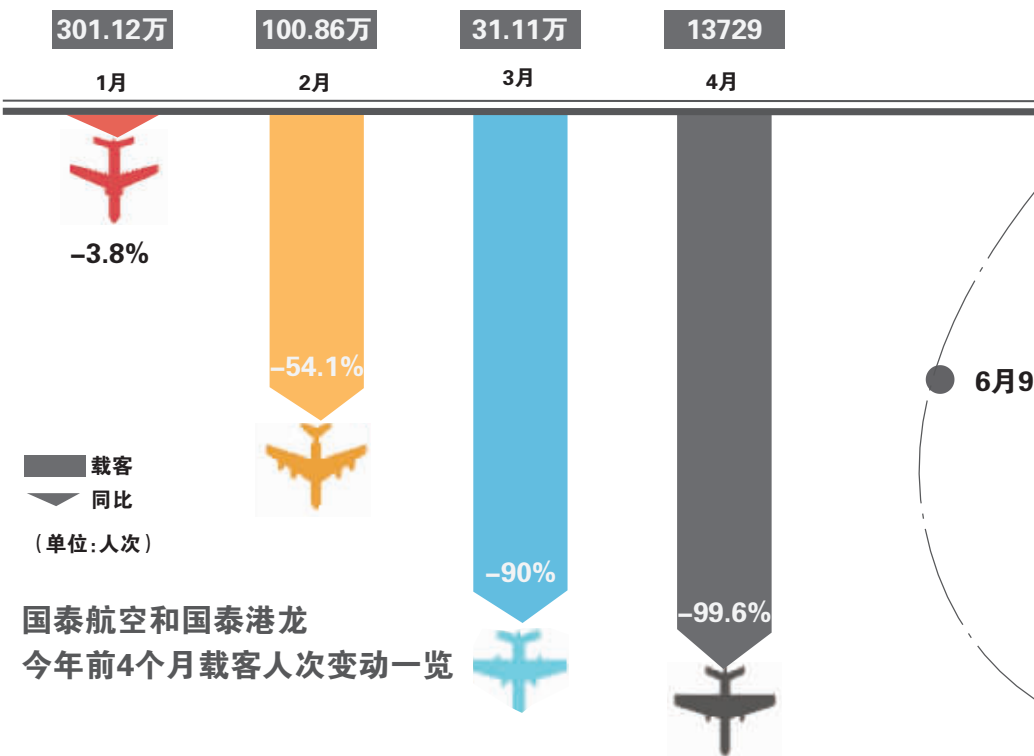


# 390亿港元能拯救国泰航空吗

疫情突袭、客流下滑,接二连三的冲击让香港国泰航空陷入危局。为了自救,6月9日,国泰航空推出了一个涉及390亿港元的资本重组计划,包括向香港特别行政区政府发行优先股、向现有股东配发供股股份以及拿到过渡性贷款等。不过,即使获得资金注入,由于国际航空市场恢复缓慢,国泰航空的前景依旧不乐观。截至今年4月,国泰航空及国泰港龙的亏损额就已高达45亿港元。对这家70多岁的老牌航企而言,自身“造血”功能迟迟难以恢复,如今的“至暗时刻”可能还要持续一段时间。



## 多方“输血”

6月9日,中国国航、国泰航空、太古股份公司均以“公司内幕消息待公布”为由发布停牌公告,也因此引发业界猜测。不过,靴子落地”仅用了一上午的时间,国泰航空旋即发布公告,一份总金额达390亿港元的资本重组计划也随之浮出水面。

“救急”的资本重组计划共分三部分:国泰航空在取得必要股东批准的前提下,向香港特别行政区政府发行195亿港元的优先股及分离认股权证;国泰航空向现有股东配发117亿港元的供股股份;香港特别行政区政府向国泰航空提供78亿港元的过渡性贷款,并可实时提取使用。

此次重组完成后,国泰航空第一大控股股东太古股份公司的持股比例将由45%降至42.26%,中国国航持股比例则由29.99%降至28.17%,卡塔尔航空的持股比例由9.99%降至9.38%。而香港特别行政区政府将通过

Aviation 2020 Limited持有其6.08%股份。

“国泰航空必须活着,这是无需争辩的话题。不仅是为国泰航空的全体股东,国泰航空在香港占有超80%航权及超过70%航空运力,具有不可替代的战略意义。这也是香港特别行政区政府果断出手救助的原因。”民航资深专家蔡琦分析。

数据显示,作为一家拥有74年历史、以香港为基地的航空公司,国泰航空占香港国际机场客运量57%、货运量占41%。

在6月9日的记者会上,国泰航空集团主席贺以礼坦言,此次规模达到390亿港元的资本重组方案,是国泰航空唯一可得到的计划,疫情对全球航空业构成冲击,全球对航空业的贷款及息市场已关闭;如果没有香港特别行政区政府对国泰航空的投资,国泰航空将被迫倒闭”。

