

中欧航空市场高速发展，谁能笑到最后？

来源：中国民航报 作者：林智杰

近期，相比中美贸易摩擦不断，国际航权谈判陷入僵局的局面，中欧航空市场的发展则是利好不断。先是2016年10月中英签署新的航权协议，将客运航班运力由每周40班大幅增加至每周100班，并取消了两国货运班次的限制；紧接着，2017年4月中法两国也达成新的协议，客运航班配额将由每周50班逐步增加至126班，运营中法航线的航空公司也由目前的4家放宽至8家，同时还允许中国航企能够运营除巴黎以外法国其他城市的航班。2018年，中欧旅游年拉开帷幕。“美国不亮、欧盟亮”，未来一年，中欧航空市场或将成为中国洲际航空市场的主要增长极。有以下五个热点方面值得关注。

热点一：2018年中欧航线发展能否再提速？中方份额能否再扩大？

过去十年，中欧航空市场取得快速增长，月均航班量由1300班增长到了2600班，中欧航线数量也由30条增长到76条。伴随着中欧旅游年的到来，中英、中法新航权协议的签署，2018年中欧航空市场发展能否再提速？

同时，过去几年中欧航空市场的高速增长，主要是来自中方航空公司的运力投入。过去四年，外国航空公司航线数

量由 32 条增加至 37 条，而中方运营航线则由 32 条增加至 59 条。其中，仅海航及其下属公司，便开通了 11 条中欧航线。中方航空公司一路高歌猛进，底气来源于中国旅客数量的大幅增长，也可以说是来自于中国老百姓“对美好生活的向往”和“日益富足的钱包”。近 10 年来，我们在中欧市场的份额已由 40%扩大到了 58%。从目前航线计划来看，未来中方公司还将扮演市场的“主要动力源”，地位还将进一步提升。

热点二：中转市场增长更快，能否抵御中东“土豪”侵袭？

当前，中转仍然是旅客往返中欧的主要出行方式，而且越来越受到旅客的青睐。2007 年~2016 年，中欧航空市场的中转旅客由 157 万人次大幅增长至 314 万人次，中转旅客占比由 52%提升至 57%。整个中转市场在增长，格局也发生了不小的变化。

从份额来看，欧洲枢纽的中转占比由 42%大幅下降至 29%，中国枢纽中转占比由 5%提升至 14%。同时我们还应注意到，中东中转旅客占比也由 3%提升至 10%。换句话说，中欧总客运量增长了 84%，中转旅客数量增长了 100%，而中东中转旅客数量却增长了 542%！尽管有基数低的原因，但中东航企在中欧航空市场上“攻城拔寨”的势头却可见一斑。特别是迪拜机场，已成为中欧市场第四大枢纽。今年 1 月，阿联酋航

空再次订购 36 架空客 A380 飞机，成功为空客这一全球最大客机项目“续命”。未来，阿联酋航空将拥有 142 架空客 A380 飞机，占当前这一“巨无霸”全球订单总数的 42%，其雄心壮志不可小觑。中国航企的中转份额能否继续扩大，未来我们应如何抵御中东四家“土豪”航企的猛烈竞争？

热点三：从单打到团战，航线联营如何改变市场格局？

2017 年 4 月，国航与汉莎航空开展中欧航线联营，双方在除北欧和俄罗斯外的所有中欧航线上实现收益共享。这意味着在中欧整体市场（含第三方中转）占据份额第一（国航，18%）与第二（汉莎，9%）的航企已携手开展联合运营。联营后，双方合计占据 27% 的市场份额，并拥有北京和法兰克福两大中欧枢纽，毫无疑问地成为市场寡头。

同时，份额排名第五至第七的法航、荷航、南航也在部分中欧航线上开展联营，预计占据的市场份额达 20%。星空联盟和天合联盟的各自携手，也宣告了中欧航线进入联营竞争时代，市场集中度进一步提升，航空公司的联营市场收益更值得期待。而其他单打独斗的航空公司，又将如何适应新形势？

热点四：国内二线城市多点开花，谁会是枢纽“第四城”？

过去一年，各大航企相继开辟了 22 条中欧航线。其中，由三大枢纽始发的只有 6 条，由二线城市始发的却有 16 条。

其中成都、昆明、长沙、西安、深圳、沈阳、南京、重庆、天津、青岛等二线城市均开通新航线，中欧市场的二线枢纽竞争日益激烈。

三大航认为，中型航空公司开辟二线洲际航线本无可厚非，但利用政府补贴、超低价抢占市场，有扰乱市场竞争的嫌疑。中型航空公司则认为，过去“一条欧美航线一个承运人”的政策严重制约中型航空公司发展，从枢纽区位来看，北上广均非理想的中欧国际枢纽，又由于垄断造成票价较高，未来一定会出现区位条件更好、运行效率更高、航线成本更有优势的中欧枢纽“第四城”。那么，“第四城”是区位极佳的乌鲁木齐？是经济给力的“西部第一”成都？是西北重镇西安，还是昆明、重庆？让我们拭目以待。

热点五：国际航权分配新规的影响几何？

近日，民航局发布了《国际航权资源配置与使用管理办法》，标志着中国国际航权分配将由主观选择进入客观打分时代。主要有三个变化，一是“一条欧美航线一个承运人”的政策将发生变化，在一定条件下允许新航空公司进入；二是航权分配向主基地公司倾斜，打分占据较大优势；三是航权分配向三大枢纽倾斜。新的航权分配办法一旦正式实施，会给中欧航空市场带来怎样的影响？中型航空公司高歌猛进的势头是否会减缓？三大枢纽地位能否更加巩固？

综上所述，中欧航空市场宏观条件好，前景光明，市场

发展也比较迅速，但也面临不少新的挑战 and 困难。比如联营竞争，比如二线城市航线盈利压力，比如面对中东对手的竞争等。未来中欧航空市场如何演变，机遇和挑战是什么，哪些公司能够抓住机遇成为市场王者，如何携手共同推动市场健康发展，值得我们仔细研究。

（本文表达系作者个人观点）