



中国を取り巻く航空環境

大阪支店営業部

2011-09-16



目次

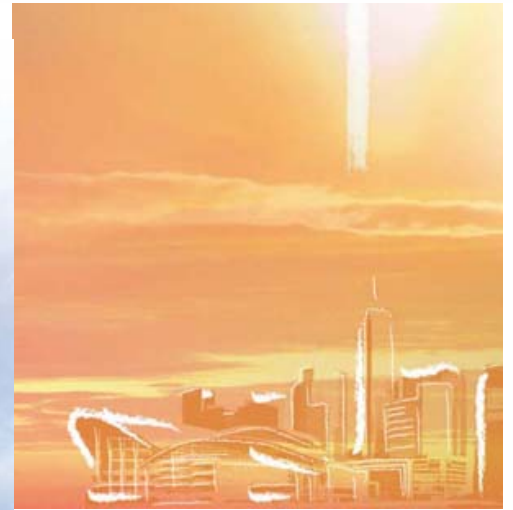
中國東方航空 上海航空紹介

ローコストキャリアとの関係

高速鉄道との関係



中国東方航空 · 上海航空航空介紹



本社を上海に置き日中間で週230便運航 15都市16空港に就航

中国3大航空会社の一つ

会社沿革：中国東方航空は中国民航分割後、民航上海管理局を基盤に設立。

中国で最も大きい航空会社の一つで、上海に本社を置きその他、山東・安徽・江西・山西・河北・寧波・甘肅省を拠点とする7つの国内支社を置いております。中国東方航空（上海）を核として国内11省市を基地に持つ中国貨運航空公司（CHINA CARGO AIRLINES）・中国東方航空江蘇分公司・中国東方航空武漢分公司・中国東方航空西北分公司・中国東方航空雲南分公司・2010年2月には、上海航空が参加して、これにより新生中国東方航空グループが完成し航空路線ネットワークが拡大されました。また、1997年に香港・ニューヨーク・上海株式市場に上場を果たす。



中国東方航空 上海航空 中国国内支社分布图（本社：上海）



保有機材 (2010.10現在)

机型	数量
A340-600	5
A340-300	5
A330-300	15
A330-200	5
A300-600	7
A321	20
A320	95
A319	15
B737-800	61
B737-700	52
B737-300	16
B757	10
B767	10
CRJ200	10
EMB145	10
Hawker800	1
TOTAL	337



ローコストキャリア

効率化を追求し低い運航費用を実現、低価格かつサービスが簡素化されたサービスを提供する航空会社を指す。

ヨーロッパ：ライアンエアー・イージージェットなど

アジア：タイガーエアー・エアアジア・エアプサンなど

日本：スカイマーク・ピーチアビエーション・エアーアジアジャパンなど

中国：春秋航空・吉祥航空など



日本に就航する主なLCC

LCC	方面	主要乗り入れ空港
ジェットスター	オーストラリア	関西、成田
エアプサン	韓国(プサン)	関西、成田、福岡
済州航空	韓国(ソウル、済州島)	関西、中部、北九州
春秋航空	中国(上海)	成田、高松、茨城
ジェットスター・アジア	シンガポール	関西
イースタージェット	韓国(ソウル)	成田、新千歳



LCC就航の背景と対抗策

1. 背景

- LCCが就航する背景には空港間の競争激化がある
- 関空は早い時期から優遇措置により、LCCを招聘
- 成田も羽田との競合激化によりLCC就航に方針転換

2. 対抗策

- LCCに対する対抗策は「値下げ」のみが有効で自らをローコスト化する
- 全日空、日本航空もLCCを設立し、LCCに参入する



ローコスト実現のビジネスモデル

- 中型ジェット同機種に機材統一
 - (1) 乗務員の採用・訓練費の低廉化
 - (2) 機材・部品の発注コストの低廉化
- 路線
 - (1) 直行需要が多く、着陸料が安い2都市間路線を設定する
- 販売
 - (1) インターネットによる直販方式
- 機内サービス
 - (1) 有償機内サービスの実施
 - (2) 乗務員等による清掃作業
- 価格弾力性
 - (1) 価格の低廉化により価格弾力性が高くなり、購買欲が向上する



