

# ASEANにおける航空会社の経営状況

一般財団法人運輸総合研究所 客員研究員

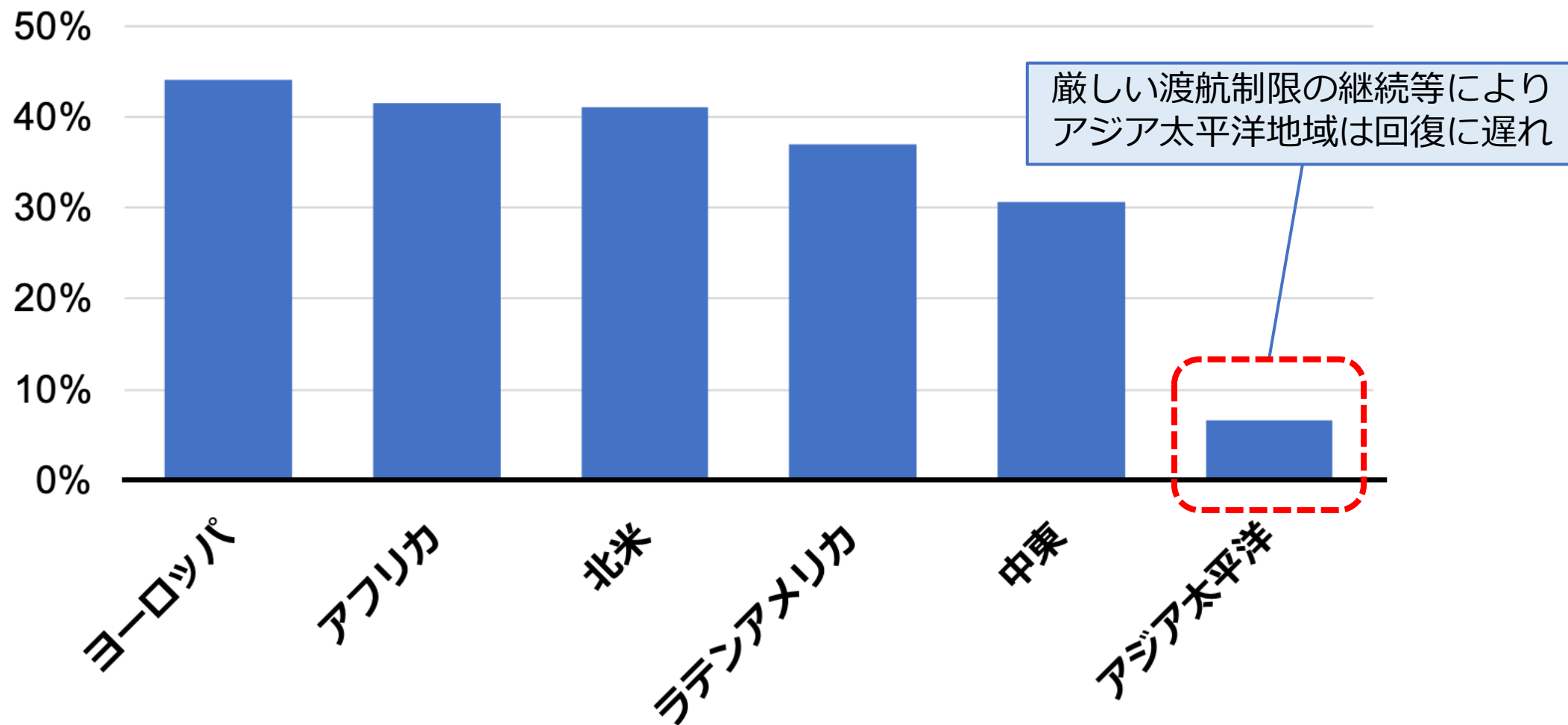
藤村 修一

2021年12月10日

- 1. 地域別国際線需要の回復状況**
- 2. 売上高の推移**
- 3. 損益の推移**
- 4. 財務体質の推移**
- 5. 財務状況・政府支援等**
- 6. ファクトの整理と想定される今後のシナリオ**

