

〈米系エアライン〉

- ・ユナイテッド航空 p. 1
- ・デルタ航空 p. 3
- ・アメリカン航空 p. 5

〈欧州系エアライン〉

- ・ルフトハンザ航空 p. 7
- ・IAG(BA イベリア) p. 9
- ・エールフランス KLM p. 10

〈中国・東南アジア系エアライン〉

- ・キャセイパシフィック p. 12
- ・シンガポール航空 p. 13
- ・タイ国際航空 p. 14
- ・その他(トピックス) p. 15

◆9社の特徴は以下の通り

- ◇米系3社は好調：UAは増収増益、DLは黒字大幅減少、AAは赤字からV字回復
- ◇EU系3グループ：LHが減収減益、IAG(BA)は増収増益、AF/KLMは赤字継続で若干の改善
- ◇アジア系3社：キャセイ増収増益、シンガポール前年度並、タイ国際は減収減益

★米航空各社、円安で日本路線を縮小、中国などアジア路線拡大へ—韓国紙 (Record China 1月4日)
 2014年12月31日、韓国紙・朝鮮日報によると、米国の航空会社各社が円安・ドル高の影響で利益を確保しにくくなったため、日本路線を縮小し、中国本土や香港、アジア各地を結ぶ直行路線の強化を計画している。中国紙・環球時報(電子版)が伝えた。

・デルタ航空は14年6月、シアトルと香港を結ぶ直行路線を開通した一方で、10月にはシアトルから成田・香港を結ぶ路線を廃止した。同社は3月と10月にも成田・サンフランシスコ路線と中部国際空港・マニラ路線を廃止し、さらに羽田・シアトル路線を一時停止している。15年には日本を離発着する路線の規模(座席数×飛行距離)を15%減らし、日本以外のアジア各地を結ぶ路線の規模を10~15%増やす計画だという。その理由について、同社幹部は「円安に対応するため、戦略変更の必要がある」と説明している。

・アメリカン航空も、13年12月に成田・ニューヨーク路線を廃止したのに続き、成田・シカゴ路線を1日1往復から週5往復へと減便する予定。一方で、14年6月にはダラス・上海とダラス・香港路線を開設している。

・ユナイテッド航空は14年10月に羽田・サンフランシスコ路線を開設したものの、1月と3月に成田・シアトル路線と成田・バンコク路線を廃止。15年夏には中国路線を増強する計画だ。

こうした状況に対し、日本の旅行会社の幹部は「円安の影響で米国人が日本旅行により興味を示しているが、路線の減少はこうした得がたいチャンスに水を差す可能性がある」と危惧している。

【ユナイテッド】UAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

【2014/2013年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2014年	2013年	前年比 2014/2013
営業収入合計 Total Operating Revenues	38901	38279	+1.6%(+622)
(幹線旅客) Mainline Pax	26785	25997	+3.0%
(地方路線) Regional Pax	6977	7125	-2.1%(-148)
(貨物) Cargo	938	882	
(その他) other	4201	4275	
営業経費合計 Total Operating Expenses	36528	37030	-1.4%(-502)
(燃料等) Aircraft Fuel	11675	12345	-5.4%(-670)
(人件費等) Salaries and related costs	8935	8625	+3.6%
(整備等) Maintenance and outside repairs	1779	1821	
(運航委託費) Regional capacity purchase	2344	2419	-3.1%(-75)
(販売経費) Distribution expenses	1373	1390	
(減価償却) Depreciation and amortization	1679	1689	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	2274	2090	
(機材リース) Aircraft rent	883	936	
(特別課金) special charges	443	520	-77
(その他の支出) other operating expenses	5143	5195	
営業利益 Operating Income	2373	1249	+90.0%(+1124)

運航外損益 Total nonoperating income (expense)	-1245	-710	
(支払利息) Interest expense	-735	-783	
(利息の元金繰入) Interest capitalized	52	49	
(利子所得) Interest income	22	21	
(雑費) Miscellaneous, net	-584	3	-587
税引前損益 Income (loss) before income taxes	1128	539	
(所得税) Income tax expense (benefit)	-4	-3	
		2	
純利益/損失 Net Income (loss)	1132	571	+98.2%

〈2014年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・収入が+622百万ドル、支出が-502百万ドル、そのまま営業利益+1124百万ドルになっている。
- ・コスト削減で大きいのは燃油費-670百万ドル(前年比-5.4%)。
- ・地域航空リージョナルへの地方路線の運航委託を減らしたが、収入-148と費用-75が相殺されている。

【2014/2013「1-12月期」運送実績】

UAL	2014	2013	前年比
Passengers (thousands) 乗客数	138029	139209	-0.8%
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	246021	245354	+0.3%
Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	205559	205167	+0.2%

《2014第3四半期》(7-9月)

★ユナイテッド航空 7-9月期決算、純利益11億ドル 旅客、貨物とも好調、過去最高益を更新(ウイングデイリー141104)

ユナイテッド航空(UAL)が発表した2014年第3四半期(7-9月)決算は、旅客、貨物収入が堅調に推移したことや営業費用の減少などにより、特別費用を除いた純利益が前年同期比99%増となる11億ドルとなり、四半期としては過去最高益となった。特別費用1億5100万ドルを含む四半期純利益は9億2400万ドルだった。

同社の7-9月期の営業収入は、3.3%増の106億ドルとなった。旅客収入は4.4%増の93億1400万ドル。イールドは4.1%上昇。旅客単位収益(PRASM)は3.9%上昇した。

太平洋路線の旅客収入は2.9%増の13億2600万ドル、旅客単位収益は0.2%増、イールドは1.8%上昇した。貨物収入は需要回復に伴う輸送量の増加により、19.1%増の2億3700万ドル、その他の収入は外部にジェット燃料を販売する契約を打ち切ったため、8.9%減の10億ドルだった。また、これに伴い外部業務委託費用が減少している。

営業費用は特別項目を含めて、3.6%減に相当する3億4800万ドルの削減となった。

《2014第2四半期》(4-6月)

★ユナイテッド航空、第2四半期の純利益68.2%増 米国内線・中南米路線好調、10億ドル自社株買い(ウイングデイリー140804)

ユナイテッド航空(UAL)の4-6月期(第2四半期)決算は、特別項目を含む純利益が前年同期比68.2%増の7億8900万ドルに増加した。米国内線や中南米路線が好調に動き、全体の旅客収入が3.6%増の89億8100万ドルに増加。旅客収入を含む全体の営業収入も、3.3%増の103億2900万ドルと増収だった。一方でコスト削減にも力を入れ、営業費用を2.1%増の94億2300万ドルに抑制した。

同航空はまた、今後3年以内に、7月23日の終値に基づく同航空株式時価総額のおよそ6%に相当する10億ドルの自社株買いを実施すると発表した。加えて第2四半期中には、6200万ドルを投じ、約150万株の普通株に転換される予定だった転換社債を償還した。

同期の特別費用を除く純利益は51%増の9億1900万ドルだった。特別費用には1億3000万ドルを計上した。有効座席マイル当たりの連結旅客収入(PRASM)は3.7%増、イールドは3.0%増、座席供給量(ASMs)は0.1%減、有償旅客マイル(RPMs)は0.6%増で、連結搭乗率は0.4ポイント増の85.3%だった。

日本路線を含む太平洋路線単体の旅客収入は、0.3%減の11億9000万ドルだった。PRASMは2.6%減、イールドは0.8%減。ASMsは2.4%増だった。

《2014第1四半期》(1-3月)

★UAL1Q決算、特別費用除く純損失4億8900万ドル 1-2月の悪天候影響、赤字幅が約2億ドル拡大(ウイングデイリー140509)

ユナイテッド航空(UAL)の14年度第1四半期決算は、特別費用を除く純損失4億8900万ドルを計上した。1・2月の悪天候の影響などで、前年同期から赤字幅が約2億ドル拡大した。特別費用を含む純損失は6億900万ドルだった。

営業収入は前年同期比0.3%減の87億ドル、連結旅客収入は2.3%減の74億ドルだった。連結PRASMと連結イールドは共に2.0%減だった。同航空は、「売上の鈍化を認識しており、これを打開するために必要

な手段を講じている」と説明している。なお、旅客あたりの付帯収入は7.6%増え、21ドルを上回った。連結座席供給量（ASMs）と連結有償旅客マイル（RPMs）はそれぞれ0.3%減少、連結ロードファクターは前年並みの81.1%だった。

