

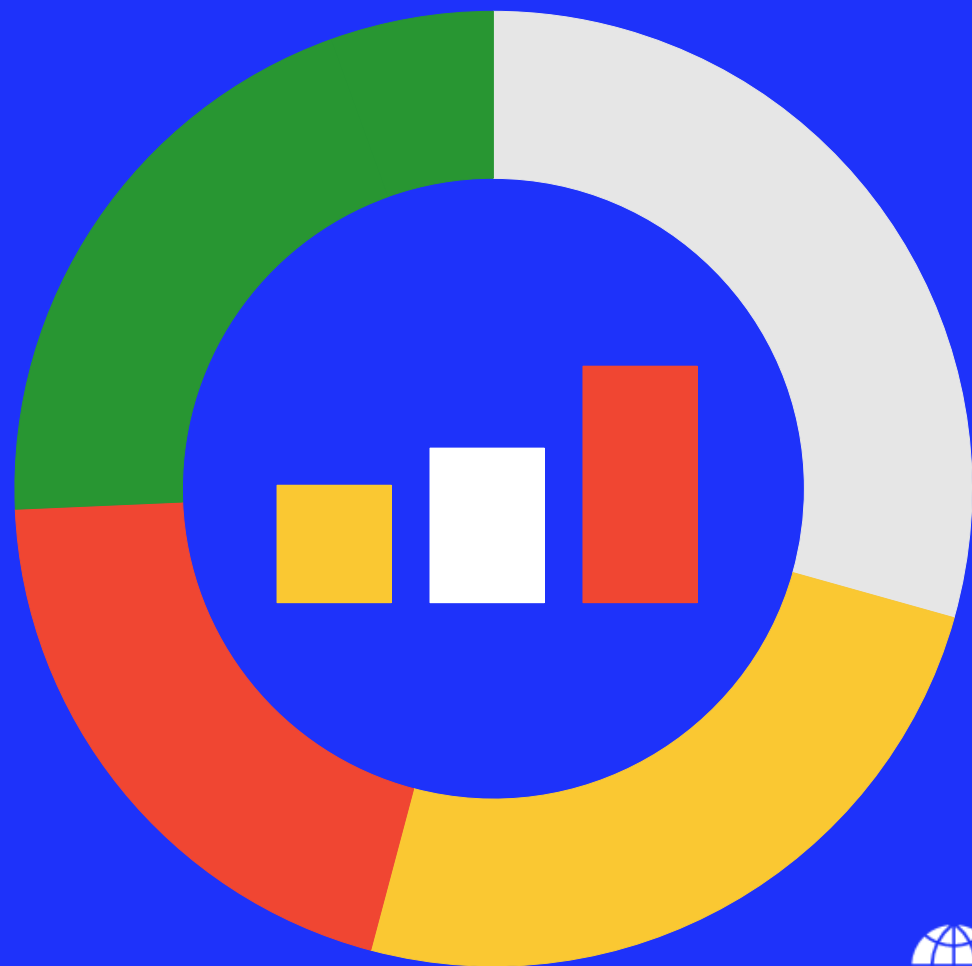
COVID-19

灵活性将是重启第一年
成功的关键

Brian Pearce

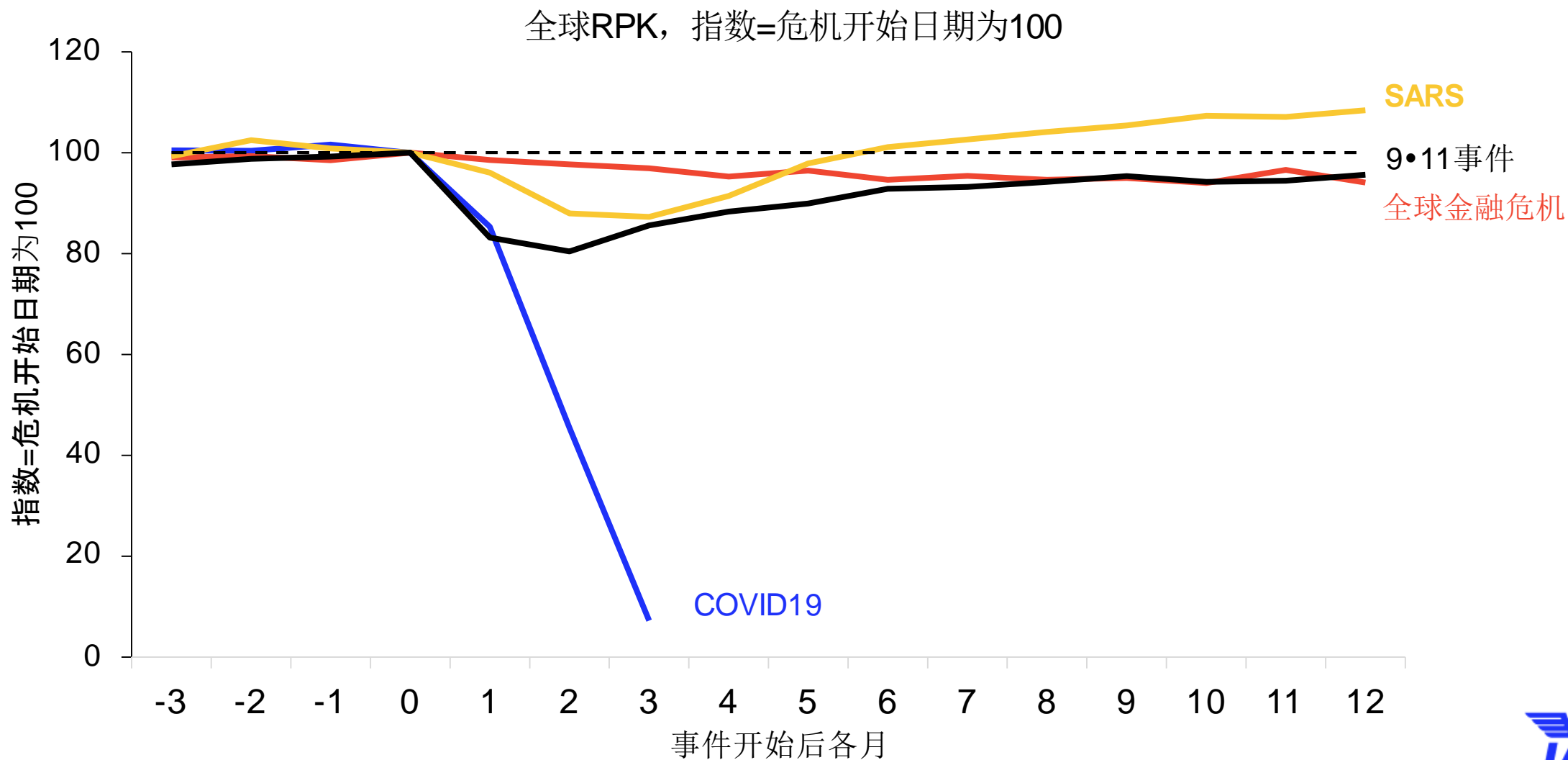
首席经济学家

2020年6月16日



