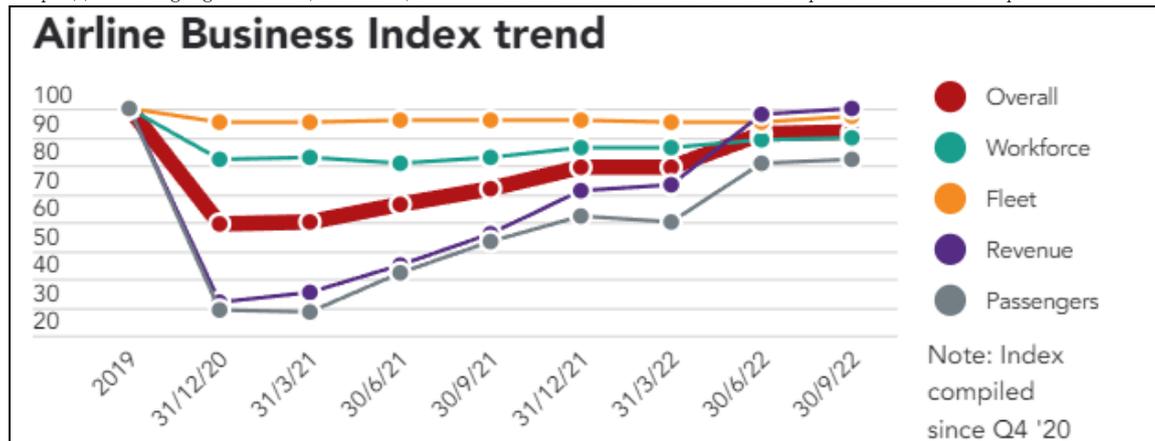


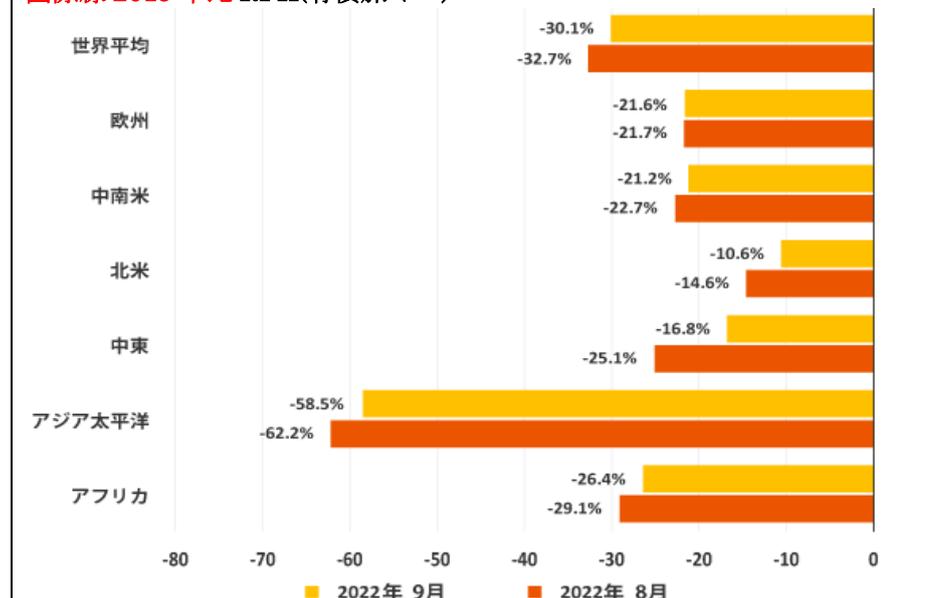
◆最新エアライン・ビジネス指標 2022年「第3四半期の収益はコビド前の水準に」 (flightglobal. 221110)

<https://www.flightglobal.com/airlines/latest-airline-business-index-shows-q3-revenue-matched-pre-covid-level/150910.article>



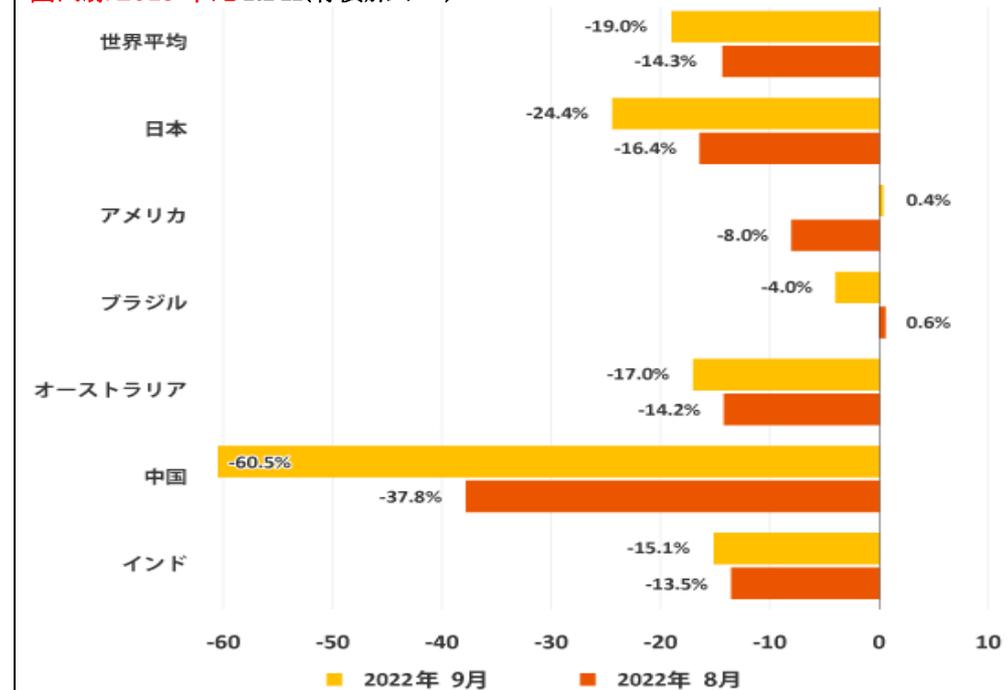
◆世界的な回復傾向続く (yamatogokoro. 221118) 2022/8→2022/9

