

〈米系エアライン〉

- ・ユナイテッド航空 p.2
- ・デルタ航空 p.3
- ・アメリカン航空 p.5

〈EU系エアライン〉

- ・ルフトハンザ航空 p.6
- ・IAG(BA イベリア) p.7
- ・エールフランス KLM p.8

〈東南アジア系エアライン〉

- ・キャセイパシフィック p.9
- ・シンガポール航空 p.10
- ・タイ国際航空 p.11
- ・その他(トピックス) p.12

◆9社の特徴は以下の通り

- ◇米系3社：燃油費の削減が著しい。UAには戻し税、AAも税金評価手当があり、DLは無かった。
- ◇EU系グループ：LHが増収増益、IAG(BA)はコスト増を上回る増収、AF/KLMは赤字幅を減らした。
- ◇アジア系：キャセイは関連の利益上乘せ、シンガポールは減収増益、タイ国際は為替損が膨大。

【米系エアライン】

★米系航空会社、2016年も収益・利益面で世界をけん引する見込み (Aviation Daily 2016.01.19)

ほとんどの航空会社が近日中に発表する見込みの2015年第4四半期と通年の業績で、ウォール街のアナリストや信用格付け会社は、米国の航空業界が収益と利益の2つの面で世界のけん引役に返り咲くことが明らかになるであろうという確信を抱いている。

今年の航空業界は、全体的に平均利益率が10%程度にまで達し、好調を維持する見込みを、信用格付け会社ムーディーズが報告書の中で明らかにしている。しかしながら、好調なのは米系航空会社に限られると見られる。全世界の航空会社の利益率が10%超という中で、米系航空会社は21%に上る。これらの好業績は、燃料価格の低迷や好調な国内需要に加え比較的通貨リスクの影響が小さいといった要因に支えられている。

★好調の米国航空会社、料金を低減してULCCとの競争に挑む (Aviation Daily 2015.10.27)

スピリット航空が8年前に、超格安ビジネスモデルで市場に参入して以来、大手航空会社は軒並み、超格安航空会社(ULCC)の料金設定に合わせることを避けてきた。米国の格安航空会社3社がともに来年度において利用数の顕著な伸びを見込む中、大手航空会社の姿勢にも大きな変化が現れている。今般、アメリカン航空がその動きを明らかにした。

アメリカン航空社長のScott Kirby氏は10月23日、「我々の取り組みは、直行便市場における他社との競争と何ら変わらず、ULCCとも価格で競争していくつもりだ。なぜなら彼らは、目の前のビジネス上の課題に直結しているからである」と語った。

2年前の時点では、燃料価格の高騰によってULCCの影響は限定的で、アメリカン航空やサウスウエスト航空、デルタ航空、ユナイテッド航空が行動を起こす理由があまりなかった。2013年7月時点で、アレジャイアント・エアは小規模都市の路線しか運航しておらず、スピリット航空は大手航空会社といくつか重複する路線があったものの、これらの航空会社は押しなべて小規模であり、50機程度のエアバスA320型機しか所有していなかった。

しかしながら、現在、これらの航空会社の脅威は深刻さを増している。スピリット航空は年末までには80機、2021年までに144機体制となり、著しい成長を遂げているだけでなく、2013年までフルサービス航空会社であったフロンティア航空も、今ではULCCとして台頭してきており、2022年までに航空機を倍増させ114機体制とする予定である。アレジャイアント・エアもまた、ピッツバーグやメンフィス、テネシー、オースティンなどの大規模市場に参入してきており、大きな脅威となりつつある。

ULCCの経営陣は、ULCCは交通量の増加を促進し、大手航空会社とは異なった新規顧客層の開拓を行っている」と主張しているが、大手航空会社の経営陣は、この主張はナンセンスだと反撃している。アメリカン航空は、デルタ航空が今年初めに導入した新料金に類似した「基本エコノミー料金」を近日設定すると、投資家に表明した。さらに同社のKirby氏は、この新しい料金水準はスピリット航空やアレジャイアント・エアのみならず、ボラリス航空やノルウェー・エアシャトルといった、国際航空会社に対しても価格競争力があるものとしている。アメリカン航空の87%の旅客は過去12か月で1回しか同社を利用していないが、これらの旅客が売り上げの50%を占めており「これだけ多くの旅客を逃すわけにはいかない」と語った。クレディ・スイスのアナリストJulie Yates氏は調査報告書において、このような積極的な動きは、アメリカン航空ではなく、スピリット航空などのULCCに悪影響を及ぼすであろうとの見方を示している。「ア

メロカン航空は、ULCC の価格に合わせることで改善が図られるものと見られる。一方で、ULCC は、低利潤の環境が予想以上に継続する可能性があることを念頭に置かなければならない」と語った。

大手航空 3 社の中で唯一ユナイテッドのみが、サービスの少ない低価格クラスの設定に言及していない。しかしながら同社も最近では、事前予約なしのロサンゼルスーシカゴ間の片道チケットを 69 ドルで売り出すなど、積極的な価格設定を行っている。第 3 四半期の業績報告において、同社の最高収益責任者の Jim Compton 氏は、特にヒューストンやダラス、シカゴにおける「価格競争行動」が主な原因となって、有効座席マイルあたりの旅客収入が前年同期比 5.8%減少したとして、これらの動きを非難している。

アレジャイアント・エアは、デイリー運航のない便数の少ない路線に就航するという、ユニークな戦略をとり、価格競争の影響を抑えている。しかしながら、同社 CEO の Maury Gallagher 氏は価格競争の成り行きを注視しており、「結局のところ、上り調子の時には破格のサービスを大胆に展開する余裕があっても、羽振りが悪いとそうはいかない。そういった意味で、原油価格の高騰が価格の低下におけるブレーキとして機能したと考えている」と 10 月 21 日にアナリストに対して語った。

サウスウエスト航空 CEO の Garry Kelly 氏は、アメリカン航空の Kirby 氏とは少し異なった姿勢を示しており、サウスウエスト航空は、特にダラス・ラブフィールド空港便を筆頭に、積極的な価格設定を行ってきたが、用心深く対処する必要があるという。さらに Kelly 氏は、「経験から申し上げると、急激な航空料金の引き上げは簡単ではない。お客様は値上げを望んでおらず、値上げすれば急速に需要が減退してしまうだろう」と語った。