中国高速鉄道

日本の新幹線に相当し、時速200キロ以上で走行する
鉄道を指す

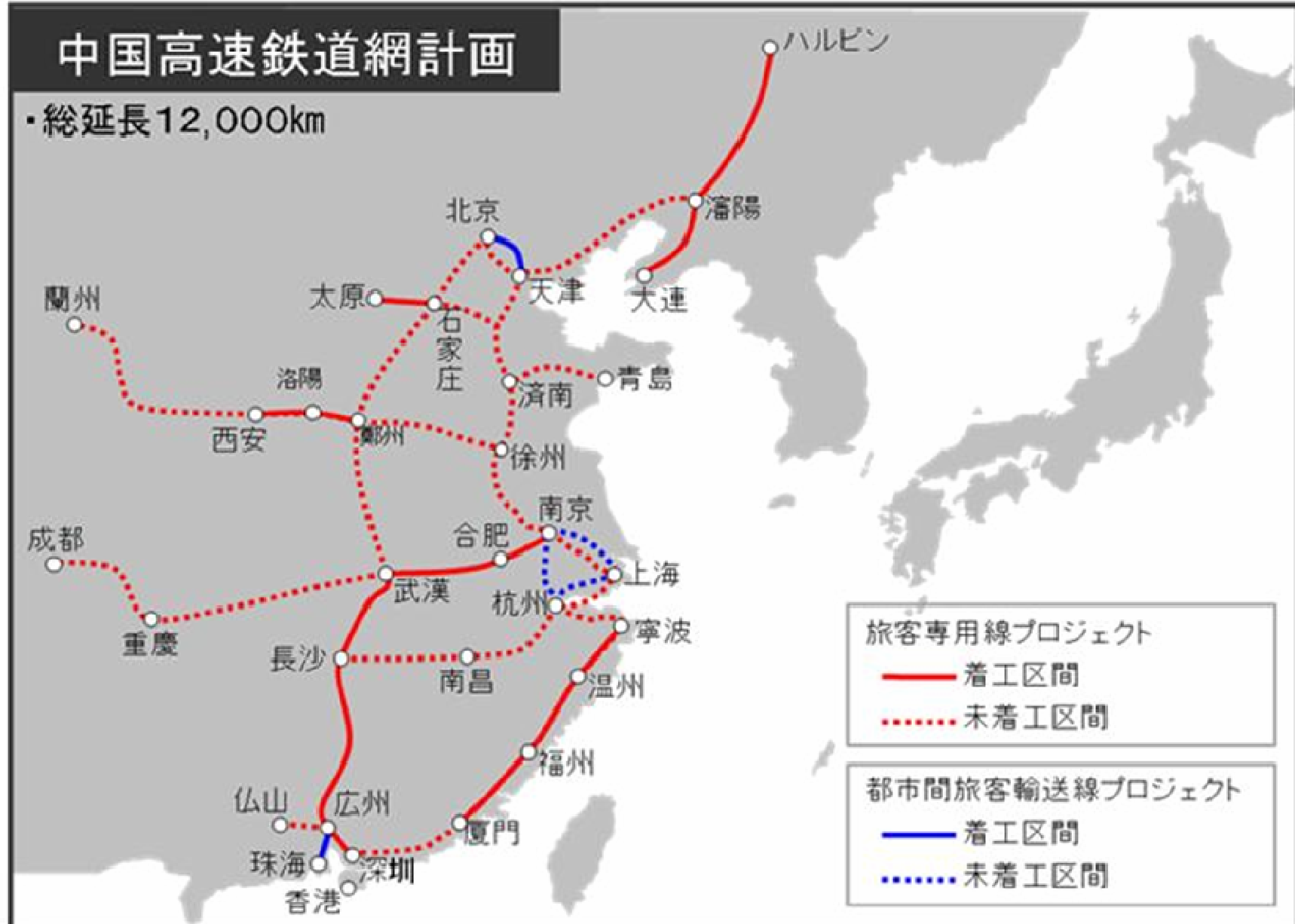
中国人を対象にした高速鉄道に関する調査で、中国において移動距離がどのくらいの時に、高速鉄道が最もよく利用されるかを調べた。回答者数は3,000人。調査はサーチナ総合研究所(上海サーチナ)が2011年5月に実施。

首都機場股フエン有限公司発表によると高速鉄道開通後の6月30日～7月27日までの前年同期比航空機実績は：

北京－徐州	57.23%	北京－齊南	39.13%	北京－南京	24.51%
北京－上海	17.1%				



中国高速鐵道網



移動距離による交通手段

・ 100km以下

- (1) 高速鉄道 41.8%
- (2) 在来鉄道 27.5%
- (3) 長距離バス 16.4%
- (4) 自家用車 14.3%

・ 100-300km

- (1) 高速鉄道 54.1%
- (2) 在来線鉄道 29.7%
- (3) 長距離バス 8.3%
- (4) 自家用車 5.3%
- (5) 航空機 2.6%



• 300-500km

(1) 高速鉄道	60.9%
(2) 在来線鉄道	21.7%
(3) 航空機	11.4%
(4) 長距離バス	4.0%
(5) 自家用車	2.0%

• 500-1000km

(1) 高速鉄道	48.8%
(2) 航空機	33.7%
(3) 在来線鉄道	14.9%
(4) 長距離バス	1.8%
(5) 自家用車	0.9%

• 1000km以上

(1) 航空機	52.7%
(2) 高速鉄道	35.9%
(3) 在来線鉄道	9.7%
(4) 長距離バス	0.9%
(5) 自家用車	0.9%

* 全体的に高速鉄道が優位だが「300-500km」で高速鉄道を選ぶ人が最も多くなり「500-1000km」で航空機が増え始め、「1000km以上」で航空機が多くなる。



まとめ

1. 既存航空会社の現状

- 内外を問わず、他交通機関、特に高速鉄道およびLCCとの競合に晒されている
- 更なるコスト削減を進め、自らのLCC化を推進し、生き残りを模索している

2. 既存航空会社としての要望

- 関空着陸料の国際レベルへの低廉化
- LCC同様の優遇策設定
- 関空の24時間運用化とアクセスの24時間対応
- 羽田をモデルにした伊丹空港の利用促進
- ニューヨーク、ロンドンをモデルにした、3空港の路線別棲み分け等の設定
- 関空、伊丹、神戸3空港の有機的アクセス網の整備





谢谢

