

政府之名 市场之手

——亚太地区航空公司的救助分析

| 常想

就世界航空运输业来说，亚太地区是最近10年来增速最快的市场，不过也是这次新冠肺炎疫情暴发后第一个遭受打击的市场。虽然该地区目前已经采取了诸多措施来复苏市场，但是对于该地区的航空运输业而言，未来仍不明朗，也可说是喜忧参半。新冠肺炎疫情几乎让所有的航空公司都处于非常艰难的境地，然而疫情影响的不断深化，航空公司强者与弱者之间的差距也在进一步拉大。

从世界范围看，亚太地区在疫情防控方面做的比欧洲、北美地区要好。尽管如此，亚太各国或地区目前对于放开国际之间的人员流动仍然持谨慎态度，因此国际之间的空中出行在短时间内很难会有大的提升，这对于该地区国内市场有限，严重依赖国际市场的公司来说，面临着更为严峻的挑战。

在过去的6个月里，疫情的影响持续加剧，航空公司承受的压力也逐日增加。一些原本经营状况就差强人意的航空公司逐渐滑向破产边缘，纵然如新加坡航空集团、国泰航空这样的地区佼佼者，也不得不借助政府的援助自救。一般而言，政府为航空公司提供的援助包括直接的资金支持、提供贷款或贷款担保、买入航空公司债券以及注资认购股权等方式。然而，即使有政府救助，但是救助方式、救助力度、救助条件等各有不同，其真正的效果还要经市场的检验。

新、韩的宽松救助

在亚太地区，新西兰航空（新西兰政府持股52%）是第一家获得政府救助的航空公司。3月20日，该公司宣布从政府获得9亿新西兰元（5.8亿美元）的救助资金，救助资金以贷款的形式提供，期限为两年期。全部贷款分为6亿新西兰元和3亿新西兰元，利率分别为7%~8%和9%，新西兰航空分别在12个月之后继续使用这两笔贷款，利率将上浮1%。

作为换取政府援助的条件之一，新西兰航空取消了原定于2月27日的总额1.23亿新西兰元的股息派发计划，并承诺在获得贷款之后也不向股东派发股息。

这是自疫情暴发以来，亚太地区航空公司所接受的条件最为宽松的援助计划，新西兰航空明确表示将继续



保持独立，并承诺只有在其他方法全部用完之后才会动用政府提供的贷款。截至6月11日，新西兰航空仍在想办法自救，没有动用这笔贷款。

与新西兰一样，韩国政府对航空公司的援助条件也相当宽松。面对本国经营困难的航空公司，韩国政府指定由熟悉航空运输领域的韩国开发银行和韩国进出口银行为其提供融资，解决其眼下的流动资金困难。今年4月，韩国开发银行和韩国进出口银行承诺向大韩航空和韩亚航空分别注资1.2万亿（9.9亿美元）韩元和1.7万亿（14.3亿美元）韩元。此外，两家银行还将向韩国国内7家低成本航空公司注资约3000亿韩元（约2.45亿美元）。德威航空通过向韩国开发银行出售可转换债券，获得了100亿韩元（800万美元）的融资，以解决当前的现金短缺问题。这笔债券的5年期利率为1%，如果韩国开发银行将其转换为股票，将持有德威航空5.7%的股份。

不过，同处澳洲的维珍澳大利亚航空就没有这么幸运了。4月22日，该公司宣布进入自愿托管程序，在找到合适的买家后将进行重组。作为理查德·布兰森维珍航空集团的一部分，维珍澳大利亚航空的倒下，是新冠肺

炎疫情暴发以来澳大利亚民航业所遭受打击的缩影。其实在疫情暴发之前，鉴于最近几年的经营困难，维珍澳大利亚航空便开始采取种种措施以降低运营成本，包括精简机队规模，关闭盈利能力差的航线，以及向澳大利亚政府申请9.3亿美元的救助等。但是，迅猛爆发的疫情给了他们最后一击。

据该公司临时托管者德乐特（Deloitte）透露，维珍澳大利亚航空总计欠12000名债权人约68亿澳元；欠贷方23亿澳元；欠无抵押债券持有人20亿澳元；欠飞机租赁公司19亿澳元；此外还有包括房租等在内的欠款约2.4亿澳元。

进入自愿托管程序之后，先后有20家公司表示有意愿向维珍澳大利亚航空注资。而据最新的消息显示，之前被确定为优先竞购方的贝恩资本和赛勒斯资本两家公司，由于后者突然宣布退出，负责维珍澳大利亚航空破产托管事宜的机构已经与贝恩资本就收购事项达成了协议。不过，该协议还要在今年8月经过债权人会议投票方能生效。

