经济日报 ECONOMIC DAILY

旅行需求低迷 航企亏损严重

德国政府拟再斥巨资救助航空业

本报驻柏林记者 谢 飞

一线观察

汉莎航空公司是欧洲主要的航空运输集团之一。最新数据显示，汉莎航空今年第三季度亏损可能高达20亿欧元（1欧元约合7.8元人民币）。根据测算，汉莎航空目前每个月开支达3.5亿欧元，今年前三季度，汉莎航空经营收入同比减少约60%，亏损额已经达到56亿欧元。在航空公司面临巨大运营压力的同时，由于航班量减少，德国机场也面临严重的经营危机。面对航空业困局，德国政府已拟定救助计划，准备施以援手。

图为在德国首都柏林泰格尔机场拍摄的一架汉莎航空客机。 新华社记者 单宇琦摄

损失很严重

汉莎航空11月5日发布的财报显示，前三季度汉莎航空旗下各航空公司共运送旅客3220万人次，仅为去年同期的29%，航班上座率同比减少15个百分点，降至68%。集团旗下110架飞机停飞，预计不会恢复运营。随着欧洲第二轮“封锁”措施开始实施，汉莎航空不得不调整冬季运营计划，再次削减了125架航班。目前该集团有近3万个岗位面临被裁撤风险。

数据显示，法兰克福机场集团运营公司Fraport今年第三季度亏损额高达3.4亿欧元。去年同期该集团盈利2.22亿欧元。Fraport总裁舒尔特表示，今年法兰克福机场客流量较去年下降超70%，预计明年客流量也仅为2019年的35%至40%。今年以来，该集团已经大幅裁员，仅裁员支出就高达2.8亿欧元。

汉莎航空首席执行官卡斯滕·施波尔表示，通过严格控制成本和增加夏季航班，汉莎航空今年第三季度资金压力有所减小。汉莎航空希望2021年恢复正现金流，为此将继续推进企业重组，持续提高各部门运营效率。

政府再出手

近日，德国交通部专门召开会议，商讨如何救助受疫情严重冲击的航空业。据悉，德国交通部已经拟定了一个总额为10亿欧元的航空业救助计划，德国政府将拿出10亿欧元用于救助德国航空业。

这已经不是德国政府首次出手了。今年5月末，德国政府与汉莎航空达成总额达90亿欧元的救助协议。根据救助方案，德国复兴信贷银行及相关私有银行向汉莎提供30亿欧元的银团贷款；德国政府提供57亿欧元的无投票权资金和3亿欧元的股权增资。由此，德国政府取得汉莎航空至少20%的股权，成为汉莎航空最大股东。6月份，这一救助方案正式获得欧盟批准。同时，欧盟监管机构也批准了汉莎航空60亿欧元的资本重组计划。

此次，德国交通部表示，不希望看到航空业企业因为疫情被市场“淘汰”，希望尽力救助所有相关企业，不仅包括航空公司和机场运营企业，还涉及飞机制造、服务承包商等一系列上下游行业。德国视整个航空业为“不可放弃”的行业。德国政府拟将这笔救助资金下发到各联邦州，再由联邦州自行决定如何将资金分配给地区性机场。

德国交通部部长朔伊尔表示，不仅是小型机场，连大型机场也难以避免疫情冲击。根据测算，如果客流量较疫情之前下降10%至15%，机场便很难保证盈利。据德国机场行业协会评估，目前德国大部分机场都面临“生存危机”，18万从业人员中超过四分之一面临裁员风险。

难熬的冬天

汉莎航空的境遇折射出当下航空业面临的窘境。航空业是典型的重资产行业，飞机停飞意味着没有收入来源，但折旧维修、飞机租赁、工资乃至银行利息等都是必须支付的固定成本。疫情冲击之下，航空公司或展开自救，或积极寻求政府援助。

即便如此，全球航空业仍不见好转。业界人士普遍认为，疫情对航空业的影响将持续相当长一段时间，全球航空客运量在短期内难以恢复到疫情前水平。

国际航空运输协会6月份发布报告预测，2020年全球航空公司将亏损843亿美元，净利润下降20.1%。收入预计只有4190亿美元，比上一年下降50%。9月底，该协会进一步下调了对2020年全球航空运输量的预测，该协会预计，2020年全球航空运输量将比2019年下降66%，与此前预测的63%相比更为悲观。

“2020年第四季度行业将极其艰难，如果边境持续关闭、入境仍采取隔离措施，2021年上半年几乎难有明显好转。”国际航空运输协会理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克在10月份的一场线上交流会上如此预测。

“由于全球新冠病毒感染率上升，加上相关旅行限制，预计航空旅行需求将持续低迷。全球航空业将迎来一个艰难而充满挑战的冬天。”施波尔说。

环球动态

亚行与巴基斯坦签署抗疫赠款协议

本报讯 记者施普皓报道：日前，亚洲开发银行与巴基斯坦政府签署了一项200万美元（1美元约合6.6元人民币）赠款协议，共同助力巴基斯坦抗击新冠肺炎疫情。

当天，亚洲开发银行驻巴基斯坦代表杨晓红和巴基斯坦经济事务部常务秘书努尔·艾哈迈德签署了这项赠款协议，该赠款将帮助巴基斯坦政府向受到疫情影响的社区提供救生医疗用品、诊断设施以及其他重要抗疫设备。杨晓红还与联合国儿童基金会驻巴基斯坦代表艾达·吉尔马签署了一项协议。根据该协议，联合国儿童基金会可使用这200万美元赠款采购物资和设备。

