



推动中欧航线健康、可持续发展



马崇贤
中国航空集团有限公司副总经理



目录

A. 中欧航空市场特点

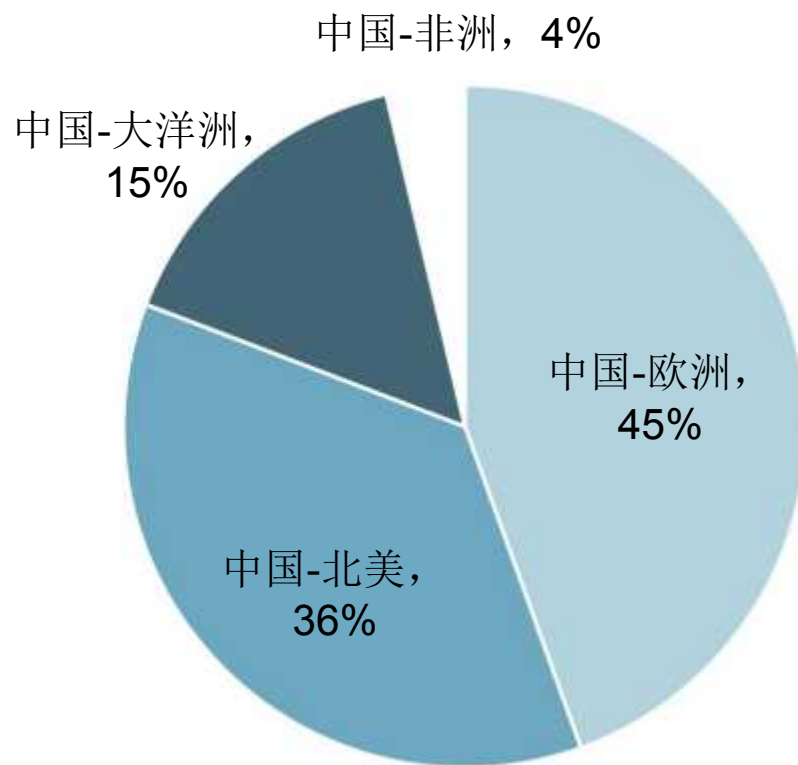
B. 国航在中欧市场的发展

C. 市场趋势及未来展望



1.1 中欧市场是中国规模最大的远程市场：2017年班次5.6万班，占中国国际远程航线的45%；旅客超过1300万人次

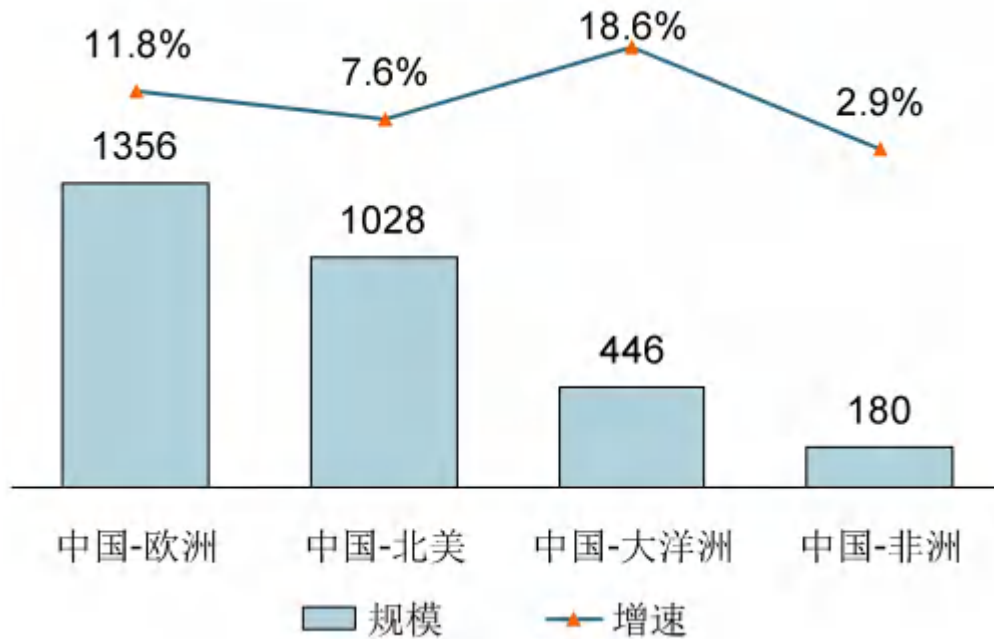
中国民航国际远程航线班次分布





1.2 中欧市场发展稳定，新增需求规模较大：2017年中欧OD旅客增长11.8%，未来将是中国最大的远程市场

中国远程市场规模及增速 （单位：万人）

