

航协资讯

(第 74 期)

中国航空运输协会

2017 年 12 月 5 日

远程航线面临低成本航空竞争 传统大型航企垄断格局或将被打破

2017 夏季高峰期过后，大多数航企都在 2017 年获得了大丰收。有一些则认为来年并不乐观。目前油价已在每桶 50 美元以下徘徊了大概一年的时间，这样的价格只是 2014 年油价的一半。同时，随着乘客数量不断增长，航企也一直在投资和扩张。5 月全球民航乘客数量增长了 7.7%。

2017 年上半年，汉莎航空集团旗下各航企乘客数量达到了破记录的 6000 万，年同比有 17% 的增长。载客率也达到了 79% 的历史新高。然而，尽管有如此稳健的增长，汉莎航空集团仍然在设法通过旗下廉价航空品牌欧翼航空的扩张来应对低成本航企带来的威胁。随着进入 2018 年，低成本航企带来的战争只会愈演愈烈。

远程航线上的竞争

2017 年余下的时间以及明年初期，必会有更多新型航企出现，对传统航企带来挑战。对于一些传统航企来说，这意味着盛世时期即将结束，将出现全新的格局，其会在最黑暗的竞争中经营业务。例如：英国航空、爱尔兰航空和西班牙国家航空的母公司国际航空集团 (IAG) 在英国和欧洲都面对着与挪威航空竞争这一重大挑战。后者这家北欧新贵航企已通过行动证明自己能够让国际航空集团 (IAG) 在大西洋市场陷入困境，并且还在进一步向南美和亚洲扩张。同时，中国的新兴航企也带来了打破现状的威胁。

在过去一年左右的时间里，国际航空集团 (IAG) 一直由于挪威航空而伤脑筋，其利用旗下的廉价品牌 Level 航空与挪威航空抗衡，暗地里也在利用爱尔兰航空与之展开竞争。Level 航空于今年 6 月启动业务，初期基地位于巴塞罗那。此航企专门用于在欧洲大陆阻击挪威航空。Level 航空要在英国亮相或许已经过了最好的时机，而英国正是挪威航空的一大要塞。但是，国际航空集团 (IAG) 可能正在认真思考这个想法，已订购了三架飞机，将于明年第三季交付。

国际航空集团 (IAG) 也在利用自己的另一个武器爱尔兰航空。此航企自 2015 年 9 月归于国际航空集团 (IAG) 麾下后便一直在跨大西洋市场快速扩张业务。去年，爱尔兰航空在其网络内新增了美国保险业的大本营城市哈特福德和纽约纽瓦克机场两个目的地，并在缺席八年后恢复了洛杉矶航班。同时，爱尔兰航空在一些航线上的航班量也在增长，尤以纽约航线为甚。这是其 58 年来

在跨大西洋市场上规模最大的一次扩张，让其在北大西洋市场的座位量首次超过了 200 万。爱尔兰航空还将接收更多飞机。然而，爱尔兰航空也认为暴风雨即将来临，警示称即使燃料成本仅上升 30%，也会导致自己在 2016 年实现的 2.33 亿欧元的营业利润额减半。

爱尔兰航空新开通的远程航线都将是西行的，由其 18 条从英国前往都柏林的航线为这些远程航班输送乘客。乘客将在都柏林完成前往美国的预通关和入境。“我们正在设法让大家都能够由英国或欧洲前往北美。预通关是一个加分项”，爱尔兰航空一位发言人说。而这种策略正在发挥作用。尽管爱尔兰航空不会发布确切数据，但其表示英国通过都柏林转机前往美国的乘客量在 12 个月里增长了三分之一，其中曼彻斯特和伯明翰属于最热门的始发站点。

打破垄断

挪威航空的远程航班也主要是西行的。明年 3 月，其将打破英国航空在至美国奥斯丁和阿根廷首都布宜诺斯艾利斯直达航线上的垄断格局。开通奥斯丁航线是一大重要举措，因为英国航空垄断了欧洲至这座城市的航班。而计算机巨头戴尔公司的总部和一系列其他科技品牌都位于这座城市附近。

挪威航空还开通了另一条美国航线，即丹佛航线。或许也是这个举动刺激美国联合航空恢复了其至这个枢纽的航班。美国联合航空将于明年 3 月恢复伦敦希思罗机场至丹佛的航班，不过只在夏季运营。挪威航空还有另外两条新的美国航线。其中至西雅

图的航班于 9 月开通。另一条至美国联合航空大型枢纽城市芝加哥的航线将于 2018 年 3 月开通。英国航空和其他航企至西雅图和芝加哥的航班都从希思罗机场出发。但是，来自挪威航空的竞争将对票价起到影响，并为盖特威克机场占比 20% 的商务旅客带来新的选择。

然而，有迹象表明挪威航空或许走得太远太快。2017 年上半年其亏损达 9200 万英镑，一年前则亏损 7300 万英镑。公司在其财务总监离职后数日发布了此业绩。而该总监是在挪威航空任职长达 15 年后突然离职的。在发布公司最新的财务业绩前，挪威航空首席执行官 Bjorn Kjos 暗示，尽管公司还在开通一些新航线，但 2018 年将是巩固现有业务的一年。“2018 年，我们会集中精力在已有航线上积累业务，”他说，“我想 2018 年大家不会看到挪威航空新增任何基地。”

不过，其他航企已受到了挪威航空的影响。随着豪华舱票价的下滑，英国航空正在将其盖特威克机队的经济舱配置从每排 9 个座位改造为 10 个，目的便是与挪威航空竞争。而后者运营的飞机更省燃料。