# 1. 地域別国際線需要の回復状況

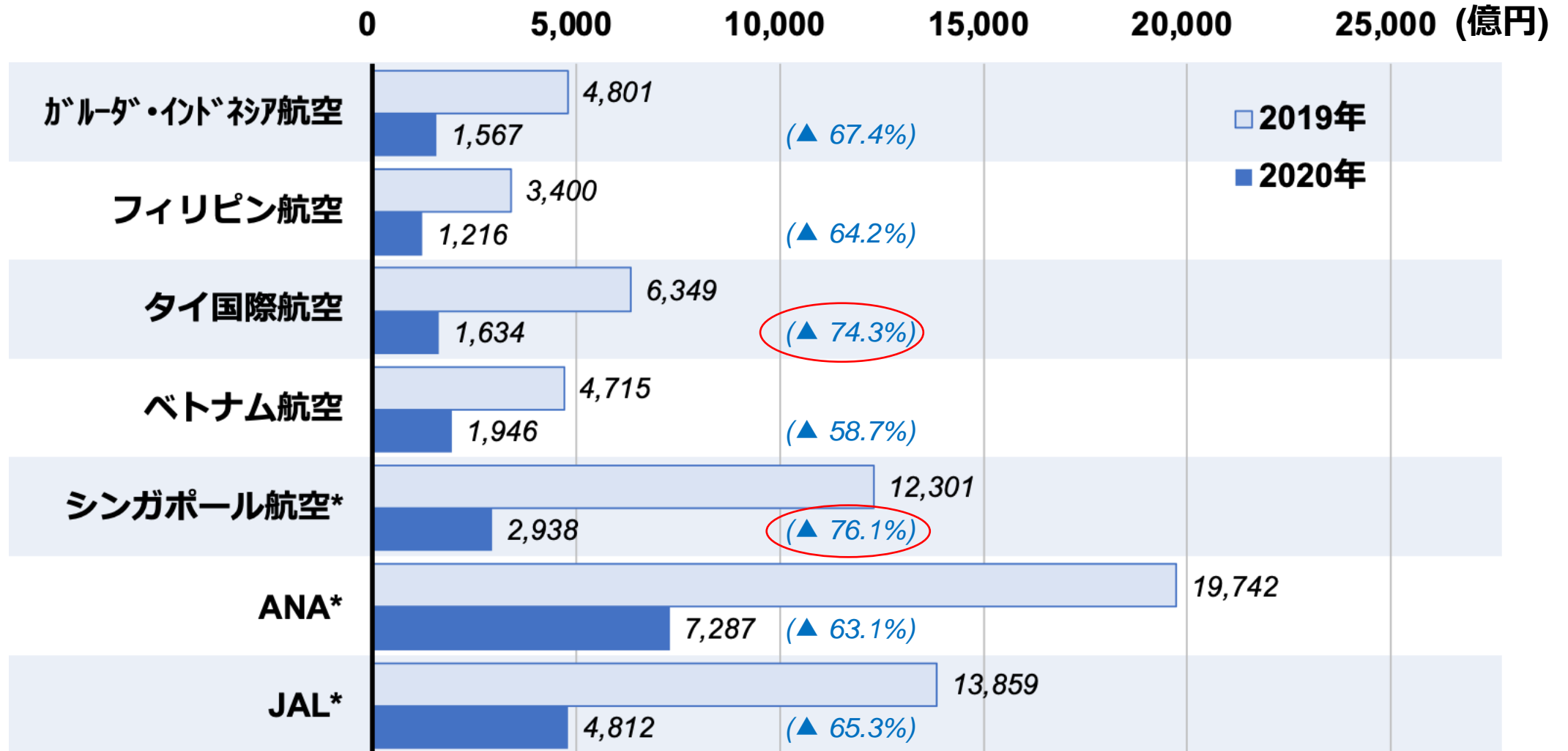
## 2021年8月における2019年同月との地域別国際線RPK比較



出典: 2021年8月 IATA Air Passenger Market Analysis

## 2. 売上高の推移

### 2020年1~12月 売上高（前年比）－ASEAN・日本

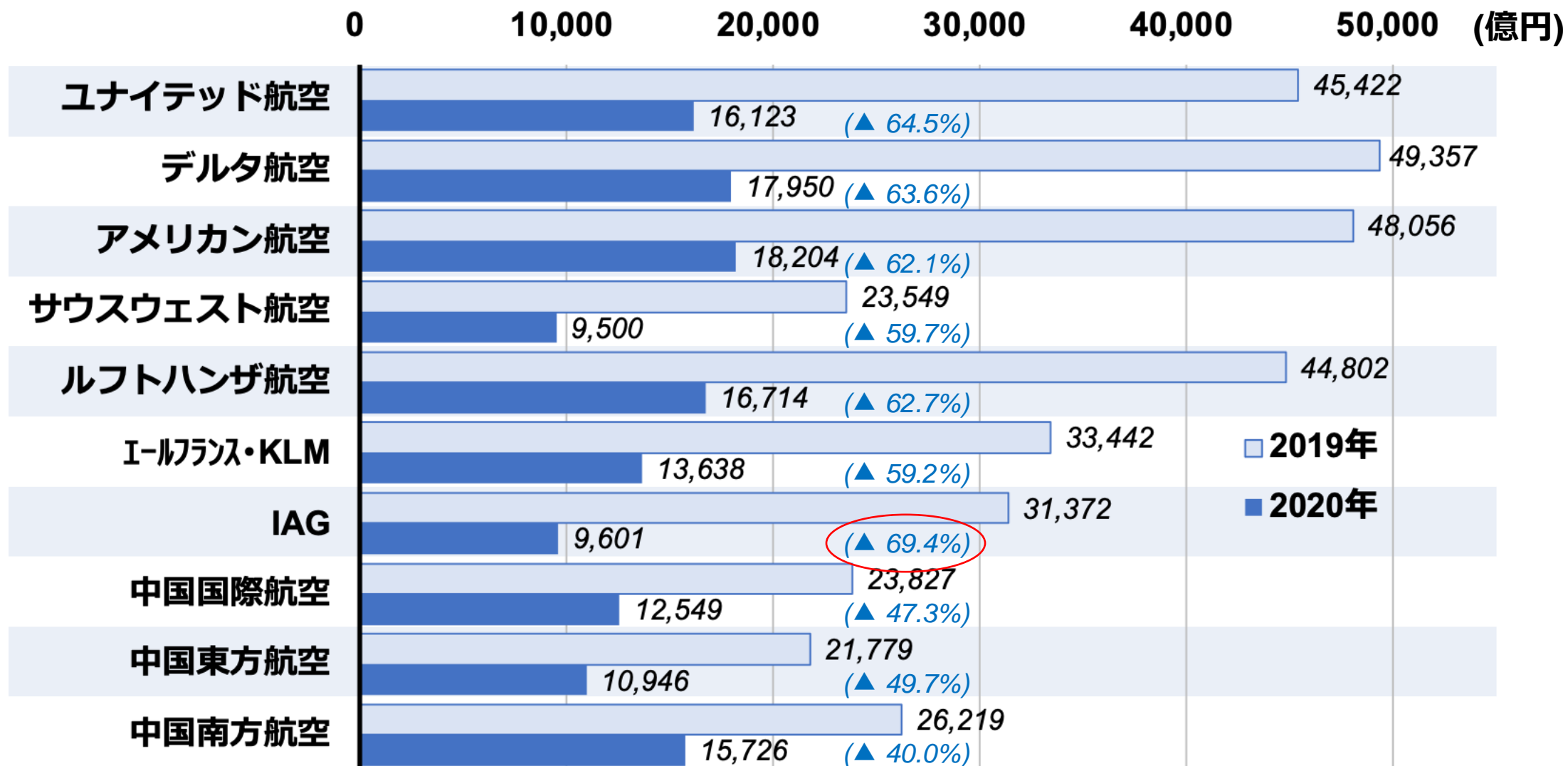


