纽竞争力，推进大湾区机场错位发展和良性互动。



广州新白云机场，中国南方航空客机停泊在外。图：IC photo

这种期盼看来多少有些一厢情愿。

“珠三角三大机场之间更多的是竞争关系，拼的主要是基地航空公司之间的竞争力，包括航线网络、价格和服务等等，三者之间虽然会有一定的差异化，但是不会像产业分工一样明显。”上海睿巍航空科技公司首席航空咨询师王凤鸣在接受端传媒采访时表示。

像珠三角一样同时坐拥多座千万级机场的还有纽约大都会地区，包括纽瓦克机场、肯尼迪机场以及和拉瓜迪亚机场，其中纽瓦克机场位于新泽西州，其余两座机场都位于纽约州，在定位上，肯尼迪和纽瓦克机场都以发展国际航线为主，拉瓜迪亚机场主要服务美国国内市场。

这三座位于两个不同州的机场拥有一个统一的“上级单位”——成立于1921年的纽约新泽西港口管理局（Port Authority Of New York and New Jersey）。除了机场，该机构还负责管理两个州之内的港口、隧道、桥梁和码头等基础设施。

“纽约大都会区三大机场之间是在一个国家的原则之下进行统一管理，大湾区可不可以？理论上是可以的，但是需要由中央提出方案才能实现最高层次的合作。”罗祥国接受端传媒采访时指出，他目前没有看到大湾区三大机场之间有任何实质性的合作。

国泰的竞争对手不只局限于珠三角，野心勃勃的上海浦东机场和北京新机场都有可能分流走一部分国泰的中转旅客。

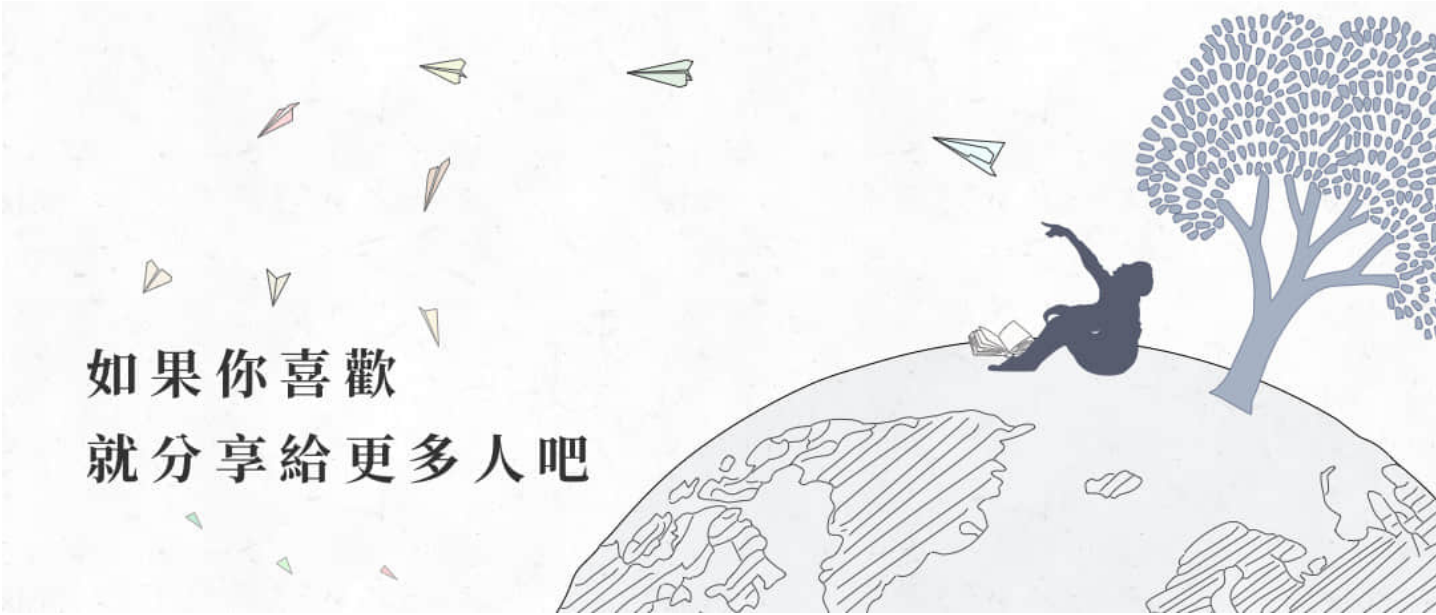
“浦东机场对香港而言是一个不小的威胁，全球最大规模的卫星厅已投入使用，而东方航空将同时在北京和上海两座大城市同时拥有枢纽。”Will指出。

总部位于上海的东方航空是目前国有三大航空公司之中“朋友圈”最广的。2015，美国三大航之一的达美航空成为东航的股东，2018年东航联合达美航空入股了欧洲最大的航空集团之一的法荷航集团，从而使得东航在中欧和中美两条关键航路上都拥有一家重量级“盟友”。

此外，即将在10月1日前投入使用的北京大兴国际机场也不容小觑，按规划，到2021年新机场客运量将达到4500万人次，2025年客运量达到7200万人次，东航和南航将成为新机场的基地航空公司，而发展国际航线将成为它们的重中之重。

身陷“内忧外患”国泰，未来还有无数场“战争”要打。

逃犯条例      国泰



---

## 热门头条

---

1. 猪哪儿去了？非洲猪瘟一年后
2. 香港人是中华民国的什么人？港人赴台寻求“政治庇护”的两种模式
3. 中国大陆民众的政治信念与政治实践的逻辑
4. 9.8美领馆请愿：集会提早结束，示威者破坏多个港铁站，4站关闭，多区警民对峙延至午...
5. 专访刘细良：中港是命运共同体，是我们那一代最错误的信念
6. “逃犯”之城自由港：香港独立关税区地位走上历史路口
7. 沈荣钦：柯粉下跌，台湾政治的隐喻
8. 香港困局——北京的一场宪制危机
9. 杨路：中国老板，美国工厂，还有全球产业链
10. 删帖、退群组、被查手机，那些时刻担忧被解雇的国泰员工

---

## 编辑推荐

---

1. 国泰的“战场”不只在香港
2. 我来自哪里，谁说了算？一场挪威台湾学生的“正名”运动
3. 删帖、退群组、被查手机，那些时刻担忧被解雇的国泰员工
4. 摩托车上的数字化浪潮：互联网出行与印尼的大国梦想
5. 当艺术家与歌手开起互联网摩的：“灵活工作”为印尼带来了什么？
6. 中国大陆民众的政治信念与政治实践的逻辑
7. 王宏恩：统独、选制与胜算 郭台铭、柯文哲为何不登记参选总统？



8. 赵云：香港商场何以变为承载社运的新公共空间
9. 许仁硕：旧日港警，一去不复返
10. 李立峰：市民如何看待示威者与警方使用的武力

---

## 延伸阅读

---

### 我参加了大湾区看房团，中介说：“投资大湾区就是投资未来。”

中国第一个国家级湾区，吸引众多港人北上置业。同行的香港阿伯说：“怎么会五十年不变？现在这是软着陆。”

### 徐沛然：从华航罢工看全球航空产业变迁

全球航空产业在近年发生许多变化，正引发日益增加的劳资纠纷。

### 反腐扫向民航：中国南航董事长落马

### 删帖、退群组、被查手机，那些时刻担忧被解雇的国泰员工

她担心同事被起底，也害怕下一个就是自己。八月以来，航空业界至少有29宗被解雇的案例，多人疑似因在社交平台发表关于反修例运动的言论。