

航协资讯

(第 77 期)

中国航空运输协会

2017 年 12 月 8 日

2017 年全球航空公司辅助服务情况

旅行研究公司 IdeaWorks 和在线租车分销平台 CarTrawler 联合发布的《2017 年全球航空公司辅助服务收入报告》预测，今年全球航空公司的辅助收入预计达 822 亿美元，相比 2010 年的 226 亿美元，预期增长 264%。如今，辅助收入在所有航空公司收入当中占比为 10.6%，高于七年前的 4.8%。

基本情况

本次披露了全球 66 家航空公司在 2016 年的辅助收入数据，对 2017 年全球 184 家航空公司的辅助收入做出了预测。

辅助收入是由航空公司在基本的航空客运之外的活动和服务中所产生的收入，包括从酒店预订业务中收取佣金、向合作伙伴销售常旅客的里程，以及提供菜单式票价服务。

IdeaWorks 在过去七年进行了数据分析，基于航空公司产生辅

助收入的能力，把航空公司分成以下四个类别：

1. 传统航司：这个类别代表了大部分的航司。辅助收入来源可能包括：超重行李或大件行李、额外的舱位腿部空间和常旅客计划合作伙伴活动。平均辅助收入占总营收的比例由去年的 5.8% 上升近一个百分点至今年的 6.7%。此类航司包括：国泰航空、巴拿马航空、阿提哈德航空和伊比利亚航空等。

2. 主要美国航司：总部位于美国的航司通过结合常旅客收入和行李费用，创造大量辅助收入。此类航司的辅助收入占总营收的比例由去年的 12.3% 跃升至今年的 14.2%，可能是由于捆绑票价产品的增加，以及常旅客收入的持续增长。此类航司包括：阿拉斯加航空、美国航空、夏威夷航空和美联航等。

3. 辅助收入冠军：此类航司的辅助收入占据总营收份额最高，从 2016 年的 25.5% 上涨至今年的 30.9%。此类航司包括：边疆航空、瑞安航空、精神航空和维兹航空等。

4. 低成本航空（LCC）：LCC 通常依靠菜单式票价产生辅助收入。此类航司今年的辅助收入占总营收的比例与去年持平（11.8%）。此类航司包括：布鲁塞尔航空、中国联合航空、神鹰航空、英特捷特航空和半岛航空等。

2017 年全球航空公司的辅助收入预测（按类型）

公司类型	全部辅助收入	常旅客和佣金	菜单式票价服务
传统航司	321 亿美元	96 亿美元	225 亿美元
主要美国航司	246 亿美元	143 亿美元	103 亿美元
辅助收入冠军	177 亿美元	9 亿美元	168 亿美元
低成本航空	78 亿美元	4 亿美元	74 亿美元
全球合计	822 亿美元	252 亿美元	570 亿美元

全球辅助收入排名前十的航空公司及分区域情况

2016 年，辅助收入排名全球前十的航司依次为：美联航、达美航空、美国航空、西南航空、法荷航、瑞安航空、易捷航空、汉莎航空、澳洲航空（不包括捷星航空），以及加拿大航空。

2016 年辅助收入前十航空公司

2016 年度收入		收入来源	
		常旅客	菜单式票价服务 旅游零售收入
62.2 亿美元	美联航	48%	52%
51.7 亿美元	达美航空	52%	48%
49 亿美元	美国航空	43%	57%
28.3 亿美元	美西南	80%	20%
21 亿美元	法荷航	33%	67%
19.8 亿美元	瑞安航空	无	100%
13.6 亿美元	易捷航空	五	100%
13.5 亿美元	汉莎航空	57%	43%
11.9 亿美元	澳洲航空（不含捷星航空）	90%	未详细披露
11.8 亿美元	加拿大航空	45%	55%

在这些航空公司中，多数依靠常旅客项目、以及合作银行发布联名信用卡销售里程积分的形式实现收入增长；但瑞安航空和易捷航空有所不同，这两家公司主要通过非捆绑式的费用收入、网站旅游服务零售诸如租车预订和旅游保险等收入挤进前十榜单。