国際線 2019年比 RPK(有償旅キロ)



出典：IATA (国際線アジア太平洋と中国の国内線が出遅れ)

国内線 2019年比 RPK(有償旅キロ)



★エアラインビジネス更新 2023年1月 (flightglobal.230110)

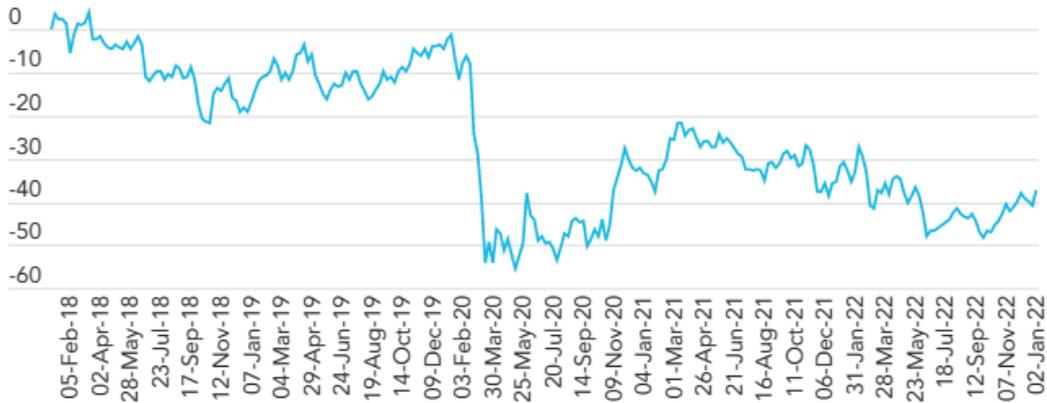
・Covid-19 リカバリートラッカー

旅客・貨物市場の輸送量とキャパシティ、就航・保有機材、ジェット燃料費、世界最大手グループの株価動向など、航空市場の主要指標に関する世界の最新データを定期的に検証しています。

世界大手航空会社グループにおける5年間の株価指標推移

Note: For each metric, the most recent complete set of data is used, as of 10 January 2023

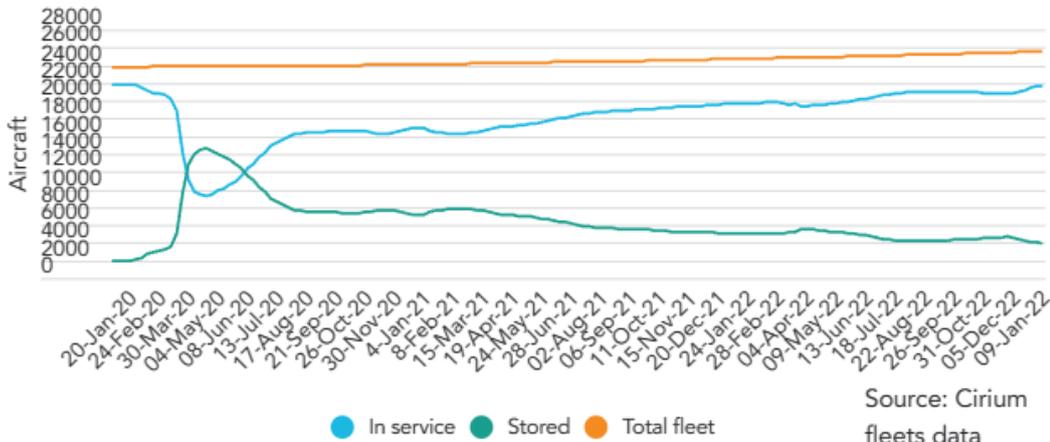
Indexed five-year share price trend at world's largest airline groups



出典：ヤフーファイナンス

注：北米、欧州、アジア太平洋をカバーする18の航空会社グループ (0=2018年1月1日の終値)

