

# 外航各社の経営分析

2025年2月8日

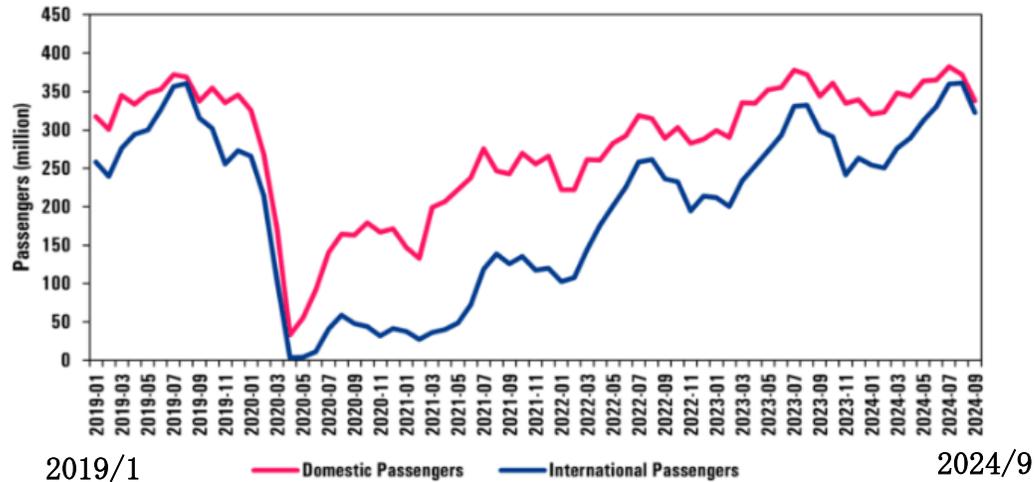
航空連 政策セミナー

# ACI-ICAO 共同旅客輸送レポート「傾向および見通し」(250128)

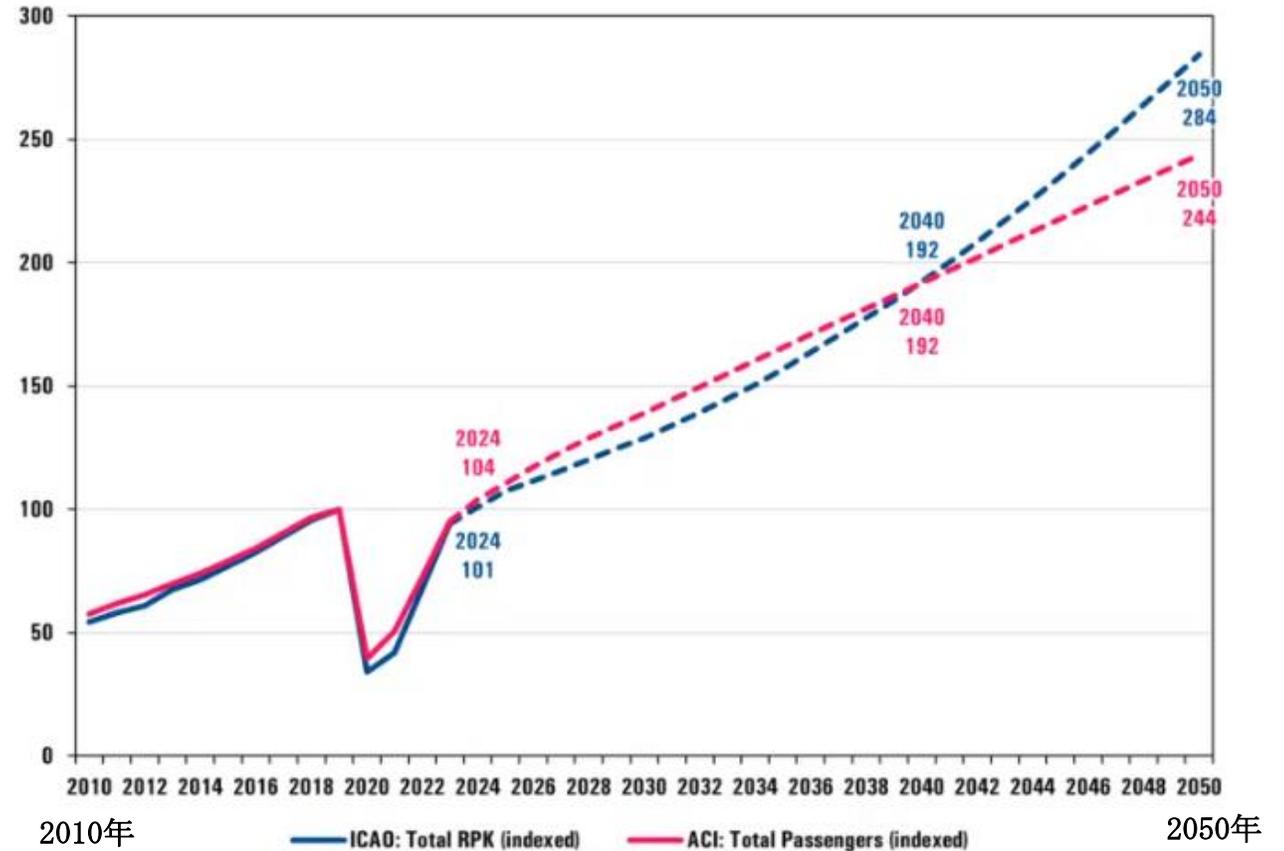
(ACI : Airports Council International )

