

# 一季度损失近400亿 货运成民航业重要支撑

## 全行业亏损严重

民航局新闻发言人、航空安全办公室主任熊杰在会上介绍,在生产运行方面,3月共完成运输总周转量39亿吨公里,同比下降63.4%;完成旅客运输量1513万人次,同比下降71.7%;完成货邮运输量48.4万吨,同比下降23.4%。一季度,共完成运输总周转量165.2亿吨公里,旅客运输量7407.8万人次,同比分别下降46.6%和53.9%。

熊杰表示,全行业确实受到新冠肺炎疫情的影响,对经营造成了比较大的冲击,一季度全行业累计亏损398.2亿元,其中航空公司亏损336.2亿元。

对于国际航班来说,由于新冠疫情在全球的蔓延,各国通过限制输入和跨境出行的方式阻止病毒传播,打击则更显严重并漫长。国际航空运输协会预计,由于疫情冲击,旅客需求已经崩溃”,今年全球客运航空业的收入损失或将超过2520亿美元。行业分析师鲍勃·斯塔拉德则预测,受新冠肺炎疫情影响,未来五年,全球航空公司对飞机的需求可能会比之前预测的要少2000架。

同时,为了节约成本,不少航空公司想方设法降低成本,如计划退租飞机、优化航路等,对航餐、飞机内部产品等全产业链都造成巨大打击。

“疫情对于航空公司来说影响是非常严重的,同时航空公司自身作为需求方的一些合同也面临履行问题,对整个行业都产生巨大的影响。一方面是业务大量减少,另一方面是固定成本的支出甚至还增加了。因为飞机主要是在天上飞的,比如一个机场有1000个航班,但没法同时停1000架飞机,很多飞机就面临没地方停的问题。因此很多客运航班或者客货两用的飞机也都去运货了,或者说开通一些包机的航班,想方设法去减少一些固定成本。最近唯一的好处只能说是油价降了。”一位航空领域业内专家告诉北京商报记者。

“疫情对于航空公司的打击是非常直接的,很明显就是没法飞了。最近是我从业以来最闲的一段时间,工资自然也少了,本来春运这段时间都是旺季。很多航空公司都在想办法开包机,或者改货运。”一位航空公司从业人员告诉北京商报记者。

受疫情影响,民航业迎来至暗时刻。我国民航一季度旅客运输量同比下降53.9%,全行业累计亏损398.2亿元。困境之前,行业通过货运、包机等方式展开自救,行业管理部门也多次出台纾解政策,市场恢复的曙光渐显。面对全行业困境,民航局也出台了一揽子的优惠政策,这些优惠政策落地情况如何?4月15日,中国民航局召开例行新闻发布会,介绍一季度民航的生产运行情况。



## 3月货运量逆势增长

在客运航班被迫缩减的情况下,增加货运以减少固定成本支出成为各航司自救的办法之一。值得一提的是,3月全货机货运量逆势增长,共完成25.3万吨,较去年同期增长28.4%。

在国外疫情蔓延的形势下,国际货运需求量也快速增加,国家也多次出台政策鼓励提高我国国际航空货运能力。在3月24日召开的国务院常务会议上也指出,要采取有效措施提高我国国际航空货运能力,既保通保运保供,又增强物流国际竞争力。一方面对疫情期间国际货运航线给予政策支持,同时完善航空货运枢纽网络,在京津冀、长三角、粤港澳和成渝等地区具备条件的国际枢纽机场实行24小时通关;并建立航空公司、邮政快递、货站等互通共享的信息平台。升级改造现有

机场设施,完善冷链、快件分拣等设施。

民航局运控中心副主任孙

韶华也在此前的新闻发布会上介绍,结合国际疫情防控阶段性工作特点,针对当前国际航空货运能力不足的严峻形势,民航局于4月3日正式下发《关于疫情防控期间国际航空货运建立审批“绿色通道”的通知》,促进国际货运航班计划审批顺畅、高效。

此外,鼓励客运航空公司使用客机执行全货运航班,弥补当前的全货机运力不足。在疫情防控期间,航空客运航班量大幅度递减,客机腹舱货运明显下降,在此背景下,采取豁免航空公司此类运行的航权、时刻和预先飞行计划许可审批,支持航空公司及时将闲置的客运航班运力用于提升国际货运能力。3月29日,在大幅调减国际客运航班的当日,就批复了中外航司当周102班客改货航班。

数据显示,3月,共批复全货运加班包机528班,是去年同期的4.47倍,接近2019年全年加班包机总量的1/4。4月6日-12日,中外航空公司共有国际货运航班预先飞行计划4445班,已超过疫情发生之前的1014班,增幅338%。

