



中国東方航空、再び戦略的投資家を求める＝世界への挑戦を推進する様な

時は中国東方航空に明確な回答を与えた。2007 年、シンガポール航空(SIA)が、中国東方を部分所有しようという計画が破綻した時、この上海を本拠地とするエアラインには、弱い業績と、先細りする資金力を、部分的にでも解決する好機を逸したと言う苦い後味が残った。

その時は、中国東方は、ライバル中国国際、そして最後にはキャセイの手で、破談にさせられた取引を支持して居たのだが、後から考えてみると、中国東方自身、合意が上手く成立しなかった事を喜んでいるかも知れない。

SIA は、中国東方が弱っている時に買収話を進めていたが、今日では中国東方は強くなって居て、SIA より高い収益を上げている。中国東方とすれば、もしかしたら SIA は注入するより多くの利益を上げていたかも知れないと危惧するに至って居る。

これらの熟慮は、中国東方が引き続き、戦略的な投資家を探し求めるに当たって重要なのである。中国東方は、自らの規模を補うためには質を高める必要があり、国際的提携先を持つ事が、自社を磨くには最適だと考えている。中国東方としては、アジアのエアラインからの投資には懲りてしまったが、矛盾するかも知れないが、文化のかみ合う投資家が欲しい所である。

[China Eastern Airlines once again seeks a strategic investor to welcome it onto the world stage](#)



ジャジーラ航空、2014 年上期利益 1/3 下落＝下期に向かっては明るい見通し

6-Aug-2014 8:00 PM

クエートを本拠とする、LCC であるジャジーラ航空は、2014 年上期の純利益が 34.7%減ったと報告しているが、同社の主な市場で、事業を取り巻く厳しい環境、燃油費の高騰、その他の外的要因がこの減益の理由である。

同社の狙いは、この地域的な乱気流を上手に乗り越え、今年度下期、特に多忙で収益性の高い夏場の旅行シーズンに、強力な業績を達成することである。

地域の不安定な政治情勢に関わらず、ジャジーラ航空は 2014 年度の業績見通しを変えず、強力な収益率を維持し、株主にとっての価値を高めるとしている。

一方で、同社の機材リース会社である、サハープ航空機リースはグループ全体の収支に積極的に貢献している。

[Jazeera Airways 1H2014 profit was down by one third, but outlook brightening for second half](#)



フォース・ディメンションと CAPA の提携 = 新たな運賃分析と航空業界のレポートを発信

6-Aug-2014 7:00 AM

CAPA 豪州航空サミット発(シドニー、2014 年 8 月 6 日)

フライトセンター・トラベルグループの新たな業務渡航コンサルティング部門であるフォース・ディメンション(4th Dimension)は、CAPA と提携して豪州航空業界の詳細なレポートを作成した。

「豪州航空業界と航空運賃分析」というタイトルのこのレポートには、フォース・ディメンションのチームによる、特別な基準による運賃分析の結果などが盛り込まれている。

フォース・ディメンションの GM であるバージニア・フィッツパトリックはそのコンサルティングが CAPA の力と一緒に、フライトセンター・トラベルグループ(FCTG)の広範な発券データを梃子にして、豪州旅行市場では右に出る者の無い、航空運賃の分析が出来たと語っている。

[4th Dimension and CAPA partnership delivers new airfare analysis and aviation report](#)



エアヨーロッパ、より低運賃、より高い成長率が必要＝イベリア航空の再開した競争に立ち向かうためには

5-Aug-2014 6:43 PM

IAG の最近の発表によると、イベリア航空は、新たに 16 機の広胴機を受領し、同社が、社内構造改革の局面から新たな競争力拡大に力点を移しつつある事を示している。

ライバルのエアヨーロッパは近年、イベリアの供給削減に乗じて国際的な、特にラテンアメリカへの拡大を追求して来た。親会社のグローバルはエアヨーロッパの利益を報告していないが、グループのアンニュアルレポートは、2013 年は増収、高稼働率、RASK 上昇を実現し、とても成功した年だったと報じて居る。また、それによるとグローバルは黒字を回復している、一方でイベリアは 2013 年、未だに損失を計上している。更に、エアヨーロッパは、独自に広胴機の発注をしている(8 機のボーイング 787-8 と、更に 8 機のオプション)。

