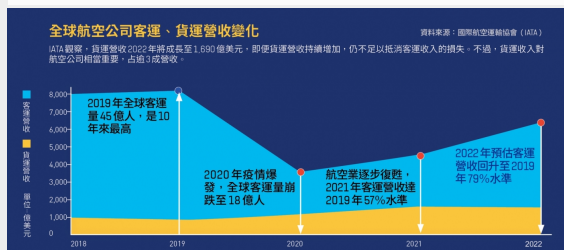
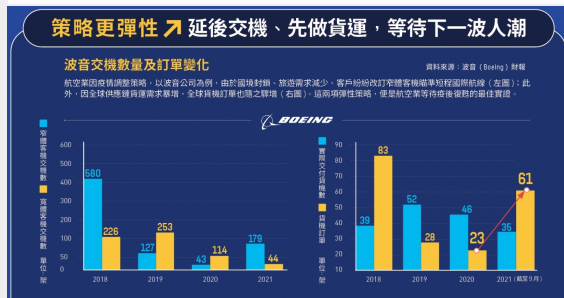


疫後拚復甦！國際旅遊逐步重啓，航空業如何撐過低谷、等待下一波人潮？



圖為波音777F貨機內裝，該機型是全球最大雙引擎全貨機，也是緩解航空貨運需求的關鍵。

準備好出國旅遊了嗎？國際航空運輸協會（IATA）預測，隨著各國疫苗覆蓋率推進，預估全球航空旅行2023年將出現強勁反彈。波音執行長凱爾洪（David L. Calhoun）認為，雖然Delta變種病毒可能減緩國際長途旅行需求恢復速度，但並不至於對整體需求構成嚴重影響，預估在2~3年內，航空市場可以恢復疫情前的水準。

不過，即便旅行需求升溫，後疫情時代的航空業，卻也不得不面對新的挑戰與改變，IATA總幹事沃爾許（Willie Walsh）在2021年10月的波士頓年會提到，航空業已經走過危機最深處，即便仍有許多問題要解決，但現正走在復甦的路上。

被疫情打趴，航空業如何出招自救？

疫情帶來考驗，卻加速推動了航空公司轉型。長榮航空在今年股東會提到，「零接觸」會是航空產業重要趨勢，尤其是生物辨識（人臉、虹膜、指紋）的發展，接下來，公司會持續導入相關資源，範圍從劃位報到、托運行李、證照查驗、安檢通關、貴賓室服務，到人臉辨識登機等，施行下來還能節省40%登機時間。

朝陽科大飛航系主任盧衍良觀察，「疫情只是這類想法的催化劑，目前還沒有具體進行的案例。」原因在於，人臉辨識或AI技術的推動，在疫情發生前就已經發生，屬於智慧機場的推動領域，牽涉民航相關國際法與各國政策調整。也因此，目前航空公司多以測試方式，選出部分機場、航線執行，離全面普及還需要一些時間。

至於飛機內部，或許連航空公司都沒想到，有一天居然會因為傳染病而更改機艙設計。

過去航空公司考量營運成本，座位設計以緊密優先，在疫情期間顯得格外不利。英國設計公司Priestman Goode推出名為「Pure Skies」的機艙，其乘客座椅採抗菌材料與塗層，有效減少病菌殘留；經濟艙捨棄固定式螢幕，讓乘客用自己的行動裝置同步機上娛樂系統，減少觸摸共用螢幕；座椅一體式的設計，能減少髒污累積。

另一家義大利機艙設計團隊Aviointeriors則完全顛覆過去想像，座椅設計採前後對座，讓每個座位都像專屬座艙、減少飛沫接觸。不過目前這些設計都仍處於概念階段，還沒有航空公司實際採用。

疫情雖讓航空產業墜入低谷，但飛機製造商波音（Boeing）看好後疫情時代航空產業重新起飛，預估未來20年全球商用飛機有9成訂單都是後疫情時代增加的，即便疫情衝擊，長期來看飛機數量仍會翻兩倍。而聯合航空（United Airlines）2021年6月宣布採購270架飛機，這是航空業近10

年來最大的單筆訂單，當中包括200架波音737MAX、70架空中巴士A321neo飛機。

細究飛機訂單成長有兩原因，第一是看好客、貨運市場持續成長。目前部分國家已慢慢恢復正常生活步調，像是美國等土地面積遼闊的國家，國內航線搭機需求仍然強勁。在疫情復甦的前幾年，民眾大多會選擇先從5小時內航程的短程航線跨國旅行，在此市場情境下，航空公司不但減少添購新飛機的數量，更將目光聚焦在短程航線市場。

