

国泰港龙停运,世界级机群正在“抛弃”国泰航空?

作者 钱馨瑶

据国内多家媒体报道,10月21日,国泰航空有限公司(下称“国泰航空”,0293.HK)正式披露企业重组方案:旗下国泰港龙当天开始停止营运,其大部分航线将由国泰航空及旗下香港快运航空营运。同时,公司计划裁员8500人,约占国泰航空集团总计3.5万个职位的24%。

此次重组成本约为港币22亿元,预计调整后,公司在2021年每月可减少约5亿港元的现金支出。

据凤凰卫视《金石财经》栏目报道,运营了35年的国泰港龙未来将不会以此品牌复飞,以便集中资金进行市场推广。国泰航空此次重组能否飞出阴霾?

停运成“止血”之举

近期,国泰航空公布了9月经营数据,2020年前9个月,国泰航空与国泰港龙合计载客人次较去年同期下跌83.2%,航班数量同比下跌68.6%,收入乘客千米数下跌81%。

根据国际航空运输协会的预测,航空客运量须待2024年才有望恢复至疫情前的水平。国泰航空行政总裁邓健荣表示:“我们已经仔细分析多个可能出现的情况,最终决定采纳最负责任的一个方案,务求尽可能保留最多工作岗位。尽管如此,依目前所见,市场复苏步伐显然会相当缓慢。公司预计2021年上半年的客运运力仍会远低于2019年的25%,而2021年全年的客运运力将会低于50%。”

广州民航职业技术学院副教授慕琦认为,此次国泰航空停运国泰港龙航空,可谓“止血”之举。国泰港龙航空股份转让给国泰航空后,战略定位几经调整,走到今天停运实属可惜和遗憾。

耀翔通航航空技术有限公司总裁金玉对《企业观察报》表示,关于国泰港龙航空停运消息并不震惊,目前民航能够维持运营非常困难,尤其是民营航空企业。国泰航空这么做也是为了及时止损。

回首2020年1-5月的数据,国泰航空与国泰港龙载客人次较去年同期下滑71.2%,运力下滑59.5%,收入乘客千米数下滑67%;载运货物量较去年同期下滑29.7%,运力下滑27.9%,货物及邮件收入吨千米数下滑22.3%。

国泰航空顾客及商务总裁林绍波指出,新冠肺炎疫情大流行对包括国泰集团在内的整个航空业均造成巨大冲击。纵使情况稍有改善迹象,然而未来的走向仍然十分不明朗。在6、7月,国泰已分别调整客运航班运力至约3.5%和9.4%,但未来数月间仍会大幅削减航班。

但目前情况来看,形势并不乐观。香港旅发局近期公布的数据显示,2020年9月访港旅客数字为9132人次,同比下跌99.7%,今年前9个月,访港旅客355万人次,同比下跌92.4%。

最新公布的数据显示,国泰航空与国泰港龙9月合共载客4706万人次,较2019年同期暴跌98.1%,每日载客仅为1568人次,同期收入乘客千米数同比减少97%。乘客运载率下跌48.8个百分点至24.9%。今年前9个月,载运乘客人次较去年同期下跌83.2%。

交银国际在发布的报告中指出,国泰港龙航空的停运预示着国泰航空在中国内地市场份额将进一步缩减,从2019年下半年至今,国泰航空在中国内地的市场份额不断缩水,失去国泰港龙航空将进一步加速国泰航空在中国内地市场份额的收缩。

尽管如此,国泰航空预期,明年上半年客运运力将仅达到正常水平的四分之一,如果研发中的疫苗有效,最快明年下半年起航空业才会全面复苏。

林绍波表示,仔细分析了航空业面对的困境,以及集团旗下航空公司的众多应对方案后,目前预期今年年底前仅会营运10%疫情前的客运运力,预计整体2021年的客运运力仍会低于50%正常水平。

危机组重组 惊动香港政府

早在今年6月9日,据港交所披露,国泰航空宣布重组计划,包括建议发行优先股和认股权证;建议按每持有11股现有股份获发7股供股股份之基准进行供股;建议过渡贷款融资等。该项集资金总额约390亿港元。

据《企业观察报》了解,当时的公告曾披露,公司的管理团队将于2020年第四季度向公司的董事局建议公司及其附属公司的最佳规模及形式,以满足香港的航空旅运需要,同时履行对股东的责任。

其中最引人注目的是,香港政府通过入股、过渡贷款及现有股东认股三种

方式“输血”273亿港元,借此成为国泰航空第四大股东,这也是有史以来港府第一次以入股方式,直接投资一家私人公司。

金玉表示,目前,多数航空公司依靠获得政府补助“先活下去”。业内人士分析,港府历史性地通过入股方式资助国泰,是考虑到香港国际机场的国际航空枢纽地位和国泰航空的影响力。

据运输及房屋局局长陈帆介绍,2018年香港国际机场客运量高达7.509万人次,平均每日逾20万人次进出香港,但受疫情影响,今年4月机场平均每日少于1000人次出入境。公开数据显示,航空业对香港本地生产总值的贡献达到4.9%。