去年前十榜单航司的辅助收入超过 280 亿美元，而相比 2007 年只有 21 亿美元。

纵观多数辅助收入的测量指标，美国航司都在前十榜单上保持领先。从平均每位乘客获得辅助收入最多的三家航司是精神航

空（49.48 美元）、忠实航空（48.93 美元）和边疆航空（48.60 美元）。

放眼亚洲和南太平洋地区，去年辅助收入较高的航司中：澳航集团辅助收入约 11.9 亿美元，占其总收入 12.7%。大韩航空（Korean Air）辅助收入约 8.75 亿美元，占其总收入 8.6%。

中国航空公司中，东航去年辅助收入约 4.68 亿美元，占其总收入的 3.1%。南航辅助收入约 9392 万美元，占其总收入的 0.5%。春秋航空辅助收入约 1.06 亿美元，占其总收入的 8.4%。而国航由于未在去年财报中披露其辅助收入详情，并未列入本次统计报告。

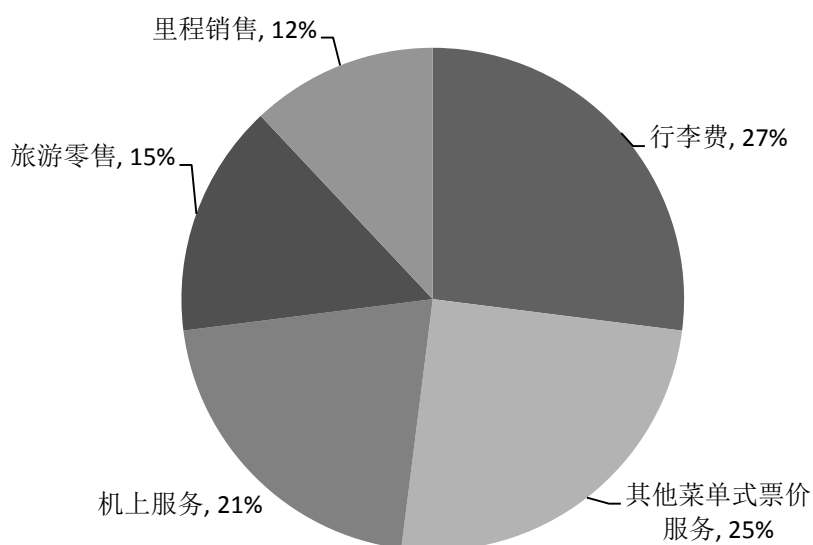
菜单式票价模式将推动全球航司辅助收入增长 150 亿美元

除少数例外，全球航司正转向菜单式票价模式，为消费者提供更多的选择，同时提高辅助收入。法荷航、美国航空、汉莎航空，澳洲航空和美联航等主要联盟成员通过采用此辅助收入方式，辅助服务的发展步伐随之加快。这些变化通过寰宇一家（oneworld）、天合联盟（SkyTeam）和星空联盟（Star Alliances）产生了连锁效应，这些联盟组织鼓励航司成员采用相同的方法来无缝连接电商和航空运营。

据此估计，今年全球航司辅助收入最大的增长份额来自传统航空公司的 61 亿美元，占总增长的 41%。比如，目前在北美、欧洲和澳大拉西亚（Australasia，一般指澳大利亚、新西兰和邻近的太平洋岛屿），基本经济舱票价普遍适用于中短途航线。采用菜单式票价模式的航司通常会发现，超过 50% 的乘客选择价格更高的捆绑票价选项。当这个模式被越来越多的航司采纳时，全球航司辅助收入因此增加了数十亿美元。

下图展示了除美国以外的传统航司辅助收入来源情况。美国航司的辅助收入来源有所不同，因为它们的常旅客里程销售占据了更大的比重。同时，几乎任何低成本航空的辅助收入会显著低于常旅客计划带来的收入。

除美国以外的传统航司辅助收入来源



(行李费 27%，其他菜单式票价服务 25%，机上服务 21%，旅游零售 15%，里程销售 12%)

航空公司增加辅助收入的其他方法

“辅助收入冠军”类别的航司今年的辅助收入达 41 亿美元，增长 28%。这些航司已建立了针对商务旅行者提供具有吸引力选择的网络，它们推出捆绑票价提供更多灵活性、更好的座位和快速的机场服务，以吸引传统航司的商务旅行乘客。此外，目前这些航司普遍可以从常旅客计划中获益，例如亚航、边疆航空、捷星航空、挪威航空、飞马航空和精神航空所提供的常旅客计划。