COVID-19影响的深度远远超过以往的危机

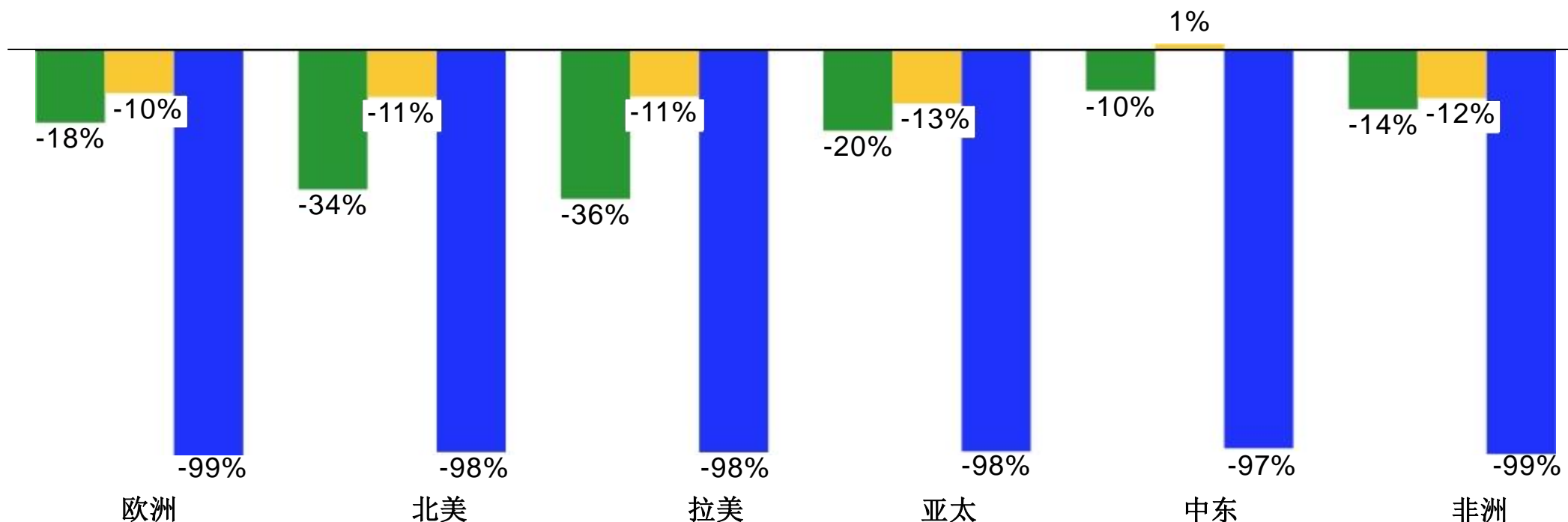
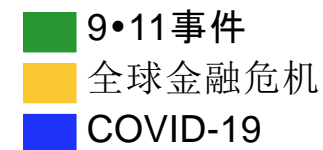
9·11事件和SARS之后RPK分别下降了20%和12%，而2020年4月RPK下降了95%



