

(コラム)

コロナ禍とエアライン業界

2020. 5. 28

航空経営研究所

主席研究員新井俊郎

ようやく日本でも、緊急事態宣言が解除され、経済活動の再開へ動き出した。しかし産業界の多くの企業はまさに未曾有の難題に見舞われており、エアライン業界も例外ではない。全世界で国境の閉鎖が行われ、人々の往来を足止めする事が、COVID-19 パンデミックの阻止、収束に必要なことからとは言え、史上空前の好調に湧いて居た航空業界にとって、まさに寝耳に水、そして空前の大問題となった。

豪州に本部を置くCAPA(Centre for Aviation)は、世界有数の航空関係のシンクタンクだが、2020年3月16日に発表した分析記事で「世界のエアラインの殆どは、5月末までには倒産するだろう」と言っている。

その記事の論旨は以下のとおりである。

1. COVID-19により、5月末までには、殆どの世界のエアラインは倒産するだろう
2. 各国政府は協働に失敗
3. 「協力」より「自国の利益優先」は、航空界にとって進化する脅威である
4. コロナウイルス後の世界: 新たな航空業界の特異な時が始まろうとして居る
5. 有り得そうな生存者たち。航空地政学の対立の公式
6. 政府間の協調が不可欠。今や、新たな枠組みを構築する時だ、灰燼の中からでなく
7. 未来のために協調出来なければ、保護主義に陥り、競争が激減

現在の状況を見ると、2ヶ月前の予見としてCAPA(Centre for Aviation)はかなり正確に見ていたと言える。順に見て行こう。

1. 5月末までに殆どのエアラインは倒産

→世界中で現実のものとなりつつある。まず、既に倒産、経営破綻に至ったのがバージン・オーストラリア、アビアンカ航空、タイ航空であり、アリタリアは再国有化話が出ている。これ以外にもキャッシュフローの枯渇を目の当たりにしているエアラインは数多い。

2. 各国政府は協働に失敗

→米国のトランプ大統領は、自国民を守るために欧州諸国へのエアラインのアクセスの中止を発表した時、欧州政府の相手方に、相談する事はおろか、事前に知らせる事さえしなかった。米国以外の政府も似た様なものだった。EUも協働どころでなく、窮地に陥ったイタリアを助けなかった事を、後日フォンデアライエン欧州委員長が正式に謝罪している事が代表するように、共同の理念は体現されず、BREXIT 同様イタリア離脱の声が広がり、EUも存亡の危機に更に近づいてしまった。

3. 「協力」より「自国の利益優先」は、航空界にとって進化する脅威である

→倒産、経営破綻などで崩壊したエアラインシステムの再構築の中で国家利己主義が蔓延、世界のコミュニケーションと交易の為に致命的なものになる、との意であるが、パンデミック勃発時点で世界の航空業界の中心的役割を担っていたのは、1944年第二次世界大戦の終わる直前に、世界中の政府が、戦後航空界のために招集され将来の世界平和と繁栄の為に、完全に機能するエアラインシステムが必須であるとの考えの下、作られたICAO(国際民間航空機関)であった。その時、想定された素晴らしい世界的安全体制でも、各国の保護主義を押さえきることは不可能だった。

ICAOは今や75歳になるが、エアラインにとっては、国家の境界を越えて合併統合する事が依然として不可能なままである。外国人によるエアラインの所有は強い抵抗を受けて居り、外国エアラインによる別の国の中での運航(「カボタージュ」)は世界的に禁止されて居る。その結果、業界は細分化され、脆弱なものとなっているのが現状であると言える。最近の利益の上がる業界のイメージは一時的な異常事態であり、その実何も変わっていない。一方で、航空業界以外の世界のシステムは、算盤(そろばん)からクラウドへと移行して居るのだ。

4. コロナウイルス後の世界:新たな航空業界の特異な時が始まろうとして居る

→混沌としたアフターコロナの世界に、正しい指針を選択するためには、強い意志とリーダーシップ、そして全産業の中で最も国際的なこの産業から、国家主義者の考え方を排除する必要がある。

5. 有り得そうな生存者たち。航空地政学の対立の公式

→コロナ危機で生き残る生存者はと言うと、まず政府の支援を受けた中国のエアラインの殆どだ。他の多くの大手国際線エアラインの株価は50%かそれ以上下落したが、中国の3大エアラインの株式は10%少ししか値下がりにしていない。そして、2020年4月13日の週、中国はついに、(短期間かもしれないが)供給席数の比較で、「航空業」の誕生以来、常に首位を守って来た米国を抜いて世界一となった。

米国の大手エアラインは(組合に支援されて)政府の補助金にアクセスするロビーの力を持って居て、既にそれを実現させようと激しく動いて居る。

欧州諸国の国家主義的な政府はその国々の選ばれたエアラインを支援する。湾岸のエアラインも夫々のオーナーに支援されて居る可能性が高い。一方他の多くの民間エアラインにとって、見通しは必ずしも明るくない。

要するに、コロナウイルス後の環境は、各国が国家主義的な要素があらわになり、世界に最も不必要なもの、航空地政学的衝突が予想される。

仮に「政府間の協調」がなければ国家主義的な主張に沿った衝突は、航空機製造業、航空宇宙メーカー、リース業、そして資金供給者など、航空業界のサプライチェーン、など多くの派生する関連産業の活動にとって破滅的な事になるだろう。

6. 政府間の協調が不可欠。今や、新たな枠組みを構築する時だ。灰燼の中からでなく

→アフターコロナで世界は全く違うものになって居る可能性が高い。しかし、政府間の協力を始めるのに、航空業界の世界より相応しい場はないのだ。各国政府は、第二次世界大戦の最中にそれを理解して居た(これは余り知られて居ない事実だが、国際民間航空機関(ICAO)は、実際、国際連合の1年前に創立されて居り、それが国際航空に課せられた優先順位だったのだ)

コロナウイルス戦争後の健全なエアライン体制を確保するためには、膨大な相互の利害関係の調整がある。近年、開発途上国にとって重要な事だが、全ての新たな雇用の20%を構成し、極めて大切な、観光、旅行産業は、複数の新規参入者たち、いわゆるLCCの参入に依存する様になって居るからだ。

いま広がる健康に対する攻撃が、最悪の状況になる前にも、世界の航空構成員、ICAO、EU、IATA、地域航空協会そして主要な航空国家は、真に世界の協力と21世紀の体制の確立に向かって対話を始めなければならないのだ。

7. 未来のために協調出来なければ、保護主義に陥り競争激減が

→もし世界が協調できなければ、国家主義的なものがはびこり、航空業界が適者生存にはならず、自国の政府に、最も支援を受けてきたエアラインで成り立つ事になる。そしてそれは断じて 21 世紀の世界が必要とするものではないのだ。

さて、日本では何が起きるか、これからが難題である。

以上