<https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook/>

Monthly global domestic and international passenger  
(January 2019–September 2024)



Global passenger market long-term forecast  
2010 - 2050, Indexed, 2019 = 100



- 2020年：乗客55億人(2019年比61%減)
- 有償旅客キロ(RPK) 2019年比66%減
- 2024年の予備的分析「世界の旅客数95億人(2019年比104%)」
- 2024年：有償旅客キロ(RPK)「2019年比101%」
- 2025年までに世界のRPKが2019年比108%に
- 2030年までに世界の旅客輸送は120億人を超える
- 2042年までに世界の旅客数195億人「2024年比2倍に相当」
- 2050年までに世界の旅客数2019年比244%に

## 【米系エアライン】

【FedEx】(2024年6-8月期) 会社ホームページ引用

第1四半期、優先サービス需要減少、繰り延べサービス需要増加、イールドはマイナスの影響を受けた。

DRIVEプログラムの取り組みによる構造的コストの削減は、これらの要因を一部相殺しました。

フェデックス グラウンドとフェデックス サービスはフェデラル エクスプレスに統合、単一会社となった。

フェデックス・フレイトは引き続き別会社としてトラック未満の貨物輸送サービスを提供している。

- ・ 自社株買いプログラム

フェデックス フレイトは当四半期中に10億ドルの自社株買戻し (ASR) を完了しました。

フェデックスは2025年度中にさらに15億ドル、合計25億ドルの普通株式の買戻しを予定しています。

2024年8月31日現在、フェデックスの2024年度自社株買い枠は41億ドル残っている。

8月31日現在の手元現金は59億ドル。

- ・ 見通し

2025年度の退職給付会計の時価評価(MTM: Mark-to-Market)調整額を予測できません。

MTM退職給付制度の会計上の調整が2025年度の連結業績および実効税率(ETR: effective tax rate)に影響の可能性あり。

- ・ 売上高成長率は前年比1桁台前半、事前予想では1桁台前半から半ば；
- ・ 一株当たり利益、前回予想の18.25ドルから20.25ドルに対し、MTM退職プラン調整前では17.90ドルから18.90ドル、事業最適化イニシアチブ関連費用を除いた後は、前回予想の一株当たり20.00ドルから22.00ドルに対し、20.00ドルから21.00ドル；

フェデックスは以下の見通しを再確認しています：

- ・ DRIVE変革プログラムによる22億ドルの恒常的コスト削減；
- ・ MTM退職プランの会計調整前のETRは約24.5%。
- ・ 本支出は52億ドルで、車両や施設の近代化、自動化など、ネットワークの最適化と効率改善に優先的に投資する。

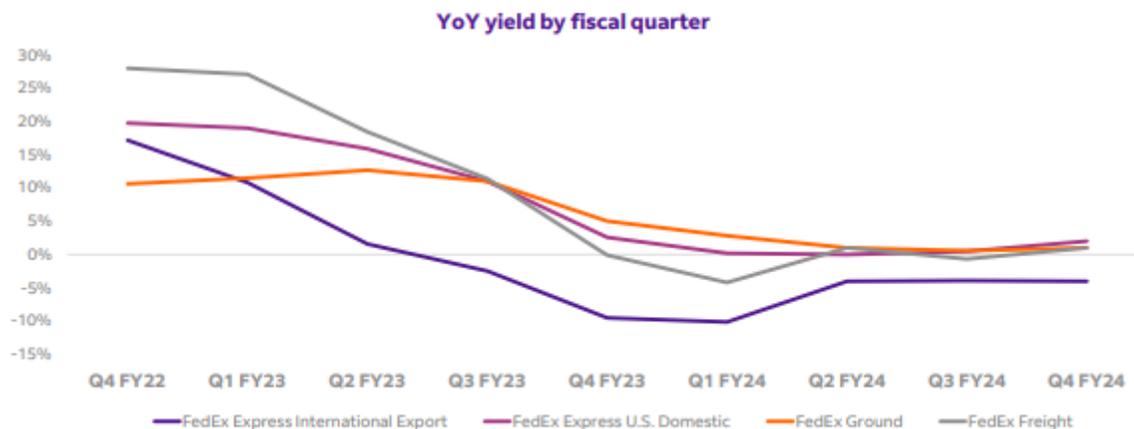
**【FedEx】** (2024年6-8月期)  
(2023/2024>決算対比)

単位：百万ドル	2023	2024	Change (%)
Total Revenue総収入	21681	21579	-0.5%
Total Operating Expenses総支出	20196	20499	+1.5%
Total Operating Income総営業利益	1485	1080	-405
Net Income純利益	1078	794	-284

