

海湾航企：增速放缓有多“缓”？

来源：中国民航报 编译：游熙

在过去的 10 年时间里，海湾地区航空公司的扩张已经成为全球航空运输业关注的一个焦点。阿联酋航空、卡塔尔航空和阿提哈德航空基于各自的枢纽在全球范围内快速发展，并大手笔购买飞机。全球其他航空公司不得不对此作出回应，或与之合作，或直面竞争。

但是，市场竞争加剧、市场环境恶化和美元强劲等因素正在威胁海湾三大航企的进一步发展。考虑到他们已经投入或在未来几年即将投入市场的运力，如果海湾航企的增速持续放缓，这将在更广泛的市场上产生重要影响。再加上土耳其航空在伊斯坦布尔面临的挑战，这可能意味着海湾地区新兴枢纽的发展也将放缓。

一、出现警告

有意思的是，10 年以前，按收入客公里计，阿联酋航空还未进入全球十大航空公司之列，卡塔尔航空排第 41 名，阿提哈德航空刚挤进前 100 名榜单。2006 年，这 3 家航空公司共运输旅客约 2800 万人次。2015 年，他们的旅客运输量已经逼近 1 亿人次，而且都进入了全球前 20 名航空公司榜单，阿联酋航空排第 4 名。2016 年，海湾三大航企的客运量进一步增长，已经突破 1 亿人次。

然而，在刚过去的 6 个月内，已经有迹象表明，海湾航

企在成本和收入方面的经营环境面临着更大的挑战。

阿联酋航空率先发出了这种信号。该公司在 2016 年 11 月公布，2016/2017 上半财年（2016 年 3 月~9 月），阿联酋航空盈利 2.14 亿美元，同比减少了 75%。其将盈利减少归因于美元强劲和经营环境恶化的双重影响。

阿联酋航空集团首席执行官谢赫·艾哈迈德·本·赛义德·阿勒马克图姆认为，全球许多地区政治、经济的不确定性和竞争加剧影响了收益，并抑制了旅行需求。“全球经济发展前景黯淡看起来将成为新常态，而且没有立竿见影的解决方案。”他补充说。

2016 年底，阿联酋航空推迟了本应在接下来的两年时间内接收的 12 架空客 A380 飞机。此时，正值海湾航企必须应对旅行需求减少和需要控制运力。

而阿提哈德航空面临的主要挑战始终是其欧洲股权合作伙伴的业绩表现问题。但是，该公司已经宣布可能裁员，并坦承，2017 年将是又一个充满挑战的年份。阿提哈德航空集团首席执行官贺国健说，尽管 2016 年对阿提哈德航空来说是“艰难”的，但其财务表现仍然是盈利的。他说，阿提哈德航空在 2017 年必须“面对竞争和运力方面的挑战，这意味着我们必须解决成本结构的问题”。

2016 年 12 月，阿提哈德航空确认，由于所谓的竞争加剧和全球经济疲软，作为重组计划的一部分，其正计划裁员。

当然，这种极富挑战性的运营环境并不只限于影响海湾远程航企的运营。今年以来，海湾地区短程航企公布的年报也表明未来的发展充满挑战。阿联酋航空的姊妹航空公司飞翔迪拜表示，其 2016 年的全年利润为 860 万美元，比 2015 年减少了 68%。由于收益还面临减少的压力，其计划今年的运力与去年持平。

科威特低成本航空公司半岛航空 2016 年的营业利润减少了 1/3。该公司表示，宏观经济环境和运力过剩已经给其收益带来了压力。

阿拉伯航空 2016 年的净利润为 5.09 亿迪拉姆，比 2015 年减少了 4%。该公司同样强调，富有挑战性的市场环境和经济、政治的不确定性影响了航空运输业的发展。

二、应对之策

面对不断变化的旅客需求，阿联酋航空正在调整业务。其总裁蒂姆·克拉克在柏林国际旅游展（ITB）期间召开的新闻发布会上表示，2017 年的业绩将不如 2014 年，汇率影响是一个重要的因素。美元升值给阿联酋航空带来了压力，并引起了二次效应，因为在其他市场上的弱势货币对美元也是贬值的。

克拉克注意到，在阿联酋航空所在的海湾地区，如伊拉克、利比亚和叙利亚，由于地区冲突，市场需求已经减少。“现在的中东与我们公司 1985 年成立时已经不可同日而语

了。”他说。但是，他认为，更广泛的地缘政治、社会经济和行业发展已经使经营环境更加复杂。在英国决定脱欧以后，阿联酋航空 2016 年夏季在英国这一曾被称为“高产值的市场”受到重创。

