



新闻稿

荒唐：危机中基础设施成本竟然激增 23 亿美元

2021 年 10 月 4 日，波士顿——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）警告称，机场和空中导航服务提供商（ANSPs）计划增加的费用将阻碍航空旅行的恢复，并破坏国际连通性。

经证实，机场和 ANSP 的费用增长已经高达 23 亿美元。如果机场和 ANSP 的提案获得批准，费用可能出现十倍的增长。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）说：“危机中增加 23 亿美元的费用简直骇人听闻。我们奋力前行，希望把新冠肺炎疫情抛在脑后。利欲熏心地将灾难性危机的财务负担不负责任地强压在客户的身上，是垄断企业才能想出的商业策略。在最大限度上降低成本、而不是增加收费，才是每个机场和 ANSP 应该做的。航空公司客户生存下来才有未来。”

欧洲空中导航服务提供商就是一个很好的例子。29 个欧控国（其中大多数为国有）的 ANSP 正寻求从航空公司搜刮近 93 亿美元（80 亿欧元），以弥补 2020/2021 年未实现的收入。他们这样做的目的之一是希望恢复在疫情期间航空公司无法飞行时损失的收入和利润。此外，也希望在 2022 年增加 40% 收入和利润。

其他例子包括：

- 希思罗机场 2022 年收费增加 90% 以上
- 阿姆斯特丹史基浦机场要求在未来三年内将收费增加 40% 以上
- 南非机场公司（ACSA）要求在 2022 年将收费增加 38%
- 加拿大空管导航服务商（NavCanada）在五年内将费用增加 30%
- 埃塞俄比亚 ANSP 2021 年收费增加 35%

“今天，我敲响了警钟。杀鸡取卵之举必须立即停止，让航空业获得一个公平的复苏机会。基础设施股东，无论是政府还是私营，在危机前都从稳定的回报中受益。他们现在必须在复苏中发挥自己的作用。只能同甘，不能共苦让人心寒。空运对于疫情后的经济复苏至关重要。不应该因为一些合作伙伴不负责任和贪婪影响经济复苏，他们既没有解决成本问题，也没有寻求股东的支持。”沃尔什先生表示。

一些监管机构已经认识到基础设施提供商的行为所带来的危险。印度和西班牙的监管机构成功地干预了机场提议的加价，可以成为其他监管机构的榜样。澳大利亚竞争与消费者委员会（Australian Competition & Consumer Commission）在其最近发布的报告中警告，提高收费弥补疫情造成的利润损失，将表明机场系统地利用其市场力量，损害脆弱航空业的复苏能力，损害消费者和经济。

航空公司从疫情爆发之初即开始就大幅削减成本，与危机前水平相比，运营成本降低了 35%，得到了商业贷款和股东增资的支持。航空公司还寻求政府援助，其中大部分是需要偿还的贷款。在向航空公司提供的 2,430 亿美元中，810 亿美元用于支付工资，约 1,100 亿美元用于支付需要偿还的费用。结果，航空公司累积了超过 6,500 亿美元的巨额债务负担。任何违约都可能导致航空公司倒闭和数万人失业。

IATA 敦促机场和 ANSP 采用解决方案来应对疫情的财务影响，包括：

- 实施可持续成本控制措施
- 发挥股东作用



- 进入资本市场
- 寻求政府援助

- 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%。

基础设施提供商可选方案详情:

- **实施可持续成本控制措施**——机场和 ANSP 需要遵循最佳实践范例，根据实际交通量调整基础设施，在考虑新投资之前提高现有基础设施的利用效率，并在 2021 年后继续实施成本削减措施。许多供应商 2022 年的预测成本已经接近或超过新冠疫情爆发前的水平，而流量仍低于 39%。
- **发挥股东作用**——机场和 ANSP 在“正常”时期获得了良好的资本回报，足以让股东在疫情期间介入并提供支持。在截至 2019 年的五年中，只有六个最大的欧洲机场发放了 120 亿美元的股息。仅此一项就超过了这些供应商在疫情期间所面临的全部收入损失。
- **进入资本市场**——机场和 ANSP 继续被视为安全投资，并随时可以进入商业债务融资和资本市场，如最近发行的债券所示。不存在导致投资紧缩或无法为绿色投资提供资金的系统性融资缺口的威胁。
- **寻求政府援助**——各种提供商成功获得政府资金，以支持流动性和业务运营。相比之下，一些供应商公开表示反对寻求政府援助（同时仍计划增加对航空公司及其旅客收费）。充分利用政府援助和现有就业支持计划应该是所有提供商的优先事项。