【デルタ】DAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★デルタ航空、1-3月期は利益3.5倍増—国際線縮小へ（ウォールストリートジャーナル20150416）
米デルタ航空が15日発表した1-3月期（第1四半期）決算は、原油安が奏功して利益が予想を上回る3.5倍に増加した。併せて、ドル高とエネルギー価格の下落による悪影響に対応するため、国際線の輸送能力を今冬に3%縮小する計画を明らかにした。

1-3月期純利益は7億4600万ドル（前年同期は2億1300万ドル）、1株利益は0.90ドル（同0.25ドル）。税関連の影響など特別項目を除く1株利益は0.45ドルだった。売上高は5%増の93億9000万ドルとなった。

★デルタ航空、国際線不振で座席利用率が0.9ポイントダウンの80.3%…2月（レスポンス20150311）
デルタ航空は、2月の輸送・財務実績を発表した。

旅客輸送人数は前年同月比6.7%増の1199万2657人と順調だった。座席利用率は前年同月から0.9ポイントダウンの80.3%だった。このうち、米国内線が横ばいの83.0%、国際線が2.5ポイントダウンの76.2%だった。国際線は大西洋線が4.4ポイントダウン、中南米線も2.1ポイントダウンした。

ユニットレベニュー（1供給座席マイル当たりの旅客収入、PRASM）は、為替影響により国際線が1.5ポイント減となったことから、前年に悪天候の影響で上昇したユニットレベニューから0.5ポイントマイナスとなり、同1.5%減となった。国際線ユニットレベニューが低下した分の一部を、堅調な米国内線、法人需要が相殺した。

全路線網のキャパシティ（供給座席マイル）は、悪天候による影響があった前年と比べて2ポイント増えた分を含め、全体で同6.3%増えた。

2月の幹線のコンプライションファクター（運航の完了・達成率）は2ポイントアップの97.5%、定時到着率（到着予定時刻から14分以内の到着）が78%だった。

★デルタ航空1月太平洋路線4.2%減、利用率81.6%（ウイングデイリー150209）

デルタ航空（DAL）の1月の日本発着路線を含む太平洋路線有償旅客マイルは前年同月比4.2%減の197万7934千人マイル、ロードファクターは3.7ポイント減の81.6%だった。

DAL全体の有償旅客マイルは3.6%増の1501万4372千人マイル、ロードファクターは2.0ポイント減の79.2%だった。全輸送旅客数は5.2%増の1255万7351人、1供給座席マイル当たりの旅客収入（PRASM）は前年同月比で3.5%減少した。米国内路線は好調に推移したものの、ユーロ安と円安の影響を受け、国際線の旅客収入が悪化したことが影響した。

★デルタ航空、10-12月期赤字転落—燃料ヘッジで巨額の損失（ウォールストリートジャーナル0121）

米デルタ航空が20日発表した2014年10-12月期（第4四半期）決算は赤字に転落した。デルタは10-12月期の燃料費が前年同期に比べ3億4200万ドル（約405億円）減少したが、燃料価格の高騰に備えたヘッジ取引が裏目に出て、12億ドルの評価損を計上した。

★デルタ航空、2014年太平洋線利用率83.6%

全路線の輸送旅客数は4.1%増加（ウイングデイリー150108）

デルタ航空（DAL）が発表した2014年の日本路線を含む太平洋線輸送実績は、有効座席マイル（ASM）が前年比0.1%増減、有償旅客マイル（RPM）が1.2%減となり、ロードファクターは0.8ポイントマイナスの83.6%だった。全路線合計の通年輸送旅客数は、前年比4.1%増の1億7135万30人。

12月単月の太平洋路線輸送実績は、ASMが前年同月比2.5%減、RPMが3.9%減となり、ロードファクターは1.3ポイント増減の84.9%だった。12月の全システムの旅客単位収入（PRASM）は、感謝祭とクリスマスの日並びにより休暇旅行の一部が前後の月にまたがったことなどより4.5%減少した。

【2014/2013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	2013年	前年比 2014/2013
営業収入合計 Total Operating Revenues	40362	37773	+7.0% (+2589)
（幹線旅客） Mainline Pax	28688	26534	
（地方路線） Regional Pax	6266	6408	-142
（貨物） Cargo	934	937	
（その他） other	4474	3894	
営業経費合計 Total Operating Expenses	38156	34373	+11.0% (+3783)
（燃料等） Fuel and related taxes	11668	9397	+2271
（人件費等） Salaries and related costs	8120	7720	

(地方路線委託燃費) Regional carrier expense, fuel	1844	2067	-223
(地方路線委託ほか) Regional carrier expense, other	3393	3602	-209
(整備等) Maintenance and outside repairs	1828	1852	
(販売経費) Commissions and other selling expenses	1700	1603	
(委託サービス) Contracted services	1749	1665	
(減価償却) Depreciation and amortization	1771	1658	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	1442	1410	
(旅客サービス) pax service	810	762	
(利益分配) Profit sharing	1085	506	+579
(機材リース) Aircraft rent	233	209	
(再編成/その他) restructuring and other items	716	402	+314
(その他) other	1797	1520	
営業利益 Operating Income	2206	3400	-35.0%(-1194)
その他の経費 other expense, net	-1134	-873	
(支払利息) interest expense, net	-591	-698	
(負債割引償却) amortization of debt discount, net	-59	-154	
(負債償却損失) loss on extinguishment of debt	-268		
(雑勘定) miscellaneous, net	-216	-21	
税引前利益 Income before income taxes	1072	2527	-1455
(所得税) income tax(provision)benefit	-413	8013	
純利益 Net income	659	10540	-9881

【2014年度(1-12月)決算の特徴】

- ・収入は+2589百万ドル(+7.0%)だが、支出が+3783百万ドル(+11.0%)あり、営業利益は-1194百万ドル(-35.0%)となっている。
- ・コスト増で大きいのは燃油費+2271百万ドルで、ヘッジ損が12億ドルと報道されている。
- ・地域航空リージョナルへのローカル運航委託を減らし、減収-142を上回る費用削減-432となっている。
- ・営業外では負債償却損失(loss on extinguishment of debt)-268百万ドルが目立つ。
- ・結果、純利益は659百万ドルと、大きく前年を下回った。(前年比-9881百万ドル)

【2014/2013「1-12月期」運送実績】

DAL	2014	2013	前年比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	239676	232740	+3%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	202925	194988	+4%

★デルタ航空、日本路線縮小 円安で収支が悪化 (日経 20141216)

【ニューヨーク】米デルタ航空は2015年に北米路線を含む日本発着路線の運航規模を15%減らす。円安・ドル高で路線収支が悪化しており、機材を小型化するなどして採算の適正化を図る。一方で、北米と中国などアジアを直接結ぶ路線の規模は拡張する。急速に進行する円安・ドル高をきっかけに、海外航空会社の日本離れが進む可能性が出てきた。

今回の縮小計画の中には、既に今年10月下旬から実施している成田―香港線の運休なども含まれているという。今後の規模縮小については「どの路線が対象になるのか運航状況を踏まえて見極めていきたい」。一方、デルタは北米から韓国や中国を結ぶ路線を増やすことで、日本以外のアジア直行便の規模を10~15%増やす方針だ。デルタは「成田はアジアのハブ空港の位置づけは変わらない」としているが、北米とアジアを結ぶ乗り継ぎ拠点として、韓国・仁川や中国・北京などの存在感が高まりそうだ。

★デルタ、米国内線などが好調で座席利用率1.2ポイント増の80.6%…11月 (レスポンス 2014.12.10)

デルタ航空は、11月の輸送実績を発表した。輸送旅客人数は前年同月比5.9%増の1327万1993人と順調だった。座席利用率は前年同月より1.2ポイント上回って80.6%と8割台となった。米国内線が3.4ポイントアップの82.1%となったが、国際線が2.5ポイントダウンの78.1%となった。中南米線、大西洋線、太平洋線ともに利用率がダウンした。11月の供給座席マイル当たりの旅客収入(PRASM)は、米国内線、特にアトランタとシアトル線が好調だったことに加え、年間で最も旅行需要の高い日となる感謝祭(サンクスギビング)の祝日が11月にあることから、前年同月比で4.5%増加した。感謝祭の休暇中、デルタ航空の運航便数は2万8000便以上、旅客数は260万人以上となった。

