

# 歐廉航市場寒冬



# 爆倒閉潮

國泰航空上周宣佈收購香港快運，隔日即傳出冰島廉航沃奧航空(WOW Air)突然倒閉的消息，凸顯了亞洲和歐洲廉航市場「冰火兩重天」的局面。事實上，歐洲廉航經過數十年發展已經接近飽和，連同沃奧在內，過去3年間歐洲至少有12家廉航因為倒閉或合併而消失。分析指出，歐洲航空業入場門檻低，大量競爭者湧現引起激烈價格戰，大大壓縮廉航生存空間，加上油價上升和歐元下跌等外圍因素影響，未來區內廉航倒閉恐怕陸續有來。

## 入場門檻低 鬥減價壓縮生存空間

歐洲廉航業過去兩年壞消息不斷，單是去年已有接近10家廉航倒閉、賣盤或合併。這情況在今年未有改善，每年乘客量達400萬的德國日耳曼尼亞航空(Germania)於2月，宣佈申請破產並停止運作；在冰島市場佔有率逾1/3的沃奧航空上周四亦宣佈結業。英國的英倫航空(Flybmi)於2月破產停飛，另一家Flybe航空則在本月初以每股1便士作價併入維珍大西洋航空。

### 「龍頭」瑞安業績5年首見紅

作為區內廉航「龍頭」的瑞安航空亦無法獨善其身，去年第四季錄得2,000萬歐元(約1.76億港元)虧損，是2014年以來首次季度業績「見紅」。

### 航班增幅遠超乘客增長

國際航空運輸協會(IATA)數字顯示，歐洲民航航班數量較10年前，大幅增長逾4成。航班增幅超過乘客數量增長，結果不少廉航為了爭奪短線客，唯有進一步減價，邊際利潤愈壓愈低，例如瑞安航空每程平均票價僅需30歐元(約264港元)。市場研究公司Oliver Wyman航空業分析師凡西爾貝表示，歐洲航空業市場門檻較低，導致大量新航空公司成

立，加上傳統航空公司亦紛紛成立廉航子公司，使市場出現「無節制競爭」。

開支方面，去年國際油價明顯回升，紐約期油一度高見每桶75美元，較前年累升約50%，直至年底才再次回落，加上歐元兌美元下跌，種種市場因素均增加歐洲航企成本。另外，歐洲多國近年大幅收緊環保政策，向航企徵收碳排放稅，更令航企經營環境雪上加霜。

### 油價升歐元跌增航企成本

歐洲廉航接連倒閉亦構成惡性循環，例如沃奧航空宣佈倒閉時便指出，業界負面消息令債權人縮短數月，對公司現金流構成壓力。冬季屬於歐洲旅遊淡季，航空公司很容易因為收入不足而遇上財政困難。顧問公司Ascend分析師莫里斯說：「如果你熬得過冬天，便有機會接到夏季航班的訂單。」

德國評級機構Scope分析師贊克指出，歐洲航空業已存在大量競爭者，較小型的航空公司將被邊緣化，航企必須建立「利基」，即專攻某些未被競爭者大舉入侵的市場，否則便要擁有龐大航線網絡，才能與瑞安、漢莎和英航等大集團競爭。 ■綜合報道



## 傳統航企拆招 長途廉航「短命」



冰島廉航沃奧航空倒閉，成為過去3年第12家消失的歐洲廉航。網上圖片

歐洲部分廉航近年大舉開辦跨大西洋以至前往亞洲的航線，打破傳統航空公司在中長途航線的壟斷，一度震撼市場。然而，經營多條長途航線的冰島廉航沃奧航空(WOW Air)上周四宣佈結業，再次印證廉航在營運成本較高、且旅客對舒適服務要求較高的長途航線，競爭力始終不及傳統航空公司。

### 達美引入「基本經濟艙」服務

沃奧航空成立於2011年，主打廉價長途航線，2015年起開辦由冰島雷克雅未克，來往美國巴爾的摩的航線，票價99美元(約777港元)起。由印度德里經冰島至美國，最低票價更僅199美元(約1,562港元)。

「基本經濟艙」服務，票價不包括託運行李，亦不設劃位服務，聯合航空和美國航空去年亦跟隨。

市場研究公司Lecham航空業分析師羅林斯指出，傳統航空公司的信譽較佳，且提供飛行里數計劃，當它們推出近似廉航的新服務，便能輕易吸引乘客回流。

長途及短途航線需提供的服務亦有別，乘客一般可接受數小時不進食，但對於更長途的航線，機上飲食便變成基本需求，乘客亦期望長途機的座位較舒適，降低廉航在長途航班的競爭力。不但如此，廉航需為長途線安排更多機師和機艙服務員，以作輪休之用，人力成本遠超區域航線。

羅林斯直言，由於廉航在長途航線的經濟效益偏低，長途廉航往往在開辦後不久倒閉。除了沃奧航空，派美拉航空亦於去年宣佈結業，挪威航空同樣未能轉虧為盈，經營陷於困難。 ■綜合報道

### 君王航空

創立：1967年  
機隊數量：35  
通航城市：43



### 深藍航空

創立：2015年  
機隊數量：5  
通航城市：16



### 日耳曼尼亞航空

創立：1978年  
機隊數量：19  
通航城市：42



### 沃奧航空

創立：2011年  
機隊數量：16  
通航城市：32



## 旺丁不旺財 亞洲廉航料大整合汰弱留強

亞洲廉航市場去年已經超越歐洲，成為全球最大區域廉航市場，而且增長迅速，吸引愈來愈多看中商機的新競爭者加入。不過亞洲廉航業發展其實存在不少隱憂，例如機場泊位數量追不上廉航航班增長，而且除了少數航空公司外，很多廉航都面臨上座率高但毛利率極低的問題，分析相信亞洲廉航業未來很大機會迎來大整合，汰弱留強。



亞洲廉航表現出色者只佔少數，印尼獅航是其中之一。網上圖片

以印度為例，當地去年航空旅客人數增長達20%，但國內3大廉航期內仍然錄得至少一個季度虧蝕。航空業分析師阿格瓦爾表示，印度廉航業界對於前景過分樂觀，制訂了非常進取的增長策略，例如購入更多飛機等，結果航企為了填滿機位，只好將票價訂得更低，「我懷疑如果它們恢復正常定價的話，運載率可能會由現時約85%大跌至少10個百分點。」

阿格瓦爾也指出，航空客量增加令很多方面都受惠，例如機場、政府(機場稅等)及地動業界等，唯有廉航賺不了錢，「情況可笑」。

類似的情況出現在很多亞洲地區，新加坡航空業顧問達烏分析的分析師尤素夫指出，亞洲廉航表現出色者只佔少數，例如馬來西亞亞洲航空、印尼獅航、越南噴射航空及菲律賓宿霧航空等，其餘很多都入不敷支。尤素夫直言，泰國飛鳥航空、大馬馬印航空和其他印尼小型航空公司都面臨危機。 ■綜合報道