

【大公報訊】綜合CNN、法新社及彭博社報道：過去的三年內，全球航空業飽受新冠疫情衝擊，自2020年以來至少有64家航空公司倒閉。隨着全球旅遊業逐漸復甦，各大航空公司又面臨新的機遇和挑戰，從機師到機場地勤都存在人手不足的問題。與此同時，商業航班的供需平衡也出現轉變，因為可觀的利潤，各大航空公司不急於短期內恢復運力，旅客們勢必面臨越來越貴的機票價格。



▲旅業復甦，商業航班機位需求增多，圖為旅客4月6日在紐約肯尼迪機場排隊等候。路透社



▶德國漢莎航空於2022年恢復盈利。美聯社

疫情期間受重創的航空公司

**挪威廉航Flyr：**成立於2020年8月，開航於2021年6月，今年1月31日宣布破產，全部航班取消。

**意大利航空（Air Italy）：**意大利第二大航空公司，因經營不善於2020年5月被意大利政府接管，在2021年10月15日中止營運，結束74年歷史。同日，意大利國有航空公司ITA開始營運，並繼承Air Italy多數資產及其位於天合聯盟成員身份。

**維珍澳洲航空（Virgin Australia）：**澳洲第二大航空公司，新冠疫情期間經營困難，停飛大部分航班，其母公司維珍澳洲控股於2020年4月21日步入接管程序。2020年6月26日，貝恩資本宣布收購維珍澳洲控股。目前維珍澳洲已成功擺脫大部分債務且規模縮減，2023年重新開始獲利，計劃今年在悉尼上市。

大公報整理

# 機位需求大增 航司運力恢復緩慢

## 全球旅業復甦 乘客勢握貴機票

根據航空網站和播客AllPlane.tv的數據，自2020年以來，至少有64家航空公司停止運營，雖然有少數公司在宣布破產或更名後重整旗鼓，但絕大多數都一去不復返了。2020年有31家航空公司倒閉，2021年有19家停飛，到2022年下降到12家。而2023年目前已經有3家航空公司倒在了黎明之前。

英國支線航空公司弗萊比航空（Flybe）等不到旅業全面復甦的曙光來臨，於1月28日破產，這是該航空公司三年內的第二次倒閉。Flybe首次倒閉發生在2020年3月，兩年後重新啟動了英國國內和國際航線，然而僅僅過了10個月後再次倒閉。就在Flybe結業的三天後，挪威去年才推出的一家廉價航空公司Flyr也宣布破產。

一些知名企業也在新冠疫情中倒下，如2021年停止運營的意大利航空公司（Alitalia）和同年倒閉的納米比亞航空公司等。AllPlane創始人兼行政總裁羅斯認為，疫情對整個行業造成衝擊，成為壓垮許多岌岌可危的航空公司的最後一根稻草。

### 長途航班票價增加

踏入2023年之後，全球旅遊業逐步恢復正常。德國旗艦漢莎航空3月初公布的2022年財報顯示，漢莎航空在經歷兩年的虧損後，2022年恢復盈利，實現淨利潤7.91億歐元。英國航空公司（British Airways）的母公司英國國際航空集團（IAG）也在2月宣布，在2021年虧損28億元之後，該集團在2022年實現了13億歐元的營業利潤。

隨着旅業的逐步復甦，各國民眾對航班座

位的需求也不斷增加，但航空公司運力不足卻抬高了機票價格，尤其是長途航班。根據總部位於英國的預訂機構Flight Centre的數據，經濟艙票價在今年平均上漲了36%。例如，從美國飛往新西蘭的票價同比增長了81%，而從英國飛往南非的航班經濟艙票價上漲了42%，商務艙票價上漲了70%。

### 航空公司樂見供不應求

然而，漢莎的行政總裁卡斯滕-斯波爾3月初直言，不會急於增加航班座位，因為機票平均價格上漲「實在是太有趣了」。過去，航空公司往往在需求增加時迅速增加航班，這樣一來，航班上座率降低，票價就會往下調，尤其是在競爭激烈的歐洲市場。但現在，供需平衡已經轉向對航空公司有利的一方，他們還會將增加的燃料成本和其他費用轉嫁給乘客。

