



# 全球航空缓慢复苏

## 亚太航空客运恢复近四成

全球航空业近期继续缓慢复苏,多国国内客运市场恢复速度明显快于国际市场,整体货运业务收入出现逆势增长。国际航协预计,航空业复苏之路依然漫长,客运量最早要到2024年才能恢复至2019年水平。

根据国际航空运输协会(国际航协)最近发布的全球航空市场分析报告,2020年10月全球航空客运量比2019年同期下降70.6%,较2020年9月72.2%的同比降幅继续收窄。各国国内航空运输恢复是行业复苏的主要驱动力。业内人士预计,新冠疫苗推广使用将有效增强民众出行信心,2021年全球航空业有望减少亏损,但要完全摆脱疫情阴霾,仍有很长一段路要走。

### 亚太航空客运量恢复近四成

比利时布鲁塞尔航空公司日前发表声明称,该航空公司去年12月和今年1月航班的预订量比2019年11月有明显增长,这是比利时为遏制疫情第二次“封城”以来出现的一个积极信号。布鲁塞尔机场首席执行官阿诺·费斯特告诉记者,该机场去年11月平均每天起飞50个航班,12月平均每天起飞65个航班。

“全球航空业正在疫情重创下缓慢复苏,但各国恢复情况不同,有快有慢。”国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克对本报记者表示,疫情防控形势是影响各国航空市场的主要因素。亚太航空市场特别是中国国内航空市场正加速恢复。

根据国际航协的报告,欧洲地区2020年10月航空客运量同比降幅为77.6%,北美降幅是70.1%,表现最好的是亚太地区,同比降幅61.6%,为全球最低,意味着亚太地区的航空客运量恢复近四成。

亚太地区航空业的良好表现离不开中国的贡献。据国际航协统计,去年10月,中国国内航空客运量已经全面恢复至2019年同期水平,是全球恢复程度最好的国家之一。“中国庞大的国内市场将使航空业在2020年年底前恢复盈利,中国也将引领全球航空业从疫情的影响中复苏。”朱尼亚克说。

“在全球航空业版图中,中国市场具有至关重要的地位。”国际航协首席经济学家布莱恩·皮尔斯说,中国是世界第二大航空市场,2019年中国航空市场增速达到7.8%,位居各国国内航空市场增速榜首。

### “客改货”成航空业一大亮点

国际航协报告显示,货运业务是2020年国际航空业一大亮点。货运收入逆势增长,从2019年的1024亿美元增至2020年的1177亿美元,增幅达15%。大约50%的空运货物是用客机运送的。“2020年货运表现明显好于客运,虽然货运业务无法填补航空客运收入急剧下降带来的缺口,但在航空公司收入的占比明显增高,货运收入使航空公司能够维持其基本的国际网络。”朱尼亚克说。

为了增加收入,很多航空公司纷纷把客舱改为货舱运营。美国联合航空公司首个由客机执飞的“客改货”包机航班于去年3月底首航,之后相继开启上海、成都、北京往返美国的“客改货”包机服务,运输急需的防疫抗疫物资。汉莎集团2020年也首度尝试“客改货”物流模式,旗下德国汉莎航空、奥地利航空、瑞士国际航空和布鲁塞尔航空等航空公司都通过这一方式,执行汉莎货运的货班业务,其中中欧航线是重中之重。

记者从汉莎货运了解到,汉莎货运2020年在中国市场的业绩创下新高,预计全年营业收入同比增长200%。从去年12月起,奥地利航空在维也纳至上海航线上增加每周5

班的“客改货”航班,以满足欧洲从中国进口抗疫物资的巨大需求。汉莎货运负责人说,中国率先控制住疫情,率先复工复产,为全球抗疫和世界经济恢复提供了物资保障。航空运输作为最快捷的国际物流方式,得到新的发展机遇。

“疫情袭来时,我们就意识到需要改变商业模式,很早就开始了‘客改货’服务。”阿联酋航空总裁蒂姆·克拉克说,“疫情前我们在全球的航班目的地有142个,现在为其中104个目的地提供航运服务,与以前大为不同的是,我们现在的航班绝大多数运载的都是货物。我们因此没有陷入财务危机。”

