

“迫降”百天之后： 独家对话三大国际航企

维克多维尔，美国加州西南部的一个小城，因处于沙漠湿度低而成为最佳的飞机“坟场”之一。如今，在维克多维尔干燥的阳光下，约400架闲置的飞机整齐排列，机身闪闪发亮。自2月底疫情在全球暴发以来，航空业已经在困境中挣扎了近百日。在接受北京商报记者独家采访时，达美航空、联合航空、阿联酋航空三大国际航空巨头给出了对现状的描述以及未来的预测。“飞机只有在天上才能赚钱”，这是美国西南航空创始人赫伯特·凯勒尔的名言。如今，对于上万架飞机而言，再次冲上云霄早已变成了一种无期限的奢望。

突袭

达美航空没想到，15年后，会再一次被黑天鹅的阴影笼罩。

1月14日，达美航空不负众望，2019年的财报让其再次蝉联全球最赚钱的航空公司。47.67亿美元的净利润同比大增21%。

年初沉浸在赚钱喜悦中的不止达美航空。除了西南航空净利润微降了6.69%之外，美国航空和联合航空的净利润分别大增了19.41%和41.33%。

“随着我们进入2020年，旅行需求健康，达美航空有望再创一年强劲业绩。”在年报后发布的声明中，达美首席执行官艾德·巴斯蒂安对2020年充满期待。2019年财报发布后的第三天，达美航空的股价也达到了历史最高点——61.6美元/股。

反转总是来得太快。2月底，疫情在亚洲地区呈现暴发之势，达美航空的股价急转直下。彼时，就连股神巴菲特也在抄底，斥资约4530万美元增持了超过97.6万股的达美航空股票，平均每股46.4美元。

但事实再次打脸，欧洲开始“沦陷”。眼看形势不对，美国总统特朗普抛出一纸欧洲旅行禁令，为期30天。而这一纸禁令，也宣告了航空业大萧条的开始。仅3月11日当天，航空类股票包括达美、美国航空和美联航都下跌了超过4.3%。

3月16日开始，大规模的停航拉开了帷幕。以达美航空为例，亚特兰大到阿姆斯特丹、伦敦、巴黎，以及底特律到阿姆斯特丹、纽约到伦敦等航线的航班缩减为每日一班。

“达美航空今年二季度运力显著下调。与去年同期相比，总体运力下调85%。其中，美国国内航班运力下调80%，国际航班运力下调90%。”达美航空相关负责人告诉北京商报记者。

当多米诺骨牌倒了第一块，不用怀疑，大规模的倒下只是迟早的事。

欧洲的航空公司一样无奈。汉莎航空削减95%的运力，停飞了700架飞机；法荷航、挪威航空、芬兰航空、IAG集团的运力分别削减了90%、85%、90%、75%。

平流层不再繁忙，全球碎裂成一块块连不上的孤岛。

瘫痪

天空和大海，在人类的发展史中，总是和征服、勇气等词紧密相连。前者，在哥伦布时代，达到了前所未有的巅峰；而后者，虽然从古埃及、古希腊时代就有了相关的神话记载，但直到117年前，莱特兄弟的“飞行者”才让梦想照进了现实。

国际航协(IATA)的数据显示，全球航空公司的机队规模从2014年的2.5万架增加至2019年的2.9万架，增长幅度约为16%。根据IATA最新年度统计报告，2018年，总计44亿人次旅客搭乘飞机出行。

但今天，全球航空业几乎是全线瘫痪。多余的运力无处安放，那些废旧的跑道和航空中心成了飞机们最好的去处。作为全球第二大航空公司，达美航空称，已经将650架飞机停场。

在亚利桑那州的马拉纳Pinal Air Park，就有至少50架达美航空的飞机。这只是马拉纳Pinal Air Park存储量的1/5。经营Pinal Air Park跑道和仓储业务的Ascent Aviation Services首席商务官斯科特·巴特勒表示，自3月以来，公司已在该处放置了约250架飞机，约占整体存储能力的85%。

而马拉纳也不过冰山一角。旅游数据和分析公司Cirium称，目前在全球停放了约1.7万架喷气式飞机，约占所有商业客机的2/3。

“飞机只有在天上才能赚钱”，这是美国西南航空创始人赫伯特·凯勒尔的名言。为此，西南航空曾使出浑身解数，致力于节省飞机的地面时间。

现在，则没有这个必要了，跑道上排列整齐的飞机成了航空公司的成本累赘。

中国民航管理干部学院教授刁伟民告诉北京商报记者，飞机停飞之后，相关的维护工作仍是必需，这与汽车类似，但飞机对维护的要求更高。因此，除了正常的融资租赁费用之外，维护、停放、仓储费用都是比较大的开支。

现在汉莎每停运一小时，就会损失约100万欧元的现金储备。达美航空也在迅速损失现金，其一季度3月底每天现金损耗量为1亿美元。

而在蝉联全球最赚钱航司3个月后，达美航空收获了五年来首次亏损的季度财报，净



疫情以来申请破产保护的部分航空公司

到今年底前，全球航空业的债务将增至5500亿美元，较今年初增加1200亿美元

数据来源：国际航空运输协会(IATA)