以前的危机允许转移到更强劲的地区

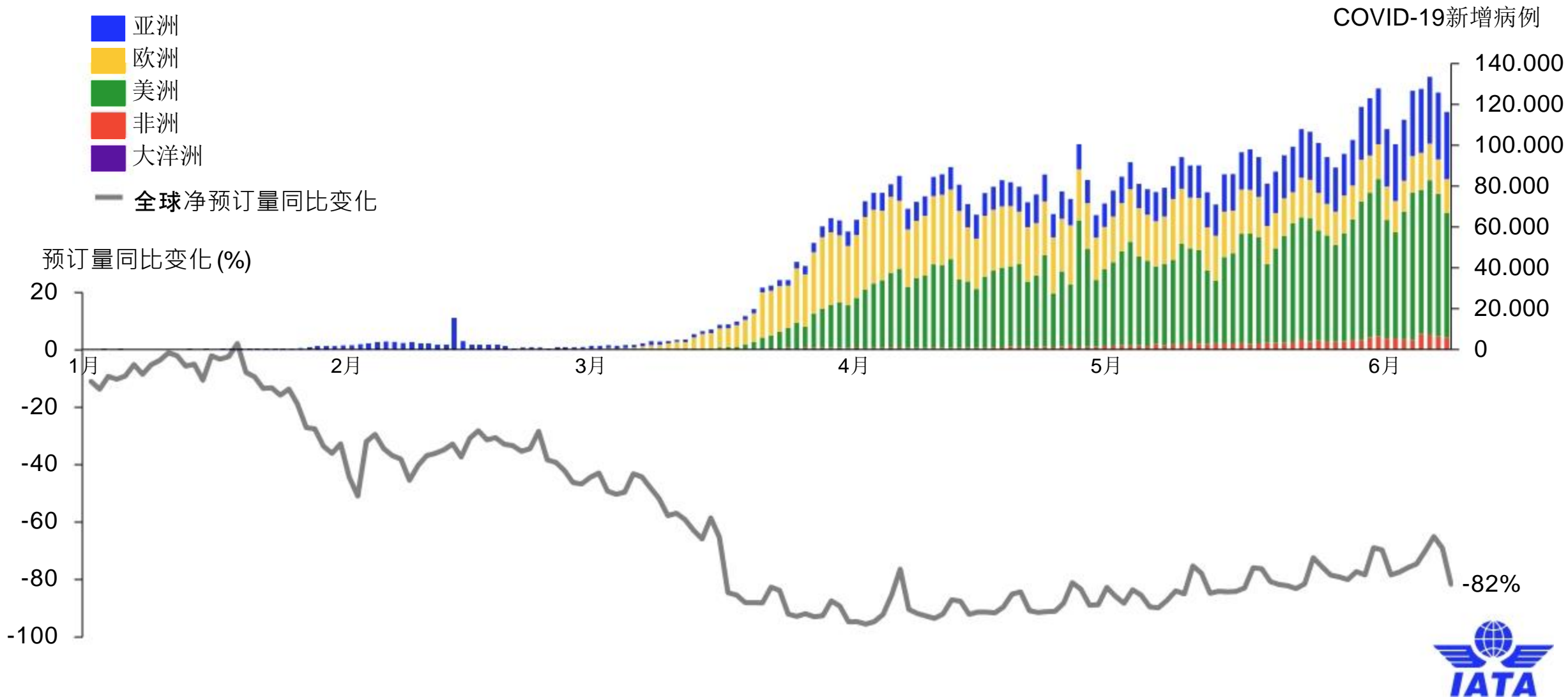
这次不可能这样灵活地部署机队

9·11事件后、全球金融危机期间和COVID-19暴发后，国际RPK的最大月度同比降幅



COVID-19第一波远未结束&预订量低迷

航空公司不能确切地确定冬航季的航班计划



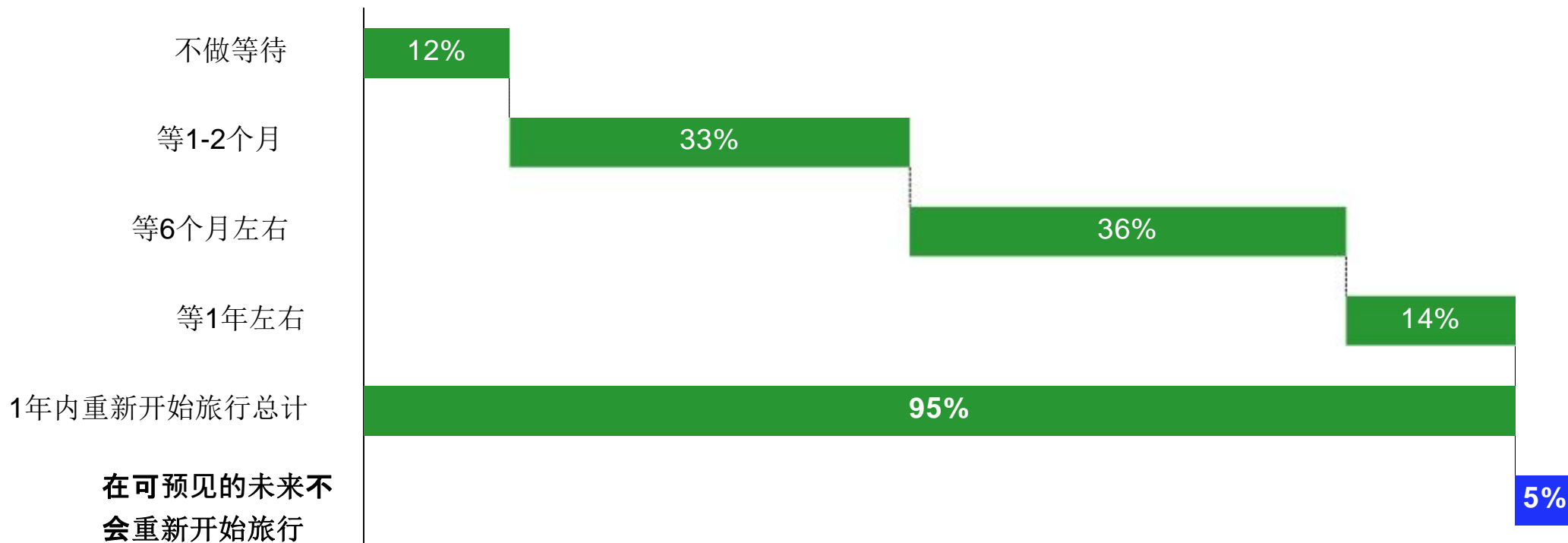
资料来源: IATA Economics 根据 DDS 和 ECDC 的数据所作的分析