コンサルタントの Mike Boyd 氏は、米国航空会社が ULCC の脅威に過剰反応しすぎているようだと言及する。欧州ではエールフランスやブリティッシュ・エアウェイズ、イベリア航空、KLM オランダ航空などが、ULCC によって主要市場シェアを大きく奪われてしまっているが、米国の大手航空会社の財政状況は 10 年か 20 年前の欧州航空会社における財務状態よりはるかに強固であり、米国航空会社は当時の欧州航空会社ほどの脅威に直面しているわけではないという。Boyd 氏は、「20 年前のアメリカン航空やデルタ航空は、絶滅を待っている恐竜のようだったが、息を吹き返したようだ」と語った。

【ユナイテッド】UAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★ユナイテッド・コンチ、10-12 月期は大幅増益-燃料費減少（ウォールストリートジャーナル 2016.1.22）

有償旅客マイルで米 2 位の航空会社ユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングスが 21 日発表した 2015 年 10-12 月期（第 4 四半期）の純利益は前年同期から大幅に増加した。期中に社内では一時的な混乱もあったが、原油安が追い風となった。

10-12 月期の純利益は 8 億 2300 万ドル（約 960 億円）、1 株利益は 2.24 ドル。前年同期はそれぞれ 2800 万ドル、0.07 ドルだった。特別項目を除く 1 株利益は 2.54 ドル（前年同期は 1.20 ドル）。売上高は 3% 減の 90 億 4000 万ドルにとどまった。

【2014/2015 年度決算対比】（1-12 月）注：1 ドル 120 円(2015.9.30)

| 《ユナイテッド航空》（単位：百万ドル） | 2014 年 | 2015 年 | 前年同期比 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 38901 | 37864 | -2.7 |
| （幹線旅客）Mainline Pax | 26785 | 26333 | -1.7 |
| （地方路線）Regional Pax | 6977 | 6452 | -7.5 |
| （貨物）Cargo | 938 | 937 | -0.1 |
| （その他）other | 4201 | 4142 | +1.4 |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 36528 | 32698 | -10.5 |
| （燃料等）Aircraft Fuel | 11675 | 7522 | -35.6 |
| （人件費等）Salaries and related costs | 8935 | 9713 | +8.7 |
| （整備等）Maintenance and outside repairs | 1779 | 1651 | -7.2 |
| （運航委託費）Regional capacity purchase | 2344 | 2290 | |
| （販売経費）Distribution expenses | 1373 | 1342 | |
| （減価償却）Depreciation and amortization | 1679 | 1819 | |
| （着陸料/賃料）Landing fees and other rent | 2274 | 2203 | |
| （機材リース）Aircraft rent | 883 | 754 | |
| （特別課金）special charges | 443 | 326 | |
| （その他の支出）other operating expenses | 5143 | 5078 | |
| 営業利益 Operating Income | 2373 | 5166 | +2793 |
| 運航外損益 Total nonoperating income (expense) | -1245 | -947 | |
| 税引前損益 Income(loss) before income taxes | 1128 | 4219 | |
| （所得税）Income tax expense (benefit) | -4 | -3121 | +3117 |
| 純利益/損失 Net Income (loss) | 1132 | 7340 | |

〈UAL 2015 年度（1-12 月）決算の特徴〉

- ・ 営業収入は微減だが、燃油費のコスト約-36%削減により大幅に営業利益が拡大した。
- ・ 第3四半期に戻し税が計上され、更に純利益を上積みした。

【2014/2015「1-12月期」運送実績】

| UAL | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|--|--------|--------|-------|
| Passengers (thousands)乗客数 | 138029 | 140369 | +1.7% |
| Available seat-miles(millions)有効座席マイル | 246021 | 250003 | +1.6% |
| Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル | 205559 | 208611 | +1.5% |

★UAL「7-9月決算」営業利益19億ドル、燃料4割減

◇純利益5倍増48億ドル、太平洋線旅客収入1割減（ウイングデイリー-2015.10.29）

ユナイテッド航空（UAL）の第3四半期（7-9月）決算は、営業収入が前年同期比2.4%減の103億600万ドル、営業費用が10.3%減の84億700万ドルで、営業利益は59.4%増の18億9900万ドル、純利益は前年同期の9億2400万ドルから48億1600万ドルと5倍増となり、減収ながら増益を計上した。営業費用のうち航空機燃料が原油下落により38.2%減の19億3400万ドルに削減された。また、純利益には、法人税の評価引当金の戻入に伴う経常外の非現金利益32億ドルが含まれる。

営業収入のうち旅客収入は3.8%減の89億6000万ドルで、米国内線が1.7%増の36億1600万ドル、国際線が5.7%減の36億3800万ドル。国際線のうち太平洋線は9.6%減の11億9900万ドルだった。

第3四半期累計（1-9月）決算は、営業収入が1.3%減の201億5300万ドル、営業費用が11.1%減の247億4300万ドルで、営業利益は2.3倍増の40億8500万ドル、純利益は約6倍増の65億1700万ドルを計上した。注：記事の営業収入201億5300万ドルとはメインラインのみのデータ

【2014/2015第3四半期決算対比】（1-9月）

| 《ユナイテッド航空》（単位：百万ドル） | 2014年 | 2015年 | 前年同期比 |
|--|--------------|--------------|---------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 29588 | 28828 | -2.5% |
| （幹線旅客）Mainline Pax | 20410 | 20153 | -12% |
| （地方路線）Regional Pax | 5269 | 4903 | -6.9% |
| （貨物）Cargo | 678 | 706 | |
| （その他）other | 3231 | 3066 | |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 27840 | 24743 | -11.1% |
| （燃料等）Aircraft Fuel | 9145 | 5904 | -35% |
| （人件費等）Salaries and related costs | 6684 | 7289 | +9.0% |
| （整備等）Maintenance and outside repairs | 1364 | 1252 | |
| （運航委託費）Regional capacity purchase | 1747 | 1725 | |
| （販売経費）Distribution expenses | 1039 | 1026 | |
| （減価償却）Depreciation and amortization | 1248 | 1343 | |
| （着陸料/賃料）Landing fees and other rent | 1706 | 1647 | |
| （機材リース）Aircraft rent | 668 | 580 | |
| （特別課金）special charges | 264 | 195 | |
| （その他の支出）other operating expenses | 3975 | 3782 | |
| 営業利益 Operating Income | 1748 | 4085 | +2337 |
| 運航外損益 Total nonoperating income (expense) | -643 | -771 | |
| （支払利息）Interest expense | -559 | -504 | |
| （利息の元金繰入）Interest capitalized | 40 | 38 | |
| （利子所得）Interest income | 17 | 16 | |
| （雑費）Miscellaneous, net | -141 | -321 | |
| 税引前損益 Income(loss) before income taxes | 1105 | 3314 | +2209 |
| （所得税）Income tax expense (benefit) | 1 | -3203 | 注 |
| 純利益/損失 Net Income (loss) | 1104 | 6517 | +5413 |

注：These results include a nonrecurring \$3.2 billion non-cash gain associated with the reversal of the company's income tax valuation allowance.

