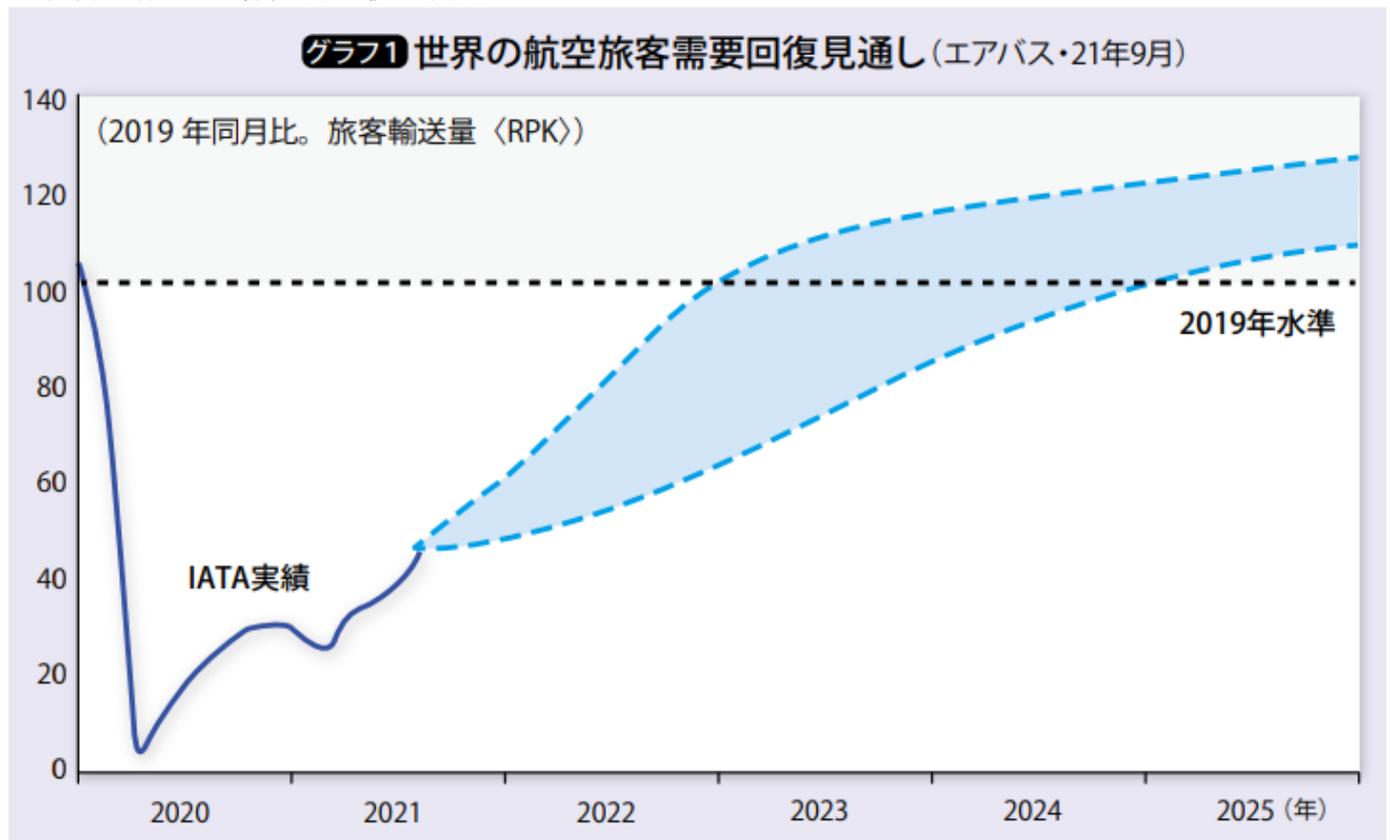


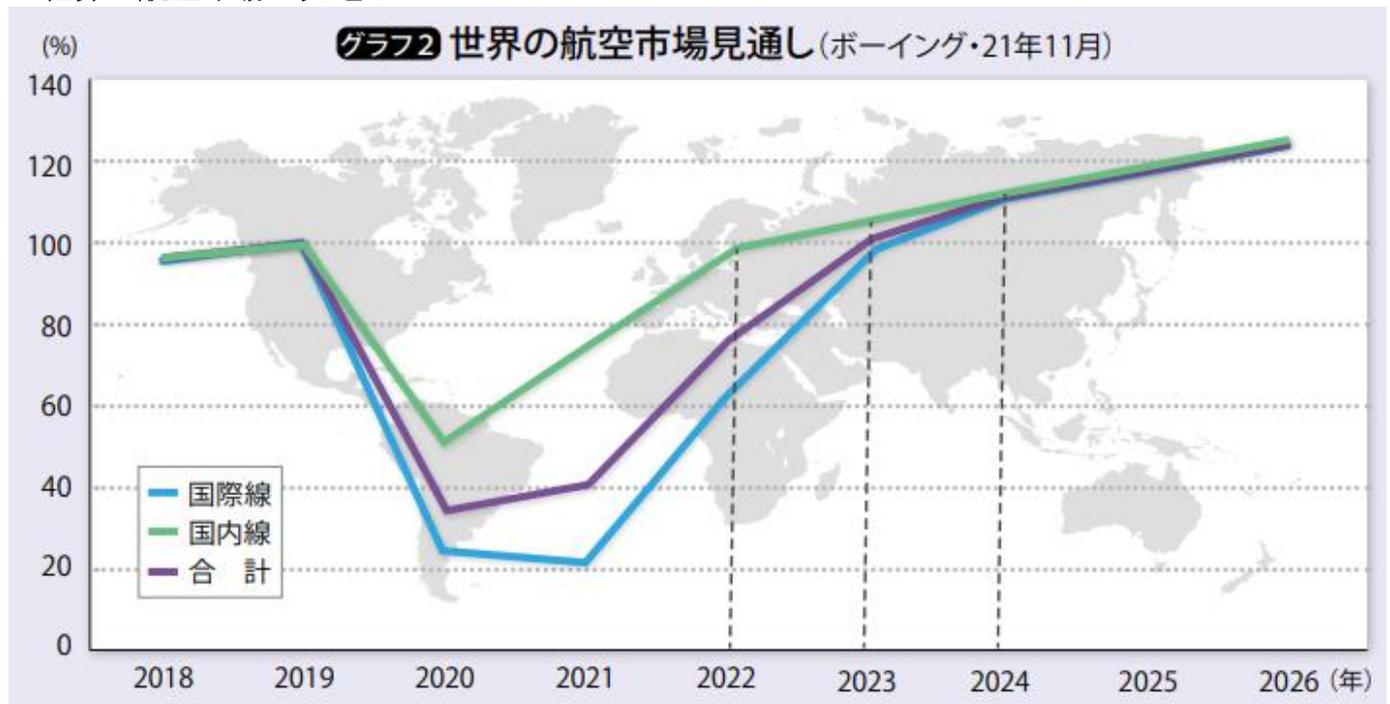
政策セミナー「外航経営分析」

★新型コロナ禍3年目の道筋 (デイリーカーゴ, 220105)

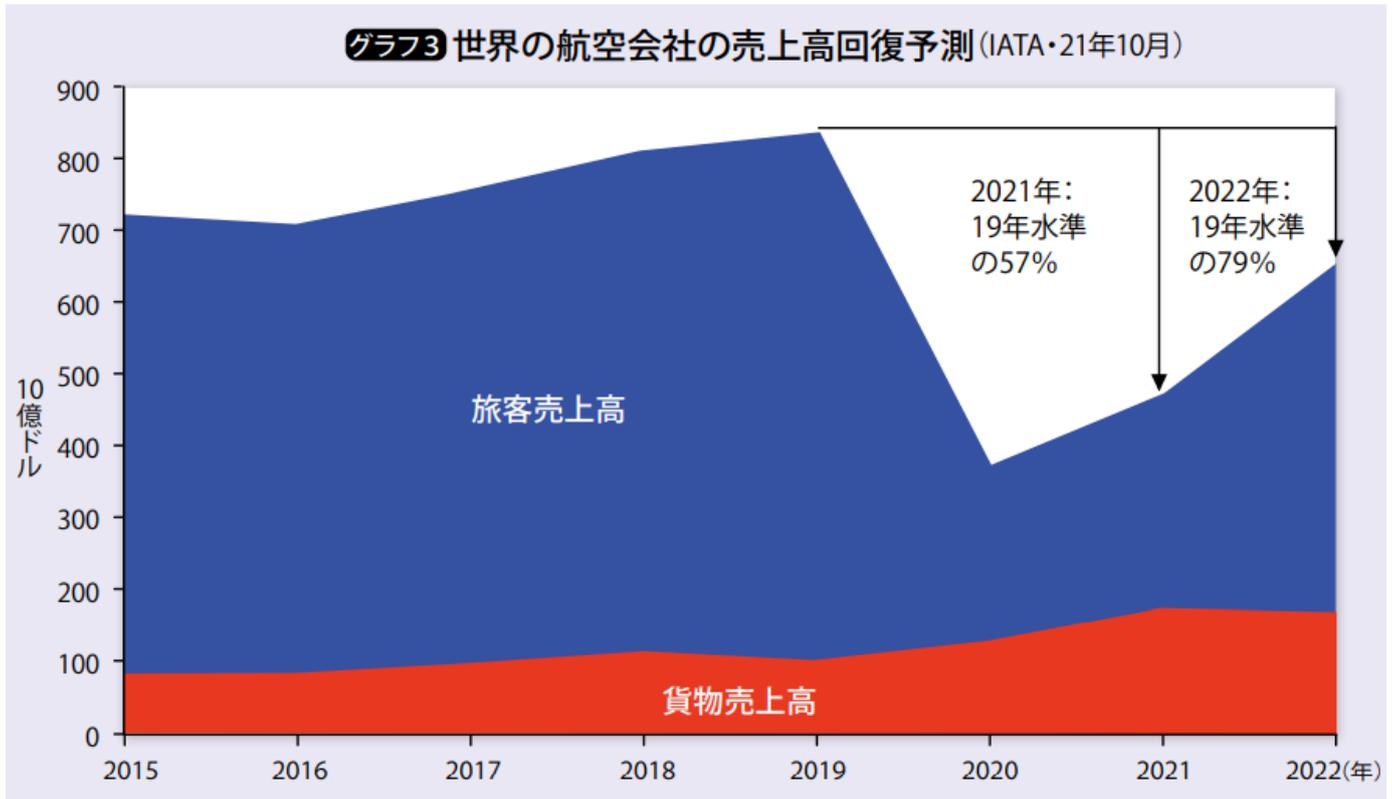
・世界の航空旅客需要回復の見通し



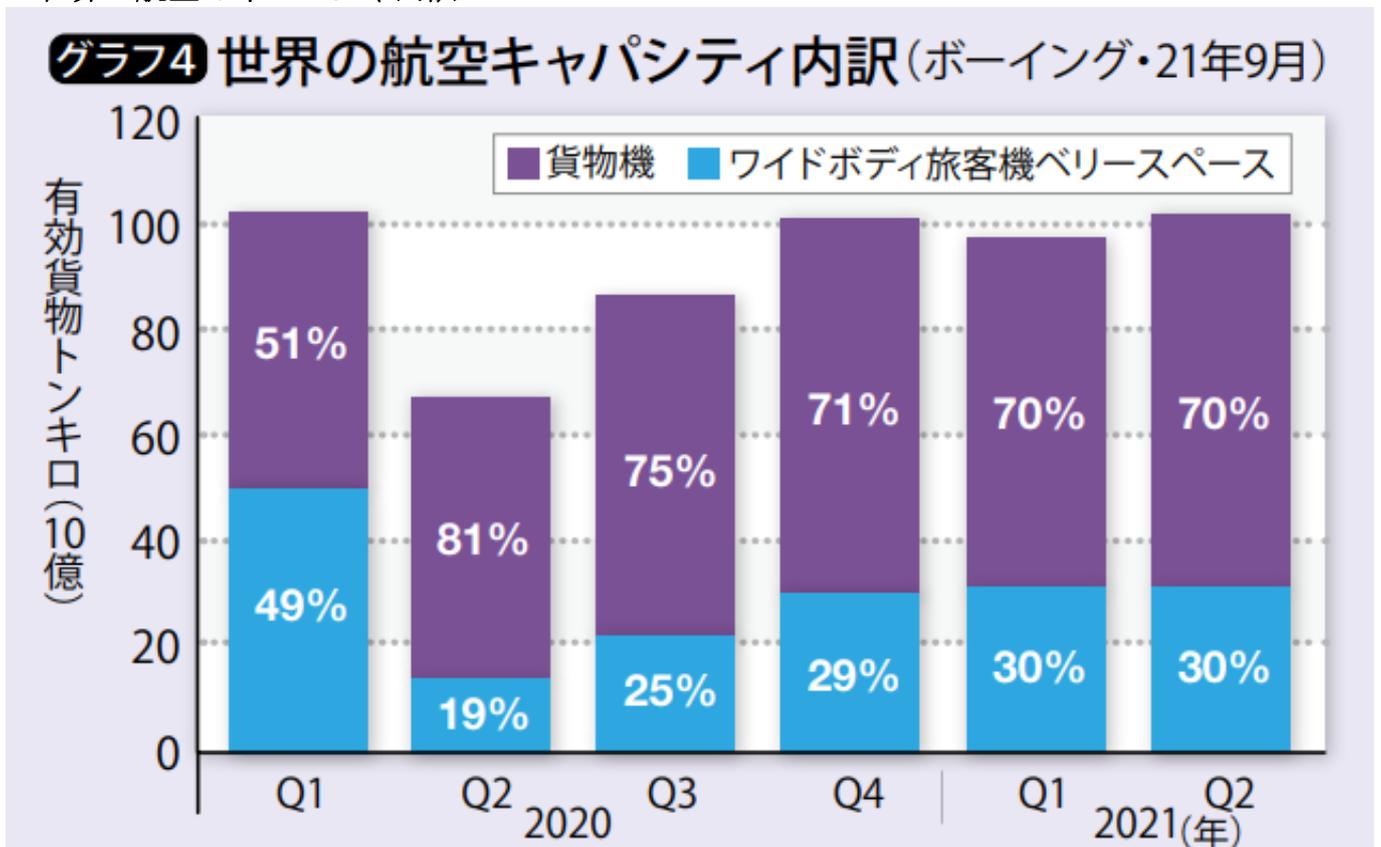
・世界の航空市場の見通し



・世界の航空会社の売上高回復予測



・世界の航空キャパシティ内訳



★シリウム社「来年末までに旅客輸送力 2021 年比 47%増」予想 (ウイングデイリー・211222)

・国内線旅客はコロナ前水準、国際線は 2/3 まで回復と予想

様々な航空データを分析しているシリウムは、2022 年の旅客輸送能力 (運航便座席数) について、2021 年比ベースで 47%増加すると予測したことを明らかにした。

さらに、世界の国内線交通量(旅客数ベース)は、旅客需要が堅調に回復するとして「2022年末までにパンデミック前の水準に回復する」と予想。

一方、国際線の交通量についても「2019年の水準の3分の2に達すると思われる」との見通しを示した。

シリウムは、今年の旅客輸送能力は2006年水準に留まる見通しにあるとしながらも、一方で来年末には2015年水準まで回復するだろうとしている。

新型コロナウイルス感染症によるパンデミックの発生で、2020年の旅客輸送力は、瞬く間に航空業界の15年分の成長を奪い去った。パンデミックは収束に向かうどころか結果として越年し、今なお航空業界は苦境に喘いでいる。年明け早々には3年目のコロナ禍へと世界は突入する見通しだが、とくに「オミクロン株」の出現によって、世界的に感染が急拡大しており、各国政府は水際対策を再び強化している。

そうしたなかシリウムのジェレミー・ボーウェン最高経営責任者(CEO)は「過去1年は増減する新規感染者、新たな変異株(最新のものではオミクロン株)、各国ごとのワクチン・プログラムの違いが課題となり、厳しい状況が続いた」とコメント。

その上で、ワクチン接種が進展した一部の国・地域で出入国規制が緩和され、感染拡大防止と経済を両立させるウィズ・コロナの社会生活へと舵を切っていることを踏まえ、「国際的な移動の経路が再開され始めたことで、回復の兆しが見えてきている」との認識を示した。

ただ、一方で「シリウムは新たな変異株の動向を継続的に注視している」ともしており、オミクロン株に警戒感を示した。

また、シリウムの予測では、2022年末までに世界の航空会社で稼働する旅客機の数は2万700機にまで回復すると予想。

この稼働機数は、パンデミック前の2019年末と比べて、数百機少ない程度に過ぎないと指摘した。

★国際線需要「米欧で7割回復」渡航条件緩和(日経.211115)

・アジアは3割届かず

米国や欧州で国際線需要の回復が鮮明になっている。

米欧を目的地とする国際線の提供座席数は12月に新型コロナウイルスの影響がなかった2019年の7割の水準まで戻る見通しだ。

一方でアジア行き路線の提供座席数は3割に届かず、明暗が分かれている。

世界全体の提供座席予定数は今年春ごろから持ち直し傾向にある。

英航空情報会社のOAGによると、21年10月には19年比50%の水準に達し、12月には60%近くに達する。

ただ、目的地別にみると回復には濃淡があり、米欧とアジアの格差が鮮明だ。

米国をはじめとした北米や欧州向けなどの路線では12月に19年の7~8割の水準にまで戻るが、アジアは23%と戻りの鈍さが際立つ。

需要をけん引するのは米国路線だ。米国を目的地とする国際線の提供座席数は12月には19年の8割まで回復する見通しだ。

米運輸保安局(TSA)がまとめる日次の空港通過人数は、直近で19年比15~20%減で推移している。コロナの感染再拡大で一時需要は落ち込んでいたが、旅客はコロナ前水準に戻りつつある。

個人の旅行需要は完全に19年の水準まで戻った。

一方、日本を目的地とした12月の国際線提供座席予定数は19年の2割程度にとどまり、全日空(ANA)と日航(JAL)の直近の国際線旅客数もそれぞれ約1割の水準だ。

中国やタイなどのアジア諸国を目的地とした12月の国際線提供座席数も19年の1~2割程度と出遅れている。航空需要の回復には片方の国が渡航制限を緩和するだけでは不十分で、もう片方の国も帰国後の隔離措置を緩和する必要がある。

ユナイテッド航空は個人と比べて回復の遅れている法人需要について、「23年にかけてアジアを除いて完全に回復するだろう」と期待を寄せる。

《国際線座席提供数2019年比%》グラフ読み取り

(2020/4)

米10% : 英10% : 仏10% : 日10% : タイ6% : 中国5%

(2020/8)

米20% : 英40% : 仏42% : 日10% : タイ7% : 中国6%

(2020/12)

米43% : 英25% : 仏30% : 日15% : タイ8% : 中国7%

(2021/4)

米43% : 英10% : 仏20% : 日15% : タイ9% : 中国8%

(2021/8)

米58% : 英43% : 仏60% : 日12% : タイ8% : 中国7%

(2021/12) 見込み

米80% : 英70% : 仏80% : 日23% : タイ19% : 中国12%

★旅客需要 2021年コロナ前 58.4%減 IATA 発表 (ウイングデイリー. 220126)

・前年比回復進むも依然コロナ前比で半数割れ

国際航空運送協会 (IATA) は、2021年暦年 (21年1~12月) 期間中における世界の航空旅客輸送実績を発表した。それによると、コロナ前の2019年実績と比較して、旅客需要を表す RPK は 58.4%減少したことが明らかになった。

2020年の RPK は 2019年と比較して 65.8%減少していたことから、一定程度、需要が回復したかたちだ。

なお、座席供給量を表す ASK は 48.8%減少。その結果、搭乗率は 15.4ポイント悪化した 67.2%に留まった。また、国際線の RPK は 2019年比 75.5%減少した。ASK に関しては 65.3%縮小しており、搭乗率は 24ポイント悪化した 58.0%となった。

一方、国内線 RPK は 28.2%減少。ASK も 19.2%減少しており搭乗率は 9.3ポイント悪化して 74.3%となった。

《2021年の国際線実績※19年比》

- ・アフリカ=RPK: -62.8%、ASK: -55.1%、PLF: 59.5% (-12.3ポ)
- ・アジア太平洋地域=RPK: -66.9%、ASK: -56.7%、PLF: 62.6% (-19.2ポ)
- ・欧州=RPK: -61.3%、ASK: -51.9%、PLF: 68.6% (-16.6ポ)
- ・ラテンアメリカ=RPK: -47.4%、ASK: -43.9%、PLF: 77.3% (-5.2ポ)
- ・中東=RPK: -69.9%、ASK: -55.5%、PLF: 51.5% (-24.8ポ)
- ・北米=RPK: -39%、ASK: -29.9%、PLF: 73.8% (-11ポ)

《2021年の国内線実績※19年比》

- ・豪州=RPK: -62.4%、ASK: -50.4%、PLF: 61.2% (-19.6ポ)
- ・ブラジル=RPK: -27.2%、ASK: -25.1%、PLF: 80.4% (-2.3ポ)
- ・中国=RPK: -24.4%、ASK: -8.9%、PLF: 70.2% (-14.4ポ)
- ・インド=RPK: -41.8%、ASK: -28.8%、PLF: 71.4% (-15.9ポ)
- ・日本=RPK: -57.9%、ASK: -38.3%、PLF: 50.4% (-23.4ポ)
- ・ロシア=RPK: +24.2%、ASK: +19.4%、PLF: 86.5% (+3.4ポ)
- ・米国=RPK: -23.8%、ASK: -16.7%、PLF: 78% (-7.3ポ)

《2020年12月の国際線実績※19年比》

- ・アフリカ=RPK: -60.5%、ASK: -54.9%、PLF: 63.3% (-8.9ポ)
- ・アジア太平洋地域=RPK: -87.5%、ASK: -79.7%、PLF: 50.4% (-31.4ポ)
- ・欧州=RPK: -41.5%、ASK: -33.3%、PLF: 73.4% (-10.3ポ)
- ・ラテンアメリカ=RPK: -40.4%、ASK: -40.0%、PLF: 81.3% (-0.6ポ)
- ・中東=RPK: -51.2%、ASK: -42.8%、PLF: 66% (-11.4ポ)
- ・北米=RPK: -41.7%、ASK: -31.6%、PLF: 72.2% (-12.5ポ)

《2020年12月の国内線実績※19年比》

- ・豪州=RPK: -60.4%、ASK: -36.3%、PLF: 51.5% (-31.4ポ)
- ・ブラジル=RPK: -3.8%、ASK: -1.8%、PLF: 82.3% (-1.7ポ)
- ・中国=RPK: -39.6%、ASK: -22.1%、PLF: 63.4% (-18.4ポ)
- ・インド=RPK: -12.8%、ASK: -3.6%、PLF: 79.8% (-8.4ポ)
- ・日本=RPK: -25.9%、ASK: -14.8%、PLF: 60.7% (-9.1ポ)
- ・ロシア=RPK: 23.2%、ASK: 9.4%、PLF: 87.6% (9.9ポ)
- ・米国=RPK: -13.1%、ASK: -9.0%、PLF: 82% (-3.9ポ)

【米系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★米航空3社 10~12月期「再び赤字転落」(日経. 220121)

・旅客「春には持ち直す」

米航空大手の回復が足踏みしている。

出そろったアメリカン航空など米航空大手3社の2021年10~12月期の決算は、最終損益が計19億8500万ドル(約2300億円)の赤字となった。

新型コロナウイルスの変異株「オミクロン」の感染拡大が旅客需要に水を差したほか、燃料費高騰が収益を圧迫した。

各社は22年春には再び回復軌道に乗ると見込むが、足元での人手不足が影を落とす。

合計の最終赤字は3四半期ぶりだ。

前年同期(計48億ドルの赤字)より赤字幅は縮小したが、アメリカン、ユナイテッド航空、デルタ航空3社そろって赤字に転落した。

20日発表のアメリカンの最終損益は9億3100万ドルの赤字(前年同期は21億7800万ドルの赤字)だった。3社合計の売上高はコロナ前だった19年10~12月比で19%減の270億ドルだった。