最新调查显示旅客更加谨慎

现在只有45%的人会在1-2个月内乘坐飞机。之前的调查显示60%。

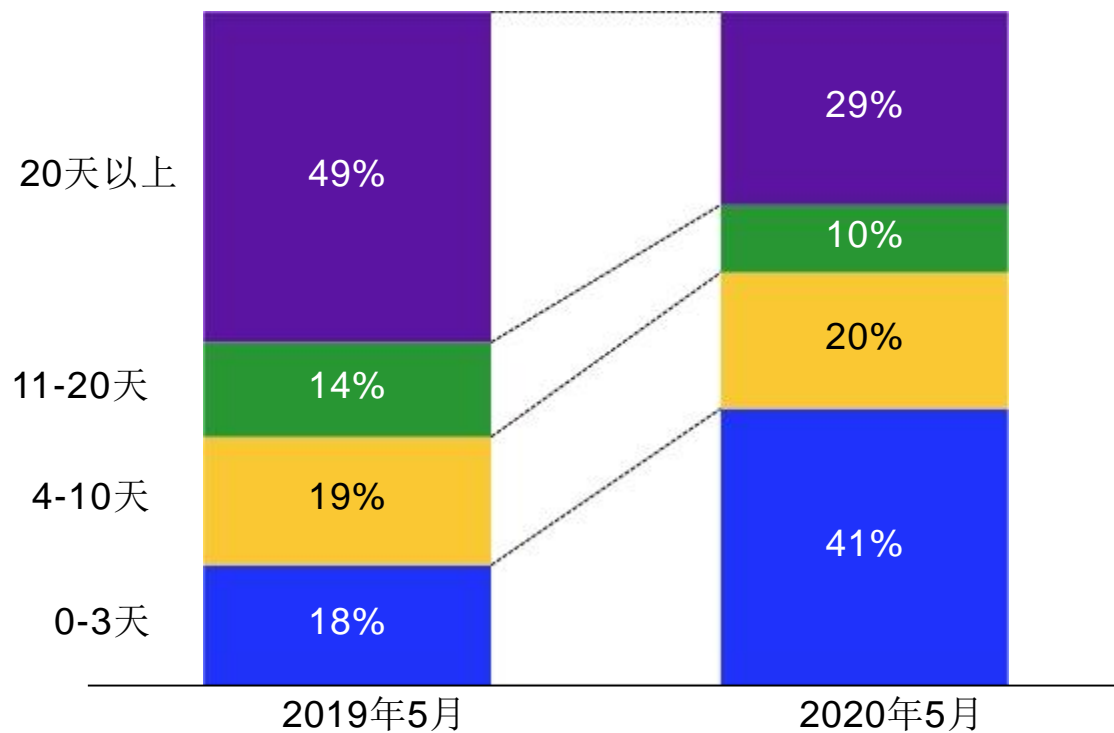
一旦疫情平息下来，你会等多久(如果有的话)才会恢复通常的旅行计划？



在提前预订方面，航空公司的前景更加黯淡

旅客预订机票的时间要晚得多。41%仅提前0-3天。

2019年5月与2020年5月全球预订中预订时间与旅行时间之间的天数的对比情况

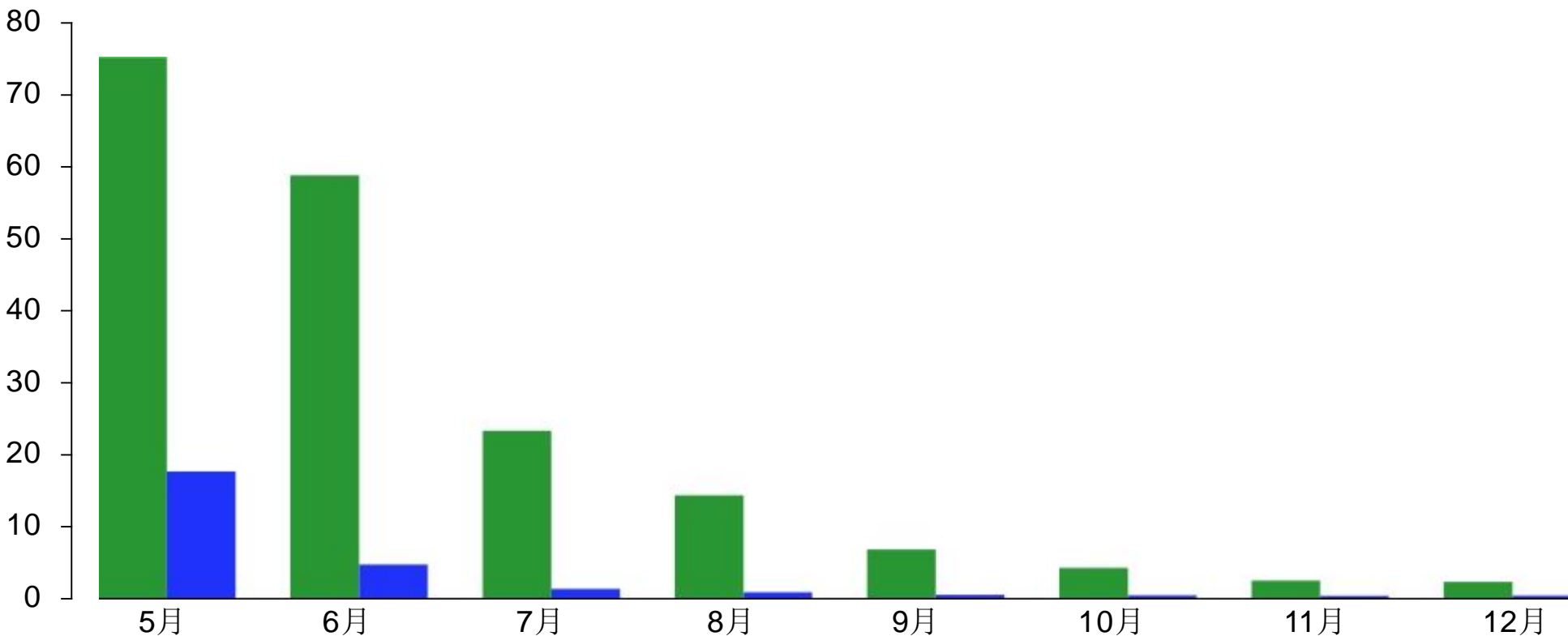


即使在夏季的几个月里，也无快速恢复旅行的迹象

航空公司现在必须确定冬航季的航班计划，但需求可见性为零

2019年5月与2020年5月净预订量(售出的机票减去退票)的对比情况，按旅行的月份列示

预定量(百万)



