

# 英国脱欧对民航市场影响几何？

来源：中国民航报 作者：罗俊勤

随着英国真正退出欧盟的时间日益临近，欧洲航空公司虽然非常关注英国与欧盟之间的民航市场是会发生灾难性的崩塌，但还是依然保持正常的业务往来。从过去一年来看，英国的出境客源增长速度明显出现了减慢。从英国举行公投决定脱离欧盟至今已经一年多，而在这段时间里，英国的政治和经济背景发生了显著的变化。

## 不确定性增加

伦敦既是一个全球性的航空枢纽，也是重要的客源市场和目的地市场。因此，我们必须认真思考英国脱欧给英国的旅游市场带来的影响，从英镑的价值、英国的经济增长和国内通货膨胀率变化等多个方面进行综合性的评估分析。另外，令许多人感兴趣并在思考的问题是，英国的民航市场在未来的一年甚至几年内朝着什么方向发展。

英国、美国和其他国家的全民公投和投票结果显示，如果你能为民众带来对未来的好的期望，那么选举将更可能取得成功。然而，现实是，在英国就脱欧问题举行全民投票之后，主张英国留在欧盟所能带来的种种优势，随着其逐步消失而体现得越来越明显，也越来越被更多的民众认可并且切身感受到。而英国民众对于英国脱欧后各个方面可能发生的

变化，感受到越来越大的不确定性。

### 出境客源明显多于入境客源

英国目前并且在未来一段时间内仍然是欧洲主要的出境游市场。根据英国国家统计局公布的数据，往返英国的民航旅客中将近 75% 客源为休闲旅游客源，其出境客源和入境客源的比例约为 3 : 1。此外，在以走亲访友为目的的客源中，出境客源和入境客源的比例为 1.4 : 1。然而，在商务出行方面，英国则更多为入境客源，出境客源与入境客源的比例为 0.8 : 1。

对以休闲旅游为主要目的的出行，旅行决策的关键因素是旅客的经济负担能力。采用最简单的计算方式，主要是由大众的可支配收入金额、旅行各项的综合费用支出这两个主要因素决定的。英镑的持续贬值，以及由此导致英国国内产生的通货膨胀，加上英国国内持续放缓的民众薪资和收入增长情况等因素的叠加，让英国很多家庭的可支配收入更为明显地减少。尽管做出如此的判断对于英国的经济发展是不利的，但现实中的通货膨胀所产生的影响是不对称的，并且对不同收入阶层的影响也不同，从而对那些目前只有有限的可支配收入的群体将产生较大的影响。因此，英国脱欧对该国的影响可能将出现区域差异。

英国政府发布的关于家庭收入和开支的数据显示，3%左右的通货膨胀就会非常明显的影响民众的旅行预算，特别是

对低收入者而言更是如此。此外，经过一段消费债务快速增长以后，民众在消费方面的支出可能将有所减少。这将出现一个很明显的信息，市场上的流动资金将有所减少。问题的关键在于，对于西班牙和意大利两个最大的出境休闲市场，英国如何在市场容量、机票价格和目的地上作出相应的调整。如果英国、德国、法国等欧洲主要国家都维持现状，英国民航市场不仅需要恢复经由土耳其中转的入境客源，而且要开拓更多的新目的地，特别是以英国为目的地的客源。对于大多数旅客而言，自2016年6月23日英镑贬值以来就减少了他们的旅行预算。这将会对旅行的天数、目的地和服务选择等多方面产生影响，并且旅客对“全包含的旅行套餐”显示出了比以往更浓厚的兴趣。

另一个可能产生明显变化的是以走亲访友为目的的旅游市场。受未来发展的不确定性、英镑持续贬值，以及能够赚取并寄回家的收入减少等因素的综合影响，英国对于欧洲工人的吸引力有所下降，而且英国现有的一些外籍劳工已经决定转移到其他国家工作。这种变化必然会影响旅游路线，特别是从区域性枢纽机场转机到多个目的地的东欧市场。

在商务出行方面，由于英国脱离欧盟后带来的种种不便，许多国际银行和跨国企业将主要办公基地从英国转移到欧洲其他国家也成为影响这个因素的关键。然而，受这个因素的影响取决于有多少工作人员被转移，且转移到哪里。事实

上，如果大部分企业留在英国，那反倒可能增加到新的办公地点的出行需求。

### **市场加速整合**

由于英镑的贬值，是否可能让英国成为一个更具有吸引力的入境旅游目的地？Forward Keys 公司发布的最新数据表明，今年 7 月和 8 月来伦敦旅行的国际旅客预订量同比增长 12%，增幅比上一年同期更高，并且高于欧洲其他国家 7.8% 的平均增幅，这个数据无疑是肯定了英国的吸引力。虽然恐怖袭击的预期风险可能对出行需求收到抑制的效果，但很显然，伦敦是英国的入境旅客的主要目的地。

综上所述，英国民航市场的总体出行需求并未发生明显的变化，入境旅客 10% 的增幅足以弥补出境游客 3% 的降幅。然而，实际影响和变化将体现在出行线路方面，出入境的旅行需求将产生错配，随着出境旅游客源的减少和入境旅游客源的持续增加，在需求反差如此强烈的背景下，航空公司必须决定在英国市场上的运力投入。航空公司不应该只关注在今年冬天对于这样的需求该做出何种调整，而是更需要考虑明年夏天的需求。