11月の幹線のコンプライアンスファクターは99.9%、定時到着率(到着予定時刻から14分以内の到着)が86.6%となった。

有償旅客マイルは同5.0%増の148億5644万7000人マイルだった。米国内線が好調だったほか、国際線の中南米線が伸びた。太平洋線は同3.3%減と落ち込んだ。

《2014 第 3 四半期》(7-9 月)

★デルタ航空、大幅増益…税引前利益が前年同期の約 3.5 倍 2014 年 7-9 月期決算 (レスポンス 141022)
 デルタ航空が発表した 2014 年 第 3 四半期 (7-9 月期) 業績は、特別項目を除く税引き前利益が前年同期と比べて約 3.5 倍の 6 億ドルと大幅増益となった。

特別項目を除く純利益は 10 億ドルとなり、営業利益率は 15.8%だった。

営業収益は、法人向けと米国内線の売上が堅調に推移し、前年同期比 7%増となった。輸送容量 (キャパシティ) は 3.2%増加し、輸送量が 3.7%上昇した。

旅客収益は、同 6%増の 97 億 7600 万ドルとなった。ユニットレベニュー (1 供給座席マイル当たりの旅客収入) は、2.4%上昇した。座席関連のプロダクトの改善やその他の商品販売により、売上が前年同期比で 5000 万ドル弱改善した。

貨物収益は、貨物のイールドと輸送量がともに上昇し、同 7%増となった。その他収益は、共同事業 (ジョイントベンチャー) とスカイマイルの収益、第三者の精油売上が牽引し同 15%増となった。

特別項目を含む GAAP 会計基準では、税引き前利益は 5 億 7900 万ドル、営業利益率が 7.5%、純利益が 3 億 5700 万ドルだった。

業績には、3 億 8400 万ドルのプロフィット・シェアリング (財務目標達成への従業員の貢献を評する利益分配) 費用が含まれ、年初からのプロフィット・シェアリングは、発生ベースで累計 8 億 2300 万ドルとなった。

今期のフリーキャッシュフローは 9 億 1000 万ドルだった。

デルタ航空のエドワード・バステリアン社長は「第 4 四半期に向けて、全体的な収益環境は引き続き堅調で、ユニットレベニューを 0~2%増を見込んでいる。次の四半期も引き続き、売上増、利益率拡大、良好なフリーキャッシュフローの実現に向けて順調に進んでいる。長期的に見ると、国際線ネットワークが利益率向上の最大の機会となると予想し、太平洋路線網の再編、大西洋路線の輸送容量の再調整、中南米路線網への投資利益の回収を進めている」と述べている。

《2014 第 1 四半期》(1-3 月)

★DAL1Q 決算、純利益 2 億 8100 万ドルで増収増益 国内線・中南米路線好調、悪天候影響を相殺 (ウイングデイルー140509)

デルタ航空 (DAL) の 14 年度第 1 四半期決算は、特別項目を除く純利益が 2 億 8100 万ドルを計上し、前年同期を 1 億 9600 万ドル上回り増収を記録した。今期は 1-2 月の悪天候で大幅な欠航が発生したが、米国内線と中南米路線の旅客収益が増加し業績を押し上げた。税引き前利益は 4 億 4400 万ドルで、前年から 3 億 6300 万ドル増加した。

今期は 1-2 月の悪天候で、2013 年通年の天候による欠航便数の倍にあたる 1 万 7000 便以上を欠航し、売上が 9000 万ドル、税引き前利益が 5500 万ドル減少した。一方で、当期の営業収益は 5%増の 4 億 1600 万ドル、旅客収益も 5%増の 3 億 5700 万ドルを確保した。イールドは 1.3%増、旅客単位収益 (PRASM) は 3.2%増だった。

路線別の旅客収益は、大西洋路線が 1.0%減、太平洋路線が 5.3%減と落ち込んだが、米国内線が 9.4%増の 37 億 3400 万ドル、中南米路線が 18.1%増の 6 億 5500 万ドルとそれぞれ大幅に増加した。

米国内線は PRASM が 7.4%増、イールドが 5.3%増、輸送容量が 1.8%増だった。中南米路線は PRASM が 0.1%減、イールドも 1.6%低下したが、輸送容量を 18.3%増と大幅に増やした。日本路線を含む太平洋路線は PRASM が 5.0%減、イールドが 5.4%減、輸送容量が 0.3%減だった。

旅客収益・貨物収益以外の収益も、ヴァージンアトランティック航空 (VIR) など他社との共同事業とマイレージプログラム「スカイマイル」の増収に牽引され 8%上昇した。

【アメリカン】AMR・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★アメリカン航空、10-12 月期利益は原油安で予想上回る (ウォールストリートジャーナル 150128)

米アメリカン航空グループが 27 日発表した 2014 年 10-12 月期 (第 4 四半期) 決算は、原油安が奏功して予想を上回る利益となった。だがベネズエラからの送金に係るコストが利益を抑制した。

アメリカンをはじめとする航空会社は、原油価格の急落による恩恵を受けている。10-12 月期の営業費用は燃料費が 17.3%減少したことで、4.1%減の 93 億ドルとなった。

だが US エアウェイズとの合併・統合に伴う費用 (2 億 8000 万ドル) を含む特別費用が 5 億 0700 万ドルに膨らんだ。

【2014/2013 年間決算対比】(1-12 月)

注: AAL は US Airways と合併し前年比が大幅に増えているので、利益性に注目を。

《アメリカン航空》(単位: 百万ドル)	2014 年	2013 年	前年比 2014/2013
営業収入合計 Total Operating Revenues	42650	26743	+15907
(幹線旅客) Mainline Pax	30802	20218	
(地方路線) Regional Pax	6322	3131	

(貨物) Cargo	875	685	
(その他の収入) other revenues	4651	2709	
営業経費合計 Total Operating Expenses	38401	25344	+13057
(燃料等) Aircraft Fuel	10592	7839	
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	8508	5460	
(整備等) Maintenance, materials and repairs	2051	1260	
(販売手数料等) selling expense	1544	1158	
(運航委託燃油費) Regional expenses fuel	2009	1120	
(運航委託その他) Regional expenses other	4507	2206	
(減価償却) Depreciation and amortization	1295	853	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	1727	1152	
(機材リース) Aircraft rentals	1250	768	
(特別課金) Special item, net	800	559	
(その他の支出) Other operating expenses	4118	2969	
営業損益 Operating Income(loss)	4249	1399	+2850
運航以外損益 total non-operating expense, net	-1037	-924	
(利子所得) Interest income	31	20	
(支払利息) Interest expense, net	-887	-856	
(その他) other, net	-181	-88	
更正項目前損益 Income(loss) before reorganization items, net	3212	475	
更正項目 Reorganization items, net		-2655	
税引前損益 Income(loss) before income taxes	3212	-2180	
(所得税) Income tax (benefit)	330	-346	
純損益 Net income(loss)	2882	-1834	+4716

《2014年度(1-12月)決算の特徴》

- ・合併後、収入増+15907百万ドルに対し、費用増+13057百万ドルが、そのまま利益増+2850百万ドルとなっている。
- ・営業外損益では、前年-2655百万ドルあった更正項目(Reorganization items, net)がなくなっている。

【2014/2013「1-12月期」運送実績】

AAL	2014	2013	前年比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	265657	259914	+2.2%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	217870	215541	+1.1%

《2014第3四半期》(7-9月)

★米アメリカン航空、第3四半期は87%増益 燃料費減が寄与(ロイター141024)

[23日 ロイター] - 世界最大の航空会社、米アメリカン航空グループが23日発表した第3・四半期決算は純利益が87%急増し、市場予想を上回った。燃料費の減少が寄与した。

利益は9億4200万ドル。前年同期は合併前のアメリカン航空とUSエアウェイズ両社を合わせた純利益が5億0500万ドルだった。

特別項目を除く1株利益は1.66ドルと、トムソン・ロイター・エスティメーツのまとめたアナリスト予想1.63ドルを上回った。

同社の株価は約2.5%上昇した。

売上高は4.4%増の111億ドル。市場予想は111億5000万ドルだった。

営業経費は3.5%増の99億ドル。

燃料費は1.3%減少した。

航空業界の主要な売上高指標とされるユニットレベニュー(1座席マイル当たりの旅客収入)は14.12ドルと、前年から1%増加した。

業績見通しは示されなかったものの、ダグ・パーカー最高経営責任者(CEO)は声明で、第4・四半期および通年利益が過去最高に達すると予想した。

《2014第2四半期》(4-6月)