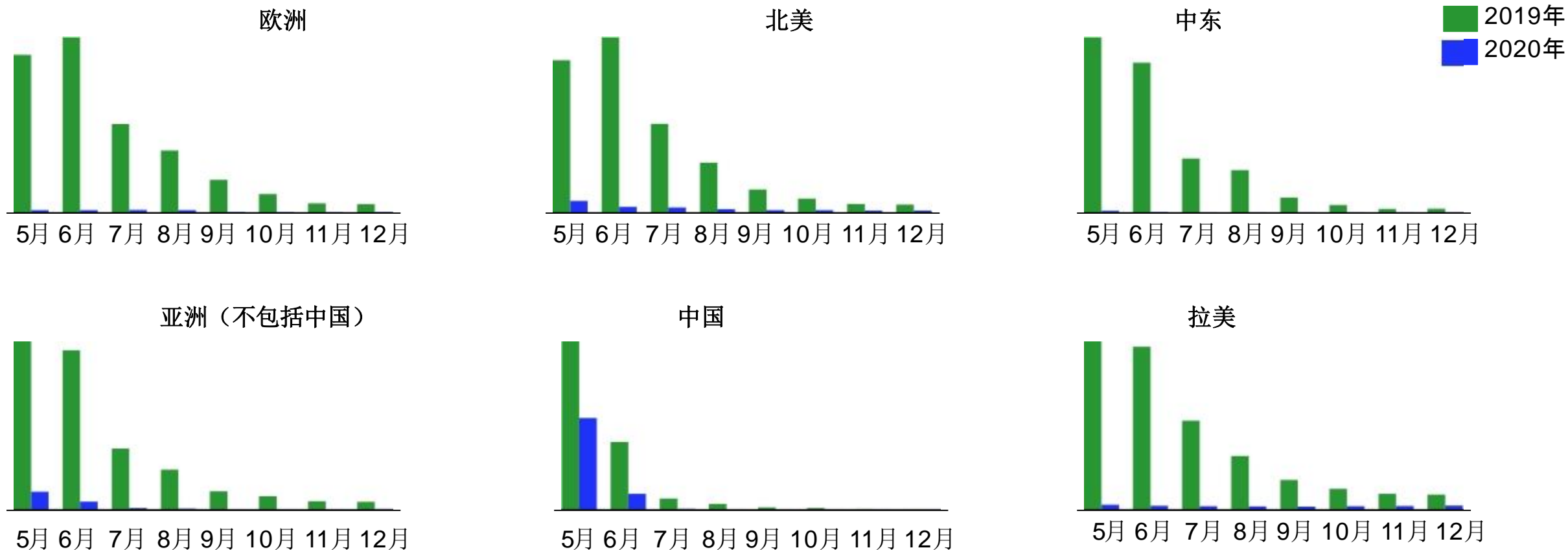
■ 2019年
■ 2020年



各地区普遍缺乏需求可见性

航空公司几乎没有依据可用来规划网络的重启

2019年5月与2020年5月针对未来几个月旅行的净预订量(售出的机票减去退票)的对比情况，按地区列示

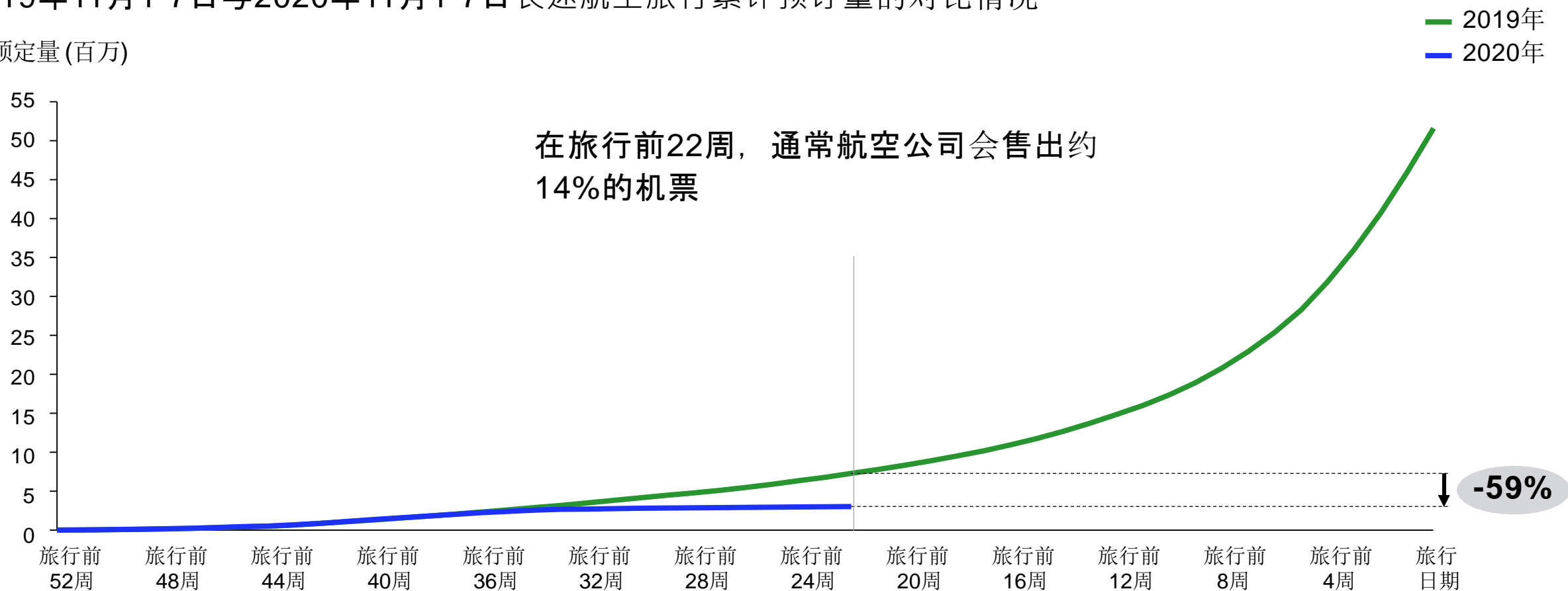


对长途旅行的需求仍然接近于零

通常情况下，航空公司现在会售出冬航季14%的票

2019年11月1-7日与2020年11月1-7日长途航空旅行累计预订量的对比情况

预订量(百万)

