

中長距離路線への躍進著しいLCC
Norwegian Air Shuttle (NAS) を概観する (2)

2015年5月25日

1. 規模の推移 (2005~2017) ;

NASの成長には目覚ましいものがある。

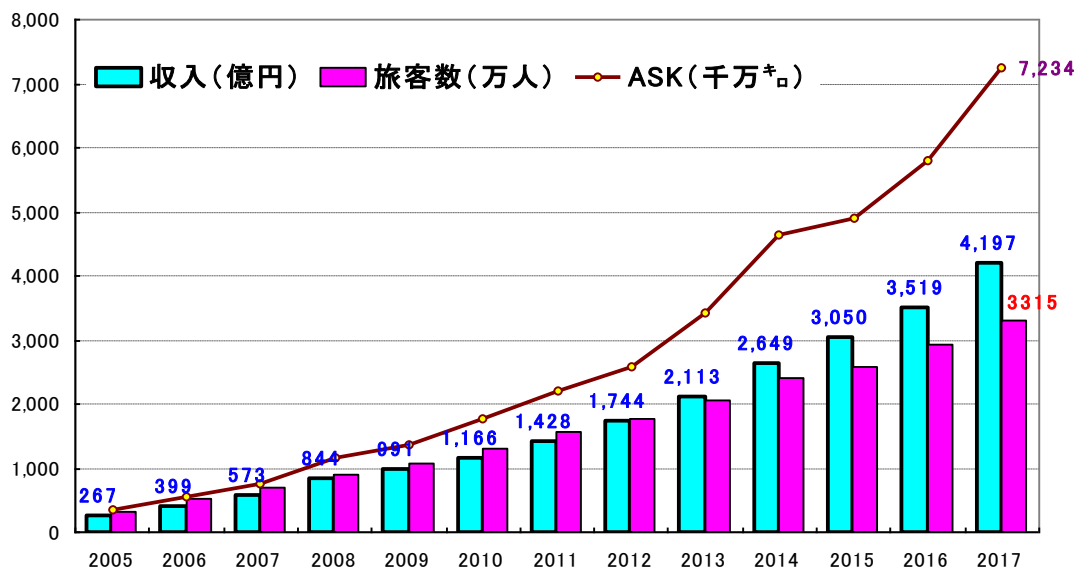
2005→2013年の8年間で、座席^千 (ASK) は9.9倍に、旅客数は6.3倍 (旅客^千は10.0倍)、そして収入は7.9倍になった。

長距離路線に進出して以降2017年までの4年間で、旅客数は1.6倍ながら、座席^千は2.1倍 (旅客^千は2.4倍) に、収入は2.0倍になった。

《図1》規模の比較 (金額はNOK=13.56円で換算)

	2005	2013	2005⇒2013;倍	2017	2013⇒2017;倍
収入	267	2,113	(7.9)	4,197	(2.0)
旅客数	330	2,070	(6.3)	3,315	(1.6)
ASK	346	3,432	(9.9)	7,234	(2.1)
RPK	270	2,688	(10.0)	6,332	(2.4)

《図2》規模の推移

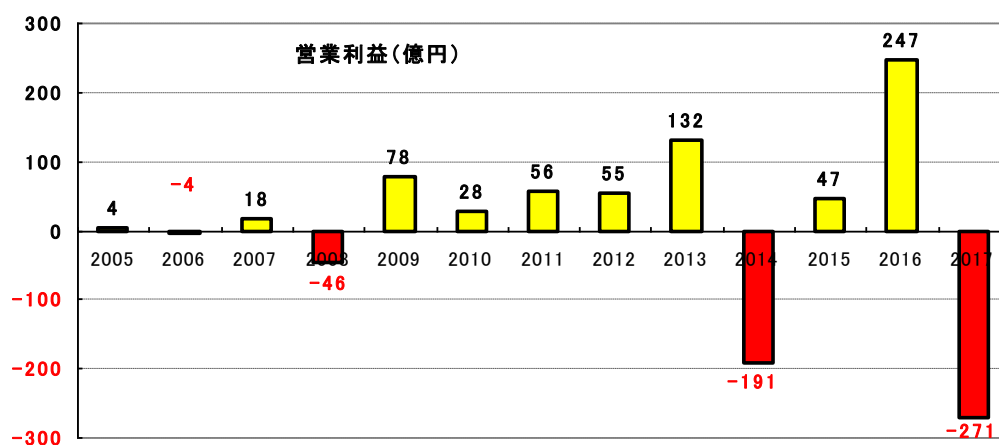


2. 営業利益の推移（2005～2017）；

収益性は必ずしも順風満帆とはいえない。

近距離 LCC として規模拡大してきた 2013 年までは比較的安定して利益を計上してきたが、中長距離路線に進出してからは、その拡大テンポが急激だったこともあってか、赤字を出している。特に 2017 年は▲271 億円とかつてない規模の赤字となった。

《図 3》 営業損益の推移



3. 財務体質（2017 年末）；

N A S は財務的には、巨額の航空機投資を借入金にて賄っている構図である。

総資産 5902 億円のうち航空機と機材前払金で 71% を占めている。

一方 3567 億円は借入金によっている。

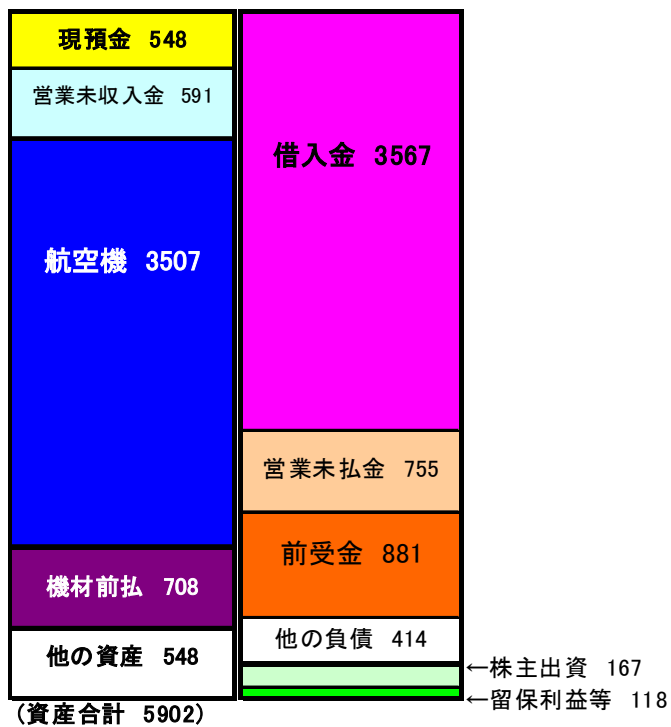
純資産は 5% に満たず、特に留保利益等は 118 億円（2%）である。

なお 4 月には英国航空を中心とする IAG グループが NAS の株式の 4.6% を取得した。

（今後提携が進むと考えられる。）

また第 3 者割当て 112 億円（NOK 824 百万）の資金を調達した。

《図 4》財務状況感略図（2017 末）



以上