（これらの結果は、会社の戻し所得税評価引当金と関連した一過性の収入外の32億ドルを含む）

| ユナイテッド航空 2015年度「四半期決算」 | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 |
|---|-------|-------|-------|
| 税引前損益 Income(loss) before income taxes | 511 | 1197 | 1606 |
| （所得税）Income tax expense (benefit) | 3 | 4 | -3210 |
| 純利益/損失 Net Income (loss) | 508 | 1193 | 4816 |

【デルタ】DAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★米デルタ航空：10-12月利益は予想下回る一ドル高が売上高に影響（Bloomberg 2016/1/19）

米デルタ航空の2015年10-12月（第4四半期）決算は、利益がアナリスト予想を下回った。ドル高が影響し、海外市場で需要が落ち込んだ。一部項目を除く利益は1株当たり1.18ドル。ブルームバーグがまとめたアナリスト14人の平均は1.19ドルだった。売上高は1.5%減の95億ドル（約1兆1200億円）、市場予想は96億ドル。

また、1-3月（第1四半期）のユニットレベニュー（1座席マイル当たりの旅客収入）について2.5-4.5%減を予想。「国外の不安定な状況と為替相場の影響」を理由に挙げた。

★デルタ、ユナイテッド抜き米国2位、昨年の有償旅客マイル（ウォールストリートジャーナル2016.1.13）

米デルタ航空は2015年、有償旅客マイル（RPM）で米ユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングスを抜いて米国第2位の航空会社となった。新たに公表された15年のRPMデータで明らかになった。近年好調なデルタの業績を裏付ける数字だ。

デルタによると、15年のRPMは前年比3.3%増の2096億人マイルとなった。1位はアメリカン航空で、12日に同社が発表したレポートによると、15年のRPMは2.4%増の2230億人マイル。3位のユナイテッドは1.5%増の2086億人マイルだった。

【2014/2015年間決算対比】（1-12月）

| 《デルタ航空》（単位：百万ドル）except per share data | 2014年 | 2015年 | 前年同期比 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 40362 | 40704 | +1% |
| （幹線旅客） Mainline Pax | 28688 | 28898 | |
| （地方路線） Regional Pax | 6266 | 5884 | |
| （貨物） Cargo | 934 | 813 | |
| （その他） other | 4474 | 5109 | |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 38156 | 32902 | -14% |
| （燃料等） Fuel and related taxes | 11668 | 6544 | -44% |
| （人件費等） Salaries and related costs | 8120 | 8776 | +8% |
| （地方路線委託燃費） Regional carrier expense, fuel | 1844 | 1035 | -44% |
| （地方路線委託ほか） Regional carrier expense, other | 3393 | 3206 | |
| （整備等） Maintenance and outside repairs | 1828 | 1848 | |
| （販売経費） Commissions and other selling expenses | 1700 | 1672 | |
| （委託サービス） Contracted services | 1749 | 1848 | |
| （減価償却） Depreciation and amortization | 1771 | 1835 | |
| （着陸料/賃料） Landing fees and other rents | 1442 | 1493 | |
| （旅客サービス） pax service | 810 | 872 | |
| （利益分配） Profit sharing | 1085 | 1490 | |
| （機材リース） Aircraft rent | 233 | 250 | |
| （再編成/その他） restructuring and other items | 716 | 35 | |
| （その他） other | 1797 | 1998 | |
| 営業利益 Operating Income | 2206 | 7802 | +5596 |
| その他の経費 other expense, net | -1134 | -645 | |
| （支払利息） interest expense, net | -650 | -481 | |
| 税引前利益 Income before income taxes | 1072 | 7157 | |
| （所得税） income tax(provision)benefit | -413 | -2631 | |
| 純利益 Net income | 659 | 4526 | +3867 |

〈DAL 2015年度（1-12月）決算の特徴〉

- ・ 営業収入は微増だが、燃油費のコスト-44%削減により大幅に営業利益が拡大した。
- ・ 大手3社の中では税金の負担が昨年より増している分だけ純利益が見劣りしている。

【2014/2015「1-12月期」 運送実績】

| DAL | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|--|--------|--------|-------|
| Available seat-miles(millions)有効座席マイル | 239676 | 246764 | +3% |
| Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル | 202925 | 209625 | +3% |

★デルタ航空、15年7-9月期売上高0.6%減 ユニットコスト8.74セント（Aviation Wire 1021）

デルタ航空（DAL/DL）の2015年7-9月期（第3四半期）決算は、純利益は13億8400万ドル（約1653億6000万円）となった。営業収益は前年同期比で、3億7000万ドル改善した。

旅客収益は前年同期比1.9%減の95億9500万ドル、貨物などを合わせた売上高を示す営業収益は0.6%減の111億700万ドル、営業利益は13億7800万ドル増の22億1300万ドルだった。

旅客単位収益（PRASM）は外国為替相場の影響により2.5ポイント低下したことにより、4.9%減少した。

燃料費などを除いた連結ベースのユニットコスト（CASM-Ex）は、1%増の8.74セントとなった。2015年10-12月期（第4四半期）の営業利益率は、16-18%と予想している。

【2014/2015 第3四半期決算対比】（1-9月）

| 《デルタ航空》（単位：百万ドル）except per share data | 2014年 | 2015年 | 前年同期比 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 30715 | 31202 | +1.5% |
| （幹線旅客） Mainline Pax | 21950 | 22195 | +1.1% |
| （地方路線） Regional Pax | 4769 | 4462 | -6.4% |
| （貨物） Cargo | 691 | 620 | |
| （その他） other | 3305 | 3925 | |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 27681 | 25117 | -9.2% |
| （燃料等） Fuel and related taxes | 7612 | 5111 | -32% |
| （人件費等） Salaries and related costs | 6084 | 6563 | +7.8% |
| （地方路線委託燃費） Regional carrier expense, fuel | 1465 | 816 | |
| （地方路線委託ほか） Regional carrier expense, other | 2568 | 2407 | |
| （整備等） Maintenance and outside repairs | 1354 | 1430 | |
| （販売経費） Commissions and other selling expenses | 1289 | 1270 | |
| （委託サービス） Contracted services | 1326 | 1375 | |
| （減価償却） Depreciation and amortization | 1333 | 1384 | |
| （着陸料/賃料） Landing fees and other rents | 1089 | 1164 | |
| （旅客サービス） pax service | 615 | 664 | |
| （利益分配） Profit sharing | 823 | 1110 | |
| （機材リース） Aircraft rent | 172 | 183 | |
| （再編成/その他） restructuring and other items | 649 | 35 | |
| （その他） other | 1302 | 1605 | |
| 営業利益 Operating Income | 3034 | 6085 | +3051 |
| その他の経費 other expense, net | -822 | -461 | |
| （支払利息） interest expense, net | -460 | -379 | |
| （雑勘定） miscellaneous, net | -46 | -82 | |
| 税引前利益 Income before income taxes | 2212 | 5684 | +3472 |
| （所得税） income tax(provision)benefit | -841 | -2078 | |
| 純利益 Net income | 1371 | 3546 | +2175 |

