

エミレーツ航空概観

エミレーツ航空は、UAE を構成するドバイ首長国の主要事業の一つとして近年急激に勢力を伸ばし、今では欧州や米国の航空事業との間で軋轢を生じるまでになった。一方では、アブダビをベースとするエティハド航空や、ドーハをベースとするカタール航空と、同じマーケットで激しく競争している。今回その業容を概観した。

I. 背景；ドバイ首長国とエミレーツ航空の関係

1. ドバイ国の国情

他の中東国に比べて石油埋蔵量が少なく産業の脱石油化のために、周辺諸国の豊富なオイルマネーを呼び込み、ヒト、モノ、カネの一大集散地化を目指している。そのため物流基地、観光施設、金融特区などを整備しているが、それを可能にしているのが政府系ファンドである。

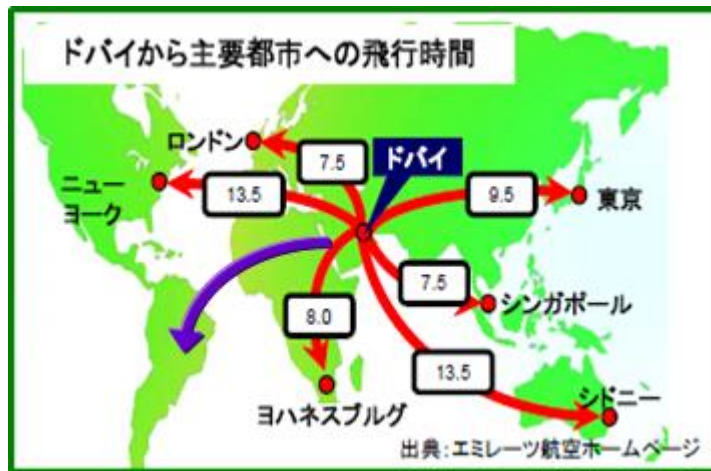
2. ドバイ国の航空関連事業

航空当局、ドバイ空港、エミレーツグループが一体となって航空事業を推進しており、それを束ねているのが現首長（UAE 副大統領、UAE 首相でもある）の叔父（先々代首長の弟）にあたるアハド・ビン・サイド氏である。エミレーツグループは航空関連事業を一手におさめ、エミレーツ航空もその一つである。

3. 世界の航空ハブとしての地理的優位性を活かす

ドバイ（その周辺にあるアブダビやカタールなども同じであるが）は、大型航空機の飛行圏内として、アフリカや南米に至るまで、世界のほぼ全域をカバーできるという地理的優位性を持っている。

因みに日本からサンパウロへの便数（経由便）も、今では米国経由を大きく上回っている。



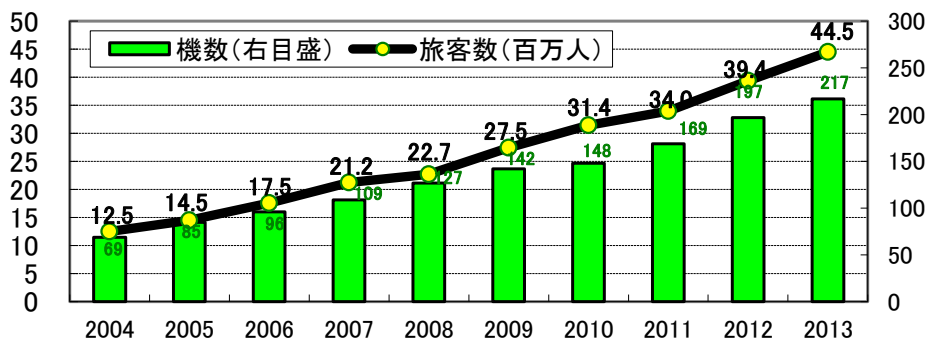
II. エミレーツ航空概観

(アニュアルレポートによる。3月決算。通貨はAED=32.4円で換算)