★AAグループ2Q、2社合算の純利益が過去最高に 1980年以降初の配当決定、合併の成功アピール(ウイングデیلیー140729)

アメリカン航空グループ(AAG)の4-6月期(第2四半期)決算は、特別項目を除く純利益が前年同期比114%増の15億ドルとなり、AMRコーポレーションとUSエアウェイズ・グループ2社合算の業績(非GAAPベース)で過去最高を計上した。これを受け、8月4日現在の登録株主に1株あたり10セントの配当を決定した。アメリカン航空(AAL)として、1980年以降初めて現金配当を実施する。

特別項目を含めた純利益も 8 億 6400 万円と、2 社合計の四半期純利益では過去最高だった。AAG のダグ・パーカー CEO は、「合併は順調なスタートを切った。商品の大幅な改善、機材リニューアル、会社統合のための資金を負担しながら配当などの資金分配プログラムを導入できることは、合併の成功をさらに証拠立てるもの」とアピールした。

AAG は昨年 12 月、AMR と US エアウェイズ・グループが経営統合し発足した。同期は特別項目に総額 5 億 9200 万ドルを計上したが、これには合併統合費用 1 億 6300 万ドルも含まれている。

同期の 2 社の連結売上高は 10.2% 増の 114 億ドルだった。連結有効座席マイル (ASM) は 3.1% 増で、連結旅客単位収益 (PRASM) は 5.9% 増、連結イールドは 6.5% 増だった。連結営業経費は 7.0% 増の 100 億ドルで、単位経費 (CASM) は、主要路線の ASM を 3.5% 増強したため 3.9% 増の 13.61 セントに増加。燃油費と特別費を除く主要路線の CASM は 2.2% 増の 8.55 セント、地域路線 CASM は 5.2% 増の 15.80 セントだった。同期は 21 機の航空機を新たに導入した。路線展開では、シャーロット発着のバルセロナ線、ブリュッセル線、リスボン線、マンチェスター線に季節便を運航。さらにダラス・フォートワース発着で上海線に新規就航した。米国内線およびカナダ線では、ダラス・フォートワース、シカゴ・オヘア、ロサンゼルス、シャーロット、フィラデルフィア、フェニックスの各ハブ空港から計 12 本の新規路線を発表した。

また、合併にともないワンワールド・アライアンスに加盟した US エアウェイズ (AWE) が、AAL と共に、ブリティッシュ・エアウェイズ (BAW)、イベリア航空 (IBE)、フィンエアー (FIN) との間に大西洋路線の共同事業への業務提携契約を締結した。AWE はまた、BAW と IBE、エア・ベルリン (BER) とコードシェアも開始した。

AAL と AWE の 2 社間でもハブ間の運航を調整し、2 社の路線網を統一したほか、マイレージプログラムなどの特典も統一した。

《2014 第 1 四半期》(1-3 月)

★AA グループ、1Q は 4 億 8000 万米ドルの純利確保 前年同期から 7 億 7700 万米ドル改善、黒字転換 (ウイングデイリー140509)

アメリカン・エアラインズ・グループ (AAG) の 14 年度第 1 四半期決算は、4 億 8000 万米ドルの純利益を計上した。AAG は昨年 12 月、アメリカン航空親会社の AMR コーポレーションと US エアウェイズグループが合併して発足した。前年同期の 2 社合算の非 GAAP ベースの決算は 2 億 9700 万米ドルの純損失を計上していたが、今年度の第 1 四半期は 7 億 7700 万米ドル改善した。

純特別クレジットを除く純利益は 4 億 200 万米ドルで、前年同期の 2 社合計の 6200 万米ドルから 3 億 4000 万米ドル改善。また、当期の純特別クレジットを除く税引き前利益率は 4.1% で、前年同期から 3.6% 改善した。純特別クレジットには、ロナルド・レーガン・ナショナル空港のスロット返却にともなう収益などが含まれる。

2 社合計の売上高は 5.6% 増の 100 億米ドル、営業経費は 0.3% 減の 93 億米ドルだった。有効座席マイル (ASM) は 2.0% 増で、連結ベースの ASM あたりの乗客売上高 (PRASM) は 2.9% 増の 13.67 セントだった。今期は機材のリニューアルを進め、ニューヨーク (JFK)、ロサンゼルス (LAX)、サンフランシスコ (SFO) 間の路線に 12 機の A321T 型機を導入した。さらに A330-200 型機 1 機、B737-800 型機 5 機、B777-300 型機 1 機を新たに受領した。また、B767-300 型機と B777-200ER 型機のビジネスクラスを通路に直接出入り可能なライフラットシートに改装する計画を発表した。

【ルフトハンザ】LH・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★独ルフトハンザがコスト削減継続、競争激化で (ロイター 2015/3/12)

[フランクフルト 12 日 ロイター] ドイツの航空大手ルフトハンザは 12 日、航空各社との競争は激化しており、今後もコスト削減が必要との見方を示した。

ジャーマンウイングスとルフトハンザを含む中核部門の 2014 年の利益は、約 11% 減の 2 億 5200 万ユーロ (2 億 6600 万ドル) となった。

同社は欧州市場では格安航空会社に押され、長距離路線ではエミレーツ航空やトルコ航空などとの競争が激しくなっている。

シモーネ・マンネ最高財務責任者 (CFO) は「一段の措置が必要なことは明確だ」と語った。

2012-14 年の間に行ったリストラにより確保した 25 億ユーロの利益は、航空料金の値下げやコスト上昇が帳消しにした。

2015 年の利払い・税引き前利益 (EBIT) は 15 億ユーロ超と、2014 年の 12 億ユーロから増加すると予想。

また、2015 年には 29 億ユーロの投資を行う計画を明らかにした。

2015 年の燃料コストは 60 億ユーロと、前年の 68 億ユーロから減少すると見込んでいる。

★ルフトハンザ、配当停止を発表—14 年通期は赤字に転落 (ウォールストリートジャーナル 150221)

【フランクフルト】ドイツの航空大手ルフトハンザは 20 日、配当を停止する方針を明らかにした。併せて発表した 2014 年 12 月期の暫定通期決算は、情報技術 (IT) 部門の売却、年金負担の増加、燃料ヘッジに

係る引当金が響き、純損益が赤字に転落した。

13年12月期の1株当たり配当金は0.45ユーロ（約60円）だった。ルフトハンザは昨年10月、金利変動やIT部門の売却を理由に減配を余儀なくされる可能性がある」と指摘していた。

14年12月期の通期純損益は7億3200万ユーロの赤字に...

★ルフトハンザ、2015年の事業計画案承認 機材のリニューアルや長距離LCC参入へ
(ウイングデイリー20141216)

ルフトハンザ・グループは12月3日に監査役会を実施し、2015年の事業計画案を承認した。「ニュールフトハンザプレミアムクオリティ」として、機材の新規投入やリニューアルに取り組む。また、LCC関連の戦略として、グループ会社のユーロウイングスを核として、欧州内路線の拡充に取り組む。また、ドイツとトルコを拠点を持つ航空会社サンエクスプレスと提携し、大陸間LCC路線の運航に参入する。第1弾として米国・フロリダ州、南アフリカ、インド洋地域の就航を計画している。

新規機材の投入については、旅客部門ではA380型2機と747-8型機4機を投入することをはじめ、短・中距離用A320型を10機を投入する。また、ルフトハンザカーゴには777F型機1機を投入する。

機材リニューアルについては、第1四半期にルフトハンザ・ドイツ航空の全長距離用機材に新ファーストクラスを、第2四半期に新ビジネスクラスを、第3四半期にはプレミアムエコノミークラスの導入を完了する。

LCC関連事業については取締役会が提案した「ウイングスコンセプト」を承認した。新プランはユーロウイングスが核となり事業展開する。ルフトハンザのハブ空港であるフランクフルト、ミュンヘン以外の発着便については子会社のジャーマンウイングスに業務移管する。また、ユーロウイングスのネットワークにドイツ国外の拠点による新路線を就航する。ユーロウイングスによる欧州内路線の使用機材は現在、CRJ900型機を23機使って運航しているが、2017年までにこれをすべてA320型機に切り替える。

このほか、サンエクスプレスと提携し、大陸間長距離路線に参入する。長距離路線はユーロウイングスのブランドで展開し、乗務員はサンエクスプレスのスタッフで構成する。最初の運航路線として、フロリダ、南アフリカ、インド洋地域を予定している。使用機材は当初A330-200型3機を使って運航するが、将来的には7機まで増やす計画だ。

また、監査役会ではルフトハンザ・グループの経営に関わる意思決定において使用する主要金融指標をこれまでの「現金付加価値(CVA)」に代わり、「資本コスト差引後利益(EACC)」と「投下資本利益率(CVA)」の指標を使うことが決まった。

★ルフトハンザ、来年の配当性向引き下げ (ウォールストリートジャーナル141211)

ドイツの航空最大手ルフトハンザは10日、2015年から配当性向を引き下げ、配当の算出基準になる利益を変更すると明らかにした。

ルフトハンザは、来年からEBIT(利払い前・税引き前利益)の10~25%を配当として株主に支払うと述べた。今年いっぱい適用される現行の配当政策では、配当は営業利益の30~40%。

同社は、保有機の減価償却年数を12年から20年に変えたため今年と来年の利益が膨らむとして、配当の算出に一層適した数字に切り換えると説明した。同社は保有機の残存簿価も購...