## 急转直下

“盈利13.47亿港元,较上年同期相比情况

明显向好。”事实上,在2019年上半年,国泰航空还沉浸在业绩向好的喜悦中。

但可惜的是,这份喜悦并没能维持多久,从2019年下半年起,国泰航空的一只脚已经踏入了泥潭之中。

2019年下半年,香港社会事件令客运需求急速下滑。去年8月,民航局向国泰航空发出重大航空安全风险警示,直指由于香港国泰航空先后发生飞行人员参与暴力冲击被控暴动罪却未被停止飞行活动,以及恶意泄露航班旅客信息事件,存在严重威胁航空安全的隐患,造成了恶劣的社会影响。随后,民航局责成民航中南地区管理局行政约见了国泰航空高管。

而随着今年初疫情的暴发,国泰航空集团的经营环境进一步恶化。

贺以礼称,为应对此次史无前例的危机,公司已采取了多项措施,包括将客运运力削减97%、高级管理层减薪、延迟新飞机订单、将旧飞机提前退役以及实施一项自愿性特别休假计划,该计划获80%员工参与,但情况仍



## 国泰航空自救措施

3月16日

国泰航空宣布,公司将向中银航空租赁出售6架波音777-300ER型飞机及相关设备,并向中银航空租赁租回飞机资产,涉及总价7.038亿美元。

4月3日公开报道

根据一份内部备忘录显示,4-12月,国泰航空行政总裁邓健荣与集团主席贺以礼将减薪30%,其余执行董事减薪25%。

6月9日

国泰航空表示,新一轮自愿无薪假会要求员工在未来6个月内申请放3周无薪假,大约相当于减薪11%。另外,总经理级员工减薪15%,董事级员工减薪20%,执行董事减薪25%,主席和行政总裁减薪30%。



数据来源:国泰航空发布及公开报道整理

上国际市场变化的脚步,几次调整均未带来较好的效果。

在蔡琦看来,香港特别行政区政府此次参与重组计划,应该是目前疫情下的非常之举,预计当疫情过去,国泰航空业务逐步恢复正常,香港特别行政区政府会选择合适时机退出。也就是说,未来的国泰航空还要苦练内功。

## 抓住新需求

拿到了“救命钱”之后,国泰航空的前景仍不太乐观,业内普遍认为,国泰航空的困难时期可能还会持续很久,因为航空业的复苏步伐将会是逐步且漫长的。

国际航空运输协会指出,国际航空客运需求最早也要到2023年才能重返疫情前的水平。相较于其他国际航空公司,国泰航空并无本地航线运营,其客流完全依赖跨境旅游活动,可今年以来,跨境旅游正受严格限制,再加上隔离措施的影响,国际客运在短期内难以复原。

“国泰航空其实是受到了双重打击,在去年下半年,其经营就受到香港社会事件等影响,客流大幅下滑,今年又叠加了疫情因素。同样值得关注的是,去年3月,国泰航空宣布以49.3亿港元收购海航旗下廉价航企香港快运,在当时,这一决定进一步提升了国泰航空在香港民航市场的垄断地位,但如今来看,该收购也增加了其资金压力,且在疫情下会受到更大冲击。”民航专家李伊在接受北京商报记者采访时称。

王疆民认为,依赖国际航线及旅游市场的国泰航空,想从疫情中“缓过劲”来,必须对现有模式及结构进行些调整。国泰航空主打高端市场,机票价格也相对较高。近年来随着国际航空业竞争的不断加剧,这家航空公司也面临越来越严峻的市场环境。如果想尽快恢复元气,国泰航空或许可以尝试加码中国内地市场。近期,内地对转机、公务出行的需求在上升,航空公司应紧抓这部分市场需求,增加客源。”

另外,王疆民还分析,面对资金困境,国泰航空也可以考虑进一步释放股权给国内受影响较小、资金实力较充足的航空公司。同时,放下身段,调整航线布局,可针对中低端市场需求加码业务,待疫情过后,再重新回归高端市场。

北京商报记者 肖玮 杨卉

## F 聚焦

# 北京市小学1-3年级15日复课 暑假不延迟

北京商报讯(记者 刘斯文)6月9日,北京市委教育工委副书记、市教委新闻发言人李奕就小学1-3年级和高校非毕业年级返校复课、校外培训机构恢复线下课程和集体活动相关工作安排做了介绍。据悉,北京市小学1-3年级将于6月15日返校复课,预计返校学生约52万人。

自小学1-3年级学生返校复课之日起,校外培训机构可向审批机关书面申请恢复线下课程和集体活动。坚持“自查自评、书面申请、全面整改、公开承诺”的原则有序推进相关工作。

关于高校非毕业年级返校复课安排,李奕介绍,在毕业年级先返校的基础上,综合考虑不同年级学生特点、学校防疫条件、学生实际等因素,循序、次第、错时推进,具体时间由各校认真研判,上报后确定。