\*シンガポール航空・ANA・JALは2020年4月~2021年3月 売上高（前年比）

出典: 各社決算発表資料

## 2. 売上高の推移

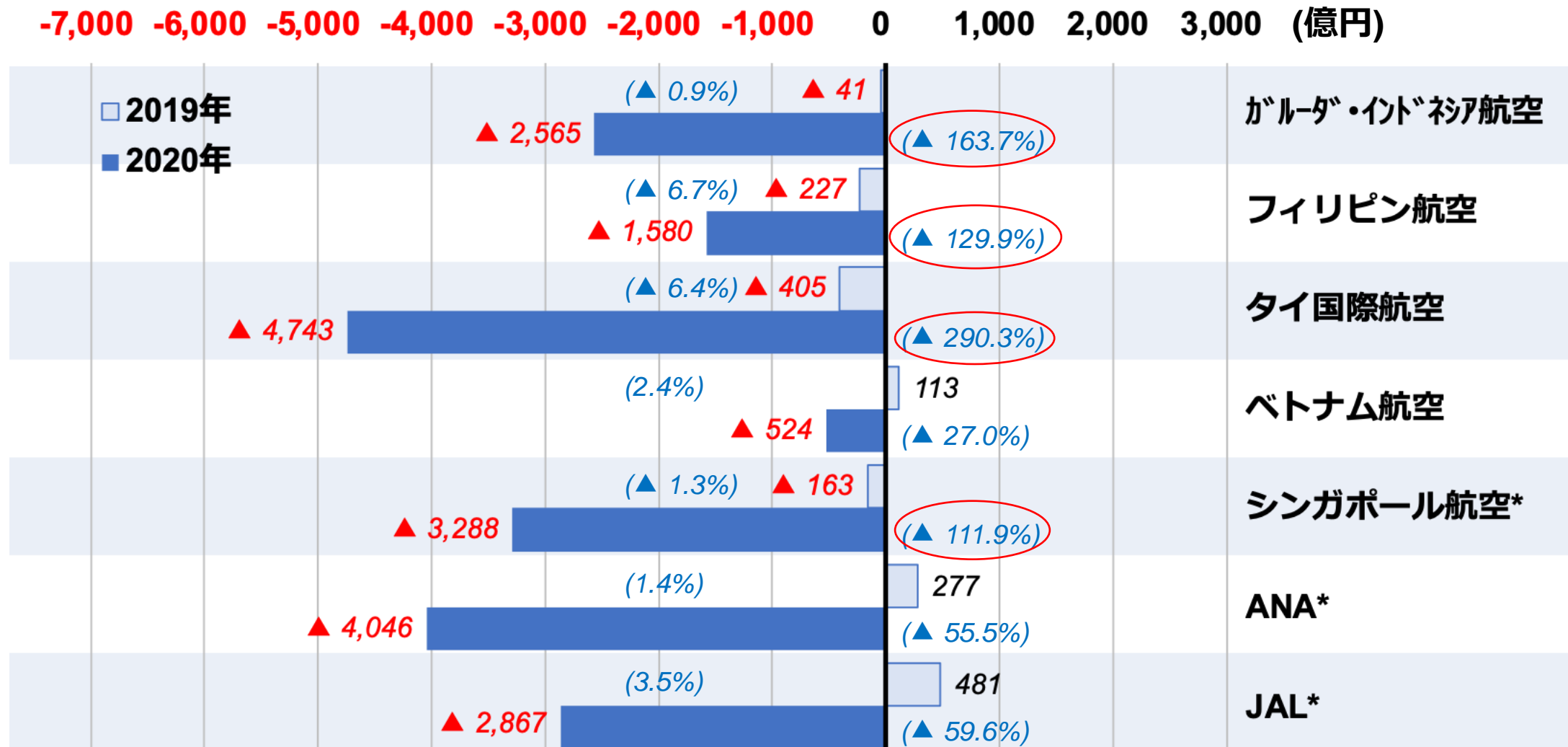
### (参考) 2020年1~12月 売上高 (前年比) — 欧米・中国



出典: 各社決算発表資料

### 3. 損益の推移

## 2020年1~12月 最終損益（売上高利益率） — ASEAN・日本



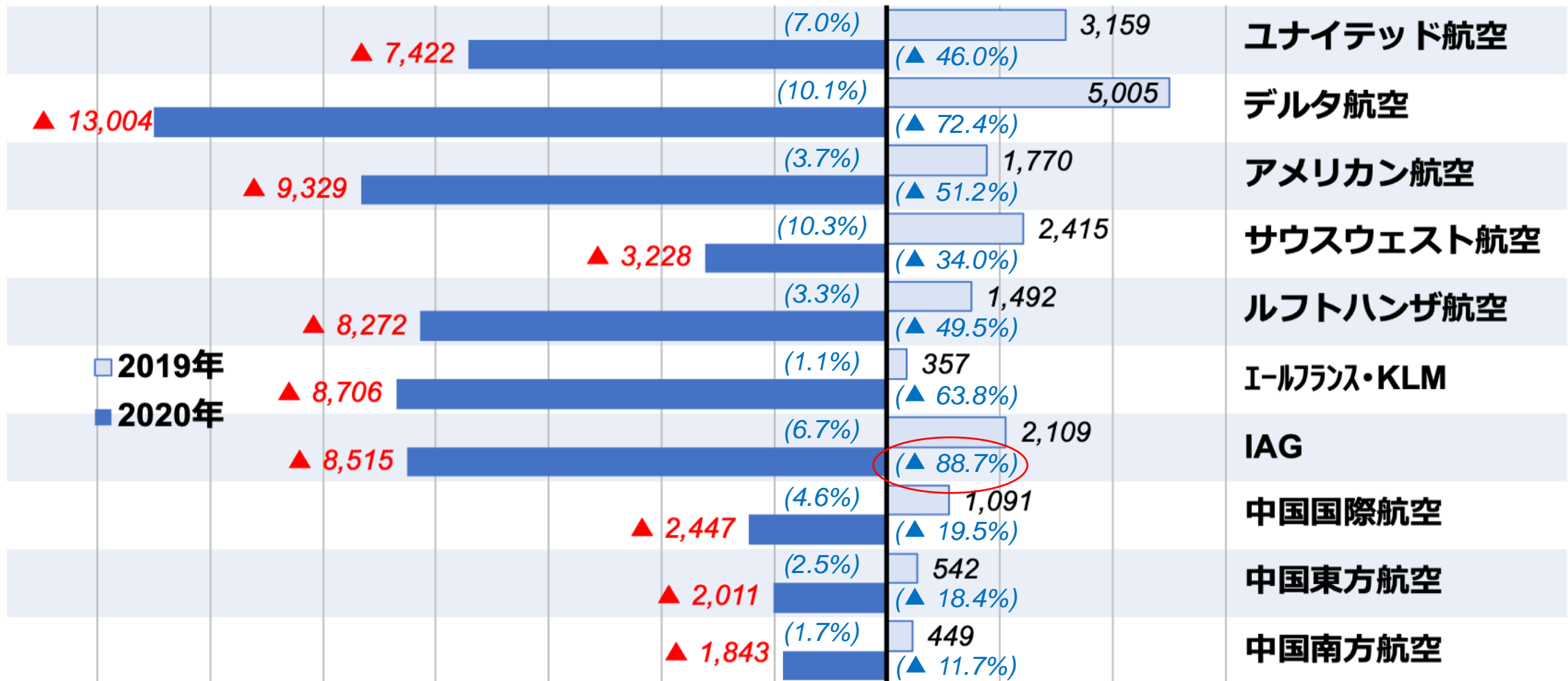
\*シンガポール航空・ANA・JALは2020年4月~2021年3月 最終損益（売上高利益率）

出典: 各社決算発表資料

### 3. 損益の推移

#### (参考) 2020年1~12月 最終損益 (売上高利益率) ー 欧米・中国

-14,000 -12,000 -10,000 -8,000 -6,000 -4,000 -2,000 0 2,000 4,000 6,000 (億円)



出典: 各社決算発表資料

## 4. 財務体質の推移

### (参考) 貸借対照表と債務超過について

健全な会社の貸借対照表

資産(+)	負債(+)
	資本(+) ✓ 払込資本(+) ✓ 累積利益(+ or -)

$$\text{自己資本比率} = \frac{\text{資本}}{\text{負債} + \text{資本}} > 0$$

債務超過の会社の貸借対照表

資産(+)	負債(+)
	資本(-) ✓ 払込資本(+) ✓ 累積利益(- -)

