

上海

纽约

近日,在旧金山失事的韩亚航空公司飞机上,全部291名乘客中有141名中国人。一架从首尔起飞的飞机为何搭载了这么多的中国人?

这揭开了国外航空公司深耕中国市场的一角。近年来,面对不断壮大的中国航空市场,凭借低廉价格、便于转机的航运枢纽、优质的服务,越来越多的外航前来中国市场“抢食”。这里面不光韩亚航空,还包括老牌的亚航(泰国)、新加坡航空以及扩张速度惊人的海湾新贵阿联酋航空等。

## 它们凭什么抢食中国航空公司的“蛋糕”?

# 韩亚航空们 深耕中国

本报记者 张頔

## 1 转机

### 相比国际直飞航班 转机便宜一半

“从首尔转机美国肯定有价格优惠,我这几年还真没坐过直飞美国的航班。”2009年,胡文利在济南一所高校本科毕业后,得到了去纽约一所大学攻读硕士的机会。家境不富裕的他选择了一个报价最低的航班——从北京出发经迪拜转机后到达纽约。

当胡文利在世界地图上描出这条航线时,本来从西向东飞过太平洋和北美大陆就能到达的航程,现在却变成了一条向西跨越欧亚大陆和大西洋。这一番南辕北辙并不会增加太多里程,但费用却比直飞便宜很多。

“当时我连回程票一起订上了,

往返两张机票比直飞的一张机票都便宜。”毕业后留在美国工作的胡文利每年都要回国一次,全是通过转机方式。

记者通过携程网进行查询,以7月12日上海飞往纽约的航班为例,直飞航班最低价为东方航空报出的16800元。查询中转航班,最低价格由美国航空提供,需在东京中转,票价8300元。

随后,记者又查询多个国际航班,比较网站提供的最低价格,中转航班一般都要比直飞便宜一半,而且这些中转航班大多是由国外航空公司提供。

转机航班如何把价格压低的呢?

如今在美国从事物流管理的胡文利介绍,对于一家航空公司的运营而言,决定航班利润的两个重要数据是客座率和票价水平。国际航班能否盈利取决于头等舱和公务舱销售情况。这些高端客户虽然座位少,但一个公务舱乘客收入能达到一个经济舱座位的六倍。相反,一架飞机即使拉满了团队旅客,也可能根本不挣钱。

以此次出事的韩亚航空为例,乘坐首尔到美国的公务舱、商务舱等高端乘客本身已经覆盖了成本,再拉上从韩国转机的中国乘客就是纯盈利了。

## 市场高速增长 国内航企为何亏损

“现在国际航线上中国乘客比例越来越高。”庄婷说,特别是在迪拜、新加坡这样的航运枢纽,时常发现转机通道会被国内旅游团所“占领”。

公开数据显示,2012年中国出境旅游人数8318.27万人次,同比增长18.41%;预计今年出境旅游人数9430万人次,同比增长15%。

2012年全球航空业利润51亿美元,国际航协预测,2013年仅亚太地区航空公司将实现46亿美元的利润,其中中国市场强劲增长无疑是主要推动因素。不仅韩国航空公司,美国、法国、日本、新加坡、阿联酋、澳大利亚航空公司,均把急于出国开阔眼界、购物做视同侪的中国中产阶层当做主要的客户群体之一。

面对不断做大的航空市场蛋糕,国内航空公司却显得有心无力。

根据民航部门2011年公布的数据,中国与112个国家和地区签订了双边航空运输协定,但中国航空公司仅开通了至54个国家的定期航线航班,且不少国际航线亏损较大。“客源不足”——这是在国际市场上中国航空公司最大的问题所在。

“中转枢纽的发展程度制约着第六航权市场的规模,国内还差得远。”胡文利以新加坡航空和阿联酋航空为例说,新航、阿航就没有国内运输航线,其基地新加坡和迪拜是国际大型航空枢纽,它们飞一些主要国家的航班和我们国内飞北京-上海等航线的航班一样多,所以使用第六航权就不困难。

胡文利表示,中转航班的衔接涉及时刻、日期、产品设计等因素,如果时刻、日期和产品不对接,就无法实现航权的使用。此外,在国外申请航班时刻涉及国际关系,这些都需要航空公司具有强大的品牌话语权。

“全球受益于中国航空客流,国内航空公司却泥足深陷,2012年,国航、东航、南航获得共计超过40亿元的政府补助,补贴数额均超过2011年。补贴、亏损航线、亏损机场、地方政府推动、航班延误,构成了中国航空业的主基调。”财经评论员叶檀在博客中写道。

面对外国航空公司的廉价机票、高质服务攻势,耐心专业都欠火候的国内航空企业们是不是该醒醒了?

