



世界范围航空运输会议 (ATCONF)

第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 1: 对趋势和发展情况的全球概览

议程项目 1.1: 业界和监管方面的发展情况

在拉丁美洲地区的战略联盟

(由22个成员国²、拉丁美洲民用航空委员会成员 (LACAC) 提交)

执行摘要

本工作文件介绍关于作为航空运输自由化过程一部分的不断增长的航空公司组成集团的趋势的信息，并附带提及这些联盟的利和弊，促请关注这些发展情况所导致的某些监管方面的问题。

行动：请会议：

- a) 审议本文件中提供的信息和评估；
- b) 核可第5段所载的结论；和
- c) 通过第6段中的建议。

参考文件： 第六次世界范围航空运输会议的参考材料见www.icao.int/meetings/atconf6。

1. 引言

1.1 美国于 1978 年实施的所谓的放松管制促使国际航空运输市场出现了一个新的趋势，市场开始由更为开放的商业航空协议所支配，当局的干预减少，这使得航空公司间的竞争加剧，其间规模经济明显成为竞争力的决定性因素。市场规模和更为广阔的网络的形成在此过程中，在确保在一个更开放和竞争更为激烈的国际市场得以生存方面，发挥了关键性作用。所以，作为当今全球航空市场的一项竞争战略，航空公司联盟成为议程的一个重点项目，并且在拉丁美洲一个高速增长的特殊地区的航空发展中，正在发挥着日益重要的作用。

¹ 西班牙版本由拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 提供。

² 阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉。

2. 联盟的利和弊

2.1 利

2.1.1 网络和供应的扩大是主要利之一，它鼓励了联盟的发展。这些联盟相当于对用户的利好，并且是证明联合、兼并和收购合理性的决定性因素，只要保证联合、兼并和收购是根据竞争规则进行的。

2.1.2 除加强航空公司的全球影响力外，联盟还有助于增加对消费者服务的种类，例如：增加航班次数和航线、改善联运状况、统一经常乘机忠实客户奖励方案、共用贵宾休息室、对涉及一个以上航空公司所运行航班的行程的单一计价等。同时，联盟还可提高成员航空公司的购买力和运营效率，如航程协调、航班起降时刻使用、维修效率、提升机队方案编制的效率及创造合力等。

2.2 弊

2.2.1 各航空公司在联盟之前存在不同的业务模式方法，而联盟过程中需要进行调整，例如机队、过程和技术的统一协调，从而增加成本。

2.2.2 当局可能会以竞争规则为依据提出反对或限制，这可能会造成联盟过程的不确定性。缺乏监管方面的统一/协调。

2.2.3 如果没有防止不公平竞争做法的适当控制机制，可能对用户带来不利影响。

3. 拉丁美洲近期的联盟

3.1 航空运输在其商业进程中经历了从加强监管 (航空保护主义) 到增加开放 (自由化和开放的天空) 的各种不同监管环境。尽管航空公司间的协议和联盟在范围、内容及其达成的方式上存在细微的差别，但它们始终存在并大行其道。本文件仅将提及在拉丁美洲地区所观察到的最近的过程。

3.2 自 20 世纪 90 年代开始，在美国和欧洲出现的争取采取所谓的开放天空模式的国际趋势的背景下，一种针对航权谈判的更为灵活的模式开始在拉丁美洲传播。至少从概念的角度看，这些模式就其消除航线准入壁垒的程度而言，与运营人之间的联盟更相兼容。在这一更为自由的航空市场的新环境下，航空公司之间典型的商业联盟协议已经变成代码共享。这一种涉及多个运营人的协议被不断复制，从而为所谓的“全球联盟”的出现开启了大门。这些全球联盟由航空公司网络组成，它们采取一种通过经常乘机奖励方案寻求为客户提供标准化的福利的业务模式，包括之后的里程累积、标准化的登机程序、贵宾休息室和升级服务等。

3.3 基于这一对监管环境的简短描述，下文介绍拉丁美洲航空公司联盟的最新经验，它显示竞争者们联合起来，结成不同的航空公司集团—这一现象可以被视作当前该地区联盟设计的一大特点。

3.4 通过合并成立于2009年的AviancaTaca控股公司集团由包括哥伦比亚的Tampo货运航空公司和厄瓜多尔的Aerolíneas Galápagos航空公司 (Aerogal) 及萨尔瓦多的TACA集团的一些航空公司的美洲航空公司 (Avianca) 组成：TACA集团航空公司旗下有TACA国际航空公司、哥斯达黎加航空公司 (LACSA)、Transamerican Airlines航空公司 (TACA集团秘鲁公司)、Servicios Aéreos Nacionales 航空公司 (SANSA)、Aerotaxis La Costeña 航空公司和Isleña de Inversiones S.A. de C.V.(ISLEÑA)。这一集团在建立后成为拉丁美洲最大的航空运输网络之一，通过其位于波哥大、萨尔瓦多、圣何塞 (哥斯达黎加) 和利马的多联运中心系统促进了联运业务。