2022-2024運輸部門別イールドの推移

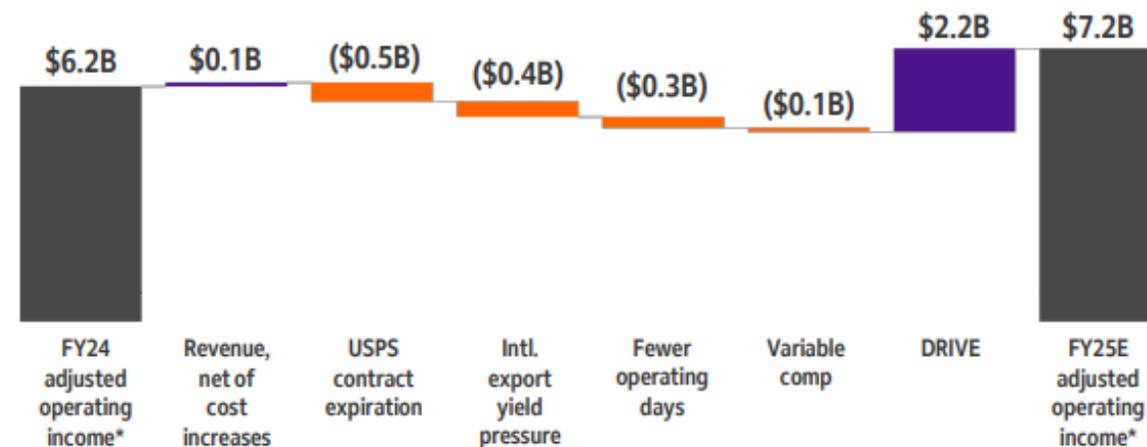
**Transportation segment yield performance**

*Pricing environment remains competitive but rational*



2025見越しEPS(1株あたり純利益)増減要因

**Illustrative operating income bridge based on the midpoint of FY25 adjusted EPS\* outlook**



## 【米系エアライン】

- ・ 供給量を増やし、ビッグ3とも決算は改善した。
- ・ 競合LCCの低迷が、ビッグ3を後押しした

## 【アメリカン】 AMR

### ★会社HP引用(250123)

- ・ 第4四半期の売上高は過去最高の137億ドル、通期の売上高は過去最高の542億ドル
- ・ GAAP純利益は第4四半期5億9,000万ドルおよび通期8億4,600万ドル
- ・ 特別項目を除く純利益は第4四半期6億900万ドルおよび通期14億ドル
- ・ 通期の営業キャッシュフローは40億ドル、フリーキャッシュフローは過去最高22億ドル
- ・ シティとの10年間の独占的共同ブランドクレジットカードパートナーシップ
- ・ ピーク時から150億ドルの総負債削減目標を予定より1年早く達成

「第4四半期の業績は好調に推移しました。今年を見据えると、引き続き好調な立場を維持しています」

(収益実績)

- ・ 第4四半期の総単位収益(Total unit revenue)は2023年比で2.0%増加した
- ・ 第4四半期、国内、大西洋、太平洋、および総旅客単位収益(otal passenger unit revenue)の前年比は、米国の他社をリードしました。

(財務実績)

- ・ GAAPベース営業利益率は第4四半期 8.3%、通期4.8%でした。
- ・ 純特別項目を除く調整後営業利益率は第4四半期 8.4%、通期6.0% でした。

(特別項目)

- ・ 2024年に5億1,600万ドルの純特別項目を認識した。これには、幹線CAおよび乗客サービス(予約、発券、ゲート)チームとの新しい労働協定の批准に関わる一時的な費用6億4,300万ドルが含まれる。

注：GAAP (Generally accepted accounting principles)

妥当とされた会計概念・基準および実務

AAL【2024/2023「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	4Q2024 (%)	4Q2023	FY2024 (%)	FY2023
Passenger enplanements (thousands) 搭乗旅客数	55806 (+4.2)	53567	226405 (+7.5)	210692
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	71503 (+2.5)	69773	292948 (+5.5)	277723
Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	60675 (+4.0)	58331	248795 (+7.3)	231926

【2024/2023年間決算対比】 (1-12月)

《アメリカン航空》(単位：百万ドル)	4Q2024	4Q2023	FY2024	FY2023
営業収入合計 Total Operating Revenues	13660 (+4.6)	13062	54211 (+2.7)	52786
営業経費合計 Total Operating Expenses	12526 (+1.0)	12406	51597 (+3.7)	49754
(燃料等) Aircraft Fuel	2502 (-20.8)	3159	11418 (-6.8)	12257
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	4104	3689	16021	14580
営業損益 Operating Income	1134 (+478)	656	2614 (-420)	3034
運航以外損益 total non-operating expense, net	-339	-624	-1460	-1913
(その他) other income, net	25	-241	6	-359
純損益 Net income	590 (+571)	19	846 (+24)	822

注：2023年は幹線パイロット (ALPA) との新たな労働協約批准に関わる9億8900万ドルの費用計上

〈AA 2024「1-12月期」決算の特徴〉

- ・ 収入増4.6%(4Q)2.7%(FY)、費用増1.0%(4Q)3.7%(FY)、前年比営業利益は第4プラス、通期マイナス
- ・ 前年比純利益は、第4プラス5億7100万ドル、通期プラス2400万ドル

## UAL【ユナイテッド】会社HP引用(250121)要約

ユナイテッド航空 (UAL) すべての**需要が堅調**です。

四半期の**プレミアム収益10%増**、法人収益7%増、ベーシックエコノミー収益は前年比20%増でした。

ロイヤルティや貨物などその他の収入は、四半期に堅調な成長を遂げ、前年比で12%と30%の増収となった。

**2025年、第1四半期に需要の強い傾向**、国内線RASM(有効座席マイル当たり収入)は前年比でプラスに転じると予想、国際線RASMも引き続き改善する。

(通期2024年)