## 市场信心待恢复

虽然航空运输业深受疫情打击,但随着各地复工复产的推进,以及一系列纾解政策的落地,航空业也在逐步恢复中。3月9日,民航局下发关于积极应对新冠肺炎疫情有关支

## 副中心·蓝图绘到底

# 北京城市副中心站枢纽将实现五轨换乘

北京商报讯(记者 陶凤 刘瀚琳)4月15日,北京商报记者获悉,北京市发改委已于近日批复了北京城市副中心站综合交通枢纽工程(以下简称“副中心站枢纽”)项目建议书。未来,该枢纽不仅是京唐城际铁路始发终到站,也是城际铁路联络线及地铁6号线、平谷线、101线的换乘车站。

据市发改委相关负责人介绍,副中心站枢纽依托京唐城际铁路和城际铁路联络线,可实现1小时直达雄安新区、天津、唐山等地,35分钟直达北京大兴国际机场,15分钟直达北京首都国际机场。

据了解,该枢纽西起北运河东岸,东至东六环路路县故城遗址区,北起京哈南侧路,南至杨坨中路、杨坨一街,实施范围约59公顷,建筑规模约128万平方米。

2017年,《北京城市总体规划(2016年-2035年)》落地,副中心站枢纽作为规划确定的本市服务全国的客运枢纽之一,也是本市主导推动建设的重要交通枢纽。

目前,项目按照“一体化设计、一体化建设”原则推进实施。这意味着,建设内容涵盖了京唐城际铁路和城际铁路联络线车站、地铁平谷线和101线车站、接驳车站、综合交通枢纽配套、地下公共服务空间、市政配套设施等六部分。

“其中,101线是一条全新的地铁线,此前官方并未过多介绍,将织密通州轨道网络。”前述负责人表示。

副中心站枢纽建成后,地下总建筑面积约128万平方米,构成了极其复杂的“地下城市”。同时,该枢纽连接三条轨道交通线路和

持政策的通知,出台了一揽子的优惠政策,包括免征航空公司应缴纳的民航发展基金,对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的支持,降低部分政府管理的机场空管油料收费标准等。

具体来看,民航局发展计划司巡视员张清介绍,在降费减负方面,主要包括降低境内、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%,同时在加大基础设施投资,力争全年完成固定资产投资1000亿元。

在促进航空运输发展方面,主要包括顺延执行2019年冬春季航班计划至5月2日,暂停考核航空公司航班计划执行率、时刻执行率和航班正常率,对2020年夏秋季国内航班时刻执行率豁免考核。同时调整行政审批工作方式,采用网上办理、非现场办理等形式。

一系列纾解政策的落地为航企渡过难关提供支持,客运需求也逐步上升。据《2020上半年全国民航客运市场复苏趋势报告》显示,复工以来全国民航客运量稳步回升,同比跌幅持续收窄。随着航班执行量的增长,全国的航班执行率整体上也呈现稳步上升本态势,3月第一周的执行率最高水平接近50%。航班执行率的稳步恢复为复工后的刚需出行(春运返程、差旅)的释放提供了强有力的支撑。

交通部管理干部学院教授张柱庭向北京商报记者分析称,民航的恢复和疫情的管控是密切相关的,目前来说,国际还没有恢复的迹象,国内则刚刚开始有点恢复。一般来说,民航的恢复不会呈现报复式的增长,一般是有曲线的。目前看来中国的航空市场会先于全球其他地区,国内也是低风险区先恢复,这都注定了是一个缓慢回升的过程。此外,恢复的重点还在于提升大家对于乘坐民航安全的信心,这是最关键的。

北京商报记者 陶凤 王晨婷

## 西街观察 Xijie observation

# 警惕制造业的“经营危机”

陶凤

4月14日晚,美的集团回应高管冻薪传闻,称美的高管在沟通后达成一致自愿冻薪。在此之前,网上曾流传公司内部公告,称暂停发放高管30%的月薪。据报道,此次冻薪涉及的人员数量将超过百人,归因于当前全球经济形势严峻,进一步传递经营压力,促进集团整体经营目标实现。

同行的日子也不好过。海信集团也传出将在5月底前完成其裁员计划,裁员规模超过万人。上个月,格力集团董事长董明珠对外表示,受疫情影响,格力在2月的销量基本为零:“往年销售一百几十亿、两百几十亿,今年几乎是零。”联想则宣布暂停招聘,并推迟晋级涨薪以保证充足的现金流动性,以过紧日子的方式寻求过久日子。