另一個原因則是，全球航空公司近兩年來都在汰換耗油、經濟效益不佳的舊飛機，傾向選擇更省油、經濟效率更好的機種。如華航把雙引擎波音747客機退役；空中巴士也宣布，雙層巨無霸客機A380將在2021年9月生產完現有訂單後停產。

回顧疫情最嚴峻的2020年，全球1,680萬架次執飛航班中，77%是國內航班，僅有23%是國際航線，促使航空公司重新思考機隊策略。

根據波音、空中巴士兩大民航機製造商統計，多用於長途運載的廣體客機（Wide-body aircraft，至少有兩條走道，經濟艙的座位一排會有7至10個）交機數量急驟減少，甚至未達疫情前的三分之一；相較之下，窄體客機（又稱單走道客機，經濟艙座位2~6人）的交機量縮減幅度未如前者誇張。

整體來看，2020年波音、空中巴士一共交付了723架飛機，預估2021年合計交付900架，未來10年，兩家公司預估還會交付1.9萬架客機，這其中多半是A320、B737這類窄體客機。

此外，航空公司並非完全減少訂單，而是選擇「延後交機」。盧衍良進一步解釋，航空業者目前將貨運作為重點業務，但因為機隊組成屬於長期性規畫策略、飛機使用年限為10多年，因此常見航空業延後交機時程、更改訂單內容或暫時取消訂單。

比方，2021年上半年虧損13.98億元的星宇航空，分別取得飛機租賃公司以及空中巴士的同意，將原訂年底開始交機的A330、A350客機，分別延到2022年2月、5月交機。

彈性策略，因應疫情下航空新常態

疫情至今，航空市場大洗牌持續進行，像是台灣讀者熟悉的港龍航空結束營業，以及大韓航空（Korean Airlines）、韓亞航（Asiana Airlines）宣布合併。可以說，2021～2022年是航空產業重整期。

以國際航線來說，客運生意僅有工作、留學或探親這類需求，盧衍良點出：「民生必需的貨運需求，仍然是航空公司維繫命脈的主要營收來源。」

入秋氣溫轉涼，意味著聖誕節、新年假期已經不遠，許多業者早就開始備貨，準備迎接購物潮，讓空運市場再度出現「一艙難求」的盛況。IATA預估，2021、2022年全球航空貨量需求，比疫情前的2019年，分別成長7.9%、13.2%。2021年10月，亞洲到歐洲的貨運價格攀新高，原本每公斤價格約新台幣308元，調高到364元；美國線預估接近聖誕節時，每公斤運價還會上漲30～50元。

許多航空公司，也都會向主管機關申請將部分客機改裝成貨機載貨，或是訂購新的貨機，這些做法，都能讓公司在全面復甦前，維持一定程度的運轉與收入。從數字上看，2019年，全球貨機數量大約有1,000架，預估2040年全球貨機數量會達到3,500架，波音為了回應市場需求，也著手將現在8條貨機產線擴大到13條。

航空業想回復到疫情前狀態，需要很長時間，但這個時程究竟多長，目前眾說紛紜，無法轉型度過難關的業者，只能走向倒閉或被整併。

成功留下來的業者，所面對的，是疫情解封後的新挑戰，「低飛行成本」的時代恐怕將成為過去式。許多專家預測，隨著疫情趨緩，國際旅遊市場有一天會回來，各類行銷策略也必然興起。在更多消費需求的基礎下，價格勢必會再迎來另一種平衡。

此外，航空公司也必須保持彈性的策略，才能面對新時代挑戰。航空業是高資本密集的產業，全世界各國都有國營航空公司，比如華航、泰國航空、漢莎航空等等，缺點是，國家過度介入，可能會導致溝通成本過高，無法即時拿出應對策略；勇於改革與擁抱新常態，或許正是勝出關鍵。

總結來說，廉價航空、優惠票價是2019年以前的樣態，現在天價機票的高貴體驗，是當下旅客不得不的選擇。接下來陸續解封後，整個航空產業是否能回到過去水準，還需要更多時間驗證，可以肯定的是，未來航空產業勢必要跟疫情共存。

<https://www.bnext.com.tw/article/65672/no-contact-travel-trend>