其次,国泰作为全球第8大国际旅客承运人以及第五大航空货运公司,在香港航空业的地位难以撼动。

据市场消息显示,截止疫情爆发前,国泰拥有238架规模的机队,近50%的香港机场时刻,4家具有香港民航运输资质的实体。更为重要的是,根据香港与各地航权的安排,国泰更是作为香港本地航司承担着数十条独飞航线的航权安排。

据透露,港府入股将获得国泰董事会2个“观察员”席位,但观察员席位不能在国泰董事会中拥有表决权,仅对有关公众利益的重要决定有发言权。特区政府财政司司长陈茂波亦表示,当国泰恢复盈利还清借款项后,政府便会退场,重申政府无意长期担任国泰股东。

目前国泰港龙航空的航点约有46个,包括亚洲各地如泰国清迈及越南河内等,但以连接中国内地航线为主。陈茂波对此回应称,保护香港的航空枢纽很重要,如果国泰做不下去,航权会出现问题,因为本地其他航空公司规模较小,无法取得对外航权,如果让大陆或海外航空公司取得,这对香港不好。

慕琦分析称,国泰航空经历了2019年下半年的有关因素影响和2020年初至今的新冠疫情冲击,双重影响基本“耗尽了”国泰储备多年的现金流。虽然有港府牵头的战略性、拯救式“输血”,但是香港航空市场仍旧持续低迷。

没有旅客,谁来中转

根据国泰航空在重组计划中的安排,国泰港龙航空停运后,其运营的大部分航线将由国泰航空及旗下全资附属公司

香港快运航空有限公司(以下简称“香港快运”)营运。

但事实上,国泰航空与香港快运想要真正接手国泰港龙航空运营的大部分航线并非易事。香港运输及房屋局(以下简称“香港运房局”)表示,国泰港龙航空全面停飞后,需将航权交还香港特区政府,不能自行转让予其他公司。

据报道,香港运房局表示,香港特区政府收回国泰港龙航空的航权后,本地航空公司可申请使用有关航权,并由香港运房局根据既定机制分配。

在慕琦看来,香港快运参与接管港龙航线之举并不意味着国泰全面进军低成本,只是港龙停运引发的航线再分配操作。香港快运只是品牌,港龙航线原本就是多为中国香港往返内地城市,窄体机即可执飞。国泰当前面临的不是全服务和低成本模式问题,而是航空市场什么时候能向好恢复的问题。

国泰航空此前曾表示,没有完全转型廉航的打算。

2019年7月,国泰航空斥资50亿港元收购香港快运100%已发行股本。彼时,港龙航空和民航航空的市场份额约占香港航空市场的76%,如果再加上收购香港快运的8%份额,国泰航空的市场份额将会达到84%,几乎要垄断整个香港航空市场。彼时有专家向《国际金融报》表示,收购香港快运有助于国泰航空吸引更多旅客到香港中转,同时补足廉航短板。

据了解,自2015年一举创下高达60亿港元的利润峰值后,国泰航空就陷入了连年亏损的窘境,2017年更是录得成立以来最严重亏损。

“远程航线国泰飞,短程航线港龙飞,实际上带来的是成本的增加,并没有多少战略效益。新加坡航和胜安航空的重组已经证明了这种模式没有什么生命力。”民航资深人士林智杰表示。

慕琦看来,国泰没有做好港龙的差异化战略定位和转型是根本原因,疫情打击是导火索,借势港龙停运营开展大规模裁员操作也是一种战术。只是港龙停运引发的航线再分配操作。香港快运只是品牌,港龙航线原本就是多为香港往返内地城市,窄体机即可执飞。国泰当前面临的不是全服务和低成本模式问题,而是航空市场什么时候能向好恢复问题。

世界级机群正在“抛弃”国泰航空

一边是国泰航空裁员,另一边就有航空公司吸纳这批被裁国泰及港龙航空人员。

近日,东海航空董事长黄楚标在接受《大公报》访问时透露即将成立的大湾区航空(下称“湾航”),正向香港民航处申请航空营运人许可证,预计最快明年首季启航,初期有五架飞机投入服务。

黄楚标坦言有意吸纳失业的国泰及港龙航空人员,欢迎他们加入大湾区航空。

在今年年初时,香港航空市场只有4家航空公司,分别是:国泰航空、港龙航空(2006年被国泰收购)、香港航空、香港快运(2019年被国泰收购)。四家香港航司有三家是国泰集团的。而在今年8月,正当香港陷入第三波疫情、国泰航空陷入危机时,香港民航处批准了第五家航空公司——大湾区航空。

粤港澳大湾区同样离不开世界级机场群。2019年,大湾区GDP达到11.62万亿元,机场年旅客吞吐量达到2.23亿人次,广州白云、深圳宝安和香港国际机场全部跻身中国十强。香港特首林郑月娥曾表示,香港机场位处“双门户”的中心,承担着大湾区与全世界的枢纽作用。

