

新冠肺炎疫情影响下的民航业发展困境及解决策略

白冰

中国东方航空股份有限公司, 中国·上海 200011

【摘要】民航业作为参与社会生活的重要领域,能够清晰和准确的反映出社会生活中的很多变化,在2020年全球范围内爆发的新冠肺炎更是能够从民航业的发展方面展现出疫情对经济社会造成的巨大冲击。民航业所具有的敏感性强,变化性强的特点使得其在疫情爆发的整个周期之内损失惨重。经过此次外部风险事项的影响,我们在寻求快速恢复路径的同时,也应该刀口向内,积极探索增强风险防御能力的方式,以能够以崭新的形象面对接下来可能出现的新状况。本文以新冠肺炎对民航业的影响为切入点,结合民航业的自身特点,深入分析疫情对其的深刻影响,并提出切实可行的解决策略,以期促进民航业的快速、健康发展。

【关键词】民航业; 新冠肺炎; 物流; 策略

2020年新冠肺炎疫情全面爆发,蔓延范围之广、速度之快、影响之大前所未有的,航空公司生产经营面临重大挑战和严峻考验。在疫情发生之后,为最大程度的减少人员流动,降低感染风险,全国范围内采取大范围的疫情管控策略,铁路、客运等交通运输一度陷入瘫痪,在此情形之下,疫情物资的运输仍然是要坚决执行的,为此,航空运输成为支援前线、运送防疫物资的重要方式,为此,民航业积极贯彻上级防疫部署策略,积极承担社会责任,为坚决打赢疫情防控阻击战全力以赴。

1 2020年民航业发展背景

2020年本是全球经济逐步转暖的转折年,航空运输业大发展的关键年。全范围的交通运输危机也因为新冠疫情爆发而爆发。全世界通过实施了旅行限制和航班暂停来遏制病毒传播。全球航空业从2020年4月起陷入全面停顿,从而导致了经济、贸易和物流的巨大损失。ACI曾经预测:此次危机可使旅客量减少超过60亿,全球客运量下降64.2%。受影响最严重的是欧洲和中东,下降幅度超过70%。虽然亚太地区在遭受第一次疫情打击后,比其他地区更早、更快地开始恢复,但2020年也同样以惨重的59.2%的降幅结束,虽然与世界其他地区相比,这是唯一一个降幅低于60%的地区。

2 新冠影响下的航空业发展困境

在此次新冠肺炎爆发前,航空业通过早年的非典等公共卫生事件,已经积累了一定程度的防范经验,但是面对波及范围大、影响恶劣的新冠肺炎疫情仍然表现出难以应付的窘态,使得整个航空业的发展陷入泥潭,几度瘫痪。

2.1 客运量断崖式下跌

根据国内市场民航业统计数据:中国航空业三大巨头——中国国航、南方航空和东方航空周五齐发2020年度业绩预亏公告,净亏损或均超百亿元人民币,因全球肆虐的新冠肺炎疫情对民航业造成了前所未有的严重冲击。疫情全面爆发后,为最大程度的限制人口流动,减少感染风险,多地实施管控措施,客运需求较之以往急剧下降,民航业因此受到第一波冲击。在国内市场对疫情有效控制后,民航客运业务量有了小范围的提高,但是受到疫情的影响,旅客的出行意愿大大降低,加之疫情在国际市场蔓延趋势日益加重,使得包括国内市场在内的全球航空业均几乎陷入瘫痪状态。“虽然公司上下全力以赴拓源增收、压降成本,但受疫情严重冲击,公司2020年度经营业绩仍受到重大不利影响。”疫情影响,不少航空公司陷入巨额亏损。受最新疫情防控管理

方案影响,今年航空出行返乡旅客预计将减少600万人次,超8成计划返乡旅客有取消行程的可能。

2.2 航空公司破产风险加大

从全球视角看,本次疫情将导致航空公司困难生存,通过专家预测,全球航空业面临从未有的严峻形势,航空公司要恢复到2019年水平,至少需要三年时间,而这三年中,或不少航空公司将破产倒闭。比如作为欧洲最大的支线航空公司的英国Flybe航空公司。Flybe航空公司在2020年之前拥有65架飞机,开通覆盖13个国家的190多条航线,其中三分之二为英国的国内航线。而自2020年2月疫情爆发后,Flybe航空机票预定量同比下降40%,成为了疫情下第一家破产的航空公司。