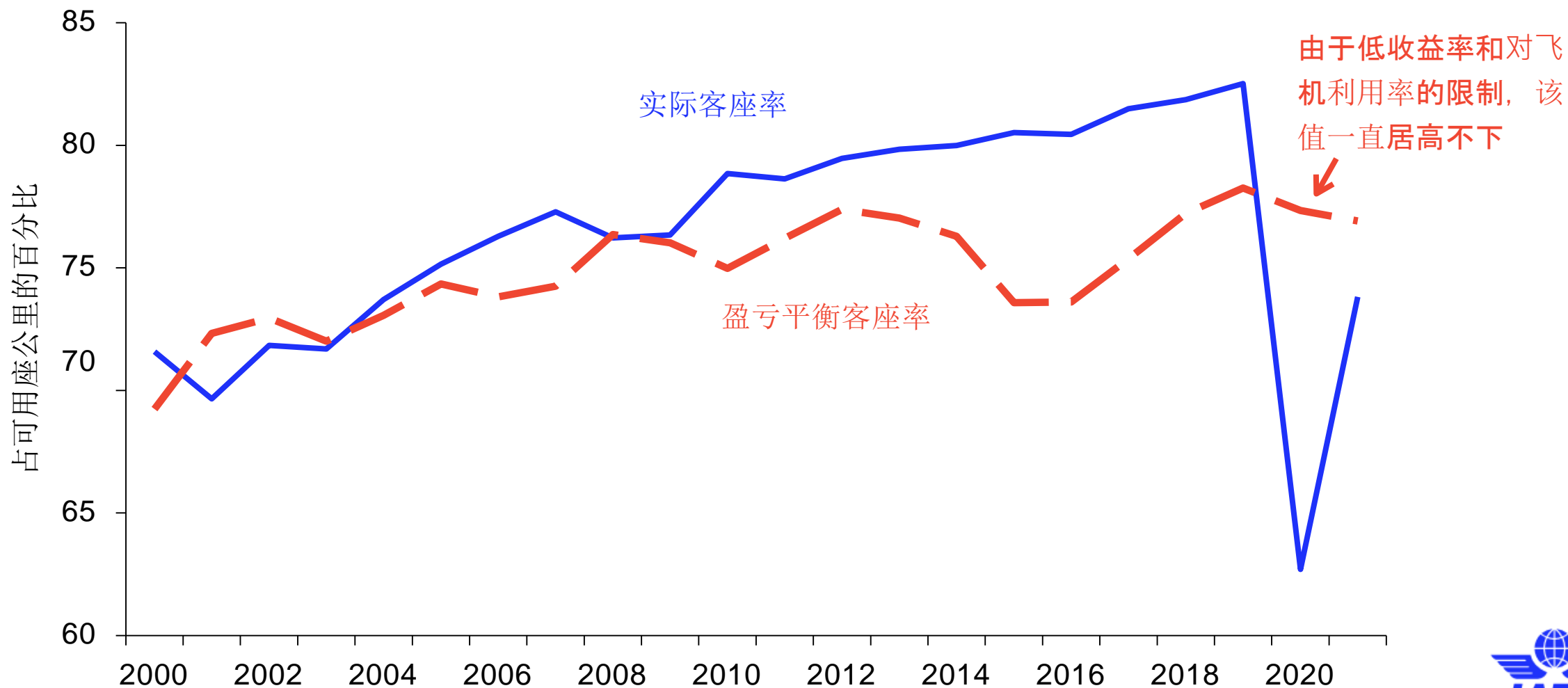


资料来源：IATA Economics根据DDS的数据所作的分析

载运率可能保持在远低于盈亏平衡的水平

如果无法灵活地安排航班计划，航空公司将无法填满座位

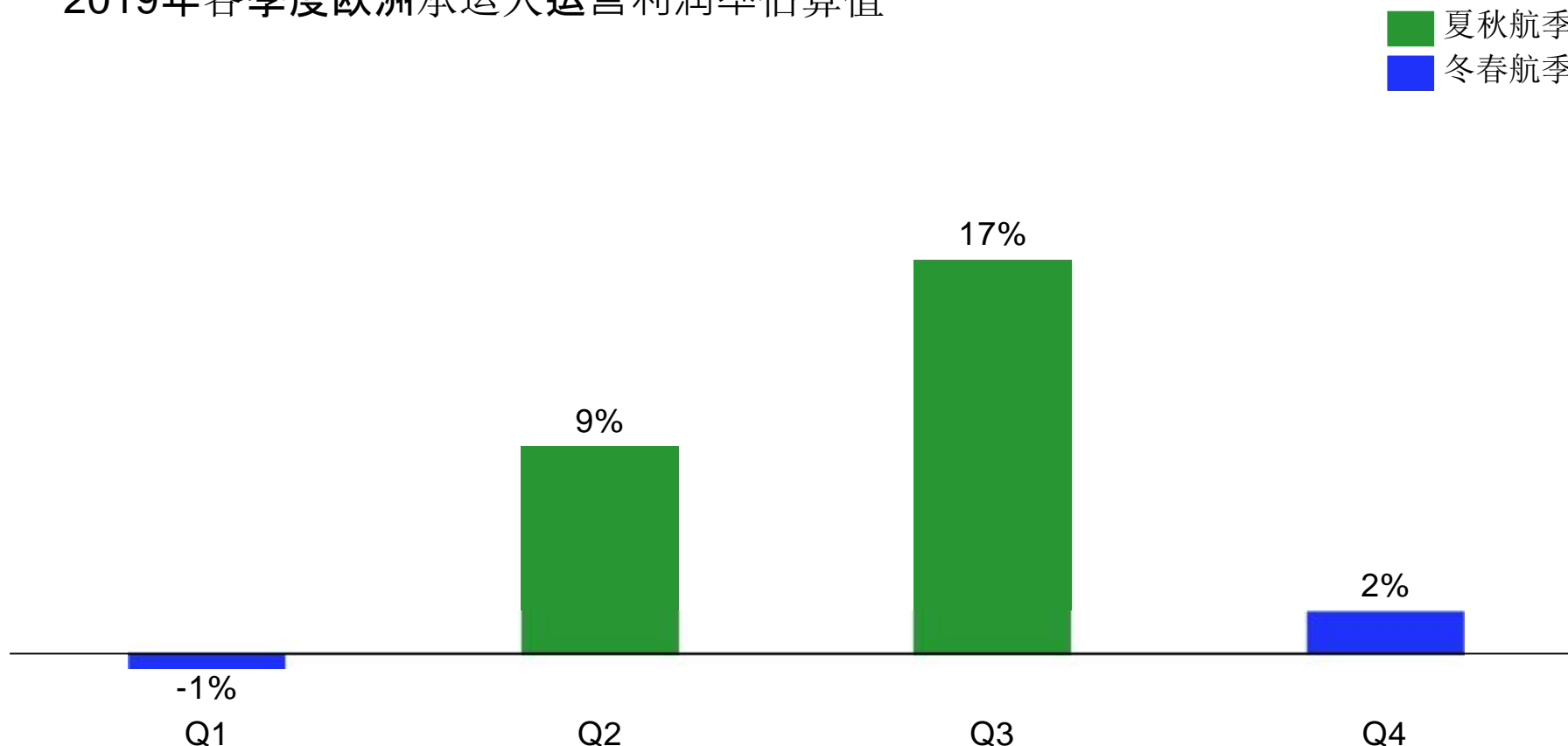
行业平均盈亏平衡客座率和实际客座率，占可用座公里的百分比



夏航季现金流不足加剧了脆弱的局势