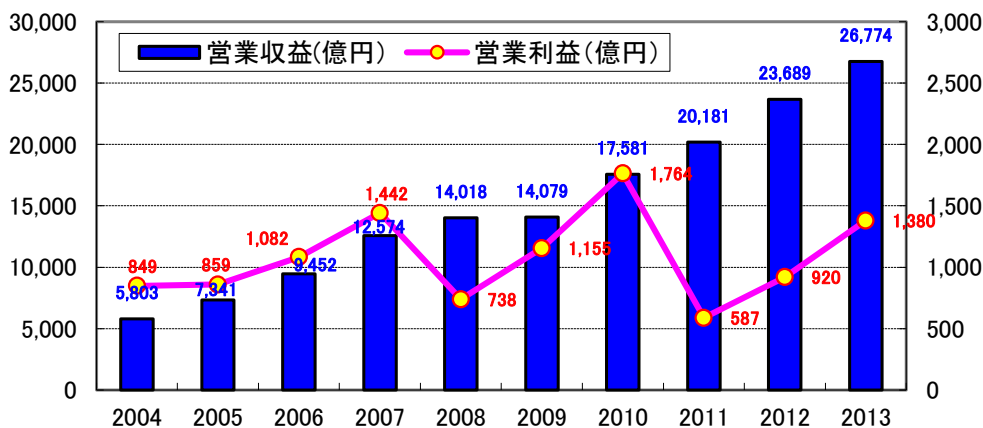
1. エミレーツ航空の成長 (2004~2013年度)

(系列LCCのflydubai社は含まない)

- ① 機数は69⇒217機 (3.1倍)、旅客数は12.5⇒44.5百万人 (3.6倍) に。なおこの間 RPK (旅客^{キロ}) は4.2倍になっている。



- ② 営業収益は 5800⇒2 兆 6780 億円（4.6 倍）になり、その間継続して 1000 億円規模の営業利益を計上している。



2. 収入の路線別内訳 (2013 年度)

航空運送収入を路線別にみると、

- ・ 東アジア&オセアニア線と欧州線が夫々約 3 割、
- ・ 米州、中東、インド&西アジア、アフリカ線が夫々約 1 割となっている。
- ・ 他に系列 LCC の flydubai（中東中心）がその 5%相当を稼いでいる。

(路線)	航空運送 収入	割合
	億円	%
東アジア&オセアニア	7,722	30
欧州	7,589	29
米州	2,974	11
中東	2,689	10
インド&西アジア	2,676	10
アフリカ	2,503	10
Flydubai	1,199	5

3. 機材の内訳（2013 年度末）

機材 217 機（2014.3 月現在）の内訳をみると、

- ・ 全て大型機で、A380 が 47 機、B777（旅客）が 124 機
- ・ 貨物機が 12 機となっている。
- ・ 自社所有は 15 機（7%）にすぎず、大半がリース機である。
（リース元は不明）
- ・ 発注中の機材は、オプションを含めて 371 機であり、うち 93 機が A380 である（現有とあわせて計 140 機）。
- ・ なお系列の flydubai は B737-800 を 47 機保有し、90 機を発注している。

	機数	（保有形態内訳）			（発注）	
		Op.リース	F.リース	保有	確定	オプション
A380	47	18	25	4	93	
A340	13	10	2	1		
A330	21	16		5		
B777	124	73	46	5	208	70
旅客機計	205	117	73	15		
B777	10	10				
B747	2	2				
貨物機計	12	12				
合計	217	129	73	15	301	70
flydubai (2015.4月現在)						
B737-800	47				90	

4. 旅客に関わる収益性指標（2013 年度）

事業構造が類似していると考えられるシンガポール航空と比較した。

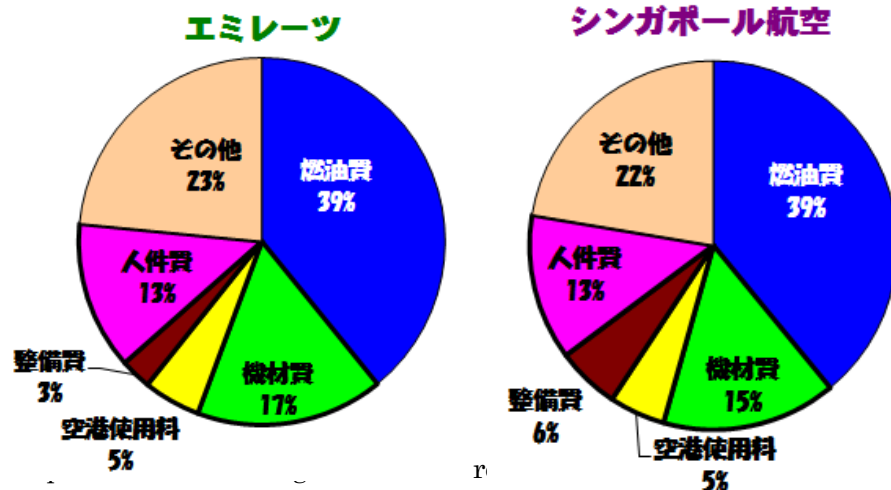
（両社ともに平均路線距離 5000km 程度の長距離国際線会社であり、プレミアム旅客を重視している。）