从短期和中期看来，英国出境游市场的经济负担可能更具挑战性，比较可能的策略是通过降低价格来应对需求的减少，这将造福旅行预算相对有限的旅客。航空公司也可能通过收购或退出，以加速整合英国市场。

## 延伸：抱最好的希望，做最坏的打算

欧盟是世界上较大的自由贸易区之一，而且欧盟内部的天空开放协议极大地促进了欧盟各国在民航市场上的发展。根据欧盟的开放天空协议，如若欧盟的 28 个成员国的航空承运人认为某个市场或航线有商业机会，可以自由地开通民航客运航线，包括欧盟成员国之间的航线和每个成员国的国内航线。所以，去年 6 月，英国民众通过公投决定英国脱离欧盟的时候，对英国航空业而言犹如晴空霹雳。

自此以后，英国航空公司和欧洲主要航空公司的管理层一直在试图权衡如何在新形势下做出对公司最有利的决策。以爱尔兰低成本航空公司瑞安航空首席执行官迈克尔·奥利里为代表的一些人，担心英国退出欧盟会导致英国与欧盟其他 27 个成员国之间的航空市场出现灾难性的倒退。

瑞安航空首席营销官肯尼·雅各布斯在接受采访时表示：“我们似乎看到了电影《悬崖边缘》中世界末日中的场景，英国和欧洲大陆之间禁止航班飞行”。英国脱离欧盟后，英国与欧盟之间将就包括天空开放协议在内的一系列问题开展新的谈判，但问题在于双方是否将很快开展谈判。谈判的时机至关重要，在 2019 年 4 月英国正式脱离欧盟之前，航空公司至少需要一年的航线规划期。

雅各布斯说：“这一切的关键时刻将在 2018 年 8 月~9 月，如果英国与欧盟对于天空开放未能签署良好的协议，那

么英国往返欧洲大陆的航班数量将出现大幅度减少，甚至我们根本无法预知会发生什么事情。”超过 75% 的英国出境客源（包括商务客源和休闲旅游客源）是以欧洲大陆为出行目的地的。“当消费者开始理解英国脱离欧盟对民航市场的影响时，我认为消费者会变得更焦虑，因为航班的减少意味着机票价格的上涨。”雅各布斯补充说，“同时，我们将会持续敦促英国当局和欧盟尽快找到解决办法，特别是天空开放协议这一顶级游戏规则。”

欧洲航空公司协会 (ERA) 总理事西蒙·麦克纳·马拉对此更为乐观：“我认为现实是，事情将比我们想象得更乐观，但仍有大量的工作要做，以便对民航领域形成统一框架，并且能够让各方持续有效地运行。”欧洲地区航空公司协会代表了欧洲大陆 52 个航空承运人、150 家飞机制造商以及相关的零部件供应商。欧洲地区航空公司协会会想方设法地维持现状，因为目前天空开放协议让欧洲主要航空公司能够有效地运转。

麦克纳·马拉说：“我根本无法想象瑞安航空无法在英国和欧洲大陆之间自由经营，我们既不可能切断英国与欧洲大陆的电话通信，也不能让英吉利海峡停航，那么我们有什么理由让航空公司停止运营呢？”然而，他也承认，在英国正式脱离欧盟之前必须将民用航空的问题解决。挑战是航空公司必须在一年之内制定未来的发展规划并承担可能出现

的风险。很可能是大部分航空公司会维持目前的运营状态直到 2019 年 3 月，再根据当时的情况做出相应的调整。

欧洲航空公司协会有三个主要目的：保护英国与欧盟之间开放、自由的交通现状；维持欧洲的航空公司能够自由地经营英国与欧洲大陆航线的权限，开通新航线无须有过多的审批；欧洲航空安全局的安全和技术规则继续对英国航空公司适用，而不是创建一个全新的空管机制。麦克纳·马拉认为，英国脱离欧盟对民航业的最大影响来自欧盟天空开放协议的第七条和第九条，就是允许英国航空公司经营欧洲大陆的国内航线，例如法国的国内航线。

目前，已经有一些英国航空公司试图取得欧盟内部的航空承运资格证，避免出现英国正式脱离欧盟后无法在欧盟内部经营的情况。为了取得欧盟内部航空承运资格证，航空承运人的管理和财务控制权必须在欧盟成员国注册登记，并且欧盟内部企业实体必须持有超过 50% 的股权。

总部设在英国的低成本航空公司易捷航空申请了欧盟内部航空承运资格证，易捷航空超过 260 架飞机的机队中有 100 架飞机的运营基地在欧盟成员国内。新设立的易捷欧洲航空的运营基地将位于欧盟内部，并且易捷欧洲对经营管理和财务控制有全面的权限。易捷航空持有易捷欧洲 49% 的股权，以满足欧盟的相关规定。

另外一家时刻关注局势的是空客公司，因为它的两个主

要机翼制造生产基地在英国。在今年6月召开的媒体发布会上，空客集团首席运营官法布里斯·布里奇表示：“空客也希望能够留在英国，至少能够让空客公司依然作为一个整体持续运营。如果在英国生产的机翼在运往图卢兹和汉堡进行最后组装时被征收额外关税，或者签证新规定影响多国工厂之间人员的自由流动，空客公司是不会乖乖地服从的。”

（本文表达系作者个人观点）