

# 从囤机票到自由飞 航空业离全面复苏还有多远?



东航客机 东航江苏公司供图



“心动即囤,不约可退。”2022年的“双十一”和“双十二”,囤机票的人算是赌对了。2022年12月28日,民航局发布《恢复国际客运航班的若干措施》,自2023年1月8日起,不再实施国际客运航班“五个一”“一国一策”调控措施等十项具体内容。2020年到2022年前三季度,三大航空公司合计亏损超1500亿元。如今,国际航班全面放开,而受到重创的航空业,需要多久才能全面复苏?2023年元旦和春节行情,已是一个重要信号。

现代快报+记者 刘伟娟 谷伟

## 探访 元旦开门红,春节机票旺

“最近,我们飞三亚的航班上座率挺好的。”提及近期的机票销售情况,东航江苏公司工作人员说。随着疫情防控政策的不断优化,人们出行不再止于心动,更是落实到行动中。据东航江苏公司工作人员介绍,元旦期间,旅客大多选择南方温暖的海滨休闲旅游,三亚航线客座率达80%。东航每日执行一至两班,目前至春节假期三亚航班机票价格较高,座位相对紧张。东航建议旅客可以选择假期中错开高峰时段出行,价格更加优惠。

同样,元旦假期,吉祥航空南京-三亚每日直飞2班次,随着旅客出行意愿增强,客流相较于之前有明显增长,客座率均为85%以上。目前至1月底春节假期,南京飞三亚的机票价格相对还是比较稳定,相较于往年基本持平,去程票价约为经济舱全价的5折。预计1月10日左右,会有新一波的春节机票预定高峰。

除了三亚,昆明、贵阳等地也颇受欢迎。同程旅行大数据显示,

元旦假期订单量排名前十的民航航线分别是上海-昆明、深圳-成都、深圳-重庆、上海-成都、广州-重庆、杭州-昆明、温州-贵阳、成都-深圳、杭州-贵阳、广州-成都。元旦出行小高峰落幕,大家开始计划春节出行。现代快报记者了解到,春节期间,三亚和东北这一“一南一北”依旧是热门。

东航江苏公司工作人员介绍,今年春运期间,机票总体销售同比去年有一定的恢复性增长,但相比疫情前还有一定空间。从目前销售情况来看,1月15日至21日的春节前一周,三亚、东北等旅游返乡航线较为热门,总体价格在7折起步,其他部分航线仍有4-6折价格销售。

吉祥航空表示,东北游依旧是春节出游的热门航线,南京往哈尔滨、赤峰等方向机票价格将有上涨趋势。适合休闲度假及亲子出行的旅游航线,如长白山、西双版纳、三亚等,临近春节将涨至全价,比疫情前同期大幅提升。

## 分析 3月份将迎“报复性”出游高峰

近日,同程旅行发布的《2023年元旦假期旅行消费数据报告》显示,今年元旦,国内机票订单量较疫情前的2020年元旦假期上涨2%,机票均价从2020年同期的676元上涨至905元;酒店订单量较2020年同期上涨32%,酒店均价也从229元上涨至244元。整体来看,元旦旅游出行市场较疫情前呈现“量价齐升”的趋势。

同程研究院分析认为,2023年元旦假期,部分目的地的市场恢复超过预期,显示了国内游客出游信心的快速修复,也为2023年的旅游

市场复苏奠定了良好的基础。旅游业人士也预计,3月春暖花开季,将迎来“报复性”出游高峰,预计长线游会比较火爆,出境游方面东南亚方向将成为热门目的地。

为满足旅客春节以及节后的出行高峰,航空公司正加大运力。东航江苏公司对西南、东北、西北方向的航班进行了新增、恢复和加密。国际航线方面,东航有望从1月18日起恢复南京-曼谷航线,从1月20日起恢复南京-普吉航线,未来还将恢复执行南京至大阪、札幌、澳门,无锡至香港、澳门、首尔航

班;计划新开南京-新加坡、马尼拉等航班;待条件成熟时,积极恢复南京-悉尼、洛杉矶等洲际航班,满足旅客的出行需求。

吉祥航空江苏分公司近日新增南京至西双版纳的直飞航班,每日1班;南京至贵阳、昆明、赤峰等航线班次均有所增加;恢复上海-曼谷(每周1班)、上海-普吉及上海-清迈(均每日1班),这是大家比较关注的落地签的出境旅游航线。另外,吉祥航空已启动国际定期客运航班的恢复准备工作,初期将重点聚焦日韩及东南亚方向的航班恢复。

## 预计 航空业迎来疫情后首个盈利年

疫情三年,航空业受到重创。2022年前三季度,A股8家上市航企中,仅有主营通用航空业务的中信海直没有亏损,其余7家航企合计亏损超千亿元。其中,中国国航、中国东航、南方航空三大航分别亏损281.03亿元、281.16亿元、175.87亿元。而自2020年到2022年前三季度,三大航合计亏损超1500亿元。