【アメリカン】 AMR

★第4四半期には、30億ドルの特別な税金評価手当が含まれている。

\$3.0 billion special non-cash benefit related to the reversal of the Company's tax valuation allowance

| アメリカン航空 2015年度「四半期決算」 | 第1四半期 | 第2四半期 | 第3四半期 | 第4四半期 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 税引前損益 Income(loss)before income taxes | 943 | 1719 | 1709 | 244 |
| （所得税） Income tax provision(benefit) | -11 | -15 | -16 | +3037 |
| 純利益/損失 Net Income(loss) | 932 | 1704 | 1693 | 3281 |

【2014/2015 年間決算対比】（1-12月）

| 《アメリカン航空》（単位：百万ドル） | 2014年 | 2015年 | 前年同期比 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 42650 | 40990 | -3.9 |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 38401 | 34786 | -9.4 |
| （燃料等） Aircraft Fuel | 10592 | 6226 | -41.2 |
| （人件費等） Wages, Salaries and benefits | 8508 | 9524 | |
| 営業損益 Operating Income(loss) | 4249 | 6204 | +1955 |
| 税引前損益 Income(loss)before income taxes | 3212 | 4616 | +1404 |
| （所得税） Income tax provision(benefit) | 330 | -2994 | |
| 純損益 Net income(loss) | 2882 | 7610 | +4728 |

〈AAL 2015年度（1-12月）決算の特徴〉

・第4四半期には、30億ドルの特別な税金評価手当が含まれている。

【2014/2015「1-12月期」運送実績】

| AAL「1-12月期」運送実績 | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|--|--------|--------|-------|
| Available seat-miles(millions)有効座席マイル | 265657 | 268736 | +1.2 |
| Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル | 217870 | 223010 | +2.4 |

★アメリカン航空、7-9 月期純利益 16 億 9300 万ドル (Aviation Wire 11.04)

アメリカン・エアラインズ・グループが発表した 2015 年 7-9 月期 (第 3 四半期) 決算によると、純利益は前年同期比 79.8% (7 億 5100 万ドル) 増の 16 億 9300 万ドル (約 2051 億 4000 万円) だった。純特別クレジットを除く純利益は 54.0% 増の 18 億 8500 万ドルで、四半期の利益としては過去最高となった。注: 特別クレジットとは関連事業投資関係

【2014/2015 「1-9 月」決算対比】

| 《アメリカン航空》(単位: 百万ドル) | 2014 年 | 2015 年 | 前年同期比 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| 営業収入合計 Total Operating Revenues | 32790 | 31360 | -4.3% |
| (幹線旅客) Mainline Pax | 23564 | 22298 | -5.3% |
| (地方路線) Regional Pax | 4779 | 4910 | +2.7% |
| (貨物) Cargo | 643 | 568 | |
| (その他の収入) other revenues | 3504 | 3584 | |
| 営業経費合計 Total Operating Expenses | 29101 | 26224 | -9.8% |
| (燃料等) Aircraft Fuel | 8370 | 4912 | -41% |
| (人件費等) Wages, Salaries and benefits | 6419 | 7141 | +11% |
| (整備等) Maintenance, materials and repairs | 1528 | 1452 | |
| (販売手数料等) selling expense | 1196 | 1051 | |
| (運航委託燃油費) Regional expenses fuel | 1573 | 970 | |
| (運航委託その他) Regional expenses other | 3346 | 3566 | |
| (減価償却) Depreciation and amortization | 960 | 1013 | |
| (着陸料/賃料) Landing fees and other rent | 1297 | 1290 | |
| (機材リース) Aircraft rentals | 937 | 941 | |
| (特別課金) Special item, net | 335 | 610 | |
| (その他の支出) Other operating expenses | 3140 | 3278 | |
| 営業損益 Operating Income(loss) | 3389 | 5136 | +1747 |
| 運航以外損益 total non-operating expense, net | -744 | -765 | |
| (利子所得) Interest income | 22 | 29 | |
| (支払利息) Interest expense, net | -667 | -651 | |
| (その他) other, net | -99 | -143 | |
| 税引前損益 Income(loss) before income taxes | 2645 | 4371 | +1726 |
| (所得税) Income tax (benefit) | 360 | 42 | |
| 純損益 Net income(loss) | 2285 | 4329 | +2044 |

〈AAL 2015 年度 (1-9 月) 決算の特徴〉

- ・ 営業収入は減少だが、**燃油費**のコスト-41%削減により大幅に営業利益が拡大した。
- ・ 税金の負担が昨年より減少している分だけ純利益が上乗せされている。

【サウスウエスト航空「第 3 四半期」決算】

| | 2014 | 2015 | |
|--|-------|-------|-------|
| 総収入 total operating Revenue (millions) | 13977 | 14843 | +6.1% |
| 税前利益 income before tax | 1515 | 2632 | |
| 純利益 net income | 946 | 1645 | |
| コスト operating expense | 12372 | 11753 | -5.0% |
| Fuel 燃油費 | 4125 | 2818 | -32% |
| Salaries Wages and benefits 人件費等 | 4044 | 4725 | |

【EU 系エアライン】

【ルフトハンザ】LH

★ルフトハンザ・グループ 7~9 月期 営業益 46% 増 燃油安、旅客収入増 (日刊カーゴ 1030)

ルフトハンザ・グループの 2015 年 7~9 月期決算は、総売上高が前年同期比 5.7% 増の 89 億 3900 万ユーロ (約 1 兆 1799 億円、1 ユーロ=132 円換算で)、営業利益が 46.7% 増の 11 億 1700 万ユーロ (1474 億円)、純利益が 41.5% 増の 7 億 9400 万ユーロ (1048 億円) だった。輸送事業セグメント別売上高は、旅客が 5.3% 増の 70 億 9700 万ユーロ、貨物が 8.3% 減の 5 億 5600 万ユーロ。夏の旅客需要の強さと燃油安が大幅な収益改善につながった。燃油費用は 19.5% 減少した。また、機材最適化やコスト削減などの取り組みが奏功し、「戦略的再編の最初の報酬を刈り取った」(ルフトハンザ・グループ) としている。