新航与国泰：政府注资 预期不同

一直以来，新加坡航空集团（新航集团）在亚太地区众多的航空公司中都是标杆式的存在，然而新冠肺炎疫情的暴发，让其面临着历史上最为艰难的时刻。在截至3月31日结束的上一财年中，尽管大部分时间的经营

状况都非常顺利，但是新冠肺炎疫情的暴发导致空中出行的急剧下降，进而导致其全财年总收入下降了22%，净亏损1.49亿美元。这也是新航集团历史上首次出现全财年净亏损。

不过，值得庆幸的一面是在当前的困难时期，新航集团得到了最大股东淡马锡的大力支持。作为新加坡政府全部控股的主权财富基金，淡马锡持有新航集团56%的股份。在淡马锡的支持下，新航集团在今年3月晚些时候宣布发行53亿新元的配股以及35亿新元的10年期可转换债券，并按股东的持股比例配售给现有股东。在这之后，新航集团在淡马锡的支持下，又从星展银行获得了40亿新元的过桥贷款。上述一连串动作让新航集团在很短的时间里筹措了大量资金，保证了现金流的稳定，也使其能够拿出33亿新元的资金支付购机货款以及其他相关费用。

据最新的消息，新航集团已经在6月8日获得了一笔9亿新元的长期贷款，以保证再购买一批空客A350和波音787-10客机，具体的数量没有公布。在FlightGlobal旗下的Cirium机队数据库中，上述两种飞机的单价为1.25~1.29亿美元之间。

在亚太地区，国泰航空与新航集团有着很大的相似性，都是该地区的大型航空公司，都严重依赖国际市场。新冠肺炎疫情的暴发，使从2019年开始疲软的国泰航空雪上加霜。进入3

月，随着全球越来越多的国家和地区限制航班进出，国泰航空仅有15%的航线还在运营，运力仅保留3%。进入4月，国泰航空的日均载客量只有500人，较正常年份下降了99.5%。今年5月中旬，国泰航空对外公布了今年前4个月的运行情况，其在前4个月里总计亏损5.8亿美元。在这之后一直到目前，该公司再没有对外公布运营情况，但可以肯定的是只会比前4个月更差。更为悲观的是，其未来的复苏“无法预期”。

面对上述形势，香港特别行政区政府不得不出手相助。6月9日，香港国泰航空宣布实施一项资本重组计划，集资总额达到390亿港元。在390亿港元的集资总额中，国泰航空通过向Aviation 2020 Limited资产管理公司发行优先股和认股权证获得195亿港元，后者同时还向国泰提供78亿港元的过渡性贷款。Aviation 2020 Limited是香港特别行政区政府旗下的全资资产管理公司，这就意味着在国泰航空的这次资产重组中，香港特区政府提供的资金支持就达到了273亿港元。另有117亿港元由国泰航空的股东通过认购按照持股比例发售的配股完成集资。

从表面来看，新航集团和国泰航空在筹资过程中都得到了政府的大力支持，两者都涉及发行配股和由政府有关的金融实体提供支持的过桥贷款，但是新加坡政府和香港特别行政区政府对于投资的前景，有着不同的预期。

就新航集团来说，淡马锡长期以来一直是其大股东，认购发售的配股虽然不能改变其持股比例，但是如果其他股东放弃的配股全部收购，则会增加淡马锡所持新航集团的股比。此外，淡马锡在对新航集团的这次资金援助方案中，还持有35亿新元的10年期可转换债券，这是可以转换为普通股的，同样会增加其所持股比。

但是对于国泰航空来说，其资产重组的核心是Aviation 2020公司，该公司将通过购买优先股为国泰提供195亿港元，另外还将购买19.5亿港元的认股权证。在上面的两笔交易中，195亿港元的优先股并没有投票权，Aviation 2020公司将从发行日起，按照前3年为3厘，第4年为5厘、第5年为7厘，其后每年为9厘的利率，每半年从国泰航空获得一次派息收益。国泰航空随着经营状况的改善，可以赎回这部分优先股。

但是如果Aviation 2020公司将

19.5亿港元的认股权证按照约定的价格，全部转换成股票，其将持有国泰航空6.08%的股份。到那个时候，也就意味着财政部代表香港特区政府持有国泰航空6.08%的股份。不过，香港特区政府财政司近日表示，香港特区政府并无意长期担任国泰航空的股东，等到国泰航空的经营状况好转，还清了所有的贷款之后，政府就会退场。