杨晓红在签署协议后发表的一份声明中表示，近期巴基斯坦国内的新冠肺炎感染率有所上升，政府需要采取强有力的防控措施，同时保证医疗设施的供应充足，才能继续遏制疫情扩散。亚行一直与巴基斯坦政府保持着紧密合作，一直致力于协助巴基斯坦抗击新冠肺炎疫情。此次协议签署后，亚行将通过联合国儿童基金会管理的赠款帮助巴基斯坦加强抗疫工作。

华为柬埔寨“未来种子”项目结业

本报金边电 记者张保报道：11月11日，2020年华为柬埔寨“未来种子”项目通过视频方式举办结业仪式。中国驻柬埔寨大使王文天，柬埔寨邮电大臣谢万迪，柬埔寨教育、青年和体育部副国务秘书索萨拜纳，华为技术（柬埔寨）有限公司总经理姚育亚等出席活动。

王文天表示，今年以来全球新冠肺炎疫情蔓延，严重影响各国间人员往来。但得益于数字通信技术支撑，中柬互利合作在疫情下始终向前推进。在华为柬埔寨公司技术保障下，中柬双方通过“云会谈”和“云签署”方式正式缔结了中柬自贸协定。他表示，此次入选“未来种子”项目的30位同学不仅学到了专业知识，也加深了对华为公司及中国文化的了解。希望他们不仅成为柬埔寨信息化和数字化产业的“未来种子”，也能成为推动中柬命运共同体建设的友谊种子。

谢万迪和索萨拜纳高度评价华为公司在柬经营21年，为柬通信事业作出的重要贡献，赞赏华为通过包括“未来种子”项目在内的各种方式在柬培养数字人才。

姚育亚表示，华为将努力把数字世界带入柬埔寨每一个家庭，让每一位青年都可以接触和学习到最新的数字技术，从而带动柬埔寨经济、社会和环境长期可持续发展。姚育亚还宣布，未来3年华为将每年为柬埔寨培养100名信息通信技术青年人才，为迎接柬埔寨数字经济时代做好准备。

华为柬埔寨首届“未来种子”项目于2016年启动，迄今已帮助40名柬埔寨大学生圆梦中国之行。今年华为携手柬埔寨金边皇家大学、柬埔寨邮电学院、金边美国大学和帕拉贡国际大学4所大学，共同选拔出30名柬埔寨优秀大学生参加线上学习。

本版编辑 徐 胥 原 洋

扩大在华投入 致力2039愿景

戴姆勒精耕中国市场共赢美好未来

11月11日至13日，中国发展高层论坛2020年会在北京召开。本届论坛以“后疫情时代经济复苏与国际合作”为主题，政府相关领导、全球商界领袖等与会代表们通过线上线下同步的方式，就新冠肺炎疫情下的经济发展等话题交换观点、分享经验。作为与会代表，戴姆勒股份公司董事会主席、梅赛德斯–奔驰股份公司董事会主席康林松（Ola Källenius）在论坛开幕当天的“变局中的技术创新与合作”单元中发表了主题演讲。

康林松在演讲中突出了中国在全球经济中的重要角色和地位，强调了戴姆勒将持续助力中国经济增长的决心，我很荣幸第二次出席中国发展高层论坛。这一论坛为政府相关领导与跨国企业代表提供了很好的交流机会。近几个月来，我们见证了中国引领世界经济复苏，展望未来，我们致力于继续为中国经济增长做出贡献。

戴姆勒股份公司董事会成员、负责大中华区业务的唐仕凯（Hubertus Troska）也出席了本届论坛。他强调：“得益于中国积极有效的防疫措施和整个社会的齐心抗疫，我们不仅有幸见证了这里的生活重回正轨，而且也看到中国汽车产业实现了稳步复苏。中国长期坚持扩大对外开放的国策令我们备受鼓舞，戴姆勒将继续坚定地扩大在中国市场的投入，我们的目标是与中国共同发展。通过拓展在华本土化布局、与现有及新的合作伙伴共享商机，我们致力于推动互利合作，以期助力中国经济的积极发展。我深信，中国汽车产业将迎来更加繁荣的未来。”

自2000年首次举办以来，中国发展高层论坛为促进中国与国际社会开展政策交流、促进国际合作做出了积极贡献。2017年起，梅赛德斯–奔驰已连续四年成为中国发展高层论坛的合作伙伴，提供指定贵宾用车，全程助力论坛的顺利举办。

