

欧洲远程低成本航企兴起 盈利模式乍暖还寒

来源：中国民航报 作者：倪海云

欧洲最大的低成本航空公司——瑞安航空——一直不愿意进入远程低成本航空运输市场，该公司曾发表一份简洁的声明：“董事会没有考虑或批准任何跨大西洋的航线运营计划，也不打算这样做”。而在这之前，瑞安航空特立独行的首席执行官迈克尔·奥利瑞往往语出惊人，比如他曾经信誓旦旦表示：公司准备开通远程低成本航线，将欧洲与美国十几个城市连接起来，票价只需要 10 英镑。

虽然，瑞安航空公司决定不涉足这一领域，但是即使没有瑞安航空的加盟，许多欧洲的低成本航空公司要么已经大展身手，要么正在快马加鞭准备分得一杯羹，特别是在如今宽体飞机的价格还是相当具有吸引力的条件下。低成本远程航空运输市场在欧洲正发展得风生水起。

瑞安航空的两个竞争对手——挪威穿梭航空和冰岛 WOW 航空公司——占据了跨大西洋市场的大量份额；而欧洲三大航空公司也已经成立或承诺成立自己的低成本远程航空子公司。

唯有勇者成英雄

实际上，瑞安航空公司也在寻求以迂回的方式接触并进

入该市场。近日，瑞安航空与爱尔兰航空签署合作协议，双方将相互提供航班衔接服务。这是瑞安航空首次签署此类协议。

按照协议，欧洲最大的廉航瑞安航空将利用其部分欧洲航线为竞争对手爱尔兰航空的跨大西洋航线供应客流，而爱尔兰航空的航班也将与瑞安航空飞往各个欧洲目的地的航班衔接起来。

瑞安航空首席营销官肯尼·杰克布（Kenny Jacobs）曾表示，瑞安希望，今年开始运营与爱尔兰航空衔接的航班。

亚太地区的旅客已经习惯了远程低成本的宽体飞机，马来西亚的亚航 X、澳大利亚的捷星航空公司和菲律宾的宿务太平洋航空公司等，都已经在亚太地区生根发芽，发展得欣欣向荣。许多业内人士都相信，远程低成本航线经过了漫长的探索，蓬勃发展的年代终于来到了欧洲市场。

挪威穿梭航空被认为是欧洲这种运行模式的领跑人。2013 年，该公司引进第一架波音 787 客机后，就开始了漫漫征程。截至 2017 年 10 月，该航空公司目前在 5 个欧洲城市（哥本哈根、伦敦、奥斯陆、巴黎和斯德哥尔摩）投入了 13 架飞机，服务于美洲大陆的 6 个目的地（波士顿、劳德代尔堡、纽约、奥克兰、奥兰多和洛杉矶）、加勒比海的两个城市（波多黎各的圣胡安和美属维尔京群岛）和曼谷。

一些美国航企多年来一直阻挠其扩张，反对授予挪威穿

梭航空母公司挪威国际航空公司外国航空承运人许可证，理由是穿梭航空这家公司是在爱尔兰注册的子公司，比其母公司享有较低的运行成本，而且航权申请更便利。在奥巴马政府执政的最后几天，挪威航空国际航空公司才获得了外国航空承运人许可证。监管放行的绿灯也促成了该公司宣布开通一系列新的航线。

此外，挪威穿梭航空新一代的窄体飞机也计划在远程运输市场上发挥重要的作用。2017年夏天，该公司在英国和爱尔兰的5个城市(爱丁堡、贝尔法斯特、科克、香农和都柏林)投放波音737MAX飞机，并且在美国的3个二线机场运行。目前该公司订购了108架波音MAX飞机、26架波音787、30架空客A321neo LR，这些订单表明了公司雄心勃勃的发展大计，而且在远程低成本市场的扩张将会持续很长一段时间。

相比之下，冰岛WOW航空公司发展速度要慢一些，其利用本土基地的优越地理位置，提供大西洋航空市场的直航服务。预计到2018年底，该公司目前由3架空客A330和9架空客A320飞机组成的机队将扩容至24架。2017年夏天，该公司运营9条欧洲航线和10条北美航线。

欧洲三大航不甘示弱

低成本远程航线市场的发展，已经吸引了欧洲区三大传统运营人的关注。比如国际航空公司集团(IAG)已经成立Level品牌的子公司，使用空客A330从巴塞罗那飞往美国西

海岸、加勒比海和阿根廷。原本 IAG 在西班牙已经拥有两家航空公司——载西班牙国旗的伊比利亚航空公司和伏林航空。集团首席执行官沃尔什已经表示：巴塞罗那只是 Level 品牌的开始，预计不久将设置更多的欧洲基地。目前，它采用的竞争策略是追逐挪威穿梭航空进入大西洋远程航空市场。

汉莎航空为了避免面对面的竞争，基本上是在德国本土建立远程低成本运行模式，子公司欧洲之翼航空公司自 2015 年以来，一直在科隆经营空客 A330 宽体飞机，目前运营了 6 架飞机，运营美国、加勒比、泰国和毛里求斯等航线。2017 年早些时候，该公司还开通了南非和纳米比亚航线。汉莎航空还考虑在汉堡、柏林和杜塞尔多夫设立这样的远程低成本运行基地。

