

欧洲廉航新机遇

跨航司中转远程航线渐成趋势

来源：民航资源网

欧洲中短途廉价航空与远程航空公司的合作关系日益凸显，这其中包含两方面的驱动因素：

第一，欧洲廉价航空公司有能力以超低单位成本运营中短途航线，这比起远程航线的竞争者优势显著。高效低成本的中转对于远程航线运营者来说颇具吸引力，特别是现在许多廉航网络已经拓展到更多主要机场。

然而，绝大多数低成本航空，特别是那些独立运营的低成本航空，不太情愿与其他公司共享代码，改变自身航线网络以及运营时刻。为适应长途航线的合作伙伴，廉航改变自身运营模式可能会增加运行成本和复杂性。

第二，欧洲远程廉价航空公司（简称 LHLC）异军突起。和传统远程航空公司一样，LHLC 通常也要求和其他航司中转合作。作为欧洲领先的 LHLC 运营商，挪威航空既依靠旗下中短途航线网络，同时也和其他廉航保持合作，比如加入了英国易捷航空的 Worldwide 航班衔接平台。

易捷航空航班衔接平台 Worldwide by easyJet：联合 8 家航司和 9 家机场

欧洲最发达的客流接驳网络（衔接短程航班与远程航班的客流）就是易捷航空的 Worldwide by easyJet 项目。

这一系统帮助旅客从易捷航空的航班中转至其他航空公司，或者在易捷航空内部航线之间中转。首期项目已于去年9月在伦敦盖特威克机场推出，旅客可中转至其他长途跨大西洋航线，比如挪威航空和西捷航空的航线。

易捷航空并不仅限于同低成本航空合作，换乘航线也不仅限于其他航司的长途航线。

加入衔接平台的合作伙伴还包括英国休闲航空公司 Thomas Cook、法国休闲航空公司 Corsair、法国商务舱航空公司 La Compagnie、苏格兰支线航空公司 Loganair 以及意大利航企 Neos。

此外，航班衔接服务已经拓展到米兰马尔彭萨机场、威尼斯马可·波罗机场和柏林泰格尔机场。

阿姆斯特丹史基浦机场、爱丁堡机场、因弗尼斯机场、巴黎戴高乐机场和奥利机场也被宣布将加入该平台。

易捷航空介绍，如果伦敦希斯罗机场建设第三跑道并扩大运力，易捷航空也会将航班衔接平台扩大至希斯罗机场。

除了覆盖欧洲，易捷航空航班衔接平台也提供涵盖加勒比海地区、美国、加拿大、非洲和印度洋地区的航点。目前易捷航空超过一半的航线可通过该平台，中转换乘至其他合作航司的航线或者易捷自己的航线。

易捷航空计划增加更多的合作航司，包括阿联酋航空和国泰航空等潜在竞争者，并将航班衔接服务拓展到更多的机场。

在伦敦盖特威克机场，易捷航班衔接平台使用该机场一款名为 Gatwick Connects 的中转产品——该产品由冰岛旅游科技公司 Dohop 在 2015 年开发。在威尼斯、米兰和柏林机场，这一科技产品直接冠名为 Dohop Connect。

易捷航班衔接平台的最主要创新之处，在于信息技术将不同航司的航班时刻和定价做出整合，呈现给旅客的只是一个单一界面，为旅客提供一站式订票流程，以及指定机场的辅助行李中转及快速安检通道服务。

易捷航空在 2018 上半年总结报告中说，截止到 2018 年 3 月底，易捷航班衔接平台取得了非常好的效果。

到目前为止，预订航班中始发和终到航线总数超过 2700 条，其中泽西岛、芝加哥和洛杉矶是最受欢迎的始发市场。同合作航司的中转预订占据总数的大约 55%，易捷航空内部在主要机场的中转预订则占据剩下的 45%。

