

航协资讯

(第 72 期)

中国航空运输协会

2017 年 11 月 16 日

分析：快速发展的海湾地区承运人在家门口遇到麻烦

近年来，大型的海湾承运人使遍布世界各个角落的竞争对手感到头痛。

卡塔尔航空公司与阿联酋航空和阿提哈德航空扩张迅速，加上它们在许多新型长途飞机和高端产品上的投资，给现有网络承运人在海湾地区发展新的中转枢纽带来激烈的竞争。

但是，在过去 12 个月，随着中东地区的经济环境每况愈下，加之打击这些大型海湾地区承运人雄心的一系列广泛问题，使得这些航空公司不得不处理发生在家门口的燃眉之急。

阿联酋航空早在去年 11 月就第一个意识到了严峻形势，该公司去年上半年的利润大幅下降，这验证了美元坚挺、需求疲软以及竞争激化的影响。这家位于迪拜的承运人全年利润为 24.4 亿迪拉姆（约 6.64 亿美元）——与上一年相比下降 71%。

利润的大幅下降也部分反映了特朗普入主白宫后带来的挑战。特朗普签署了限制多达七个以穆斯林为主国家的国民赴美的行政命令，尽管该行政令随后被美国法院挡住，但是三月份又施行了另一项禁令，即禁止大型海湾承运人从包括 3 家枢纽机场在内的 10 家机场飞往美国的航班上的随身行李中携带大型电子设备。

后一项禁令在夏季取消，但对需求的影响是显而易见的。阿联酋航空公司在公布削减一些美国航线的航班频次时，将这些因素计入在内。继阿联酋航空公司后，阿提哈德航空公司取消了在即将到来的冬季旧金山的航班，因为收益和载运率低于预期。

尽管如此，阿联酋航空公司总裁蒂姆·克拉克（Tim Clark）9 月份表示，该公司正迅速地从美国政府的旅行和安保限制中恢复。

他表示“公司的业绩超出了我们的预期”。克拉克预计阿联酋航空公司将在约 6 至 9 个月内，将受到影响航线的运力恢复到限制之前的水平。

阿联酋航空公司还确定了与该集团低成本航空公司 Flydubai 加强合作的思路。

“在阿联酋航空公司所在地区的单通道机型领域存在大量的竞争和运力，如果我们忽视这一点会很愚蠢，”克拉克 6 月表示，“Flydubai 的许多业务与阿联酋航空存在激烈竞争，这无助于整体业务。我们要提醒自己目前要加强与该公司的攻守同盟。”

7 月，两家公司启动了广泛的伙伴关系，包括代码共享和优化

航空公司网络。

阿联酋航空公司称 Flydubai 将独立管理，但将利用相互的网络来实现“规模运营”和加速扩张。10 月，作为伙伴关系的开始，阿联酋航空公司宣布两个公司之间的代码共享将涵盖三大洲的 29 个目的地。

阿提哈德航空公司合伙人的麻烦

同样的严峻形势也为阿提哈德航空公司敲响了警钟，在经历了几年微利后，2016 年该集团公司亏损 18.7 亿美元。不过这包括阿提哈德航空公司股权合伙人的一些表现所带来的不利影响，即柏林航空公司和意大利航空公司。

阿提哈德公司为了支持其股权联盟伙伴战略而对这两家航空公司进行了投资，获得了少量的股权，随着意大利航空公司和柏林航空公司先后进行正式重组，在欧洲的这两家航空公司的投资所面临的挑战如同滚雪球般越来越大。

阿提哈德航空今年年初已经表示对其联盟投资进行严格审查。“我们必须改进和调整公司的股权式伙伴关系，即使我们仍实施该战略，”公司主席穆罕默德·穆巴拉克·阿尔说。

阿提哈德航空公司的投资还包括在塞尔维亚航空（Air Serbia）、维珍航空澳大利亚（Virgin Australia）和印度捷特航空（Jet Airways）的股份。但是该公司已经退出了一项股权投资，卖掉了瑞士承运人达尔文航空（Darwin Airline）的股权。达尔文航空曾经作为阿提哈德航空的地区航空公司运营，已经卖给了亚德里亚航空（Adria Airways）。

詹姆斯·霍根（James Hogan）是阿提哈德航空集团首席执行官，今年年初离职。他制定了这种伙伴关系战略，给其继任者留下了这个摊子。

这摊子留给了托尼·道格拉斯（Tony Douglas），他曾担任迪拜和希思罗机场的首席执行官，九月被任命为该集团新的负责人。

道格拉斯将于1月上任。到那时，柏林航空的品牌已经消失，其运营将由汉莎航空和易捷航空（Easy Jet）接手。到时，意大利航空的命运也将明确，在七家航空公司中就有汉莎航空和易捷航空两家公司有意收购意大利航空公司。

由于停止了对这两家承运人的未来供资，阿提哈德航空没有明确未来究竟是和柏林航空还是和意大利航空合作。但是今年年初，阿提哈德航空与汉莎航空公司达成了一项合作协议。尽管阿提哈德航空最初将重点放在了配餐和维护、维修、运行上，时任阿提哈德航空首席执行官的霍根将其描述为“是我们历来宣布的非股权式合作伙伴关系中最重要的一家航空公司”。这将为进一步的合作铺平道路。

