

因戰爭和地緣政治，多家歐洲航空公司退出中國航線 | Whatsnew

隨著地緣政治的震蕩持續，歐亞之間的航空聯繫還有可能變得更為脆弱。



2019年9月9日，英國倫敦希思羅機場，一架飛機正在起飛。攝：Matt Dunham/AP/達志影像

離開真相，談何看見彼此和追求正義？我們的日報、速遞Whatsnew、端聞Podcast能夠保持免費，離不開每一位會員的支援。[暢讀會員首月5折](#)，[尊享會員全年85折](#)，幫助我們做出更好的即時報導和深度內容。

2023年初中國取消國際旅行的防疫管控措施后，外界一直關注中國和各國的航班恢復情況。近期，多家歐洲航空公司暫停中國航線，引發了關注和討論。

7月，英國維珍航空公司（Virgin Atlantic）宣佈從10月底開始暫停其運營了25年之久的倫敦-上海航線。[當時維珍航空表示](#)，由於無法飛越俄羅斯上空，導致航班改道時間越來越長，運營成本越來越高。其還指出，改道后的航線西行需要飛行約14個小時，而中國航司飛越俄羅斯的航線只需要約12個小時。

到了8月，[英航也宣佈](#)將暫停倫敦至北京航線直至2025年11月。其飛往上海的每日航班則暫時保留。

9月30日，德國漢莎航空（Lufthansa）[加入了削減航線的行列](#)。其表示考慮暫停來往北京和法蘭克福的航班，保留北京來往慕尼黑和上海到慕尼黑、法蘭克福的航線。

10月8日，總部位於瑞典的北歐航空（SAS）也宣佈將從2024年11月開始暫停來往丹麥哥本哈根到上海之間的定期航線。這也意味著這家航空公司將完全退出中國大陸市場。

10月9日，波蘭航空宣佈在2024年冬季暫停華沙和北京之間的航班。其發言人對波蘭媒體表示，這一航線「銷售業績不佳」，且「與使用較短航線的航空公司相比，我們的競爭地位明顯處於劣勢」。

除了暫停航線外，一些歐洲航司的中國航線在疫情管控措施放開后也遲遲未有複航——如芬蘭航空的赫爾辛基-北京和赫爾辛基-南京航線。

歐洲航空公司宣佈裁撤或暫停航線時，大多提到中國航空公司使用俄羅斯空域造成的競爭優勢。在俄烏兩國全面爆發戰爭后，歐洲的航空公司均避開俄羅斯上空，而中國、土耳其和中東的航空公司則繼續使用俄國空域。是否飛越俄羅斯，尤為影響歐洲北部到中國北部之間的飛行時長。以上海到赫爾辛基的航班為例。仍在運營該航線的芬蘭航空班級，需要繞經蒙古、哈薩克、亞塞拜然、喬治亞、土耳其和羅馬尼亞等國，全程耗時14個小時；而同樣上海飛往赫爾辛基的、由中國民營航空公司吉祥航空執飛的航班，因可以使用俄羅斯空域，只用9小時30分鐘就能完成全程。航程延長不僅意味著更高的油耗，也意味著航空公司為了避免疲勞要安排更多的飛行員和機組人員，從而成本水漲船高。



2022年12月2日，俄羅斯聖彼得堡，中國的貨運飛機和空中巴士飛越俄羅斯上空。 攝：Dmitri Lovetsky/AP/達志影像

不過，影響到航線存續的，並不只有俄烏戰爭帶來的航路問題。 中國和部分國家之間的航班也因客流不足或外交關係緊張而存在著類似的「外航暫停」問題。 如中美之間，截至2024年年中，只互相批准了對方航空公司每周運營50個航班，約為2019年航班數量的三分之一，且美方的實際運營航班數量只有不到40個。 9月，達美航空（Delta）和聯合航空[更是申請](#)延長部分遲遲未開航的中美航線許可，意味著中美航線仍然將維持低位。 當時兩家航司均表示，中美之間的旅行需求[未恢復](#)疫情前水準。