四半期の売上高はコロナ禍に入った20年1~3月以来で最大だ。「休暇需要のピーク時にオミクロンが急速に広がった」(デルタのエド・バステアン最高経営責任者=CEO) ことが回復を遅らせたが、それまでの米国内線の復調が国際線の低迷を補った。

21年通期での最終損益は3社合計で36億ドルの赤字だった。赤字は2期連続。

リーマン危機時を上回る赤字額を出した20年(283億ドルの赤字)と比べれば大幅に縮小した。

「春には需要が持ち直し、**22年通期では一定の利益**を出せるだろう」(デルタのバステアン氏)。**ユニテッドも2022年4~6月期以降は黒字を見込む。**

米国ではオミクロンの感染がピーク超えの兆しも見せており、**各社は2022年の需要を強気にみる。**

アメリカンのロバート・イソム社長は「予約は急速に持ち直している。特に**米国内線や(中南米など)短距離国際線の観光需要はほぼ100%回復した**」と手応えを示す。

回復軌道の重荷となるのが、燃料費の高騰と人手不足だ。

アメリカンでは21年10~12月期、前年同期と比べ1ガロン当たりの燃料費が2.36ドルと86%上昇した。ユニテッドやデルタも上昇しており「短期的には収益の重荷になる」(アメリカン幹部)。

・**時給を5割増やします**

ある大手では最近、**客室乗務員**向けにこんな案内が目立つようになった。時給を上乗せして人が足りない便の募集をかけているという。

JPモルガン航空アナリストは「オミクロンは、コロナが初めて操業に負担をかけた事例だ」と指摘する。

従業員が感染して欠勤するなどして、12月下旬の休暇シーズンで各社は数千便の欠航を余儀なくされた。

労働市場が逼迫するなか、パイロットが足りず地方路線の便数を減らす動きも出てきている。

アメリカンの21年末時点の従業員は12万3400人と前年から2割増えた。22年はさらに1万8000人採用する計画を明らかにし、人手確保を急ぐ。

《アメリカン航空》AAL

★アメリカン「**完全回復の見込み2023年以降に延期**」(flightglobal.220121)

アメリカン航空は、パンデミックの悪化から完全に回復すると予想される時期を、2023年以降に延期しました。同航空はこれまで、今年中に事業が完全に回復すると予想していました。

しかし、新しい**Covid-19 亜種とボーイング787の納入の遅れ**により、再評価を余儀なくされている。

「2023年に向けて、それは間違いなく可能です」と、アメリカン最高財務責任者デレク・カー氏は、コビット2019年以前の基準まで回復する見込みであることについて述べている。

もし(2023年に)そこに到達しないとしても、非常に近いところまで行くだらう。

ビジネス旅行の需要は引き続き遅れており、特にアメリカンの最大手企業アカウントからの予約は遅れていると述べた。

ボーイング社による新型機787の納入が遅れているため、2022年のフライトを削減することを余儀なくされている。

同航空は2022年に20億ドルの損失を出した。

1月と2月は赤字が続くが、**3月には黒字に転じる見込み。**

★アメリカン2021年12月期決算

アメリカン「政府42億ドル援助でも**2021年20億ドル損失**」(flightglobal.220120)

・**第4四半期9億3100万ドル赤字**

アメリカン航空は2021年、**米政府から42億ドルの援助**を受けたにもかかわらず20億ドルの損失を出し、2022年初頭の収益は引き続き2019年の数字に大きく遅れると予測している。

アメリカン航空の2021年の業績の締めくくりは、テキサス州フォートワースを拠点とする航空会社が1月20日に発表した、第4四半期の9億3100万ドルの赤字だった。

この決算は、航空需要が2020年の谷から顕著に回復したものの、パンデミック前の水準を大幅に下回る1年間を反映している。

アメリカン航空の2021年の**営業収益は前年比72%増の299億ドル**、営業費用は前年比11%増の309億ドルに急増しました。

2021年にアメリカンが記録したキャパシティは、2020年から50%増の2150億(ASM)利用可能座席マイル。これは、パンデミック前の2019年のキャパシティからまだ4分の1減少しています。

アメリカンの2021年第4四半期の9億3100万ドルの損失は、2020年同期の22億ドルの損失から改善された。

アメリカンは第4四半期の営業収益が94億ドルで、2020年の2倍以上となった。

2021年第4四半期の営業費用は1年で56%急増し、102億ドル。

アメリカンは昨年、パンデミック関連の政府支援として42億ドルを受け取った。

2022年第1四半期、アメリカンは**2019年第1四半期の収入より20~22%減、キャパシティは8~10%減**になると予想している。

1月と2月は赤字で、3月に黒字に転換すると予想していると、最高財務責任者のデレク・カー氏は言う。

★アメリカン 10-12月「貨物売上2割増」(デイリーカーゴ. 220125)

アメリカン航空の2021年10~12月期の貨物事業売上高は前年同期比19.6%増の3億4100万ドル(約388億円)となった。貨物輸送量は11.7%増の4億8500万トンマイル、単価(トンマイルあたり)は7.1%増の70.28セントだった。

10~12月期の全体の売上高は約2.3倍の94億2700万ドル。貨物事業以外の売上高は、旅客事業が約2.6倍の83億8200万ドル、その他事業が27.7%増の7億400万ドル。営業損益は7億8000万ドルの赤字(前年同期は25億1500万ドルの赤字)、純損益は9億3100万ドルの赤字(同21億7800万ドルの赤字)。

21年1~12月期の全体の売上高は72.4%増の298億8200万ドル。事業別の売上高は、旅客事業が79.5%増の260億6300万ドル、貨物事業が70.8%増の13億1400万ドル、その他事業が22.2%増の25億500万ドル。営業損益は10億5900万ドルの赤字(前年は104億2100万ドルの赤字)、純損益は19億9300万ドルの赤字(同88億8500万ドルの赤字)だった。

《会社ホームページ引用》【DeepL 翻訳】

・第4四半期の売上高は94億ドルで、2019年の同時期に対して17%減少し、利用可能なシートマイル(ASM)の合計が2019年の同時期に比べて13%減少しました。

・第4四半期の純損失は9億3,100万ドル。ネット特殊項目除外の第4四半期の純損失は9億2,100万ドルでした。

・20億ドルの通期純損失。ネット特殊項目除外の通期純損失は54億ドルでした。

・2021年には、他のどの米国の航空会社よりも多い1億6,500万人以上の乗客を安全に輸送しました。

・第4四半期は、会社史上最高の年末流動性である158億ドルの利用可能な流動性で終了しました。

(注)

2021年に44億ドルの税引き前純額特別項目を計上した。メインラインの営業特別項目には、主に42億ドルの給与支援プログラム(PSP)資金援助が含まれており、自発的な早期退職プログラムを選択した特定のチームメンバーに関連する1億6,800万ドルの給与と医療費の一部を相殺しました。

地域営業の特別項目には、主に5億3,900万ドルのPSP資金援助が含まれており、2021年第4四半期に10%の資格を持つ地域航空会社の適格なキャプテンに支払われた現金保持ボーナスを提供する地域パイロット保持プログラムに関連する6,100万ドルの請求によって相殺されました。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	2019	2020	2021
Passenger enplanements(thousands) 搭乗旅客数	215182	95324	165682
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	285088	143167	214535
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	241252	91825	161538

【2021/2020/2019年間決算対比】(1-12月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	45768	17337	29882
(旅客) Passenger	42010	14518	26063
(貨物) Cargo	863	769	1314
(その他の収入) other revenues	2895	2050	2505
営業経費合計 Total Operating Expenses	42703	27758	30941
(燃料等) Aircraft Fuel	7526	3402	6792
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	12609	11229	11817
(整備等) Maintenance, materials and repairs	2380	1583	1979
(販売手数料等) selling expense	1602	666	1098
(運航委託燃油費) Regional expenses fuel	1869		
(運航委託その他) Regional expenses other	5296	2637	2888
(減価償却) Depreciation and amortization	1982	2040	2019
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	2055	2004	2619
(機材リース) Aircraft rentals	1326	1341	1425
(特別課金) Special item, net	635	-657	-4006
(その他の支出) Other operating expenses	5087	3186	3994
営業損益 Operating Income	3065	-10421	-1059
運航以外損益 total non-operating expense, net	-809	-1032	-1489
(利子所得) Interest income	127	41	18

(支払利息) Interest expense, net	-1095	-1227	-1800
(その他) other incom, net	159	154	293
税引前損益 Income before income taxes	2256	-11453	-2548
(所得税) Income tax provision	570	-2568	-555
純損益 Net income	1686	-8885	-1993

〈AA 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・大幅に前年度比で改善だが、最終赤字となっている。
- ・政府 42 億ドル援助でも赤字と報道されている。

★アメリカン航空「政府支援により第3四半期は黒字化」(flightglobal.211022)

- ・ビジネストラベルは依然 50%減

アメリカン航空は、米国政府のパンデミック関連の援助のおかげで 2021 年の第 3 四半期も黒字を維持し、幹部は 2022 年にはビジネス旅行が回復すると予測しています。

第 3 四半期に 1 億 6900 万ドルの利益を上げましたが、これは米国政府によるパンデミック関連の給与補助 9 億 9200 万ドルを含んだ場合です。

これらの資金とその他の特別項目を除いた場合、6 億 4100 万ドルの損失を計上したことになります。

「これは、2020 年初頭にパンデミックが始まって以来、四半期ごとの最小の損失です」と述べています。

2020 年の第 3 四半期に 24 億ドルの損失を出し、パンデミック前の 2019 年の同時期には 4 億 2500 万ドルの利益を得ていました。

第 3 四半期の売上高が 90 億ドルとなり、2020 年の比較可能な数字の約 3 倍となりました。

第 3 四半期の営業費用は、前年同期比 39%増の 84 億ドルを計上しました。

国内レジャー旅行事業が第 4 四半期に 2019 年の水準を上回ると予想しています。

しかし、国内ビジネス旅行部門は、2019 年の基準の約半分にとどまっていると言います。

国内観光旅行は、7 月には Covid 以前の 64%まで急上昇しており、この急上昇によりアメリカン航空は 7 月に黒字化し、アメリカン航空の長期的な回復の兆しがあると考えていると述べています。

7 月のビジネストラベル収入の急増は、ビジネストラベルが戻りたがっていることを示しています。

同社の「最大手企業のお客様は、2021 年からの移行に伴い、より本格的にオフィスや旅行に戻ってくるでしょう」とのこと。

2022 年末までにビジネス収入が月次ベースで 2019 年の水準に完全に回復すると引き続き予想しています。

2021 年第 4 四半期の収益が 2019 年第 4 四半期の収益よりも約 20%減少し、キャパシティ（利用可能座席マイル数）は 2019 年の数字よりも 11~13%減少すると予想しています。

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9月) 注：1 米ドル 111.9 円(2021.10.08)

《アメリカン航空》(単位：百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	20455	13309	34455
Passenger	17682	11328	31663
Cargo	973	484	647
営業経費合計 Total Operating Expenses	20734	21215	32119
(燃料等) Aircraft Fuel	4596	2703	5710
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	8611	8592	9509
Regional expenses:	2148	2161	5582
Maintenance, materials and repairs	1383	1253	1745
Selling expenses	745	540	1194
Special items, net	-3986	-657	487
Other	2784	2567	3859
Depreciation and amortization	2784	1557	1469
営業損益 Operating Income	-279	-7906	2336
税引前損益 Income before income taxes	-1357	-8644	1685
(所得税) Income tax provision	-296	-1937	413
純損益 Net income	-1061	-6707	+1272

注：リージョナル(地域航空)の費用に関する定義が一部変更され、昨年度実績が異なっている

〈AAL 2021 年度(1-9月)決算の特徴〉

- ・依然として 9 カ月決算は赤字だが、直近 3 カ月決算は黒字化した
- ・政府支援、早期退職、減損費用など事業以外の収支が反映されている

【2020/2019「1-9月期」運送実績】

AAL「1-9月期」運送実績(mainline)	2021	2020	2019
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	153431	109948	187848

Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	112555	70523	161184
Passenger load factor (percent)	73.4	64.1	85.8

【2021/2020/2019 決算対比】(7-9月)

《アメリカン航空》(単位：百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	8969	3173	11911
営業経費合計 Total Operating Expenses	8374	6044	11103
営業損益 Operating Income	595	-2871	808
税引前損益 Income before income taxes	206	-3095	557
(所得税) Income tax provision	37	-696	132
純損益 Net income	169	-2399	425

(特記事項) 決算および資産

・2021年第3四半期の営業特別項目(純額)には、主に給与支援プログラム(PSP)による支援金9億9,200万ドルが含まれています。また、2021年3月期第3四半期から9ヶ月間の主要な営業特別項目(純額)には主にPSPによる資金援助42億ドルが含まれていますがCOVID-19パンデミックによる事業縮小の結果、自主的な早期退職プログラムを選択した一部の社員に関連する給与および医療費1億6800万ドルで一部相殺されています。

・主に当社の希望退職制度に関連する給与・医療費の現金支払額は、2021年第3四半期および9ヶ月間で、それぞれ約1億9000万ドルおよび4億8000万ドルでした。

・機材の減損費用は、主にCOVID-19パンデミックによる航空旅客数の激減に伴い、一部の航空機を計画よりも早く退役させたことによるものです。2020年に退役した主力航空機には、当社のエアバスA330-200、ボーイング757、ボーイング767、エアバスA330-300、エンブラエル190の全機材が含まれます。2020年第3四半期の機体減損費用には、現金支出を伴わないエアバスA330-200型機および予備部品の評価損7億900万ドルと、主にリース返却などの費用として現金支出3,300万ドルが含まれています。2020年9月期の航空機の減損費用には、現金支出を伴わない幹線用航空機および予備部品の評価損14億ドルと、主に使用権資産の減損およびリース返却費用のための現金支出1億200万ドルが含まれています。

・2021年第3四半期の地域別営業特別項目(純額)には、主に1億2,800万ドルのPSPによる資金援助が含まれていますが、地域別パイロット保持プログラムに関連する6,100万ドルの費用で一部相殺されています。

・2020年第3四半期の地域別営業特別項目(純額)には、主に2億2,800万ドルのPSPによる資金援助が含まれています。2020年9ヶ月間の地域別営業特別項目(純額)には、PSPによる資金援助4億4,400万ドルが含まれていますが、COVID-19パンデミックによる航空旅客数の激減に伴い退役したエンブラエル140型機およびボンバルディアCRJ200型機に関連する地域用航空機およびスペアパーツの評価損1億1,700万ドル(現金支出を伴わない)で一部相殺されています。

《ユナイテッド航空》UAL

★ユナイテッド航空 2022年「2019年比で供給減」見込む(デイリーカーゴ.220121)

ユナイテッド航空は2022年1~3月期の供給が2019年同期と比べて16~18%減の水準になりそうだ、と発表した。総事業売上高は20~25%減を見込んでいる。通年の供給も19年の水準を下回る見通し。

21年10~12月期決算に合わせて22年見通しを公表した。現在はオミクロン株の影響を受けていることが懸念材料である一方、春から夏、それ以降の回復に期待を寄せていると説明した。

さらに最新技術への投資、プロセス改良、革新的な事業戦略の履行を通じて、これまで以上に顧客対応力を高め、効率的な運営を展開するための準備に取り組んでいることを報告した。

★ユナイテッド地域航空「乗員不足で更に路線削減の見込み」(flightglobal.220121)

ユナイテッド航空は、リージョナル航空機の深刻なパイロット不足のため、今後数ヶ月のうちに二次都市への路線をさらに削減する可能性が高い。

最高商務責任者は、これまでに20都市で減便を行い、今後さらに路線の縮小が進むと述べた。

「我々はこれらの地域社会への影響を知っており、前もって警告している」と彼は言う。

しかし、メインライン機ではなく、リージョナル機でパイロット不足に直面しており、その不足は2022年の残りを含め、しばらく続くと予想しています。

ユナイテッド航空は「当面の間、十分に活用できない航空機を多く抱えている」という。

経営陣は、この問題は「予期せぬものではない」とし、「今後1-2年は続くだろう」と語っている。

コロナウイルスの大流行により、航空会社はコスト削減、従業員の削減、航空機の長期保管を行い、2020年にパイロットの退職を加速させました。

業界アナリストは、スカイウエスト航空、コムユートエア、エア・ウィスコンシンなど、大手の地方路線を運航する地域航空会社が、パンデミック後の新たなパイロット不足で最も苦しむことになることと警告している。地域航空会社は通常、給与が低く、パイロットはより小型の航空機を操縦する。

その結果、これらの航空会社はパイロットを引きつけるために最大3万ドルの契約ボーナスを出し、さらにパイロットを引き留めるためのボーナスを出すようになった。

昨年の夏、アメリカン航空、スピリット航空、サウスウエスト航空は、予測不可能な天候に加え、乗務員の人員配置の問題により、ネットワーク全体に支障をきたした。
年末年始には、急速に拡大したオミクロン種のCOVID-19が全米の乗務員を襲い、航空会社は再びスケジュールの調整やフライトのキャンセルなどを余儀なくされた。

★ユナイテッド 2021年12月期決算

ユナイテッド航空「第4四半期」赤字6億4600万ドル(flightglobal.220120)

【DeepL 翻訳】

・通年2021年20億ドル損失

ユナイテッド航空は2021年第4四半期、オミクロンの変種「COVID-19」が航空旅行に影響を与え、予想される航空会社の回復が遅れたため、6億4600万ドルの損失を出した。

2021年通年では、20億ドルの損失を出したとユナイテッドは1月19日に発表している。

2020年の71億ドルの損失、2019年の30億ドルの利益と比較すると、その差は歴然としている。

現在、2022年通年のキャパシティがパンデミック前の2019年を下回ると予想しており、2022年のキャパシティを2019年の水準から5%増加させるという以前の予想を覆している。

2021年第4四半期の赤字6億4600万ドルは、2020年同3カ月間の19億ドルの赤字、2019年第4四半期の6億4100万ドルの黒字と比較すると、その差は歴然としている。

最終四半期の売上高は82億ドルだった。これは、2020年の同じ3カ月間に計上した34億ドルの2倍以上ですが、2019年第4四半期に計上した109億ドルを25%下回っています。

2021年通年では、売上高は合計246億ドルで、2019年から43%減少した。

「オミクロンは目先の需要に影響を与えているが、我々は春については楽観的であり、夏以降については興奮している」と航空会社の最高責任者スコット・カービー氏は言う。

私たちは、今四半期にプラット&ホイットニー製エンジンPW4000搭載の777型機を運航に戻し始め、今年の需要とともに立ち上がるように、航空会社全体を通常の稼働率に戻すことを楽しみにしています。

同航空は2022年初頭のスケジュールを減らしたが、52機のプラット&ホイットニー搭載のボーイング777を現役に戻すことで、「軽快に容量を増強する」という。それらの航空機は、2021年のほとんどを休止していた。

2021年2月20日に1機がブレードアウトエンジンの故障に見舞われた後、引き返した。

この機体は、デンバー国際空港を離陸してわずか数分後に右のPW4000エンジンを失い、いくつかの地域に破片が降り注ぎました。

2枚のファンブレードが金属疲労で割れ、エンジンの吸気口とカウリングがパワープラント(エンジン)から分離したのです。

負傷者はいなかった。このようなPW4000のインシデントは、3年足らずの間に3件目であった。

オミクロンを考慮しても、ユナイテッドは2022年について楽観的な見方を続けている。

「目先の変動はあっても、春以降の予約は好調を維持しており、オミクロンの急上昇が航空会社の目標に対する自信を変えていないのはそのためだ」と同社は付け加えている。

ユナイテッドは、2022年第1四半期のキャパシティが、パンデミック前の2019年第1四半期に比べて16~18%減少すると予想している。営業収入は2年前の同四半期に比べて20~25%減になると予想している。

ユナイテッドは1月20日のウェブキャストで、四半期業績と2022年の見通しに関する詳細情報を明らかにする予定です。

★ユナイテッド航空 2021年10-12月期「貨物売上3割増」(デイリーカーゴ.220121)

ユナイテッド航空の2021年10~12月期の貨物事業売上高は前年同期比29.8%増の7億2700万ドル(約832億円)だった。19年比は約2.3倍と大幅な伸びとなった。

全体の売上高は前年比約2.4倍の81億9200万ドル。貨物事業以外の売上高は、旅客事業が約2.9倍の68億7800万ドル、その他事業が32.8%増の5億8700万ドル。旅客事業の売上高のうち、国内線が76.6%増の49億7100万ドルと伸びが顕著だった。

営業損益は4億800万ドルの赤字(前年同期は21億3500万ドルの赤字)、純損益は6億4600万ドルの赤字(同18億9700万ドルの赤字)。

1~12月期の全体の売上高は60.4%増の246億3400万ドル。内訳は、旅客事業が71.1%増の201億9700万ドル、貨物事業が42.5%増の23億4900万ドル、その他事業が9.8%増の20億8800万ドル。貨物事業の売上高の19年比は99.2%増。営業損益は10億2200万ドルの赤字(前年は63億5900万ドルの赤字)、純損益は19億6400万ドルの赤字(同70億6900万ドルの赤字)だった。

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

ユナイテッド航空は、需要が戻るにつれて、プラット&ホイットニー製PW4000エンジンを搭載した52機のボーイング777を再就航することで、機敏に容量を増強し、利用率を向上させると予想しています。

・ユナイテッド航空スコット・カービー最高経営責任者(CEO)

オミクロンは短期的な需要に影響を与えているが、我々は春について楽観的であり、夏以降に興奮している。プラット&ホイットニー搭載 777 は、今年需要と共に増加するにつれて、**今四半期にサービスを提供し**、完全な航空会社を通常の利用に戻すことを楽しみにしています。革新的なテクノロジーに投資し、プロセスの改善に注力し、**ユナイテッドネクスト戦略**を導入することで、これまで以上に効率的で、お客様にこれまで以上に優れたサービスを提供する航空リーダーとして登場する準備が整いました。

(第4四半期および通期決算)

- ・2021年第4四半期の生産能力は、2019年第4四半期と比較して23%減少しました。
- ・2021年第4四半期の純損失は6億ドル、2021年通期の純損失は20億ドル、
- ・2021年第4四半期の総営業収益は82億ドルで、2019年第4四半期と比較して25%減少しました。
- ・2021年第4四半期の利用可能シートマイル当たりの総収益(TRASM)は、2019年第4四半期と比較して3%減少しました。
- ・2021年第4四半期のシートマイル(CASM)あたりのコストは11%増加し、第2019四半期と比較して13%増加しました。
- ・報告された2021年第4四半期は利用可能な320億ドルの流動性で終了します。

(今後)

- ・2022年第1四半期の容量は、2019年第1四半期に対して16%から18%減少すると予想しています。
- ・2022年第1四半期の総営業収益は、2019年第1四半期に対して20%から25%減少すると予想しています。
- ・現在、**2022年通年の容量は2019年に比べて減少**すると予想しています。
- ・2022年の調整後設備投資額は約42億ドルに加え、2021年には約17億ドルの資本支出が、主に2022年まで遅れた特定の航空機納入のタイミングによる資本支出を延期し、合計59億ドルになると予想しています。

(2021年ハイライト)

- ・**270機**の新しいボーイングとエアバスの**航空機の購入**を発表しました。航空会社の歴史の中で最大の発注で過去10年間でキャリアによる最大の発注です。
- ・5年ぶりにジョンFケネディ空港に戻り、現在はロサンゼルスとサンフランシスコという航空会社の西海岸のハブ空港への直行便を運航しています。
- ・**アフガニスタン**の救援活動の一環として、**94便**で**15,000人**の乗客の避難を支援しました。

(ネットワーク)