★ルフトハンザ、2014通期営業利益見通しを下方修正 (ウォールストリートジャーナル140611)

ドイツの航空大手ルフトハンザは11日、2014年12月期の営業利益を下方修正した。労働組合のストが響いたほか、旅客、貨物の両部門で増収率が予想を下回っているという。同社は今回、14年12月期の特別損益を含めた営業利益が約10億ユーロ(約1400億円)、特別損益を除くと約13億ユーロになるとの見方を示した。

【2014/2013「1-12月期」決算対比】

LUFTHANSA Group (単位: 百万ユーロ)	2014	2013	前年比 2014/2013
Total revenue 総収入	30011	30027	-0.1%(-16)
Of which traffic revenue うち航空運送収入	24388	24568	-0.7%(-180)
Total operating expenses 営業費用	31409	31377	+0.1%(+32)
Fuel 燃油費	6751	7115	-364
Fees and charges 料金チャージ	5265	5167	
Operating lease リース費用	52	94	
Staff costs スタッフコスト	7335	7356	-1
Depreciation 減価償却	1512	1767	-255
Sales commissions paid to agencies 販売代理店経費	22	366	
Indirect staff costs and external staff 間接外部スタッフ	955	897	
Rental and maintenance expenses レンタル保守経費	826	791	
Operating result 営業結果	954	699	+255
EBIT 利払い税引き前利益	459	892	-433

EBITDA 利払い税引き前減価償却前利益	1990	2670	-680
Net profit(loss) 損益	55	313	-258

〈2014「1-12月期」決算の特徴〉

- ・ 運送実績は前年比2%程度プラスであり、減収増益の結果となっている。
- ・ 主なコスト削減は、燃油費-364百万ユーロと、減価償却-255百万ユーロである。

【2014/2013「1-12月期」運送実績】

Lufthansa Group	2014	2013	前年比 2014/2013
Passengers carried(thousands) 乗客数	105988	104593	+1.3%
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	268105	262682	+2.1%
Revenue seat-kilometres(millions) 有償座席キロ	214641	209652	+2.4%

【2014/2013「1-12月期」LHグループ収入対比】

Lufthansa Group Revenue 収入	2014	2013	前年比 2014/2013
Lufthansa Passenger Airlines	17098	17302	-204
SWISS	4223	4241	-18
Austrian Airlines	2069	2069	0

【2014/2013「1-9月期」決算対比】注：1ユーロ 148円(2014.12.15)

LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ)	2014	2013	前年比 2014/2013
Total revenue 総収入	22624	22767	-0.6%(-143)
Of which traffic revenue うち航空運送収入	18460	18664	
Total operating expenses 営業費用	23271	23712	-1.9%(-441)
Staff costs スタッフコスト	5455	5468	
Depreciation 減価償却	1062	1425	-363
Fuel 燃油費	5180	5449	-269
Operating result 営業結果	849	663	+186
EBIT	844	616	
EBITDA	1907	2043	
Net profit(loss) 損益	482	247	

〈2014「1-9月期」決算の特徴〉

- ・ 減収増益となっているが、運送実績は前年比プラスの結果となっている。
- ・ 主なコスト削減は、燃油費-269百万ユーロと、減価償却-363百万ユーロである。

【2014/2013「1-9月期」運送実績】

Lufthansa Group	2014	2013	前年比 2014/2013
Passengers carried(thousands) 乗客数	81152	79784	+1.7%
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	204403	200056	+2.2%
Revenue seat-kilometres(millions) 有償座席キロ	164832	160650	+2.6%

【IAG/BA】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★欧州航空、明暗分かれる＝IAGは純利益8倍―14年決算（時事通信 2015/3/12）

【ロンドン時事】欧州航空大手3社の2014年決算が12日、出そろった。乗客増や原油安などが寄与し、英・スペイン系インターナショナル・エアラインズ・グループ（IAG）は純利益が前年比8倍に増加。一方、格安航空との競争や従業員のストライキに苦しんだ独ルフトハンザや仏・オランダ系エールフランスKLMは低迷し、明暗が分かれた。

★航空大手IAGが2015年営業利益予想引き上げ、収容能力拡大で（ロイター 2015/2/27）

[ロンドン 27日 ロイター] 英ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)の親会社インターナショナル・エアラインズ・グループ(IAG)は、2015年の営業利益見通しを22億ユーロとし、従来の18億ユーロから引き上げた。燃料費の低下と収容能力の拡大が要因。2014年の営業利益は前年比81%増の13億9000万ユーロと、市場のコンセンサス予想の13億7300万ユーロを若干上回った。

IAGは、北大西洋地域の堅調な旅行需要や傘下のスペイン・イベリア航空の黒字回復を背景に、昨年10月に2014年の業績予想を上方修正していた。

同社はスペインの格安航空会社(LCC)ブエリングも保有しており、現在はアイルランドの航空会社エアリングスの買収を目指している。

★カタール航空 IAG の株式 9.99%取得 (日刊カーゴ 150202)

カタール航空 (QTR) は 30 日、ブリティッシュ・エアウェイズ、イベリア航空を傘下に持つ国際・エアラインズ・グループ (IAG) の株式 9.99% を取得したと発表した。

【2014/2013 「1-12 月期」 運送実績】

IAG グループ	2014	2013	前年比 2014/2013
Available seat-kilometres (millions) 有効座席キロ	251931	230573	+9.3%
Revenue pax-kilometres (millions) 有償人キロ	202562	186304	+8.7%

【2014/2013 「1-12 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) 1 ユーロ 148 円 (2014.12.15)	2014	2013	前年比 2014/2013
Total Revenue 営業収入	20170	18675	+1495
Passenger 乗客	17825	16264	
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	18780	17905	+875
Employee costs 従業員コスト	4325	4123	+202
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	1196	1006	+190
Aircraft operating lease costs 機材リース費用	551	482	+69
Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費	5987	5951	+36
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1276	1237	
Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費	1555	1422	
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2063	1932	
Selling costs 販売経費	859	785	
Currency differences 為替	41	45	
Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト	927	922	
OPERATING PROFIT 営業利益	1390	770	+620
Tax 税	-238	-57	
PROFIT AFTER TAX for the year 税引後利益	868	430	+438

〈2014 「1-12 月期」 決算の特徴〉

- ・約 9%、前年より運送実績を伸ばした分が営業収入+1495 百万ユーロ増になっている。
- ・支出では減価償却+190 百万ユーロ増や、リース機材費+69 百万ユーロ増に現れている。
- ・結果、営業利益は前年比+620 百万ユーロ増の、1390 百万ユーロと好調であった。

★BA 親会社がエアリングスに買収提案、拒否される (ウォールストリートジャーナル 20141219)

【ロンドン】英国の航空大手ブリティッシュ・エアウェイズ (BA) の親会社国際・コンソリデーター・エアラインズ・グループ (IAG) は 18 日、アイルランドの航空会社エアリングスに買収を提案したが、同社の取締役会に拒否されたと発表した。

IAG は発表文で、「今後さらなる提案をするか、何も確実なことは言えない」と述べた。

★IAG、配当実施へ方針発表—2015 年業績予想は据え置き (ウォールストリートジャーナル 141107)

英ブリティッシュ・エアウェイズ (BA) を擁する欧州航空大手国際・コンソリデーター・エアラインズ・グループ (IAG) は 7 日、2015 年 12 月期の利益予想を据え置くとともに、持続可能とする配当計画を明らかにした。

IAG は発表文で「特別損益を除いた税引き後利益に基づく 25% の配当性向を基準に、配当実施を決定する」方針を打ち出した。

【エールフランス KLM】 AirFrance-KLM

★エールフランス/KLM 航空グループの 14 年 10~12 月期決算 最終黒字に転換 (日刊カーゴ 150306)

エールフランス (AFR) /KLM 航空グループの 2014 年 10~12 月期決算は、総売上高が前年同期比 1.5% 増の 62 億 1200 万ユーロ (約 8262 億円、1 ユーロ=133 円換算)、営業損失が 6300 万ユーロ (84 億円) から 1 億 6...

