



タイ・ライオンエア、国内線路線網を拡大＝ノック、タイ・エアアジアそしてタイ・スマイルとの競争を強めながら

26-Sep-2014 9:28 AM

タイ・ライオンエアは新規参入 LCC が自社の基地であるバンコク・ドンムアン空港から 4 路線を開設したのに対抗して、更なる国内線での拡大を追求している。この拡大は、旅客数は相変わらず 2 桁の伸びを見せたのにも拘らず、激しい競争が、収入単価を圧迫し、2014 年には不採算に陥ってしまった、タイの国内線市場での供給過剰をエスカレートさせる危険がある。

タイ・ライオンは 2013 年 12 月に営業を開始し、現在は殆ど国内線だけに集中して飛んでいる。2014 年 10 月までには国内線市場の 8%の供給シェアを獲得し、タイの 7 大主要路線のうち 6 路線で他社と競争している計画である。

タイ・ライオンの拡大計画は、国内市場で第 4 の LCC となる予定のタイ・ベトジェットの参入前に実行される事になって居る。タイ・ベトジェットの参入は現在の供給過剰状態を悪化させ、採算性を取り戻すのを更に難しくするだろう。

[Thai Lion Air expands domestic network, intensifying competition with Nok, Thai AirAsia & Thai Smile](#)



エアアジア X の SWOT 分析 = 厳しい時期だが、先駆者優位と保有機材の柔軟性は巨大な力

25-Sep-2014 4:03 PM

エアアジア X にとっては、厳しい一年だった。野心的な供給拡大策が、丁度、市場環境の悪化にぶつかり、収入単価と収益性を低下させてしまった。

エアアジア X の営業利益率は 2014 年度第 2 四半期にはマイナス 19%にまで滑り落ちてしまった。今年、同社は、全体に業績の悪かった東南アジアのエアラインの中でも最大級の損失を計上して居る。然し、昨年も同様にビジネスチャンスを開拓し、エアアジア X の長期的地位を改善する、戦略的成長を追求して居たのだ。

収益性に欠けるのは、大きな弱点だが、このグループには驚く程多くの強みとチャンスがリストアップされて居る。

訳注) SWOT 分析 = 強み(Strength)、弱み(Weakness)、機会(Opportunity)と脅威(Threats)の 4 項目で見た要因分析

[AirAsia X SWOT: challenging times but first mover advantage and fleet flexibility are huge strengths](#)



香港航空、株式公開(IPO)へ(第3部) = グループ内エアラインそして提携エアラインとの乗継改善が必須

24-Sep-2014 12:28 PM

香港航空の提案する株式公開(IPO)をCAPAが分析する、今回は第3部。

第1部では、同社の事業と財政の実績と地元市場での競争力について検証した。

第2部では、香港のチェックラップコック空港の制限、そして香港航空が考えている長距離路線の計画。そして、最終回は香港航空が相続した遺産について、そして香港第2のフルサービス航空会社としての選択肢について検証する。

一つの追求すべき方法として、まず避けられないのが、強固な企業提携を確立することで、そこでは独自の組織的拡大は制限されるかもしれない。しかし、香港航空が将来の提携先に提供できるものがある、それは香港特別行政区、そしてその後ろにある中国本土への極めて魅力的な入場権である。

[Hong Kong Airlines IPO Part 3: Improved links with group airlines and new partnerships essential](#)



米国の投資適格エアライン各社、安定的還元を実施＝全速力前進の継続を約束

24-Sep-2014 7:03 PM

過去数年間に、米国の投資適格エアライン 2 社が、最も安定的な株主還元の実施を記録した事は、驚く事では無い。アラスカエアグループも、サウスウエスト航空も 両社の還元スキームを切り下げる様な兆候を見せて居らず、サウスウエストは 2014 年 5 月に配当を倍増し、アラスカは 2013、14 年と安定的に株式買い戻しと配当支払いを続けて居る。

米国のハイブリッドエアラインであるハワイアンとジェットブルーの 2 社は、株主還元の形態がどんなものになるか、まだ定まった考えを示していない。然し、ますます米国エアラインの株主が声を挙げる傾向にある中で、2014 年末までに何らかの資本配賦の方法の概要を発表する旨、声明を出した。

ジェットブルーは株主還元策についての日程や形態についての提案では、最も立ち遅れた米国エアラインである様に見えるが、2015 年 2 月に新しい CEO が就任する事から、これが同社の課題のトップに挙げられる可能性がある。

今回は 2 部構成の米国エアラインの株主還元についての検証の第 2 部である。

[US investment grade airlines deliver consistent returns, and pledge to continue full steam ahead](#)



米国エアライン各社、整然とした株主還元の枠組みを創出＝投資家の声が高まる
のに合わせ

23-Sep-2014 8:44 PM

今や、米国のエアラインは、財政的安定を享受出来る、新たな経済のサイクルに入った事から、歴史的にはこれ迄、余り注目されて来なかった、株主還元と言う分野で持続可能性を創り出そうと試みて居る。

投資家に利益を還元する事は、エアラインの新たな競争力強化になるとして、3 大国際線エアラインが、全て、ある種の短期間の株主還元策を明らかにして居る。US エアウェイズとの統合を結着させてからほぼ 7 ヶ月を経て、アメリカン航空の新経営陣は株の買い戻しシステムを発表し、1980 年以来初の配当を行った。

全ての株主還元強化の新施策は、(リストラによる収益性の大幅改善に加えて)不良資産の整理や有利子負債の削減などのバランスシートのスリム化によって可能となった。

今や米国の有力エアライン各社は、積極的な財務戦略をとれるようになったのである。

[US airlines create a framework for consistent shareholder returns as investors grow more vocal](#)