$$\text{自己資本比率} = \frac{\text{資本}}{\text{負債} + \text{資本}} < 0$$

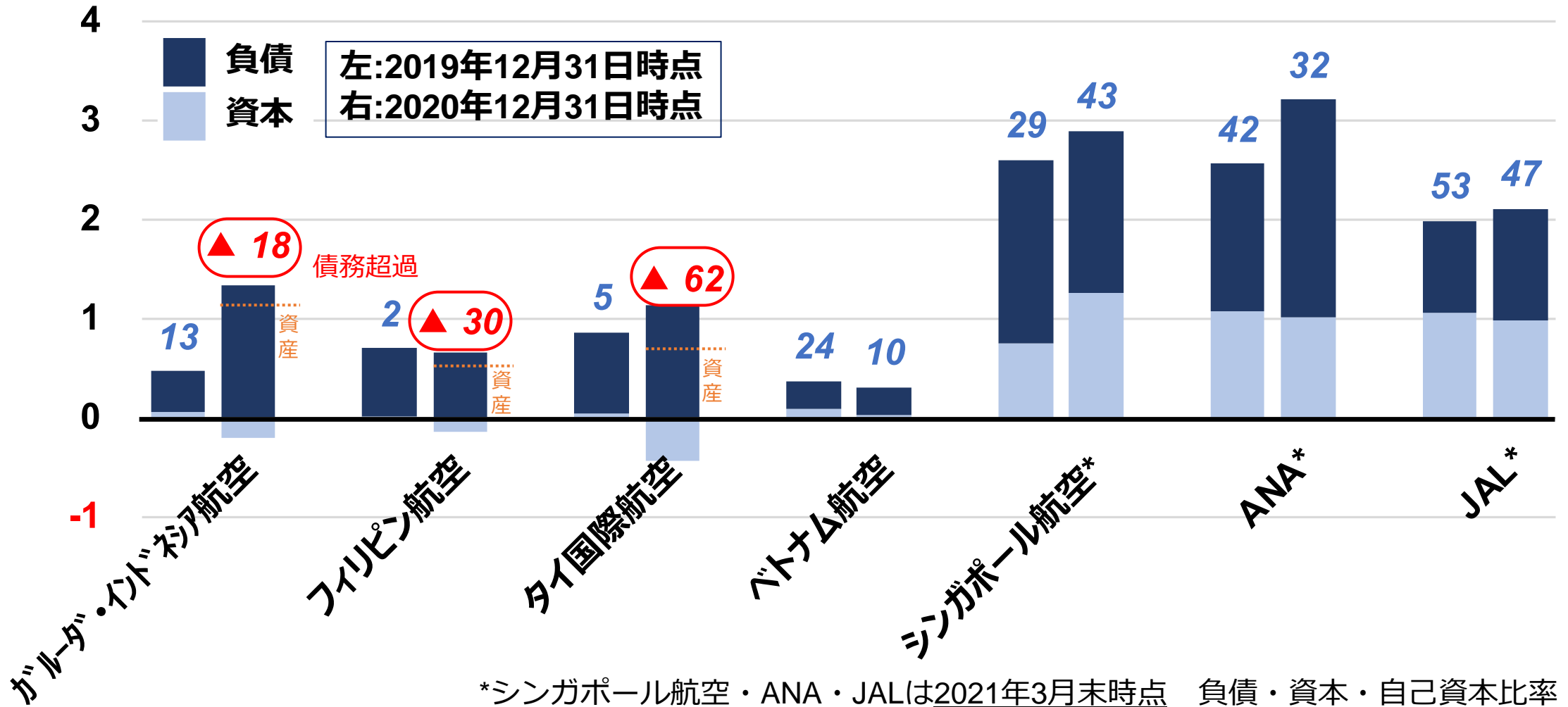


# 4. 財務体質の推移

## 2020年12月末時点 負債・資本・自己資本比率 — ASEAN・日本

(兆円)

上部数値:自己資本比率 (%)