★エールフランス KLM、再び業績見直し下方修正 (ウォールストリートジャーナル 20141219)

【ロンドン】仏・オランダ系航空会社エールフランス KLM は 18 日、運賃の低下や 14 日間に及んだパイロットのストを理由に、今年の利益見直しを 2 億ユーロ (約 292 億円) 下方修正した。

欧州最大の航空会社である同社は年初には今年の EBITDA (利払い・税引き・償却前利益) が 25 億ユーロになると予想していたが、今では 15 億~16 億ユーロにとどまるとしている。業績見直しの下方修正はこれで 3 回目。

【2014/2013 年度 (1-12 月) 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)注:1 ユーロ 148 円	2014	2013	前年比 2014/2013
CHIFFRE D' AFFAIRES 取引総額	24912	25520	-2.4%(-608)
Autres produits de l' activité 他の活動	18	10	
Charges externes 外部負担	-15791	-15997	-1.3%(-206)
Carburant avions 航空機燃料	-6629	-6897	-3.9%(-268)
Affrètements aéronautiques 航空機賃貸料	-438	-455	
Locations opérationnelles 運用賃貸料	-873	-913	
Redevances aéronautiques 航空使用料	-1840	-1839	
Commissariat 政府関連	-591	-589	
Achats de prestations en escale 寄港地での購入	-1476	-1405	
Achat et conso-entretien aéronautiques 航空維持消費購入	-1356	-1303	
Frais commerciaux et de distribution 営業費分配	-870	-852	
Autres frais 他の経費	-1718	-1744	
Frais de personnel スタッフ経費	-7316	-7482	-2.2%
Impôts et taxes 税金	-169	-186	
Amortissements 償却	-1589	-1566	
Depreciations et Provisions 低下条件	-129	-159	
Autres produits et charges 他の製品	-65	-10	
RÉSULTAT D' EXPLOITATION 営業実績	-129	+130	-259
Cessions de matériel aéronautique 航空関係譲渡	0	-12	
Cessions de filiales et participations 子会社関係譲渡	185	7	
Autres produits et charges non récurrents 他製品および非循環	695	-352	+1047
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES 運用の結果	751	-227	+978
Produits de la trésorerie 経理の成果	76	77	
Coût de l' endettement financier brut 金融債務額面コスト	-446	-481	
Coût de l' endettement financier net 金融債務正味コスト	-370	-404	
Résultat de change 変更の結果	-158	74	
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	-92	57	
Autres produits et charges financiers 他製品および財政	-68	-28	
RÉSULTAT AVANT IMPOTS DES ENTREPRISES INTÉGRÉES 統合の税 前結果	63	-528	+591
Impôts sur les résultats 税金	-209	-957	
RÉSULTAT NET DES ENTREPRISES INTÉGRÉES 統合最終実績	-146	-1485	
Quote-part dans les résultats des sociétés mises en equivalence	-39	-211	
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES 活動実績	-185	-1696	+1511
Résultat net des activités non poursuivies その他の実績	-4	-122	
RÉSULTAT DE L' EXERCICE 営業実績	-189	-1818	
Intérêts minoritaires 少数利益	-9	-9	
RÉSULTAT NET - PART DU GROUPE グループ最終実績	-198	-1827	+1629

〈2014年12月期決算の特徴〉

- ・営業収入が前年比-608百万ユーロ減で、営業費用は-206百万ユーロ減であった。
- ・主なコスト削減は燃油費-268百万ユーロ減である。
- ・航空以外の収支が改善され、結果、グループ決算は前年比+1629百万ユーロ増の-198百万ユーロの赤字となっている。

【2014/2013「1-12月期」運送実績】

	単位:百万	2014	2013	前年比 2014/2013
passagers transportés 輸送人数		77450	77328	+0.2%
Capacité(SK0) Le siège au kilomètre offert 座キロ		2707879	272416	-0.6%
Traffic(PKT) passenger kilometers of transport 旅キロ		229347	228313	+0.5%

★エールフランス、価格競争激化で業績予想を下方修正(ロイター140708)

フランスの航空大手エールフランス・KLMは、2014年の業績予想を大幅に下方修正すると発表した。下方修正幅は12%に上り、競争の激化で旅客輸送、貨物輸送ともに価格競争にさらされたことが主因としている。

競争激化を理由に業績予想を下方修正する航空会社が相次ぐ中、利益予想を25億ユーロから22億—23億ユーロ（30億ドル—31億5000万ドル）のレンジに下方修正したが、2013年との比較では利払い・税・償却前利益（EBITDA）は20%改善している点をエールフランスは強調した。

「市場の動向に大きな変化はないが、本日発表した6月輸送実績と7月—8月の予約状況から、長距離路線、特に北米路線とアジア路線での競争が激化していて値下げ圧力が生まれていると判断する」と同社は月次輸送動向速報で述べている。確定値の公表は今月末になる。

さらにエールフランスは「貨物輸送需要が慢性的に低調な上、第1・四半期にはベネズエラの問題も追い討ちとなった」とした。

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

★2015.03.18 プレスリリース

キャセイパシフィック航空グループは、2014年度（2014年1—12月）通期決算での純利益が前年度の26億2000万香港ドルを上回る31億5000万香港ドル（約492億6000万円）となった。総売上高は前年比5.5%増の1059億9100万香港ドルで、一株あたりの利益は前年の66.6香港セントから20.3%増の80.1香港セントとなった。

2014年下半年は好転、特に夏とクリスマスの繁忙期は好調だった。航空燃料価格の低下に伴い、グループ全体の業績は底上げされたものの、燃料ヘッジでの損失により一部が相殺された。

キャセイパシフィック航空と香港ドラゴン航空の輸送能力は5.9%増強された。座席占有率は1.1%ポイント上昇の83.3%となり、輸送旅客人数も5.5%増の3160万人に上った。平均旅客単価は1.8%減の67.3香港セントとなった。

燃料費は最大のコスト要因で、2014年の燃料費（ヘッジによる影響は除く）は対前年で0.7%増えたものの、コスト全体に占める燃料費の割合は前年の39.0%から39.2%への微増にとどまった。

関連会社である中国国際航空からの利益配当は期待を下回る結果となった（中国国際航空の決算は3ヶ月遅れでグループ決算に反映）。中国国際航空の業績は厳しい事業環境と2014年初頭の人民元安に伴う多額の為替差損による打撃を受けたが、年後半には燃料価格の下落により改善が見られた。

【2014/2013「12月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair	2014	2013	前年比 2014/2013
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	31570	29920	+5.5%
Available seat-kilometres(millioims) 有効座席キロ	134711	127215	+5.9%
Available tonne-kilometres(millioims) 有効トンキロ	28440	26259	+8.3%

【2014/2013「12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(2015.4.21)	2014/12	2013/12	前年比
Turnover 売上高	105991	100484	+5.5% (+5507)
Passenger services 旅客サービス	75734	71826	
Cargo services 貨物サービス	25400	23663	
Catering, recoveries and other services ケイタリングその他	4857	4995	
Operating expenses 営業費用	101556	96724	+5.0% (+4832)
Staff 社員	18101	17027	
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	4438	4138	
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	14196	13531	
Fuel, net of hedging gains 燃油費	40299	38132	+2167
Aircraft maintenance 整備費	7077	7542	
Aircraft depreciation and operating leases	10411	9537	+874
Other depreciation, amortization and operating leases	2116	1926	
Commissions 手数料	799	775	
Others その他	4119	4116	
Operating profit(loss) 営業損益	4435	3760	+675
Net finance charges 金融課金	1460	1370	
Share of profits of associates 関連損益	+772	+838	
Profit for the year 当期利益	3450	2904	+546

