

新 驰 观 察

2020 年第 3 期（总第 3 期）

2020 年 2 月 10 日

新冠病毒肺炎疫情对中国民航业影响及对策建议

2019 年 12 月，湖北武汉暴发了新型冠状病毒感染肺炎疫情。截至 2020 年 2 月 10 日，全国已确诊病毒感染人数达到 4 万余人，其中死亡人数达到 909 人，另有疑似感染人数达到 2.3 万余人。世界卫生组织（WHO）在 2020 年 1 月 30 日宣布新冠疫情的全球性暴发已构成“国际关注的突发公共卫生事件”（PHEIC）。本次病毒感染性远大于非典病毒（SARS），疫情发展具有暴发集中性和传播广泛性，已对我国经济社会运行造成重大影响。作为社会主义现代化建设中的基础性产业，民航业是此次疫情影响最大的行业之一，面临着始料未及也是近年来最大的风险挑战。

一、疫情对中国民航业务量产生了时空结构性波动

春节期间本是出行旺季，但随着众多出行限制的实施、媒体的高度关注以及中国乃至整个亚洲在全球经济中的重要性不断提高，新型冠状病毒疫情有可能在短期内产生比 SARS 疫情更大的影响，尤其对短期内航空客运影响较大，对航空货运影响相对较小，全年全行业航空运输量在时空上将产生较大的结构性波

动。

阻击疫情传播的严厉措施导致国际航线大范围中断。中国目前是世界上最大的国际出境游市场。但受新型冠状病毒疫情影响，在世界卫生组织（WHO）宣布疫情已构成“国际关注的突发公共卫生事件”（PHEIC）后，中国的国际航空市场需求锐减。截至2月2日，已有71个国家针对中国公民采取入境管制措施。以美国为例，疫情暴发后，美国政府于1月31日宣布新冠病毒疫情为美国公共卫生紧急事件，除了美国公民和美国永久居民的直系血亲，凡是其他在过去14天内曾有中国旅行史的非美国国籍人士，自美东时间2月2日17时起将被暂时禁止入境美国。严厉的管控政策下，国外航空公司纷纷调整中国航班运营，目前已有46家外国航空公司宣布暂停往来中国大陆的航班，国内各航空公司的国际航班保留量不足50%。这些措施对国际航空运输业务造成了较严重的负面影响，根据2003年非典疫情的经验，由于国际各国因疫情单方面暂停航线的恢复属于一个循序渐进的过程，因此国际客流的恢复相对国内航线将经历相对较长的时间跨度。

春节游大规模取消导致春运旅客运输量断崖式下降。我国是世界上第二大国内航空市场，去年春节期间国内旅游支出超过5000亿元，约占全年的8%。而今年受新冠病毒疫情影响，人们纷纷取消行程，导致春节出游需求出现断崖式下滑，航班客座率大幅下滑，航空股市全面下跌。截至2月1日，民航春运期间累

计旅客运输量 3436 万人次，同比减少 17.1%，其中 2 月 1 日旅客运输量仅为 47 万人次，同比大幅减少 76.4%，全民航单日客座率仅为 43.6%，创出我国春运以来的新低。但随着二季度疫情逐步得到控制，被压抑的休闲出行需求可能迎来集中释放。

防疫管控政策密集导致飞机利用率大幅下降。春运期间历来是各航空公司夯实上半年经营业绩最关键的 40 天。但目前国家及地方层面均采取限制出行措施，湖北全省机场关闭，全国各航空公司计划执行国内航班大幅减少，其中 2 月 4 日全国 233 个民用机场取消航班 2.1 万个，占当天计划总航班量的 65.5%。加之民航局要求免费退票政策适用于 1 月 28 日前已购买民航机票的旅客，导致旺季飞机日利用率不断降低。以某航空公司实际情况为例，今年 1 月 10 日至 23 日，该公司飞机利用率达到 11 小时以上，而 2 月 1 日开始大幅减班后飞机利用率不足 5 小时，盈利能力较为薄弱的低成本航空公司将受到更大的影响。

春节假期延长导致春节后期航空返程客流分布拉长。包括北京、上海和广东在内的几个主要经济中心已将春节假期延长一周，至 2 月 10 日复工。而其他地区数以千万计的务工人员可能要等疫情消退，才会选择登上飞机返回工作城市。但疫情对很多中小企业尤其是餐饮、酒店、娱乐、商务等服务性行业受冲击非常明显，短期失业人数将大幅提高。春运返程客流将在在断崖式下降后，其高峰又被不断削弱并拉长。

短期来看，无论世界卫生组织（WHO）如何定性，本次新

冠病毒疫情必将会对中国民航造成显著影响，也必将会对中国经济发展造成一定冲击。但长期来看，假设政府和社会各界的坚决行动将有助于遏制疫情发展，那么本次疫情对中国民航业的影响只会维持在短期，在今年春节期间未满足的部分航空出行需求只会减少并推迟，并非完全消失，2020年暑运（7月1日）之前，航空旅客流量理论上应该大幅上升。从全年民航业发展趋势来看，2020年全国民航运量增速同比下降的事实虽已无法改变，但全年增速不会出现断崖式下降，总体来看将会呈现前低后高的“V”字形走势。

二、“多管齐下”力求将疫情对民航影响降至最低

根据 IATA（国际航空运输协会）的报告，在 SARS 事件中，国际民航花了 9 个月时间才完全恢复。与 SARS 疫情相比，中国政府对此次新型冠状病毒疫情的反应时间大大缩短。在经历了 SARS 疫情的惨痛教训后，相信本次中国民航的恢复时间也将显著缩短。未来随着疫情进入中后期，建议行业内各部门各单位仍须通力合作，力求将疫情对民航的影响降至最低。

