



マレーシア航空、下期の損失拡大=リストラは差し迫るも展望は依然暗い

28-Aug-2014 11:50 PM

マレーシア航空(MAS)は、2014年6月30日で終わった四半期に、すでに市場に広がっていた不利な状況が MH370 事故で更に悪化したため、またも強烈な損失を計上した。このフラッグキャリアーは、2014年度下半期には、史上例のないMH370とMH17という双子の悲劇から立ち上がろうと努力する中で、更に大きな損失を予想している。

MAS が、何年も前から必要としていながら、政治的な、そして労働組合の反対で実行出来な  
いでいたリストラがついに視野に入って来た。供給と仕事の削減が2014年の終盤に予想され、  
2015年以降、MASをより強靱な、しかし依然難しい立場に置く事になるだろう。

ブランドを再構築し、他のエアラインが MAS の居なくなったあらゆる穴を埋めてやろうと虎視  
眈々と狙っている、マレーシア国内や、更に大きくアジアの市場で広がる激しい競争に打ち勝  
って行く事は非常に困難な事だろう。小さく、小回りの効く MAS になれば成功すると言う保証  
は無い。しかし、これ迄の攻撃的な価格政策に伴った、野心的な拡大計画が選択肢に無いこ  
とだけは明らかである。

[Malaysia Airlines 2Q loss widens. Restructuring is imminent but outlook remains bleak](#)



ロイヤルブルネイ航空、明るい展望＝保有機材更新、路線網拡大で

28-Aug-2014 7:22 PM

ロイヤルブルネイ航空(RBA)は来年度、保有機全機が787 広胴機と言う体制が完成するのに伴い、長距離路線の運用に改善が始まる筈である。長距離路線はずっと、極めて不採算であり、通過旅客の需要に大きく依存していたが、これもバリ及びホーチミンからの新たな域内の送客によって恩恵を得る筈である。

主として旅客単価の高い近距離地点間の需要に依存していて、それほど、採算性は悪くなかった RBA の近距離路線もまた、路線網が広がった事から良い影響を受ける筈である。

より大きな収穫は、運航経費を下げ、広胴機を埋めるほどの需要の無い中距離路線を開拓する事の出来る A320neo の受領が始まる、2017 年にやって来ると思われる。

RBAはこの A320neo を豪州での路線拡大の再開と、南アジア路線の開設に充てようと考えている。北京、ソウル、東京も新 5 カ年計画に含まれる可能性がある。

2011 年に立てた、そもそもリストラが主眼であった先の 5 カ年計画に盛り込まれた目標を、既に前倒しで達成している RBA にとって、控えめな路線網拡大が現実的だろう。

[Royal Brunei Airlines outlook brightens as fleet is renewed and regional network expands](#)



ニュージーランド航空、3年連続の黒字にも慢心せず=2015年度は6%の

成長

28-Aug-2014 5:43 PM

ニュージーランド航空(エア NZ)は 2014 年 6 月 30 日迄の会計年度に、3 期連続で利益が拡大した事を報告した。最終損益で(アナリストによる損失の懸念よりかなり改善しているものの) 28 億豪ドルと言う巨額の損失を計上したカンタスとは極めて対照的である。現実問題としてシドニーとオークランドを隔てる 3 時間の距離が、両社の財政にも大きな相違点を創り出すほど、市場環境を変えてしまうのである。

エア NZ は、その核となる国内線では殆ど大きな競争に曝されて居らず、また、長距離路線市場では、競争が少なく、他エアラインとの強力な提携関係が存在する。

しかし、エア NZ は月桂冠の上に胡座をかいている訳ではなく、2015 年度には ASK で 6%の成長を計画している。

国内線とタスマニア横断路線、そして北米路線での成長は平均以下であり、欧州線は現状維持、アジア路線はシンガポール航空との合弁が認可された事からその SIA の一部として、オークランド=シンガポール線を再開したために、平均を超える成長と成って居る。