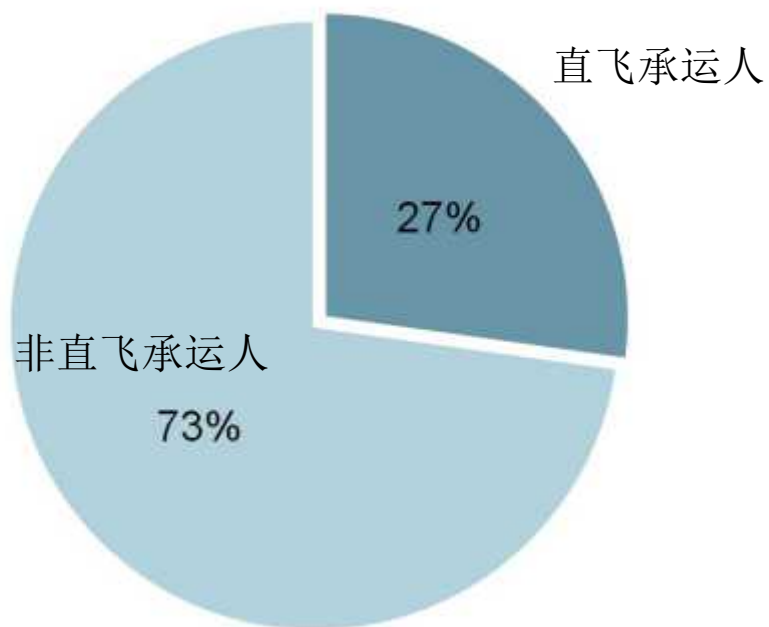


- 欧洲是世界政治、经济、文化的重心之一，政策、法规、市场环境非常成熟
- 中欧市场将是增量最大的远程市场，具有很大发展潜力
- 根据波音、空客等业内的预测未来十年：
 - 中欧市场年均增速约7.2%
 - 预计每年将有约100万人的新增规模



1.3 中欧航空市场竞争异常激烈：直飞承运人达31家，非直飞承运人达上百家

2017年中欧航空承运人占比

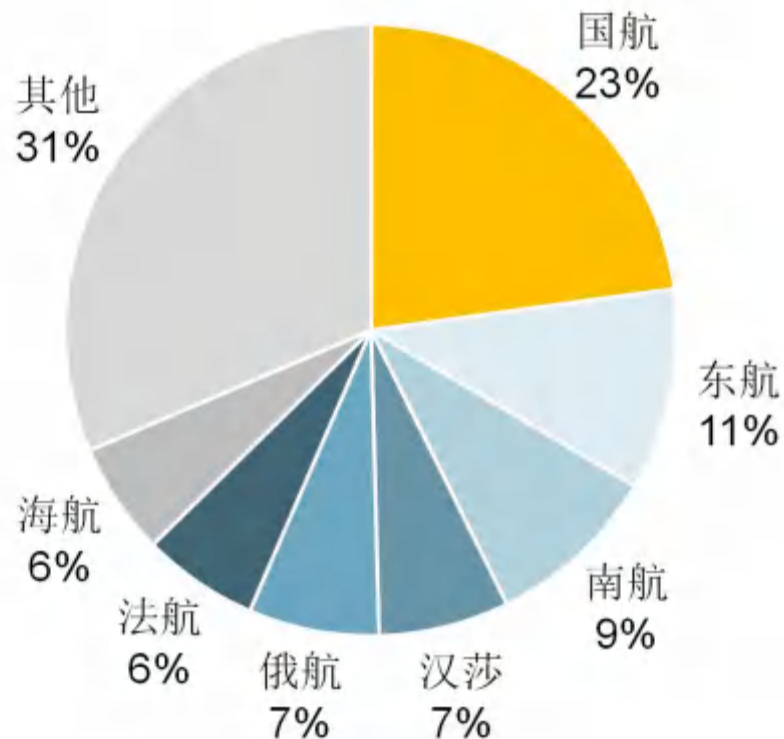


- 目前中欧市场有31家是直飞承运人，中国航空公司9家，外国航空公司22家，竞争相当激烈
- 直飞承运人外，有上百家周边市场中的中东、港台、日韩承运人参与中欧市场竞争