一是加强国际政府间对话，积极应对国外限制性政策。亚太地区航空公司协会(AAPA)总干事安德鲁·赫德曼2月7日就当前新冠肺炎疫情发表观点，认为一些国家政府采取超出世界卫生组织关于公共卫生旅行建议的旅行警告、入境限制和检疫要求等措施已对航空运业造成严重影响，也导致了不必要的不便并增加了公众的疑虑。建议民航局与外交部继续做好与通航国家的对话

沟通，敦促各国按照世界卫生组织和国际民航组织不建议实施旅行和贸易限制的原则，不通过任何政府行政指令要求双方航空公司暂停运行航线航班。对于已暂停两国直航航班的国家，逐步恢复两国间的商业航班，维护海外中国公民的合法权益。

二是及时透明分享疫情信息，制定全球协调的政策措施。民航国际业务量是区域经济发展形势的“风向标”。为妥善应对国外已经采取的限制性政策，避免世界各国的“过度反应”造成被动，建议加强与世界卫生组织、国际民航组织和其他利益攸关方合作，制定更全面的战略和全球协调的国际运输政策措施以应对当前的疫情，及时向世界卫生组织以及有关国家和地区通报疫情信息，严格控制国内病例外流和国外病例流入，对出境旅客形成数字化管理，消除各国和民众对疫情的疑虑和恐惧，提振国际各国对中国疫情防控工作和未来经济发展的信心。在本次疫情过后，还要积极推动国家相关部门建立重大疫情下或相似紧急事件下应急应对预案。

三是科学制定航线航班恢复计划，增强民航发展韧性。为满足特殊时期旅客出入境和物资国际运输需求，民航局在2月4日要求国内各航空公司在考虑市场需求取消部分航班的同时，除对方国家实施航行限制措施外，要确保通航国家不断航。SARS事件经验表明，疫情对民航业影响的特点为短期冲击大、事后恢复快。提升民航发展韧性，有助于降低此类“黑天鹅”事件冲击对于中国民航发展的大幅波动，迅速恢复生产。为此，建议有计划

的选择北京、上海等疫情相对较轻的国际枢纽机场作为国际旅行“绿区”，逐步恢复与国外特定入境口岸的国际航班往来。同时，建议民航局指导各航空运输企业根据疫情发展形势和扩散范围，深入分析春运后期客流布局特点和出行需求，在继续充分做好防控措施的前提下，科学制定航线航班恢复计划，合理调配机队及机组等资源，满足疫情中后期以及疫情结束后集中释放的航空客运需求。

四是尽快建立机场传染病扩散预防标准，提升机场治理能力。

2020年1月底，国际机场协会（ACI）发布了全球传染性疾病预防指南，列出了大量可供机场和政府用于对抗疫情、保护公众健康的政策和做法，并指出，世界各地的机场可以此为依据，结合当地疫情状况，与相关政府机构展开必要探讨，共同决定应采取的适当措施。建议国内各机场可以以此份指南为标准，从设备、流程、检查、通信、物流、出入境控制、机构间合作等方面尽快建立相关标准和程序，以便快速决策施策，减少机场中健康人群与感染人群的接触机会，加强机场应对公共安全紧急事件的能力。此外，还应重视和推广智能化无人设备等新技术在疫情应对工作及其他民航行业各场景中的应用，在降低人与人接触机会的同时提高效率和旅客服务体验。

五是研究财政补贴及税收减免政策，缓解航企财务压力。李克强总理在2月5日主持召开国务院常务会议时要求，确定支持疫情防控和相关行业企业的财税金融政策，自1月1日起对运输

防控重点物资和提供公共交通、生活服务、邮政快递收入免征增值税，同时免征民航企业缴纳的民航发展基金。建议针对各航空公司和机场在此次疫情中的损失，特别是防控工作表现突出的中小民航企业，民航局应从民航发展基金中拨款给予适当资金奖励或出台相关财政补贴政策 and 收费优惠政策，适度加大中小机场补贴力度。同时，参考 2003 年 SARS 疫情时期的相关政策，积极协调国家相关部委，减免航空公司 2020 年上半年增值税、城市维护建设税、教育附加费等各项税费，通过定向降准、再贷款、再贴现等措施加大对航空公司的流动性投放，协助困难企业获得银行无息、低息贷款，缓解公司现金流大幅下降的风险，帮助各航空运输企业渡过难关。

六是提高全货机全球投送能力，完善国际航空物流供应链。

国际航线停运最大的影响之一就是腹舱货运能力不足，使得我国进口的紧缺疫情物资难以及时运抵国内，尤其是疫情严重的省份航线遭到较多调减，使得矛盾更加突出。虽然通过包机形式缓解了部分矛盾，但是我国国际全货运航线除了上海、北京、广州外，其他省份本身的运力严重不足，反映出中方可调配的全货运运力在全球范围内的响应能力仍有改善提升空间。建议民航局联合海关总署和国内物流企业要强化我国全货机全球投送能力建设，构建全货机、战略性应急通道、海外仓库、国际航空枢纽等组成的国际航空物流供应链体系，增强网络韧性。建立健全疫情物资全球快速通关保障工作机制，借助数字化工具，打通国际救援物资

的运输网络，确保国际救援物资以最快的速度抵达物资短缺区域。

报告执笔人：

张晓光、王涓

编辑：徐静怡

地址：上海市杨浦区国康路 100 号