1~9 月期の業績は、総売上高が前年同期比 7.4% 増 243 億ユーロ (うち、旅客が 5.9% 増の 187 億ユーロ、貨物が 0.2% 減の 17 億 6300 万ユーロ)、営業利益が 62.2% 増の 15 億 4700 万ユーロ、純利益が約 3.6 倍の 17 億 4800 万ユーロ。

投資が一段落したことや、燃油安、強化を進めているポイント・ツー・ポイントの旅客輸送事業黒字化、供給量の厳密な調整が好業績につながった。保有機材数は12年の計画比で25機減らした。15年通期(1~12月)業績予想については、4~6月期決算発表時の予想から上方修正した。旅客、MRO、ケータリング部門が牽引し、総売上高が前年比で大幅に増える予想。貨物売上高は昨年をやや下回ると見通した。調整後EBITは、14年が11億7100万ユーロだったが、15年は17億5000万ユーロ~19億5000万ユーロと予想した(前回予測は15億ユーロ)。

【LH 2014/2015「1-9月期」運送実績】

| Lufthansa Group | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|---|--------|--------|-------|
| Passengers carried(thousands)乗客数 | 81157 | 83017 | +2.2% |
| Available seat-kilometres(millions)有効座席キロ | 204391 | 210477 | +2.9% |
| Revenue seat-kilometres(millions)有償座席キロ | 164833 | 170824 | +3.6% |

【2014/2015「1-9月期」決算対比】注：1ユーロ134円(2015.9.30)

| LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ) | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------------|
| Total revenue 総収入 | 22624 | 24304 | +7.4% +1680 |
| Of which traffic revenue うち航空運送収入 | 18460 | 19387 | |
| Total operating expenses 営業費用 | 23146 | 24941 | +7.7% |
| Staff costs スタッフコスト | 5455 | 5902 | +447 |
| Depreciation 減価償却 | 1062 | 1265 | +203 |
| Fuel 燃油費 | 5180 | 4494 | -686 -13% |
| Operating result 営業結果 | 954 | 1547 | +593 |
| Net profit(loss)純損益 | 482 | 1748 | +1266 |
| EBIT | 1048 | 1663 | |
| EBITDA | 2111 | 2932 | |

〈LH 2015「1-9月期」決算の特徴〉

- ・営業収入も営業費用も増えている。
- ・営業利益以上に純利益が増えている。

【IAG/BA】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★IAG【7~9月期決算】営業益48%増の12億ユーロ(日刊カーゴ1104)

インターナショナル・エアラインズ・グループ(IAG)の2015年7~9月期連結決算は、総売上高が前年同期比15.2%増の67億5600万ユーロ(約8917億円、1ユーロ=132円換算)、営業利益が48.2%増の12億1200万ユーロ(約1599億円)、純利益が41.8%増の8億4800万ユーロ(約1075億円)だった。堅調な旅客輸送事業が業績を底上げした。

売上高の内訳は、旅客が16.8%増の61億4100万ユーロ、貨物が0.8%増の2億3800万ユーロ。

貨物輸送実績は、重量ベースで5.5%減の20万7000トン、トンキロベースで4.7%減の12億6900万、トンキロ当たりの貨物売上高は5.8%増の18.75セントだった。

1~9月期連結決算は、総売上高が13.0%増の171億ユーロ(うち旅客は13.6%増の152億ユーロ、貨物は2.6%増の7億4300万ユーロ)、営業利益が68.6%増の17億6700万ユーロ、純利益が70.0%増の11億8000万ユーロ。

貨物輸送実績は、重量ベースで3.2%減の63万9000トン、トンキロベースで3.7%減の38億7600万、トンキロ当たりの貨物売上高が6.5%増の19.17セントだった。IAGカーゴのステーブ・ガニングCEOは「貨物市場は供給過多と需要減により甚大な価格・イールド下げ圧力がかかっている新常態にある」とし「市場環境に即し、引き続き、コスト調整、高付加価値商品、スマートなパートナーシップを重点施策とする」とした。

IAGは、15年通期(1~12月)について、現在の燃油価格・為替レートで、営業利益は22億5000万~23億ユーロ(エアリングスを除く)となる見通しを示した。

【IAG 2014/2015「1-9月期」運送実績】

| IAGグループ | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|---|--------|--------|-------|
| Available seat-kilometres(millions)有効座席キロ | 190234 | 203381 | +6.9% |
| Revenue pax-kilometres(millions)有償人キロ | 153537 | 166147 | +8.2% |

【2014/2015「1-9月期」決算対比】(IAGグループ決算=BAイベリア航空)

| 《IAG》(単位：百万ユーロ) | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|---------------------------|--------------|--------------|---------------|
| Total Revenue 営業収入 | 15155 | 17119 | +12.9% |
| Passenger 乗客数 | 13435 | 15260 | |

| | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|
| TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出 | 14025 | 15314 | +9.1% |
| Employee costs 従業員コスト | 3182 | 3599 | +13% |
| Depreciation, amortization and impairment 減価償却 | 870 | 937 | |
| Aircraft operating lease costs 機材リース費用 | 405 | 481 | |
| Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費 | 4517 | 4653 | +3.0% |
| Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト | 938 | 1089 | |
| Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費 | 1185 | 1387 | |
| Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等 | 1542 | 1715 | |
| Selling costs 販売経費 | 670 | 696 | |
| Currency differences 為替 | 18 | 46 | |
| Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト | 698 | 711 | |
| OPERATING PROFIT 営業利益 | 1130 | 1805 | +675 |
| Tax 税 | -222 | -341 | |
| PROFIT AFTER TAX for the period 税引後利益 | 730 | 1180 | +450 |

〈IAG 2015「1-9月期」決算の特徴〉

- ・事業拡大以上に輸送実績が増えている。
- ・燃油費を含むコストも増えているが、それ以上に営業収入が増えている。

【エールフランス KLM】 AirFrance-KLM

★エールフランス・KLM グループ【7～9月期決算】営業益3倍の8億ユーロ（日刊カーゴ1102）

エールフランス・KLM グループの2015年7～9月期連結決算は、総売上高が前年同期比10.8%増の74億1500万ユーロ（約9787億円、1ユーロ132円換算）、営業利益が約3.6倍の8億9800万ユーロ（1185億円）、純利益が約5.6倍の4億8000万ユーロ（633億円）だった。ユーロ高を追い風に売り上げが増加した。燃油安が続いていることでコストも削減され、大幅な増収増益となった。