- ・ジョンFケネディ空港を含む14の新しい目的地を立ち上げ、5つの新しい国際目的地を立ち上げました。
- ・ユナイテッドの歴史的な大西洋拡張の一環として、2022年3月に開始予定のニューアーク空港とロンドン・ヒースロー空港間の毎日7便を含む、ヒースロー空港と米国のいくつかの都市間の毎日22便が発表されました。ユナイテッド航空は、国内のトップ7ビジネスセンターとヒースロー空港の間で直行便を提供する唯一の米国のキャリアになります。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

UAL	2019	2020	2021
Passengers (thousands) 乗客数	162443	57761	104082
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	284999	122804	178684
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	239360	73883	128684

【2021/2020/2019 年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	43259	15355	24634
(旅客) Passenger	39625	11805	20197
(貨物) Cargo	1179	1648	2349
(その他) other	2455	1902	2088
営業経費合計 Total Operating Expenses	38958	21714	25656
(燃料等) Aircraft Fuel	8953	3153	5755
(人件費等) Salaries and related costs	12071	9522	9566
(整備等) Maintenance and outside repairs	1794	858	1316
(運航委託費) Regional capacity purchase	2849	2039	2147
(販売経費) Distribution expenses	1651	459	677
(減価償却) Depreciation and amortization	2288	2488	2485
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	2543	2127	2416
(機材リース) Aircraft rent	288	198	228
(特別課金) special charges	246	-2616	-3367
(その他の支出) other operating expenses	6275	3486	4433

営業利益 Operating Income	4301	-6359	-1022
運航外損益 Total nonoperating income (expense)	-387	-2463	-1535
税引前損益 Income (loss) before income taxes	3914	-8822	-2557
(税) Income tax expense	905	-1753	-593
純利益 Net Income	3009	-7069	-1964

〈UA 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・前年比、大幅改善だが最終赤字である。
- ・52機あるPW4000エンジン搭載B777型機の運航復帰が待ち遠しい。

★**ユナイテッド第3四半期(7-9月)4億7300万ドル純利益計上** (flightglobal. 211020)

ユナイテッド航空は、第3四半期において、わずかながら利益を計上しました。

9月30日に終了した3カ月間で4億7300万ドルの利益を得たと発表していますが、パンデミックに悩まされた2020年の同四半期では18億ドルの損失を計上しています。

2019年、同航空会社は10億ドル強の四半期純利益を計上しました。

2021年第3四半期の売上高は、前年同期の25億ドルから78億ドルに増加しました。それでも、2019年に航空会社が稼いだ114億ドルと比べると32%も低い。

旅客収入は2019年第3四半期に比べ36%減少しましたが、貨物は引き続き好調で、2年前の同四半期に比べて84%の増収となりました。

2021年第3四半期に、2019年の同四半期に比べて28%少ない容量のフライトを行った。

その数は、現在の四半期、そして最終四半期には23%減になると予想されているという。

2022年の国際線のキャパシティを2019年比で10%増加させる一方で、国内線のキャパシティは世界的なパンデミックが発生した前年とほぼ同レベルに維持する計画です。

全体としては、主に国際線の成長により、2019年に比べて5%の容量増加となります。

2022年夏、ヨーロッパ、ラテンアメリカ、インド、アフリカ、中東への記録的な水準のフライトが期待されていますが、これは2022年にユナイテッド航空のプラット&ホイットニー製エンジンを搭載したボーイング777型機が機材に復帰することで可能になります。

2月にデンバーで発生したPW4400エンジンの故障により、24機の777-200型が運航停止となりました。

(決算書引用)

《ユナイテッド航空1-9月期(9カ月)決算の3年間比較》単位：百万ドル

- ・営業収入：2021年16442：2020年11943：2019年32371
- ・営業損益：2021年-614：2020年-4224：2019年+3440
- ・純損益：2021年-1318：2020年-5172：2019年+2368

《ユナイテッド航空7-9月期(3カ月)決算の3年間比較》単位：百万ドル

- ・営業収入：2021年7750：2020年2489：2019年11380
- ・営業損益：2021年+1037：2020年-1615：2019年+1473
- ・純損益：2021年+473：2020年-1841：2019年+1024

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9月) 注：1ドル111.9円(2021.10.08)

《ユナイテッド航空》(単位：百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	16442	11943	32371
(旅客) Pax	13319	9395	29692
(貨物) Cargo	1622	1088	863
(その他) other	1501	1460	1816
営業経費合計 Total Operating Expenses	17056	16167	28931
(燃料等) Aircraft Fuel	3793	2474	6704
(人件費等) Salaries and related costs	6987	7354	8993
営業損益 Operating Income/loss	-614	-4224	3440
税引前損益 Income before income taxes	-1712	-6449	3070
(所得税) Income tax expense	-394	-1277	702
純損益 (Net Income/loss)	-1318	-5172	2368

〈UAL 2021年度(1-9月)決算の特徴〉

- ・依然として9カ月決算は赤字だが、直近3カ月決算は黒字化した
- ・政府支援など、事業運営以外の収支が含まれている。

【2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

UAL	2021	2020	2019
Passengers (thousands) 乗客数	70728	42911	122137
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	86793	56812	180727

Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	123869	92113	213961
【2021/2020/2019 決算対比】 7-9 月			
《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	7750	2489	11380
営業経費合計 Total Operating Expenses	6713	4104	9907
営業損益 Operating Income/loss	1037	-1615	1473
税引前損益 Income before income taxes	603	-2332	1349
(所得税) Income tax expense	130	-491	325
純損益 (Net Income/loss)	473	-1841	1024

《デルタ航空》 DAL

★デルタ 2021 年 12 月期決算

◆デルタ 通期 2021 年 2 億 8 千万ドル黒字 (ウイングデイリー. 220117)

・営業収益 298 億ドル、今年は 2Q 以降の回復見込む

デルタ航空が発表した 2021 年通期 (21 年 1~12 月) 決算は営業収益が 298 億 9900 万ドル、営業利益が 18 億 8600 万ドル、純利益は 2 億 8000 万ドルとなった。

新型コロナウイルス感染拡大前の 2019 年決算との比較では営業収益が 36%減、営業利益が 72%減、純利益は 94%減となった。

今年後半から米国国内線の **レジャー需要が堅調**に推移したほか、**法人需要も改善傾向**にあることから、21 年 **第 4 四半期において国内線は 2019 年第 4 四半期の 78%レベルまで回復**した。

また、2021 年 **第 4 四半期の旅客収益についても 2019 年同期比で 50%まで回復**。

第 3 四半期に続き 8 ポイント増加した。そうしたことなどにより、業績は改善基調にあるとした。

エド・バスティアン最高経営責任者は「21 年はデルタ航空にとって特別な年となった。ブランド力の向上により大きな回復軌道に乗せることができたため、**米国の航空会社で唯一下半期に黒字化を達成**することができた」と振り返った。

2022 年 1~3 月期の輸送容量は 19 年同四半期の 83-85%程度となる見通し。

さらに収益は 19 年の 72~76%の回復を見込む。

オミクロン株の流行により、**1 月 2 月は損失が予想されるが、3 月は再び収益を確保できる見込み**であるとしている。

最高経営責任者は「オミクロン株の急速な拡大によって旅行業界全体に混乱は生じたが、デルタ航空の運航は安定し、休暇シーズン前の状況に戻っている。オミクロン株によって需要の回復が 60 日程度遅れることが予想されているが、すでにピークアウトの傾向が見られるため、春と夏の旅行シーズンには一般消費者やビジネスユーザーによるリベンジ需要が拡大することを確信している」という見通しを示した。

◆デルタ航空 2021 年「**貨物売上**」5 割増 (デイリーカーゴ. 220119)

デルタ航空の 2021 年 10~12 月期の貨物売上高は前年同期比 49.0%増の 3 億 400 万ドル(約 348 億円)だった。19 年同期比も 62.6%増と大幅に伸びた。

全体の売上高は前年同期比約 2.4 倍の 94 億 7000 万ドル。

旅客事業が約 2.7 倍の 72 億 4100 万ドル、その他事業が 79.7%増の 19 億 2500 万ドル。

営業損益は 2 億 6300 万ドルの黒字(前年同期は 8 億 5800 万ドルの赤字)、純損益は 4 億 800 万ドルの赤字(同 7 億 5500 万ドルの赤字)。

21 年 1 月~12 月期の売上高は、前年比 74.9%増の 298 億 9900 万ドルだった。

売上高の内訳は、旅客事業が 74.8%増の 225 億 1900 万ドル、貨物事業が 69.7%増の 10 億 3200 万ドル、その他事業が 76.1%増の 63 億 4800 万ドル。

営業損益は 18 億 8600 万ドルの黒字(前年は 124 億 6900 万ドルの赤字)、純損益は 2 億 8000 万ドルの黒字(同 123 億 8500 万ドルの赤字)。通年で黒字転換した。

《会社ホームページ引用》

デルタ航空の最高経営責任者、エド・バスティアン (Ed Bastian) は次のように述べています。

2021 年は、デルタ航空にとって特別な年となりました。ブランド力の向上により大きな回復軌道に乗せることができたため、米国の航空会社で唯一、下半期に黒字化を達成しました。

こうした成功はデルタ航空の従業員のおかげであり、今朝特対象となる従業員に対する特別なプロフィットシェアリング(利益分配)を発表しました。

オミクロン株の急速な拡大によってスタッフの配置にも大きな影響が出ており、旅行業界全体に混乱が生じましたが、デルタ航空の運航は先週から安定し、休暇シーズン前の状況に戻っています。

オミクロン株によって需要の回復が 60 日程度遅れることが予想されていますが、すでにピークアウトの傾向

が見られるため、春と夏の旅行シーズンには一般消費者やビジネスユーザーによるリベンジ需要が拡大することを確信しています。

(2021年第4四半期10月～12月期の業績概要)

- 調整済み税引前利益の1億7000万ドルには、主として持分法による損失、評価替えによる投資額調整、特別なプロフィットシェアリングの支払いによる5億6400万ドル分は含まれていません。
- 精油所の売上を除く調整済み営業収益は84億ドルでした。2019年第4四半期に比べて輸送容量は79%、収益は74%まで回復しました。
- 営業経費合計は2019年第4四半期に比べて8億3300万減少しました。サードパーティへの精油所売上分を調整した経費合計は、2019年第4四半期と比べて19億ドル(19%)減少しました。
- 当四半期中のアメリカン・エクスプレスからの収益は12億ドルで、2019年第4四半期と比べて11%増加しました。
- 第4四半期末時点でのデルタ航空の流動性は142億ドルでした。

(2021年通期の業績)

- 調整済み税引前損失34億ドルにはPSP (Payroll Support Programs) 関連の38億ドルは含まれておらず、一部は持分法損失、負債償却費用、特別なプロフィットシェアリングの支払いによって相殺されています。
- 2021年下期中の税引前利益は11億ドルでした。PSPを除いた評価替え調整額、持分法損失、負債償却費用を計上した2021年下半期中の調整済み税引前利益は3億8600万ドルでした。
- サードパーティへの精油所の売上を除く2021年通年の調整済み営業収益は267億ドルでした。2019年通年に比べて輸送容量は71%、収益は57%まで回復しました。
- 営業経費合計にはPSP関連の補助金45億ドルが含まれていますが、2019年に比べると124億ドル減少しています。PSP関連の補助金とサードパーティへの精油所の売上に伴う費用分を調整した営業経費合計は、2019年に比べて109億ドル(27%)減少しました。
- 2021年通年のアメリカン・エクスプレスの売上は40億ドルで、2019年通年と比べて98%まで回復しました。
- 業務再開に向けて29億ドルの投資を行い、70億ドルの返済金圧縮を行いました。これには年金保護法(Pension Protection Act)に基づく年金資金の完全な確保も含まれています。
- 2021年末時点におけるデルタ航空の負債とファイナンスリースの債務合計は269億ドルで、調整済みの純負債額は206億ドルでした。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

DAL	2019	2020	2021
Passenger load factor 旅客搭乗率	86%	55%	69%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	275379	134339	194474
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	237680	73412	134692

【2021/2020/2019年間決算対比】(1-12月)

《デルタ航空》(単位：百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	47007	17095	29899
(旅客) Passenger	42277	12883	22519
(貨物) Cargo	753	608	1032
(その他) other	3977	3604	6348
営業経費合計 Total Operating Expenses	40389	29564	28013
(燃料等) Fuel and related taxes	8519	3176	5633
(人件費等) Salaries and related costs	11601	8754	9728
(地方路線委託費) Regional carrier expense	2158	2479	1736
(整備等) Maintenance and outside repairs	1751	822	1401
(販売経費) Commissions and other selling expenses	2211	582	953
(委託サービス) Contracted services	2942	1778	2420
(減価償却) Depreciation and amortization	2581		1998
(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	2176	1518	2019
(旅客サービス) pax service	1312	523	756
(利益分配) Profit sharing	1643	-	108
(機材リース) Aircraft rent	423	399	430
(政府補助金) Government grant recognition	-	-3946	-4512
(その他) other	1827	1163	1405
営業利益 Operating Income	6618	-12469	1886
(支払利息) interest expense, net	-301	-929	-1279
税引前利益 Income before income taxes	6198	-15587	398
(税) income tax(provision)benefit	-1431	+3202	-118

純利益 Net income	4767	-12385	280
----------------	------	--------	-----

〈DL 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・大手3社で唯一、通期の黒字転換を果たしたが、第4四半期は赤字。
- ・黒字と言っても政府補助金45億ドルが加味されている

★**デルタ** Covid-19 後初の利益を記録「**燃料価格の高騰**」警告 (flightglobal.221014)

デルタ航空は、Covid-19 危機の発生以来、初の四半期利益を記録したと発表しました。

一方で、燃料価格の高騰をめぐる目先の懸念を警告しています。

国内線とラテンアメリカ市場が引き続き回復を牽引しており、大西洋横断路線は第3四半期に最も改善しました。

国内線の収入は2019年の同時期に達成されたものの72%、国際線全体の収入は2019年の水準の42%で、ラテンアメリカは84%、大西洋横断は第2四半期から20ポイント上昇し、危機以前の水準の35%となりました。

「最も回復した事業体では、プレミアムキャビンがメインキャビンを上回った」とし、「オフィスへの復帰が遅れたにもかかわらず、法人需要は安定していた」としています。

貨物収入は好調なイールドを背景に改善を続け、2019年同期比39%増の2億6,200万ドルに達しました。

全体として、第3四半期の調整済み税引前利益は2億1,600万ドルを記録したとしており、これには政府の給与支援プログラムに関連する13億ドルの純利益が含まれていません。

調整後の営業収益は83億ドルで、2019年の同四半期に達成したものの66%でした。

第3四半期には、2019年の生産能力の71%を稼働させ、今年最後の3ヵ月間には80%に達する見込みです。

第2四半期と比較すると、収率は4%上昇し、利用率は約11ポイント高い80%となりました。

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9月) 注：1ドル111.9円(2021.10.08)

《デルタ航空》(単位：百万ドル) except per share data	2021	2020	2019
営業収入合計 Total operating Revenues	20429	13122	35568
(旅客) Pax	15278	10185	32032
(貨物) Cargo	728	403	567
(その他) other	4423	2534	2969
営業経費合計 Total Operating Expenses	18806	24733	30349
(燃料等) Fuel expense	4056	2453	6508
(人件費等) Salaries and related costs	7096	6814	8275
(リストラ費用) Restructuring charges	-3	7798	-
営業利益 Operating Income	1623	-11611	5219
税引前利益 Income before taxes	793	-14479	4800
(所得税) income tax provision	-105	2849	-1131
純利益 Net income	688	-11630	3669

〈DAL 2021 年度 1-9 月期決算の特徴〉

・9ヵ月決算でも黒字化し、7-9月期の純利益は2019年14億9500万ドル、2021年12億1200万ドルで、7-9月期の営業収入も2019年12億5600万ドル、2021年9億1154万ドルとなった。

・前年度のリストラ費用77億9800万ドルが、マイナス300万ドルと激減している。

注：例として前年度6月期のリストラ費用25億ドルには、主に777、MD-90、737-700、767-300ER、A320の一部退役による減損に関連と注記しています。

【2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

DAL	2021	2020	2019
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	142730	97771	209911
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	94290	58229	181652

《クラス別収入》

単位：百万ドル	Three Months		Nine Months	
	2021	2019	2021	2019
Main cabin	3742(-38%)	6021	7939(-52%)	16680
Business cabin and premium	2495(-38%)	4008	5128(-55%)	11306

収入 7-9 月 (2019 年対比) 単位：百万ドル

Domestic	5759(-28%)
Atlantic	730(-65%)
Latin America	564(-16%)
Pacific	138(-80%)
Total Passenger	7191(-37%)

Cargo Revenue	262(+39%)
Total Revenue	9154(-27%)

【EU系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

《ルフトハンザ》LH

★ルフトハンザ国家補助金の返済完了 (flightglobal.211112)

Lufthansa Group は、Covid-19 危機の際に受けた政府支援の最後の部分を返済し、ドイツ政府が同事業の残りの株式を売却する道が開かれました。

ドイツ政府の救済策の一環として用意された 90 億ユーロのうち、合計 **38 億ユーロ (43 億ドル)** を引き出したとしています。

最後のピースは、ドイツ連邦共和国の経済安定化基金 WSF の(議決権のない)サイレント・パーティシペーション II からルフトハンザが受け取った 10 億ユーロで、これは 11 月 12 日時点で全額返済され、未使用の資金はキャンセルされています。

この返済目標は、ルフトハンザが 10 月初旬に実施した **21.4 億ユーロの増資**の原動力となったもので、これによりグループの資本基盤も強化されるとしています。

2021 年 10 月にサイレント・パーティシペーション I を返済しましたが、その際、15 億ユーロを「わずかに」引き出しただけで、未使用の資金は終了しました。2021 年 2 月には、10 億ユーロの国家融資を返済しましたが、これも予定より早く終了しました。

ドイツ政府は、2023 年 10 月までにルフトハンザグループの株式 (株式資本の約 14% に相当) を売却することになりました。

WSF は、2020 年 6 月にルフトハンザの株式 20% を取得しました。

この支援策には、ルフトハンザへの 57 億ユーロの潜在的匿名出資金 (potential silent contribution) と、20% の株式取得による 3 億ユーロが含まれています。また、ドイツ政府はさらに 30 億ユーロの融資保証を行いました。

WSF は、今年 8 月にすでに保有株式の約 4 分の 1 を売却することを発表していました。

ルフトハンザグループは 2021 年第 3 四半期にパンデミック以来はじめてプラスの調整営業利益を記録した。

★ルフトハンザ「資本市場で更なる流動性確保」(aviator.aero.211109)

- ・ 2021 年に 15 億ユーロの第 3 回社債を発行
- ・ Lufthansa Group は有利な市場環境を活用
- ・ 2 年および 5.5 年の満期で発行しプロファイルを補完

ルフトハンザ ドイツ航空 (Deutsche Lufthansa AG) は、総額 15 億ユーロの社債の発行に成功しました。

この社債は、10 万ユーロの額面で、期間が 2 年と 5 年半の 2 つのトランシェ (区分) で発行されました。

2023 年 11 月 16 日までの期間を持つトランシェの発行額は 6 億ユーロで、金利は年 1.625% です。

2027 年 5 月 16 日までの期間のトランシェの発行額は 9 億ユーロで、利率は 2.875% です。

調達された長期資金は、流動性のさらなる強化と既存の債務の借り換えに使用されます。

今回の調達は、昨年末から実施した資本市場での取引の成功例の一つであり、ドイツ政府の安定化措置の完済にさらに貢献するものです。"

★「9 月期」決算発表 (HP.1103)

グループ航空会社は前四半期と比較して約 **2 倍の輸送能力を確保**しました。

ルフトハンザ **カーゴも第 3 四半期に記録的な業績**を達成しました。

構造改革費用が影響を与えたものの、**危機発生以来、2021 年第 3 四半期に初めて営業利益**を計上
特に米国からの旅行者に市場が開かれ、新規予約は**危機前水準の約 80%**に達しています。

- ・ 第 3 四半期の好調な輸送量の推移

グループ全体では 7-9 月に **1,960 万人の旅客**を輸送し、2019 年第 3 四半期の**危機前水準の 46%**に相当
リストラ費用を含めた調整後 EBIT は 17 百万ユーロ (前年同期: -1.3 億ユーロ) に達しました。

Lufthansa Technik における **4 億 4,300 万ユーロの繰延税金**の支払いがあったものの、調整後フリーキャッシュフローは 2021 年第 3 四半期には 1,300 万ユーロとなりました。

- ・ 1-9 月期の主要数値

2021 年 1 月から 9 月までのグループ収益は約 110 億ユーロ (前年: 110 億ユーロ) となりました。

調整後 EBIT は、**5 億 2,000 万ユーロの構造改革費用**を除くと 16 億ユーロに改善 (前年度: 40 億ユーロ)。

- ・ 企業の永続的な変革に向けた大きな進展

計画的なトランスフォーメーション・プログラムを継続、年約 25 億ユーロのコスト削減を実施。これは、2024 年までの計画、年間 35 億ユーロ削減額の 70% 以上に相当。

ドイツで実施したボランティア・プログラムは、当初予想を大幅に上回りました。全体として、3,000 人以

上の従業員が Group を自主的に離れることを選択しました。

自主的プログラム、社会的計画を通じ、ドイツだけでも 2021 年までに計 4,000 人の従業員が退職し、さらに 3,000 人と合意に達しています。

ルフトハンザでは CA 対象の別のボランティア・プログラムが開始され、2022 年 3 月末まで実施される。9 月末時点で、約 107,000 人が当グループで雇用され、今後も 10 万人以上の長期雇用を目標としています。

・今後の見通し

需要が前向きに推移すると見込み、新規予約はすでに 2019 年の水準の約 80%に達しています。

プレミアムクラスは特に需要があり、全ての旅行クラスにおいて、業務渡航の割合が大幅に増加。

11 月 8 日、ヨーロッパからの旅行者に国の開放、予約は前週に比べ 51%増、大西洋便の新規予約も、2019 年の約 80%の水準に戻って、特に大都市で多くなっています。

有効座キロ (ASK) : 2021 年通年のキャパシティを危機前の 40%と見込んでいます。

2022 年の第 1 四半期は、2019 年の水準の約 65%の容量を目標とし、夏季および下期には約 80%まで増加すると見込んでいます。2022 年通年では、2019 年比で 70%以上の容量を見込んでいます。

【LH 2021/2020/2019 「1-9 月期」 運送実績】

Lufthansa Group	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Passengers carried(thousands) 乗客数	29664	32157	19623	8681
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	94073	90936	49883	22333
Revenue seat-kilometres(millions) 有償座席キロ	55967	61345	34341	11833

【2021/2020/2019 「1-9 月期」 決算対比】 注：1 ユーロ 129.2 円(2021.10.08)

LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ)	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Total revenue 総収入	10978	10995	5207	2660
Of which traffic revenue うち航空運送収入	7550	7404	3913	1763
Total operating expenses 営業費用	14234	18013		
Staff costs スタッフコスト	4652	5034		
Depreciation 減価償却	1736	3574		
Fuel 燃油費	1444	1610		
Profit before income tax 税前営業利益	-2318	-6912		
Net profit(loss) 純損益	-1877	-5584	-72	-1967
EBIT(支払金利前税引前利益)	-2123	-5857	-9	-2389
Adjusted EBITDA (減価償却前営業利益)	-394	-2227		

《資産》

Lufthansa Group 1-9 月期	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Total Assets 総資産	41903	39010		
Operating cash flow 営業キャッシュフロー	460	-1598	442	-1961
Capital expenditures (gross) 設備投資 (総額)	967	1023	355	126
Adjusted free cash flow 調整後フリーキャッシュフロー	-594	-2579	13	-2069
Adjusted EBIT-margin(%) 調整後 EBIT マージン (%)	-18.9	-37.8	0.3	-47.4
Employees as of 30.06. 6/30 現在の従業員	106684	124534		

《LH 2021 「1-9 月期」 決算の特徴》

- ・1-9 月期の総収入は前年同期並だが、7-9 月期はほぼ倍増した。
- ・各損益は、1-9 月期は大幅な改善、7-9 月期はほぼ赤字を解消した。

《IAG/BA》

★事業拡大「IAG カーゴ」500 人採用 (デイリーカーゴ, 211208)