有业内人士指出,目前约80%的跨境电商业务需要航空货运。随着跨境电商业务蓬勃发展,货运需求将会与日俱增。2021年全球客机转货机的数量将增加36%,达到90架,到2022年这个数字将接近110架。根据波音公司2020年10月的最新预测,到2039年全球货机总数将超过2400架,其中约1400架为客机改造而成。

### 航空业今年将进一步回暖

国际航协最新统计数字显示,2020年全球航空公司削减了45.8%的成本,收入仍下降了60.9%,净亏损总额为1185亿美元。“全球航空业复苏之路漫长而艰难。”朱尼亚克说,2021年全球航空业将进一步回暖,但预计仍将亏损387亿美元。“国内市场的复苏速度要快于国际市场,各大航空公司至少要等到2021年第四季度现金流才会转为盈,而客运量最早要到2024年才能恢复至2019年水平。”

财政支持是许多航空公司得以维持的主要原因。“如果不是各国政府及时提供1730亿美元的财政救助,将会有更多的航空公司破产。”朱尼亚克呼吁各国政府继续为航空公司提供支持,为经济发展注入活力。

英国皇家航空学会旗下《航空》杂志社总编辑蒂姆·罗宾逊撰文指出,现在各大航空公司都开启了“生存模式”,但该模式不能完全依赖财政支持,应该根据实际情况及时调整经营模式,否则就很难在新的竞争格局中胜出。航空公司需要更加重视不同旅客的特定需求,通过精细化管理细化产品定位,甚至开拓更多机票以外的收入。

在法航荷航集团大中国区总经理庞道安看来,疫情将会导致全球航空业大洗牌,一些恶性竞争会被市场挤出,整个行业会更加市场化。庞道安表示,目前,法航荷航在围绕竞争力、可持续性等方面展开重组计划,荷航将向更关注效益、更灵活、更可持续的商业模式调整;法航将通过加快机队现代化、优化支出、重组国内业务等方式提升竞争力。

“航空公司现在不仅要考虑活下来,也要考虑如何好好活下去。”克拉克说。(据《人民日报》)



### 美国新冠确诊病例超2100万例

据美国约翰斯·霍普金斯大学数据,截至北京时间6日7时23分,美国新冠确诊病例达21007694例,死亡病例为356540例。

图为1月5日,人们戴着口罩走在美国纽约第五大道上。

(据新华社)

# 法国统筹施政强化经济复苏韧性

2020年,法国经济可谓风雨飘摇,一波三折。突如其来的新冠肺炎疫情使原已步入稳定复苏区间的法国经济遭受了二战后最严重的打击,市场表现持续黯淡,前期结构性改革红利消耗殆尽。

面对严重的疫情形势与艰难的复苏挑战,法国政府出台了大规模经济复苏计划,旨在对冲疫情负面影响,弥合疫情在经济领域撕开的巨大缺口。未来,法国将在加强疫情防控的基础上侧重强化经济复苏韧性,争取早日走出风雨,迎接彩虹。

### 千亿欧元“振兴计划”

为应对疫情,法国政府于2020年出台了规模达千亿欧元的“振兴计划”。在该计划的助力下,2021年全球航空业将进一步回暖,但预计仍将亏损387亿美元。“国内市场的复苏速度要快于国际市场,各大航空公司至少要等到2021年第四季度现金流才会转为盈,而客运量最早要到2024年才能恢复至2019年水平。”

根据测算,2021年,法国出口将增长6.9%,进口将增长7.2%,居民消费将增长7.7%。同时,预计2021年第四季度GDP与疫情前水平相比仍低1.4%。

法国中央银行行长弗朗索瓦·维勒鲁瓦·德加约对2021年经济形势的预判相对谨慎,但同样认为复苏是主旋律。

德加约表示,在2021年年初疫情仍然存在、疫苗需到2021年底才能完全发挥效用的假定条件下,法国2021年与2022年经济增长率均约为5%。其中,失业率将在2021年初达到约11%,随着经济逐渐恢复,失业率有望在2022年回落至9%。

面对疫情带来的巨大经济下行压力,法国政府力图以财政和预算政策组合拳强势推动经济加速复苏。

一方面,通过千亿欧元“振兴计划”寻找新的经济增长点,完成数字、绿色转型。在这项庞大计划中,政府以生态、竞争力和凝聚力为三大主轴,以疫情后复苏为契机,推动环境、能源和数字化的创新转型,使法国经济在复苏进程中重获竞争力。