シンガポール線以外は、殆どの成長は小型機を大型機に入れ代え、拡大のリスクと大きな路線開設の初期コストを減らすための、機材大型化から来ている。

[Air New Zealand's third year of profit growth does not create complacency: 6% growth in FY2015](#)



カンタスとバージン・オーストラリア、足並みを揃えて国際線戦略を練る＝業績発表を目前にして

27-Aug-2014 5:00 PM

カンタスとバージン・オーストラリアは、少なくとも一時的に、国内線市場シェア争いを休戦し、2014 年 8 月 28/29 日に予定されて居る、2013/14 会計年度の業績発表を控え、焦点を国際線の運営に移して居る。両社とも理想的な立場を確保出来たわけではなく、双方の戦略チームには頭を抱える難問が山積して居る事には疑いのない所だ。

カンタスは特に国際線運営の中で 10 億米ドルもの経費削減を目論むと明言して居り、両社とも健全な北アジア路線構築の戦略を確立出来ないで居る。

今回の短い業績発表前の概要レポートでは、両社の継続可能な国際線戦略は、どの方向に進めるべきなのかを示唆している、公表された搭乗統計を見てみたい。

路線計画には過去の搭乗実績などより多くの要素が必要だが、手始めとしては悪くない材料である。勿論、両社が 2014 年度実績を発表すれば、更に多くの考察がなされるだろう。

[Qantas and Virgin Australia: Assessing international strategy by numbers on the eve of results](#)



CAPA ハイレベル航空戦略サミット及び授賞式 = 10 月 13～15 日於シンガポール

27-Aug-2014 3:50 PM

CAPA は、来たる 10 月 13 日～15 日、シンガポールのカペラ・セントーサで開催される、アジア航空サミット及び LCC 会議の最終プログラムを発表した。このイベントは、域内のエアライン、空港、そして企業渡航担当部門などの関係者に対して、航空業界の今後の展望についてユニークな洞察を示す事をお約束する。

また、CAPA はアジア太平洋の航空産業戦略に関する優れた業績を顕彰する、権威ある CAPA アワードの授賞式を 10 月 14 日の記念レセプションの中で執り行う。

「このサミット会議はアジアの内外から、業界のリーダー達の熟達した知識を惹きつけ、この地域の発展段階で、現在、喫緊の課題になっている重要事項について講演が行われる。皆様と 10 月にカペラでお会いできる事を楽しみにして居ります。」と CAPA の取締役会長ピーター・ハービソンは語って居る。

[CAPA's high level aviation strategy Summit and Awards gala dinner in Singapore, 13-15 October](#)



航空機メーカー、新たな受注年間記録の可能性に踊る＝大盛況のファー

ンボロを終えて

26-Aug-2014 7:21 PM

フアンボロ国際航空ショーが終わって、主要航空機メーカーは 7 月の受注と納入について報告しているが、2014年、世界の航空機市場は、またもや例外的に需要の強い一年になりつつある。

航空機発注バブルと言う説もあるとは言え、また一部弱い地域はあるものの、需要は衰えを見せず、受注の納入待ち機数は記録を更新し続けており、航空機メーカーの最大の問題は、顧客の満足の行く時期に機材の引渡しができるのかという事である。

[Aircraft manufacturers revel in another likely record year of orders, after strong Farnborough](#)



北太平洋エアライン路線開発:第 4 部=日本のハブとしての役割が縮小、

企業提携も弱いまま

26-Aug-2014 7:27 PM

太平洋横断航空市場が開発されて行く間に、交通量は拡大し、新規参入者が次々に登場する中で、この巨大な可能性を秘めた市場を行き交う旅客、貨物の動向についての予測可能性に変化が見られる。最大の変化の一つは東京がバイパスされる事態とともに発生している。