<https://www.daily-cargo.com/news/aviation/2021/12/143764/>

インターナショナル・エアラインズ・グループ (IAG) 貨物部門の IAG カーゴは、今後 1 年で新たに 500 人を採用すると発表した。

同部門による新規採用数として過去最大となる。新型コロナウイルス禍で増加し続ける需要に応えるべく、陣容を拡大し、貨物事業を強化する。

オペレーション、収益・在庫管理、データ・分析、プロジェクトなど、ビジネス全般で採用活動を行う。

IAG カーゴのビジネスは伸び続けている。

2020 年 1~12 月期の売上高は前期比 16.9%増の 13 億 600 万ユーロ (約 1671 億円、IAG 連結決算の貨物売上高)。

21 年 1~9 月期は前年同期比 28.0%増の 11 億 7400 万ユーロ (約 1502 億円、同) だった。

21 年には、多くの新規顧客を獲得した。

特にワクチンなどの温度変化に敏感な貨物向け「コンスタントクライメイト」、生鮮食品向け「コンスタントフレッシュ」、緊急物資輸送向け「クリティカル」といった、特定のサービスに特化した専門製品の需要が高

まっているという。

今回の採用活動について、IAG カーゴのデビッド・シェパード・マネージング・ダイレクターは以下の通りと述べている。

今回の採用活動では、様々な新しい職務を含め、幅広く採用を行う予定だ。

一人ひとりがアイデアを出し、多様なキャリアパスを持ち、自律的に働き、チームのサポートを受けながら自分の可能性を追求する機会を提供している。

社内昇進を重視しており、IAG グループの一員として、上に行くだけでなく、グループの他の部門にも移動できる。

★スペインの航空会社は好調「IAG 第3 四半期に変曲点」 (flightglobal.211106)

IAG は、第3 四半期に4 億5,200 万ユーロ (5 億2,300 万ドル) の営業損失を計上しましたが、スペインの航空会社である Iberia と Vueling は共に赤字から脱却しました。

格安航空会社である Vueling は第3 四半期に収支均衡を達成し、Iberia は2021 年9 月30 日までの3 ヶ月間に、構造改革費用前で2,100 万ユーロの小幅な利益を計上しました。

しかし、ブリティッシュ・エアウェイズは3 億8,600 万ユーロ、エアリングスは8,000 万ユーロの損失を計上しました。

構造改革費用前の営業損失4 億5,200 万ユーロは、IAG の前年同期の損失額19 億2,000 万ユーロに比べて大幅に改善しています。

第3 四半期は、現金を燃やすのをやめ、現金を生み出すようになりました。

第4 四半期も改善が続き、EBITDA が改善して大幅な黒字になることを期待しています。

ASK(有効座キロ)でのグループのキャパシティは、第3 四半期では2019 年の水準の43%でした。

IAG は、第4 四半期にはこれを60%まで増加させたいと考えています。

牽引するのはイベリア航空とブエリング航空で、危機前キャパシティの75%程度を飛行することになります。

BA とエアリングスは、それぞれ2019 年の水準の55%と40%を運航する予定です。

9 ヶ月間の段階で、IAG の営業損失は24 億9,000 万ユーロとなっており、昨年の9 ヶ月間では約60 億ユーロでした。

第4 四半期も赤字と予想していますが、第3 四半期ほどではなく、EBITDA は黒字になると見込んでいます。

IAG は、通年で約30 億ユーロの営業損失を計上する見込みで、2022 年には黒字化を見込んでいます。

《IAG：2021 年第3 四半期：航空会社部門別利益・収益》

・BA：営業利益-3 億8,600 万ユーロ：営業収益10 億9,300 万ユーロ

・イベリア：営業利益2100 ユーロ：営業収益8 億4500 万ユーロ

・ブエリング：営業利益0 ユーロ：営業収益4 億6600 ユーロ

・エアリングス：営業利益-8,000 万ユーロ：営業収益1 億3,100 万ユーロ

・IAG 合計：営業利益-4 億5200 万ユーロ：営業収益27 億900 万ユーロ

出典 IAG：構造改革費用前の営業利益、グループ合計はその他の部門を含む

★9 月期 IAG の業績に関するハイライト(会社 HP.1105)

- 第3 四半期の営業損失4 億5,200 万ユーロ (2020 年再修正後-719 億2,300 万ユーロ)

例外的項目前の営業損失485 百万ユーロ (2020 修正後-1,305 百万ユーロ)

- 9 ヶ月間の報告された営業損失24 億8,700 万ユーロ (2020 年再修正後-59 億7,500 万ユーロ) および例外的項目前の営業損失2,665 百万ユーロ (2020 年再修正後-3,220 百万ユーロ)

- 9 ヶ月間における燃料費および為替ヘッジ会計中止に伴う税引前の例外的な貸方1 億7,800 万ユーロと燃料・為替ヘッジ会計中止と一部の機材資産減損の戻し入れによる税引前特別利益1 億7800 万ユーロ (2020 年燃料費および為替ヘッジ会計中止と機材資産減損に伴う27 億5,500 万ユーロの税引前特別費用)

- 9 ヶ月間の税引後および特別項目の損失26 億2,200 万ユーロ (2020 年再計算後-55 億7,600 万ユーロ) および例外的項目前の税引後損失27 億7,500 万ユーロ (2020 年再修正後-31 億8,500 万ユーロ)

【IAG 2021/2020/2019 「1-9 月期」運送実績】

IAG グループ	2019	2020	2021
Passenger numbers (thousands) 乗客数	90448	26977	23555
Available seat-kilometres (million) 有効座席キロ	255749	91394	74123
Revenue pax-kilometres (million) 有償人キロ	216607	62445	44464

【2021/2020/2019 「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)	2019	2020	2021
Total Revenue 営業収入	19292	6565	4921
Passenger revenue 旅客収入	17078	4888	3140
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	16772	12460	7408

Employee costs 従業員コスト	3713	2867	2099
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	1554	2335	1384
Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費	4569	3282	1049
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1587	1135	702
Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費	1699	737	598
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2236	1080	788
Selling costs 販売経費	813	340	280
Currency differences 為替	19	87	-32
Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト	582	597	
OPERATING PROFIT 営業利益	2520	-5955	-2487
PROFIT AFTER TAX for the period 税引後利益	1814	-5567	-2622

<IAG 2021「1-9月期」決算の特徴>

- ・9カ月の前年度比較は収入源だがコスト大幅減で、赤字も減少となった。
- ・7-9月期では、前年度比での事業拡大で、損益は改善しているが未だ赤字である。

《エールフランス KLM》 AirFrance-KLM

★エールフランス-KLM「国家貸付金」返済の第一歩 (flightglobal.211213)

エールフランス-KLMは、COVID危機の際に確保した40億ユーロ(45億ドル)のフランス国有銀行ローンを5億ユーロ償還し、返済の第一歩を踏み出しました。

また、スカイチームの航空会社グループは、同ローンの返済スケジュールを変更し、当初2023年5月に予定されていた1回の償還から、2025年5月までに3回の返済に変更しました。

これにより、2023年5月に8億ユーロを償還し、その後2024年5月と2025年5月にそれぞれ13億5千万ユーロを返済します。

エールフランス-KLMは、5億ユーロの返済を決定した理由として、世界的な輸送量の回復の初期兆候と資本市場へのアクセスの改善を挙げています。

今回の部分的な償還は、PGE(フランスの公的融資)の償却プロファイルと合わせて、エールフランス-KLMグループの債務プロファイルおよびバランスシートの再構築の道筋を示す新たなマイルストーンとなります。

エールフランス-KLMは、資本増強の可能性についてはまだ協議中であると付け加えた。

「これらの措置には、市場の状況に応じて、株式または準株式の発行などの手段が含まれる可能性がある」としている。

★エールフランス KLM「7~9月期」赤字大幅縮小 (デイリーカーゴ.1101)

- ・純損失1.9億ユーロ

エールフランス KLM (AFKL) グループの2021年7~9月期(第3四半期)連結決算は、売上高が前年同期比80.9%増の45億6700万ユーロ(約6028億円)と大幅に改善した。EBITDAが7億9600万ユーロの利益(前年同期は4億4200万ユーロの損失)、**営業損益は7200万ユーロの利益**(同16億3500万ユーロの損失)でいずれも黒字転換した。

純損益は1億9100万ユーロの損失(同16億6500万ユーロの損失)と大幅に縮小した。

旅客ネットワーク事業の売上高は、122.5%増の29億5600万ユーロ。リージョナル路線でのレジャー利用が見られたほか、国際線ではカナダなど旅行規制の緩和があった。また、好調な貨物需要も旅客便事業にプラスとなった。

貨物売上高は23.4%増の8億3500万ユーロ。トンキロベースの供給量は20.3%増の30億5200万、輸送量は8.9%増の18億8900万。重量ベースの輸送量は12.5%増の24万7000トン。同期時点の貨物輸送力は、いまだ19年同期水準を20%程度下回っている。

- ・1~9月期

1~9月期決算は、売上高が前年同期比8.6%増の94億7700万ユーロ、EBITDAが7800万ユーロの損失(前年同期は12億8200万ユーロの損失)、営業損益は27億2600万ユーロの損失(同48億3500万ユーロの損失)、純損益は31億6400万ユーロの損失(同60億8200万ユーロの損失)。

第4四半期の旅客ネットワーク(有効座席キロベース)アクティビティは、**2019年水準の70~75%に回復**する見通し。

2021年第4四半期の業績見通しについては「EBITDAはプラス。通期では若干のプラスにとどまるだろう」(AFKL)としている。

【AF/KLM 2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

AF/KLM グループ	2021	2020	2019
Passagers (thousands) 旅客数	28787	28124	79593

Traffic RPK(m) 輸送量	63382	66861	222798
Capacity ASK(m) 輸送力	122535	103268	251116

【AF/KLM 2021/2020/2019年9月期決算対比】

Income Statement 会計報告(百万ユーロ)	2021	2020	2019
Revenues 総収入	9477	8725	20732
Total cost 総経費	9983	10674	19526
Aircraft fuel 航空機燃料	-1811	-1886	-4118
Chartering costs 航空機賃貸料	-232	-181	-407
Landing fees and en route charges 公租公課	-835	-743	-1471
Catering ケイタリング	-250	-236	-617
Handling and other cost ハンドリング	-710	-646	-1294
Aircraft maintenance costs 整備費	-1181	-1243	-1920
Commercial and distribution costs 販売経費	-255	-291	-783
Other external costs 他の外部費用	-839	-937	-1292
Salaries and related costs 人件費	-3809	-4224	-6031
taxes 税金	-255	-242	-119
Other income and expenses 他の収支	467	468	742
EBITDA	-78	-1282	3263
Amortization, depreciation and provisions 減価償却費	1722	-2132	-2217
Income from operating operations 営業利益	-1800	-3414	1046
Net income of the period 当期純利益	-3161	-6078	137

〈AF-KLM 2021「1-9月期」決算の特徴〉

- ・輸送実績および収入とも、1-9月期は前年より改善、7-9月期はほぼ倍増している。
- ・7-9月期は、営業損益で黒字、純損益で赤字となった。

《Average number of employees》

	2021/1-9	2020/1-9
Flight deck crew	8195	8665
Cabin crew	20075	22221
Ground staff	46145	51236
Temporary employees	806	1062
Total	75221	83184

《AF vs KLM》

2021年1-6月期(前年比)	AF group	KLM group
Revenue(m) 収入	2987(-16.4%)	2137(-24.8%)
EBITDA	-792(-158)	-78(+122)
Operating result(m) 営業損益	-1406(+188)	-522(+246)
Operating margin(%) 営業利益率	-47.1%(-2.5)	-24.4%(+2.6)

注：EBITDA 利払い前・税引き前・減価償却前利益

【中国・東南アジア系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・

★アジア系航空貨物12月 (デイリーカーゴ.220125)

- ・台湾系好調続く、キャセイ隔離開始

アジア系航空会社の2021年12月実績(表参照)をみると、前年同月比での貨物輸送量は中国南方航空(CSN)を除き、大幅に増加した。台湾系の好調が続いている一方、キャセイパシフィック航空(CPA)は12月28日から香港到着後の貨物便乗務員の強制隔離が始まり、長距離貨物便の運航停止が発生した。11月実績との比較ではチャイナエアライン(CAL)とエバー航空(EVA)がプラスだが、シンガポール航空(SIA)は前年同月並みにとどまり、CPA、中国国際航空(CCA)および中国南方航空(CSN)はマイナスだった。

香港では貨物便乗務員の隔離は免除されていたが、12月28日から香港到着後3日間の強制隔離期間が設けられ、22年1月1日からは7日に拡大した。到着後7日目のPCR検査で陰性証明が求められる。CPAはこれを受け、12月30日から1月6日にかけて、長距離路線の貨物便および旅客機貨物便をすべて運航停止した。1月の貨物輸送能力はコロナ前と比べ20減。CPAのオーガスタス・タン最高経営責任者(CEO)はこれらの影響について、「予備的評価では、2月以降、単月の営業キャッシュバーンは10~15億香港ドル(146~219億円、1香港ドル=14.6円換算)と見ている」と説明。状況改善まで最大限の努力を行うとし、「乗務員のリソースを増やすことで、貨物便の運航能力を現在より約5%増加することが可能」とした。各社の輸送実績を21年11月実績比でみると、CALの有償貨物トンキロ(RFTK)は3.5%増、EVAの貨物輸送量は5.7%増、CPAの貨物輸送量は0.5%減、CCAの貨物郵便輸送量(国際のみ)は2.3%減、CSNの貨物郵便輸送量(同)は4.2%減、SIA

の貨物輸送量は0.2%増だった。

《アジア系航空会社の貨物12月》(前年比)

・**チャイナエアライン**

153億台湾ドル(約2倍) : 6億7100万RFTK(+7.7%) : 8億7100万AFTK(+4.5%) : LF77.0%(+2.3)

・**エバー航空**

109億台湾ドル(+86.2%) : 輸送量7万8855トン(+6.6%) : 4億7420万AFTK(+10.3%) : LF92.2%(-1.4)

・**キャセイ**

輸送量13万4691トン(+12.0%) : 8億3507万AFTK(+11.7%) : 9億9086万AFTK(+6.5%) : LF84.3%(+4.0)

・**中国国際**(国際のみ)貨物郵便

輸送量3万4010トン(+10.1%) : 2億8080万AFTK(+28.3%) : 6億9170万AFTK(+35.9%) : LF40.6%(-2.4)

・**中国南方**(国際のみ)貨物郵便

輸送量5万9450トン(-4.2%) : 5億7491万AFTK(-3.5%) : 8億5908万AFTK(-2.4%) : LF66.9%(-0.7)

・**シンガポール航空**

輸送量9万5800トン(+25.4%) : 5億6430万FTK(+35.8%) : 7億1620万AFTK(+53.0%) : LF78.8%(-9.9)

注 : RFTK 有償貨物トンキロ、AFTK 有効貨物トンキロ、FTK 貨物トンキロ

《キャセイパシフィック》CX

★キャセイ「極めて厳しい11月」旅客が再び減少 (flightglobal.211214)

キャセイパシフィック航空は11月、2ヶ月連続で利用者数が減少し、経営難に陥っている航空会社が引き続き「重大な課題」に直面していると報告しました。

キャセイは、新型コロナウイルスのオミクロン株の出現と、香港政府による検疫(隔離)強化の動きを、年末に向けた課題として挙げています。

最高顧客・商業責任者のロナルド・ラム氏は、オミクロンは「ホリデーシーズンの旅行感情に影響を与えた」とし、規制強化は航空会社が計画通りにフライトを運航する能力に影響を与えたと述べている。

2021年の通年で「かなりの」損失を出すかと警告した航空会社は、年末のスケジュールを調整し、流行前のわずか12%の水準で運航することにした。

「我々は1月以降の旅客便のスケジュールを見直すにあたり、引き続き動向を注視しています」とLam氏は付け加えます。

11月の旅客数は7万人強で、前年比では約85%増でしたが、パンデミック前の2019年の同月と比べると97%以上急落しています。前月比では、キャセイは旅客数が7.9%減少した。

ラム氏は、同航空会社が11月に飛ばした旅客数は10月と比較して1日あたり約5%少なかったと付け加えています。

2020年の低ベースに対して、トラフィックは87%、キャパシティは30%増加しました。しかし、2019年と比較すると、RPK(有償旅客キロ)で測定したトラフィックは96%減少し、キャパシティは88%急落した。

ラム氏は、トラフィックの減少は、特に香港と中国本土から英国への旅行における学生の減速が続いているためと分析しています。

しかし、国境が開放された米国やオーストラリアへの便の需要が増加したため、一部相殺された。

貨物に関しては、キャセイの11月の貨物輸送量は13万5000tを超え、前年比16%近く増加したが、2019年に対しては24%減少している。

ラム氏は、12月まで旺盛な貨物需要が続くと予想しており、同航空は今月中、貨物機のスケジュールをフル稼働させています。

★キャセイ「キャッシュ・ブレイクイーブン」間近 (flightglobal.211117)

・通期「かなり」損失

キャセイパシフィック航空は、2021年の下半期の収益が「かなり改善された」にもかかわらず、通期では「かなりの損失」になると警告しています。

10月31日までの4ヶ月間、コスト管理の努力を続ける中で、「営業キャッシュの損益分岐点に近づいている」ことも明らかにしました。

10月の搭乗者数は7万6,000人強で、9月よりも42%減少しました。

それでも、同航空が旅行需要の崩壊で最も大きな打撃を受けた2020年10月の約2倍だった。

しかし、パンデミック前の2019年と比較すると、旅客数は97%の激減となっている。

交通量は、前年同月比で95%増加しましたが、パンデミック前の水準に対しては96%の減少となりました。

キャパシティは、前年同月比で約20%増加したが、2019年10月と比較すると90%近く減少した。

長距離路線はあまり好調ではありませんでしたが、短距離路線は好調を維持しており、特にフィリピン、インドネシア、ベトナムなどのアジア路線への需要は引き続き旺盛です。

貨物便については、10月の需要は引き続き増加しており、貨物便のキャパシティはパンデミック前の70%の水準

に達しています。

★**香港の検疫(隔離政策)がキャセイの旅客輸送に影響を与え続ける** (flightglobal.1019)

キャセイパシフィック航空は、香港の厳しい検疫(隔離)要件を、香港への旅客需要の低迷の主な理由として挙げています。

キャセイが発表した9月の交通量によると、乗り継ぎ客、特にアジア内や米国、英国への旅行客が需要の主要な原動力である一方で、香港へのフライトに対する需要は「非常に弱い」と指摘しています。

香港は、オーストラリアやシンガポールなどの国々が国境開放を優先してウイルス感染者を完全に排除するゼロ・COVID戦略を堅持している世界でも数少ない都市のひとつです。

9月のキャセイ航空の搭乗者数は13万2,000人近くで、前年同月比で2倍以上となりましたが、パンデミック前の5%にとどまりました。

キャパシティは前年比で40%増加しましたが、2019年9月と比較すると87%以上減少しました。

交通量は2020年と比較して2倍以上増加したが、パンデミック前の2019年に対しては92%減となった。

貨物と郵便物の輸送量が前年比20%増の約13万1,000tとなり、コロナウイルスのパンデミックが始まった2020年以降で最高となった。

貨物容量も前年比16%増となったという。需要増に対応するため、8月に比べ貨物専用の旅客便を20%増便した。

【2021/2020/2019「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2021	2020	2019
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	157	4389	18261
Available seat-kilometres(million) 有効座席キロ	4167	27732	80814
Revenue Passenger Kilometers (million) 有償旅客キロ	788	18668	68078

〈CX 2021年6月期決算の特徴〉

- ・ 厳しい検疫(隔離)で、**運航規模は昨年度よりも更に悪化**している。
- ・ 赤字額は昨年度よりも改善しているが、**主にコスト削減効果**となっている。

【2021/2020/2019「6月期」決算対比】

注1: Share of profits from subsidiaries and associates グループ子会社からの利益

注2: Profit attributable to the shareholders 株主還元利益

Group (HK \$ million) 注: 1 HK \$ 14.45 円(2021.12.4)	2021/6	2020/6	2019/6
Total revenue 売上高	15854	27669	55547
Passenger services 旅客サービス	748	11056	37449
Cargo services 貨物サービス	12702	12692	11498
other services and recoveries その他	2404	3921	4600
Operating expenses 営業費用	20386	33939	51073
Staff 社員	5746	8623	10133
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	141	949	2682
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	2293	4242	8635
Fuel, net of hedging gains 燃油費	2312	7318	14807
Aircraft maintenance 整備費	1798	3673	4708
Aircraft depreciation and operating leases 減価償却/リース	5234	6163	5944
Other depreciation, amortization and operating leases 他	1198	1415	1392
Commissions 手数料	16	125	503
Others その他	1648	1431	2269
Airlines loss/profit before exceptional items 特別項前損益	-4545	-6943	+966
Taxation 税	377	863	-232
Airlines' loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-5031	-7361	+675
Share of profits from subsidiaries and associates	-2634	-2504	672
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	-7565	-9865	+1347

《シンガポール航空》

★**シンガポール航空グループ輸送量「パンデミック以来」最高** (flightglobal.220118)

- ・ 輸送力の見通しを維持

シンガポール航空と格安航空会社スクートは、コロナウイルス感染者の急増を受けてここ数ヶ月旅行規制が強化されていますが、**2月まで乗客定員を維持**する予定です。

これは、両社が**12月の旅客数で過去最高を記録**したことを受けたもので、シンガポール国境の再開に向けた取り組みが奏功した。

12月に発表された輸送実績では、**SIAとスクートの両社は、1月と2月にそれぞれパンデミック前の約47%と45%のキャパシティで運航**すると述べています。

これは、12月の乗客定員がパンデミック前の約45%であったことと比較すると、航空会社各社が発表したものである。

オミクロン変種による感染者の増加を受けて、シンガポールは、完全に予防接種を受けた旅行者が検疫(隔離なく入国できる**予防接種済み旅行車線(VTL)スキーム**の新規チケット販売を停止しました。

この停止措置は1月20日に解除され、同市は1月21日から入国者数を半減させました。

この月、SIAとスクートの両社は60万人近い旅客を輸送し、11月の2倍以上の数を記録しました。

2020年の同月と比較すると、パンデミック開始以来最高となるこの数字は、7倍に跳ね上がっています。

11月と比較すると、両航空会社はVTLスキームによる8都市を含む13都市をネットワークに追加したため、キャパシティは前月比20.5%増となりました。

SIAとスクートの12月の搭乗率は46.5%で、前年同月比で約33ポイント、11月比で17.4ポイントの上昇となりました。

★シンガポール航空「引き続き貨物が好調」(flightglobal.211112)

シンガポール航空SIAの9月30日までの6ヶ月間の貨物収入は、前年同期比51.2%増の約19億シンガポールドルとなり、グループ全体の収入の66.3%を占めました。

一方、旅客収入は7億5,300万シンガポールドルで全体の26.6%に過ぎず、エンジニアリング部門は1億9,900万シンガポールドルで7.1%を占めています。

SIAは、パンデミックの発生に伴い、貨物容量を着実に増やしてきました。

2020年6月30日に終了したFY2020/21の第1四半期の貨物容量は、パンデミック前の38.7%にとどまっています。

その後、3月30日までの四半期に若干の落ち込みがあったものの、貨物容量は着実に増加しています。

★シンガポール航空「半期の赤字縮小」(flightglobal.211111)

・トラベル・レーンと貨物需要増

シンガポール航空SIAグループは、半期の損失を縮小しました。

SIAとLCCスクートで構成される当グループは、9月30日までの6ヶ月間の決算において、6億1,900万シンガポールドル(4億5,700万米ドル)の営業損失を計上しました。