1.4 中欧市场整体集中度不高；国航份额第一，占23%，国航是中欧航线单一最大承运人

2017年中欧航空市场份额



- 对比中国其他远程市场，中欧的市场竞争格局更为激烈



1.5 中欧之间枢纽仍起到主导作用，但近来受到较大影响

2012年中欧市场国内通航点



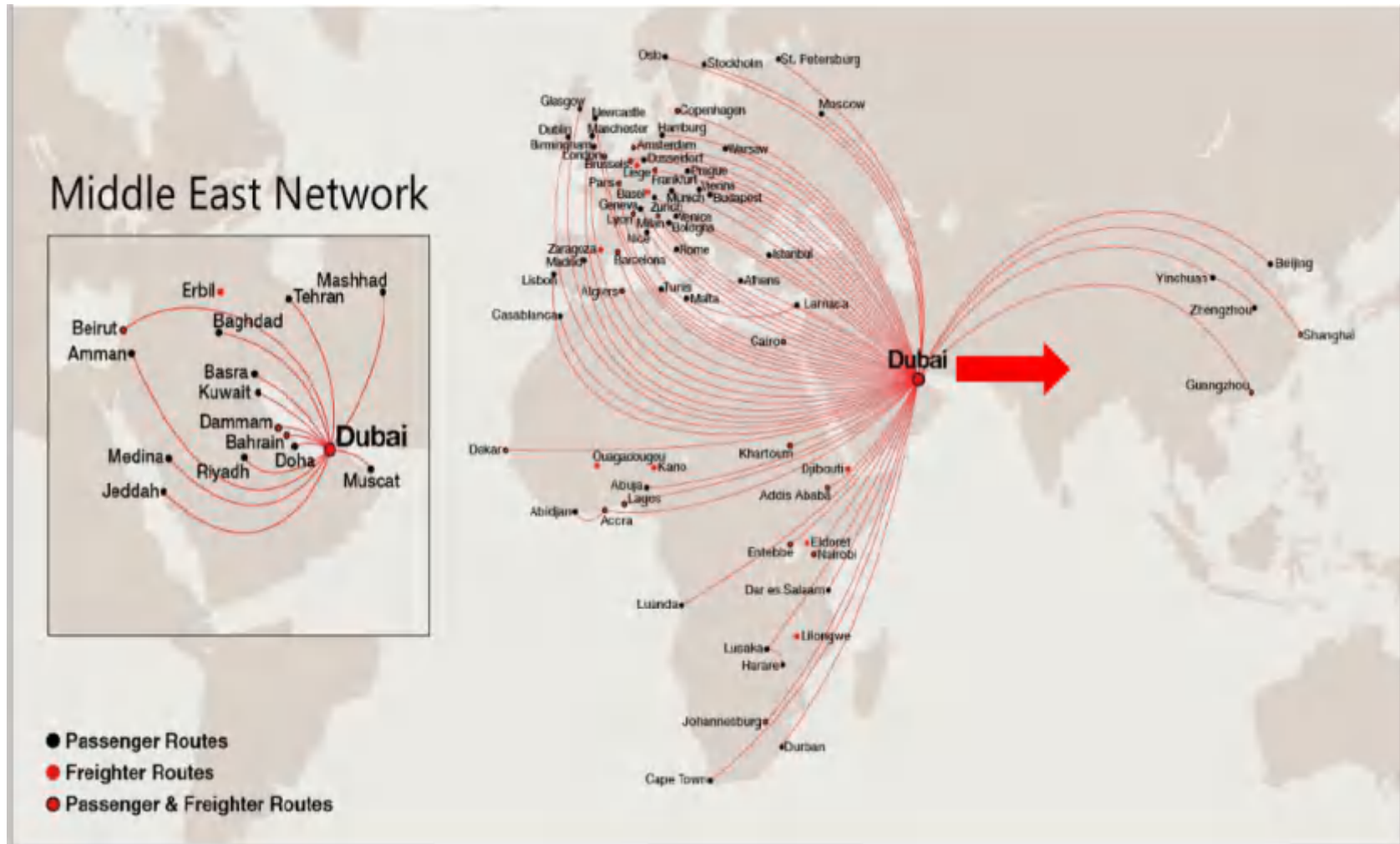
2017年中欧市场国内通航点



- 2017年，北上广三个枢纽班次合计占84.5%，仍起主导作用，但已经较5年前减少了7.8个百分点。随着近年二线国内航点直飞欧洲的航线越来越多，中欧市场之间枢纽的作用有所弱化
- 2012年国内共有12个城市通航欧洲，2017年，国内共有24个城市通航欧洲，五年内数量增长一倍



