



新闻稿

## 国际航协：航空公司无力削减更大成本保就业

**2020年10月27日，日内瓦** —— 国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）最新分析报告显示，航空运输业已无力通过大幅削减成本来支持急剧的现金消耗，避免破产并在2021年保住工作岗位。国际航协再次敦促政府采取救助措施，维持航空公司的财务状况和避免大规模裁员。国际航协同时还呼吁在飞行前进行新冠病毒检测，开放边境并确保旅行而无需隔离。

基于2020年第四季度需求开始复苏的预期，与2019年行业收入8,380亿美元相比，国际航协预计2021年行业总收入将下降46%，高于此前预计的降幅，即29%。然而，由于新的疫情爆发，以及政府继续采取旅行限制，包括关闭边境和隔离措施，复苏将被推迟。国际航协分析报告称，与2019年相比，2020年全年的运输量将下降66%，12月份的需求将下降68%。

国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克先生（Alexandre de Juniac）表示：“2020年第四季度行业将极其艰难，如果边境持续关闭、入境仍采取隔离措施，2021年上半年几乎难有明显好转。如果没有额外的政府财政援助，按目前的烧钱速度，航空公司现金储备中位数只能维系在8个半月，收入萎缩的速度高于我们削减成本的速度。”

尽管航空公司已经采取了大刀阔斧的措施来降低成本，至少在短期内，约50%的航空公司成本是固定或半固定的。成本下降的速度赶不上收入下降的速度。例如，76家航空公司的抽样调查显示，第二季度运营成本同比下降48%，而营业收入跌幅高达73%。

此外，由于航空公司减少了运力（可用座公里，或“ASKs”）以应对旅行需求的下降，单位成本（可用座公里成本，或“CASK”）上涨了，因为可以“分摊”成本的座位公里数更少。第三季度的初步结果显示，与去年同期相比，单位成本上涨了40%左右。

展望2021年，国际航协预计，要实现盈亏平衡并抵消现金消耗，单位成本将比2020年的平均单位成本低30%，这种幅度的削减史无前例。

分析报告的论据如下：

- 随着国际需求下降近90%，航空公司已经停飞了数千架长途客机，并将业务尽可能转为短途飞行。然而，由于平均飞行距离大幅下降，需要更多的飞机执飞短途航线。因此，与2019年1月相比，运力（ASKs）下降62%，但执飞机队仅下降21%。
- 全球约60%的飞机是租赁的。虽然航空公司从出租方得到了一些折扣，但飞机租赁成本在过去一年下降了不到10%。
- 至关重要的是，机场和航空导航服务供应商应避免成本增加，以填补依赖于危机前运输水平的预算缺口。由于航班和旅客减少，基础设施成本大幅下降。基础设施供应商可以削减成本、推迟资本支出、在资本市场借贷以弥补损失或寻求政府的财政救助。
- 2019年燃油价格下跌42%是唯一的利好消息。但随着经济活动的增加，燃油需求量预计将在明年上涨。
- 虽然国际航协不提倡裁员，但要保持去年的劳动生产率水平（ASKs/employee），则需要裁员40%。为了将单位劳动力成本降至近年来的最低水平，行业还需在2020年第三季度的基础上继续裁员和减薪52%。



- 即使劳动力成本前所未有的大幅削减，2021 年的总成本仍将高于收入，航空公司将继续烧钱。

“2021 年，航空业在成本方面几乎没有什么好消息。即使我们最大限度地削减成本，行业的财务表现仍然不会向好。”德·朱尼亚克先生说。

“这是不祥之兆。危机笼罩下的每一天，失业和经济破坏的可能性都在增加。除非政府迅速采取行动，否则约有 130 万个航空公司的工作岗位将面临风险，并引发多米诺骨牌效应，从而威胁到航空业 350 万个就业机会，而整个经济体中有 4,600 万人的工作是由航空业支撑的。此外，航空连通性的丧失将对全球 GDP 产生巨大影响，威胁到 1.8 万亿美元的经济活动。各国政府必须采取坚决行动，避免这场迫在眉睫的经济和劳工灾难。必须采取更多的财政救助措施，必须采用系统化的新冠病毒检测措施，在无需隔离的情况下安全地重新开放边境。”德·朱尼亚克先生强调。

[查阅亚历山大·德·朱尼亚克先生演讲稿](#)

查看 [新冠肺炎疫情危机下“是否能够通过缩减成本使行业现金得以正增长”](#) 演示文稿 (PDF)

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 290 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 82%。