亏损5.34亿美元，去年同期为盈利7.3亿美元。而以节省成本著称的西南航空也迎来了九年来的首亏，净亏损9400万美元，上年同期净利润3.87亿美元。

“阿联酋航空因疫情受到的影响预计达35亿欧元。”在回复北京商报记者的采访时，阿联酋航空方面表示。同时，在控制成本方面，阿联酋航空集团也采取了一系列措施，包括推迟或取消自由裁量范畴支出、鼓励员工带薪或无薪休假、暂时降低阿联酋航空集团大部分员工的基本工资等。

几乎没有哪家逃过了一季度的亏损漩涡，二季度更是不抱希望。达美航空坦言，二季度的预期收入将同比减少90%。

分水岭

活下去，是目前所有航司唯一的念头。但不是每一家都能成为幸运儿，在前所未有的冲击面前，行业已经走到了分水岭。

对于那些大而不能倒的航空巨头们，自救尚有余力，政府也有救助的耐心。根据达美航空的说法，公司正在控制成本支出，除停场650多架客机之外，也让MD-88、MD-90、B777客机提前退役，高层管理人员无薪或减薪，员工进行自愿无薪休假等。达美航空的计划是在6月底前将每日现金消耗量削减50%。

同时，美国政府也伸出了援手，特朗普发布的2万亿美元救助计划中就有580多亿美元花在了航空业身上，这几乎是有史以来最大的航空公司救助计划。

“航空运输业是国家战略性的产业，涉及到国防安全、国际竞争力方面，代表着国家的实力。由于产业具有特殊性，因此大多数国家都会予以救助帮助其渡过难关，特别是本国

的旗舰航空公司，不可能让它倒下去的。”刁伟民表示。

同样的，在德国，作为德国第一大航空公司，汉莎航空则用至少20%的股权换得了90亿欧元的救命钱；在法国，法航-荷航集团与法国航空公司也将获得来自政府70亿欧元的资金援助。

相较之下，本就负债严重且现金流吃紧的中小型航司早就支撑不住了，其成本线运行的模式也注定了抗风险能力较低。早在大面积停航之前，3月5日，在向英国政府申请救助未果之后，欧洲最大的支线航空公司英国弗莱比航空正式申请破产保护，成为首家受疫情影响而破产的航空公司。

而后，申请破产的名单越来越长，迈阿密国际航空、维珍澳大利亚航空、毛里求斯航空、南非航空……据不完全统计，今年2月以来，全球共有17家航空公司申请破产或倒闭。

“目前世界航空市场已经形成了垄断竞争的结构，几家巨型航空公司和中小航空公司并存状况已经形成”，对外经贸大学国际经济研究院院长桑百川坦言，汉莎航空在国际航空业包括欧洲航空业中都具有举足轻重的地位，政府提供相应救助和支持是否意味着未来官方持有一定股权之后会提供更多支持和帮助，从而对不能获得帮助的企业来说可能形成特殊资源，这个问题可能会影响市场竞争结构。

后遗症

当然，即使是有自救或者他救之法，仍没有谁可以掉以轻心，因为黑暗注定还会很长。如今的这一幕，对于达美航空来说，似曾

相识。15年前的9月，根据美国《破产法》第11章，达美航空正式进入破产保护。

那是“9·11”事件带来的后遗症。对于航空安全的担忧让美国各大航司经历了客流量下降、盈利下滑的压力。之后，联合航空、美国航空等多家航空公司都曾提出了破产保护。而2004-2005年油价的飙升，更是雪上加霜。2004年，达美航空亏损了62亿美元。

之后，达美航空重组机队、控制燃油成本、加大产品投资，通过种种手段，在几年后才终于走出了破产保护的阴影。

“此次疫情对于航空业的冲击，远超过2008年金融危机和9·11事件”，刁伟民表示；“9·11”之后，民众的出行信心受到了很大打击。而这次影响的范围更大，恢复期会比较漫长。国际航空业相关组织预计，可能需要4-5年才能恢复到2019年的正常水平。

伴随着全球各国陆续重启经济，航空公司早就已经蠢蠢欲动。达美航空表示，正在增加其6月航班数量，主要是在亚特兰大、纽约以及枢纽之间；部分国际航线和美国国内主要航线正在恢复运营”。

联合航空则表示，前往欧洲各地城市的旅行需求温和增长，因此从华盛顿和旧金山枢纽出发的跨大西洋服务不断增加；并重新开通了东京、香港、新加坡和首尔的服务，来应对返程及通过转机到达其他地区的需求。

阿联酋航空也开始陆续恢复航班，回应称，自5月21日起，已经恢复了前往伦敦等9个目的地的定期客运航班服务。

“尽管我们7月的日程安排有一丝好消息，预计将下降约75%而不是现在的90%，但与去年底相比，旅行需求的差距仍然很大，对我们的财务影响依然严峻。”在回复北京商报记者的采访时，联合航空相关负责人坦言。