\*シンガポール航空・ANA・JALは2021年3月末時点

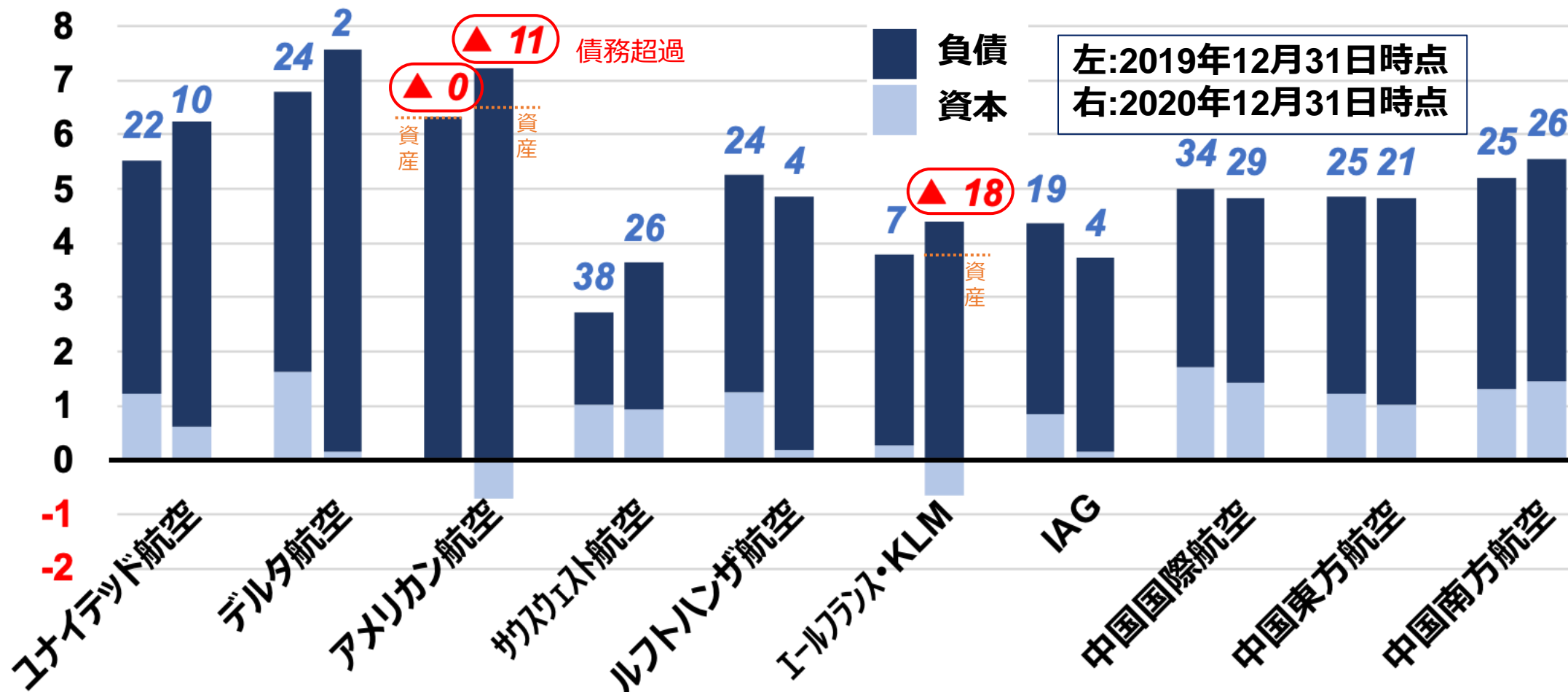
負債・資本・自己資本比率  
出典: 各社決算発表資料

## 4. 財務体質の推移

### (参考) 2020年12月末時点 負債・資本・自己資本比率 — 欧米・中国

(兆円)

上部数値:自己資本比率 (%)



出典: 各社決算発表資料

## 5. 財務状況・政府支援等

国・地域	航空会社	財務状況・政府支援内容等
インド ネシア	ガルーダ・ インドネシア 航空	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2021年6月、インドネシア国営企業庁は再建に向けて「<u>政府による資本注入</u>」「<u>債務の停止およびリストラによる再建</u>」「<b>債務再編</b>と継承新会社設立」「<u>閉鎖・清算</u>」の4つの選択肢を提示</li> <li>➤ 2021年7月、証券取引所に提出された2020年12月期決算について、会計監査人は、同社が<u>ゴーイングコンサーン</u>としてその継続に重大な疑念があるとした</li> </ul>
フィリピン	フィリピン 航空	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2021年6月、親会社のPALホールディングスの<u>株式が売買停止</u>となる</li> <li>➤ 2021年9月、米国で<b>連邦破産法11条</b>（日本の民事再生法に相当）の適用を申請、運航は継続</li> </ul>

