

亚航落子中国

集团化发展路径日趋明显

来源：中国民航报 作者：罗之瑜

根据日前媒体发布的消息，亚洲航空（马来西亚）公司与光大集团、河南省政府工作组签署了谅解备忘录，将在中国成立低成本航空公司，一时间引起各方媒体关注。

在各国成立合资企业

亚洲航空公司成立于2001年，是马来西亚第二家国际航空公司，也是亚洲地区首家低成本航空公司。

2003年，马来西亚亚洲航空与泰国亚洲航运有限公司合资成立泰国亚航。2004年，泰国亚航首航。2004年12月8日，印尼亚洲航空成立。2007年5月，亚航投资成立亚航长程，目前已有亚航长程及其子公司泰国亚航长程与印尼亚航长程。2010年，亚航CEO和部分菲律宾商人协商以40：60的方式合资成立菲律宾亚航，后者于2012年首飞。2013年2月19日，亚航宣布由三方合资成立印度亚航，亚洲航空持有49%的股份。2014年6月12日，印度亚航正式运营。

2015年，亚航重返日本市场，宣布成立日本亚航。日本亚航最初宣布于2016年4月开通航线，但已多次延期。根据最新的消息，日本亚航计划尽快开航，2017年底机队规模将达到5架。

2017年3月底，亚航宣布成立越南亚航，该公司预计将于2018年初运营。

截至目前，亚航已在8个国家设置了22个基地（或规划中的枢纽）。从区域方面来看，其覆盖了东南亚、南亚、东北亚。亚航系公司在其所在国航空市场份额近年不断增长，目前在马来西亚、泰国、越南的份额均超过10%。

2017年第一季度，除了多年亏损的印尼亚航外，其他亚航子公司客运量不断增长，尤其是印度亚航客运量增长较快。

运力计划持续增加

2014年~2016年，受东南亚主要国家航空市场运力过剩的影响，亚航明显放缓了机队规模扩大的速度，连续3年机队规模未有显著扩大，亚航集团飞机数量2016年也被狮航集团超越。

随着亚航在日本、越南的逐步落地，亚航未来的增长仍可预期。根据亚航最新的规划，2017年亚航计划净增27架飞机，其中包括17架空客A320Neo。亚航计划为马来西亚亚航增加7架~8架飞机，亚航其他子公司将增加16架~17架飞机。

在亚航的众多子公司中，印度亚航与越南亚航极可能在未来几年内实现较快速的增长。2016年越南航空市场客运量增幅高达28%，是其他东南亚国家的3倍。越南作为东南亚地区第五大市场，国内航线2016年客运量已经较2013年翻

一番，而越南中产阶级人数已经接近该国 2010 年总人口的 1/4。笔者认为亚航看好越南航空的市场发展也在情理之中。但由于越南航空市场需求增长较快，胡志明机场已日益趋于饱和，这或将是越南亚航面临的挑战。此外，越南国内航空市场上由于有越捷航空与捷星太平洋航空的存在，竞争已经相当激烈。但目前亚航在越南市场上的份额已决定了亚航越南的市场基础并不弱。

2016 年 6 月，印度取消国际航线限制（此前印度要求必须运营满 5 年，机队规模达到 20 架方可开通国际航线），印度亚航计划 2018 年开通国际航线。这意味着印度亚航将融入亚航集团在亚太的整体航线网络，发展速度将进一步加快。

近 3 年来，亚航长程机队规模亦未有显著增长。2016 年，其全年客座率仅为 79%，依然处于较低的水平。但其税后利润达到 2.305 亿元马币，在 2013 年~2015 年连续 3 年亏损后首次实现盈利。根据亚航长程的机队规划，2017 年亚航长程计划不增加新运力，2018 年逐步使用空客 A330neo 替代现有空客 A330。

航线发展前瞻

随着亚航子公司的不断成立，未来亚航的航线网络仍应主要集中在亚太区域。目前亚航长程已经确定于 6 月开通每周 4 班的吉隆坡—大阪—火奴鲁鲁航线，并使用空客 A330

飞机执飞。这代表亚航长程逐步恢复远程市场运营。由于目前缺乏合适的机型，亚航长程的远程航线发展有所停滞。未来随着新机型的交付，其是否会开通欧洲航线仍有待观察。

根据此前公布的消息，日本亚航规划未来开通中国沿海城市航线。亚航目前对于日本市场的定位并不清晰。亚航长程选择在大阪开通远程航线，日本亚航则选择了名古屋基地。

目前亚航集团的中国航线以点对点市场为主，2017年亚航已开通深圳—兰卡威、卡利博—上海浦东、广州—马尼拉航线。从近年亚航开通的中国航线来看，主要为其基地（枢纽）至中国的航线。在其枢纽吉隆坡，亚航通过其中转产品及航线网络，将中国旅客运送到东南亚以及大洋洲各目的地。

笔者认为，考虑到中国特有的国情（飞机引进、国际航线开辟、新公司成立），亚航集团飞中国的航线网络并不会随着亚航中国的成立而发生大的变化。未来亚航集团对于郑州市场的重视程度仍需视中国亚航的中国国内航线发展而定。若中国国内航线发展较快或取得突破，考虑到航程、地理位置、航权，未来不排除亚航集团将会把更多飞欧洲的中转客流运送至郑州。

（本文表达系作者个人观点）