借助可以使用俄羅斯領空，中國航空公司在2024年積極開辦中歐航線，進一步擠壓了歐洲航司的盈利空間。 財經科技類新媒體「36氪」[的報導指出](#)，中國的四大國營航空公司自疫情開始以來持續虧損。 而洲際航班載客多，航程長，利潤空間大，在2024年中國航司嘗試扭虧為盈的佈局中尤為重要，因此其更有動力去擠壓外國航司的市場。

中國政府也在鼓勵本土航司佔據更多市場：2024年8月，中國民航局還發佈了一份[《關於推進國際航空樞紐建設的指導意見》](#)，這份《意見》中，表露出了中國政府對國際航線競爭的部分設想。

《意見》提到，中國的航空樞紐存在著「戰略謀劃不深、樞紐競爭力不強、協同運行效率不高、國際運輸服務能力不足」的問題。 其進而指出，要分階段，以2025年、2035年和2050年為節點，逐步打造「一批世界級超級航空承運人」和「一批具有國際競爭力的國際航空樞紐」。

《意見》進而還規定，「連接除國際樞紐機場外其他機場的國際航線，地方政府不得安排航線補貼」。。 就這條規定，一些分析認為是對「補貼模式」拉響警報，但更多分析認為，這是在嘗試將資源集中到最大的幾個國際樞紐機場和國際樞紐航司，從而外航的主要中國航線會受到更多的價格和補貼擠壓、競爭。

值得注意的還有地緣政治變化下，中國和外界往來的重心是否正在變化。 根據《財新》2024年9月的[數據統計](#)，2024年上半年，北京在內的多個中國城市的入境旅客數量逐漸恢復疫情前水準，但結構發生變化。 以北京為例，美國入境旅客人數明顯下降。 與之對應，俄羅斯、非洲入境旅客數量都有較大幅度增長。

《南華早報》[2024年5月的報導](#)也指出，沙特和卡達的航司反而有興趣加開往來中國的航線，以承接增長的中國旅客客流。 此前漢莎航空暫停北京-法蘭克福航線時，也曾表示，位於波斯灣地區的航空公司因為其避開衝突地帶的地理優勢，對歐盟航司構成了巨大的競爭優勢。

貿易和國際關係變動會如何影響中國對外的空中交通，值得在未來持續觀察。

而在歐洲方面，遇到競爭困難的歐洲航司或也會推動歐洲政府推出對中國航司的限制措施。 10月7日，荷蘭皇家航空的首席執行官Marjan Rintel[公開提及](#)因戰爭和俄羅斯領空而產生的歐洲航司競爭困難。 她指歐洲應該研究通過定價或其他規管辦法，「防止不公平的競爭環境」。

此前，已經有歐洲政府在這一方面採取了行動：2024年7月，奧地利當局就以不公平競爭為由，[拒絕](#)了中國東方航空開設上海到奧地利維也納的新航線的申請。

目前未知會否有更多歐洲國家跟進類似的行動或在歐盟層面推出要求公平競爭的政策。 而一旦類似政策推出，對已經因為電動汽車議題而逼近貿易戰邊緣的中歐關係，必將會構成更大的影響。



歐盟加徵電動車關稅引中國反制，北京亦憂「惡性競爭」內卷 | Whatsnew

延伸閱讀

部分中國輿論也認為應該避免情況升級。「36氪」的報導就引述深圳大學旅遊發展研究中心研究員劉傑武，指中國政府應考慮維持航班的競爭多樣性，考慮為外國航司執飛中國的航班也提供補貼，以維持其中國航線。

不過，中歐之間的國際航線還在面臨更加複雜的情況：正在升級的中東局勢可能讓亞洲和歐洲之間的航班航道更加複雜。 近期，隨著以色列和伊朗的緊張狀態升溫，很多亞洲和歐洲之間運營航班的航空公司為規避風險，也採取[避開伊朗、伊拉克](#)等地空域的航路。

隨著地緣政治的震蕩持續，歐亞之間的航空聯繫還有可能變得更為脆弱。

本刊載內容版權為端傳媒或相關單位所有，未經[端傳媒編輯部](#)授權，請勿轉載或複製，否則即為侵權。