

重组成功 澳航“袋鼠航线”生变

来源：中国民航报 作者：郑雪

在与迪拜的航空枢纽竞争中，新加坡刚取得了一场胜利，因为澳航将其经典的飞英国“袋鼠航线”调整为在新加坡经停。

8月31日，澳航在一份声明中称，随着亚洲地区旅行需求大增，根据澳航与阿联酋航空重新谈判的联盟协议，自2018年3月25日起，澳航悉尼—伦敦航线的经停点将从迪拜改为新加坡。

无独有偶。2018年3月24日，澳航将开通墨尔本—珀斯—伦敦航线。届时，该公司将停飞与阿航共同运营的墨尔本—迪拜—伦敦航线。澳航对此寄予厚望，预计这一变化将在2019财年为其带来8000万澳元净收益。

我们知道，深陷困境的澳航在2013年抛弃了英航，选择与阿航联盟，双方在代码共享、会员计划、休息室使用等方面都进行了广泛深入的合作。当时，澳航将原本经停新加坡和香港的澳大利亚—伦敦航线全部改为经停迪拜。在经过近5年的联盟合作之后，澳航“袋鼠航线”的新变化从表面上看，似乎说明其与阿航的伙伴关系遇到了麻烦。然而，事实果真如此吗？

澳航集团首席执行官艾伦·乔伊斯的解释是，澳航这样做是为了拓展亚洲业务。的确，虽然澳航的变化看起来在很大程

度上与其如何运营欧洲航线有关,但与其实施亚洲扩张战略的关系更加密切。澳航将历史悠久的“袋鼠航线”经停点改回新加坡,反映了中东地区权力均势的转移。新加坡、香港和迪拜均在为保留自身作为地区航班关键经停点的地位而竞争。亚洲是增速最快的航空旅行市场,而中国预计将在 2024 年取代美国成为全球最大的航空市场。澳航当然希望能够在这一市场上分一杯羹。

目前,澳航正在构建以亚洲为中心的网络,并不断增加在亚洲的运力投放。我们看到,澳航最近几年重开了悉尼—登巴萨航线,开通了悉尼—北京航线,并增加了至日本的运力。目前,包括捷星航空在内的澳航集团将超过 50%的国际运力投放到亚洲市场上。此外,澳航将墨尔本和悉尼至新加坡航线由空客 A330 升级为空客 A380 执飞后,原来的空客 A330 还能帮助其进一步开拓亚洲市场。

当然,澳航放弃合作伙伴阿航总部所在地迪拜,还表明其经过 3 年的重组并实现扭亏为盈后,在面对阿航时更有底气,也更有谈判的筹码。在最初与阿航结盟时,澳航刚公布了 10 多年来的首次财年亏损。而在前不久公布的财报中,澳航已经成功走出了业绩亏损的泥潭,全年盈利创下了历史上第二高,并逐步恢复扩张。与此形成鲜明对比的是,阿航集团 2016/2017 财年的利润比上一财年减少了 70%。

应该说,澳航和阿航此前的联盟是非常成功的,这一伙伴

关系为双方创造了超过 10 亿美元的价值。目前，澳航和阿航正在更新 5 年联盟协议，而“袋鼠航线”的变化正是新协议的内容之一。虽然更多的内容还有待公布，但可以肯定的是，澳航和阿航的联盟与其他航空公司的联营会有很大不同。其他航空公司和合作伙伴往往只关注一个枢纽，但澳航和阿航能通过迪拜、珀斯、新加坡 3 个枢纽为旅客提供欧洲航班。这不仅为旅客提供了更多选择，还增加了两家公司联营的客运量和收入。

笔者认为，这种变化总体上满足了澳航和阿航的市场发展需要，尽管可能对澳航更有利。在双方此前的合作中，从澳大利亚前往伦敦的大多数旅客会选择乘坐澳航的飞机，而前往欧洲其他地区的大多数旅客会选乘阿联酋航空的飞机从澳大利亚始发。基于此，澳航将“袋鼠航线”的中转点移出迪拜，以重点构建亚洲网络；而迪拜仍将是澳航的一个重要枢纽，因为阿航无与伦比的欧洲网络对澳航旅客有很强的吸引力。

从阿航的角度来说，澳大利亚是一个重要市场，其每周运营 77 个航班从迪拜到澳大利亚。在新的联盟关系下，澳航停飞迪拜—伦敦航线，将减少阿航在这条航线上的代码共享运力。在阿航面临较少的收益和中东地区出现运力过剩迹象之际，这有助于其巩固市场地位。

（本文表达系作者个人观点）