



沖縄那覇空港、急速な国際線拡大へ＝路線網が多角化する中で

11-Sep-2014 11:00 AM

沖縄那覇空港は、東南アジア市場に参入への試みを開始し、更なる急速な国際線の拡大を計画している。これまで沖縄には、北アジアの域内の新規フライトによって、国際線旅客の流れが押し寄せて来ていた。そして、今度は、シンガポールへの新規チャーター計画（ジェットスター・アジアとシルクエアが運航）が、初の東南アジア向け定期便に格上げされることに、樂觀的である。

那覇空港での国際線旅客の数は 2011 年の時点から、3 倍近くに増えている。2014 年 2 月にオープンした、新国際線ターミナルは、既に能力限界に近付いているが、更なる拡大計画が検討されている。

現在の所、この成長は、沖縄が人気の高い観光拠点として台頭して来たために、入国需要に牽引されている。しかし、沖縄は、特に第 2 の滑走路がオープンし、更なるターミナルビルの拡張が実現すれば、LCC の乗り継ぎ空港と言う潜在的役割も持っている。ピーチ・アビエーションは東南アジアの便のために、沖縄ハブを構想しているが、これには新たな低コストターミナルが必要である。

[Okinawa Naha Airport is poised for further rapid international growth as its network diversifies](#)



ナウル航空、新たなブランドと急拡大で新境地に＝世界最小の地元市場に

も関わらず

10-Sep-2014 10:24 AM

ナウル航空は、2014 年中に、3 機を追加して、同社の 18 年の歴史の中で、最速の成長を計画して居る。政府所有のこのフラッグキャリアは、同時に、最近、より漠然としたアウェアライン(Our Airline)と言う呼称だった 8 年間の空白状態からナウルの名前に戻して、リブランドを完了した。

このリブランドと事業拡大は、また、地元市場に集中する戦略の一部である。ナウルはバチカンについて、世界で 2 番目に人口の少ない国で、その市場は 極めて小さく、観光産業も無い。しかし、ナウルは豪州が、自国への避難民の処理に利用して居るために、輸送旅客数が増えて居るのだ。

ナウル航空は、またニッチなウエットリースやチャーター便の事業も展開して居り、小さな規模や不便な孤島と言う立地にも関わらず、利益を上げることを可能にして居る。その過程で、南及び中央太平洋の島々を結ぶ細長い路線の、準地域航空を展開拡大する事が出来た。このレポートでは、クック諸島のエアラロトンガの役割についても触れてみたい。

[Nauru Airlines begins new chapter with new brand & rapid growth despite world's smallest home market](#)



フィジー航空、控え目な拡大を計画＝利益率が改善する中で地元市場に

集中

9-Sep-2014 11:13 AM

フィジー航空は、向こう 5 年間で、更なる収益性向上に集中し、控え目な拡大を計画して居る。同社は、過去 4 年連続で利益を上げ、2014 年上期には、半期として史上最高益を記録して居るが、CEO のステファン・ピクラーは更に高い利益率の可能性を模索して居る。

ピクラー氏は、フィジー航空で、丁度最初の 1 年を終えたばかりだが、同グループの経営構造と顧客サービスの改善に取り組んで居る。彼はまた、年間平均成長率、僅か 3.5%を維持する、新たな 5 ヶ年事業計画を開始して居る。

2013 年半ば迄は、エアパシフィックとして知られて居たフィジー航空の好調は、2013 年の A330-200 の受領とともに、広胴機保有機材を更新したことが功を奏して居る。また 2014 年には、同社は、ブランド変更したターボプロップ運航会社であるフィジーリンクの機材更新に取り組んで居る。

[Fiji Airways plans modest growth and focus on local market as profitability continues to improve](#)



ハワイアン航空、アジアのエアラインと提携拡大へ=ホノルルのハブ機能を向上させて

8-Sep-2014 10:30 AM

ハワイアン航空は、米国大手エアラインが提携外国社に対して国内線への乗り継ぎを減らして居る、チャンスをつかんで、アジアのエアラインとの提携の新規追加と拡大を熱心に進めて居る。

ハワイアンは過去 3 年間で、既に 4 つのアジアのエアラインとコードシェアを開始して居る。また、新規のアジアの提携候補と交渉を進め、現行提携社との契約を、新たに米国本土への乗り入れを含めて、拡大する事を模索して居る。

ハワイアンの新たな、そして拡大した提携はアジアと米国本土の旅客需要のハブとしてのホノルルの地位を更に高めるだろう。ホノルルは、ハワイアンが過去 5 年間自らの長距離路線網を 1 地点から 9 地点に増やして居る事も有り、アジアと米国本土間のもう一つのハブとして既に台頭して来て居る。ハワイアン自身が、アジアへの拡大を減速させて居る事から、他社との提携が、収入と輸送旅客数の拡大を牽引し、ひいては、自身の米国本土の路線網拡大を支えて呉れる事になるだろう。

[Hawaiian Airlines poised to expand partnerships with Asian carriers, boosting Honolulu's hub status](#)



中国、カンボジア、ネパールにエアラインを作る＝段階的に管理監督の釣り合いを変化させながら

“7-Sep-2014 11:12 PM

政府が、外国エアラインの株をこれ程所有して居る国は、中国以外に無い。カンボジアとネパールの新規エアラインに投資する話は、これで、中国エアライン、または中国政府が投資、資金提携をして居るエアラインは 11 社になる。