前年同期の営業損失が過去最高の18億6,000万シンガポールドルであった。

SIAグループは、貨物事業が好調で、輸送量が前年同期比50%増、輸送量が約62%増となったことも増収の要因としています。

その結果、貨物便による収入は前年同期比51%増の18億8,000万Sドルとなり、過去最高を記録しました。

コストは1.5%減の34億5,000万Sドルとなりましたが、燃料ヘッジの効果がなかったことによるものです。

SIAグループは8億3,700万Sドルの純損失を計上し、昨年の35億Sドルの純損失と比較して大幅に改善しました。

営業成績が改善したことに加え、多額の減損費用が発生しなかったことによるもの。

2020年には2億7,400万Sドルの営業損失を計上したのに対し、9月30日までの四半期には3億4,500万Sドルの営業損失を計上しました。

売上高は前年同期比18.3%増の15億3,000万Sドル、費用は20%近く増加し18億8,000万Sドルとなりました。

これは主に、燃料価格の上昇に加え、燃料の使用量が増加したことによるものだという。

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 SIA & SilkAir	2020-21	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	133	710
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	767.4	4208.2
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	4657.5	24177.5

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 LCC(Scoot)	2020-21	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	22	118
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	57.2	311.4
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	536.8	3670.0

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 SIA(Cargo)	2020-21	2021-22
Cargo & Mail carried(million Kg)	308.4	511.8
Cargo Load(milliom tonne-km)	1770.8	2861.9
Gross Capacity(milliom tonne-km)	2171.4	3245.3

【2021-2022/2020-2021/2019-2020 第2四半期決算対比】(会計年度4~翌3月末)

Group 決算 \$ million (4-9月)SGD=82.1円(2021.12.4)	2019-20	2020-21	2021-22

Total revenue 総収入	8325	1634.4	2826.9
Total expenditure 総支出	7912	3497.3	3446.3
Fuel costs 燃油費	2348.9	376.0	810.2
Fuel hedging ineffectiveness		563.6	-78.8
Staff costs 人件費	1516.4	577.0	663.7
Crew expenses 乗員コスト	87.2	4.9	18.6
Depreciation 減価償却	999.1	1090.9	955.7
Handling charges ハンドリング費	661.4	174.0	282.1
Inflight meals 機内食	284.6	3.4	20.6
Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助	472.4	83.2	192.0
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	440.1	233.0	211.6
Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース	67.2	3.6	4.1
Other operating costs その他コスト	460.4	238.0	335.4
Operating 営業利益	413	-1862.9	-619.4
Net Profit 当期利益	206	-3467.0	-836.8

《2021-22 上半期》(前年比)

- ・旅客収入 26.6% : 752.9 百万 S ドル(+597.6 百万 S ドル)
- ・貨物収入 66.3% : 1874.9 百万 S ドル(+635.1 百万 S ドル)
- ・MRO 収入 7.1% : 199.1 百万 S ドル(-40.2 百万 S ドル)

Group Revenue (2019-20Q3=100)	2020-21Q4	2021-22Q1	2021-22Q2
Passenger	9.5%	8.7%	11.9%
Cargo & Mail	138.7%	167.6%	191.0%
Engineering & Others	15.3%	35.3%	34.4%

〈SQ 2021「4-9 月期」決算の特徴〉

- ・旅客数は前年比 5 倍程に増えたが、依然として赤字である。
- ・営業収入は 2019 年 d 比で未だ 1/3 程度である。
- ・純損失は前年比 1/4 程度になっている。

《タイ国際航空》TG

【2021/2020/2019「1-9 月期」対比】

「1-9 月期」運送実績	2019/1-9	2020/1-9	2021/1-9
Passengers carried(000) 乗客数	14310	3513	69
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	49387	13590	444
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	62842	20127	5708

【2021/2020/2019「1-9 月期」決算対比】

Unit : 百万 Baht (1 パーツ=3.33 円 2021.12.5)	2019	2020	2021
Total operating revenue 総営業収入	140532	44220	14990
Add Gain from debt restructuring 債務再編による利益			60730
Total revenue 総収入		44533	78566
Total expenditure 総支出	148022	78176	36481
Fuel costs 燃油費	41192	11794	2932
Staff costs 人件費	23734	15882	5550
Crew expenses 乗員コスト	4692	1437	367
Depreciation 減価償却	13020	21072	10808
Selling & advertising expense 販売広告費	7963	1749	499
flight service フライトサービス	15780	4913	1392
Impairment loss of aircraft & Spare part (reversal) 減損(戻入)	566	3948	-18440
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	15102	5766	4132
leased aircraft & spare parts 機材リースと予備部品	11139	117	704
Inventories and supplies expenses 棚卸資産および消耗品	6833	1931	245
Impairment loss in accordance TFRS 9 会計基準(reversal)		185	-115
Net foreign exchange loss 純為替差損	-	-6424	-11197
Profit(Loss) before tax 営業損益	-10956	-49086	+51593
Profit(Loss) for the period 当期損益	-11101	-49553	+51121

〈TG 2021「1-9 月期」決算の特徴〉

- ・供給量は2019年比1割以下、2020年比3割程度である。
- ・総収入が前年比1.7倍、総費用は約1/3になっている。
- ・債務再編による利益、減価償却費が前年比半減、減損戻入もあり、黒字化した。
(減損戻入とは、国際会計基準で認められている資産の再評価)

★タイ国際航空「黒字転換1~6月」債務整理や資産売却 (日経.210816)

経営再建中のタイ国際航空が発表した2021年1~6月期決算は、最終損益が111億バーツ(約365億円)の黒字(前年同期は280億バーツの赤字)に転換した。

債務の整理や保有資産の売却に伴う利益が出た。

営業損益は143億バーツの赤字(同183億バーツの赤字)で、厳しい経営環境が続いている。

2020年5月に経営破綻した同社は、今年6月にタイ中央破産裁判所から事業再生計画の認可を受けた。社債利息の減免を認められ、86億バーツの利益を計上した。

出資先の格安航空会社(LCC)や航空燃料会社の株式の売却益が21億バーツあった。

売上高は前年同期比75%減の102億バーツだった。

2020年は3月半ばまで通常運航をしていたが、2021年1~6月期は大幅な減便が続いたためだ。

6月末時点の現金および現金同等物は67億バーツとなり、20年末時点に比べて19億バーツ減少した。

事業継続には当面500億バーツが必要として、政府や民間金融機関と交渉しているが、資本増強策はまだ固まっていない。

【エミレーツ航空】.....

★エミレーツ機内改修105機 (ウイングデイリー.211203)

- ・プレエコクラス導入やビジネスクラス席を一新

エミレーツ航空(UAE)はワイドボディ機の機内設備改修計画を発表した。

105機の機材を対象に2022年末から18カ月間で改修を行う。

プレミアム・エコノミークラスの客室を用意するほか、ビジネスクラスのリニューアルを行う。

今回の機内設備改修はボーイング777型機53機とエアバスA380型機52機の計105機を対象に実施する。

777型機ではビジネスクラスのすぐ後ろに位置するエコノミークラス5列を撤去し、2-4-2の配列でプレミアム・エコノミー席を24席設置する。

また、A380型機についてはプレミアム・エコノミー席を56席設置する。

また、777型機については1-2-1配列の新たなビジネスクラスへのアップグレードを予定している。

★エミレーツ・グループ「4~9月期」EBITDA黒字化 (デイリーカーゴ.211117)

エミレーツ・グループの2021年上期(4~9月)連結決算は、売上高が前年同期比81%増の247億ディルハムAED(約7657億円)となった。

EBITDA段階では、前年同期の4300万AEDの赤字が、今期は56億AEDの黒字に転換。

純損益は前年同期の141億AEDの赤字が、今期は57億AEDの赤字に縮小した。

エミレーツ航空(UAE)の売上高は前年同期比86%増の217億AED。純損益は前年同期の126億AEDの赤字が、今期は58億AEDの赤字に縮小した。

子会社dnataの売上高は前年同期比55%増の37億AED、純損益は前年同期の15億の赤字が、今期は8500万AEDの黒字に転換した。

- ・優先的な再雇用を含む採用活動を開始

同グループの総従業員数は、21年9月末時点では7万3571人で、21年3月末比2%減。

UAEおよびdnataでは、今後数カ月で予定されている輸送量、事業拡大に伴い、過去に一時帰休や余剰人員となった元従業員の優先的な再雇用を含む、採用活動を開始している。

注:EBITDA(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization)

利払い前・税引き前・減価償却前利益(金利と税および固定資産の償却費を差し引く前の利益)

★エミレーツ・グループ2021-2022年中間決算を発表 (2021.11.10)

「約1757億円の赤字」

・グループ:売上高は前年同期比81%増の247億ディルハム(67億米ドル)。昨年度の141億ディルハム(38億米ドル)の損失に比べ、本年度の半期損失は57億ディルハム(16億米ドル)。世界的な渡航規制緩和に伴い、すべての事業分野で業績が大幅に改善。

・エミレーツ:売上高は前年同期比86%増の217億ディルハム(59億米ドル)。前年同期の半期損失126億ディルハム(34億米ドル)に対し、本年度の半期損失は58億ディルハム(16億米ドル)。旅客需要増加および好調な貨物事業を中心に収益を支えた。

・dnata:売上高は55%増の37億ディルハム(10億米ドル)、昨年度の15億ディルハム(3億9,600万米ドル)の損失から8,500万ディルハム(2,300万米ドル)の利益へ好転。全世界のdnataビジネスユニットのオ

ペレーションが、新型コロナウイルスの影響から回復に向かう。

《2020-21年決算》(2020/4-2021/3)

エミレーツ	2020-21年	2019-20年	前年比
売上高	30927 百万 AED	91972 百万 AED	-66.4%
営業損益	-15021 百万 AED	6408 百万 AED	
純損益	-20279 百万 AED	1056 百万 AED	

dnata	2020-21年	2019-20年	前年比
売上高	5541 百万 AED	14760 百万 AED	-62.5%
営業損益	-1857 百万 AED	507 百万 AED	

エミレーツ	2020-21年	2019-20年
乗客数	6553 千人(-88.3%)	56162 千人
容量 ATKM	24782 百万(-57.7%)	58584 百万
有効座キロ ASKM	64062 百万(-82.6%)	367153 百万
利用率	44.3%	78.5%
貨物量(重量)	1873 千トン	2389 千トン
航空機	259	270
従業員	40801 人(-32.0%)	60033 人

★エミレーツ 2021年3月期「損失6622億円」旅客数88%減 (aviationwire.210616)

・エミレーツ航空単体では損失203億ディルハム(約6090億円)

エミレーツ航空(UAE/EK)を中核とするエミレーツ・グループが6月15日に発表した2021年3月期通期決算を発表した。

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響により、グループは過去30年以上で初めて221億ディルハム(約6622億円)の損失を計上。エミレーツ航空単体では、203億ディルハムの損失(前期は11億ディルハムの利益)となった。

売上高は、グループ全体で前期比66%減の356億ディルハム、エミレーツ航空は66%減の309億ディルハムとなった。グランドハンドリングや旅行事業などを手掛けるグループ会社dnata(ディナータ)の売上高は62%減の55億ディルハム、損失は18億ディルハム(前期は6億1800万ディルハムの利益)となった。

主要株主であるドバイ政府から113億ディルハムの出資を受けた一方、創業以来初めてすべての事業部門で人員削減を実施した。グループ全体の従業員数は、31%減の7万5145人になった。運航便数が大幅に減少したことから、総運航コストは46%減少した。

エミレーツ航空の旅客数は88%減の660万人、提供座席数は83%減少し、ロードファクター(座席利用率)は34.2ポイント低下して44.3%だった。貨物輸送量は22%減の190万トンとなった。

機材面では、総2階建ての超大型機エアバスA380型機を3機受領。一方で、ボーイング777-300ER型機を9機、A380を5機の計14機を退役させており、今年3月末時点の保有機材は259機で、平均機齢は7.3年となっている。

また、旅客便の運休で旅客機の床下貨物スペース(ベリー)が不足していることから、777-300ERのエコノミークラス座席を取り払った簡易貨物機「ミニフレーター」を19機用意し、貨物容量を積み増した。

3月末時点の現金資産は、利用者への払い戻しが85億ディルハム生じたことから、151億ディルハムとなった。

6月16日現在、100ディルハムは約27ドル、約3000円となっている。

【外航トピックス】

★米サウスウエスト航空 2019年以來の四半期黒字(flightglobal.220128)

★大韓航空「貨物が貢献」2021年に過去最高の営業利益(flightglobal.220127)

★エアアジア上場廃止リスクの中、マレーシア新LCC発足へ(flightglobal.220117)

★中国「ビッグ3」国内線12月の輸送量が減少(flightglobal.0115)

★インドネシア政府「ガルーダ機の調達とリースに関する汚職調査」(flightglobal.220113)

★フィンエアー「米ダラス就航と名古屋再開を延期」スタッフ病気休暇(flightglobal.220113)

★統合「大韓航空とアジアナ」シェア100%路線スロット返却を(中央日報.220112)

★韓国LCCティーウェイ航空「長距離機の増機」検討(flightglobal.220111)

★中国航空部門2022年に黒字化「国内輸送量85%回復」視野に(flightglobal.0111)

★中国2023年からの国際航空の回復を視野に(flightglobal.220110)

- ★ルフトハンザ「関空と中部 6 月再開へ」 (aviationwire.220106)
- ★英イーゼージェット CEO「2022 年夏にもフルキャパシティ回復の見込み」 (flightglobal.220105)
- ★キャセイ隔離厳格化で長距離貨物便運休 (デイリーカーゴ.220106)
- ◆香港「米英などから乗り入れ禁止」コロナ対策厳しく (日経.0105)
- ◆キャセイ「香港発着旅客便など欠航も」乗務員の検疫強化 (ロイター.211231)
- ★大韓航空のアシアナ買収「韓国公取委」承認 (trvlwire.220105)
- ★フィリピン航空チャプター11 から脱却 (sky-budget.220104)
- ◆フィリピン航空「再建計画承認」運航能力 25%削減 (デイリーカーゴ.211228)
- ★米 TSA「パンデミック前 2019 年の同日を上回る保安検査人数」 (flightglobal.211224)
- ★ガルーダ 2022 年運航の国際線 5 路線のみ (trvlwire.211223)
- ★デルタ「再建中 3 社の株式再取得」パートナーに投資 (デイリーカーゴ.211221)
- ★アジア太平洋地域「大手航空会社」どの程度乗り越えているのか? (flightglobal.211221)
- ★アジア系航空会社「貨物輸送」11 月 (ウイングデイリー.211220)
- ★カタール航空と BA「共同事業拡大」 (traicy.211216)
- ★エールフランス KLM 契約「最大 160 機 A320neo と 8 機 A350 貨物機」 (flightglobal.211217)
- ★エアバス「カンタスから数十億ドル受注」ボーイング機に代わり (ブルームバーグ.211216)
- ★シンガポール航空トレント XWB-97 搭載 A350F 貨物機 7 機 (aviator.aero.211215)
- ★破産重整「海南航空グループ」新規出資者傘下で再建 (デイリーカーゴ.211209)
- ◆海南航空 HNA グループ債権者「リストラ計画」承認 (flightglobal.211025)
- ★米サウスウエスト第 4 四半期と 2022 年は黒字と予測 (flightglobal.211209)
- ★イタリア ITA 航空と労働組合が労働協約に合意 (flightglobal.211203)
- ★ベトナム航空「米本土直行便」就航(aviator.aero.211129)
- ★ガルーダ・インドネシア航空「継続企業として存続に重大な疑義の可能性」 (flightglobal.211129)
- ★アジア系航空会社 10 月「異例のピーク」貨物輸送量大幅増 (デイリーカーゴ.211124)
- ★エアアジア・グループ第 3 四半期「営業損失縮小」迅速な回復期待 (flightglobal.211123)
- ★アシアナ「営業利益縮小」為替差損で純損失に (flightglobal.211117)
- ★大韓航空「貨物の好調で営業利益が大幅増」 (flightglobal.211112)
- ★フィリピン航空「第 3 四半期の損失縮小」 (flightglobal.211115)
- ★中国ビッグ 3「10 月の交通量は微々たる回復」 (flightglobal.211117)
- ★中国ビッグスリー「第 3 四半期」赤字拡大 (flightglobal.211031)
- ★ターキッシュエアラインズ「7~9 月期」貨物売上 2.3 倍 9.6 億ドル (デイリーカーゴ.211109)
- ★セブパシフィック航空「第 3 四半期」損失を縮小 (flightglobal.211110)
- ★台湾 2 大航空会社「収益増加」黒字転換 (flightglobal.211108)

(2/15)

.....

★米サウスウエスト航空 2019 年以來の四半期黒字(flightglobal.220128)

・政府給与支援 30 億ドル

サウスウエスト航空は、2021 年の最後の 3 カ月間に低価格運賃の需要が上昇したため、2019 年以來初の四半期利益を獲得した。

ダラスを拠点とするディスカウント航空会社は昨年第 4 四半期に 6800 万ドルの利益を出し、2020 年同期の 9 億 800 万ドルの損失を一掃したとサウスウエストは 1 月 27 日に報告している。

2021 年通期では、9 億 7700 万ドルの利益を得た—米国政府からのパンデミック関連の給与支援 30 億ドル近くがあったからだ。

この支援がなければ、そしてその他の特別項目を考慮しても、サウスウエストは 13 億ドルの損失を出していただろう。

この決算報告は、サウスウエストの最高経営責任者ゲイリー・ケリー氏にとって 134 回目最後のものであり、この航空業界のベテランは今後数週間のうちに引退する予定であった。

ケリー CEO は、サウスウエスト航空に 36 年間在籍し、うち約半分は CEO を務めており、次期 CEO のロバート・ジョーダン氏に手綱を渡す予定です。ケリー氏は、サウスウエスト社の会長として留まる。

同四半期の売上高は、前年同期比 2 倍以上の 50 億ドル。通年の売上は、2020 年の 90 億ドルから 159 億ドルになると報告している。

Covid-19 の大流行が始まる前の 2019 年第 4 四半期以來、特別項目を除いた四半期利益で、2021 年を好調に終えました。「レジャー旅行の需要は、特に休暇中に好調で、ビジネス収入は 2019 年の水準と比較して回復を続けています」とケリー氏は述べています。

次期 CEO のジョーダン氏は、航空会社が「2022 年の厳しいスタート」を切ったことを付け加えています。

2021年に大きく前進したものの、オミクロン変種により、以前期待していた2022年初頭の需要改善が遅れている。

Covid-19の症例が減少傾向にあることから、最悪の事態は脱したと思われ、2022年3月の現在の予約状況や収益動向は楽観的です。

感染力の強い変種と天候による遅延やキャンセルのため、サウスウエストは1月と2月に損失を出し、2022年3月に黒字化すると予想していると、ジョーダン氏は付け加えています。

今月初め、5,000人以上の従業員がウイルスに感染して欠勤しましたが、その後、その数は作業グループあたり約100~150人に減少しています。

「現在の計画に基づけば、第1四半期に黒字になる見込みはなくなったものの、今年の残りの3四半期、そして2022年通年では黒字になる見込みだ」とジョーダン氏は付け加えている。

第1四半期の収益は、2019年の同じ3カ月間と比べて10%から15%低く、ロードファクターは75~80%になると予想されます。

「2021年に経験したことは、非常に屈辱的なことです」とケリー氏は言います。

1年前なら、こんなところにいるなんて賭けられなかった。2年後にパンデミックはどうなっているのだろう？彼は、業界が「10年間はこれに対処することになるかもしれない」と推測している。

・機材

サウスウエストは2022年第1四半期を727機の航空機で終え、年末には814機まで増加する見込みです。利用可能座席マイル(ASM)で測定したキャパシティは、2019年の数値からまだ4%減少すると予測している。同社は2023年末までに「利用可能座席マイルを大幅に増やし」、路線網の大部分を回復させると見込んでいる。

ボーイングはサウスウエストに対し、第1四半期末までに737 Max 7を認証する意向を伝えたと、サウスウエストの最高業務責任者マイク・ヴァン・デ・ヴェン氏は言う。

しかし、このタイプがサウスウエストの航空機で飛行するのは来年になる可能性が高いという。

Cirium社フリートデータによると、同社はMaxのそのバージョンについて248機の発注を受けており、Southwestは737-700の後継機として使用する予定です。

「型式証明書を取得したら、その飛行機を運航証明書に載せるまで約7ヶ月を予定している」と彼は言う。我々は、そのオーダーブックに多くの柔軟性を持っている、ボーイングは非常に良いパートナーである、我々はこの時点で114機を受領することを期待しているが、我々は2023年初頭までマックス7を飛行させないかもしれない。

★大韓航空「貨物が貢献」2021年に過去最高の営業利益 (flightglobal.220127)

大韓航空は、好調な貨物事業を背景に、2021年の営業利益が前年比6倍の1兆5,000億ウォンに急増しました。

年間売上高は前年比18%増の8兆8000億ウォン、通期の純利益は6390億ウォンに振れたという。

また、12月31日までの第4四半期も好調で、営業利益は5倍の7040億ウォン、四半期収益は52%増の2兆8000億ウォンとなりました。しかし、第4四半期の純利益は44%減の4,040億ウォンとなりました。

大韓航空は、年間および四半期の営業利益がともに同社史上最高であったことに言及している。今回の決算は、貨物部門が好調な大韓航空の1年を締めくくるものです。

第4四半期には、2兆2000億ウォンの記録的な貨物収益があったとしています。

大韓航空は、「年末年始のピーク時の需要や、運航縮小に伴う旅客機の腹部スペースの制約により、運賃が顕著に上昇した」と述べている。

オミクロン変種による世界的なサプライチェーンの混乱と運航制限に積極的に対応し、顧客に信頼できるサービスを提供することができた。

また大韓航空は、旅客ビジネスにも活気を見せており、第4四半期の収益は、主にグアム、ハワイ、シンガポールなどの目的地への検疫不要旅行の延長により、14%増の3800億ウォンに達しました。

大韓航空は、Covid-19のオミクロン変種がサプライチェーンを圧迫し続ける可能性があり、「チャーター便や貨物専用旅客便の運航により市場の変化に積極的に対応していく」としています。

国境規制とCovid-19亜種の状況が旅客需要回復の主要な原動力となると予測している。

「今後も市場動向に対応した柔軟な路線運航を計画している」としている。

★エアアジア上場廃止リスクの中、マレーシア新LCC発足へ(flightglobal.0117)

マレーシアのThe Edge紙の報道によると、新しい格安航空会社がマレーシアの航空市場に参入する準備が整ったようである。

新航空会社の名称は「MYAirline」となる予定だという。

MYAirlineの旧社名は79 Eliteで、マレーシア航空委員会から航空サービスライセンス(ASL)の条件付き認可を受けている。同委員会のウェブサイトによると、ASLは12月31日に失効する。

独立系航空アナリストのBrendan Sobie氏は、LinkedInへの最近の投稿で、マレーシアの新しい航空会社が2022年の前半にリースしたエアバスA320で運航を開始すると述べています。

その後のマレーシアの証券会社CGSCIMBのリサーチノートには、すでに2機のA320がリースされていることが記されている。

The Edge紙によると、MYAirline社の取締役3名は、以前はマレーシアの航空部門の高官であったという。

MYAirline社は、超低価格航空会社(ULCC)モデルで運営されるようだ。

マレーシアのLCC設立のニュースは、マレーシア証券取引所が、マレーシアの主要航空会社であるエアアジア・グループを、経営難に陥った企業に分類されるPN17企業に分類することを決定したことを受けたものである。

この分類は、エアアジア・グループが財務を正常化できなければ、上場廃止になるリスクがあることを意味する。

アジア太平洋地域の多くの航空会社と同様、エアアジアは、コロナウイルス大流行の影響を抑えるために各国政府が課した渡航制限によって大きな打撃を受けている。

CGSCIMB社は、PN17の企業は12ヶ月以内に正規化計画を提出する必要があると指摘している。

その計画が承認されれば、さらに6ヶ月以内に実行に移される。その後、次の2四半期連続の純利益を示さなければならぬ。

また、機関投資家はPN17企業の株式保有を認められない可能性があり、個人投資家は「パニックになって株式を投棄する可能性がある」と付け加えている。

エアアジアの株式は0.60リンギ(0.14ドル)で取引されており、PN17のニュースが出た1月14日の0.79リンギから急落している。

パンデミック前の2020年1月上旬、同社の株価は1.69リンギだった。

★中国「ビッグ3」国内線12月の輸送量が減少 (flightglobal.0115)