## 2 免签

### 免签30天做后台 外航打造航运枢纽

“通过公务舱保证成本后,能填满经济舱一排8个座位也并非易事。”胡文利说,这时,用来转机的航空枢纽就发挥了作用。比如首尔恰好在中美航线上,并且乘客逗留时间不长,韩国航空公司就可以用较低价格吸引中国旅客。这些中转乘客大多是旅行团,对价格敏感且数量多,但对时效性要求不高。

通过首尔转机方式,韩亚航空这两年在中国迅猛扩张。公开数据显示,韩亚航空目前在中国覆盖21个城市,开通29条中韩航线,每周运营195个航班,通过韩国中转,可飞往6个美国城市,4个欧洲城市。这次发生事故的航班中,有70名乘客是中学师生,分别来自浙江江山市与山西太原市,可见国内二线乃至三线城市都已成了外国航空公司的客源地,而韩国早就开始布局中国通往世

界的航线,在中国各大城市开辟航线,而后从首尔中转到欧美,票价比国内三大航与美国航空公司便宜三分之一左右,首尔已经成为美联航的中转基地。

据胡文利介绍,利用第六航权吸引中国乘客,在国际航空市场越发引起重视。这是指某国或地区航空公司在境外两国或地区间载运客货且中经其登记国或地区的权利,比如韩亚航空将源自中国的旅客运经首尔后再运到美国。

“并不是建起大型航站楼就能成为理想的航空枢纽。”胡文利说,航空枢纽还需要本国政策支持。为了打造国际化的航空公司,韩国政府批准首尔仁川机场实施对107个国家的过境免签政策,时间长达30天。反观国内,虽然从去年起,北上广已陆续实现了对45个国家持有第三国签证和机票的外国人实行72

小时过境免签政策,但和韩国、新加坡相比还有较大差距。

2009年胡文利首次在迪拜转机时,一开始还担心如何度过9小时等候时间。但等他下了飞机,才发现航站楼不光有各种免税商店,而且中国面孔特别多,不光有去欧洲和美加的中国留学生,还有去非洲做工程的劳务输出人员,一些免税店都配备了中国籍收银员和导购员。“这些枢纽城市都有过境免签的政策,去市区里玩一天再走都没问题。”

中转时间长短也是机场能否成为航空枢纽的重要条件,越来越多的大型国际枢纽机场在简化中转流程方面下大力气。公开资料显示,亚特兰大机场国内航班转机只需15分钟,国际航班间的转机在没有特殊情况下不超过1小时,国内机场在这方面有不小提高空间。

## 3 服务

### 热映电影“秒杀” 国内航班只能上飞机就睡觉

“如果坐的是阿联酋航空,从开始带队时就是好心情,还能吃着纯中式的凉拌粉条。”导游庄婷最近几年一直带山东各地的团队去欧洲旅游。旅行社在安排航班时会和国内、国外不同的航空公司合作。她认为在空乘、娱乐、食物这些服务环节上,外航都有优势。

庄婷介绍,目前外航空乘中,中国

人比例逐年增高,服务态度也优于国内航空公司。国内航空的套餐基本是二选一,但国外航空的菜单就丰富很多,阿联酋航空能提供20多种食物。这家近年来扩张速度惊人的海湾地区航空公司,也是全球拥有空客A380和波音777数量最多的运营商。

“坐国内航空常常无聊得只能靠睡觉

打发时间。”庄婷说,外航在娱乐设备上“甩了国内十几条街”。还是以阿联酋航空为例,飞机上有WIFI无线网络服务、机上移动电话服务以及升级的ice数码宽屏机上娱乐系统,包括中国乘客喜欢的普通话或粤语电影,或配有中文字幕的电影、普通话或粤语歌曲等。“刚刚在国内热映的电影,这套系统都能提供免费点播。”