特に米国のエアラインは、中国市場や、ほかのアジアの地点に対してサービス品質の改善となる、新たな直航運輸権、そして新たな機材を使おうとしている。

今回は、4 回シリーズの躍動する北太平洋市場の分析レポートの最終回である。

第 1 回ではアジアのエアラインに焦点を当て、第 2 回では米国エアライン、そして第 3 回では拡大する中国のハブの役割についてのレポートである。

<レポートの第 1 回、2 回、3 回については以下を参照>

[North Pacific airline route development: Part 1 - Market growth and the Asian airlines' strategies](#)

[North Pacific air route development: Part 2 - US airlines' risk aversion and Canada's restrictionism](#)

[North Pacific air route development: Part 3 - China's primary and secondary airport hubs evolving](#)

[North Pacific air route development: Part 4. Japan's hub role diminishes; Partnerships remain weak](#)



### 北太平洋エアライン路線開発:第3部=中国の主要及び副次的なハブ空港が進化する

25-Aug-2014 9:30 AM

驚くべき事では無いが、過去5年間、北太平洋横断の航空路線拡大の80%近くは、後方のゲートウェイでの乗継便体制が既に整っている様な、ハブ空港で起こって来た。種々の理由からこの乗継便は必ずしもアジアのエアラインには、例え、それが北米エアラインの提携社であっても、使えないものだったのだが。

中国の台頭は新たな路線開設によって彩られていて、2009年には北太平洋の横断路線のうち、上海か、北京への直航便は16%だったものが、今や23%に増えている。その一方で、最も痛手を受けたのが東京で、大きな便の減少が起こっている。

しかし、市場が展開するにつれ、そして787の導入の様な新たな要素が路線網構築計画に影響し始め、副次的な空港も好影響を受ける様になって来た。それでも、進展はゆっくりしているが。2009年以来、北米で5ヶ所、アジアで3ヶ所の空港が初めて直航便で結ばれる事になった。

中国のエアライン各社は米国、カナダの地点、そして空港に関わりを強め、中国東方航空の本拠地である上海浦東、そして武漢の空港は長距離路線を開設するエアラインに気前の良い特典を設けて勧誘している。

[North Pacific air route development: Part 3 - China's primary and secondary airport hubs evolving](#)





(PREMIUM CONTENT)

インドネシア・エアアジア、フィリピン・エアアジアそして新たなインド、日本での合併=新時代の幕開け

24-Aug-2014 10:31 PM

2014年度第2四半期、エアアジア・グループの財務状況についてのレポート、第2部では、エアアジア最初で、最大の子会社タイ・エアアジアの、おそらく一時的な、収支悪化について見てきた。

第3部では、今や、手を伸ばそうとしている他の市場でのエアアジアの子会社の見通しについて、調べてみたい。LCC 各社間の競争がアジアで広がり、エアアジアは、そこで、独自の地理的な市場の力がユニークな強みを提供出来る段階に来ている。しかし、すべて順風満帆という訳には行かない。

インドネシア・エアアジアはこの国の国内市場でグループを代表しているのだが、バリ/デンパサールはインドネシア・エアアジアから長距離路線の地元合併事業であるインドネシア・エアアジア X に乗り継ぐハブ空港になろうとしている。インドネシア・エアアジアは既にインドネシア最大の国際線エアライン(供給席数で)であるが、最近競争相手2社が撤退したため、少し緩和されたものの、国内ではずっと激しい競争を続けて来た。フィリピン・エアアジアは競争の熾烈な市場で、より困難な道を進まねばならない。

エアアジア・グループとしては、エアアジア・インドでインドに踏み込み、エアアジア・ジャパんで、もう一度、日本の市場での存在感を刷新しようとしているが、この間、東南アジアの各社には収益性を維持してもらう必要があるだろう。

[Indonesia AirAsia, Philippines AirAsia and new India and Japan joint ventures. The next stage begins](#)