克拉克补充说，欧洲传统航企成立远程低成本子公司，也会对阿联酋航空的业务产生影响。“航空公司基本上都在对更低的收益作出反应。”他总结说，“我们正在努力更好地了解外界已经发生的变化以及为什么发生这些变化。我认为，支线、国内和远程市场的需求将随着时间的流逝而发生变化，因此我们必须适应这种变化，并对业务模式进行相应的调整。”

而对于阿提哈德航空集团，贺国健说，考虑到现有的经济环境，其将“谨慎而有效地扩张”。“我们仍然保持乐观，并相信我们的业务模式会取得成功。最重要的是，我们能经得起时间的考验。”他补充说。

尽管阿提哈德航空集团正在进行重要的战略评估，但阿提哈德航空领导层的变动将进一步增加外部环境的不确定性。今年下半年，贺国健和首席财务官詹姆斯·里格尼在领导公司近 10 年的扩张之后将离任。

在海湾三大航企中，卡塔尔航空似乎是最被看好的。虽然该公司还没有公布 2016 年的业绩报告，但卡塔尔航空的枢纽多哈机场逆势而上，2016 年的旅客吞吐量从 2015 年的

3100 万人次增至 3730 万人次，增长速度甚至比前一年还快。相比之下，阿布扎比机场 2016 年的旅客吞吐量仅增长了 5%，而此前都保持了两位数的增长；迪拜机场的旅客吞吐量增长了 7%，而 2015 年增长了 11%。

卡塔尔航空首席执行官阿克巴·阿尔·贝克表示，空客 A350 飞机和空客 A320neo 飞机的延迟交付限制了卡塔尔航空的航线网络扩张计划。尽管如此，卡塔尔航空的运力仍然保持了两位数的增长。但是，贝克说：“卡塔尔航空在增加运力时非常谨慎。如果市场消化不了这些运力，我们当然不会增加。”该公司今年计划接收 4 架或 5 架波音 777 飞机和 10 架空客 A350 飞机。

三、运力与机队

贝克国策研究所研究员乌里晨 2015 年的一份报告称，运力增长对海湾三大航企来说生死攸关。他在报告中说：

“问题是，3 家咄咄逼人、飞速发展的航空公司能否在海湾地区这样一个集中的区域共存？只要阿联酋航空、阿提哈德航空和卡塔尔航空还在从其他竞争对手那里夺取市场份额，他们就能持续增长。”

但是，如果航空市场达到饱和点或海湾国家政府开始面临长期的财政挑战，海湾航企的盈利能力将受到考验，并将作为真正独立于政府的实体开始运营。虽然判断海湾市场是否已经达到饱和点还为时过早，但至少 2017 年的运力增长

已经受到限制了。

汉莎集团首席执行官卡斯滕·斯波尔今年2月表示，海湾航企可能不得不减少运力。他认为，增长受限的问题在接下来的12个月内将发挥更大的作用。

FlightGlobal 2017年第二季度的数据显示，尽管基数更大，但海湾三大航企的运力增速为5年多以来最慢。今年第二季度，阿联酋航空的运力仅增长了7%，而去年同期增长了11%；卡塔尔航空的运力增长了9.5%，虽然是三家海湾航企中增速最快的，但仍然低于其前4年两位数的增长水平。阿提哈德航空前4年的运力增速在15%以上，而2017年第二季度的运力仅增长了1%。海湾三大航企2017年全年的运力增长也呈现出类似的趋势。

克拉克表示，海湾航企的运力增幅很小，但仍然有所增加，而且从长期来看并没有运力过剩的危险。他说，过去，航空公司每年必须应对一两件大事，如个别市场经济疲软或因火山爆发禁止飞行等。“现在，变化的速度在加快，而且全球存在较多不确定性因素。人们旅行的意愿、预算和方式，以及新竞争者进入市场等，所有这些都正在发生变化。”他说。

在不久的将来，海湾三大航企还将快速扩张。数据显示，2017年~2018年，阿联酋航空和阿提哈德航空将分别接收42架、32架飞机，大约占各自飞机订单总数的1/5。所有这些都是宽体机，这意味着阿联酋航空和阿提哈德航空在

本质上是依靠持续的运力增长来实现机队战略的。卡塔尔航空在未来两年内将接收 74 架飞机，约占其飞机订单总量的 1/3。但是，该公司并非单纯地引进宽体机，还计划引进空客 A320neo 这一窄体机。

（本文表达系作者个人观点）