1.6 中东承运人通过迪拜枢纽，可将中国连接至全球超过75个目的地，分流了大量中欧之间的旅客





- A. 中欧航空市场特点
- B. 国航在中欧市场的发展
- C. 市场趋势及未来展望



2.1 近几年，国航加大欧洲市场的投入，航线拓展至31条，市场份额提升至23%，年旅客运输量增至300万

国航在欧洲的航线网络



	2015	2018
航线	22	31
通航点	18	22
市场份额	18%	23%
旅客	200万	300万
ASK	200亿	300亿



2.2 国航是中欧航线最大承运人，并不断开辟新航点和增加频次，近期将新开北京-哥本哈根、成都至英国伦敦的直航航线

国航在欧洲的航线网络布局



- 国航是中欧市场中运力投入规模最大的承运人：
 - 利用北京、成都、上海、深圳“四角菱形”战略布局开通了与欧洲14个国家、22个核心城市之间的31条航线
 - 每周单向直航运力规模达到159个班次，4.7万个座位
- 通过优选开通欧洲新航点和不断增加航线频次，提高航线网络的密度和厚度，增加网络质量和竞争力
- 近期，国航将新开航北京-哥本哈根航线，进一步完善在北欧地区的布局；在德国法兰克福、法国巴黎之后，国航将开通成都至英国伦敦的直航航线，进一步强化成都枢纽的欧洲航线网络

国家	城市
德国	法兰克福
	慕尼黑
	杜塞尔多夫
法国	巴黎
英国	伦敦
俄罗斯	莫斯科
意大利	罗马
	米兰
西班牙	巴塞罗那
	马德里
瑞士	日内瓦
	苏黎世
奥地利	维也纳
瑞典	斯德哥尔摩
波兰	华沙
希腊	雅典
白罗斯	明斯克
匈牙利	布达佩斯
丹麦	哥本哈根



2.3 国航积极开展联营合作，与汉莎集团在中欧航线上的联营，以近40%的市场份额进一步扩大领先优势



2016年9月20日，国航与汉莎航空集团（含奥地利航空、瑞士航空），在北京签署航线联营合作协议，双方将联合运营中欧航线，开启国航与国外航空集团的首次大规模航线联营合作序幕

联营合作后

- 双方将联合航线网络规划，扩大网络接驳面，优化航班衔接，提升中转品质，增强客源收揽能力
- 公司将通过与汉莎集团的深度合作，提高在欧洲的国航品牌渗透度
- 双方将共享优质客户资源，实施联合大客户计划，深入常旅客合作，提升两舱客座率，扩大公商务客源占比
- 双方将联合营销，分摊收入，统一价格机制，提高收益水平



2.4 机队优化推动服务体验和品牌快速提升

中欧航线
远程机队

2010年



B747-400 P



B747-400 C



A340-300



A330-200



B777-200



B767-300



B767-300ER

2015年



B747-8



B777-300ER



A330-300增重型



A330-200



B777-200



A330-300

2020年



B747-8



B777-300ER



A350-900



B787-9



A330-300



A330-200

- 为配合国际化枢纽网络建设，国航现已完成宽体机队整体替代和更新，机队结构与中欧航线网络实现高度匹配，B777-300ER和A330系列已成为主力，B747-8、B787-9、A350-900机队陆续交付