截至目前,各高校已研究制定出非毕业年级学生返校工作方案,对于确有需要在本学期返校的学生,学校将一对一通知到每个人。

“北京市中小学春季学期于7月10日结束,7月11日开始放暑假。将结合疫

情特点设计期末考。”李奕表示。目前北京市中小学生在返校后,上课期间还需佩戴口罩。随着气温升高,学校可以按规定使用空调。各校对教学管理做出相应调整。例如将适度缩小课时长度,扩大课间长度,尽可能让孩子到户外活动,在户外保持安全距离的情况下,可以摘下口罩。学前教育阶段,幼儿园老师需佩戴口罩,孩子入园后不佩戴口罩。

据介绍,北京市高三、初三年级学生分别于4月27日、5月11日返校复课,返校学生约12万人。6月1日,高一高二、初一初二、小学六年级学生返校复课,返校学生约44万人。6月8日,小学四五年级约28万人返校复课,截至目前,全市中小学共9个年级返校复课,返校学生约84万人,涉及学校1400余所。

6月8日起,具备开园条件的幼儿园陆续开园,6月8日当天,全市共有近500所幼儿园1万多名幼儿返园。整体平稳有序,对于学生可能出现发热症状的情况,均按规定流程进行排查,截至目前未见异常。幼儿园复园后,市区两级教育部门将联合卫健等部门加大检查力

度,并加强事中、事后监管,确保幼儿安全健康。

在中小学开学后,市级线上学科教学实施平稳顺利,通过5类14家线上平台有效支持学生学习,空中课堂累计上线课程2505节。截至6月8日,北京数字学校官网访问人数为2697.5万人,点播学习6150.3万分钟;通过歌华有线点播学习3274.1万分钟,累计学习观看时长6.49亿分钟。中小学各年级返校复课后,市级线上课程资源将持续提供。

此外,李奕公布了北京市2020-2021学年度中小学校历,第一学期2020年9月1日(星期二)开学;2021年1月29日(星期五)结束本学期工作,共21周零4天;2021年1月30日(星期六)至2月28日(星期日)放寒假,共4周零2天。第二学期2021年3月1日(星期一)开学;2021年7月14日(星期三)结束本学期工作,共19周零3天;2021年7月15日(星期四)至8月31日(星期二)放暑假,共6周零6天。如遇特殊情况,市教委将根据有关规定研究调整校历,报市委市政府、教育部批准后及时发布。

# 海南试点开放第七航权方案出炉 每航线每周最高7班

北京商报讯(记者 蒋梦惟)海南确认将实施更加开放的航空政策后,立即就引发热议。6月9日,民航局印发了《海南自由贸易港试点开放第七航权实施方案》(以下简称《方案》)并对其进行了解读,正式确定了这个被业界称为“含金量”颇高的自贸港民航运输开放政策的实施路线图。

根据《方案》,民航局将在海南自贸港分阶段、分步骤试点开放第七航权,在现有航权安排之外,鼓励并支持指定的外国空运企业在海南省具有国际航空运输口岸的地点经营第三、四、五航权以及试点经营第七航权的定期国际客运和/或货运航班,第七航权航班每航线客、货总班次最高每周分别为7班。海南省已开放的第三、四、五航权航班无班次限制。

第七航权即指某国或地区的航空公司完全在其本国或地区领域以外经营独立的航线,在境外两国或地区间承运客货的权利。根据本月初中共中央、国务院印发的《海南自由贸易港建设总体方案》,我国将支持在海南试点开放第七航权,允许相关国家和地区航空公司承载经海南至第三国(地区)的客货业务。

就此《方案》明确,指定的外国空运企业经营上述第三、四、五航权航班时,可根据双边航权安排规定的航线表及运力额

度,在海南与中国境内除北京、上海、广州以外的具有国际航空运输口岸的地点之间行使客运中途分程权;而指定的外国空运企业经营上述第七航权航班时,在海南与中国境内的其他地点之间无串飞或中途分程权。

此外,在《方案》解读中,民航局还明确,第七航权试点开放政策的使用主体为外国空运企业,不包括中国香港、澳门、台湾地区的航空公司。

值得注意的是《方案》强调,外航经其所在国指定和民航局确认后,要按照现有规定,向民航局或民航地区管理局申请运行合格审定、航线经营许可、航班时刻和预先飞行计划。在安全监管方面,由民航中南地区管理局及其派出机构对外航安全运行情况进行监督检查。未达到安全运行要求的,按照有关双边航空安全协定和民航运行管理规定采取运行限制措施。

在资深民航专家蔡琦看来,第三、四航权是航空企业进行国际客、货运输的基本商业活动权利,但第五航权和第七航权一般很难开放,特别是后者。政策松绑后,势必会有航企跃跃欲试,但同样,在行业竞争不断加剧的过程中,航企在争夺更大市场份额、保持盈利水平方面的难度也会越来越大。”