



汉莎第一季度亏损 12 亿欧元。在不到 65 天的时间里客流量倒退了大量 65 年。
每运营一小时，就损失约 100 万欧元的现金储备。



国际民航界的格局。汉莎曾表示，其第一季度亏损 12 亿欧元。在不到 65 天的时间里客流量倒退了大量 65 年。目前，该集团每运营一小时，就损失约 100 万欧元的现金储备。汉莎飞行员愿意在两年内降薪以帮助公司度过危机，降薪幅度甚至可以达到 45%。

其实，国际民航界早已经是水深火热。在疫情导致客流几乎完全丧失的情况下，各家航空公司纷纷采取减班、停飞、裁员、调整经营策略等多种手段来应对市场下滑，并请求政府援助，以期度过经营危机。

包括斯堪的纳维亚航空、奥地利航空、布鲁塞尔航空等 12 家主要欧洲航空公司，纷纷宣布大幅削减航班次数，部分企业甚至宣布全部停航或只保留部分航线。3 月 5 日，有着 40 年历史的英国最大国内航线运营商莱比航空正式宣布破产；挪威航空已要求一半以上员工停薪休假；斯堪的纳维亚航空停薪比例则高达 90%；3 月 19 日，德国汉莎航空公司宣布，将削减 95% 的运力，停飞 700 架飞机。知情人士称荷航管理层认为当前的疫情危机可能会导致法荷航集团的分裂，荷兰皇家航空表示将在未来几个月内裁员 2000 人以上。此前，英航也已经宣布裁员 12000 人。

北美地区航企面临类似处境，达美航空停飞超过 300 架，占其机队规模的 1/3；美联航、西南等也作出大幅调整。此外，韩国大韩航空表示，将削减约 80% 的国际运力，并调整航班计

关于汉莎集团可能破产保护的消息，震动了国际民航界。



划，在减少客运的同时增加货运航班数量。除航空运输业外，连锁反应还波及航空制造等多个关联环节。多家航空运营商为削减开支推迟接收新机，波音公司计划向政府申请 500 亿美元的紧急援助。

国际航协理事长亚历山大·德朱尼亚克表示，航空业面临有史以来“最严重的危机”。“我们需要政府迅速采取行动，提供财政援助，否则，近一半的航空公司将在未来几周‘死亡’。”

客运紧急改货运

尽管受疫情影响，全球客运遭受重创，但货运需求却在水涨船高，风景独好。因为货物不是乘客，所以货运航班可以在新冠肺炎疫情期间继续飞行。全世界航空货运一度有三分之一通过客机的腹舱运输，由于客运航班纷纷停飞，航空货运的需求激增。供需不平衡之下，运价也是水涨船高，不少航线的货运价格翻倍上涨。4 月初，多数航司的全货机已经把当月日程排得满满当当。飞货机的飞行员在感叹，飞货机以来自己从来没这么忙过。

抗疫物资普遍属于密度小体积大的“泡货”，限制单次航班运输数量的不是重量而是体积，因此，安 225、安 124 这种仅用于运输特殊尺寸货品的大型运输机，此时也显得可爱起来。它们的租金平时相比比较高，但是此时大家价格都涨了起来，安系飞机也就不显得高了，因此，大家可以看到安 225 和安 124 目前在中国天空中非常的活跃。

稀缺的全货机此时真是变成了香饽饽，没有全货机的国家只能使用宽体机“客代货”运输。为提高飞机利用率和自救企业，不少国外航司在特殊时期不约而同选择利用客运飞机飞货运运输。大韩航空、汉莎航空、达美航空、美国航空及美国联合航空等航司纷纷加入了仅提供货运的 PAX 航班的行列。将客运业务转向货运业务，其实是目前全球各大航空公司都在进行的自救举措。国际航空运输协会 IATA 甚至也在网页上登发文章，专门对“客代货”进行技术指导。