

航空业如此困难，是否可以选择离开？现实中，人们也已看到飞行员改行成了汽车司机。

道、大量国际航班的必经之地。被关闭领空后，很多航空公司的航班只能舍近求远地改道或直接取消。

其中，受影响最严重的是芬兰航空。因为和俄罗斯相邻，芬兰航空几乎所有的亚洲航线都要改道。比如，从芬兰赫尔辛基飞往日本东京的航线，在正常状态下经过俄罗斯、蒙古和中国后即可抵达，行程将近 8000 公里，耗时 9 小时左右。而俄罗斯领空关闭后，芬兰航空只能绕一大圈，飞越北极和阿拉斯加，再向南飞抵东京，行程增加到约 12800 公里，耗时需要 13 小时，各方面的消耗都增加了至少 50%。

钛是用于制造飞机的重要金属，而俄罗斯是钛生产大国。俄乌战争开始后，美国波音公司表示已暂停从俄罗斯购买钛，而欧洲的空客公司仍有一半的钛依赖俄罗斯供应。如果俄罗斯切断或限制钛的供应，航空制造业必将面临巨大的挑战。

航空燃油的消耗是航空公司成本的大头，约占 20%。国际航空运输协会称：截至 2022 年 3 月初，航空燃油价格升至每桶 141 美元，比上个月上涨 27%。可以预料，不少航空公司将受直接影响，最终通过提高票价将成本转嫁给乘客；而票价的上涨会削减一部分乘客的出行意愿。

与新冠疫情的抗争是另一场“持久战”。国际航空运输协会 2021 年 10 月的数据显示：2020 年，全球航空业净亏损 1377 亿美元；2021 年预计净亏损 518 亿美元；2022 年预计净亏损 116 亿美元。这意味着新冠疫情让全球航空业亏损将超 2000 亿美元，相当过去近 9 年的总利润都被抹平。

全球疫情暴发以来，包括印度德干航空公司、加拿大乔治亚航空公司、意大利航空公司、美国指南针航空公司、英国弗莱比航空公司在内的超过 25 家航空公司倒闭。一些未倒闭的大型航空公司也陷入亏损、裁员的困境。

中国民航业显然无法独善其身。中国民航局发布的《2020 年民航行业发展统计公报》显示：2020 年受疫情影响，中国民航全行业当年完成运输总周转量同比 2019 年下降 38.3%。

从财报数据来看，国内几大航空公司的 2020 年营收几乎都大幅下滑，净利润全部由盈转亏。国航在 2019 年还盈利 64 亿元，2020 年巨额亏损 144 亿元；东航在 2020 年亏损 118 亿元。据民航资源网报道统计：自新冠疫情发生以来，国内民航全行业累计亏损已达 2111 亿元，其中航空公司亏损 1706 亿元，机场企业亏损 540 亿元。

2022 年 1 月召开的全国民航工作会议给出了民航今年的主要任务：“在疫情不出现反复波动的情况下，力争实现行业整体扭亏增盈”以及“总体恢复至疫情前 85% 左右水平”。

然而，2022 年刚刚进入第 3 个月，奥密克戎毒株主导的新冠疫情又在全国多地散发，部分区域的感染人数创新高。“整体扭亏增盈”的目标能否实现，目前谁也无法给出定论。

民航业出路在何方

对于航空公司而言，新冠疫情带来的冲击并不仅是亏损，让他们更为心痛的是正在丢失对未来航线的规划以及票价的制定能力。

依靠大数据来调整航线和票价、降低成本提高收益，是航空业界“公开的秘密”。每家航空公司都有一个巨大的数据库，数据库里包含了过去多年间的季节、航线、上座率、票价等信息。这套系统让航空公司拥有航线规划以及票价预测的相对准确能力，达到营收的最大化。

曾经，这套算法屡试不爽；但新冠疫情的全球肆虐改变了一切。价格供需关系失灵，在许多时候，即使把票价降到几元钱一张的“白菜价”，也没法能换来乘客的增长，因为他们或是出于自身健康的考虑尽量避免出行，或是被疫情管控措施捆住了手脚。

价格之外，航线的规划也完全无法预测，一切都变得不确定。