9月のパイロットストライキによる営業利益への影響は推定3億3000万ユーロとした。

セグメント別業績内訳は、旅客売上高が12.7%増58億9500万ユーロ、営業利益が約3.8倍の7億9800万ユーロ。貨物売上高が6.3%減5億8400万ユーロ、営業損失は前年同期の1億200万ユーロから8100万ユーロに縮小した。貨物では、市場全体で需要が弱まっているとして貨物便供給量をおよそ3割削減した（旅客便ベリースペースの供給量は0.2%増）。4～9月期の貨物輸送実績は、重量ベースで3.6%減の30万1000トン、供給量（ATK）が2.4%減の38億5900万、輸送量（RTK）が4.5%減の22億5700万、貨物ロードファクター（LF）が1.3ポイント減の58.5%。

1～9月期決算は、総売上高が5.4%増の197億ユーロ、営業利益が約16.7倍の6億6600万ユーロ、純損失は5億3300万ユーロから1億5800万ユーロに赤字幅が縮小。

セグメント別では旅客売上高が5.8%増の155億ユーロ、営業利益が約7.8倍の6億8600万ユーロ。貨物売上高が7.8%減の18億1300万ユーロ、純損失は1億8100万ユーロから2億2200万ユーロに膨らんだ。1～9月期の貨物輸送実績は、重量ベースで7.4%減の89万7000トン、ATKが3.3%減の112億7700万、RTKが8.0%減の67億1100万、貨物LFが3.0ポイント減の59.5%だった。

通期（15年1～12月）予想は「いくつかの重要市場で需給バランスの不均衡が続く」とし、燃油安で得た利益もユニット単位収入の低さや為替差損で相殺される見通し。

15年末時点の純負債額は、14年末時点より約10億ユーロ低い44億ユーロを目指す。

【AF/KLM 2014/2015「1-9月期」運送実績】

| | | | |
|---------------------------------------|--------|--------|-------|
| AF/KLM グループ | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
| Passagers transportés (milliers) 旅客数 | 66311 | 68498 | +3.3% |
| Capacité totale (millions d'ESKO) 輸送力 | 251037 | 256354 | +2.1% |

【AF/KLM 2014/2015年9月期決算対比】

注1: Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers 金融の受動変化

注2: Quote-part dans les résultats des sociétés mises en equivalence 社会結果シェア

| | | | |
|--|---------------|---------------|--------------------|
| Compte de résultat 実績の会計報告(百万ユーロ) | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
| CHIFFRE D'AFFAIRES 取引総額 | 18700 | 19713 | +1013 +5.4% |
| Autres produits de l'activité 他の活動 | 17 | 1 | |
| Charges externes 外部負担 | -12070 | -12775 | +705 |
| Carburant avions 航空機燃料 | -4926 | -4820 | -106 |
| Affrètements aéronautiques 航空機賃貸料 | -329 | -325 | |
| Locations opérationnelles 運用賃貸料 | -646 | -762 | |
| Redevances aéronautiques 航空使用料 | -1385 | -1478 | |
| Commissariat 政府関連 | -444 | -494 | |

| | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Achats de prestations en escale 寄港地での購入 | -1099 | -1147 | |
| Achat et consommations d'entretien aéronautiques 航空維持消費購入 | -1249 | -1657 | |
| Frais commerciaux et de distribution 営業費分配 | -665 | -703 | |
| Autres frais 他の経費 | -1327 | -1389 | |
| Frais de personnel スタッフ経費 | -5602 | -5729 | +2.3% |
| Impôts et taxes 税金 | -130 | -130 | |
| Amortissements, Depreciations et Provisions 償却低下条件 | -1233 | -1230 | |
| Autres produits et charges 他の製品 | +358 | +816 | |
| RÉSULTAT D'EXPLOITATION 営業実績 | 40 | 666 | +626 |
| Cessions de matériel aéronautique 航空関係譲渡 | -5 | -4 | |
| Autres produits et charges non récurrents 他製品および非循環 | 75 | 88 | |
| RÉSULTAT DES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES 運用の結果 | 110 | 750 | |
| Produits de la trésorerie 経理の成果 | 57 | 47 | |
| Coût de l'endettement financier brut 金融債務額面コスト | -337 | -291 | |
| Coût de l'endettement financier net 金融債務正味コスト | -280 | -244 | |
| Résultat de change 変更の結果 | -178 | -320 | |
| Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers | -146 | -225 | +79 |
| Autres produits et charges financiers 他製品および財政 | -38 | -66 | |
| RÉSULTAT AVANT IMPOTS DES ENTREPRISES INTÉGRÉES 統合の税 前結果 | -532 | -105 | +427 |
| Impôts 税金 | 21 | -14 | |
| RÉSULTAT NET DES ENTREPRISES INTÉGRÉES 統合最終実績 | -511 | -119 | |
| Quote-part dans les résultats des sociétés mises en equivalence | -15 | -34 | |
| RÉSULTAT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES 活動実績 | -526 | -153 | |
| Résultat net des activités non poursuivies その他の実績 | -4 | 0 | |
| RÉSULTAT DE L'EXERCICE 営業実績 | -530 | -153 | |
| Intérêts minoritaires 少数利益 | -3 | -5 | |
| RÉSULTAT NET-PART DU GROUPE グループ最終実績 | -533 | -158 | +375 |

〈AF/KLM 2015年9月期決算の特徴〉

- ・増収とコスト削減により、昨年より赤字幅が減少した。

【ライアンエアー半期決算】

| 注：百万ユーロ単 位 | 2014.09.30 | 2015.09.30 | |
|------------------------|------------|------------|------|
| 収入 Revenue (millions) | 3537 | 4040 | +503 |
| 税前利益 Profit before tax | 907 | 1556 | |
| 税引後利益 Profit after tax | 795 | 1088 | +293 |
| 総コスト Total expense | 2604 | 2779 | +175 |
| Fuel 燃油費 | 1171 | 1157 | -14 |
| Staff cost 人件費 | 265 | 305 | +40 |

注：ヘッジの関係で燃油費は下がっていない。

【中国・東南アジア系エアライン】

【キャセイパシフィック】CX・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★キャセイ【1～6月期決算】上期決算、純利益19億HKドルと大幅増

