

航协资讯

2018 年第 8 期（总第 85 期）

中国航空运输协会

2018 年 5 月 11 日

酷航或加入新加坡航空-汉莎航空航线联营体

随着全服务航空集团快速介入远程低成本领域，是否将这些集团旗下的低成本品牌纳入到洲际航线联营体这个问题也自然浮出了水面。新加坡航空旗下的低成本航空公司——酷航即将开通柏林航线，使得其迫切需要被拉进新加坡航空和汉莎航空于 2017 年启动的航线联营体中。

新航-汉莎航空航线联营体目前包括了新航旗下的全服务区域型航企胜安航空，但不包括低成本航企酷航。新航与汉莎航空目前都在设法将酷航拉进航线联营体。这是合理之举，将推动酷航与汉莎航空合作，而非相互竞争。

新航于 2017 年与汉莎航空旗下的欧翼航空启动了代码共

享合作。但汉莎航空与酷航尚未达成此类合作。酷航和欧翼航空也未达成任何合作关系。而欧翼航空一直在柏林市场扩张，这就使酷航利用欧翼航空为自己即将开通的柏林-新加坡航班输送乘客具备了可能性。

汉莎航空-新加坡航空航线联营合作目前覆盖了六个国家

汉莎航空集团和新加坡航空于2015年11月签订了航线联营协议。经历了冗长的审批手续和筹备过程后，双方的合作在2017年10月启动。

最初的协议覆盖了欧洲四个市场（奥地利、比利时、德国和瑞士）以及亚太地区四个市场（澳大利亚、马来西亚、印尼和新加坡）。然而，目前为止这项合作实际只在欧洲四个市场、澳大利亚和新加坡铺开。

新航和汉莎航空仍在设法获得马来西亚竞争管理部门的审批，可能将在今年稍晚通过。针对印尼市场，两家航企则在与有关当局探讨该怎样推进。印尼的情况相当复杂，因为该国竞争管理部门对民航业反垄断豁免缺乏经验。

航线联营为汉莎航空和新加坡航空带来了几大收益

有了反垄断豁免待遇，汉莎航空和新航就能够针对马来西亚和印尼经新加坡前往欧洲四个市场的航班进行联合定价。两家航企已对澳大利亚八座城市始发的航班进行了联合定价。这些航班由新航或旗下的胜安航空运营。

至奥地利和比利时的航班也属于联合定价。前者始发自新

加坡，经停一次；后者始发自澳大利亚，经停两次。两家航企在新加坡和维也纳或布鲁塞尔之间没有直达航班。

汉莎航空和新航共享所有连接其本土市场的干线航班收益。对于前往新加坡、德国以远地区的航班或瑞士至航线联营范围以外市场的航班，只有新加坡-德国/瑞士航段属于共享收益。

除航班联合定价外，两家合作伙伴还开始协调航班时刻并对接双方的企业销售项目。协调航班时刻的目的是提升互通性、缩短中转时间。

汉莎航空开通新加坡-慕尼黑航线，航线联营体再添运力

自汉莎航空集团和新航达成航线联营合作以来，双方都在新加坡-欧洲市场增长了运力。

汉莎航空于2018年3月27日开通了慕尼黑至新加坡航线，每周5个航班，由A350-900执飞，每周将带来2930个座位。航线开通后，双方航线联营体的运力将增长9%，达到每周34690个往返座位。汉莎航空集团旗下瑞士航空于2017年以更大的波音777-300ER替代了A340-300，将自己在苏黎士-新加坡航线上的运力提升了55%。

新航于2016年7月开通了至杜塞尔多夫的航线，每周3个航班，由A350-900执飞，从而提升了至德国的运力。又于2018年3月27日在新加坡-杜塞尔多夫航线上每周再增一个航班，总量达到4个，让双方航线联营体的运力又增长了1.5%。

汉莎航空集团-新加坡航空航线联营覆盖的航线和运力：2018年夏季

承运航企	机场	周航班量	机型	周座位量
汉莎航空	FRA 法兰克福国际机场	7	A380-800	7,126
汉莎航空	MUC 慕尼黑国际机场	5	A359-900	2,930
瑞士航空	ZRH 苏黎世国际机场	7	777-300ER	4,760
汉莎航空集团		19		14,816
新加坡航空	DUS 杜塞尔多夫国际机场	4	A359-900	2,024
新加坡航空	MUC 慕尼黑国际机场	7	A359-900	3,542
新加坡航空	FRA 法兰克福国际机场	7	777-300ER	3,696
新加坡航空	FRA 法兰克福国际机场	7	A380-800	5,306
新加坡航空	ZRH 苏黎世国际机场	7	A380-800	5,306
新加坡航空		32		19,874
航线联营合计		51		34,690