- A. 中欧航空市场特点
- B. 国航在中欧市场的发展
- C. 市场趋势及未来展望

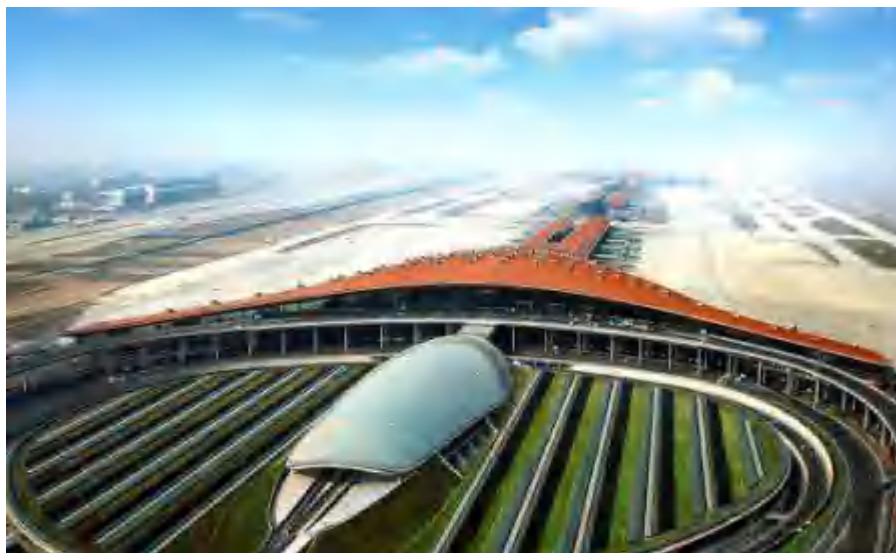


3.1 中欧市场发展趋势总体看好



- 近年中欧OD市场流量持续走高；伴随“一带一路”国家战略的开展，中欧商务联系日益紧密；相比日韩、东南亚等旅游目的地市场，欧洲市场仍具备巨大潜力

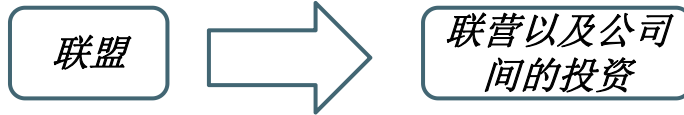
- 北京新机场开航与首都机场T3枢纽改善
- 北京新机场将于2019年秋季开始运营，国航将着力于提高北京枢纽国际竞争力
- 中欧航线网络将有望进一步优化，干线将增班加密，也将预期会有更多新航线





3.2 航空公司以联营和公司间的投资来实现扩张

扩张方式的转变



为了适应日益激烈的竞争，航空公司以合作伙伴、联营以及合并作为发展战略，同时又进一步促进了新的增长

- 因联营和公司间的投资的兴起，联盟的方式正在发生转变
- 2016年，三大航空联盟（寰宇一家、天合联盟、星空联盟）运力规模占全球航空公司的58%
 - 未来5年，世界主要航空公司联盟将在提升服务标准、增强服务内涵等方面加大力度
 - 同时致力于结成更紧密、更有利关系的承运人进行合作
- 联盟给航空公司带来的好处，主要表现在联合采购、代码共享、“代理人共享”等表面
- 但是航空公司希望获得联盟形式更多的合作方式
 - 深层次的运营和市场合作、不同公司间的协作

近期主要的股权交易

收购方 / 被收购方	价值 (百万美元)	EV/EBITDA	战略解析
Nov-17 收购方: QATAR 被收购方: CATHAY PACIFIC (9.6%)	662	9.5x	• 中国大陆未来十年将成为世界最大的航空市场，卡塔尔航空可以借此进入
Jul-17 收购方: AIR FRANCE KLM 被收购方: DELTA (20%)	875	2.6x	• 构建联通亚、欧、美的全球航线网络 • 提升竞争力，加强协同
Mar-17 收购方: 中国南方航空 被收购方: 中国东方航空 (2.7%)	200	7.1x	• 中国南航可以优化资本结构
Jul-16 收购方: QATAR 被收购方: LATAM (10%)	613	8.9x	• 为卡塔尔航空的全球航线网络提供潜在的发展机会 • 支持LATAM的发展 • 交易可以改善LATAM的财务状况
May-16 收购方: HNA 被收购方: australia (13%)	114	6.5x	• 维珍澳洲有机会进入发展迅速的中国旅客市场 • 与海航综合的航空业供应链实现协同
Apr-16 收购方: Alaska 被收购方: America (100%)	2,290	8.3x	• 阿拉斯加航空将业务拓展到加州，与其西北太平洋和阿拉斯加州的核心市场更好的融合起来
Jul-15 收购方: DELTA 被收购方: GOL (2.9%)	57	11.8x	• 强化DL 和 GOL的战略联盟 • 符合GOL改善财务状况的战略诉求
Jan-15 收购方: QATAR 被收购方: IAG (10%)	1,700	n/a	• 收购有利于卡塔尔航空优化运营和加强商业联系