- ・オミクロンが猛威を振るう

中国の3大航空会社は、オミクロン株コロナウイルスの国内感染が急速に拡大する中、12月の国内線輸送量が減少しましたが、通年の輸送量は2020年の低いベースに対してわずかに増加しました。

中国国際航空(エアチャイナ)、中国東方航空、中国南方航空からなる「ビッグ3」は、国内線旅客数が2020年の同期間に対して減少したと報告した。しかし、12月には11月よりも多くの旅客を運んだ。

- ・中国国際航空(エアチャイナ)

エアチャイナは同月に420万人の国内線旅客を運び、前年同期比で37%以上減少した。11月に対しては、39%の急増となった。

国内線の輸送量は前年比で38%減少し、輸送能力は34%近く減少しました。11月と比較すると、エアチャイナの国内線輸送量は40%増加し、キャパシティは32%増加しました。

- ・中国東方航空

一方、中国東方航空は12月に476万人の国内線旅客を輸送しました。これは前年比では32%減少しましたが、前月比では12%増加した。

2020年12月に対して、上海を拠点とする同航空会社の国内線トラフィックは32%減少し、キャパシティは21%減少した。

- ・中国南方航空

中国南方航空に関しては、610万人の国内線旅客を運び、前年比では38%減となったが、11月と比較すると24%近く増加した。

広州を拠点とする同航空会社は、輸送量が前年比で38%減少し、収容人数も32%減少したと発表した。前月比では中国南方航空は、輸送量が29%増加し、キャパシティも26%増加しました。

- ・通年では回復が緩やか

通年では、「ビッグ3」の国内線輸送量は微増となり、この分野での完全な回復にはほど遠いことが示された。エアチャイナの2021年の国内線旅客数は約6,800万人で、2020年に対してわずか3%の上昇となりました。通年の国内線輸送量は4.5%増加し、輸送能力は7.7%増加した。

中国東方航空は通年の旅客数が9%増の7850万人となり、国内線輸送量は11%近く増加し、輸送能力は16%上昇した。

中国南方航空の2021年の国内線旅客数は9,770万人で、2020年比で4%増となった。通年の国内線輸送量は5.8%増、収容人員は5.9%増と報告されている。

「ビッグ3」のうち、中国東方航空だけがオミクロンの変種の脅威について何らかの形で考察を示した。

スカイチームの航空会社は次のように述べています。

2021年12月、世界中で新型コロナウイルス病の追加確認例が増加し、いくつかの国や地域で報告されたオミクロン変種をきっかけに、中国に対する症例輸入防止の圧力は高まり続けています。

中国における Covid-19 の流行は、依然として局所的な発生と集団的な集まりが共存していることが特徴となっています。

中国は、他の国々が流行国として扱っているにもかかわらず、依然として感染ゼロ戦略を追求している世界でも数少ない主要経済国の1つである。

そのため、国境は依然として閉鎖されたままであり、再開されるのは2023年以降になりそうだ。

国内旅行も、ウイルスの蔓延を抑えるために行われた迅速な閉鎖によって混乱が生じた。

★インドネシア政府「ガルーダ機の調達とリースに関する汚職調査」 (flightglobal.220113)

インドネシア国営企業省は (SOEs)、ガルーダ・インドネシア航空の航空機調達とリースに関わる汚職の疑いについて調査を開始した。

同省は声明で、調査にはインドネシアの司法長官も関与すると述べている。

「ガルーダは現在再建段階にあるが、データは有効であり、航空機の調達過程で、リースには汚職の兆候があり、そのブランドは異なる」とエリック・トヒル SOE 大臣は言う。

トヒル氏はまた、特定の航空機の種類、ATR 72-600 を挙げました。

「私たちは、ガルーダがより説明責任を果たし、プロフェッショナルで透明な存在となるよう変革することに注力しています」と彼は言います。

非難している場合ではない、証拠に基づいて行動するのだ。

シリウム保有機データによると、ガルーダは6機のATRを運航しており、7機は保管されている。

13機すべてがノルディック・アビエーション・キャピタルによって管理されている。

ガルーダは過去に接待と関係があった。

2020年、元最高経営責任者のエミルシャ・サタル氏は、エアバス機とロールス・ロイス製エンジンに関連してキックバックを受け取ったとして8年の禁固刑に処された。

2019年には、エアバス A330-900 の納品便で物品を密輸し、アリ・アスカラ最高経営責任者が失脚した。この事件は、他の幹部のキャリアにも影響を与えた。

今回のニュースは、ガルーダが負債の削減と保有機材の再編を目的とした大規模なリストラを実施する中でもたらされた。

インドネシアのアンタラ通信は、長年にわたる不始末によってガルーダの負債が140兆インドネシアルピア (98億ドル) に膨らみ、470の債権者から最大138億ドルの請求があったとするトヒル氏の言葉を引用している。

トヒル氏は、この金額を見直し、どの債務を航空会社の再建プロセスの一部とするか、1月22日までに決定する予定であると付け加えた。

ガルーダは、債務負担を37億ドルに軽減するリストラを提案している。

一方、ガルーダ・インドネシア航空グループの株主であるチェアウル・タンジュン氏は、再建後、苦境にある同航空会社に追加の流動性を注入すると述べている。

タンジュン氏はガルーダの第2位の株主で、トランスエアウェイズ経由で28.3%の株式を保有している。

ガルーダの筆頭株主はインドネシア政府で、60.5%を保有している。

★フィンエアー「米ダラス就航と名古屋再開を延期」 スタッフ病気休暇 (flightglobal.220113)

・2月のフライト削減

フィンエアーは、社員およびパートナー企業の病気休暇の増加を受けて、2022年2月のフライトプログラムを削減し、その結果、ダラスへの運航開始と名古屋便の復帰が延期されます。

ワンワールド加盟の航空会社は1月12日、同月の運航計画を20%削減し、オミクロン株の蔓延によって生じた課題を踏まえ、「より柔軟なスケジュール」での運航を可能にすると発表した。

「スタッフの病気休暇は、フィンランドだけでなく、世界中のフィンエアーと空港に大きな影響を与えています」とフィンエアーの最高商務責任者 Ole Orver は述べています。

フィンエアーは、フライトのキャンセルを通じて、このような人材確保の課題に対応し、直前の変更を避け、お客様の期待をよりよく管理することを目指しています。

これにより、お客様はフライトスケジュールの変更に対応し、必要に応じて旅行プランを調整するための時間を確保することができます。

欠航の大半は、コペンハーゲン、オスロ、パリ、ローマ、ストックホルムなど、同社が1日に複数のフライトを運航している路線に影響するとのこと。

短距離路線の減便に加え、シンガポールと香港へのフライトはそれぞれ週2便と週3便に減便されるとのこと。

また、フィンエアーのダラス便の就航は2月から3月下旬に延期され、名古屋便の再開は2022年夏シーズンの不特定多数にシフトすることになる。

スタッフのスティック休暇は、感染力の強いオミクロン亜種が**多数の従業員に同時感染**するため、ここ数週間、特に米国の航空会社で問題になっている。

★統合「大韓航空とアジアナ」シェア 100%路線スロット返却を (中央日報. 220112)

「公正取引委員会が大韓航空とアジアナ航空に最近発送した企業結合審査報告書に注目が集まっている。審査報告書に含まれた内容により航空産業構造の調整だけでなく航空会社の路線変化が避けられないからだ。公取委は昨年末に大韓航空とアジアナ航空の企業結合に対し条件付きで承認する方針を固めた。航空業界関係者によると、1000ページに上る審査報告書には条件付き承認に対する具体的な検討内容が盛り込まれた。

大韓航空関係者は「審査報告書を検討している。検討が終わった後に公取委に意見書を伝達するだろう」と話した。

公取委はこれを土台に今月末に全員会議を開き大韓航空とアジアナ航空の企業結合を承認する予定だ。

公取委の審査報告書には両社のスロットと輸送権返却に対する内容が盛り込まれたという。

スロットは航空機が空港で離着陸したり移動するために割り当てられた時間を意味する。

輸送権は政府が一定の基準（運航回数、運航機種）により航空会社に配分する権利をいう。

公取委が問題としたのは両社の合併後にシェアが100%に達する路線だ。

就航地基準でニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴ、シドニー、パリ、バルセロナなどだ。

公取委は市場競争が制限される問題を解消するためスロットの一部返却を提示した。

公取委は昨年条件付き承認を発表したが返却が必要な具体的なスロット数は明らかにしなかった。

審査報告書にはパリとバルセロナなど欧州の就航地に対するスロット返却要求が盛り込まれたという。

航空業界関係者は「ニューヨークなど北米路線は事実上完全競争市場なので輸送権は意味がないという判断が背景にある」と話した。

両社は困惑する表情だ。スロットと輸送権返却を要求した路線はドル箱路線だ。

・労組「路線返却にともなう人員調整には反対」

両社の労組は特に立場を出していないが、路線返却にともなう人員構造調整には反対の立場を明確にした。

・LCCはスロット・輸送権返却に期待

格安航空会社（LCC）は政府発のスロット・輸送権返却に期待を抱いている。

ティーウェイ航空が5日にエアバスの中大型航空機1機を来月導入すると明らかにしたのも同様の脈絡だ。

航空業界内部では政府の条件付き承認が外資系航空会社に利益をもたらさだろうという主張も出ている。

延世（ヨンセ）大学経営学部のイム・イル教授は「航空産業はグローバル競争が避けられない構造。韓国系航空会社が世界市場で競争できるよう道を開くことが国内市場の競争制限解消ほどに重要だ」と指摘した。

★韓国LCCティーウェイ航空「長距離機の増機」検討 (flightglobal. 220111)

韓国の格安航空会社 T'Way Air は、2月から導入する3機のエアバス A330-300に加え、さらなる長距離機の追加を検討しています。

同社によると、ロンドン、ロサンゼルス、ニューヨーク、パリ、スペインなどの大陸間路線に就航する「中・大型機」の追加を検討中とのこと。

当初、A330はキルギスタン、シンガポール、シドニー、ザグレブに就航する予定。

アジアナ航空と大韓航空の名前を出さずに、T'Wayは、韓国の2大航空会社の合併の前に、海外就航地のスロットを確保する機会の窓があることを示唆している。

LCCが長距離路線を運航することで、顧客の選択肢を広げることができると考えている。

ソウルの金浦国際空港を拠点とするT'Wayは、2021年6月にA330を増備すると発表している。

Cirium社のフリートデータによると、T-Wayはボーイング737-800を24機保有しており、3機は保管されている。また、3機の737 Max 8の発注も確定しています。

★中国航空部門2022年に黒字化「国内輸送量85%回復」視野に (flightglobal. 0111)

中国の航空部門は、コロナウイルスの大流行で2年近く赤字が続いたが、2022年には黒字に転換したいとしている。

中国民用航空局（CAAC）も2022年の作業計画会議で、航空部門の国内交通量をパンデミック前の85%程度まで回復させることを期待している。

2020年初頭のコロナウイルスパンデミック発生時に底を打った後、中国の国内交通は急速に回復し、流行前のレベルを超えることもありました。

しかし、デルタ株とオミクロン株のウイルスによる最新の感染の波が、中国の厳しい感染ゼロ戦略と相まって、民間航空部門の回復の勢いを弱めています。

国際的な国境は依然として厳しく閉鎖されており、国内の旅行制限は、現地でCovid-19の感染が確認されるとすぐに発動されます。

中国の3大航空会社である中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空も、パンデミックの発生以来、四半期ごとに連続して赤字が続いている。

CAACは2022年の見通しで、「Covid-19の変動が繰り返されない限り」、損失を取り戻して黒字化するよう「努力する」と述べている。

CAACは1月上旬に発表した5ヵ年開発計画の中で、2023年から国際線の輸送量を回復させるとともに、国内航空部門を拡大させるという目標を示している。

★中国2023年からの国際航空の回復を視野に (flightglobal.220110)

中国は、2023年から国際航空輸送を再開し、国内航空輸送市場も拡大する見通しだ。

これは、厳しく閉鎖された国際国境の再開時期について、中国の航空規制当局が最も明確に示したものである。

中国民用航空局 (CAAC) が発表した新しい5ヵ年開発計画では、2023年から2025年の期間を「成長期」と呼んでいます。

「国内市場の拡大、国際市場の回復、改革による影響の開放、再開のレベルアップ」がこの分野の主要な焦点となる。

この計画は2021年から2025年までをカバーしているが、CAACはそれを2つの区分に分けることを提案している。

2021年から2022年は「回復と統合の時期」、2023年から2025年は「成長期」としている。

中国の航空業界は、中国本土で最初に発見されたコロナウイルスのパンデミックによって深刻な打撃を受けた後、いち早く回復を遂げました。

しかし、中国は「ゼロ・コビッド」戦略、つまり何としても感染症を完全に撲滅することに固執しており、航空会社の回復の見込みを妨げている。

国際的な国境は固く閉ざされたままであり、国内ではコビッド19の感染が確認されるとすぐに渡航制限が課される。

中国の3大航空会社である中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空は、パンデミックの発生以来、四半期ごとに連続して赤字が続いている。

またCAACは、国内の空港数を増加させる計画も明らかにした。

5ヵ年計画では、2020年末の241カ所に対し、2025年末には270カ所の民間空港を整備する予定です。

また、空港の貨物機能を強化し、ドローン輸送部門を「総合的に発展させる」ことも期待している。

★ルフトハンザ「関空と中部6月再開へ」 (aviationwire.220106)

ルフトハンザ ドイツ航空 (DLH/LH) は、運休が続くミュンヘン発着の日本路線について、羽田線は3月、関西線は6月を予定している。同じく運休中のフランクフルトー中部線も6月の再開となる見込み。

3路線とも新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響で、運航再開時期の延期が続いている。ルフトハンザの日本路線は4路線で、フランクフルトー羽田線のみ運航している。

フランクフルトー羽田線は、エアバス A340-300 型機で週7往復 (1日1往復) 運航。運航スケジュールは羽田行き LH716 便がフランクフルトを午後5時25分に出発し、翌日午後1時5分に着く。フランクフルト行き LH717 便は午後3時5分に羽田を出発して、午後7時40分に到着する。

3月1日再開予定のミュンヘンー羽田線は、A350-900で週3往復を予定。冬ダイヤ最終日3月26日までの運航スケジュールは、羽田行き LH714 便がミュンヘンを午後3時45分に出発し、翌日午前10時55分に着く。ミュンヘン行き LH715 便は午後0時45分に羽田を出発して、午後4時50分に到着する。運航日はミュンヘン発が火曜と木曜、土曜、羽田発が水曜と金曜、日曜となる。

夏ダイヤ期間の6月再開予定のミュンヘンー関西線とフランクフルトー中部線は、運航スケジュールなどを発表していない。

グループではスイス インターナショナルエアラインズ (SWR/LX) のチューリッヒー成田線も運航中。オーストリア航空 (AUA/OS) のウィーンー成田線は冬季運休中となっている。

★英イーージェットCEO「2022年夏にもフルキャパシティ回復の見込み」 (flightglobal.220105)

イーージェットのCEOは、オミクロン株によって生じた不確実性にもかかわらず、2022年夏には低コスト航空会社がパンデミック前のキャパシティレベルに達すると依然として予想している。

1月4日付のThe Times紙に寄稿したJohan Lundgren氏は、「回復への道のりに段差」があることは認めながらも、航空業界は2022年に「立ち直る態勢にある」と述べている。

「我々は夏の計画に興奮しており、2019年のレベルのキャパシティとそれ以上に戻るはずだ」と述べています。

オミクロンの業界への影響に注目が集まっている一方で、高いワクチン接種率、Covid-19対策、柔軟な予約ポリシーに支えられ、「楽観的な理由がたくさんある」と言う。

こうした動きは、乗客が「より自信を持って旅行できるようになった」ことを意味すると、彼は主張する。Lundgren氏は、英政府が渡航制限を緩和することに「期待している」と付け加えた。現在、英国では入国者全員に対して出国前の検査を義務付けている。政府は1月5日に渡航制限の最新の見直しの結果を発表する予定だ。

★キャセイ隔離厳格化で長距離貨物便運休 (デイリーカーゴ. 220106)

・欧州線を注視

キャセイパシフィック航空(CPA)は12月30日、長距離路線の貨物便および旅客機貨物便を1月6日まですべて運航停止すると発表した。香港政府が、香港をベースとする貨物便の乗務員に対する検疫要件を厳格化したため。対象路線は、太平洋横断線、欧州線、南西太平洋線、サウジアラビア・リヤド線およびアラブ首長国連邦(UAE)・ドバイ線。5日正午時点で6日以降の計画は発表されていない。今後の運航次第ではあるが、日系フォワード(FWD)からは、欧州路線のスペース逼迫や運賃高騰の可能性があるという。アジア経済ニュースを配信するNNAによると、香港政府は強制検疫(隔離)の期間を3日間から7日間に延長したという。CPAは、「このような混乱が生じたことを深くお詫び申し上げます。顧客とともに、この混乱をできる限り軽減できるよう取り組む」とコメントしている。同社は12月28日、22年第1四半期(1~3月)のスケジュールについて長距離路線の貨物便および旅客機貨物便を縮小する予定と発表していた。

◆香港「米英などから乗り入れ禁止」コロナ対策厳しく (日経. 0105)

香港の林鄭月娥(キャリー・ラム)行政長官は、8日から米国や英国など8カ国から航空機の乗り入れを禁止すると発表した。

午後6時以降の外出も禁止し、テーマパークやバーも閉鎖する。新型コロナウイルスの対策を厳しくして、オミクロン株の拡大を防ぐ。

香港は市中感染がほぼ収束していたが、感染源不明の感染者が確認されたため警戒モードを高める。

航空機の乗り入れを14日間禁止するのは米英とオーストラリア、カナダ、フランス、インド、パキスタン、フィリピンの8カ国。

香港発着のクルーズツアーも中止する。

香港は中国本土との往来再開を優先して、コロナを完全に封じ込める「ゼロコロナ」政策を採る。

ただ、往来規制緩和のメドは立っていない。

◆キャセイ「香港発着旅客便など欠航も」乗務員の検疫強化 (ロイター. 211231)

・長距離貨物便なども運航停止する方針

香港のキャセイ・パシフィック航空は12月30日、香港発着の旅客便および貨物便の欠航など、フライトスケジュールに大幅な変更が生じると発表した。

香港の保健当局が28日、乗務員に対する検疫を強化したことが理由という。

欠航する便数は明らかにしていない。

これとは別に、1月6日までの7日間、欧州やサウジアラビア、ドバイ発の長距離貨物便などの運航を停止する方針も発表した。

★大韓航空のアシアナ買収「韓国公取委」承認 (trvlwire. 220105)

・条件「一部のスロット返却と、オープンスカイ以外の国際線を手放す」

韓国の公正取引委員会は12月29日に大韓航空によるアシアナ航空の買収について、スロットの返却などを条件に承認する方針を発表した。

条件として付けられたのはスロットの返却と運航に関わる権利の他社への再配分で、対象路線は2社合計のシェアで判断し、釜山-名古屋や仁川-ロサンゼルス、仁川-ニューヨークなどが含まれるという。

また、運航の権利については、オープンスカイが実現していない国への就航権を手放すことを求める。

公取委は最終決定を1月末から2月始めにかけ下す予定。

他国では、トルコ、ベトナム、台湾、マレーシアで買収が承認されているが、日本、米国、中国、EU、英国、豪州、シンガポールでは承認を待っているところという。

・グローバルリーダーへ

別の記事では、大韓航空会長兼CEOが社員向けに発信したメッセージを紹介。

買収の完了により大韓航空は「お客様と我が国が誇れるグローバルトップ10の航空会社に成長し、単に2つの航空会社の合併ではなく、2つの文化が一緒になってより強くなる」としたほか、韓国の航空業界の改革、「グローバルリーダー」化も実現できると呼びかけている。

注：2007年8月に日韓はオープンスカイ合意(二国間輸送の自由化)

但し、混雑空港はIATAのWSG(Worldwide Slot Guidelines)に基づき調整される

★**フィリピン航空チャプター11 から脱却** (sky-budget. 220104)

フィリピン航空は、日本の民事再生法に相当するチャプター11の手続きを経て経営再建を目指していますが、約4ヵ月で適用から脱却したことを発表しました。

これは経営再建に目途がたったことによるもので、策定した再建計画においては債権者全てが支持する内容となり、20億ドルの負債を減らすこと、ワイドボディとナローボディの保有機数25%削減することが予定されています。

また既存の大株主からの5億500万ドルの長期投資および債券などによる資金調達と、オプションで新たな投資家からの1億5000万ドルの資金調達することが可能となっています。

現在、国際線32都市、国内線29都市に就航しており、渡航制限が解除された際は増便を実施していくとしています。

また、新たに設立した貨物事業を拡大し、より多くの貨物収入により主要収入源へと成長させる予定です。今回の発表に伴い同社のGilbert F. Santa Maria社長は「これはフィリピン航空、すべてのパートナーや株主、そして航空会社の存続のために多くの犠牲を払って働いてくれた社員にとって祝福すべき瞬間です。今後も計り知れない困難が待ち受けていますが、会社を再度軌道に乗せ、戦略的成長に向けてより良い体制を整え、お客様に良いサービスを提供し続けられるよう取り組んでまいります」と述べています。

◆**フィリピン航空「再建計画承認」運航能力25%削減** (デイリーカーゴ. 211228)

フィリピン航空(PAL)は12月17日、米ニューヨーク南部地区米国連邦破産裁判所から、再建計画が認められたと発表した。

航空機の運航能力の25%を削減すること、主要株主から5億500万ドル(575億円)分の出資を、長期株式、債券などにより受けることなどが含まれている。

2021年末までに同計画が発効し、PALはチャプター11(米連邦破産法第11条)プロセスから脱却することになる見通しだ。

運航ネットワークについては、マニラ、セブ、ダバオのハブ空港から国際線32都市、国内線29都市へのフライトを継続するとしている。

また、渡航制限の緩和が進めばさらに復便や増便を進めていく方針を示している。

PALは21年9月3日、チャプター11に基づく会社更生手続きを申請していた。

チャプター11を完了するには今後、いくつかのプロセスを進める必要がある。

今回対象となるのはPALのみで、PALホールディングスおよびエア・フィリピン(PALエクスプレス)はチャプター11の適用外。

★**米TSA「パンデミック前2019年の同日を上回る保安検査人数」** (flightglobal. 211224)

米国運輸保安局(TSA)は、コロナウイルスのパンデミック前の比較可能な日より多くの乗客をスクリーニングした。

全米約450の空港のセキュリティに責任を持つこの政府機関は、12月22日に208万1297人がチェックポイントを通過したと発表した。

これは2020年の同日の約2倍で、2019年の同日に旅行した1,937,235人よりも7%多い数字です。

危機が始まって以来、コビト前の数字を上回る割合が最も高く、2021年の旅行者数が2年前の数字を上回るのは4回目だ。

他の日は、独立記念日連休のロングウィークエンドの始まりである7月1日と2日、そして北米の伝統的な夏休み旅行シーズンの終わりを告げる8月29日であった。

コロナウイルスが世界を引き裂いたため、米国の空港における1日の保安検査件数は2020年4月13日に87,534件と最低になり、2020年のほとんどの期間に旅客需要が激減した。