〈2014年12月期決算の特徴〉

- ・営業収入が前年比+5507 HK \$ million 増、費用は+4832 HK \$ million 増となっている。
- ・運送量を拡大し、燃油費は前年比+2167 HK \$ million 増となった。
- ・コスト増が目立つのは、機材原価償却およびリース費用で、前年比+874 HK \$ million 増となっている。

《2014 中間期》(1-6 月)

★キャセイパシフィック航空、純利益が 3 億 4700 香港ドル…2014 年 6 月中間決算 (レスポンス 140826)
 キャセイパシフィック航空が発表した 2014 年 6 月中間期の連結決算は、最終利益が前年同期の 14 倍以上となる 3 億 4700 万香港ドルとなった。

旅客部門、貨物部門ともに増収となり、売上高は前年同期比 4.6%増の 508 億 4000 万香港ドルと増収だった。旅客部門は香港とドーハ/ニューアークを結ぶ新路線を開設したほか、既存の長距離路線での増便に伴い旅客輸送能力が同 5.3%増となった。座席占有率は 2.3 ポイント上昇し 83.6%となったものの、平均旅客単価は前年から 3.5%ダウンした。

旅客需要は長距離路線の全クラスで堅調に推移した。中近距離路線でも需要はほぼ好調だったものの、競争激化に伴い平均旅客単価が圧迫されたのに加えて、一部の東南アジア路線では需要低迷も見られた。

貨物部門は、キャセイパシフィック航空とドラゴン航空を合わせた貨物輸送能力が同 10.8%増で、貨物占有率も 0.8 ポイント上昇し 63.2%となった。貨物単価は同 6.9%減とダウンした。

一方、キャセイパシフィック航空グループでは新機材の導入を継続して進めており、2014 年上半期にはボーイング 777-300ER 型機を 2 機、エアバス A330-300 型機を 2 機、エアバス A321-200 型機 (香港ドラゴン航空) を 1 機の計 5 機を受領し、ボーイング 747-400 型旅客機 2 機を退役させた。

2013 年にボーイングと交わした包括的契約の一環として、同航空は計 6 機のボーイング 747-400F 型貨物専用機をボーイングへ売却することで合意しており、このうちの 4 機はすでに駐機措置がとられており、2016 年までに全 6 機を引き渡す。

また、11 機のエアバス A340-300 型機の退役前倒しを決めた。このうちの 4 機は 2015 年末までに、残る 7 機は 2017 年末までに退役させる。

キャセイパシフィック航空グループは 2014 年 6 月 30 日の時点で、2024 年までに受領する計 90 機の運航機材の発注を済ませており、2014 年下半期にはキャセイパシフィック航空と香港ドラゴン航空で計 11 機の新機材を受領する。このうちの 2 機はすでに 7 月に受領、もう 2 機を 8 月に受領する予定。これと併行して計 4 機のボーイング 747-400 型旅客機の退役を予定しており、このうちの 2 機は 8 月に退役させる。キャセイパシフィック航空では、今年 3 月に香港とドーハ、ニューヨーク (ニューアーク空港) をそれぞれ結ぶ路線で新たな旅客便の運航を開始した。12 月には香港~マンチェスター線、2015 年 3 月には香港~チューリッヒ線の開設を予定している。2014 年上半期には香港とシカゴ、ロサンゼルス、大阪を結ぶ各路線で増便した。

【2014/2013「6 月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair	2014	2013	前年比 2014/2013
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	15437	14497	+6.5%
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	65474	62487	+4.8%
Available tonne-kilometres(millions) 有効トンキロ	13545	12520	+8.2%

【2014/2013「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(2014.12.15)	2014/6	2013/6	前年比 2014/2013
Turnover 売上高	50840	48584	+4.6%(+2266)
Passenger services 旅客サービス	36520	34978	
Cargo services 貨物サービス	11663	11278	
Catering, recoveries and other services ケイタリングその他	2657	2328	
Operating expenses 営業費用	49264	47549	+3.6%(+1715)
Staff 社員	8899	8432	
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	2162	1986	
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	6944	6668	
Fuel, net of hedging gains 燃油費	18930	18674	+256
Aircraft maintenance 整備費	3664	3861	
Aircraft depreciation and operating leases	5049	4565	+484
Other depreciation, amortization and operating leases	1039	889	+150
Commissions 手数料	401	386	
Others その他	2176	2088	
Operating profit(loss) 営業損益	1576	1035	+541
Net finance charges 金融課金	-621	-542	
Share of losses of associates 関連損益	-265	-155	+110
Profit for the period 当期利益	494	165	+329

〈2014年6月期決算の特徴〉

- ・営業収入が前年比+2266 HK \$ million 増、費用は+1715 HK \$ million 増となっている。
- ・運送実績が約5%以上となり、燃油費は前年比+256 HK \$ million 増となった。
- ・コスト増が目立つのは、機材原価償却およびリース費用で、前年比+634 HK \$ million 増となっている。

【シンガポール航空】SQ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★東南アジア株式（ロイター2015.02.09）

〔バンコク〕 9日の東南アジア株式市場では、マニラ、ジャカルタ市場が最高値を更新して取引を終えた。ジャカルタ市場の総合株価指数の終値も0.1%高の5348.47と、最高値を更新。半面、シンガポール、クアラルンプール、バンコク市場は反落。

シンガポール航空は四半期決算の内容が予想を下回ったことが嫌気され、2.4%安。

【2014-2015/2013-2014 第3四半期(4-12月)決算対比】

Group 決算(\$ million) 1\$=91円 2014.12.15	2014-15	2013-14	前年同期比
Revenue 収入	11685	11616	+70
Total expenditure 総支出	11368	11295	-72
Fuel costs 燃油費	4295	4318	
Staff costs 人件費	1745	1760	
Crew expenses 乗員コスト	111	110	
Depreciation 減価償却	1116	1198	-82
Handling charges ハンドリング費	795	785	
Inflight meals 機内食	421	415	
Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助	560	541	
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	475	478	
Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース	586	474	+112
Other passenger costs その他乗客コスト	131	127	
Operating profit 営業利益	317	319	
Share of profits of joint venture companies 関連会社利益	42	72	
Profit for the period 当期利益	364	381	

〈2014-2015 第3四半期(4-12月)決算の特徴〉

- ・収入増+70 \$million と費用減-72 \$million が相殺されている。
- ・減価償却費用は減っているが、機材リース費用と打ち消し合っている。

【2014/2013「4-12月期」運送実績】

	2014	2013	前年比 2014/2013
Capacity(M seat km) 百万座キロ	90910.1	91146.7	-0.25%
Passenger km(M) 百万旅キロ	72065.3	72465.9	-0.55%
Passenger carried(000) 千人	14283	14168	+0.81%

《2014 中間期》(4-9月)

★シンガポール航空グループ中間期、2.0%減収 タイガーエアの損失響き純利益は55.5%減(WING DAILY 2014年11月13日)

シンガポール航空(SIA)グループが11月6日発表した2014年度中間期(4-9月)の連結決算は、売上高が前期比2.0%減の75億8700万シンガポールドル、営業利益は1.2%増の1億7100万シンガポールドル、純利益は55.5%減の1億2600万シンガポールドルとなった。燃料費の低下など営業費用が減少したものの、競争環境の激化により旅客マイルドが低下した点やグループ会社のタイガーエアウェイズによる損失が響いた。

旅客関係収入は旅客輸送量が1.4%増加したものの、航空会社間の競争激化に加え、旅客収入源である豪ドルと日本円の下落を背景に旅客マイルドが1.8%低下し、0.4%の減少となった。

連結営業費用は使用燃料が3.2%減少したことや為替の影響により、燃料費が1億700万シンガポールドル減少したことにより、営業費用の圧縮につながった。

このほか、タイガーエアが余剰航空機のサブリースに伴う資材チャージとタイガーエアオーストラリアの売却により、1億2900万シンガポールドルの損失が発生したほか、特別利益が前期の2200万シンガポールドル増から1000万シンガポールドル減となったことが減益要因となった。

【タイ国際航空】TG・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★タイ国際航空、夏スケジュール概要発表

中部深夜便6年ぶり復活、札幌線にB787投入(ウイングデイリー150302)