- ・税引前利益42億ドル、税引前利益率7.3%、調整後税引前利益46億ドル、調整後税引前利益8.1%。
- ・**純利益31億ドル**、調整後純利益35億ドル。
- ・期末利用可能流動性174億ドル。
- ・年度末の負債、ファイナンスリース債務、その他の金融負債総額は287億ドル。
- ・営業キャッシュフローは94億ドル。
- ・フリーキャッシュフローは34億ドル。

(キーハイライト)

- ・全路線で**年間1億7,400万人**が搭乗、**1日平均4,340便**の会社記録、前年比1日あたり145便多い幹線便。
- ・2025年夏に**新しい国際9路線**に就航します。
- ・2024年に300機を超える新造機および改修機に大型収納棚、座席シートバックスクリーン、Bluetooth接続
- ・2025年、**大西洋と太平洋の国際線便数が米国の他社合計を上回る**と予想しており、**1日800便を国際線147路線**に運航します。これには、米国の他社が運航していない約40の目的地が含まれます。

【2024/2023「1-12月期」運送実績】

UAL	4Q2024(前年比)	4Q23	FY2024(前年比)	2023
Passengers (thousands)乗客数	44344(+6.1%)	41779	173603(+5.3%)	164927
Available seat-miles(百万)有効座席マイル	78298(+6.2%)	73727	311185(+6.8%)	291333
Revenue passenger-miles(百万)有償旅客マイル	64463(+6.3%)	60671	258503(+5.8%)	244435

【2024/2023年度決算対比】 (1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位：百万ドル)	4Q2024(前年比)	4Q2023	FY2024(前年比)	2023
営業収入合計Total Operating Revenues	14695(+7.8%)	13626	57063(+6.2%)	53717
営業経費合計Total Operating Expenses	13192(+4.5%)	12628	51967(+5.0%)	49506
(燃料等) Aircraft Fuel	2676(-19.3%)	3315	11756(-7.1%)	12651
(人件費等) Salaries and related costs	4325	3841	16678	14787
(特別課金) special charges	68	47	112	949
(その他の支出) other operating expenses	2390	2073	9053	8062
営業利益Operating Income(loss)	1503(+509)	998	5096(+885)	4211
運航外損益 Total nonoperating income(expense)	-196	-227	-928	-824
純利益Net Income	985(+385)	600	3149(+531)	2618

注：2023年はALPAとIAMとの新たな労働協約批准に8億1,400万ドルの費用計上

〈UA 2024「1-12月期」決算の特徴〉

- ・年間を通して需要は好調、収入増+6.2%、費用増+5.0%が利益増になった
- ・第4四半期は、供給増+6.2%だが、燃油費は-19.3%だった

## DAL 【デルタ】 会社HP引用250110

(CEOエド・バステアン氏)

- ・ 2024年はデルタ航空にとって素晴らしい年であり、来月14億ドルの利益分配金で従業員の素晴らしい努力を称えられることを嬉しく思います。
- ・ 2025年、税引前利益60億ドル以上、フリーキャッシュフロー40億ドル以上という、デルタ100年の歴史の最高の会計年度を達成すると予想します。

(2024年1-12月)通期

- ・ 営業収益616 億ドル
- ・ 営業利益60 億ドル(営業利益率9.7%)
- ・ 税引前利益47億ドル
- ・ 営業キャッシュフロー80 億ドル
- ・ 負債およびファイナンスリース債務の支払い40億ドル

(決算のハイライト)

プレミアムとロイヤルティが2024年の総収益の57%を占めた。

10-12月四半期の国際旅客収入は前年比6%増、最大規模の大西洋線の単位収入が前年比6%増

注1：2023年、パイロット組合との新労働協約(4年間)に関する一時的な支出があった

注2：2023年、投資したビジネスジェットWheels Up社の時価評価益により、一時的な営業外収益があった

【2024/2023「1-12月期」運送実績】

DAL	4Q2024	4Q2023	FY2024	FY2023
Passenger load factor旅客搭乗率	84%	84%	85%	85%
Passenger mile yield(cents) <b>イールド</b>	21.22	21.12	20.68	21.06
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	72035+5%	68462	288394+6%	272033
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	60387+5%	57655	246145+6%	232241

【2024/2023年間決算対比】 (1-12月)

《デルタ航空》(単位:百万ドル)	4Q2024	4Q2023	FY2024	FY2023
営業収入合計Total Operating Revenues	15559+1336	14223	61643+3595	58048
営業経費合計Total Operating Expenses	13842+942	12900	55648+3121	52527
(燃料等) Fuel and related taxes	2409	2941	10566	11069
(人件費等) Salaries and related costs	4127	3769	16161	14607
(利益分配) Profit sharing	425	299	1389	1383
Pilot agreement & related expenses乗員協約	-	-	-	864
営業利益Operating Income	1717+394	1323	5995+474	5521
(営業外費用) Non-operating expense, net	-516	+952	-1337	+87
純利益Net income	843-1194	2037	3457-1152	4609

〈DL 2024「1-12月期」決算の特徴〉

- ・費用増を上回る収入増で、営業利益は前年比プラスになった。
- ・営業外損益が前年はプラス、今年度はマイナスで、純損益が前年比マイナスになった。

(百万ドル) 4Q24	収入(前年比)	前年比供給率	前年比イールド
国内線	9193(+5%)	6%	1%
大西洋	1974(+4%)	-2%	3%
ラテンアメリカ	987(+4%)	5%	-1%
太平洋	661(+19%)	24%	-4%