全新战略引领 向可持续增长转型

得益于中国经济持续复苏，戴姆勒有幸见证了旗下梅赛德斯–奔驰品牌在华销量的增长势头。2020年第三季度，梅赛德斯–奔驰乘用车在中国交付量超过22万辆，同比增长23.4%。今年1月至9月，梅赛德斯–奔驰乘用车在中国累计销量近57万辆，同比增长8.3%。

目前，梅赛德斯–奔驰的中国汽车销量已占其全球市场30%左右。唐仕凯表示，“中国汽车市场将会继续迎来良性发展，我们也将以卓越的产品和服务，抓住未来中国市场发展给予的机会”。

戴姆勒旗下梅赛德斯–奔驰品牌此前发布全新战略，将通过强化梅赛德斯–奔驰的豪华品牌地位，提升产品阵容定位及优化产品矩阵，着力子品牌业务的大幅增长，并加速品牌在电力驱动和汽车软件等领域的持续引领。

“作为豪华汽车制造商，戴姆勒不仅专注创新，而且保持其在高质量、安全性和舒适性方面的传统优势和扎实技术水平，致力于打造与中国客户对美好生活追求相匹配、令人心向往之的汽车。”唐仕凯认为，通过卓越的客户服务、数字化销售和售后解决方案，拥抱中国客户，始终是梅赛德斯–奔驰重要的战略支柱，“而中国客户对数字化新技术的需求十分强烈，也给我们带来了很多灵感和启发。”

深入推进本土化 精耕中国市场再出发

2020年是戴姆勒在华开展本土生产的第15年。2005年戴姆勒在北京的中德合资公司北京奔驰汽车有限公司（下称“北京奔驰”）投产首款梅赛德斯–奔驰国产车型E级轿车，标志着戴姆勒在本土生产的开端；2010年，第一款专为中国客户量身打造的梅赛德斯–奔驰长轴距E级轿车正式投产；今年9月，第300万辆梅赛德斯–奔驰乘用车在北京奔驰下线。

“无论是过去、现在还是未来，本土化一直都是戴姆勒在华业务顺利发展的关键因素之一。”唐仕凯说，基于中国市场对于戴姆勒的重大战略意义，戴姆勒将会把更多资源投入中国市场，在引入更多车型的同时，继续加大在中国的投资与布局，精耕中国市场。

戴姆勒中国研发技术中心将在2021年投入运营。这是戴姆勒在德国总部以外最全面的研发基地，涵盖高级设计中心、车型本土化、整车测试、智能互联、自动驾驶和新能源汽车等诸多领域，有望进一步强化公司在华的研发实力，为未来业务增长赋能。此外，戴姆勒还将通过加大投入，培养更多的本土科研人才。

戴姆勒股份公司董事会成员、负责大中华区业务的唐仕凯（Hubertus Troska）

“作为外资企业，我们致力于充分借助中国进一步扩大对外开放的时机，扩大与中国伙伴们的合作，更好地了解客户，并且持续不断地为客户提供更卓越的产品和服务。”唐仕凯表示，于我们而言，最大的任务就是，让我们的企业“更中国”，进而打造更酷炫、更卓越、更安全、更先进的产品，为客户提供更好的体验，成为更懂客户的品牌。

秉持2039愿景 致力实现碳中和

打造零排放汽车是戴姆勒的愿景。戴姆勒计划到2039年实现乘用车新车型阵容的碳中和，以及对城市中心区域空气质量的零影响。“目前，戴姆勒已将保护气候的目标，全面贯穿于汽车价值链上的各个环节，覆盖技术研发、原材料获取、生产制造、售后和循环再利用等。”唐仕凯强调，致力于保护气候、减少空气污染，这也是戴姆勒可持续经营战略的核心元素。

为实现碳中和，梅赛德斯–奔驰加速推进“电动为先”战略，在48伏智能电机技术、插电式混合动力汽车、纯电动汽车等各个领域全面发力。梅赛德斯–奔驰将在2021年推出大型纯电车型架构（EVA）平台，生产全新纯电车型。梅赛德斯–奔驰计划至2025年，实现25%以上的销量为纯电动车型；到2030年，插电式混合动力及纯电动车型将占其全球销量的50%以上。

中国作为全球最大的新能源汽车市场，在梅赛德斯–奔驰“电动为先”战略中扮演着重要角色。2019年推出的梅赛德斯–奔驰EQC纯电SUV是首款中国本土生产的豪华纯电车型，其配备的动力电池在北京奔驰动力电池工厂生产。2020年，梅赛德斯–奔驰持续深化与中国电池制造商的业务关系，进一步提升了动力电池领域的专业能力。未来，梅赛德斯–奔驰将为中国市场引入更多豪华新能源产品，并实现本土生产。

“在新能源领域，我们还将继续深化与中国合作伙伴和供应商的合作。”唐仕凯说，“近期我们与宁德时代、孚能科技等企业深化了合作，而与吉利控股成立的smart品牌全球合资公司，将在中国生产smart下一代车型，并在全球市场销售，这也体现了我们在中国增长、助力中国发展的承诺。”

戴姆勒中国研发技术中心预计于2021年启用

（数据来源：戴姆勒股份公司）

·广告