订单没了、交易没了、上游供应断了、下游需求减了。复工难复产,供给和需求两难,正把大量企业推向一场真正的生存大考。这其中,以制造业集中的实体经济感受最为深刻。无论是降薪裁员的无奈之举,还是留住员工之成本之重,无论企业权衡再三做出了什么样的决定,正如曹德旺所说,“危机是史无前例的,我们首先要能够活下来,再求下一步的发展”。

广泛关联就业,企业“脱困”将直接影响社会经济活力的恢复。疫情期间,多地已经积极着手为企业纾困解难。以北京、上海、江西、山东等地为代表,陆续下发稳定经济的激励措施。通过社保征收延期、贷款利息补

贴、减免租金等方式驰援企业。3月20日,国务院发布强化稳就业举措,围绕推动企业复工复产,加大企业减负稳岗力度,提升投资和产业带动就业能力,以及保障引导农民工、高校毕业生等重点群体就业。

作为知名企业,美的、格力的困境不仅是家电业的缩影,也是整个制造业的焦虑所在。与服务业的单点短线承压不同,制造业承压点是长期的也是多层次的。从个体企业的生死存亡,到具体业态的兴衰成败,一直延伸到整个产业链的摇摇晃晃。近期,曹德旺就指出,疫情加剧了各国间的不信任,在全球产业链被简化的趋势下,应警惕疫情后全球产业链去中国化。

生产环节上高度的相互依赖,决定了制造业不会轻易迁出,各国产业链很难在短期内独立成型实现“去中国化”。但在疫情成倍放大的困境里,中国制造迫切需要解决“自处”及如何与世界“相处”的难题。

自处即转型升级,制造业在中国经济崛起中扮演了关键角色,也成为中国在全球竞争中最有利的比较优势。当成本优势不再,创新能否顺势脱颖而出,关系着中国制造焕然一新。与世界相处,即在可能出现的逆全球化风潮下,作为全球产业链的世界工厂,修补信任、赢得竞争,重新建立与世界的关系。而无论是自处还是与世界相处,统统都指向了降成本、谋创新的改革之措,唯有如此才能共克时艰。

# 6764例!无症状感染者累计数据首次公布

北京商报讯(记者 陶凤 常蕾)国内无症状感染者的具体数据首次公布。4月15日,国家卫健委新闻发言人米锋在发布会上介绍称,截至4月14日,全国累计报告无症状感染者6764例,其中境外输入588例;累计转归为确诊病例1297例,其中境外输入251例;累计解除医学观察4444例,其中来自境外输入109例;尚在医学观察的无症状感染者1023例,其中境外输入228例。

对于6764例无症状感染者的具体安排,国家卫健委疾控局一级巡视员贺青华介绍称,其中,1297例在管理过程中出现了症状,转为确诊病例,进入到了82295例确诊病例中;4444例在14天集中医学观察期后,经过了2次PCR检测呈阴性,经过了14天的医学观察随访,没有发现问题,最终解除医学观察;而剩下的1023例仍然在医学观察之中。

到底什么是无症状感染者?首都医科大学附属北京佑安医院中西医结合中心主任医师李丽向北京商报记者表示:“佑安医院收治过一例无症状感染者,这个病人因为家人确诊新冠肺炎,而他自身作为一个密切接触者,接受核酸检测为阳性。我们常说的新冠肺炎会有发热、咳嗽,甚至早期咽干、咽痒等情况他都没有,连肺部CT也完全正常。”

无症状感染者是通过什么途径发现的呢?贺青华指出,目前主要采取五种途径发现无症状感染者,首先是对确诊病例、疑似病例的密切接触者进行检测;在聚集性疫情调查过程中,开展存在感染风险人群的主动监测;在传染源的追踪过程中,对暴露的人群进行了主动监测;对入境人员公共口岸发现来自高风险地区、疫情高发的地方,或者航班进行主动监测;通过流行病学调查和结果性筛查途

径,也是主动监测来发现。

对于无症状感染者的具体防控措施,贺青华介绍称,1月28日,国家卫健委将无症状感染者纳入到第三版防控方案,把无症状感染者作为重点管控的对象之一,要求2小时内要报告,24小时内要完成无症状感染者的个案流行病学调查。

“为什么要在24小时内完成?完成流行病学调查能了解跟无症状感染者可能的密切接触者,要尽可能地早发现,要把他跟无症状感染者同样采取14天的集中隔离医学观察。”贺青华指出,如果在隔离医学观察期间发现了症状,马上转运到定点医疗机构,按照确诊病例进行治疗。

贺青华表示,截至目前,已经在9个省市开展了无症状感染者的血清流行病学调查,进一步了解其传播特点、流行病学特点,以及致病的规律,为完善防控方案提供科学的依据,降低其可能的传染风险。