## 【欧州系エアライン】

- ・ エールフランスKLMはオランダ スキポール空港の課題が大きい
- ・ ルフトハンザ ドイツ航空が苦戦している
- ・ 特にBAがIAGの業績に貢献した

## 【エールフランスKLM】 会社ホームページ引用(241107)

- ・ グループの座席数は昨年比3.6%増加し、搭乗率は89%
- ・ グループ収益は90億ユーロで、昨年比3.7%増
- ・ KLMのスタッフ、運営、メンテナンスのコスト水準が高かったため、ユニットコストは2023年比で3.4%増。KLMの運営および財務実績を構造的に改善するための対策を発表
- ・ 営業利益は11億8000万ユーロ、営業利益率は13.1%。オリンピックの収益の影響1億6000万ユーロを除けば、営業利益は昨年と同等。

大会期間中の運営成功に対し、エールフランスのスタッフに5000万ユーロの一時金

- ・ 9か月間の調整後営業フリーキャッシュフローは2300万ユーロ
- ・ 手元現金は90億ユーロ、純負債/EBITDA比率は1.7倍
- ・ SAS ABの株式資本の19.9%の非支配株の取得が無事完了

【AF/KLM 「1-9月期」 運送実績】

AF/KLMグループ	2024/7-9	2024/1-9
Passagers (千人)旅客数	20499 (+3.3%)	56261 (+3.5%)
Capacity (ASKm)有効座席キロ	73465 (+3.4%)	206270 (+3.3%)
Traffic (RPKm)有償座席キロ	65526 (+3.2%)	180744 (+3.4%)
Load factor (%)	89.2 (-0.2)	87.6 (+0.1)

【AF/KLM 1-9月期決算対比】

Income Statement会計報告(百万ユーロ)	2024/7-9	2023/7-9	2024/1-9	2023/1-9
Revenues 総収入	8979 (+3.7%)	8660	23582 (+4.3%)	22612
Total operating expenses 総経費	7799 (+6.6%)	7316	22378 (+7.4%)	20842
Aircraft fuel 航空機燃料	1878	1918	5363	5360
Salaries and related costs 人件費	2401	2146	6997	6311
EBITDA	1896 (-4%)	1993	3241 (-10%)	3607
Income from current operations 営業利益	1180 (-12%)	1324	1204 (-32%)	1769
Other financial income and expenses その他の収支	14	-168	-198	-156
Net income for the period 当期純利益	824 (-13%)	946	510 (-58%)	1221

〈AF-KLM 2024 「1-9月期」 決算の特徴〉

- ・前年比、収入増3.7-4.3%、費用増6.6-7.4%増、そのまま利益減になった。
- ・特にKLMは、「機材コスト増加、人手不足、空港使用料の値上げ」と指摘されている。

営業利益2024年(前年比)	AF group	KLM group
7-9月期(百万ユーロ)	732 (-74)	396 (-143)
1-9月期(百万ユーロ)	678 (-429)	365 (-303)

## 【ルフトハンザ】 LH

★ルフトハンザ主力ブランド苦戦「第3四半期」利益9%減(ロイター. 1029)

- ・夏場の需要は好調だが、コストが上昇
- ・アジア太平洋市場での収益性に苦戦
- ・通期2024年グループ営業利益目標を14億～18億ユーロと再確認(据え置き)

ルフトハンザ航空グループは、主力ブランドが収益性の低さ、国際航空会社との競争、コスト高騰に苦戦する中、第3四半期の営業利益が前年比9%減少したと発表した。

しかし、コスト上昇、中東危機に関連した予測不可能性、航空機の納入遅延が業績を圧迫している。

同社は声明で、この減少は主に、中核ブランドであるルフトハンザ航空の業績が2億3400万ユーロ減少したことによるものだと述べた。

アナリストらは、企業旅行の回復が鈍化していることも一因だと指摘した。

特に、ロシア領空を飛行可能な中国の航空会社との競争に苦戦していると訴えており、ルフトハンザ航空はフランクフルト-北京線の運航を停止した。

運賃の指標となるイールドが第3四半期にアジア太平洋地域で14%下落したと報告した。

欧州の航空会社は中国、ペルシャ湾や(トルコ)ボスポラス海峡の航空会社と極めて不平等な競争関係にある。

- ・転換へ

同グループは、回復を目指して中核ブランドの立て直しプログラムを開始した。

同社によると、コスト削減策は2026年までに営業利益に約15億ユーロの総額の影響を及ぼすという。

通年の見通しはグループ営業利益14億～18億ユーロの範囲に、営業利益率の中期目標を8%に維持した。

アナリストらは、これが2026年までに達成できるかどうか疑問視している。

【LH 「1-9月期」 運送実績】

Lufthansa Group	2024/1-9	2023/1-9	2024/7-9	2023/7-9
Passengers carried(千人)乗客数	100609(+8%)	93193	40311(+6%)	38171
Available seat-kilometres(百万)有効座席キロ	247152	225656	93336	87686
Revenue seat-kilometres(百万)有償座席キロ	206094	188301	81362	75615
Passenger load factor 利用率	83.4	83.5%	87.2	86.3%

