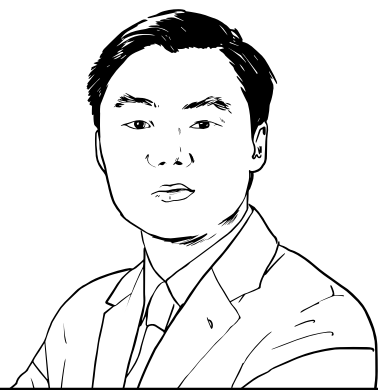


航空联盟面临重新洗牌

中国南方航空从天合联盟撤离，可能会导致亚洲航空势力更广泛的重组。



DAVID YU

上海纽约大学金融学副教授及
Inception Aviation常务董事。

去

年11月，中国南方航空（南航）宣布将离开天合联盟。这导致了其他航空公司的连锁反应，特别是其他两个主要航空联盟——寰宇一家和星空联盟。

在南航宣布离开之前，天合联盟本来有两家中国主要航空公司，另一家是东航。而星空联盟还在大中华区拥有强大的影响力，包括中国国际航空公司和深圳航空公司，以及最新的结盟合作伙伴吉祥航空。寰宇一家在香港有国泰航空和国泰港龙航空为大中华地区提供服务。由于两家航空公司处于不同的联盟，现在南航的离开为亚洲地区的航空版图带来了不稳定性，这种动态很尴尬，因为属于星空联盟的国航，持有国泰航空的29.99%的股份，而卡塔尔航空公司拥有国泰航空的9.99%股份。

南航与寰宇一家的航空成员有许多现有业务联系。最近南航才刚从美国航空公司获得了2亿美元（2.76%股份的投资），卡塔尔航空公司在2018年12月获得了南航5%的股份，此外南航已经寰宇一家旗下的澳大利亚航空、英国航空、日本航空公司和美国航空等签订了商业协议，并且刚刚开始与芬兰航空签订代码共享。这些因素似乎都使得南航和寰宇一家成员的关系更紧密，未来转而加入寰宇一家似乎也似乎更顺理成章，但是似乎不可能那么快会发生。

主要是因为国泰航空手中拥有一张王

牌——对于任何新航空公司是否可以加入联盟拥有否决权。国泰会行使这个权利吗？或者是它有可能会考虑完全离开寰宇一家并转而加入其大股东国航所属的星空联盟。我认为后者是更有可能的结果：我们将看到大规模重组和主要联盟成员的转变，国泰航空选择离开寰宇一家去支持星空联盟，而南航则进入寰宇一家联盟旗下。前提是如果国泰航空选择留在寰宇一家时，去阻止南航的会员资格才会显得有意义。不过南航和国泰航空拥有类似的国际枢纽商业模式，在广州和香港的基地分别非常接近。如果有这么多重叠的航线网络，那么两者都处于同一联盟中是没有意义的。

在这种情况下，具有否决权的国泰航空具有决定性的优势。国泰航空近期财务业绩不佳，更突显公司需要重新评估自身业务的需求，并与其在中国国际航空和星空联盟的合作伙伴重新调整其网络，国泰航空已经与许多星空联盟成员进行商业合作协议，包括有国航、新西兰航空、加拿大航空和汉莎航空。

乘客面临的最大挑战是要选择最适合本土的联盟集团，不管是在网络连接及航班选择上都要能符合他们的需求。

像是对于专注于亚洲航线的香港客户而言，如果国泰航空加入星空联盟是不错的选择，因为在亚洲之间的互相合作性运营将会增加，加上中国国际航空和新航以及其他的全球合作伙伴网络将大大增加他们的选择性。但是对于那些经常使用英航或是美国航空进行长线旅行的商务旅客来说，这种改变就不会带来正面的效益。

或者对于主要是从中国大陆出发的旅行者，特别是那些更有可能在北京使用

星空联盟的旅客，有了国泰航空加入将可以增加旅行的选择性。对于国内的客人而言，这是一个很好的举措，因为现有的星空联盟客户可以通过国泰航空进入全球扩展范围。另一方面，比起只是单打独斗，南航可以通过进入寰宇一家合作伙伴网络，让南航的客户可以在广州以外拥有更大的覆盖范围。

总的来说，这样航空联盟改组对于客户来说是好事。它将提高三大联盟及其亚洲成员的全球竞争力和各自的影响力。不利的一面是，随着联盟的变化，手中持有的航空公司常旅客里程可能不像以前那么好用了。如果是常旅客，我们建议依照个人旅行目的地和飞行频率选择，最好选定加入一个或是比较常用到的航空联盟。■

乘客面临的最大挑战是要选择适合本土的联盟集团，不管是在网络连接及航班选择上都要能符合他们的需求