豪州、チリ(LATAM の本拠地)、ドイツ、マレーシアそしてアラブ首長国連邦の各国に 8 から 9 のエアラインを所有或いは所有を計画中である。しかし、中国が 11 のエアラインを所有して居ることは、数字が示す程の達成とは言えない。投資は日本、ガーナから、フランス、長距離から低コスト、地域航空と、細分化され千差万別なのだ。調整が為されて居ない典型であり、期待されるシナジー効果には限界がある。

エアライン所有の理由は、まちまちだが、基本原則に収斂する。豪州、マレーシアでは、地元の LCC、ジェットスターとエアアジアの足跡を拡大する形で子会社を所有して居る。チリとドイツでは、域内での存在感を増強するために、LATAM やルフトハンザという重量級のエアライン、そしてエアベルリンを所有して居る。UAE では地球規模の提携を模索して、エティハドの株を所有して居る。中国のエアラインは更に異なる理由を示して居るので、投資は今後も続くだろう。時の経過と共に、中国のエアライン所有は意味を持って来る事は間違いなく、世界の常識に挑む事になるだろう。

[China launches airlines in Cambodia and Nepal, as it progressively shifts the regulatory balance](#)



関西、大阪伊丹、日本の大胆な空港民営化プロジェクトを引っ張る=2020

年が目標

7-Sep-2014 1:00 PM

1990年代に、空港の民営化が人気を呼び、数も増えてきた頃、日本ではそれが、滅多に無いことが注目されるほどだったが、それがこの国の特徴で、公的なプロジェクトのための公的サービスとしての資金調達に制度が確立していて、多くの場合、政治の決断がとても重要な要素なのだ。その一つの結果が、90もの赤字の空港を建設したことだ。

典型的な例では、空港ターミナルの拡張、新たなターミナルの建設、滑走路の延伸などは中央政府が、そして地方自治体は比較的小さな民間セクターからの参画として銀行や地方の有名企業などからの融資の形で、資金を調達する。

民間の経営に支えられた、民間の営利のために、民間セクターが投資するという考え方は、一般的に歓迎されない。

しかし、変化の兆しが見えて来た。

[Kansai and Osaka Itami lead Japan's ambitious airport privatisation programme – with 2020 the target](#)



豪州のリージョナル・エクスプレス、問題山積＝最後に生き残った男にとつ

ては充分過ぎる

5-Sep-2014 5:00 PM

豪州の地域航空リージョナル・エクスプレス(REX)は、豪州唯一の黒字エアラインとしての看板にひび割れが見え始めたことから、2014 年度の損失についてのプレゼンテーションで、言葉を失ってしまった。

REX は EBIT 利益 1,070 万豪ドルを記録したが、これは 2013 年度の 1,920 万豪ドルの利益から 44%も落ちており、それ自体、前年より 45%下落していたのだ。

REX のアキレス腱は、止めどなく下り坂を転げ落ちる旅客数であり、国内市場の厳しい状況や、精彩を欠く経済状況、そして地域の旅客の流れの変化に伴い、2009 年度以来ほぼ 20%も下がっている。

[At Australia's Regional Express challenges abound for the last man standing](#)



タイガーエア・オーストラリア、A320 受領延期の可能性も含め、拡大を一休み＝損失が増え続ける中で

5-Sep-2014 1:15 PM

タイガーエア・オーストラリアは、黒字回復達成への努力に集中するために、拡大施策には慎重に取り組んでいる。保有機材を 2018 年までに少なくとも 23 機に増やすという以前の約束は当面実現しそうに無い; その代わりに A320 の残りの発注分の全てを受領延期と A320neo に変更する可能性がある。

タイガーエア・オーストラリアは 2013 年 7 月にバージン・オーストラリアが 60%の株式を継承して以来、可也の進歩を見せている。しかし、この LCC は未だにかなり不採算の状態であり、現状が改善しない限り、国内線での拡大や、国際線市場への参入は望んでいない。

現在の豪州の市場状況から考えると、拡大への慎重な取り組みは理にかなっている。しかし、それは、シンガポール航空の長距離 LCC であるスクートとの提携の可能性など、戦略的なビジネスチャンスを犠牲にすることになるだろう。

[Tigerair Australia to pause from growth - with possible A320 deferrals - as losses continue to mount](#)



中国国際航空、二桁成長続く=2014 年度上期の単位収入、搭乗率不調にも関わらず

4-Sep-2014 12:53 PM

中国国際航空の単位収入と搭乗率は 2014 年度上期、殆ど全ての市場で低下したが、コスト、主に燃油費の上昇が収入の伸びより緩やかだったために、同社の営業収支は改善している。総収入もまた、政府の補助金が増えた事に助けられたが、一方純利益は、為替差損により目減りしてしまった。

燃油価格の上昇は低下する単位収入、搭乗率の問題を急速に悪化させた筈である。他のエアラインなら、不安定な結果を恐れて、こんな微妙な道は避けるだろうが、中国国際には、政府のために、国民総生産を引き上げる航空機の導入も含め、戦略的目標を達成する必要があるのだ。中国国際は計画にある国内線市場で 10%の、そして国際線市場で 15~16%の拡大を目指し、成長を続けるだろう。

中国国際の国際線の拡大は北米市場で堅調だったが、需要の弱まる 2014~2015 北半球の冬シーズンには、供給過剰状態の太平洋横断市場で供給削減の第 1 弾として、選択的な減便を行なう予定である。

[Air China will continue its double digit growth despite 1H2014' s weaker yields and load factor](#)