

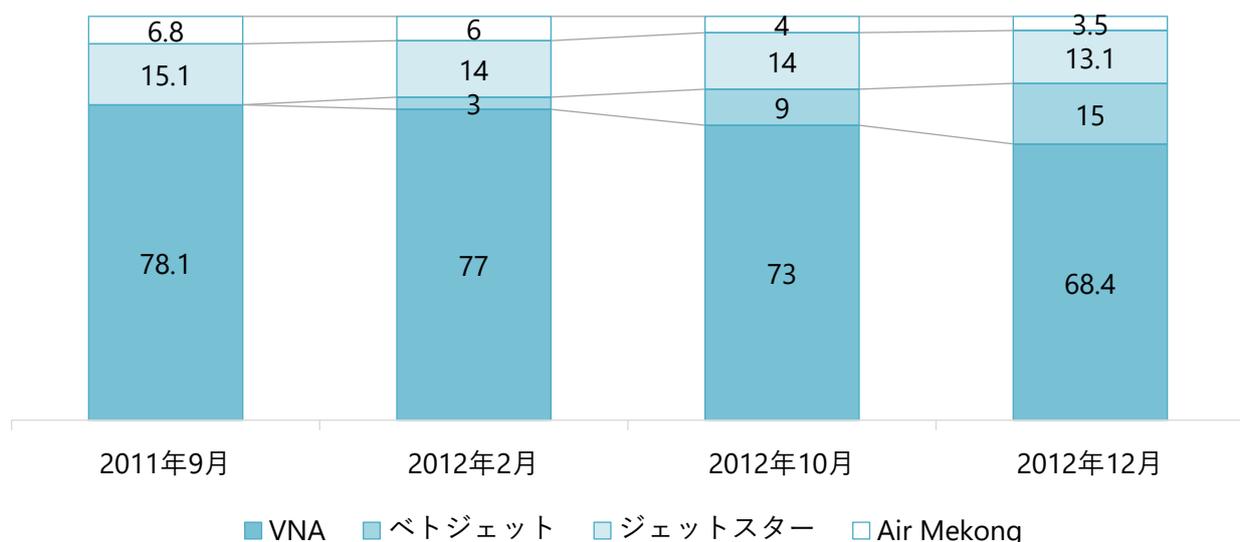
航空業界、海外企業にもチャンス

12月、ハノイ大空襲40周年の記念行事が盛大に行われた。1972年のクリスマス前後、米国197機が3.6万トンの爆弾を投下、2,200人の命が失われ、ハノイは焼け野原となった。一方で、死の鳥と恐れられたB52を34機撃墜し、戦勝したというのである。時を経て、民間の空で空軍の流れを汲む国営ベトナム航空（VNA）に民間企業が戦いを挑んでいる。

航空需要の伸びを見てみよう。乗客数は年率10%程度で堅調に伸びている。国際線ではVNAが4割程度のシェアで、40～50社の各航空会社が残りを分け合っている。競争は限定的だが、VNAの乗降人員数は2010年には前年比19.4%増と大きく伸びた。一方、国内では圧倒的シェアを握るVNAに対して、数社が戦いを挑んできた。

近年大きな成功を見せているのがLCCのベトジェットである。Sovico Groupなど有力民間企業により2007年に設立されたが、当初のハノイ・ホーチミン便開始には2011年末までかかった。2012年には一気に国内8路線まで拡大、低価格に加え活発なプロモーションで注目を集め、わずか1年間で10%以上のシェアを奪った。サービス開始から5年を経たジェットスターより機材が新しくサービスも良いと評価は高い。国際線への意欲も強く、今年2月のホーチミン・バンコク便開設に向け、既に発売を開始している。また南部中心でVNAの弱い地域を中心に展開した民間企業Air Mekongも、開業2年で数%のシェアを占めている。

国内線市場シェア (%)



資料：CPPA

失敗例もある。2008年設立の民間企業Indochina Airlineは独占状態の国内市場に早期に参入し、シェア

を得ようとの戦略で3台の飛行機をリースし開業したが、じわじわと縮小し、わずか5か月で営業停止した(2009年11月)。不況が原因というが、明らかな計画、準備不足である。2011年には増資、差異営業の報道も流れたが実現していない。

ガリバー対アタッカーという競争構図はあるが、旺盛な需要から総じて稼働率は高く、各社は拡大基調にある。

空港も国内各地で急整備中である。現在ベトナムには22空港があるが、例えば、北部のノイバイ空港第2ターミナルは2014年完成予定、クアンニン国際空港、南部ロンタン国際空港など、全土でも多くの建設が予定されている。2020年までにベトナム全体の空港能力を倍以上とし、総予算は5,000億円にもなる大計画であるが、国内資金ではとても賄えない。他のインフラ同様、既に日本のODA、ゼネコンの関与は大きい。

航空、空港合わせると1兆円以上の投資、調達が必要であり、海外企業にチャンスがある。かつて空の敵を届けた米国企業も当然のように食い込んでいる。日本企業もうかうかしてはいられない。