来源：汉莎航空集团

新航目前在双方航线联营的航线上比汉莎航空集团多5000个座位。然而，实际差距要小一些，因为新航每天至法兰克福的航班上继续前往纽约的乘客不在双方收益共享范围内。汉莎航空集团与美国联合航空和加拿大航空另签有跨大西洋航线联营协议，因此无法与新航就北美市场展开合作。

酷航可能加入汉莎航空-新加坡航空的航线联营体

新航旗下的低成本航企酷航目前也不在双方的航线联营

范围内。但是，两家航企正在设法纳入酷航和此航企即将开通的新加坡-柏林航班。酷航将于 2018 年 6 月 20 日开通至柏林的航线，每周 4 个航班，由 329 座双舱波音 787-8 执飞。纳入酷航的好处就在于能够降低复杂性。

新航目前已在通过与酷航的代码共享合作（于 2017 年底达成）销售酷航至柏林的航班。此航企并不是销售酷航的柏林-新加坡点对点航班，而是提供经停一次的航班，其中在杜塞尔多夫、法兰克福、慕尼黑和苏黎世中转的航段由汉莎航空集团运营。不过，新航正在柏林-澳大利亚市场上销售酷航的航班，所推出的航段组合是酷航从柏林至新加坡的航班和新航本身从澳大利亚至新加坡的航班。此航企推出的这个航班选择，与双方航线联营体利用汉莎航空集团运营第一个航段（从杜塞尔多夫、法兰克福、慕尼黑和苏黎世至柏林）相比，价格要低得多，整体中转时间也要短得多。

酷航也在销售柏林-澳大利亚航班，两个航段都由其自身运营。当然，此航企也在柏林-新加坡市场销售自己的航班，所推出的票价比新航-汉莎航空航线联营体的票价要低得多（通常低于后者的半价）。

将酷航纳入到双方的航线联营体中，就能够让这家航企与汉莎航空合作，并进一步加强后者与新航的关系。这对于在新加坡-德国航线上经停多次的乘客来说尤其重要，例如从新加坡始发，希望同时前往柏林和慕尼黑的乘客便属于此列。

汉莎航空-酷航和欧翼航空-酷航代码共享合作也是合理的选择

汉莎航空也会因为获得了酷航在东南亚境内的短程航班而受益匪浅。胜安航空已被纳入汉莎-新航的航线联营合作中。汉莎航空与新航达成航线联营合作不久后，便开始就胜安航空在亚太地区以内的好几个目的地（包括澳大利亚）与后者展开了代码共享合作。新航和胜安航空目前通过与酷航新达成的代码共享合作，销售后者至东南亚少数几个目的地的航班。酷航在新加坡航空集团以外尚未有任何代码共享合作伙伴，但汉莎航空将是一个合理的起点。

新航于 2017 年 6 月开通至杜塞尔多夫的航班后，便开始与汉莎航空旗下的低成本航企欧翼航空展开代码共享合作。欧翼航空大本营位于杜塞尔多夫。而双方的代码共享合作主要覆盖的是杜塞尔多夫以远的目的地，因为汉莎航空在杜塞尔多夫业务量极为有限。

自柏林航空破产以来，欧翼航空也一直在柏林发展。欧翼航空和酷航达成代码共享或联程合作将是明智的举措，因为这样就能够能够在柏林以远城市为酷航输送乘客。目前欧翼航空有欧洲近 20 个目的地至杜塞尔多夫的航班。

酷航不会是唯一被纳入航线联营体的低成本航企

将低成本航企纳入航线联营体目前仍然是少见的做法，但正在日益变得普遍。例如：加拿大航空旗下的低成本航企胭脂

航空和国际航空集团（IAG）新成立的远程低成本航企 LEVEL 航空，目前都被纳入了相应的航线联营体。各全服务航空集团都在不断壮大和启动自己的低成本航企。远程低成本航班业务正在走向主流。目前全球已有七家全服务航空集团都拥有自己的远程低成本下属航企。这七家远程低成本航企与母公司的航线联营合作伙伴合作和互补才是明智之举，而不应与之抗衡。

（本文编译自亚太航空中心 CAPA, 来源于航旅同行公众号）

（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：010-50959706