斯波爾認為，多方因素導致航空業難以像過去那樣迅速增加運力，這包括空客和波音的產能問題、發動機和零部件的供應，以及機師和機場人手的短缺。此外，航空公司破產和利率上升，也讓新航空公司更難融資購入飛機。因此，現有的航空公司會將飛機重新部署到其最有利可圖的航線上，並限制廉價機票的供應。

### 運力恢復水平不均衡

根據統計，航空公司的運力正在逐步恢復到疫情前的水平，但復甦並不均衡。廉航瑞安航空的目標是在今年夏天運力達到疫情前的125%，而法航-荷航的目標是2019年水平的95%以上。相比之下，漢莎航空

計劃在2023年提供疫情前85%至90%的運力，而去年為72%。

那麼未來會怎樣呢？英國克蘭菲爾德大學航空運輸管理高級講師桑切斯認為，由於航空公司需要復甦資金、燃油價格上漲以及航空業投資於可持續技術，票價將在「幾年內」持續上漲25%。而全球飛行網站FlightGlobal的戰略內容主管莫里森則認為，目前高價與需求恢復快於供應有關，未來價格可能下調。

## 荷蘭機場限流 航空公司提告

【大公報訊】據彭博社報道：荷蘭首都阿姆斯特丹的史基浦機場原本就因為人手不足而限制往來航班流量，荷蘭政府日前又宣布，為了減少噪音污染，將進一步削減往來該機場的航班數量。對此，荷蘭皇家航空等多個航空公司提出訴訟。

去年，由於缺乏地勤人員，歐洲各樞紐機場經歷數周混亂，部分航空公司被迫削減運力。荷蘭政府此前宣布，為了減少噪音污染，計劃將2023年往來史基浦機場的航班數量限制在46萬架次以內，而終極目標是到2024年航班數將控制在44萬以下。對此，荷航表示，政府削減航班的決定是「不必要的」，並違反了國家、歐洲和國際的相關法例。荷航、達美航空、Corendon、易捷航空、Tui和全球貿易機構國際航空運輸協會3月3日宣布，他們將起訴荷蘭政府削減史基浦機場的航班。

法航荷航的行政總裁本-史密斯2月警告說，限制史基浦機場的航班流量將損害荷蘭經濟。雖然去年航班流量出現所謂的強勁復甦，但史基浦機場仍損失了2800萬歐元，而該機場為緩解混亂而出現了大約1.2億歐元的額外支出。

分析指，斷言機場將出現旅客排長龍等混亂情況還太早，但可以預料到，新航線將受到限制，而表現不好的航線會提前被淘汰，例如美國捷藍航空多次申請史基浦機場批准起降的機場時隙（Slot）都未獲批准。

▼今年1月在韓國仁川機場等待入境的旅客。路透社



◀波音747客機於今年1月正式停產。資料圖片

計劃在2023年提供疫情前85%至90%的運力，而去年為72%。

那麼未來會怎樣呢？英國克蘭菲爾德大學航空運輸管理高級講師桑切斯認為，由於航空公司需要復甦資金、燃油價格上漲以及航空業投資於可持續技術，票價將在「幾年內」持續上漲25%。而全球飛行網站FlightGlobal的戰略內容主管莫里森則認為，目前高價與需求恢復快於供應有關，未來價格可能下調。



▲波音737客機已經在多個地區復飛。資料圖片



## 美機師人手不足 被迫減少航班

【大公報訊】據美聯社報道：旅遊業復甦，航空業回暖，然而美國的航空公司卻面臨機師人手不足的窘境。新冠疫情期間，由於航班數量驟降，大量機師選擇轉行或提前退休，華爾街投資銀行Cowen的分析師貝克估計，這期間有約1萬名機師離職。