3.5 科帕航空公司集团 (COPA Airlines Group)。在2000年前后，科帕航空公司与前大陆航空公司 (现联合航空公司) 结成联盟，通过联盟成为多数股东，并主要侧重更新其工序、进行机队的资格审定和现代化以及通过代码共享协议获得更多国际目的地的准入权，这些都有助于增强巴拿马航空公司的实力。通过这一过程，科帕控股公司于2005年初收购了哥伦比亚公司Aero Republica，接着与巴拿马的科帕航空公司结成战略联盟，旨在特别通过巴拿马交通枢纽补充其运营和空中联运。科帕航空公司每天运营一百多架次的航班，覆盖美洲大陆大约30个国家的60个左右的目的地，这意味着其用户可通过直飞的方式往返于巴拿马。这一运营得到了Aero Republica (现称为科帕航空公司集团哥伦比亚航空公司) 的航班和航线网络的补充。

3.6 智利国家航空公司集团 (LAN Group)。20世纪90年代末，智利国家航空公司通过在“LAN”的统一品牌下在不同国家建立航空公司的模型，在南美地区启动扩张过程，其目的是为国内航空运输市场和主要国际航线提供服务。在这一理念的指导下，诞生了智利国家航空公司秘鲁分公司、智利国家航空公司厄瓜多尔分公司和智利国家航空公司阿根廷分公司，它们与智利的总部航空公司结成智利国家航空公司集团。2010年，受哥伦比亚国内航空运输市场巨大增长的吸引，智利国家航空公司集团收购了哥伦比亚 AIRES 公司的多数持股股份，一年后，为与集团其他公司一致，将其品牌更名，并出于商业的考虑将其重新命名为智利国家航空公司哥伦比亚分公司。几乎与收购 AIRES 股份的过程同步进行的是智利国家航空公司集团与巴西重要的航空运输公司，无疑也是该地区最大的航空公司之一的天马航空公司结成战略联盟，为LATAM联盟的形成铺平了道路。

4. 拉丁美洲航空公司参与全球联盟

4.1 已经形成了三个全球联盟：星空联盟、寰宇一家和天合联盟，它们的客运量之和占世界总量的60%多。AVIANCA-TACA集团和科帕航空公司最近加入世界上最大的全球联盟之一——星空联盟，这代表在国际航空运输市场的一个真正全球性网络中，拉丁美洲地区航空业的重大影响和力量，它意味着用户的航班联程衔接改善和利润增加。

4.2 鉴于智利国家航空公司集团已经并入寰宇一家，而天马航空是星空联盟的成员，LATAM 航空公司集团现正经历一评估过程，因为它必须在其旗下的航空公司所属的不同的全球联盟之间做出选择。

4.3 下列信息由拉丁美洲和加勒比航空运输协会 (ALTA) 提供，该信息显示出了有本地区成员参加的全球联盟。

4.4 信息还对在本地航空公司联盟之前和联盟之后的总可用座位公里数 (Available Seat Kilometre) 做了比较。很明显, 可用座位公里数的增加不仅是因为航空公司合并了其各自的销售和运营业务, 而且还因为地方经济的影响而带来的旅客运输量的增长。

联盟	地区目的地	地区可用座位公里数市场份额	世界目的地	世界可用座位公里数市场份额
寰宇一家	144	18.06%	754	14.51%
天合联盟	134	16.95%	946	19.32%
星空联盟	170	30.98%	1185	27.94%

年份	各联盟的可用座位公里数之和
2002	28.00%
2012	65.99%

5. 结论

5.1 这些不同种类的航空公司联盟的扩大是航空运输市场, 尤其是国际市场的特殊的趋势和特点。有的时候, 联盟的扩大是对市场监管限制 (例如对航线准入的双边限制) 的一种反应; 而还有些时候是由于削减成本以维持市场竞争力和业务存在的需要, 或者是为了提高盈利能力在竞争最为激烈的市场对最大的网络进行结构调整的需要。

5.2 毫无疑问, 扩大运营的规模对于航空运输业而言非常重要。在国内、国际和地区市场形成网络航线可有力地促进扩大运营规模、降低成本和提高竞争力。市场自由化的趋势帮助克服了旗舰航空公司的传统观念, 从而找到超越单个国家的界限而寻求为更广大的地理区域提供服务的一个更基于航空公司集团 (联盟) 的结构安排。在这种环境下, 联盟在长期提高竞争力和保障市场影响力方面起着关键的作用。

5.3 航空业对于这一基于联盟的趋势并不陌生, 但航空业却面临着必须使这一趋势与一个更为自由的监管框架相兼容的挑战, 在此框架下, 紧要的是保障竞争公平和公正地进行。竞争和合并的加剧已经导致不公平竞争行为的风险增加。

5.4 最后, 就拉丁美洲而言, 通过正处于发展过程之中的联盟形成航空公司集团的趋势在不断增长。这一点从航空公司之间所达成的不同类型的协议可以看出, 如: 代码共享、旅客订票和办理乘机手续系统技术平台的共用 (单一代码)、为实现机队使用率的最大化和增加航空公司的运力在包机安排和航空器互惠交换方面的《航空器使用协议》及包括联合使用统一品牌协议的各类商业协定。

6. 建议

6.1 提出下列建议供会议审议：

- a) 国际民航组织应该继续监测这一领域新的发展情况并根据变化和各国的需要提供及时的指导；和
- b) 鉴于竞争不仅发生在航空公司之间，也越来越多地发生在全球联盟之间，国际民航组织应该制定一套关于国际航空运输公平竞争的基本原则。

— 完 —