达美航空也表示：“我们预计，民航业完全复苏可能需要2-3年时间”。阿联酋航空也表达了类似的想法：“我们预计旅行需求或许需要18个月才能缓慢复苏，国际旅行要达到疫情前的水平可能需要三年时间。”

站在悬崖边上，航空公司们最期待的，一定是在夏天到来之前，疫情能退却。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

骚乱蔓延70城 美国经济重启再遇拦路虎

“黑人之死”引发的骚乱已经到了第六天，事态仍旧没有停息的趋势，反而愈演愈烈。如今大规模抗议活动已经蔓延至美国70多座城市……“黑人之死”宛如一个导火索，将美国社会积压的种族矛盾连根拔出。而当人群越聚越多，当示威无限蔓延，当打砸成为常态，美国刚刚按下的经济重启键或许又要再度关闭了。

事态正朝着失控的方向疾驰而去。为应对日益升级的暴乱活动，当地时间5月31日，美国得克萨斯州州长格雷格·雅培宣布，全州进入灾难紧急状态。此前一天，得克萨斯州达拉斯市的抗议活动在开始后的几个小时便升级为暴力活动，在此期间，发生了许多抢劫事件和故意破坏行为，警方逮捕了100多人。

得克萨斯州是最新一个进入紧急状态的州，但谁也说不会不是最后一个。截至当地时间5月31日，全美24个州与华盛顿特区动用了国民警卫队，40座城市与华盛顿特区宣

布周日夜间实施宵禁，此外，已有3个州宣布进入紧急状态。而这始于明尼阿波利斯的抗议活动也已经一路蔓延至科罗拉多州的丹佛、田纳西州的孟菲斯、得克萨斯州的休斯敦乃至纽约、华盛顿等70多座城市。在此之前，白宫一度因此紧急封锁，CNN总部大楼也不幸被砸。

“我不能呼吸”黑人的命也是命”没有正义，没有平静”，这些标语、口号随着示威的人群蔓延在美国各地。几天前，明尼阿波利斯市，美国黑人乔治·弗洛伊德因为被怀疑使用

了20美元假币被三名警察逮捕，其中一名白人警察用膝盖压住他的颈部数分钟之久。之后弗洛伊德陷入昏迷，送医急救后不治身亡。这场“黑人之死”彻底激化了美国社会的种族矛盾，示威一发不可收拾。

美国种族歧视本不是什么新鲜话题，但目前背景下的“黑人之死”却将这一问题更痛苦地推向了世人面前。中国现代国际关系研究院美国研究所助理研究员孙成昊称，这次冲突最主要的原因就是疫情和种族歧视混在了一起。在疫情影响下，美国不同族裔受到的冲击是不同的，少数族裔尤其是非洲裔美国人的工作本就相对低端一些，因此很多人受疫情影响失业。此外，很多非洲裔美国人聚居环境都比较恶劣，医疗资源又相对稀缺，因此导致他们面对疫情的时候很难保持社交距离。最后，也有媒体称，非洲裔美国人高血压、心脏病之类的基础疾病比较常见，虽然是一个表象，但深究起来还是因为他们的生活状

况乃至医疗水平等没有跟上。

“这些问题可能平时没什么，但在疫情下就显得特别突出，包括他们在经济方面的捉襟见肘，接受教育的水平和机会跟其他族裔比都是不公平的，所以整体来看，少数族裔尤其是非洲裔美国人面对新冠疫情是非常脆弱的，他们已经有很大不满了；黑人之死”只是一个导火索，把一连串结构性的问题带了出来，包括贫富差距，包括工作、教育、医疗机会的不平等，这些问题全都被连根拔出。”孙成昊称，如果美国政府或者州政府能够给出反应，比如给警察适当的处分是能够平息这次冲突的，但其背后的问题根本无法解决；“黑人之死”更多变成了一种平权运动，目前美国社会还是存在这种不平等，甚至上升到了贫富差距，是社会阶级差距过大、少量人掌握大量财富的社会问题。

而眼下，美国正在努力重启经济，而骚乱带来的聚集很可能为这一进程再添一道阻

碍。随着示威的逐渐升级，不少巨头公司也开始对门店的运营作出调整。当地时间5月31日，亚马逊缩小了位于芝加哥、洛杉矶等城市的配送范围，并且进行了路线的调整，苹果公司已关闭全国大部分的线下商店，超市零售商Target也在全美各大城市陆续关店。而在上周，苹果刚刚提到，美国271家门店中会有130家在上周末重新开业。

孙成昊称，美国多个主要城市都出现了大量人员的聚集，这将带来两个方面的效果。第一，有些人群情绪激昂之下可能也顾不上戴口罩了，防护措施宣传措施本身在这些人群中也不到位，可能导致疫情再次传播。第二，这些活动已经严重扰乱了社会经济活动，有些城市已经准备复工复产了，但现在又开始宵禁，无论是餐饮还是娱乐业，被打砸的那些商铺肯定会蒙受非常大的经济损失，短期内可能也没有重新开张的计划，这些都会对经济产生一定影响。北京商报记者 杨月涵