卡塔尔航空的财政困难

去年的大部分时间，卡塔尔航空公司行情看涨。尽管与阿拉伯联合酋长国的邻居们一样应对类似的挑战，该公司在美国的航线几乎没有变化。

但是，6月初，在一些邻国对卡塔尔实施了空域禁令后，卡塔尔航空已然处于地缘政治外交风暴的漩涡之中。迅速解决争端的所有希望都已破灭，目前限制仍在实施。

该公司首席执行官阿克巴·阿尔·贝克 (Akbar Al Baker) 表示，由于领国沙特阿拉伯、巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国 6 月初实施封锁，公司的客运下降 10%，收入也有相应幅度的下降。

但是，他补充到，对该公司航班的限制也释放了运力，能够开始其因航空器交付延误而推迟的扩张计划。

“我们已经开始了扩张，” 贝克表示，“希望到今年财政年度结束” 卡塔尔航空公司将损失弥补过来。

9 月，公司收到了第一架 B747-8 货机，为了表明了其意图，该公司又增加了两架该机型的订单和四架 777-300ER 的订单。

尽管贝克承认公司由于目前对卡塔尔的封锁受到了不利影响，他表示外交裂痕对于公司的货运业务的“不利影响不大”，因为货运量增加了一倍多。“我们已经销售了两架 747-8F 的运力” 他说道。

卡塔尔航空也正在继续对其他承运人进行投资，九月末收购了意大利承运人子午线航空 (Meridiana) 49% 的股权。增加了在欧洲航空集团 IAG 和 LATMA 航空集团的少数投资。但是卡塔尔航空公司想要取得美国航空公司 (另一家寰宇一家伙伴) 10% 的股权没有成功。六月宣布的该收购行动使美国航空公司十分吃惊，也未获得其支持，卡塔尔航空公司 8 月初最终放弃了这一计划。

在此期间，美国航空采取步骤取消与卡塔尔航空和阿提哈德航空的代码共享，使人想起美国的主要公司为了促使美国政府审查与卡塔尔和阿拉伯联合酋长国之间开放天空协议所做的不间断的努力，作为一系列所谓的海湾地区承运人补贴争议的一部分。

这加入了更多的地缘政治因素，使大型海湾地区承运人近期急速扩张的步伐放缓。但是，同样，阿联酋航空将在 11 月初接收第 100 架 A380 的事实证明了这些承运人已经变得多么强大。阿联酋航空、阿提哈德航空和卡塔尔航空之间的运营达到了 600 架飞机，绝大多数是宽体机。因为还有同等数量的订单未交付，将有更多的人关注这些公司将如何再次加速扩张。

阿布扎比增长放缓

增加经过阿布扎比的运力一直是阿提哈德航空股权式联盟战略的主要依据之一，但是一些投资的撤资导致阿联酋这一枢纽增长的停止。

阿提哈德航空的商业协议，从代码共享协议到股权式联盟伙伴关系，有助于促进该公司自身运量增长以及阿布扎比国际机场的运量增长。

阿布扎比的旅客数量每年以两位数增长，从 2009 年的 1000 万增长到 2015 年的 2300 多万。

但是，由于该地区处于更具挑战性的情况之中，去年增长开始放缓，2016 年增长仅为 5%，为 2450 万。

随着今年环境变得更为严峻，主要是与对前往美国旅行的限制以及外交冲突有关，该地区一些国家封锁了进入卡塔尔的航班，因此，阿布扎比今年似乎开始了少有的下降。机场旅客数量今年前八个月下降 1.2%，但在最新报告的八月份下降 6% 以上，

Flight Global 定期航班数据表明这些年来该机场的运力首次出现下降。

下降的旅客数量也在一定程度上反映了阿布扎比与多哈之间运输的回落，该航线是由于该地区外交冲突受到牵连的众多航线之一。Flight Global 定期航班数据表明阿提哈德航空和卡塔尔航空 2016 年 10 月在该航线上运营的近 350 个航班，这个月一个都没有运营。

这还表明到阿布扎比的一些航班的取消，主要是阿提哈德航空伙伴的一些航班。在一些情况下，该运力由阿提哈德航空自身增加，其他情况下，航班已经取消。

阿提哈德航空本身 10 月份在阿布扎比的运力按照座位数与去年同月份同比有所下降，即使按 ASKs 计算以降低近 4%。除了暂停了多哈的航班，阿提哈德航空终止了圣保罗航班并将从 11 月起减少旧金山的航班。

新任阿提哈德集团首席执行官托尼·道格拉斯将于 1 月就职，鉴于之前管理过阿布扎比机场，他将很熟悉公司在扩张方面的雄心壮志。但是该航空公司将在何种程度上试图使用伙伴战略来促进阿布扎比的运量增长，以及能在多大程度上重回其之前的快速扩张状态仍是未知数。

(中国航协编译自《每日飞行新闻》FLIGHT DAILY NEWS)

(注：本资讯内容或引自第三方公开披露之资料，仅供内部参考。任何人信任或引用其中内容，须自行核实，并对准确性和完整性负责。)

送：民航局，各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-85632289