しかし、イベリアは 2014 年上期に黒字を回復し、CEO のルイス・ガレーゴはエアヨーロッパとの競争については、イベリアは「マドリード空港では 3 倍の規模、スペインでは 2 倍の規模」があり、新しいコスト構造のお陰で、今や「誰とでも競争出来る」と余裕のある発言をしている。(ヨーロッパプレス/プレフェレンテ 2014 年 6 月 22 日)

今回のエアヨーロッパの輸送実績や資金調達の実績で入手可能なデータの分析に続いては、同社の戦略的な位置取りについて我らの最新の分析をお届けしたい。

[Air Europa will need its lower costs and higher growth to face renewed competition from Iberia](#)



アジアの航空貨物、マンネリに陥る＝全ての問題にも拘らず、貨物機は増えず、減少を開始
4-Aug-2014 9:31 PM

その狂気の定義は、同じ行動を繰り返しながら、異なった結果を期待するというものだ。

これが、今アジアのエアラインがある意味で、地域を通じて、悲観的ではあるが、同じ一つのテーマで、自分たちの航空貨物事業の有様について感じていることだ。アジアの主要エアラインの貨物機の保有機数は、2012年のピークの148機から減ったが、2006年の133機より多い、概ね135機で変動が無い。大韓航空、中国東方、そしてキャセイ太平洋が最大の純増、一方エヴァ航空、とシンガポール航空がそれぞれ純減をしている。

幾つかのエアラインはこの狂気に打ち勝つための方針変換をして居る。

古くて、効率の悪い MD-11 や 747-400BCF を新しい 747-8F や 777-200F に機種変更して居るのだ。これは歓迎すべき事だが、この努力だけで産業を維持出来る訳では無い。単純に貨物機の機数を見て居るとその背後にある、生産性の低下、概して低い搭載率や実質収入、域外からのエアラインとの競争、そして、旅客機腹部の貨物室の容積が増大していることなどが隠されてしまう。今回調査した8社の内、4社が2013年は、2012年に比べ貨物スペースの供給量を縮小している。

[Asian air cargo in a rut: despite all issues, freighter fleet flat but finally starting to decrease](#)



キャセイ太平洋、A350 の新仕様と就航路線を計画＝プレミアム・エコノミーへの調整

4-Aug-2014 9:00 AM

2016 年 2 月に計画されている、キャセイ太平洋の最初の A350XWB の納入は最新の高品質な商品、長距離路線の拡大、そして保有機材効率の改善を手にするという戦略的目的を充たしてくれるだろう。

A350XWB はキャセイのほぼこの 10 年で初の新型機であり、この 20 年で初の新たな機種ファミリー、そして生まれ変わったビジネスクラス仕様の商品となってやって来て、長距離路線用機材には揃って改修を加える事になるが、キャセイにとって、この激しい競争環境の中で、たとえ比較的小規模の改修でも、最新のプレミアム商品を提供する事が如何に重要かを物語っている。

競争に立ち向かい、要望を充たすもう一つの対策は、優れた路線網の有利さを生かす、長距離路線の拡大である。A350-900 は欧州の新地点を開設し、-1000 の方は北米路線を開設する。この新機材は、また、ずっと A340 と 7477 を運航していたキャセイには欠けていた効率性を齎してくれる。A350 は改良を施したプレミアムエコノミー座席を装着して納入されるが、一方で、豪州線、中東線、インド線の A330 の客室仕様は、もし違う仕様だったら欧州や北米への長距離や超長距離路線で、成功していたかもしれないと考えられて、商品としては誤ったスタートだった事を証明する様に、元に戻される予定だ。

[Cathay Pacific plans A350 product and network deployment, premium economy adjustment](#)