その後、全国で予防接種が展開されたため、国内旅行は世界的な健康危機以前と同様の水準に戻り、満席やオーバーブッキングの便が続出しています。

航空会社はこの数ヶ月、その需要に応えるため、乗務員や航空機を通常運航に戻すべく奔走してきました。

一方、国際線は、絶えず変化する旅行規則に関する制限や複雑さが長引いたため、依然として約15~20%減少しています。

しかし、米国の大手航空会社は、2022年の夏休みに向け、海外旅行の需要を取り込むべく、スケジュールを増強しています。

乗客数の増加にもかかわらず、感染力の強いオミクロン種のコビド19は、年末年始の旅行に対して潜在顧客を不安にさせている。

公衆衛生当局は、英国やヨーロッパの一部で現在起きているのと同様に、この亜種による感染が間もなく急増すると警告している。

★**ガルーダ2022年運航の国際線5路線のみ** (trvlwire. 211223)

・東京、香港、ソウル、シドニーと中国本土の1都市

経営再建中のガルーダ・インドネシア航空は2022年に運航する国際線を5路線のみとする計画だ。

残るのは東京、香港、ソウル、シドニーが決まっており、これに中国本土のどこか1都市が加わる。

ロンドンやアムステルダムなどの長距離線だけでなく、クアラルンプール、シンガポール、バンコクなどへの路線も撤退する。

まずは利益を見込める路線に機材を投じ、そこから少しずつ他路線の開設や増便に取り組んでいきたい考え。なお、ガルーダは最近、エミレーツ航空やシンガポール航空とのコードシェアを含む提携について合意している。

★デルタ「再建中3社の株式再取得」パートナーに投資 (デイリーカーゴ. 211221)

デルタ航空はこのほど、パートナー企業である、ヴァージンアトランティック航空 (VIR) 、アエロメヒコ航空 (AMX) 、ラタム航空 (LAN) への投資を継続、拡大すると発表した。

具体的には、VIR への49%出資を継続するほか、AMX、LAN については、それぞれの再建の手続きが完了した後、AMX 株の20%、LAN 株の10%取得を目指す。各プロセス完了時点での総投資額は約12億ドルに達する見通しだ。DAL は元々、AMX 株の49%、LAN 株の20%、VIR 株の49%を保有していた。しかし新型コロナウイルス禍の影響で、3社ともに連邦破産法第11条 (チャプター11) に基づく会社更生手続きに入ったことで、すべての株式が消滅していた。

DAL は、AMX、LAN、VIR の再建の手続きが完了した後、改めて AMX 株の20%、LAN 株の10%、VIR 株の49%を取得することを目指す。

今回の投資については「新型コロナウイルス禍以前に記録的な成長を遂げた航空会社のグローバル戦略を強化するもの」 (DAL) としている。「コロナ禍を乗り越えるためにも、今、パートナーに投資することは、デルタ航空の長期的な戦略を支える正しい選択だ。国際線旅客需要の回復に伴い、成功し続けるためには、パートナーとのグローバルネットワークの接続性、関連性、幅広さは、不可欠だ」 (同) という考えを強調している。

過去10年で欧州やアジア、南米と、世界の主要キャリアへの資本投入という形で提携関係を拡大してきた。AMX、LAN、VIR 以外では現在、エールフランス KLM (AFKL) 株の5.3%、中国東方航空 (CES) 株の2.8%、大韓航空 (KAL) の親会社、韓進 KAL 株の13.3%を保有している。

DAL は現時点で AFKL、CES、KAL への投資拡大は考えていないとしている。

★アジア太平洋地域「大手航空会社」どの程度乗り越えているのか? (flightglobal. 211221)

アジア太平洋地域の航空会社は、逆説的ではあるが、危機の発生以来、最も大きな打撃を受けながらも、最も収益性の高い航空会社の一つである。

アジア太平洋地域の航空会社ほど、国際旅客ビジネスがパンデミックの影響を受けている地域はありません。国際国境はほぼ閉ざされたままで、2021年の最終四半期によりやく再開され始めたところだからです。

しかし、国内市場が大きく、貨物事業が好調なことから、多くの航空会社が危機を脱しただけでなく、場合によっては黒字を維持することも可能になりました。

(キャセイパシフィック航空)

中国本土と歩調を合わせるために採用した香港の「ゼロ・コビット」戦略は、香港のフラッグキャリアであるキャセイパシフィック航空の回復の見込みに水を差している。

かつてはアジア太平洋の航空会社の中で侮れない存在だったが、赤字のキャセイパシフィック航空はかつての面影はない。

2020年後半には数千人を削減し、地域のサブブランドであるキャセイドラゴンを閉鎖し、航空機を削減した。さらに、地域のライバルとは異なり、キャセイは2019年に香港の政情不安による需要減退に悩まされてパンデミックに突入しました。

・機材

2021年10月現在、キャセイの航空機は236機で、うち68機は駐機している。

これは、中間地点で駐機していた89機からわずかに改善された。キャセイは、初のエアバス A321neo (現在は閉鎖されているキャセイドラゴン向け航空機) を含む、8機の航空機を新たに受領しました。

・今後の展望

12月初旬のアナリスト向け説明会で、キャセイは、多くの資金調達努力と厳しいコスト削減の結果、年末まで流動性は「高水準」を維持するとしています。

また、毎月のキャッシュバーンは年末に向けて減少し、収支均衡に近づくと予測しています。

しかし、この航空会社は、パンデミック前の全盛期にはまだほど遠いことを認めている。

2021年下半期は、上半期から「かなり改善」しているとはいえ、赤字になると予測しているのである。

これは、好調な貨物活動に助けられている面もある。

それでも、キャセイの旅客キャパシティは、オミクロン・バリエーションの影響もあり、依然として大きな打撃を受けています。

キャセイは、年末までパンデミック前の12%しか運航せず、地域の競合他社を大きく下回る見込みです。それ以降、同航空は2022年に関する予測を一切提示していない。

(シンガポール航空)

コロナウイルスの流行が始まった2020年に比べ、シンガポール航空SIAは、国境を開放するための国家の努力のおかげで、より良い状態にあることがわかります。

実際、シンガポールのワクチン付きトラベルレーン（ワクチン接種済みの旅行者は到着時に隔離を受ける必要がない）は、SIAの月間輸送量を増加させるのに役立っています。

11月には、10月よりも60%近く高い30万人以上の旅客を運びました。

貨物便は好調に推移していますが、2022年3月期第1四半期および第2四半期における損失を防ぐことはできませんでした。

・機材

SIAは、航空機の種類を減らして構成を簡素化しましたが、他の航空会社がエアバスA380を廃棄しても、この地域の数少ない航空会社の1社として、引き続き飛行を続けています。

また、シンガポール政府がボーイング737マックスの運航禁止を解除したことを受け、11月下旬にボーイング737マックスを運航に再導入しました。

737マックスは、かつてリージョナル部門であったシルクエアーで運航される予定であったが、その後メインライン業務に統合された。

現在、787-10、777-300ER、737 Max 8のほか、A380、A350を含む144機の航空機を保有しています。

また、SIAは12月15日にA350貨物機を7機発注し、2025年から世界で初めて運航する航空会社となる予定です。

A350は、既存のボーイング747貨物機を置き換えるもので、SIAにとって一つの時代の終わりを告げるものです。

・今後の展望

コロナウイルスのオミクロンの出現により、シンガポールの国境再開計画は中止されましたが、SIAは既存のVTLに対する需要が高まっていることにいち早く着目しています。

アメリカのヒューストン、オーストラリアのアデレード、パース、ブリスベンなど、すでにVTLスキームが適用されている国へのフライトをさらに展開する予定です。

同社は、年末の輸送能力はパンデミック前の約45%に達し、当初予想の43%を上回ると述べている。

(カンタス航空)

パンデミックの期間中、ほとんどの航空会社が「ゆっくり着実に」をモットーにしていたとしたら、カンタス航空はその流れに逆らった。

カンタスは、2021年の大半の期間、オーストラリアの国際線が閉鎖されていたにもかかわらず、国内旅行需要が好調な時期を迎えました。

しかし、デルタ株コロナウイルスがオーストラリアの海岸地域を襲い、残念ながらこの回復は打ち切られました。

旅行規制が実施され、国内線の利用はどん底に落ちました。

カンタスは、この時期をパンデミックの最悪の時期の1つと呼び、パンデミック前のわずか30%のキャパシティで運航しました。

オーストラリアが国際線を再開し、国内線の制限を緩和すると、カンタスは再び旅行需要の急速な回復を享受した。

12月16日、同社は2022年の第1四半期までに、国内線のキャパシティが再びパンデミック前のレベルを上回るとの見通しを示しました。

・機材

エアバスA380の12機すべてを含む128機中18機が駐機中であることがわかった。

しかし、カンタスは2階建て航空機の運航再開を前倒しし、最初の2機は来年4月からシドニー-ロサンゼルス線に導入される予定です。

カンタスは12月に、現在のナローボディ機の後継機としてA320neoファミリーとA220ジェット機を優先的に選択しました。

また、オーストラリア-英国間および米国東海岸を結ぶ超長距離路線「プロジェクト・サンライズ」で使用するA350の契約も固める予定です。

・今後の見通し

2021年12月までの6か月間を対象とする上半期の厳しい決算により、カンタスは11億豪ドル（7億8700万ドル）を超える根本的な損失を計上することが決定しました。

カンタスは、オミクロン株のニュースにより、特に国際線において「予約の勢いが著しく低下した」ことを認めながらも、予約状況は再び回復し始め、「現在の需要は維持されている」と述べています。同時に、ニュージーランド、日本、中国への就航を含む国際線再就航計画の一部を一時停止している。

(大韓航空)

スカイチーム航空会社である同社は、昨年営業黒字を達成した数少ない旅客航空会社の一つですが、これは好調な航空貨物事業によるものでした。

その好業績は続き、2021年9月までの3ヶ月間の営業利益は4,390億ウォン(3億7,200万米ドル)となり、過去5年間で最高の業績を達成しました。

これには、四半期ベースで過去最高の貨物収益が含まれています。

一方、2020年11月に発表したライバルであるアジアナ航空の買収計画については、引き続き現地での規制当局の承認を得るための作業を続けています。

・機材

エアバスA380の10機のうち1機を除くすべて、ボーイング747-8の7機、ボーイング777-200の12機など、大韓航空の保有機材の約4分の1が保管されていることが、Cirium保有機材データから判明しました。

8月、航空会社の最高経営責任者であるウォルター・チョーは本誌に対し、A380は5年以内に、747-8は10年以内に保有機材から退役する予定であると述べています。

大韓航空は9月末現在、貨物用に一時的に設定された旅客用ワイドボディを16機保有している。

・今後の展望

2022年もサプライチェーンと海運の課題が残る中、大韓航空は収益性を高めるため、強力な貨物部門に引き続き注力する予定です。

同時に、韓国の国際線への段階的な開放により、国際線旅客収入は増加し始めますが、主要な市場である中国は依然として閉鎖的なままです。

国内線では、ソウル-済州が好調ですが、この路線のキャパシティ・オーバーはイールドに悪影響を及ぼしています。

(中国南方航空)

中国南方航空は、中国国際航空、中国東方航空と同様、「ゼロ・コビド戦略」を掲げる中国において、パンデミックの進展に直接的に関係している。

危機的状況に陥って以来、国際線の利用が抑制される一方で、中国の航空会社は大きな国内市場の恩恵を受けてきた。

しかし、パンデミックを抑制するための努力の中で、これは最高から最低へと変化しています。

中国南方航空は、第2四半期に営業利益と純益を計上することができましたが、第3四半期にCovid患者が急増し、需要が急減した際には、大手3社の中で最も低い損失を計上しました。

・機材

Cirium航空機データでは、中国南方航空は600機強の航空機を運航しており、さらに37機が地上待機している。

この中には24機のボーイング737マックスが含まれており、最初の国々がこの機種種の運航再開を許可してから1年経った今も、中国では地上に置かれたままです。

しかし、中国の規制当局は、年明けにはボーイング737マックスの運航再開の認可が下りると見込んでいます。

・今後の展望

オミクロンの登場以前から、中国の航空会社は厳しい冬を迎えていた。

中国南方航空の輸送量は2020年11月に比べて43%減少した。これは、中国の航空会社全体の11月の輸送量が52%減少したことと対照的である。

中国南方航空をはじめとする中国の航空会社は、2022年の中国国内市場においてある程度の安心感を得られるだろう。

しかし、オミクロンと、たった1件のCovid-19が検出されただけで都市全体を閉鎖する北京政府の意思を合わせると、今後多くの減速(speed bump)が待ち受けているだろう。

さらに、北京は国境開放を急いでおらず、今年後半には中国共産党第20回全国代表大会が予定されている。この大会では習近平氏が終身国家主席に就任し、中国は国内の安定に重きを置くことになるため、Covidゼロ戦略をさらに強化することになりそうだ。

(エアアジア)

東南アジアを代表するローコストキャリアの2021年は、最悪の年だった。

海外旅行はほとんどなく、マレーシアの国内市場は移動規制令によって大幅に制限され、大打撃を受けました。

実際、グループ CEO トニー・フェルナンデス氏にとって 2021 年の主な焦点は航空ではなく、食事の配達など地上でのさまざまなサービスを提供するエアアジアの「スーパーアプリ」を含むグループのデジタルベンチャーだった。

それでも、マレーシア、インドネシア、タイなどの主要市場における航空事業の損失をデジタル事業が補うには程遠い状況だ。

9 月 30 日までの第 3 四半期、グループの航空事業の持株会社であるエアアジア・アビエーションの収益は、前年同期比 70% 減の 1 億 1800 万リンギ (2790 万ドル) に落ち込んだ。

減収にもかかわらず、コスト削減に注力した結果、エアアジア・アビエーションの EBITDA 損失は、前年同期の 4 億 5100 万リンギから 1 億 5000 万リンギに縮小した。

・機材

エアバス製ナローボディ機は、マレーシアのエアアジア社、タイのエアアジア社、インドネシアのエアアジア社で 77 機稼動中で、108 機が保管されていることが、Cirium フリートデータから判明した。

フェルナンデス氏が大きな役割を果たした 2010 年代の大発注を受け、エアアジアは 362 機のエアバス・ナローボディを確定発注している。

10 月には、エアアジア・グループは残りの A320neo の発注をすべて大型の A321neo に切り替え、将来的に A321neo のみで構成される機体へと移行させた。

その 3 カ月前の 7 月、常に楽観的なフェルナンデス氏は、この膨大なオーダーブックに関するエアバス社との話し合いはうまくいっており、長期的にはこれらの航空機をすべて手に入れることができると楽観的な見通しを述べている。

・今後の展望

東南アジアが再開される中、2021 年末にマレーシアが本格的に開国するため、エアアジアのノーフリル・モデルは国内で好調に推移すると思われる。

この地域が予防接種を受けた旅行者のために開放され続ける中、エアアジアはシンガポールやタイといった地域の主要都市にも就航しています。

それでも、多くの不確実性が残っています。

オミクロンの変種は、国内旅行と国際旅行の両方を一時停止させたり、あるいは後退させたりする可能性が十分にある。

すべては、東南アジアの慎重な政府がどう反応するかによるのだ。

さらに、エアアジア、特にタイのエアアジアは、かつて活況を呈していた中国の航空市場において重要なプレーヤーであった。

中国が再開するまでは (何年もかかるかもしれないが)、エアアジア・グループや他の地域航空会社のネットワークに穴が開くことになるだろう。

★アジア系航空会社「貨物輸送」11 月 (ウイングデイリー. 211220)

アジア系航空会社の 11 月実績をみると、貨物輸送量は中国国際航空 (CCA 国際のみ) を除き、大幅に増加した。

・エバー航空 EVA 「貨物売上高 100 億台湾ドル超

エバー航空 (EVA) の貨物売上高は 101 億台湾ドル (414 億円、1 台湾ドル=4.1 円換算) となり、確認可能な 2013 年以降の単月実績で初めて 100 億台湾ドルを超えた。

新型コロナウイルス感染拡大初期の昨年 1 月実績は 19 億 2368 万台湾ドル。

この 2 年弱で 5.3 倍に拡大し、11 月実績では売上高全体の 93.8% を占めた。

・キャセイ (CPA) 旅客機貨物便 1035 便を運航

キャセイパシフィック航空 (CPA) は旅客機貨物便の単月運航実績として最高の 1035 便を運航。

供給量はコロナ前の 19 年 11 月比で約 71% 水準としコロナ禍で最高とした。

・チャイナエアライン (CAL) 貨物売上高、毎月、過去最高を更新

チャイナエアライン (CAL) の貨物売上高は前年同月比 61.9% 増の 140 億台湾ドル。

今年 8 月実績で、確認可能な 16 年以降の単月実績として初めて 100 億台湾ドルを超え、毎月、過去最高を更新している。

・シンガポール航空 (SIA)

シンガポール航空 (SIA) のロードファクターは 1.6 ポイント下落し、83.9% だった。

東アジアを除き、各地域とも低下した。

・各社の輸送実績

各社の輸送実績を今年 10 月実績比でみると、CAL の有償貨物トンキロ (RFTK) は 7.6% 減、EVA の貨物輸送量は 1.9% 増、CPA の貨物輸送量は 1.2% 減、中国南方航空の貨物郵便輸送量 (国際のみ) は 18.4% 増、SIA の貨物輸送量は 1.7% 増。

中国国際航空 CCA は 10 月まで貨物実績のみを発表していたが 11 月実績から郵便を含めた。

各項目は貨物郵便輸送量、有償貨物郵便トンキロ、有効貨物郵便トンキロ、貨物郵便ロードファクターにそれぞれ変更した。

★**カタール航空と BA 「共同事業拡大」** (traicy.211216)

ブリティッシュ・エアウェイズとカタール航空は、共同事業を拡大する計画を発表した。

ブリティッシュ・エアウェイズが、新型コロナウイルスの感染拡大後初となる、ロンドン/ガトウィック〜ドーハ線の運航を開始したことを受けたもの。

これにより両社は、ロンドンとドーハ間を1日最大6往復運航する。

ロンドン/ガトウィック〜ドーハ線は、ビジネスクラス「クラブワールド」、プレミアムエコノミー「ワールドトラベラー・プラス」、エコノミークラス「ワールドトラベラー」を備えた、ボーイング 777-200ER 型機を使用する。

提携拡大により、ヨーロッパから中東、アジア、アフリカ、オーストラレーシア、ヨーロッパ域内のアクセスが向上する。

今後、それぞれのネットワークでより多くの都市へのアクセスを提供する。

2022 年前半にも、共同事業の拡大に関する当局からの認可を見込んでいる。

★**エールフランス KLM 契約「最大 160 機 A320neo と 8 機 A350 貨物機」** (flightglobal.211217)

・A350F を旅客機に転換する権利保持

エールフランス-KLM は、100 機の確定発注を含む最大 160 機のエアバス A320neo ファミリーを契約し、メーカーの新しい A350 貨物機を購入することを約束する 4 番目の顧客となりました。

KLM オランダ航空とトランサヴィア・オランダ航空の機材更新、およびトランサヴィア・フランス航空の機材更新と拡張のため、A320neo ファミリー100 機を契約し、さらに 60 機の購入権を得ました。

この発注は、A320neo と A321neo の混在をカバーするものです。納入は 2023 年後半に開始される予定です。またエールフランス-KLM は、4 機の A350F の購入に関する意向書に署名し、さらに 4 機の同型機の購入権を取得しました。

これらの航空機は、エールフランスの貨物輸送能力を増強するために使用される予定です。

ただし、エールフランスは A350F を旅客機に転換する権利を保持する。

同グループはすでに 12 機の A350 旅客機を運航しており、さらに 26 機を発注している。

エールフランス-KLM グループ CEO ベン・スミス氏は、「これらの拡張性のある発注は、グループの航空会社を業績向上への道筋に位置づけるとともに、脱炭素化の軌道を加速させるでしょう」と述べています。

これは、KLM オランダ航空、トランサヴィア航空、エールフランスにとって大きな一歩であり、それぞれのニーズに合わせて最高の航空機を使用することになります。”

スミス氏は、新型機の燃料効率と騒音効率を強調し、「2050 年までに CO2 の純排出量をゼロにするなど、我々の野心的な目標を達成するために重要な役割を果たすだろう」と述べています。

今回の契約は、カンタス航空が A220 および A320neo を 134 機購入することを約束したこと、シンガポール航空が A350 貨物機を 7 機、5 機のオプションとともに確定発注したことに続く、エアバス社の重要な航空機のコミットメントとなります。

★**エアバス「カンタスから数十億ドル受注」ボーイング機に代わり** (ブルームバーグ.211216)

・カンタス、A 3 2 0 ネオと A 2 2 0 を購入へー既存の機体老朽化で

・少なくとも 46 億ドルの公示価格で 40 機購入、さらに 94 機の購入権も

欧州の航空機メーカー、エアバスはオーストラリアのカンタス航空から数十億ドル規模の受注を獲得した。

米ボーイングと社長の狭胴機 7 3 7 MAX にとっては打撃となる。

カンタスは、国内線の主力機種として、老朽化したボーイング 7 3 7 型 75 機の代わりにエアバスの A 3 2 0 ネオを購入する計画だと発表。

さらに、エアバスの A 2 2 0 を購入し、地方路線を運航しているボーイング 7 1 7 型 20 機と入れ替えることも明らかにした。

エアバスは 15 日、シンガポール航空と貨物機の A 3 5 0 を巡る契約を締結。

老朽化したボーイング 7 3 7 の退役を発表する予定のエールフランス KLM との交渉が前進する可能性もある。

カンタスは値引き前で少なくとも 46 億ドルのカタログ記載価格で 40 機を購入すると約束。

10 年余りにわたり、さらに 94 機の購入権 (オプション) も持つ。合わせれば発注総額は豪航空史上で最大規模となると同社はみている。

★**シンガポール航空トレント XWB-97 搭載 A350F 貨物機 7 機** (aviator.aero.211215)

・基本合意書 LOI 調印

シンガポール航空は、ロールス・ロイス社の Trent XWB-97 エンジンを搭載したエアバス A350F 貨物機 7 機に対する Letter of Intent (基本合意書) に調印しました。

シンガポール航空による今回の選定は、2015 年の就航以来、顧客にかつてない信頼性を提供してきた Trent XWB を搭載した A350 ファミリーの実証済みの能力を改めて裏付けるものです。

さらに、シンガポール航空は、A350F 貨物機用の Trent XWB-97 について、15 年間のトータルケア保守契約を締結することを約束しています。

信頼性と同様に汎用性の高い Trent XWB は、短距離便でも長距離便でも同等の動力効率を発揮することをすでに示しており、多様なネットワークを持つ旅客機・貨物機市場にとって理想的なソリューションとなっています。

そして今、このエンジンは、人から貨物まで、旅客便だけでなく貨物専用便も動かして、最終目的地までその多用途性を示すことになるのです。

今後数年のうちに航空業界をネットゼロに移行させることに改めて注目が集まる中、Trent XWB は、第一世代の Trent エンジンに比べて 15% の効率向上により、シンガポール航空のサステナビリティ戦略をサポートし、現在世界で使用されている航空エンジンの中で最も効率的なエンジンとなりました。

ロールス・ロイス シビルエアロスペース社長のクリス・チョラートン氏は、次のように述べています。

シンガポール航空が、ロールス・ロイスの Trent XWB-97 エンジンを搭載したエアバス A350F 貨物機 7 機を取得する契約を締結したことを嬉しく思っています。

また、25 年以上にわたって築いてきたシンガポール航空との貴重なパートナーシップもさらに強化されます。

★破産重整「海南航空グループ」新規出資者傘下で再建 (デイリーカーゴ. 211209)

日本の会社更生手続きに当たる「破産重整」手続きを進める中国の航空大手、海南航空集団は、航空事業の経営権を同国の遼寧方大集団実業に正式に譲渡すると発表した。

方大集団は素材、鉄鋼、医薬、小売りの各事業を中核とするコングロマリット(複合企業)で、海南航空グループは今後、同社傘下で再建する。

10 月末に再建計画を公表し、方大集団が新規出資者となったことを明らかにしていた。報道によると、方大への譲渡金額は最大 380 億元 (約 6800 億円) 規模という。