2022年上半年,民航日航班量最低时只有2967班,仅为2019年同期的17.8%。除了疫情,国际油价大涨也让航空业雪上加霜。在2022年7月的全国民航年中工作电视电话会议上,民航局局长宋志勇透露,受国际油价大幅攀升影响,航空燃油成本较上年同期增加222亿元,预计全年可能增加860亿元。

随着国际航线全面恢复,国内航空业2023年能否迎来全面复苏?民航业分析师林智杰认为,随着疫情防控政策的放开,市场也开始快速恢复,特别是元旦,成都、三亚等旅游热门城市机场的恢复率都已经达到了百分之百。“2023年行业有望恢复盈利,但是行业的运输量要恢复到2019年的水平,估计要到2024年才能实现。”

“新十条”公布后,民航客运航班量从每天3000班左右迅速回升至每天7000班以上,随后全国迎来“第一波冲击”,航班量回落至每天5000班左右。国信证券认为,随着国内各地疫情逐步过峰,“第一波冲击”的影响逐步消退,民航国内航线客运航班量已经探底回升,由

于疫情达峰回落速度超预期,春运仍值得期待。“乘机出行的人群本就是最积极、最活跃的群体,出行复苏大势已定,出行板块复苏至接近或超越疫情前的时间跨度可能更短。”

中金公司预计,后续中国国内线恢复将快于国际线,2023年国内线需求有望恢复至超过2019年水平,2024年国际线有望恢复至2019年水平。中泰证券则表示,2023年或将成为全球航空业疫情后首个盈利年份。预计国内航空需求于2023年4月恢复至2019年4月的100%,国际航空需求于2023年12月恢复至2019年12月的75%,地区航空需求于2023年12月恢复至2019年12月的89%。

## 观察 机票不用再“囤”,随心飞何去何从

“之前囤的新加坡未来的卡券,往返含税2300,兑换了国庆飞新加坡,去程A380,回程梦想787,冲了!”随着国际航线恢复,上海一位网友第一时间兑换了2022年“双十一”囤的机票。

疫情期间,出行受限,“囤机票”成为不少网友的选择。2020年“618”期间,东航率先推出“周末随心飞”,随后各大航空公司陆续跟进。2021年,各种机票“盲盒”纷纷出现,“说走就走的旅行”尽管未必能实现,但愿望还是要有。

2022年“双十一”,携程上线“全球飞”预售机票产品,目的地有日本、韩国、东南亚、欧洲、马尔代夫等。飞猪则推出了“未来飞”国际机票次卡。尽管彼时国际航线仍未

放开,但二者均表示兑换有效期为“最晚不迟于2023年6月30日”。加上“不约可退”,不少热门航线的“未来飞”产品均遭到“秒空”。而当时“囤”了机票的网友把这算是“赌对了”。如京沪往返新加坡2359元,往返马尔代夫3617元的价格,堪称“地板价”。

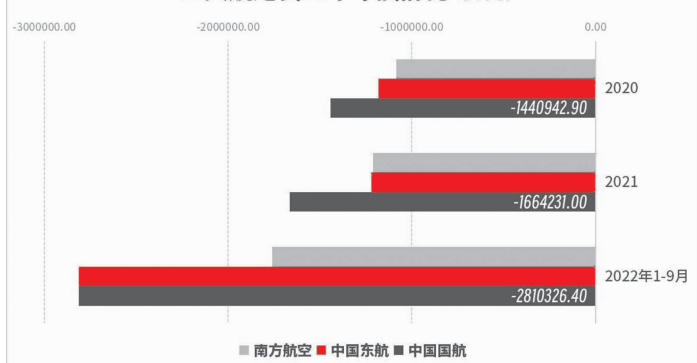
近期一些航空公司仍在针对春节返乡等需求推广相关产品,如吉祥航空江苏分公司推出700元及1000元两档的“金陵飞”次飞卡,至临汾、湛江、榆林等多地,单程仅需350元。节后还将联合OTA平台推出“尾单卡”产品,针对复学返工及错峰出行旅客。

不过,在林智杰看来,国内航空业的“随心飞”等创新产品,主要

是疫情期间刺激旅客更多的出行,在财务收益上对航空公司扭亏基本没有什么贡献。随着市场复苏,这类产品或将阶段性退出民航的舞台。

这也意味着,未来一段时间的机票价格可能有所回升。中金公司认为,2023年国内票价市场化改革持续推进,或在供需差较大时得以充分体现,国际票价随着供给逐步回暖或有回落压力,但预计仍将高于2019年同期水平。中泰证券也表示,疫情期间我国经济仍保持正增长,我国民航理论需求增速或明显高于疫情前,但供给增速大幅放缓,理论供需缺口已经出现,叠加疫情期间票价改革仍在推进,预计民航需求复苏后票价将显著上行。

三大航过去三年亏损情况(万元)



记者制图