◇エコノミークラス需要好調、座席利用率上昇（ウイングデイリー2015.08.21）

キャセイパシフィック航空グループの2015年度上半期（1-6月）決算は、売上高が前年同期比0.9%減の503億8800万ドル、純利益が468.3%増と前年同期の5倍以上に当たる19億7200万香港ドルを計上した。業績好調の要因はエコノミークラスへの需要が好調、また、グループの旅客部門の座席利用率が上昇したことによるもの。子会社と関連会社からの業績貢献も改善され、中国国際航空の利益は燃料価格の低下を主な理由に大きく上昇した。

上半期のキャセイパシフィック航空と香港ドラゴン航空の収益は0.8%減の362億2600万香港ドルで、旅客事業は香港からボストン、チューリッヒを結ぶ新たな路線開設や他の路線の増便に伴い、前年同期比6.4%増となった。座席利用率は2.3ポイント上昇し85.9%を記録した。

一方で、競争環境の激化、燃油サーチャージの急激な下げ傾向、外国為替の変動、また香港を経由した第三国を目的地とする接続便利用客の割合の増加により、平均旅客単価は9.3%減の60.4香港セントに下が

った。

中・近距離路線の需要は、とくにエコノミークラスが好調。長距離路線もエコノミークラスが好調だが、上級クラスは近距離路線は好調だったものの、長距離路線では下回る路線もあった。

上半期にキャセイ航空は、3月に香港-チューリッヒ、5月に香港-ボストンを開設、9月に香港-デュッセルドルフ線の就航を予定。

また、1月に香港-ジャカルタ、3月に香港-バンコク、香港-マニラ、6月に香港-サンフランシスコ線をそれぞれ増便した。

夏期繁忙時には香港-バンコク、香港-大阪を増便したが、MERS（中東呼吸器症候群）の影響で、香港-ソウルを減便。モスクワ線から撤退した。

香港ドラゴン航空は3月に羽田-香港、8月に広島-香港線を開設。また香港ドラゴン航空は1月に香港-ブノンペンと香港-武漢で、5月に香港-コルカタを増便。また夏期繁忙時に沖縄-香港も増便した。

【2014/2015「6月期」運送実績】

| Cathay Pacific and Dragonair | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|---|-------|-------|-------|
| Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数 | 15437 | 16800 | +8.8% |
| Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ | 65474 | 69689 | +6.4% |
| Available tonne-kilometres(millions) 有効トンキロ | 13545 | 14598 | +7.7% |

【2014/2015「6月期」決算対比】

注1: Aircraft depreciation and operating leases 機材原価償却およびリース

注2: Other depreciation, amortization and operating leases 他の減価償却リース

| Group (HK \$ million) 注: 1 HK \$ 15 円(2015.9.30) | 2014/6 | 2015/6 | 前年同期比 |
|---|--------------|--------------|-----------------------------|
| Turnover 売上高 | 50840 | 50388 | -452 -0.9% |
| Passenger services 旅客サービス | 36520 | 36226 | |
| Cargo services 貨物サービス | 11663 | 11376 | |
| Catering, recoveries and other services ケイタリングその他 | 2657 | 2786 | |
| Operating expenses 営業費用 | 49264 | 48026 | -1238 |
| Staff 社員 | 8899 | 9373 | +474 |
| Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス | 2162 | 2284 | |
| Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用 | 6944 | 7266 | |
| Fuel, net of hedging gains 燃油費 | 18930 | 16619 | -2311 -12% |
| Aircraft maintenance 整備費 | 3664 | 3653 | |
| Aircraft depreciation and operating leases | 5049 | 5568 | |
| Other depreciation, amortization and operating leases | 1039 | 1133 | |
| Commissions 手数料 | 401 | 400 | |
| Others その他 | 2176 | 1730 | |
| Operating profit(loss) 営業損益 | 1576 | 2362 | +786 |
| Net finance charges 金融課金 | -621 | -559 | |
| Share of losses of associates 関連損益 | -265 | +771 | |
| Profit attributable to the shareholders 株主利益 | 347 | 1972 | +1625 |
| Profit for the period 当期利益 | 494 | 2130 | +1636 |

〈CX 2015年6月期決算の特徴〉

- ・事業拡大を上回る輸送実績となった。
- ・営業収入は微減だが、大幅な燃油費削減により利益増となった。
- ・関連の利益が上乘せされている。

【シンガポール航空】SQ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★シンガポール航空、純利益2.4倍 15年4-9月期 (Aviation Wire 2015.11.13)

シンガポール航空 (SIA/SQ) の2015年4-9月期 (中間期) 連結決算は、純利益が前年同期比2.4倍 (1億7910万シンガポールドル増) の3億480万シンガポールドルとなった。売上高は0.1% (920万シンガポールドル) 減の75億7810万シンガポールドルで、営業利益は40.2% (6880万シンガポールドル) 増の2億4000万シンガポールドルだった。ロードファクター (座席利用率 L/F) は前年同期比0.2ポイント増の80.0%だった。

| 2014/2015「4-9月期」運送実績 | 2014-15 | 2015-16 | 前年同期比 |
|--|---------|---------|-------|
| Passengers carried(thousands) 乗客数 | 9537 | 9549 | +0.1% |
| Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ | 48515 | 47690 | -1.7% |
| Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ | 60825 | 59602 | -2.0% |

【2014-2015/2015-2016 上半期決算対比】(会計年度 4～翌 3 月末)

| Group 決算 \$ million (4-9 月) 1 \$ =83 円(2015.9.30) | 2014-15 | 2015-16 | 前年同期比 |
|--|---------|---------|-----------|
| Total revenue 総収入 | 7587 | 7578 | -9 -0.1% |
| Total expenditure 総支出 | 7416 | 7338 | -78 |
| Fuel costs 燃油費 | 2802 | 2464 | -338 -12% |
| Staff costs 人件費 | 1160 | 1202 | +42 |
| Crew expenses 乗員コスト | 74 | 72 | |
| Depreciation 減価償却 | 732 | 782 | |
| Handling charges ハンドリング費 | 519 | 564 | |
| Inflight meals 機内食 | 282 | 273 | |
| Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助 | 369 | 376 | |
| Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費 | 311 | 389 | |
| Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース | 363 | 427 | |
| Other passenger costs その他乗客コスト | 87 | 91 | |
| Operating profit 営業利益 | 171 | 240 | +69 |
| Share of losses/profits of associated companies 関連会社損益 | -122 | -6 | |
| Taxation 税 | 3 | -45 | |
| Profit attributable to owners of the Parent 株主純利益 | 125 | 304 | +179 |

