



三重困境下的国际民航业

从全球范围来看，国际航空运输协会给出了比较乐观的预计：2022 年全球航空客运量将达到疫情前的 83%，到 2024 年将超过疫情前的水平。然而预计是一回事，现实又是另一回事。

□ 记者 | 王 煜

祸不单行。已经深陷疫情困扰两年多，一个多月前又被俄乌战争打了个措手不及的全球民航业，再受“3·21”东航 MU5735 航空器飞行事故的冲击。低谷中的全球民航业，何时能再度起飞？

事故不会带来长久困难

“3·21”东航 MU5735 航空器飞行事故带来的惨痛结果，对人们的心理造成极大的震撼。回顾往昔，空难发生后，短期内，确实有部分人会停止或减少选择航空出行方式。然而，从长久的情况来看，航空依然是世界上最安全的交通出行方式，没有之一，这点并未发生变化。

空难给航空公司造成的直接损失显而易见，包括飞机损失、事故调查、对家属的赔付补偿、加大安全检查、停飞相关机型等。对单一航空公司的影响之外，还有如 2019 年波音 737 Max 由于设计缺陷连续发生的空难造成该机型全球停飞，给世界航空业带来了巨大的损失，引发了质疑的浪潮。但这些都没有从根本上动摇人们对航空业的信心。

较多反映期望和信心的股票市场也支持这样的判断。在“3·21”东航 MU5735 航空器飞行事故发生之前，有人对 2000 年以来国内 5 次民航空难发生之后股票市场的航空板块涨跌幅做过统计，结果显示：造成航空板块指数回撤最大的事故是 2004 年东航包头空难，次日跌 1.2%，1 个月后跌 6.42%，3 个月后跌 12.77%。然而从这几次的整体情况看，空难发生 1 个月后平均涨跌幅为 -0.07%，3 个月后平均涨跌幅为 +8.45%。