【「1-9月期」 決算対比】

LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ)	2024/1-9	2023/1-9	2024/7-9	2023/7-9
Total revenue 総収入	28137(+5%)	26681	10738(+5%)	10275
Operating expenses 営業費用	29140(+10%)	26571	10160(+6%)	9561
Staff costs スタッフコスト	6700	6047		
Fuel 燃油費	6011	5886		
Profit before income tax 税前営業利益	986(-51%)	2020		
Net profit(loss) 純損益	830(-48%)	1606	1095(-8%)	1192
EBIT(支払金利前税引前利益)	1249(-44%)	2218	1461(+1%)	1441
Adjusted EBITDA (減価償却前営業利益)	2915(-26%)	3937	1937(-4%)	2026

〈LH 2024 「1-9月期」 決算の特徴〉

- ・ 輸送実績は伸びているが、収入増+5%を上回る費用増+10%により、利益指標がマイナス26から51%に。
- ・ EBITはルフトハンザのみマイナスで、スイスとMROが好調となっている。

2024/1-9	Lufthansa	SWISS	Austrian	Brussels	Eurowings	LOGISTICS	MRO
Operating income 収入	12943	5031	1914	1210	2269	2330	5810
Operating expenses 費用	12976	4450	1838	1178	2188	2298	5312
EBIT 支払金利前税引前利益	-36	582	73	31	185	53	474

## 【IAG/BA】

第3四半期IAG利益増「年末に向け楽観的」(flightglobal.1108)

- ・ 四半期に唯一利益が落ち込んだエアリング

IAG、第3四半期の営業利益が15%増加して20億ユーロ（21億5000万ドル）超え、最後の四半期も業績と予想。

BAはグループ内で収益性のトップ、特別項目控除前営業利益8億3000万ポンド、2億5100万ポンドの増加となった。

イベリアとブエリングの利益は4億5400万ユーロと2億9200万ユーロと、わずかに増加した。

IAG最高経営責任者「全体の需要は依然として堅調で、第4四半期は財務的に好調になると予想している」

## ★会社ホームページ引用(241108)

「ハイライト」

戦略の実行により、当四半期の財務実績は非常に好調でした：

- ・ 総収益7.9%増
- ・ 営業利益15.4%増20億1,300万ユーロ
- ・ 営業利益率1.4ポイント増21.6%
- ・ すべての主要市場で需要が堅調に推移し、旅客単位収益1.2%増
- ・ 3億5,000万ユーロの自社株買いを発表
- ・ 今年残りの期間も好調な財務実績が続くと予想しています

【IAG 「1-9月期」 運送実績】

IAGグループ	2024/1-9	2023/1-9	2024/7-9	2023/7-9
Passenger numbers(千人)乗客数	92975(6.2)	87548	34745(4.5)	33241
Available seat-kilometres(百万)有効座席キロ	258933(6.9)	242293	93280(5.7)	88259
Revenue pax-kilometres(百万)有償人キロ	224696(8.0)	208079	83834(6.8)	78494

【「1-9月期」 決算対比】

《IAG》(単位:百万ユーロ)	2024/1-9	2023/1-9	2024/7-9	2023/7-9
Total Revenue営業収入	24053(8.2)	22229	9329(7.9)	8646
Passenger revenue旅客収入	21313(9.2)	19517	8270(6.9)	7733
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	20731(7.8)	19224	7316(6.0)	6901
Employee costs 人件費	4515	3985	1574	1375
Fuel, oil & emission costs燃料および光熱費	5868	5579	2054	2029
OPERATING PROFIT営業利益	3322	3005	2013	1745
PROFIT AFTER TAX for the period税引後利益	2250	2151	1435	1230

〈IAG 2024 「1-9月期」 決算の特徴〉

- ・ 収入増8.2-7.9%、支出増7.8-6.0%により利益増になっている。
- ・ 供給増6.9-5.7%を上回る利用増8.0-6.8%が前年比プラス決算になっている。
- ・ BAの貢献が大きい

2024/1-9	Aer Lingus	British Airways	Iberia	LEVEL	Vueling
RPK有償旅キロ(百万)	20112(1.8)	112487(6.4)	56727(15.9)	5702(24.6)	29668(1.9)
特別項目前利益(百万ユーロ)	148(-88)	1385(+310)	816(-5)		389(+11)

## アジア中東「外航経営分析」

### アジア太平洋「2024年は旅客と貨物とも堅調な伸び」記録(aerotime.aero.0203)

アジア太平洋地域の航空会社は、2024年に堅調な輸送量の増加を記録しました。

アジア太平洋航空協会（AAPA）2024年通年の輸送データに基づいています。

運航頻度の増加と堅調なeコマースの状況により、国際航空旅客と貨物市場の両方で力強い成長が見られました。

また、海上輸送の混乱により航空貨物量が増加した。

アジア太平洋の航空会社は、2024年に3億6,500万人の国際旅客を運び、2023年から30.5%増加した。

有償旅客キロ（RPK）需要は28.0%増加した。

利用可能な座席容量が26.6%拡大、国際旅客の搭乗率は0.9%上昇し、年間81.6%となった。

国際航空貨物は、2年間の減少の後、2024年に成長を示した。

貨物トンキロ（FTK）需要は、年間14.9%増で回復し、貨物容量の14.6%増をわずかに上回った。

結果、国際貨物の搭載率は、2024年に0.2ポイント上昇して61.0%となった。

AAPA事務局長スバス・メノン氏は声明で次の通り述べています。

「2024年はアジア太平洋地域の航空会社にとって好調な年でした。

ビザ政策の緩和に支えられた北東アジア路線のパンデミック後の回復と、地域全体の需要が全体的に好調だったことが、レジャー旅行とビジネス旅行の両方の市場の成長を牽引した。