タイ国際航空 (THA) は日本路線の 2015 年夏期スケジュール (3 月 29 日から 10 月 24 日) の概要を発表した。中部発の深夜便が 6 年ぶりに復活ほか、ボーイング B787 型機を札幌線-バンコク線に新規導入する。また、成田-バンコク線ではエアバス A380 型機を午前便にも投入する。

中部発-バンコク行きの TG647 便を現行の 16:55 発から深夜 0 時 30 分発に変更する。運航曜日は月、火、金、土、日の週 5 便。中部発の深夜便は 2008 年に運航開始したが、2009 年 1 月に運休していた。今回、乗客ニーズを考慮し深夜便を復活させることにした。

札幌-バンコク線 (TG671 便/TG670) 便の使用機材を B787 型機に変更する。これにより、同型機は成田、中部、福岡線に続き、日本で 4 路線目の導入となった。成田-バンコク線では 6 月 30 日まで TG641 便/TG640 便で A380 型機を導入。成田線は 2 便が A380 型機での運航となる。

【2014/2013 年度「1-12 月期」決算対比】

Unit: 百万 Baht (注: 1Baht=3.6 円 2014. 12. 15)	2014	2013	前年比 2014/2013
Total operating revenues 営業収入	188367	206336	-8.7%
Other revenues その他の収入	2899	5269	
Total Revenues 総収入	191266	211605	-9.6%
Fuel and oil 燃油費	79231	80525	-1.6%
Employee benefit expenses 人件費	31274	33109	-5.5%(-1835)
Crew expenses 乗員費	5832	6009	-2.9%
Aircraft maintenance and overhaul costs 整備費	14684	13447	+9.2%
Depreciation and amortisation expenses 減価償却費	20535	20025	+2.5%
Lease of aircraft and spare parts リース機材費	6593	4699	+40.3%
Inventories and supplies 在庫と供給	8257	9625	-14.2%
Selling and advertising expenses 販売経費	8920	9496	-6.1%
Insurance expenses 保険費	492	628	
Impairment loss of assets & aircraft 航空機財政損失	63421	5426	+16.9%(57995)
Other expenses その他の費用	10846	10702	
Finance costs 金融コスト	6073	6057	
Share of (profit) loss of associates 関連会社損益	-77	-836	+90.8%
Total Expenses 総経費	220627	220639	
Profit(loss)before tax 税前損益	-16738	-12929	-29.5%
Net Profit(loss)当期損益	-15573	-12000	-29.6%

《2014 年度(1-12 月期)決算の特徴》

- ・営業収入が-17969 百万 Baht 減となり、当期損益は 15573 百万 Baht の赤字に悪化した。
- ・コスト削減で目立つのは人件費-1835 百万 Baht 減で、費用増の特徴である機材財政損失 57995 百万 Baht が突出している。
- ・前年の関連会社損失-836 百万 Baht から、今年度は-77 百万 Baht 利益に好転しているのも特徴的である。

《2014 運送実績「悪化」》

	2014	2013	前年比
旅客数(百万人)	19.10	21.51	-11.2%
有効座キロ(百万 ASK)	82969	85655	-3.1%
有償旅キロ(百万 RPK)	57194	63479	-9.9%
利用率(Cabin Factor)%	58.9	74.1	-5.2%

★タイ国際航空の 7~9 月期決算 営業費減少で最終黒字転換 (日刊カーゴ 20141210)

タイ国際航空 (THA) の 2014 年 7~9 月期決算は、総売上高が前年同期比 9.6%減の 458 億 2600 万タイバーツ (約 1696 億円、1 バーツ=3.7 円で換算)、営業損失は 20 億 8800 万バーツ (77 億円) から 39 億 4000 万バ...

★カンタス航空 7-12 月上旬黒字、変革で経営改善 (ウイングデイリー0306)

カンタスグループの上半期 (14 年 7-12 月) 決算は、基礎税引前利益が 3 億 6700 万豪ドル、税引後法定利益が 2 億 600 万豪ドルの黒字を計上した。基礎税引前利益は、上半期業績としては 2010 年度以降、最高の業績となり、前年度同期比で 6 億 1900 万豪ドル改善された。このうち、カンタスの変革による利益は 3

億 400 万豪ドルで、ユニットコストは 4.8%削減された。

カンタスグループは、通期（14 年 7 月-15 年 6 月）末には、変革による利益が 6 億 7500 万豪ドルになることを目標としている。これは、前回予定していた目標の 6 億豪ドルを上回る。

前期（2013 年 7 月-14 年 6 月）末の変革による利益 2 億 400 万豪ドルに、今後想定される利益を合計すると、変革による利益は 6 月通期末の決算時で、少なくとも 8 億 7500 万豪ドルになると予測している。

★マレーシア航空、再建始動 機体不明から 1 年 機内食委託見直し・路線絞り込み（日経 0307）

マレーシア航空のMH370 便が南シナ海上空で姿を消してから 8 日で 1 年を迎える。機体の捜索や原因究明は進まず、航空史に残る謎はいまだ解明されていない。経営破綻の瀬戸際に追い込まれた同社は新たな最高経営責任者（CEO）を迎え、人員削減などリストラに踏み出す。相次ぐ航空機事故はアジアの“空”が抱える課題も浮き彫りにした。

「大規模な捜索を永続するとは約束できない」。捜索を主導するオーストラリアのアボット首相は 5 日、議会でこう漏らし、捜索規模の縮小を示唆した。マレーシア政府は「乗員乗客は死亡した」と結論づけたが、失踪したマレーシア機の行方はようとして知れない。

その一方でマレーシア航空の経営再建策は動き始めた。1 日付で新 CEO にドイツ人のクリストフ・ミュラー氏が就任した。同氏はアイルランドの航空会社エアリングスの再建を指揮したことで知られ、マレーシア航空でも膨張したコスト削減に向けて大なたを振るう。

まず着手したのが不透明な外部委託の見直しだ。機内食を委託しているブラヒムズ・エアライン・ケータリングと契約内容の変更を協議し、2 月末に支払額の 25%を削減することで合意した。ブラヒムズはマレーシアのアブドラ前首相の親族が経営し、マレーシア航空に求めた代金が高いと指摘されていた。

もう一つの成果が路線の絞り込みだ。同社の全株式を保有する国営投資会社カザナ・ナショナルは、年末までに旅客輸送能力を 10%以上減らすと明言し、「欧州便や中東便は見直す」との方針を示した。国を代表する航空会社のメンツを重視して温存してきた不採算路線にメスが入る。

だが最も難しい課題は従業員の削減だ。同社は機体消失事件前から赤字続きで過大な従業員が大きな要因とされてきた。カザナは 2 万人の従業員を 3 割減らす計画で 2 月までに全従業員の能力評価を終えた。人員削減は指名解雇になる見通し。

ミュラー CEO はエアリングス時代に大胆な人員削減で業績の急回復を果たした実績を持つ。だが、マレーシア航空の労働組合は政権与党の支持基盤で、政府に圧力をかけてリストラ策を撤回させてきた。人員削減に対しても抵抗する構えを崩しておらず、今回は厳しい交渉が予想される。

上場廃止前に発表したマレーシア航空の 2014 年 7～9 月期決算は最終損益が 5 億 7600 万リンギ（約 190 億円）の赤字だった。赤字の一因だった燃料費の高止まりは原油相場の下落で業績への打撃は軽減される見込みだ。それでも人員削減を含むリストラが中途半端に終われば、機体消失事件を契機に高コスト体質を改める青写真が画餅に帰す恐れがある。

★日刊カーゴ 150304

【14 年 10～12 月期決算】大韓航空 営益大幅増も、最終赤字拡大

大韓航空（KAL）の 2014 年 10～12 月期決算（連結）は、総売上高が前年同期比 1.0%減の 2 兆 9500 億ウォン（約 2950 億円、1 ウォン=0.1 円換算）、営業利益が 8.5 倍の 1530 億ウォン（153 億円）、純損失が 2720...

【14 年 10～12 月期決算】アジアナ航空 燃油費下落で、最終黒字転換

アジアナ航空（AAR）の 2014 年 10～12 月期決算は、総売上高が前年同期比 5.4%増の 1 兆 4869 億ウォン（約 1487 億円、1 ウォン=0.1 円換算）、営業損益は 236 億ウォン（24 億円）の赤字から 315 億ウォン（32 億円）...