瑞安航空售卖欧罗巴航空的远程航班

2017 年 5 月，英国瑞安航空和西班牙欧罗巴航空达成商业合作协定——如瑞安航空的旅客从 15 座欧洲城市出发前往马德里，可以通过瑞安航空官网预订欧罗巴航空

的长途航线前往美洲的 16 个国家，包括阿根廷、巴西、古巴、墨西哥和美国。

合作的下一阶段，瑞安航空旅客可在马德里中转至欧罗巴航空所有长途航线。

瑞安航空和爱尔兰航空达成中转协定

瑞安航空已经同多家远程航企洽谈潜在的中转衔接合作关系。

今年早些时候，瑞安航空和爱尔兰航空达成协议——搭乘瑞安航空欧洲航线的旅客可中转至爱尔兰航空的航班飞往北美，反之亦然。

然而，这两家航空公司的合作关系却不尽完美。

今年 3 月，爱尔兰航空首席执行官 Stephen Kavanagh 告诉星期日泰晤士报，两家航空公司将在市场上进行中转试验。他还说：“如果成功了，我们将忍受成功带来的问题。如果不成功，我们将吸取教训继续前行。”

但是有一个关键因素阻碍着瑞安航空同潜在合作伙伴洽谈中转远程航班的事宜——如果旅客错过了换乘航班，谁该承担相应责任并且提供赔偿。

瑞安航空当然不想承担此项负担，这一问题直接导致 2017 年瑞安同挪威航空的谈判终结。

如果瑞安航空和爱尔兰航空按照协定继续合作，那么很有可能由第三方机构来管理中转服务，同时在旅客未能赶上换乘航班的情况下提供保险。

瑞安航空的洽谈意愿相当强烈，意味着航班中转衔接领域还将进步。为达成各方共赢局面，虽然潜在风险很高，但是出台妥协方案也只是时间问题。

欧洲三大航空集团的廉航子公司，可中转至集团内其他航企的航班

尽管欧洲领先的低成本航空倾向于避免传统合作方式，比如代码共享。但是在欧洲三大传统航空集团的低成本子公司中，代码共享的模式却很普遍。

正如那些独立运营的低成本航企一样，传统航企的低成本子公司主要聚焦于点对点航线运行。但是，他们也提供中转换乘至集团内其他公司的航线服务，双方实现代码共享并且不那么正式。

国际航空集团 IAG 旗下低成本公司伏林航空，同姐妹公司如英国航空和西班牙航空都有代码共享协议，同时和寰宇一家成员卡塔尔航空、智利国家航空以及中华航空也实现了代码共享。

伏林航空也提供巴塞罗那机场的中转换乘服务，旅客可衔接至 LEVEL 航空的低成本长途航线上。虽然还没有正式的安排，但是国际航空集团选择巴塞罗那作为 LEVEL 航

空的主要基地，很大程度上是因为伏林航空是巴塞罗那最大的航空公司。

汉莎航空集团旗下的欧洲之翼航空，也和集团内的其他成员航企达成代码共享协议，如汉莎航空、奥地利航空、瑞士航空和布鲁塞尔航空，同星空联盟的加拿大航空、全日空、新加坡航空和美联航也实现了代码共享。

法荷航集团旗下的荷兰泛航同母公司荷兰皇家航空实现代码共享，同天合联盟成员达美航空也有代码共享协定。法国泛航则同法国航空实现代码共享。

法国航空最新成立的 Joon 航空也提供衔接法航的中转换乘服务。虽然 Joon 航空颇有低成本风范，但是它并非低成本航空公司。并且虽然 Joon 拥有自己的品牌和涂装，它仍然以法航的代码飞行。

廉价航空与远程航空公司的合作将加深

对于大多数欧洲大型廉价航空来说，其运营重点仍然是内部航线网络中的点对点航线。

然而，他们也在寻找新的合作模式，同时不至于过渡偏离主营业务。

瑞安航空充当着欧罗巴航空远程航线的在线门户。易捷航空的中转平台，避免了代码共享甚至是联营的陷阱。它其实更像是升级版的内部中转，有效规避了合作航企间

的潜在困境——比如机票费用的分配，以及对中转行李和错过中转航班时，究竟谁该负责的问题。

合作机制正在推陈出新。但是不可否认的是，廉价航空空中转远程航线的经济学模式，将导致更多廉价航空和远程航企间的合作。这反过来必将助力远程低成本运营模式的扩张。

（本文表达系作者个人观点）