結果、年間の国際旅客数は30.5%増加し、合計3億6,500万人に達しました」

「2025年の航空旅行市場の見通しは明るいですが、成長率は鈍化すると予想されます。

航空会社は、人件費、メンテナンス費、航空機リース費の上昇、航空機納入の遅延による運用上のプレッシャーなど、課題に直面しています。

課題を乗り越えるために、コスト管理に注力し、成長機会への投資を継続しながら、サプライチェーン問題に対処するコミットメントを求めています」

## 《キャセイ》

★キャセイパシフィック航空2024年「旅客数と貨物輸送量」記録的増加 (aerotime. aero. 0122)

・2年間の再建プロセス完了

キャセイパシフィックグループは、2024年12月の輸送量を発表、2024年最終月の旅客輸送数と貨物輸送量の両方が目覚ましい増加を示しており、パンデミックによる財政破綻後の2年間の再建プロセスを完了させた。

キャセイグループは、2024年通年で、総乗客数と輸送貨物量の両方でパンデミック後の最高記録を達成しました。

・2025年を見据えて

グループとして、今年中に全世界で100の目的地に到達することを目指しており、2025年までにすでに6つの新しい目的地を発表しています。

★キャセイ・パシフィックCX (240807) 注：キャセイは半期毎の決算報告

2024年上半期、キャセイ・パシフィック航空の旅客収入は前年比20.0%増の300億1,700万香港ドルとなりました。

利用可能座席キロ (ASK) 旅客便キャパシティは42.7%増加し、収入旅客キロ (RPK) は34.9%増加しました。

2024年上半期の旅客数は1,070万人、1日平均約59,000人となり、2023年上半期を36.4%上回った。

ロードファクターは82.4% (2023年上半期は87.2%) で、イールドは11.0%減の68.9セントだった。

### 【2024/2023「6月期」運送実績】

Cathay Group(1-6月)	2024	2023
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	10660(+36.4)	7816
Load factor 利用率	82.4(-4.8)	87.2
Available seat-kilometres(million) 有効座席キロASK	52881(+42.7)	37053
Revenue Passenger Kilometers (million) 有償旅客キロRPK	43583(+34.9)	32308

【2024/2023 「6月期」 決算対比】

Group (HK \$ million)	2024	2023
Total revenue 売上高	49604 (13.8)	43593
Passenger services 旅客	33004 (19.7)	27563
Cargo services 貨物	12610 (1.4)	12432
Operating expenses 営業費用	43697 (18.2)	38403
Staff 社員	7770 (17.5)	6612
Operating profit 営業利益	4391 (-10.2)	4890
Profit(loss) 損益	3613 (-15.3)	4268

CX 2024 「1-6月期」 決算の特徴

- ・ 前年比、輸送実績は乗客数 (+36.4%)、有償旅キロRPK (+34.9%) とも目を見張る
- ・ 一方、収入+13.8%、コスト増+18.2%、その差が減益-15.3%に
- ・ 米州は率(+26.1%)および額(1491百万HKGドル)とも伸びたが、欧州線のマイナスが目立つ

(方面別収益)

	2024/1-6	前年差	前年比(%)
Chinese Mainland, Hong Kong & Taiwan	29236	+2762	+10.4
Japan and Korea	2019	+253	+14.3
Americas	7186	+1491	+26.1
Europe	3892	-54	-1.4
Southeast Asia	3086	+471	+18.0
Southwest Pacific	2454	+422	+20.7
South Asia, Middle East and Africa	1732	+666	+62.4

## 《シンガポール航空》

★イールド低下と競争圧力がSIAグループの上半期に打撃(flightglobal.241108)

・増収減益

シンガポール航空グループは、前年の過去最高から半期利益が大幅に減少、激しい競争による旅客収益の緩和とする。9月30日までの6か月間で、ネットワークキャリアのシンガポール航空とLCCスクートの同グループは、7億9600万シンガポールドル（6億200万米ドル）の営業利益を記録した。

これは前年比で約49%営業利益の減少だ。

上半期の純利益も7億4200万シンガポールドルに減少した。

グループの収益は3.7%増加して95億シンガポールドルとなり、旅客と貨物の売上高はともに増加した。

しかし、「主要市場での競争の激化と旅客容量の増加」が旅客イールドが5.6%低下したと述べている。

貨物イールドも、ベリー容量が回復したため13.4%低下した。

同グループの2つの航空会社は、乗客数をほぼ11%増加させて1,920万人に増やした。

しかし、7.9%の輸送実績の増加は、グループの11%のキャパシティ増加に追いつかなかった。

燃料費が5分の1増加したことが主な要因で、コストが14%上昇したと報告した。

★会社ホームページ引用(241108)

・主要市場でのキャパシティの増加と競争の激化により、収益が抑えられ、営業利益が減少しました。

・物価上昇にもかかわらず、運用効率化の取り組みにより、燃料以外のコストをグループのキャパシティ増加と同水準に抑えることができました。

・グループは、エア・インディアとビスタラの合併や11億シンガポールドルのA350-900改修プログラムなどの戦略的取り組みにより、引き続き基盤を強化しています。

2024-25/2023-24「4-9月期」運送実績 SIA	2024-25	2023-24
Passengers carried(thousands) 乗客数	12827	11177
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	58835	53070
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	68625	60317
load factor (%) 利用率	85.7	88.0