泰航：要重组更要改革

在亚太地区的航空公司中，作为“星空联盟”的五个创始会员之一，泰国国际航空（泰航）在综合实力方面仅次于新航集团。然而，新冠肺炎疫情的暴发导致国内国际两个市场空中出行需求大幅下降，使原本已经连续多年亏损的泰航雪上加霜。5月19日，泰国政府批准泰航在中央破产法庭的监督下进行重组。由破产法院监督泰航的重组，一方面泰航可以借此机会依法推进其改革计划，从而能够为所有的利益相关者提供公平的保护；另一方面也可以依法保障泰航的正常运营，包括客运和货运业务。

自金融危机以来，泰航的经营每况愈下，连续多年处于亏损状态。特别是2019年，泰航的亏损再创新高，达到了124亿泰铢（合3.88亿美元）。随着疫情的暴发，2020年泰航的亏损必将进一步扩大，所以泰航管理层不得不在今年2月底做出自降薪福利待遇6个月的表态。尽管如此，泰国总理巴育在今年5月底曾表示，泰国政府对泰航的耐心已经耗尽，言外之意就是必须要对泰航进行改革了。

据来自泰国政府的最新消息，泰航完成重组之后，泰国政府持有的股份将从51%下降到47.9%。从技术层面来讲，这意味着重组之后的泰航将不再是国有企业，但是泰国政府仍将是其最大股东，在其未来事务中仍有最终的决策权。不过，相对于泰国政府在泰航中所持股份比例的变化，外界更关心的则是在这次重组过程中，泰航的改革会不会走向深入，建立更为科学的管理模式、对内部权力进行更为有效的监管、降低政府对泰航运营过程中的干预等，而这些一直都被认为是泰航过去5年连续亏损的原因，而疫情只不过是压倒它的最后一根稻草。

但是如果Aviation 2020公司将

以两个“坚持”为牵引 持续夯实民机适航能力

——航空工业上电所适航能力建设实践

| 本报通讯员 裴宇鑫

适航是确保民机项目取得成功、推动民机产业持续健康发展的必要条件。随着民机业务的深入发展，如何提升适航能力进而保证项目适航取证成功，已成为每个民机项目承研单位关注的焦点。近年来，航空工业上电所始终秉持“民机发展、适航先行”的理念，坚持以适航要求为输入打造民机研发生态，坚持将适航能力作为民机产业建设的重要能力之一，通过构建“STOP”适航管理模型，将适航管理模型与民机研发业务融合，并通过项目迭代不断实现适航成果的积累，有效提升整体适航能力，为民机产业的持续健康发展提供坚实保障。

创新搭建适航管理模型 持续完善适航管理体系

上电所结合民机适航特性，紧紧抓住适航四大要素，即适航体系

(System)、适航技术(Technical)、适航监督(Oversee)以及适航管理平台(Platform)，提出了“STOP”适航管理模型，并对管理模型进行解析，围绕模型四要素构建适航业务域。

在适航体系构建过程中，以适航规章体系为输入，结合民机项目实际业务发展构建了手册、程序类文件、支持类文件、指南类文件四层级体系架构；同时为进一步确保满足适航要求，编制了《民机航电系统工程词典》；在适航技术研究方面，从适航规章标准技术和产品技术特性两个维度进行适航技术研究及解析，形成具体适航需求以及适航符合性指南；在适航监督方面，上电所成立适航中心作为独立机构，对项目进行全生命周期过程适航监督和适航预审查，确保产品和过程贯彻落实适航要求，目前上电所已经拥有3名局方授权的委任代表；在适航平台方面，充分考虑适航证

据链的完整性和可追溯性，构建了覆盖民机产品全生命周期过程的适航管理平台(AMP)，同时构建知识管理平台适航模块收集和整理技术成果，确保适航成果固化与复用。

全面融入民机研发业务 确保适航要求有效落地

适航管理模型与民机研发业务融合是实现适航管理模型有效落地的关键，保证了民机研发过程满足适航要求，从而实现民机产品适航取证的目标。

为确保产品贯彻适航需求，上电所在需求管理工具中增加了“适航需求”属性，建立系统需求与适航规章标准的追溯关系；为确保研发过程满足适航要求，构建了“技术评审—同行评审—设计评审—适航预评审”多层级的评审流程，对研发过程进行多角度把关；为控制供应商适航风险，构建了基于供应商适航风险评估的供应商适

航监督模式。通过从产品、研发过程、供应商等多维度促进“STOP”适航管理模型与民机研发过程融合，有效提升全员的适航意识，保证适航要求完整有效贯彻，实现适航证据链的完整有效呈现，为项目最终适航取证提供有力支撑。目前上电所已在C919项目中取得多个适航突破，提升了局方置信度，为项目后续适航工作及其他民机项目的适航取证打下了坚实基础。