- ・ エミレーツ（EK）の旅客収入は約 2 兆 1000 億円で、シンガポール航空（SQ）の約 3 倍。営業利益は 8 倍強の 1380 億円（利益は全て旅客から発生するものとみなした数値）。
- ・ EK の搭乗率は 79% と SQ と同レベルであるが、B/E が 63% と著しく低い。それは旅客単価（千^キ。当り）の 9,800 円が SQ の 7,800 円より大幅に高いことによる。
- ・ 費用の構成をみると両社は酷似している。

（収益性指標の比較）

		SIN\$=88円	
		EK	SQ
旅客収入	億円	21,191	7,369
営業利益	億円	1,380	165
搭乗率	%	79	79
B/E	%	63	78
旅客単価	円/千 ^キ 。	9,838	7,859
座席コスト	円/千 ^キ 。	6,245	6,091

（費用構造の比較）



Ⅲ. 中東 3 空港と中東 3 社の比較

(2月16日の各空港の出発便数を JAMR にてカウントしたもの)

アブダビはドバイと約 100km の距離にあって、エティハド航空のベースであり、ドーハはドバイと約 400km の直線距離にあって、カタール航空のベースである。つまり、同じ地域にあって、同じ客層を巡って激しく競争しているといえる。その中でドバイをベースとするエミレーツは、先行したことでかなり優位に立っているといえよう。



1. 3 空港の就航地点数比較

- ① ドバイ空港は、世界の 163 地点と繋がり、1日に 554 便運航している。
- ② アブダビ空港は 91 地点と繋がり、205 便就航しているが、ドバイと異なる地点への就航は、10 地点/11 便にすぎない。
- ③ ドーハ空港は 111 地点と繋がり、277 便就航しているが、ドバイと異なる地点への就航は、17 地点/19 便にすぎない。

	乗入れ 地点数	1日の 便数		ドバイと 同路線		ドバイと 異路線	
	地点	便数		乗入れ 地点数	1日の 便数	乗入れ 地点数	1日の 便数
ドバイ	163	554		地点	便数	地点	便数
アブダビ	91	205	⇒	81	194	10	11
ドーハ	111	277	⇒	94	258	17	19

2. 3 空港の路線別便数比較

3 空港と、そこをベースとしている航空会社の便数を路線別に眺めた。中でも近距離の中東、西アジア等を除く「長距離路線」については特徴が顕著に表れていると思われる。

- ① ドバイからの長距離路線ネットワークは圧倒的に多く、また相手国等外国の航空会社の運航も多い。
- ② アブダビやドーハからの長距離路線ネットワークは、ドバイと比べてまだ弱く、外国社等の乗入れも少ない。現時点では自国の航空会社だけが頑張っている状況といえるのではないか。

	ドバイ			アブダビ			ドーハ		
	総便数	エミレーツ	他	総便数	エティハド*	他	総便数	カタール	他
	&flydubai								
	便	便	便	便	便	便	便	便	便
東アジア& オセアニア	64	47	17	24	21	3	38	37	1
欧州	108	74	34	40	29	11	44	42	2
米州	15	13	2	8	8		8	8	
アフリカ	48	37	11	14	11	3	25	22	3
(長距離路線計)	235	171	64	86	69	17	115	109	6
		(73%)			(80%)			(95%)	
インド、中央&西 アジア	135	74	61	56	35	21	44	35	9
中東	184	103	81	63	35	28	118	75	43
合計	554	348	206	205	139	66	277	219	58

以上 (Y. A)