【2024-25/2023-24上半期決算対比】(会計年度4~翌3月末)

Group決算 \$ million (4-9月)	2024-25	2023-24
Total revenue総収入	9497(+3.6%)	9162
Total expenditure総支出	8699(+14.3%)	7608
Fuel costs燃油費	2729	2283
Staff costs人件費	1855	1680
Operating profit営業利益	795	1553
Profit当期利益	759	1452

〈SQ 2024「4-9月期」決算の特徴〉

- 収入増3.6%、費用増14.3%が、そのまま減益になっている。
- SQの利用率も下がり、競争の激しさを表わしている。

## 《タイ国際航空》TG

タイ国際航空「第3四半期」増収減益(flightglobal.241113)

輸送量の増加を背景に収益が引き続き増加し、第3四半期も利益を維持した。

一時的項目および財務費用控除前の営業利益は7%減72億バーツ（2億900万ドル）で、財務費用控除後は41%減24億バーツとなった。

営業収益は、9月30日までの3か月間で24%増458億バーツとなり、旅客と貨物の両方の収益が増加した。

旅客数は四半期中に5分の1増加して390万人となった。

四半期中に旅客数を24%増加させたが、同期間に増加した26%の容量にはわずかに及ばなかった。

しかし、収益はコストの32%増加によって上回られた。

これは主に燃料以外の営業費用、特にMRO関連費用の増加によるものである。

この急激な増加（前年比ほぼ2倍）は航空機9機の追加によるものだと指摘している。

しかし、純利益が約8倍の125億バーツと大幅に増加したと報告した。

これは主に外貨両替と債務再編による利益によるものである。

## ★会社ホームページ引用

2024年9月30日、グループ並びに当社は、28,012百万バーツ及び27,825百万バーツの資本不足を抱えている。

しかし、当社は事業再生過程にあるため、財務諸表は依然として適切であると経営陣は考えている。

当社は、少なくとも12か月間は継続企業として存続できるように、通常通り事業運営活動を継続できる。

当社が継続企業として存続できるかどうかは、計画を実行し、事業再生計画に規定されるすべての条件に従って再生できるかどうかによって左右される。

【2024/2023 「1-9月期」 対比】

「1-9月期」 運送実績	2024/1-9	2023/1-9
Passengers carried(million) 乗客数	11.62	10.13
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	36973	32069
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	47778	40085

【2024/2023 「1-9月期」 決算対比】

Unit : 百万Baht	2024/1-9	2023/1-9
Total operating revenue 総営業収入	136478	114676
Add Gain from debt restructuring 債務再編による利益	3510	3614
Total revenue 総収入	146624 (+22%)	120034
Total expenditure 総支出	117232 (+26%)	92899
Fuel costs 燃油費	40218	34290
Staff costs 人件費	8506	7408
Impairment loss of aircraft & Spare part(reversal) 減損戻入	4069	77
Net foreign exchange loss 純為替差損	-	5522
Profit(Loss) before tax 営業損益	15233 (-469)	15702
Profit(Loss) for the period 当期損益	15221 (-1120)	16341

〈TG 2024 「1-9月期」 決算の特徴〉

- ・ 事業再生過程にある
- ・ 増収+22%、費用増+26%の結果、減益となった

## 【中東系エアライン】

### 《エミレーツ航空》

★エミレーツ航空「**半期税引前利益**」**過去最高**(flightglobal.241107)

エミレーツ航空は、旅行需要が堅調で、半期税引前利益が2%増加して過去最高の**97億ディルハム**（26億ドル）。

6か月間の**収益が5%増622億ディルハム**となり、**純利益は87億ディルハム**となりました。

この期間の全体的なキャパシティは**旅客座席キャパシティ4%増**を含め5%増加し、**平均搭乗率は80%**に達した。

エミレーツ航空のネットワーク拡大は、合計**148の目的地空港**となった。

40億ドル計画の一環で客室内装を**改修したA380型3機、B777-300ER型5機**を再投入した。

貨物輸送事業スカイカーゴは、好調な中国の電子商取引が寄与し、**貨物輸送量が16%増加**したと述べている。

エミレーツ航空グループの**税引前利益1%増104億ディルハム**と過去最高だった。

◇2024-25年度上半期(2024年9月期) 注：ディルハム=41.595円(241108)

(グループ)

- ・収益：前年比5%増708億ディルハム（193億米ドル）
- ・税引前利益：前年比1%増104億ディルハム（28億米ドル）と過去最高の半期業績を達成。

グループ	2024/9	2023/9	Change
Revenue収益	708億ディルハム（193億米ドル）	673億ディルハム	5%増
Profit営業利益	104億ディルハム（28億米ドル）	101億ディルハム	1%増

(エミレーツ航空)

- ・収益：前年比5%増622億ディルハム（169億米ドル）
- ・税引前利益：前年比2%増97億ディルハム（26億米ドル）

エミレーツ航空	2024/9	2023/9	Change
Revenue収益	622億ディルハム（169億米ドル）	595億ディルハム	5%増
Profit営業利益	97億ディルハム（26億米ドル）	94億ディルハム	2%増

(dnata)

- ・収益：前年比11%増104億ディルハム（28億米ドル）
- ・税引前利益：前年比5%減7億2000万ディルハム（1億9600万米ドル）