中国東方航空、ブランド刷新、戦略的再生、777 新機材の受領へ=そして投資家さがし

23-Sep-2014 12:26 PM

ペンキのひと塗りがこれ程、重大事件になるのはそうある事ではない。中国第 2 の規模を誇り、供給席数で世界第 7 位の中国東方航空が新たな機体外装をお披露目し、重要な一步を踏み出した。ブランディングの詳細は小さな問題で、最高に重要なのは中国の、重く国家の息のかかった国営航空会社の伝統的な環境の中で、中国東方が変化を始動させることが出来た事だ。競争相手達は、皆、古い上着のままで、やきもちを焼いている。これは、中国東方が 20 年以上前の創立以来、最初の模様替えであり、中国のエアラインの中で最初の本格的なリブランディングである。

ブランディングそのものは、目に見える戦略変更の象徴である。より物質的なものとしては、主として北米への長距離路線拡大の為に、2014 年 9 月 24 日、中国東方としては最初の 20 機の 777 が届く事になっている。中国東方の低調な業績が、中国で最重要な地点の一つであるにも拘らず、自らの上海ハブを弱体化させてしまっている。更に、中国東方は国営航空としては最初に(今はまだ唯一)LCC を立ち上げている。更に、より混乱させるのが、同社はまだ低い声ではあるが、戦略的な投資家を求めていると言って居るのだ。

この戦略は比較的に新鮮だが、孵化するまでに時間のかかる(多分、何年も)ものだ。中国東方が完全民営化するまでには、まだ少し辿るべき道があるだろう;例えば、2014 年度上期の業績では、単価を犠牲にして搭乗率が上がって居り、一方で、営業利益は政府の補助金により押し上げられている。

[China Eastern Airlines: rebranding, strategic revival, new 777 deliveries and an investor hunt](#)



ライオンエア・グループ、拡大を緩める。=しかし、最速の成長、最も柔軟性を持つ保有機材は変わらず

22-Sep-2014 10:00 AM

ライオンエア・グループは競争の激しい東南アジア市場での供給過剰に対応するため、競合他社が保有機材計画を調整するのに歩調を合わせ、供給の拡大を緩め始めた。

グループは、東南アジア 3 カ国に拠点を置く、5 社のエアラインで構成されているが、当初、2014 年度下期には少なくとも 32 機の追加を計画していた。しかし、3~6 機の発注済機材を、グループの子会社であるリース会社を通じ、グループ外に手当する形で調整を開始した。ライオンはまた、2014 年度第 3 四半期の目標を何機か達成していない。しかし、これは少なくとも現時点では、2014 年度第 4 四半期には取り戻す予定。

グループは、リーシング子会社であるトランスポーターション・パートナーが、更に第三者活動を強化する中で、2015 年中に引渡しが見込まれている全 60 機を、東南アジアに配置することは、矢張りしないのだろう。しかし、ライオンは競合他社に追いつくか、リードを広げる事を可能にする様、未だにライバルグループの誰よりも早い速度で、保有機材拡大の方向に進んでいる。

[Lion Air Group slows expansion. But maintains position with fastest growth and most flexible fleet](#)



シンガポール展望 第 3 部:長距離路線の成長は望み薄=必要なのは LCC 主導の 乗り継ぎ需要

19-Sep-2014 12:15 PM

シンガポールのチャンギ空港と CAAS は、利用客の伸びが、可也、鈍化して居る事に対応する為に、新たな長距離路線便、そして、乗り継ぎ旅客数の拡大に努めている。シンガポールは、もしこれ迄の成長が取り戻せなければ、そもそも計画が過剰に野心的だったのだとされてしまう程、空港施設の拡張に大きな投資をして居る為、新規の旅客そして成長の源となる需要を開拓するのに懸命である。

シンガポールのハブ戦略に従い、これまで長い事、成長を支えて来た乗り継ぎ旅客にインセンティブを与えるのは、乗り継ぎ旅客の伸びが、最近の来訪旅客数の落ち込みを相殺するのに役立つかも知れない事から、論理的な対策だ。

シンガポールも、クアラルンプールの例にならって、益々、重要性を増していて、チャンギ空港としては殆ど相手にして来なかった、LCC の乗継需要を拡大することに的を絞る必要が在るのだろう。

長距離乗継旅客の伸びを達成するのはインセンティブがあったとしても、遥かに難しい課題だ。チャンギが利用旅客数を伸ばす最大のチャンスは、中距離路線そしてアジア太平洋域内の乗継需要だろう。

[Singapore outlook Part 3: long-haul growth is unlikely. LCC-led transfer growth is what's needed](#)



ゴル航空、遅れたリストラが認知される=今や黒字が目標

18-Sep-2014 8:00 PM

ブラジルの大航空会社であるゴル航空は、国家経済の低迷から、市場環境が悪化するに連れ、過去 3 年間続けて来たリストラが、漸く注目される所となって来た。

未だ弱い経済環境にも拘らず、ゴルは供給の抑制や、負債の整理、路線網の改編、そして、企業顧客へのアプローチを強化するなどの施策で、財政状態を改善しようと試みて居る。

結果は、レバレッジの改善、損失額の減少そして収益の増加となって現れて居る。ゴルは、黒字回復を果たすのはいつかと言う明確な目標を明らかにして居ないが、継続する燃油費の値上がりや、通貨の切下げに備えつつ、2015 年末迄に純利益を上げる為の正しい軌道に乗って居るものと考えて居る。

[Gol receives some recognition for its prolonged restructuring. Now the goal is profitability](#)