航空公司的业务呈季节性特征，冬航季的现金流总是很疲软

2019年各季度欧洲承运人运营利润率估算值

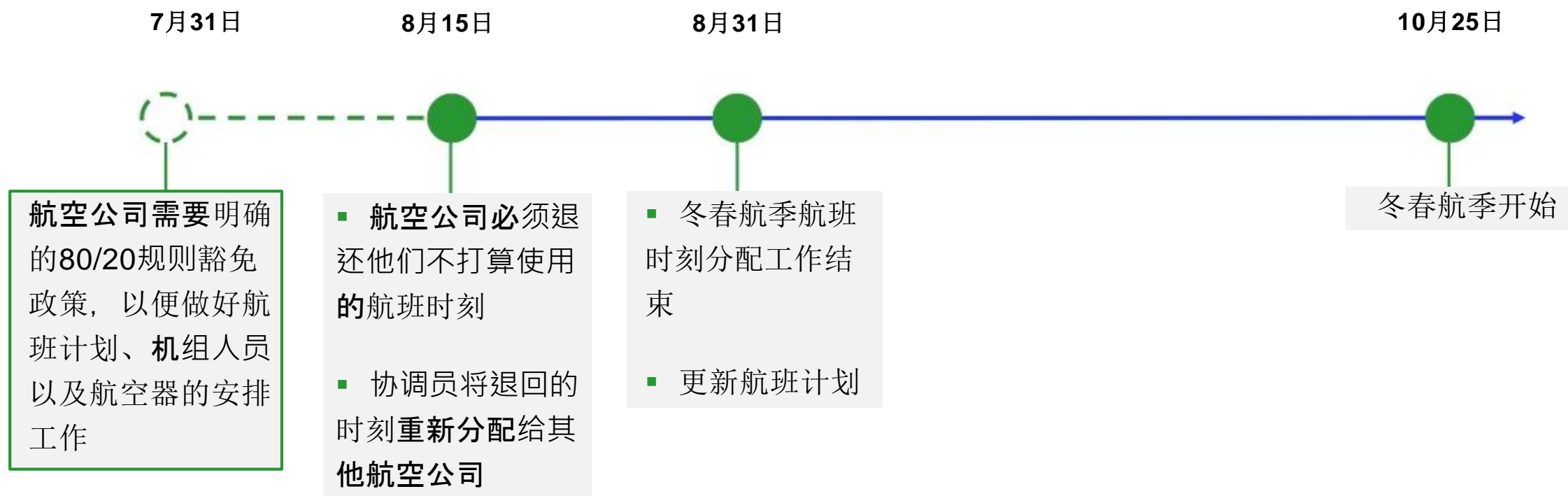


2020年航空公司预计将净亏损840亿美元，这些亏损集中在这两个季度，而航空公司每年获得的利润主要是在这两个季度创造的。



在冬春航季生存下来的关键是灵活性

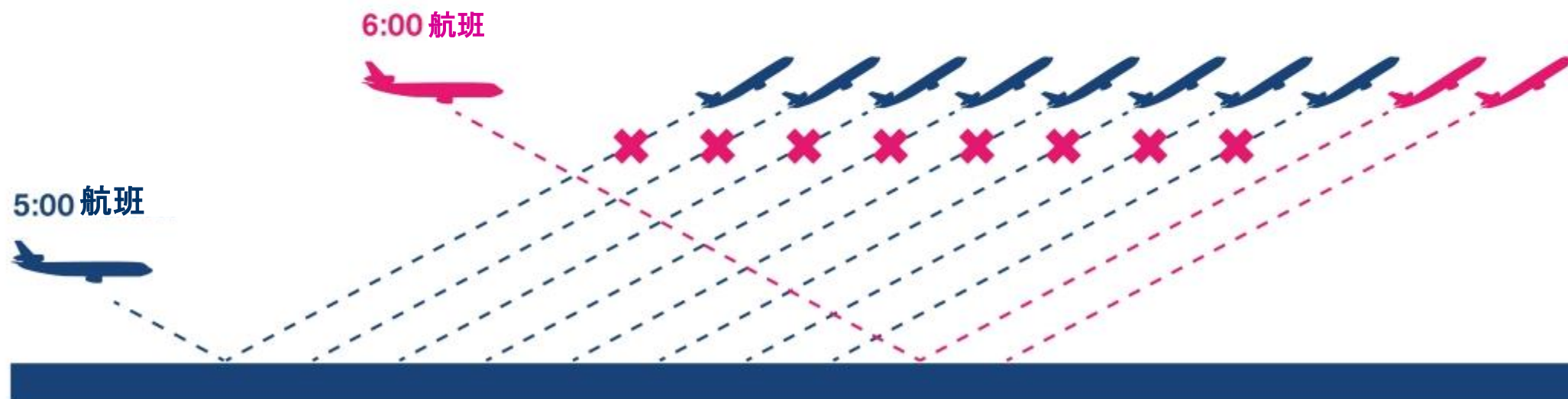
需要延长对80/20航班时刻规则的豁免，以提供必要的灵活性



如果失去航班时刻，长途航班可能无法恢复

枢纽机场由于航班集群，要求在两端各有一定的航班时刻

在枢纽机场，清晨抵达的航班可以让旅客转乘大量的航班。如果由于宵禁到港航班必须被安排到更晚的时间到达，很多旅客将无法转乘航班。



因此存在失去城市对空中连通性的风险

尽管大多数都是在干线上旅行，但94%的机场对是间接连接的

2019年直通始发-目的地机场对和旅客份额