## 5. 財務状況・政府支援等

国・地域	航空会社	財務状況・政府支援内容等
マレーシア	マレーシア航空	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 2021年2月に英国の裁判所から英国の会社法に基づく<b>債務圧縮</b>の認可を得たと発表</li><li>➤ これを受け、政府系ファンドが36億リンギ（約940億円）の追加の<b>資本支援</b>を実施することが固まった</li></ul>
タイ	タイ国際航空	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 2020年5月に経営破綻ののち、2021年6月にタイ中央破産裁判所から<b>事業再生計画の認可</b></li><li>➤ 2021年1～6月期決算は、<b>債務の整理</b>や<b>保有資産の売却</b>に伴う利益により最終損益が黒字に転換。ただし営業損益は赤字で、厳しい経営環境が続いている</li></ul>

## 5. 財務状況・政府支援等

国・地域	航空会社	財務状況・政府支援内容等
ベトナム	ベトナム航空	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 2021年6月、ベトナム計画投資省は損失と<b>負債が蓄積</b>し続けており、<b>倒産の危機</b>に瀕していると警告</li><li>➤ 2021年6月～7月にかけて、ベトナム国内3銀行が計173.8百万USドル（約190億円）の<b>無利子融資（政府支援融資）</b>を実行するとの報道</li></ul>
シンガポール	シンガポール航空	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 政府支援として<b>累計160億USドル（約1.7兆円）</b>の資金を調達してASEAN他社に比べ財務的には余裕がある状態。リストラやダウンサイズで苦しむASEAN他社に大きく水をあけている</li></ul>

## 6. ファクトの整理と想定される今後のシナリオ

1

ASEAN地域では①シンガポールなど一部の国を除き先進国に比べワクチン接種が遅れていること、②感染の拡大と収束が繰り返されていること、③比較的保守的な入国管理が続いていることから国際航空需要の回復が遅れている。

2

タイ国際航空、フィリピン航空、ガルーダ・インドネシア航空など、コロナ前から赤字経営が続いているASEAN地域の航空会社もあり、それらの航空会社は現在極めて深刻な経営状態にある。

3

一方、世界的なコロナ拡大直後から、シンガポール政府は巨額の資金を投入してシンガポール航空の経営を支えてきており、当該航空会社は大幅な赤字を計上しているものの現在も健全な財務体質を維持している。  
この背景には、シンガポールをASEANにおける人流・物流の一大中継地にしようとするシンガポール政府の国家戦略がある。

## 6. ファクトの整理と想定される今後のシナリオ

4 今後、財政状態が悪化している航空会社は資金捻出のため航空機の売却など**縮小均衡**に向かわざるを得ず、一方、健全な財政状態を維持している航空会社は需要の回復とともに**ネットワークの拡充**が可能となり、コロナ克服後のASEAN地域の**航空会社の相対的な規模および競争力**はコロナ前に比べ大きく変化することが予想される。

5 それにともない、それぞれの航空会社が主基地としているASEAN地域の**ハブ空港の競争力**にも変化が生じ、域外航空会社のASEAN内就航地点および運航規模などにも影響を与える可能性がある。

## 6. ファクトの整理と想定される今後のシナリオ

### (追加) 最近発表されたASEAN航空会社間の提携の例

航空会社	提携の主な内容 (コードシェア関連)
シンガポール航空 (SQ-Star) マレーシア航空 (MA-One)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 10月1日：シンガポール＝マレーシア間路線の相互コードシェア</li><li>➤ 11月29日：VTL開始</li><li>➤ 11月29日：<u>MA運航のマレーシア国内線にSQコード</u></li><li>➤ 1月1日：<u>SQ運航の欧州・アフリカ9路線にMAコード</u></li></ul>
シンガポール航空 (SQ-Star) ガルーダ・インドネシア航空 (GA-Sky)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 10月1日：シンガポール＝インドネシア間路線の相互コードシェア</li><li>➤ 10月1日：<u>SQ運航のロンドン線にGAコード</u></li><li>➤ 11月29日：VTL開始</li><li>➤ 1月1日：<u>SQ運航のムンバイ線にGAコード</u></li></ul>



**ご清聴ありがとうございました**