大湾区的56万平方公里内,广、深、港一字排开,三座顶级机场争夺着粤港澳核心枢纽的地位。其中,香港国际机场仰仗着发达的旅游和频繁的经贸往来,取得了旅客多元化、中转比例高的优势,成为了国际航空枢纽。2000年,香港机场的客运量排名仅在全球第22;2018年,这一名次上升到了第8位。

然而,海关的另一边,广深以迅雷不及掩耳之势赶了上来。2010-2019年,深圳宝安、广州白云机场的客运吞吐量分别增加了98.2%和79.1%,而香港国际机场以41.4%的增长远远落后。2018年,广州凭借广阔的腹地市场将与香港的机场客运量差距缩小到了490万;2019年,遭受重创、屡次停摆的香港机场已被200公里外的广州机场甩在了身后。

据观察者网专栏作者张仲麟分析,而对大湾区航空来说,停运港龙所放弃的内地航权是其最佳的切入点。此前国泰航空与港龙航空、香港快运的定位是,国泰航空以国际航线为主,港龙航空以香港-内地航线为主,香港快运则以廉价航空为主,且新并购不久。

对国泰来说,国泰航空的成熟且引以为傲的国际线配合港龙航空的内地线加上香港这个中转枢纽,可以形成较强的竞争力吸引内地客流,然而港龙的停运使得国泰失去了内地航线这一部分。而对大湾区航空来说,这就存在着不小的机会,可以填补港龙航空停运后所留下的香港-内地航线空白。

林智杰认为,未来国泰仍然面临诸多挑战。一方面经济地位下滑,营商环境不稳定,内地直飞洲际,枢纽竞争力下降。同时,接连燃油套保巨亏以及去年以40多亿港元高溢价收购了香港快线,国泰自身经营管理需要改进。再者,疫情对民航业的影响可能会持续2-3年,后疫情时代运力过剩,需要消化。

慕琦表示,民航业的服务属性和国际属性决定了其发展的被动性。新冠疫情直接影响到的是人员国际间流动和国际航空出行消费。因为防止疫情境外输入,无法恢复中国香港原有国际/地区航班,又因相关技术限制无法完全恢复往返内地通关,从而直接导致其完全不能分享内地航空市场强劲复苏红利。总之,全球疫情控制得不到好转、中国香港无法有效对接内地防疫措施,中国香港航空市场将始终无法恢复,作为最大基地航司的国泰也将始终无法走出至暗时刻。■

(转自证券时报网)

国际航线尚待逐步恢复 三大航空央企前三季亏270亿

作者 邢云

航空公司经营仍受疫情拖累。10月30日晚间,中国国航、南方航空、东方航空三大航司披露三季报,今年前三季度业绩均为亏损。

三大航司表示,2020年前三季度,受新冠肺炎疫情疫情影响,全球航空业经历了严峻挑战。随着国内疫情控制情况逐渐稳定,中国民航正呈现出稳健的恢复发展态势,但受境外疫情影响,国际航线旅客运输规模仍持续处于低位。

南方航空在公告中提示风险,鉴于疫情对航空运输业以及全球经济造成的巨大损失,预计公司2020年全年经营业绩会受到重大不利影响。

具体来看,1-9月,中国国航实现营业收入484.54亿元,同比下降52.99%;净利润亏损101.12亿元,上年同期盈利67.62亿元。南方航空实现营业收入653.5亿元,同比下降43.98%;净利润亏损74.63亿元,上年同期盈利40.78亿元。东方航空实现营业收入423亿元,同比下降54.71%;净亏损91.05亿元。

亏损的数字各不相同,但原因只有一个:主要为受疫情影响,客运收入减少及货运收入增加综合影响所致。

不过,随着疫情控制逐步稳定,民航业环比恢复态势已现。9月份,中国国航合并旅客周转量同比下降、环比上升。客运运力投入同比下降34.9%,环比上

升47%;旅客周转量同比下降38.6%,环比上升8.7%。其中,得益于国内疫情控制有力,国内客运运力9月同比攀升。

9月,南方航空客运运力投入同比下降23.67%,其中国内同比上升6.55%、地区和地区分别同比下降92.25%和89.88%;东方航空旅客周转量同比下降32.16%,其中国内航线旅客周转量同比上升3.57%,国际和地区航线旅客周转量分别同比下降96.82%和97.04%

三家航空公司第三季度业绩也有不同改善。其中,南方航空第三季度扭亏为盈,实现营业收入263.86亿元,净利润7.11亿元。中国国航实现营业收入188.08亿元,净亏损6.7亿元,亏损额大

幅收窄。东方航空实现营业收入171.71亿元,亏损5.63亿元,环比业绩大幅改善。

那么,在这样的市场格局下,民航业的拐点究竟什么时候能够到来?

天风证券表示,目前国内确诊病例动态清零的疫情管控思路将有效防控反弹及境外输入压力,较难再次影响全民正常生产生活,民航国内线仍将整体呈现持续复苏的态势,而海外单日确诊人数再创新高,意味着国际线复苏依旧需要等待。供给方面,2020年我国民航客运运力几无增长。一旦新冠肺炎疫苗全面投入使用,海外需求大幅回暖,民航有望迎来中期景气。■

(转自证券时报网)