法航的姊妹航空公司——Joon 品牌尚未得到普遍认可。按照目前的设想，Joon 将不会是一家低成本航空公司，因为该品牌将提供能够体现法国航空公司特色的产品和服务，2017 年早些时候运营从巴黎戴高乐机场始发的中程航班；2018 年中期才开始运营远程航班。

尽管在价格上存在差异，IAG 旗下的 LEVEL 品牌目标是第一次远程飞行的旅客，其社交媒体形象是新潮的年轻人，而 Joon 则把目标对准数字化的旅行者。

远程低成本模式的可行性

曾经认为无法长久维持增长的远程低成本市场，对于乘客来说可以促成全面服务型航空公司压低票价。但是，欧洲航企目前所面临的主要问题是：低成本远程旅行的服务可行性没有得到有力的证实。此外，由于一直缺乏外国同类型的竞争，其市场生存性也是一个问号。

亚洲的远程低成本模式比欧洲竞争对手有更多的经验，如今它们开始转向了支持中程运输服务的航班。亚航 X 的首席执行官本雅明·伊斯梅尔曾经说过：公司航线网络的最优飞行时间点大约是飞行 7 小时，因为这样可以安排更多的航班，可以赚取更多的收入。一旦要飞行 12 个小时或 14 个小时，就失去了这种能力。2017 年，亚洲唯一运营飞往欧洲航班的远程低成本航企是新加坡的酷航。在北美洲，美国的低成本航空公司还没有具体的计划来运营欧洲航线。

实际上，远程低成本运行模式在欧洲也经历了风风雨雨。现在许多航空公司都在不断尝试，里面有坎坷，有很多酸甜苦辣，只有适应不断变化的市场才能开辟一条属于自己的道路。谁将成为欧洲未来远程低成本航空运输市场的领头羊？直到现在，一切都是未知数，唯有时间能够给出答案。

案例分析：厚积薄发的 LEVEL 航空

2017 年 6 月 1 日，国际航空集团 (IAG) 最新成员 LEVEL 航空首飞，从所在的基地西班牙巴塞罗那 El Prat 机场使用两架新空客 A330 飞机运营 4 条航线，分别是布宜诺斯艾利

斯、洛杉矶、奥克兰和多米尼加共和国的蓬塔卡纳。LEVEL 航空已订购 3 架空客 A330-200，将在 2018 年夏季交付。

IAG 在 2017 年半年报没有具体披露 LEVEL 航空的任何经营数据，但是首席执行官沃尔什表示销售情况继续远远超出他们的预期。截至 2017 年 10 月，IAG 声称 LEVEL 航空已经卖出了 16 万张机票。

这种稳定的销售量增长情况表明：LEVEL 的服务是有市场的。LEVEL 在 2017 年 6 月 1 日首飞洛杉矶后，当月 17 日开始飞往阿根廷首都布宜诺斯艾利斯，每周 3 个航班；从 2017 年 10 月 29 日开始每周增加到 5 个航班。

与此同时，挪威航空从 2018 年 2 月开通伦敦（盖特威克）——布宜诺斯艾利斯航线。后者是挪威航空的第一条南美航线，也是其从伦敦盖特威克机场开通的第 11 条远程低成本航线。

LEVEL 航空与挪威航空在奥克兰和洛杉矶的航线市场上也开始了交锋，后者从伦敦盖特威克机场飞往奥克兰，每周 3 班，以及洛杉矶的航班，每日一班。

那么这两家航空公司产品的区别是什么？挪威航空的波音 787-8 和波音 787-9 的经济舱是 9 座并排，采用 3+3+3 布局，而 LEVEL 的空客 A330 是 8 座并排，采用 2+4+2 布局。LEVEL 在经济舱设置了 293 个座位，配有 30 英寸的座位间距，在超级经济舱设置了 21 个座位，37 英寸的间距。

根据 SeatGuru 的数据，挪威航空的波音 787-8 超级经济舱有 32 个座位，经济舱有 259 个座位；而波音 787-9 飞机是超级经济舱 35 个座位，经济舱 309 个座位。这两家航空公司都在座椅背后提供娱乐系统、电源插座和 USB 端口，但 LEVEL 航空提供空中无线 Wi-Fi 服务。

此外，这两家航空公司在激励客户保持忠诚度方面各有想法。LEVEL 航空客户能够获得并兑换 Avios 积分——IAG 的忠诚度项目，这使旅客能够通过跨集团的网络飞到 380 个目的地。LEVEL 航空也与同属寰宇一家联盟成员的美国航空公司在美国和巴塞罗那之间航班上签署了代码共享协议。

另一方面，挪威航空的常旅客项目此前承诺其成员飞 20 个往返行程，获得至少 3000 积分（到 2017 年 12 月 31 日），即可获得从盖特威克机场到任何其远程目的地之一免费机票。

挪威航空似乎对于 LEVEL 航空的存在不是很在乎，已经宣布计划从 2018 年 3 月开始经营盖特威克机场—芝加哥奥黑尔和奥斯汀—伯格斯坦机场的航线。该公司将继续把英国打造成为其核心基地。

而 LEVEL 也不甘示弱，正在考虑增加其欧洲业务，正在关注罗马、巴黎等欧洲城市。因为英国航空公司在巴黎拥有一家名为“开放天空”的跨大西洋航空公司，目前与美国航

空开展代码共享，主要经营法国巴黎奥利机场和纽瓦克国际机场之间的航线。双方可以相互支持，共同扩大市场份额。

（本文表达系作者个人观点）