挪威航空新建立的波音 787 机队是问题的关键。挪威航空首席执行官 Kjos 对此解释说，“这和取消免费餐饮不一样。飞越大西洋时，使用波音 787 与同类机型相比，能够节省 32 吨燃料。而这 32 吨燃料可让 500 辆小汽车用一年。”

即使这样的经济优势也会被明年将诞生的首批 A321LR 所打败。这是一种窄体机型，航程为 4600 英里，能够从美国东海岸飞

抵欧洲大量城市。据称，与即将被其替换的波音 757 相比，这种机型可以节省 30%的燃料。

爱尔兰航空将从 2019 年起租赁 7 架 A321LR。纽约的捷蓝航空则可选择将现有的订单转为这种新机型。若其变更订单，则将从 2019 年起接收新飞机。捷蓝航空曾表示将在这些新飞机上配置自己已在美国洲际航线上部署的 Mint 豪华舱。捷蓝航空一直在考虑开通跨大西洋航线，并于近期表示希望以豪华舱市场为重点，而不是重点与欧洲的廉价航空竞争。如果其继续采用这样的策略，则跨大西洋商旅市场必将再次发生地震。

Primera 航空的介入

今年 7 月，一家意料之外的航企率先引发了市场潜在的剧变。当时 Primera 航空宣布将在斯坦斯特德和伯明翰开通其在英国的首批航班，从明年春季起提供前往纽瓦克和波士顿的经济舱航班。此航企大本营位于丹麦，由冰岛的投资人所有。其将使用新一代 A321neo（配备新的引擎）。此机型比现有的 A321neo 航程更长，能够直达美国。Primera 航空将在飞机上配置 16 个“全服务”豪华经济舱，所有座位再配备免费 Wifi 和充电孔。

Primera 航空的问世，将在伯明翰机场带来冲击。尽管差旅产品买家和商旅人员完全会对 Primera 这样的航企不屑一顾，但 10 月 5 日美国联合航空却在运营伯明翰-纽瓦克航班 20 年后停飞了此航班。美国联合航空目前是该航线上唯一的选择。因此，从明年 5 月起，Primera 很可能会受到商旅人士和买家的热烈欢迎，否则他们要么只能前往曼彻斯特或伦敦乘坐航班，要么就经另一座

机场前往美国，除此之外别无选择。

最长的低成本航线

就亚太地区而言，挪威航空将再次在这里引发轰动。其于 9 月 28 日开通了全球最长的低成本航线伦敦盖特威克机场至新加坡的直达航线。这次其可能同样无法从知名的航企那里抢到大​​量商旅乘客，但其较低的豪华舱票价应会导致竞争对手的中档舱位票价有所下滑。公司首席执行官 Kjos 毫不掩饰挖掘亚太市场的野心。不过，目前在亚太市场真正起带头作用的是中国航企。

过去 12 个月里，对于差旅产品买家来说，一个极大的转变就是英国至中国的直达航线上出现了大量的航班选择。其中中国台湾的中华航空是刚宣布将开通英国航班的一家航企。其将在缺席这一市场 5 年后于 12 月 1 日恢复台北至英国的航班，航班量为每周 4 个，由配备有最新经济舱的新一代 A350 执飞。这将是英国唯一前往台湾的直达航班。这一次同样是新一代机型的经济性促成了这样的扩张。

中华航空之前运营有至伦敦希思罗机场的航班。此次其将和越来越多的中国大陆航企一样，在盖特威克机场运营航班。而盖特威克机场正在不断增加英国和亚太地区之间的航班。此机场的进展还包括国泰航空携 A350 回归。国泰航空于去年 9 月开通了香港和盖特威克之间的航班，并于今年 6 月从每周 4 个航班变更为每天一个航班。

天津航空于 2016 年夏季开通了盖特威克机场至中国中部工业重镇重庆的航班。该航班还接续至天津航空在中国北方沿海的枢

纽。天津航空将于 12 月开通中国西部城市西安至盖特威克机场的航班。据盖特威克机场航企关系主管 Stephen King 表示，这座机场还将开通更多至中国的航班。“我们正在积极与一系列国际化航企洽谈，目的是将我们的远程网络延伸至亚洲各国更多的目的地，其中包括中国和印度一些规模最大的城市。”他认为英国脱欧后开通这些航线也成为了首要事项。他说，“就目前的政治气候来看，至这些目的地的定期航班将令英国企业能够快速进入一些欧洲以外的最大型市场。”

同样有可能回归英国市场的还有香港航空。香港航空于 2012 年开通至盖特威克机场的全商务舱航班后不到一年便停止了业务。其于 8 月接收了订购的 15 架 A350 中的首架飞机，据说将会再次进入英国市场。香港航空只如果恢复英国航班，肯定会采取传统的双舱全服务理念。其是否会回归盖特威克机场还有待观察，因为国泰航空自其退出后便回到了这个机场，且航班运营一直很成功。若香港航空能够在希思罗机场找到起降时刻，则与维珍大西洋航空实施代码共享合作会令双方都获益。

与此同时，天合联盟内的中国南方航空已成功获得了更多起降时刻，并于 6 月在希思罗机场-广州航线上每天又开通了第二个航班。海南航空于 2016 年 6 月开通了曼彻斯特-北京航班。国泰航空则将从 12 月 1 日起变更为每天一个至香港的航班。

这些对于差旅产品买家来说都是好消息。选择更多，意味着价格更低，因为知名航企都在被迫做出响应。天津航空英国区总经理 Robert Chen 大胆地宣称“天津航空将采用渗透定价策略在

英国市场致胜”。燃料价格和投资环境持续向好，再加上购买了新一代机型，因此还会出现越来越多的竞争者。这或许会让传统航企感到头疼，却正是精明的买家们寻求议价能力的好机会。

(该资料由孙宗洵编译自 Buying Business Travel)

(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