◆海南航空 HNA グループ債権者「リストラ計画」承認 (flightglobal. 211025)

中国のコングロマリット(複合企業体)である海南航空 HNA グループが 10 月 23 日に発表した WeChat への投稿によると、HNA グループの債権者は同社の再建に関する 4 つの計画を承認することを決議した。

「HNA グループと関連企業の破産更生案件の更生計画(案)は、すべて投票で承認された」と同社は中国語の投稿で述べている。

海南航空は 9 月 28 日、自社および子会社 10 社の更生計画案を発表した。これは債権者に承認された計画の 1 つであり、他の 3 つの計画も承認されたと HNA は WeChat の投稿で述べている。

関係者が本誌に語ったところによると、HNA グループの再編には全部で 4 つのパートがあり、うち 2 つは航空会社にも関連している。

そのうちの 1 つは、一部の航空会社を含む 321 社が、「実質的な連結」として知られる法的概念によってグループ化され、再編の目的のために 1 つの会社として扱われたことに関するものである。

もう 1 つは HNA グループの空港事業に関するもので、最後の 1 つは特に航空に関連したものではありません。

中国の遼寧方大集団工業は、再編の一環として海南航空の戦略的投資家となる予定です。

一方、海南開発ホールディングスは、HNA グループの空港部門の戦略的投資家となる。

1 月末、HNA グループの債権者は、同社の破産と再建を申請した。

★米サウスウエスト第 4 四半期と 2022 年は黒字と予測 (flightglobal. 211209)

サウスウエスト航空は現在、第 4 四半期の業績が以前の予想よりも良くなると予想しており、期間中と 2022 年には利益を出すと予測しています。

サウスウエスト航空の最高財務責任者であるタミー・ロモ氏は、12 月 8 日に行われた投資家向けのプレゼンテーションで、「来年はしっかりと利益を上げることができると期待しています」と述べました。

また、最近のレジャー旅行の需要は「予想を上回っている」とも述べています。

ダラスを拠点とする航空会社は現在、第 4 四半期の営業収益が 2019 年の第 4 四半期に比べて 10~15% 減少すると予想しています。

以前、サウスウエスト社は第 4 四半期の営業収益が 2019 年期中に比べて 15~25% 減少すると予測していました。また、同航空会社は、第 4 四半期の予想燃料費を 10 セント下方修正し、1 ガロンあたり 2.15~2.25 ドルとしました。

ロモ氏は、「(サウスウエストの) 第 4 四半期の営業見通しが改善したことをお伝えできることを嬉しく思います」と述べ、今年相次いだデルタ株による感染の後、需要とイールドが回復したことを付け加えました。

また、12月8日、サウスウエストは、2022年に、の既存の3つの運賃に加えて、「新しい運賃商品」の販売を開始する意向を明らかにしました。既存の運賃には、「Wanna Get Away」割引運賃、「Anytime」運賃、「Business Select」運賃があります。

サウスウエスト航空のチーフ・コマーシャル・オフィサーであるアンドリュー・ワッターソン氏は、新運賃を「Wanna Get Away」チケットの「アップセル」および「エンハンスメント」と表現し、この変更により「既存の運賃商品間のギャップを埋めることができる」と述べています。

この新運賃と、サウスウエストブランドのクレジットカードを提供するチェース社との契約更新により、サウスウエスト航空の収益は2023年には10~15億ドル、2022年にはその半分になるだろう、と同社は述べています。

★イタリア ITA 航空と労働組合が労働協約に合意 (flightglobal.211203)

イタリアの国営航空会社である ITA エアウェイズは、労働組合との間で労働協約を締結しました。

この労働協約は、来年初頭からの従業員の増加を含む戦略的發展を支援するものです。

ITA は、航空輸送部門の回復に合わせて事業を拡大することを目指しており、ITA がエアバスの新型ジェット機による近代化に着手するのに合わせて、来年にはパイロット訓練のために少なくとも130のコマンドコースを新設するなど、乗務員の育成機会を提供します。

ITA は、この協定が企業の福利厚生にも配慮しており、すべての地上職員に健康支援を提供し、乗務員には追加の特典を用意しています。

これは、会社の事業計画の「柱」となるスタッフを評価したものであるとしています。

また、今回の契約では、全従業員を対象に、収益性と顧客満足度の組み合わせによって算出される給与の15%に相当する変動制の「成果ボーナス」を導入します。

また、ITA は2023年から賃金の「漸進的再編」を実施し、パイロットは3%、客室乗務員は1%の上昇を予定しています。

イタリアの主要4組合 (FILT-CGIL、FIT-CISL、Uiltrasporti、UGL TA) は、ITA が9月に必要な規制による保護を受けずに「一方的に」乗務員および地上スタッフの雇用を開始したと主張していますが、これはパンデミックによって政治的意思が低下し、雇用保護への対応と市場競争力のあるプロジェクトを迅速に開始することの間で妥協したためです。

全国労働協約の更新により、労使関係を正常な状態に戻さなければならないとしている。

組合によると、航空輸送協会 Assaereo と締結した議定書では、2022年6月までに人員が4,000人に増加すると予測しており、その他にも労働者に多くの利益を提供しています。

「これらの協定は、この会社の労働者がすでに多くの苦しみを味わっている状況下で、労働条件を改善するための最初の重要なステップである」と述べている。

組合は、この協定が新航空会社と労働者との関係の「転換点となるべき」であり、ITA の發展を可能にする「ツールを提供する」と主張しています。

「経営陣と株主は、産業計画を具体化し、改善することで、自らの役割を果たさなければならない」と述べています。

FIT-CISL サルヴァトーレ・ペレッチャ事務局長は、ITA と Assaereo 社の協定は過去との断絶を意味するとしながらも、「我々としては、今日締結された協定は出発点であり、到着点ではない」と述べている。

同氏によれば、組合はメンテナンス部門とグランドハンドリング部門の従業員を支援する方向に向かうという。

FILT-CGIL は、今回の合意は「重要」であり、52日間続いた「非常に厳しい紛争」における「労働者の抵抗と決意」の結果であるとしている。

ITA 社アルフレッド・アルタヴィラ社長は、今回の合意により、2023年第2四半期の損益分岐点を含む事業計画の収益性目標が確認されたことで、「競争力が確保される」と述べていますが、これはリザルト・ボーナス・イニシアチブに支えられたものです。

★ベトナム航空「米本土直行便」就航 (aviator.aero.211129)

・ホーチミン発サンフランシスコ行き初の初便

東南アジアで最も急速に成長している航空会社であるベトナム航空は、11月29日、米国への初の直行便の成功を発表し、ベトナムのフラッグキャリアの重要な發展のマイルストーンを果たしました。

ホーチミン発サンフランシスコ行きの初便 (VN98 便) は、ベトナム航空の最新鋭機であるボーイング 787-9 ドリームライナーで運航されました。

この歴史的なフライトは、ベトナム航空がベトナムの航空界の重要な發展を意味し、ベトナム航空がアメリカへの定期的な商業直行便を運航する最初の航空会社となったことを意味します。

また、ベトナム航空がサンフランシスコに駐在員事務所を開設して以来、20年間にわたって両国間の直行便就航の基礎を築いてきたことも評価されました。

ベトナム航空の社長兼 CEO であるレー・ホン・ハーは次の通り述べています。

ベトナム航空は、同胞の帰国を歓迎するため、1年以上前に米国へのチャーター便を国内で初めて運航したことを誇りに思っています。

本日、米国への初の商用直行便が成功し、ベトナム航空にとって、またベトナムの航空業界にとって新たな節目となることを大変嬉しく思います。

アメリカの空港で初めてベトナムへの直行定期便が就航したことを大変光榮に思います。

今回の就航により、サンフランシスコ空港は米国のゲートウェイ空港としての地位を確立し、サンフランシスコ・ベイエリア全域へのシームレスなアクセスにより、ワールドクラスのサービスを提供できることを誇りに思っています。

サンフランシスコ空港のイバー・C・サテロ長官は、次の通り述べています。

ベトナム航空がサンフランシスコを米国での最初の目的地としてくれたことに感謝しており、この新しい運航が成功することを確信しています。

当初、ベトナム航空はホーチミンからサンフランシスコへ週 2 便を、ベトナム航空が保有する最新のワイドボディ機であるボーイング 787 とエアバス A350 で運航します。

COVID 19 の流行が収まった後には、週 7 便への増便を目指し、ロサンゼルスとハノイ、ホーチミンを結ぶ新路線の開設を計画しています。

この路線は、人々の膨大な需要を満たし、経済、文化の交流を促進し、両国の外交関係を強化します。

ベトナムと米国の二国間貿易額は、1995 年の 4 億 5,100 万米ドルから 2020 年には 908 億米ドルと約 200 倍に増加しています。

米国の厳格な航空セキュリティおよび法的規制に適合したこの路線の成功は、ベトナムの航空能力全般、特にベトナム航空にとって重要な評価となります。

★**ガルーダ・インドネシア航空「継続企業として存続に重大な疑義の可能性」** (flightglobal.211129)

・「9 カ月間の赤字拡大」流動性の圧力が続く

経営難に陥っているガルーダ・インドネシア航空は、コスト削減にもかかわらず赤字が拡大し、継続企業としての存続が危ぶまれています。

9 月 30 日までの 9 ヶ月間の営業損失は 13 億 5,000 万ドルで、前年同期の 10 億 5,000 万ドルに比べて悪化しました。

グループ収益は、前年同期比 17.5%減の 9 億 3,900 万ドルとなりました。

経費については、ガルーダは前年同期比 11.8%減の 19 億 8,000 万ドルとなりました。

9 ヶ月間の純損失も拡大し、2020 年の 11 億ドルに対して 17 億ドルとなりました。

また、現金および現金同等物の残高は、年初の 1 億 9900 万ドルに対して約 4000 万ドルと減少しました。

流動負債が資産を大幅に上回る 47 億ドル、資本不足は約 28 億ドルとなっています。

グループは、銀行、重要なベンダー、航空機の貸し手に対する金融債務を履行できていません。

「以上の状況から、当グループが継続企業として存続することに重大な疑義を生じさせる可能性のある重要な不確実性が存在することが判明しました」と付け加えています。

★**アジア系航空会社 10 月「異例のピーク」貨物輸送量大幅増** (デイリーカーゴ.211124)

アジア系航空会社の 10 月実績をみると、前年同月比で輸送量および供給量ともに大幅に増えた。

需要は引き続き強く、ロードファクター (LF) は前年同月と同水準だった。

・**キャセイパシフィック航空 CPA**

キャセイ (CPA) は旅客機貨物便の単月運航実績として最高の 963 便を運航。供給量はコロナ前の 2019 年 10 月比で約 70%水準とした。

香港の好調が続いているほか、東南アジアでは消費財や工業部品の輸出が好調だった。

米州や欧州からの戻り便の需要も旺盛とした。

今年 7 月から 10 月までの 4 カ月間の営業キャッシュは収支均衡に近い状態を実現した。

・**チャイナエアライン CAL (中華航空)**

チャイナエアラインの貨物売上高は 68.2%増の 137 億台湾ドル (548 億円、1 台湾ドル 4 円換算) だった。

今年 8 月実績で、単月実績として初めて 100 億台湾ドルを超え、9 月は 117 億台湾ドル、10 月は 137 億台湾ドルと過去最高を更新し続けている。

・**シンガポール航空 SIA**

シンガポール航空のロードファクターは 1.7 ポイント上昇し、87.2%だった。また、東アジアおよび米州路線の LF がこの 1 年の単月実績で最高を記録した。

・今年 9 月比

各社の輸送実績を今年9月実績比で見ると、CALの有償貨物トンキロ(RFTK)は5.6%増、エバー航空の貨物輸送量は13.2%増、中国国際航空の貨物輸送量(国際のみ)は8.7%増、中国南方航空の貨物郵便輸送量(同)は24.4%増、シンガポール航空の貨物輸送量は2.2%増だった。

CPAは9月まで郵便と貨物合計として貨物郵便輸送量、有償貨物郵便トンキロ、貨物郵便ロードファクターを発表していたが、10月は貨物のみの実績を発表している。

《アジア系航空会社の10月の主要実績》(前年同月比)

(中華航空) チャイナエアライン

売上高：有償トンキロ RFTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

137億台湾ドル(+68.2%)：7億100万(+8.3%)：9億4700万(+8.7%)：74.1%(-0.2)

(エバー航空)

売上高：貨物輸送量：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

89億台湾ドル(+81.8%)：7万3200万トン(+5.9%)：4億3458万(+5.6%)：91.5%(-0.1)

(キャセイ)

貨物輸送量：有償貨物トンキロ：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

13万6949トン(+19.8%)：8億6523万(+21.0%)：11億7541万(+15.7%)：82.9%(+4.0)

(中国国際) 国際貨物のみ

貨物輸送量：有償トンキロ RFTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

3万1531トン(-1.4%)：2億7130万(+13.3%)：6億1480万(+12.1%)：44.1%(+0.5)

(中国南方) 国際貨物のみ

貨物郵便輸送量：有償貨物郵便トンキロ RFTK：有効貨物郵便トンキロ AFTK：貨物郵便積載率 LF

5万2440トン(+24.5%)：5億1396万(+22.2%)：7億5236万(+30.7%)：68.3%(+4.8)

(シンガポール航空)

貨物輸送量：貨物トンキロ FTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

9万4000トン(+56.1%)：5億254.万(+58.1%)：6億2701万(+55.0%)：87.2%(+1.7)

★エアアジア・グループ第3四半期「営業損失縮小」迅速な回復期待 (flightglobal.211123)

エアアジア・グループは、売上高が急減、コスト管理が実を結び、第3四半期の赤字幅を縮小しました。9月30日までの3ヶ月間、エアアジア・グループの連結営業損失は8億9300万MYR(2億1300万米ドル)となり、昨年10億2000万MYR(マレーシア・リンギット)の営業損失と比較して、大幅に改善しました。持ち株会社エアアジア・アビエーションは、売上高が前年同期比70%以上減の1億1,800万MYRとなりました。

マレーシア、インドネシア、タイの3カ国のエアアジアでは、交通量が大幅に減少し、前年同期比で95%もの減少となりました。

航空関連の営業費用は前年同期比で65%減少しました。

エアアジア・アビエーションのEBITDA損失は、2020年の4億5100万MYRから、今年は1億5000万MYRへと縮小しました。

★アジアナ「営業利益縮小」為替差損で純損失に (flightglobal.211117)

アジアナ航空は、大幅な為替差損とその他の一時的な費用により、第3四半期の営業利益を縮小し、純損失に陥りました。

9月30日までの3ヶ月間の決算において、3,860億ウオン(3億2,600万ドル)の純損失を計上しました。これに対し、前年同期の純利益は94億ウオンでした。

これは、前年同期が1,120億ウオンの為替差益を計上していたのに対し、2,080億ウオンの為替差損を計上したことによるものです。

営業損益は、前年同期比約60%減の63億ウオンの赤字となりました。

当四半期の売上高は、国際線旅客便および貨物便の増収により、32%増の1兆700億ウオンとなりました。

国際線の旅客収入は前年同期比6%増、国際線の貨物収入は同56%増となりました。国内線では、旅客収入が11%減、貨物収入が31%減となりました。

収入の増加を上回ったのは、コストが34%増加した1兆600億ウオンだったからです。

燃料費と維持費が最も大きく増加した一方で、家賃や空港関連費用の削減に成功しました。

2020年第3四半期に比べて2機少ない80機で当四半期を終えました。

★大韓航空「貨物の好調で営業利益が大幅増」 (flightglobal.211112)

貨物の好調により、大韓航空の2021年第3四半期の営業利益は4,390億ウオン(3億7,200万ドル)に達しました。

9月30日に終了した3ヵ月間の営業利益は、2020年の対応する四半期の営業利益76億ウオンから大きくジャンプしたことを示しています。

四半期営業利益が4000億ウオンの大台を超えたのは2016年第3四半期で、その時は4480億ウオンでした。第3四半期の売上高は前年同期比44%増の2兆2,000億ウオンとなり、純利益は前年同期の3,860億ウオンの純損失から1,340億ウオンの純利益に転換しました。

貨物収入は過去最高の1兆7,000億ウオンとなりました。

★フィリピン航空「第3四半期の損失縮小」 (flightglobal.211115)

- ・ 退役9機2021年

PALホールディングスは、第3四半期の税引前損失を78億ペソから50億ペソ(1億ドル)に縮小し、増収を達成しました。

フィリピン航空の親会社であるPALは、9月30日までの第3四半期の売上高が64.7%増の140億ペソとなり、旅客および貨物ともに前年同期比で好調に推移しました。

費用は前年同期比3.2%増の159億ペソで、純損失は79億ペソから50億ペソに縮小しました。

四半期ベースの純キャッシュアウトは、2020年第3四半期の17億ペソから75億ペソとなりました。

9月30日現在、現金および現金同等物は、前年同期の18億ペソに対し、44億ペソとなりました。

PALは、パンデミックによる巨額の損失を受けて、米連邦破産法第11条に基づく再建手続きを進めています。

★中国ビッグ3「10月の交通量は微々たる回復」 (flightglobal.211117)

10月は、中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の「ビッグ3」が9月に比べて乗客数を増加させましたが、コロナの影響で、輸送量の増加にブレーキがかかっています。

中国の国内線利用者数は、8月に最悪の感染状況となり、厳しい渡航制限が実施されたことで底を打ちました。その後、ゆっくりと回復してきましたが、感染者が続出し、感染ゼロ政策が回復の勢いを弱めています。

- ・ 中国国際

エアチャイナ(中国国際)の10月の国内線旅客数は640万人で、9月と比べて16%増加しましたが、2020年10月と比べて23%減少しました。

当月の交通量は前年同月比で23%減少し、定員数は16.1%減少しました。

前月比では、北京を拠点とする航空会社は、交通量が14%増加し、定員数は9.6%増加しました。

- ・ 中国東方

中国東方航空については、当月の国内線旅客数は700万人で、前年同月比22%減となりました。9月と比較すると、約16%の増加となりました。

当月の交通量は前年同月比で約23%減、定員は8.6%縮小した。

- ・ 中国南方

一方、中国南方航空の国内線旅客数は860万人で、2020年と比較して27%の減少となりました。前月比では6%増となりました。

2020年10月に対して、広州を拠点とする航空会社は、トラフィックが27%減少し、キャパシティは20%減少しました。9月との比較では、トラフィックは3.9%、キャパシティは2.4%と、わずかに増加しただけでした。

- ・ 第3四半期ビッグ3純損失拡大

ビッグ3は、感染症が急増する中で旅行需要が減少したため、第3四半期の純損失を拡大しました。

★中国ビッグスリー「第3四半期」赤字拡大 (flightglobal.211031)

- ・ 旅行需要が減少

中国の大手航空会社3社の第3四半期の純損失は、売上高の増加にもかかわらず拡大した。

「ビッグ3」はいずれも、夏の旅行シーズンのピークである9月30日までの3ヵ月間に旅行需要が減少したことを指摘しています。

3社の決算では、燃料費の高騰や為替レートの変動により、損失が拡大しました。

中国南方航空は、2020年第3四半期に小幅な純利益を計上しましたが、赤字に転落し、14億3,000万人民元(2億2,300万ドル)の純損失を発表しました。

中国東方航空は、前年同期の5億6,300万人民元の純損失に対し、29億5,000万人民元の純損失を計上し、中国国際航空は35億4,000万人民元の純損失に拡大しました。

- ・ 9ヵ月間の赤字幅縮小

中国東方航空および中国南方航空の9ヵ月間の業績は、コスト増を増収が上回り、赤字幅を縮小することができました。

- ・ 中国国際航空

中国国際航空だけは、147 億元（前年同期は 136 億元）の営業損失を計上し、赤字幅が拡大しました。売上高が前年同期比 18.6%増の 575 億元、コストが約 20%増の 736 億元となりました。9 ヶ月間の純損失は 103 億人民元で、2020 年の 101 億人民元をわずかに上回りました。

・中国東方航空

中国東方航空は、2020 年の 130 億元の営業損失に対し、116 億元の営業損失を計上しました。収入は前年同期比 24%増の 525 億元で、コストの 15%増の 679 億元を上回った。純損失は 82 億元（前年同期は 91 億元）でした。

・中国南方航空

中国南方航空も赤字幅を縮小し、2020 年の 112 億人民元に対し、70 億人民元の営業損失を計上しました。売上高は前年同期比 20%増の 785 億人民元、コストは 12.7%増の 884 億人民元となりました。純損失は 61 億元（前年同期は 75 億元）となりました。

★ターキッシュエアラインズ「7~9 月期」貨物売上 2.3 倍 9.6 億ドル（デイリーカーゴ. 211109）

ターキッシュエアラインズ（THY）の 2021 年 7~9 月期（第 3 四半期）決算は、売上高が前年同期比 14.9%減の 34 億 500 万ドル（3813 億円）だった。19 年比では約 15%減の水準。

貨物売上高が約 2.3 倍の 9 億 6900 万ドルに成長した一方、旅客は 32.0%減の 23 億 7200 万ドルとなった。

営業利益は 8.7%増の 6 億 9700 万ドル、純利益は 12.2%増の 7 億 3500 万ドルだった。

1~9 月の貨物輸送量は、重量ベースで前年同期比 25%増の 13 万 9800 トン。

1~9 月期では、売上高が前年同期比 25.8%減の 73 億 7700 万ドル。うち貨物は約 2.2 倍の 27 億 3400 万ドル。

営業利益は 60.9%減の 7 億 2100 万ドル、純利益は 62.4%減の 7 億 3400 万ドル。

★セブパシフィック航空「第 3 四半期」損失を縮小（flightglobal. 211110）

・収益 62%増加

セブパシフィック航空は、大幅な増収を背景に第 3 四半期の営業損失をわずかに削減しましたが、多額の為替差損により純損失が拡大しました。

9 月 30 日までの 3 か月間、航空会社は 62 億ペソ（1 億 2400 万ドル）の営業損失を計上しました。これは、2020 年の同時期に報告された 67 億ペソの損失と比較されます。

四半期の収益は前年比 62%近く増加して 32.5 億ペソになり、費用は 7.5%増加して 94 億ペソになりました。

当四半期に 82 億ペソの純損失を計上し、2020 年の 56 億ペソの純損失を拡大しました。

2020 年の 9 億 6,300 万ペソの利益と比較して、期間中に 17 億 8000 万ペソの重大な為替差損を報告しました。

9 月 30 日までの 9 か月間で、現金および現金同等物が 113 億ペソ近くで終了しました。これは、年初の 43 億ペソを大幅に上回っています。

★台湾 2 大航空会社「収益増加」黒字転換（flightglobal. 211108）

・7-9 月期「第 3 四半期」黒字化を達成

台湾の 2 大航空会社であるチャイナエアラインとエバー航空は、着実な増収により、第 3 四半期に黒字化を達成しました。

・チャイナエアライン

チャイナエアラインの 9 月 30 日までの 3 ヶ月間の営業利益は約 40 億台湾ドル（1 億 4300 万ドル：約 162 億円）で、前年同期の 3 億 5800 万台湾ドルの赤字から黒字に転換しました。

売上高が 29.5%増の 345 億台湾ドルとなり、コストが 13.8%増の 289 億台湾ドルとなりました。

帰属利益は 29 億台湾ドル（前年同期は 7 億 800 万台湾ドルの損失）となりました。

・エバー航空

エバー航空は、23 億台湾ドル（約 93 億円）の営業利益を計上しました。これに対し、2020 年には 13 億台湾ドルの損失を計上しました。

売上高は前年同期比 40%増の 258 億台湾ドル、費用は 21%増の 215 億台湾ドルとなりました。

約 15 億 NT ドルの帰属利益を開示し、2020 年の純損失 1.25 億 NT ドルを逆転させました。

・好調な貨物

いずれの航空会社も、最新の業績についてマネジメントノートや業績予想を発表していません。

これまでの四半期では、両航空会社ともに、好調な貨物のパフォーマンスが収益を押し上げる重要な要因であると指摘していました。