〈SQ 2015-2016 上半期(9 月期)決算の特徴〉

- ・減収増益となった。
- ・昨年の関連会社損失が改善された。

【タイ国際航空】TG・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★タイ航空 1～9 月決算、赤字 2 倍の 620 億円 (NNA. ASIA 2015/11/12)

タイ国際航空の 2015 年 1～9 月期連結決算は、最終損益が 181 億 1,900 万バーツ (約 621 億円) の赤字だった。前年同期から倍増。政府の指導による経営再建を進めて赤字体質から脱却する目標を掲げているが、諸経費は横ばいとなった。3 年連続の赤字が濃厚だ。

売上高は 1.2%減の 1,364 億 1,200 万バーツだった。旅客事業は堅調で、旅客数が 2.1%増の 1,584 万人、有償座席利用率(ロードファクター)が 68.3%から 73.1%に上昇。運賃・超過貨物の収入は 0.6%増の 1,142 億 500 万バーツとなった。ただ、貨物が 21.1%減の 133 億 5,100 万バーツに低迷したことなどでマイナス成長だった。

全体の支出額は横ばいの 1,585 億 5,300 万バーツ。原油価格の低迷で燃料・オイルが 22.3%減の 457 億 7,800 万バーツに低下したことで売上原価は低下したが、航空機で大幅な減損損失を計上。人件費や機内サービスなどへの支出の削減率も 1 桁にとどまった。

9 月末時点の保有機体数は前年同月末の 104 機から 95 機に減少した。第 3 四半期には米ボーイング製 2 機の納入を受け、エアバス製 5 機を売却した。

タイ国際航空は、過去 2 年連続で 100 億バーツ以上の純損失を計上。業績の改善に向け、来年は燃料費を除くコストを 14 年比で 2 割削減する方針を示している。

| 2014/2015 「1-9 月期」 運送実績 | 2014/1-9 | 2015/1-9 | 前年同期比 |
|--|----------|----------|-------|
| Passengers carried(thousands) 乗客数 | 12974 | 13825 | +6.5% |
| Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ | 41350 | 44359 | +7.2% |
| Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ | 60527 | 60416 | -0.1% |

【2014/2015 「1-9 月期」 決算対比】

| Unit : 百万 Baht (注 : 1Baht=3.3 円 2015.9.30) | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|--|--------|--------|--------|
| Total operating revenues 総収入 | 139645 | 137715 | -1930 |
| Total Revenues from Sales or Revenues from Services 営業収入 | 138125 | 136412 | -1713 |
| Total operating expenses 総経費 | 151523 | 138063 | -13460 |
| Fuel and oil 燃油費 | 58938 | 45778 | -13160 |
| Operating Profit (Loss) 営業損益 | -11878 | -348 | +11530 |
| Termination benefits mutual separation plan 分離計画最終損益 | | -3722 | -3722 |
| Impairment loss of assets and aircraft 航空機資産損害 | -2519 | -12330 | -9811 |
| Gain(loss) on foreign currency exchange 為替損益 | +9378 | +1443 | -7935 |
| Profit (Loss) attribute to owners of the parent 当期損益 | -9211 | -18119 | -8908 |

注：会社は全借入金を返済し、6月29日、7月27日、7月6日、8月28日、9月9日、及び2015年7月29日に、A340-600型 No.1-6号機の財政リースを各々終わらせた。

The Company repaid the entire borrowings and terminated the finance leases for A340-600 No. 1-6 on June 29, July 27, July 6, August 28, September 9, and July 29, 2015, respectively.

【2014/2015「7-9月期」決算対比】

| Unit：百万 Baht (注：1Baht=3.3円 2015.9.30) | 2014 | 2015 | 前年同期比 |
|---|--------------|--------------|---------------|
| Total Revenues from Sales or Revenues from Services 営業収入 | 45825 | 43833 | -1992 |
| Gain(loss) on foreign currency exchange 為替損益 | 7379 | -4531 | -11910 |
| Total Revenues 総収入 | 53819 | 39887 | -13932 |
| Fuel and oil 燃油費 | 19479 | 16363 | -3116 |
| Employee benefit expenses 人件費 | 7278 | 7166 | |
| Crew expenses 乗員費 | 1468 | 1310 | |
| Aircraft maintenance and overhaul costs 整備費 | 3174 | 3130 | |
| Depreciation and amortisation expenses 減価償却費 | 5146 | 4671 | |
| Lease of aircraft and spare parts リース機材費 | 1657 | 2435 | |
| Inventories and supplies 在庫と供給 | 1969 | 1831 | |
| Selling and advertising expenses 販売経費 | 2285 | 2466 | |
| Insurance expenses 保険費 | 112 | 157 | |
| Impairment loss of assets 財政損失 | 89 | 99 | |
| Impairment loss of aircraft 航空機の損傷損失 | 1131 | - | |
| Other expenses その他の費用 | 2488 | 2441 | |
| Finance costs 金融コスト | 1472 | 1530 | |
| Share of (profit) loss of associates 関連会社損益 | 104 | 76 | |
| Total Expenses 総経費 | 52897 | 48757 | -4140 |
| Profit(loss)before income tax expense 税前利益 | 921 | -8870 | |
| Profit(loss)for the period 当期損益 | 1096 | -9894 | -10990 |

〈TG 2015(1-9月期)決算の特徴〉

- ・輸送実績は伸びた。
- ・燃油費を中心にコストは大幅に下がったが、航空機損失等により膨大な赤字を計上。
-

★中国3大航空会社がアジアトップ3を独占、旅行需要急増が追い風に (Record China 11月24日)
 中国3大航空会社がアジア航空市場のトップ3を独占した。中国紙・参考消息(電子版)が伝えた。
 香港英字紙サウスチャイナ・モーニング・ポストによると、中国南方航空、中国東方航空、中国航空の3大航空会社は「有償旅客キロ」(RPK、有償旅客数と飛行距離を掛け合わせて算出)でアジアトップ3を占めている。中国経済の成長に伴い旅行需要が急増したためだ。
 民間需要が伸びる一方で、収益は政府や国有企業に支えられている部分が多い。東方航空には20億元(約384億円)、南方航空と中国航空には10億元(約192億円)程度の補助金が支給されているほか、政府・国有企業関係者によるビジネスクラス、ファーストクラス利用の多さが収益率を高めている。北京に本拠を置く中国航空の場合、ビジネスクラス・ファーストクラスの収入は全収入の16~17%を占めている。
 高成長を続ける3大航空会社だが、足元では格安航空会社(LCC)の追い上げが激しい。その成長率は3大企業を大きく上回っている。ただし3大企業も今後LCC事業を強化するとみられ、新たな収益源として活用することが期待される。