从国内视角看,海航集团曾发布声明说“相关债权人因海航集团不能清偿到期债务,申请法院对海航集团破产重整。”这份公告意味着,海航集团整体风险化解按破产重整实质推进。回溯过往,海航虽然作为一家拥有万亿级资产的航空公司,体量巨大,但是资产状态却十分的不堪入目,高额的负债率使得海航在疫情爆发前便处于危如累卵的状态,高额的负债率起源于2015年海航不断扩张的模式,根据相关资料可以得知,海航的资产涉及物流餐饮、酒店、办公楼、生态科技等多个领域,早在疫情爆发前,就有人指出海航旗下的理财产品的资金一直未能得到兑现。在此次疫情爆发后,订单量的断崖式减少使得海航现金流出现严重不足的状况,加剧了海航集团的破产风险。

但是不难看出,因为此次疫情而导致的破产问题,大多出现在原本资产状况原本就处在不良阶段的航空公司,与其说疫情导致破产,不如说疫情成为压垮骆驼的最后一根稻草更符合现实状况。

3 民航业突破困境的解决策略

3.1 利用政策优势,积极化解风险

疫情发生之后,国家有关部门及时出台的支持政策在一定程度上缓解了航空运输企业的经营压力。民航局出台的“16+8”等一揽子扶持政策和措施,给航空公司年减负约一百亿元,并为航空公司争取银行流动资金优惠贷款一千一百亿。地方政府也出台了减免社保、房租,返还失业保险等帮扶政策。据部分统计,给航空公司年减负将近一百亿元。2020年,全球已有40多家外航停航或申请破产,而我国航空公司并没有出现大规模裁员和企业倒闭,非常不易。民航企业从中深刻感悟到,“企业有困难,背后有依靠,心中有希望”。民航企业在政府政策的扶持下,不

断创新经营模式, 增收增效, 节支降本, 为保证企业的可持续运行努力付出, 形成扎实的成果。

3.2 丰富营销推广模式, 增强内生动力

打铁还需自身硬。航空公司要能够尽快的摆脱疫情对其造成的负面影响, 还需要从自身出发, 积极的寻求解决路径, 作为面向市场的服务企业来说, 最重要的还是要能够获得顾客的满意, 对此, 航空公司应该在运用好政策优势的前提之下, 丰富营销手段, 积极主动的推出个性化、差异化的航空服务产品, 发挥其独特的优势, 例如即使在疫情期间, 航空公司业也可以推出复产复工定制包机服务来缓解运营压力。另外, 要做好产品的创新, 努力抢抓货运市场机遇, 新增新开“客改货”航班, 国际市场加强客货联动。

3.3 健全预算控制体系, 实现战略转型

航空公司形成组织专业化、流程专业化、体系专业化的全面预算管理平台, 达到自助、协作、高效的预算管理模式, 有效的化解风险, 提高风险预防能力。首先, 航空公司要充分运用网络优势, 通过信息化平台, 形成“快、省、准、通”实现互动协作式预算管理模式, 减少预算编制时间, 提升效率。通过项目化方式明确项目内容及费用类型, 确保预算准确。业务驱动的标准化, 根据实际业务建立人工, 可控, 机务等变动成本标准库,

由财务驱动科学的转变为业务驱动, 以量价模型作为科学基础, 确保预算科学性和准确性。通过信息化工程的建设, 提高企业现代化管理的进程, 也更好的对资产进行把控, 构建健康运营的模式。

4 结语

航空业作为一个较为敏感的行业, 对于外部风险的防控能力不断的提高是其能够抵御风险, 应对灾难的最佳方式, 因此, 作为航空公司来说, 要具有具有较高的灵敏度, 即使的识别风险并采取相应的策略, 充分的发挥“随时以举事, 因资而立功”的前瞻意识, 获得自身的快速、健康发展。

参考文献:

- [1] 胡进. 后疫情时代国际航空运输新趋势及其应对策略[J]. 空运商务, 2020 (05): 4-7.
- [2] 陈颖. 新冠肺炎疫情对航空运输业的影响及应对策略[J]. 中国市场, 2020 (32): 162+165.
- [3] 吕佩, 邹洋. 重大外部事件冲击、民航业波动性与行业发展应对策略[J]. 西安航空学院学报, 2020, 38 (04): 40-48+74.
- [4] 王战超, 陆峰. 新冠肺炎疫情对航空业的影响和应对策略初步研判[N]. 中国航空报, 2020-02-11 (008).