美國政府估計，在10年內，每年將有約1.8萬個機師的職位空缺，其中大部分是年滿65歲的機師退休後空出來的。未來數年，航空公司都將處於招聘狂潮中。然而，自2017年至2021年，美國聯邦航空管理局平均每年頒發不到1萬份新機師執照。奧緯諮詢公司估計，北美的航空公司到2032年將面臨近3萬名機師的短缺。新機師人數會不斷增多，但趕不上退休潮。



▲美國機師人手短缺，圖為紐約機師去年罷工要求簽新合同。法新社

由於缺機師，美國西南航空公司旗下每天有近45架飛機閒置，這相當於減少了200多個航班，該公司約8%的飛行量。西南航空預計，在去年新增1200名機師的基礎上，今年再招聘2250名機師。

小型航空公司遭遇的衝擊就更大，它們的待遇和福利無法和大公司相比，最後被迫為別的企業輸送人才。這些小型航空公司運營美國國內的區域性航線，類似於美鷹航空、聯合快捷航空和達美連接航空等。美國支線航空協會主席布萊克估計，區域性航空公司也有8000名機師的缺口，部分小城市因為航線取消，而失去了僅有的航班。

美國飛行學校的學費和飛行時間的費用相當昂貴。機師在執行商業航班飛行任務前需至少積累1500小時的飛行時間，而這通常要花費至少7萬美元（約55萬港元）到10萬美元（78萬港元）。機師工會說，航空公司應該提高薪酬以吸引更多機師去應聘。根據美國勞工部的數據，美國航空公司機師的年薪中位數是20萬美元（約157萬美元）。

## 供應鏈危機未解 美歐飛機延遲交付

【大公報訊】綜合路透社及美國《華爾街日報》報道：航空市場需求目前正加速上升，各國對客機的需求也水漲船高，但美國波音和法國空巴卻因為供應鏈問題而難以按時交付客機，導致航空公司發展受限。

印度靛藍航空（IndiGo）行政總裁Pieter Elbers（何強磊）3月20日表示，由於法國飛機製造商空中巴士無法按時交付客機，該航空公司在部分市場上發展的速度受限。印度預計在2030年將成為世界第三大經濟體，是增長最快的民航市場。波音公司預測，在未來20年，印度的航空公司將需要2210架新飛機。

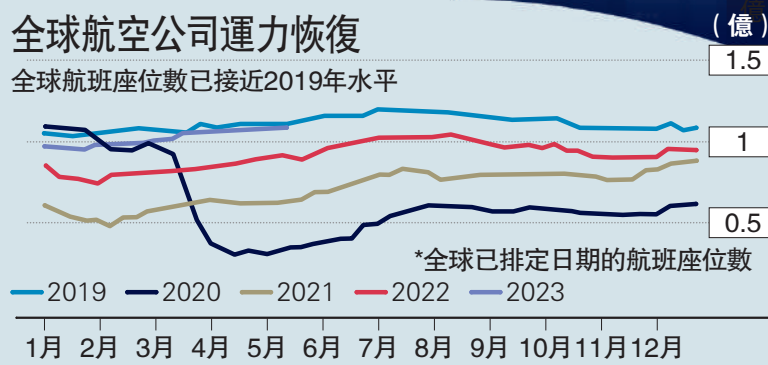
靛藍航空是印度最大的航空公司，佔有超過50%的市場。短期內，靛藍航空正通過延長現有飛機的租約，以及與土耳其航空等夥伴的合作來滿足部分需求。

根據數據顯示，靛藍航空迄今已向空巴訂購了總計830架空客A320系列噴氣式飛機，其中488架尚未交付。路透社3月初引述消息人士透露，近來靛藍航空除了窄體噴氣式飛機，也考慮購入中型寬體噴氣式飛機，因此該航空公司分別與波音、空巴洽商訂購787夢幻型飛機、新一代A330neo飛機。

與此同時，由於波音無法按時交付787夢想客機，美國航空集團當地時間3月24日表示，將在5月和6月初停飛費城至馬德里航線幾周時間。2022年，在波音公司處理各種製造和監管問題時，夢想客機被強制暫停交付，當時美國航空也縮減了夏季飛行計劃。



◀印度靛藍航空表示飛機延誤交付拖慢公司發展速度。美聯社



來源：OAG