另一方面,依靠2021年度预算法案加强救助措施。法国政府将侧重以“精准式”帮扶措施,通

过减税降费、多样性融资、优惠扶持、鼓励创新及强化培训等方式,将刺激性政策精准“投放”于损失最严重的企业和行业、未来优先发展领域及“脆弱性群体”,并强化对国内企业、就业及民众的政策保护。

在此前艰难通过的2021年度预算法案中,法国政府专门投入200亿欧元用于应对疫情的紧急救助措施,整体规模比预算案初稿高出80亿欧元,针对大型企业帮扶的生产税减免规模也高达100亿欧元。据此估算,2021年底整体税费减免总额将达450亿欧元。

### 统筹利用刺激政策

面对国内严峻的复苏挑战,法国政府将进一步在疫情防控与经济复苏间采取全面性平衡政策,统筹利用短、中、长期刺激政策,严防宏观经济运行再现大幅度波动。一方面,法国政府将加大病毒检测、追溯及隔离力度,努力控制疫情蔓延;另一方面,通过刺激型财政措施进一步减轻国内负担,缓解疫情对家庭收入、企业利润的负面冲击,积极提振法国内外需求,为未来稳步复苏奠定基础。

具体而言,在吸引外资领域,法国曾是欧洲最大的外资投资目的地,但疫情冲击正不断打破这一优势地位。未来,法国将以提升国内企业财务状况与盈利能力为轴,持续改善国内企业税收、监管及劳动力技能等,重塑法国商业吸引力。

在工业领域,疫情期间,法国工业遭受重创。据统计,约五分之一的法国企业价值链遭受冲击。法国政府希望加速国内产业现代化转型,通过新技术与机器人为工业赋能,重振法国工业。

在民生领域,疫情冲击使初现好转的法国就业形势急转直下,去年三季度失业率一度高达9%。据统计,疫情危机使100万法国民众陷入贫困,贫困率已达13.6%。对此,法国政府将改善就业与民生作为贯穿经济复苏计划与帮扶措施的重点,通过减费降税、发放失业补助等措施稳固民生基本盘。

### 化解风险道阻且长

从目前形势看,法国经济面

临的风险还远未解除。

未来一段时间内,疫情带来的不确定性及防控封锁的限制影响仍将存在,对服务业的影响也将持续,客运、旅游和文化产业的持久性损伤在短期内难以修复。同时,居高不下的失业率与劳动力市场复苏滞后将继续加大贫困家庭压力。

抗疫措施的强化与经济复苏计划的铺开将使公共开支骤升。预计到2021年底,法国公共赤字占GDP占比将高达8.5%,公共债务占GDP占比更是高达122.4%。多年积累的财政失衡“火药桶”一触即发,将成为长期伴随法国经济的“定时炸弹”。

法国国内企业在疫情期间积累了大量债务,特别是通过政府担保进行的各类融资,将进一步放大泡沫风险,部分企业将面临流动性和偿付能力压力,并诱发大规模企业破产,削弱经济复苏前景。

生产制造空心化问题在此次疫情中凸显出来,充分暴露出法国产业规划不足、供应链配置不均、对外过度依赖及竞争乏力等结构性问题。同时,大规模的工业重组与产业迁移也将同步放大生产、就业等领域的长期风险,制造业革新之路“道阻且长”。

纵观2020年,法国经济在新冠肺炎疫情的风雨中历经洗礼。展望未来,2021年将成为法国经济复苏的关键之年。首先,法国经济在疫情的反复冲击下呈现出韧性,这一特点除了与法国雄厚的经济基础与产业优势相关,更显示出政府的政策纠错能力与复苏措施的灵活性。其次,政府始终将就业、企业等作为重启经济的重要抓手,强化复苏计划的针对性,以点带面打开经济复苏的艰难局面。再次,政府紧抓复苏机遇,推动经济发展重心向科技创新、环保等领域倾斜,抢占未来发展先机。

在未来一段时间内,能否采取平衡的、具有可持续性的措施,在确保疫情防控的基础上重启经济,切实回应和解决民众的迫切需求,将关乎法国复苏之路能否走得长远、平稳。

(据《经济日报》)