不断丰富民机项目实践 实现适航成果积累复用

通过适航管理模型构建并实现与研发业务融合，上电所基于适航技术研究和项目应用迭代，初步建立满足适航要求的民机研发生态，实现适航成果的积累与复用。

依赖于民机研发生态构建并通过C919项目过程总结提炼形成适航审定基础，促成AG600、低成本航电等项目上更有效支持主机与局

方完成了适航审定基础的识别与固化。同样在C919项目过程中提炼形成产品技术的适航符合性指南、适航文件模板以及检查单等适航成果，通过项目适应性修订直接应用于AG600、低成本航电等项目中，有效缩短项目适航取证周期，降低项目适航成本，提升产品的技术发展及革新能力。同时，上电所积极参与到适航规章和工业标准的修订，从工业方角度为适航规章和工业标准的修订提供有效的参考意见，为中国民航规章标准体系完善做出应有的贡献。

民机适航的发展离不开产品研发能力提升，更离不开项目实践与迭代。上电所将在“两个坚持”的基础上逐步构建满足适航要求的研发生态，不断夯实适航能力建设，为C919、AG600等项目的适航取证保驾护航，为中国民机产业的发展 and 腾飞贡献力量。

图波列夫公司研制 航程8000千米的超声速公务机

俄罗斯图波列夫公司宣布，计划研发马赫数2的超声速公务机(SBJ)，该机将采取降低音爆强度结构设计，起飞重量约为70吨，航程8000千米，可载客30名左右，在11千米的高度能以每小时2000千米的速度飞行，其目标客户定位于高级政府官员和企业高管。

图波列夫公司计划2022年开始SBJ概念设计，2026年完成详细设计。（段勇）



2019~2025全球航空航天材料市场 有望实现6.8%的复合年增长

日前，BlueWeave咨询机构发布了《全球航空航天材料市场报告：2019~2025》。报告显示，到2025年，全球航空航天材料市场估值将达到257.9亿美元，2019~2025年复合年增长率为6.8%。

报告对全球航空航天市场进行了划分，并分析了不同市场的特征，对各个市场中航空航天类产品的类型、应用范围、市场规模进行了

统计，并基于市场情况，对近几年市场发展进行了预测。

报告认为，商业和通用航空部将是全球航空航天材料市场发展的主要动力。铝化合物材料由于优异的抗疲劳特性，也将得到快速发展。亚太地区可能成为发展最快的航空航天材料市场，并有望在未来一段时间内引领航空航天材料市场。（郭文涛）

东航“周末随心飞”的破冰自救

6月18日，东航推出全民航领域首款“周末随心飞”产品，一度盖住了电商网红们的风头。旅客仅需花费3322元特价购买该产品并激活后，可在2020年内的任意周六和周日，不限次数乘坐东航和上航航班，畅飞国内除港澳台地区外的各大城市。

截至6月24日，拥有“周末随心飞”权益的旅客成功兑换出超过10万张机票，27、28日首个周末使用超过6.5万张机票。东航推出的随心飞可以说是疫情下剑走偏锋的一种自救方式，但在其享受万丈光芒的同时也遇到了些问题，比如：首批用户出现了航班被取消、调整等意外情况。6月30日晚，东航发布公告称，停止销售“周末随心飞”产品。公告称，“周末随心飞”产品现已达到计划数量，东航将做好后续服务保障工作。

东航是上海最大的基地航空公司，航线网络丰富。以6月27日虹桥飞成都航班为例，当天东航MU5401、MU5405、MU5411、MU5477，4个航班“随心飞”旅客占比全部超过90%以上，四个航班的客座率也都在90%以上，早班机MU5401更是达到了96%的高客座率。6月27日、6月28日，东航上航的上海往返成都双向共有58个航班，“随心飞”旅客累计4049人次，占到航班总旅客人数的59%。

在疫情冲击下，机票价格普遍已接近历史冰点，国外航司也开始推出类似产品。6月27日，泰国亚洲航空公司推出“泰国国内随心飞”机票，旅客可以在周一至周日“说走就走”， Unlimited在泰国国内旅行，人流量较大的节假日除外。卡塔尔航空更是开出“空白机票”，最低499美元环游世界。

随着国内疫情防控进入常态化，各大航空公司均以不同的形式刺激消费。7月1日，海航集团官网上线了同类型的“随心飞”产品，价格2000多元，有效期内可不限次数搭乘海航集团旗下12家航司的海南进出港国内航线。华夏航空发布全国不限次数飞行套餐，推出2999元百余条航线，限量1000套。（宗合）