以下是“辅助收入冠军”类别的主要航司最近针对商务旅行

者采取的具体行动：亚航在其吉隆坡总部增设了一个 24 小时运营的机场商务休息室，以吸引高端旅客；易捷航空去年的灵活商务舱票价销售额增长了 14%；捷星航空针对差旅代理和商务旅行者，引入了“Business Hub”预订网站和 FlexiBiz 套餐。

低成本航空促使美国传统全服务航空公司积极采用菜单式票价模式。现在美国航司普遍提供其国内航线的基础经济舱票价（不包括行李托运）。美国航空表示正在考虑将这些菜单式票价加入跨大西洋航线，这将促使其他航司效仿。由于与发行银行重新谈判达成的协议，以及联名卡越来越吸引消费者，常旅客计划继续为主要美国航司带来较多收入。预订网站、App 和旅行社分销网络持续推动辅助收入增长，将为明年主要美国航司带来更好的业绩。

GDS 推动航空公司辅助服务产品

Amadeus、Sabre、Travelport 三大 GDS 去年开始首次被列入此报告。GDS 纷纷跨出单纯的机票分销，将自身定位为旅游科技的服务商，通过把航司辅助服务带到其分销平台，获得了稳步增长。

GDS 对菜单式票价服务的分销，也大幅提升航空公司的辅助收入。英国低成本航空 Jet2.com 在平均每位乘客获得的辅助收入方面，位居全球第五（42.46 美元），该航司只与 Travelport 合作，进行行李托运、餐食、选位和运动装备的销售。

瑞安航空通过连接三大 GDS 服务商，提供 16 种菜单式票价，发送给差旅代理，辅助收入达 21 亿美元。

2015 年汉莎航空决定向每一笔通过 GDS 完成的预订收取附加费。报告显示，汉莎航空仍通过这三大 GDS 分销其菜单式票价服务，这表明汉莎针对 GDS 预订的收费举措，并未如业界所担心的

一样对航司与 GDS 的关系造成消极影响。

报告显示，没有通过 GDS 分销任何菜单式票价的欧洲航司包括：爱尔兰航空（Aer Lingus）、格陵兰航空（Air Greenland）、欧洲之翼航空（Eurowings）、维珍航空（Virgin Atlantic）和维兹航空（Wizz Air）。

在美国的航空公司中，精神航空和边疆航空仅向 Sabre 提供行李托运服务的分销。忠实航空是不通过 GDS 分销其辅助服务的美洲航司之一，其他类似的航司还包括：阿拉斯加航空、维珍美国航空（Virgin America）、巴西 Azul 航空、Gol 航空、夏威夷航空、西南航空、美国太阳国航空和 Volaris 航空。

报告显示，大部分亚洲和南太平洋地区的航司没有通过 GDS 进行分销。亚航集团和其子品牌亚航长途（AirAsia X）通过 Amadeus 和 Travelport（但没有 Sabre）分销行李托运、餐食、已支付座位和运动装备。与南航建立分销合作的只有 Sabre，而且只限行李托运服务的分销。此外，Sabre 还与大韩航空建立了独家合作，以促进无家长陪伴同行的未成年人的预订。

Travelport 既是唯一与印度靛蓝航空（IndiGo）建立分销合作的 GDS，也是唯一没有与加鲁达印尼航空（Garuda Indonesia）建立分销合作的 GDS。

报告还分析了一些中东和非洲航司的辅助收入，它们要么通过这三大 GDS 都分销，要么都不通过它们分销。而卡塔尔航空是个例外，它只通过 Amadeus 分销其菜单式票价服务。

今年全球航司从每位乘客获得的辅助收入预计达 20 美元

预计，今年全球近 41 亿人次的乘客量在航空运输方面的支出

将达 7760 亿美元。预计，今年全球航司从平均每位乘客获得的辅助收入达 20.13 美元，而在 2010 年仅为 8.42 美元。即使单论菜单式票价（减去飞行常客计划和佣金服务的收入贡献）模式也使今年全球航司从每位乘客获得 13.96 美元的辅助收入，相比 2010 年的 4.54 美元有显著增长。

但部分航司一直把辅助收入视为收取额外费用的机会，而没有打造更出色的产品。菜单式票价模式有利于鼓励高价值产品，淘汰劣质产品，大幅提升航司辅助收入。

（该资料来源于环球旅讯，编译自 IdeaWorks、Tnooz）

（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