エアアジア、インドネシア、フィリピン、タイで問題に直面＝2014年度第2四半期、全社が赤字計上

24-Aug-2014 10:22 PM

エアアジアは2014年度第2四半期、東南アジア全体で供給過剰と競争の激化が、グループの収益性に打撃を与えたために、創立以来13年間の歴史の中で、最も厳しい四半期となった。

エアアジア・グループのマレーシア子会社が、数年に亘って最低の営業利益率にも関わらず、2014年度第2四半期も利益を上げている一方で、グループの海外子会社は全て損失を計上して居る。

グループの中で最も古く、最も確立された会社である、タイ・エアアジア(TAA)は政情不安で来訪者が激減する打撃を受け、国内では競争が激化したために、ずっと無かった赤字に陥った。しかし、TAAも2014年度下期にはタイの観光産業の回復が始まると見られること、また新たな長距離姉妹エアラインのタイ・エアアジア X(TAAX)からの送客が始まることから、改善の見通しを立てている。

中長期的に最大の問題点は、同グループの業績挽回プロジェクトの一部として路線リストラの最中であるインドネシアとフィリピンにある。グループはフィリピンでの保有機数を8機削る事を決断し、一方インドネシア・エアアジアでは保有機数拡大計画を2年目も凍結し、2014年、2015年の全期間に亘って、計30機体制を維持する事にして居る。

この全3部のエアアジア・グループの2014年度第2四半期業績に関するレポートの第2部では、タイ・エアアジアを取り上げる。

[AirAsia faces challenges in Indonesia, Philippines & Thailand as all affiliates post 2Q2014 losses](#)



エアアジア、マレーシア部門が過剰機材と格闘し第2四半期収益下落＝しかし見通しは改善している

22-Aug-2014 10:17 AM

エアアジアはマレーシアの近距離子会社の第2四半期収益の下落を計上し、一方で、インド、インドネシア、フィリピンそしてタイの系列会社は全て赤字を計上した。しかし、このアジアを代表するLCCグループの市場状況は改善し、2014年度下期から2015年度には業績の回復に導いてくれる事に自信満々である。

マレーシアの見通しは、エアアジアが間もなくやって来るマレーシア航空(MAS)のリストラから恩恵を受ける立場に居ることから、特に改善する筈である。昨年、エアアジアはMASとライオングループのマレーシア子会社であるマリンドエアが供給の大幅拡大をしたことから利益率に圧力がかかり、収益が滑り落ちるのを体験している。

マレーシアのエアアジアは拡大の速度を緩めることでこれに対応し、一年前に比べて保有機材は大きく増えているにも関わらず、2014年上期の供給の伸びを僅か3%に抑えた。MASのリストラによる供給減が予測されているので、エアアジアは拡大を再加速し、機材稼働率を、より普通に、エアアジアの標準レベル迄回復する事が出来るものと思われる。

[AirAsia 2Q profits drop as its Malaysian unit grapples with excess aircraft. But outlook improving](#)



## 北太平洋エアライン路線開発:第 2 部=米国エアラインのリスク嫌いとか ナダの規制主義

22-Aug-2014 8:59 AM

レポート第 1 部では、過去 5 年間に亘り、北太平洋では世界平均を上回る輸送量の伸びがあった事、そしてアジアの航空会社の路線開発の裏にある事実を振り返って見た。

第 2 部では太平洋の、そして米国エアラインの太平洋横断路線の持つ役割について航空政治学的な環境について調べてみたい。カナダの保守的な政策は、アジアでの、そして可能性としてはバンクーバー経由でのラテンアメリカ路線への乗継ぎ航空路を制限している。その一方で、中国が米国とのオープンスカイ協定に消極的なため、米国エアライン各社の拡大計画を阻んでいる。

米国エアラインの拡大計画が復活するのを可能にしているのは、ただ市場が成長するだろうと言う見通しだけでなく、倒産とそれに次ぐ整理統合により、より低いコストで運航出来る企業に生まれ変わったからでもある。

[North Pacific air route development: Part 2 - US airlines' risk aversion and Canada's restrictionism](#)