3.3 随着全服务承运人采取新的商业模式，长航线、低成本成为主流

- 在从欧洲出发的远程旅游航线和跨大西洋的主要航线上，低成本模式的运营正日益兴起
- 远程LCC能够获得26%的单位成本优势（与传统承运人相比），相较而言短程LCC能够获得28%的成本优势
- 在市场/管理费用和人工方面节约了大量成本
- 新一代飞机能够支撑远程LCC市场增长是因为更低的运营成本、统一机型的机队，提升了飞机利用率以及新开和加密航线

远程低成本——新的挑战

- 远程低成本（LHLC）模式已渡过实验阶段，正逐渐成为主流
 - 2012年以后已经有**15**家长航线的低成本航空公司开航
- 这些航空公司每周提供超过**50**万个座位，占全球市场**0.5%**。长航线低成本（LHLC）运营模式将迅速增长，未来**2**年内占全球市场份额将超过**1%**
 - 马来西亚LHLC市场份额最高，为**7%**，然后是澳大利亚和新加坡以**4%**次之
- 尽管远程LCC开始运营更多**10**小时以上的航线，但它们仍然占绝对集中在**5-10**小时的航线
 - 中程航线的经济性一般都比远程长航线更强

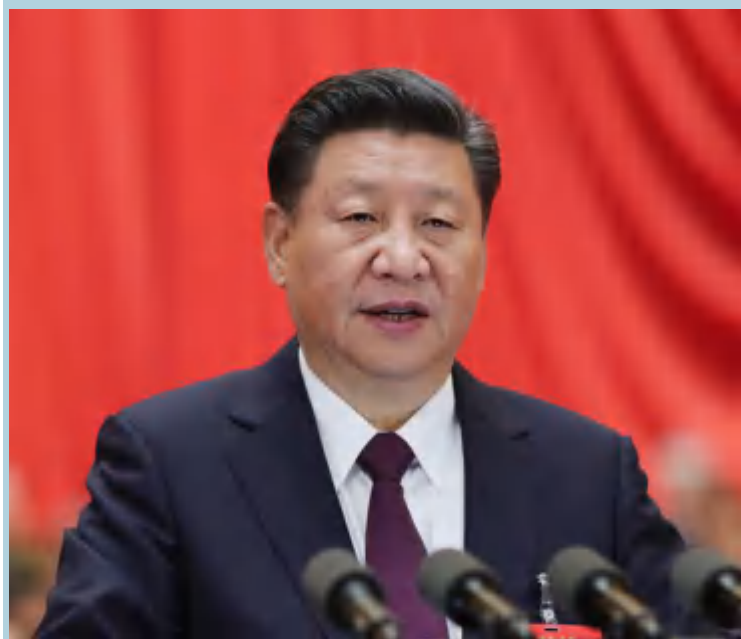
远程低成本航空公司一览

航空公司	母公司	开航时间	机型
Jetstar	Qantas	2006	787-8
AirAsia X	AirAsia	2007	A330-300
Scoot	Singapore Airlines	2012	787-8/9
Norwegian Air	Norwegian	2012	787-8/9
Air Canada	Air Canada	2013	767-300ER
Cebu Pacific	Cebu Pacific	2013	A330-300
Jin Air	Korean Air	2014	777-200
Azul	Azul	2014	A330-200
Thai AirAsia X	AirAsia	2014	A330-300
NokScoot	Singapore Airlines	2015	777-200
Lion Air	Lion	2015	A330-300
WestJet	WestJet	2015	767-300ER
Beijing Capital	Hainan Airlines	2015	A330-200/300
Eurowings	Lufthansa	2015	A330-200
Wow Air	Wow	2016	A330-300
French Blue	n/a	2016	A330-300
Level	IAG	2017	A330-200

注：按开航时间排序



结束语



- 习近平总书记指出，**中欧关系**是世界上最重要的双边关系之一。在经济全球化、世界多极化深入发展的今天，中欧关系的战略性不断提升，越来越具有全球影响。扩大中欧人文交往，不断深化互利共赢的中欧全面战略伙伴关系至关重要
- 中共十九大报告指出，中国经济已由高速增长阶段转向**高质量发展**阶段。今后几年中国的宏观经济政策、结构政策、改革政策、社会政策都将围绕这个总要求展开。从高速增长向高质量发展的转变，是经济发展的内在要求

- 中国民航业高速发展
- 中欧民航运输市场规模巨大、增速平稳



- 参与承运人数量激增
- 行业竞争激烈
- 联营合作



我们呼吁：

通过全行业的共同努力，有序竞争，持续推动中欧航线**健康可持续高质量增长**



谢谢大家！