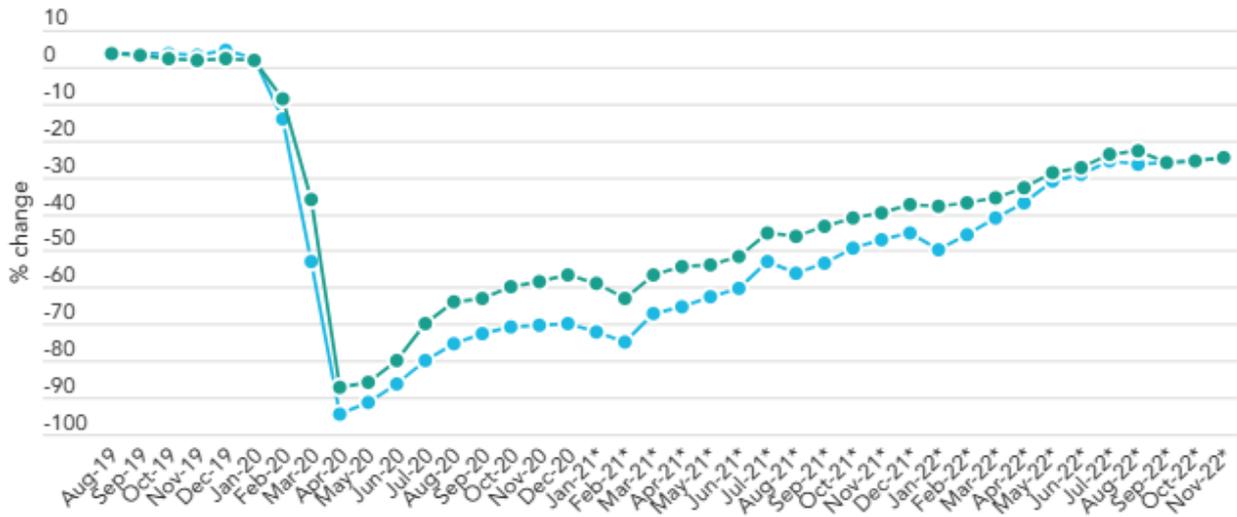
世界の旅客機保有数：2020年1月からの保管機対就航機数



Source: Cirium fleets data

注：エアバスおよびボーイングの民間旅客 (前回以降の全データベース更新を反映)

世界の航空旅客市場：需要および容量の推移とコビド前レベルとの比較



Source: IATA. ● RPKs ● ASKs

注：RPK (有償旅客キロ) ASK (有効旅客キロ)

2021年 2022年は対2019年。2019年 2020年は前年比

世界の航空旅客市場：2022年11月対2019年11月の変化（出典：IATA）

Global air passenger market: November 2022 change versus November 2019

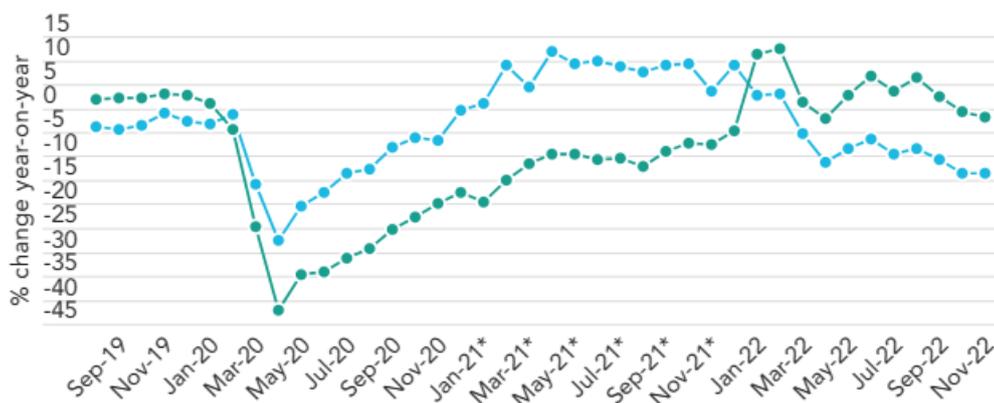
	World share in RPKs '21	RPKs	ASKs	Load factor change	Load factor
Africa	1.9%	-16.6%	-21.1%	4.0pp	74.8%
Asia Pacific	27.5%	-49.1%	-46.2%	-4.4pp	77.0%
Europe	25.0%	-16.3%	-16.6%	0.3pp	83.8%
Latin America	6.5%	-7.6%	-7.2%	-0.3pp	82.0%
Middle East	6.6%	-14.8%	-19.4%	4.2pp	77.5%
North America	32.6%	-2.7%	-4.2%	1.3pp	83.2%
Total market		-24.7%	-24.6%	-0.1pp	80.8%

注：データは各地域に拠点を置く航空会社

- ・アジア太平洋が需要(RPK)-49.1%、供給(ASK)-46.2%とも回復が遅れている
- ・RPK：北米-2.7%、ラテンアメリカ-7.6%、中東-14.8%、欧州-16.3%、そして世界平均-24.7%

世界の航空貨物市場：前年度比の需要および容量の推移

Global air cargo market, year-on-year demand and capacity trends



Source: IATA Notes: ● CTK ● ACTK

注：CTK（貨物トンキロ）ACTK（有効貨物トンキロ）

2021年データは対2019年。2022年は対前年比

- ・2021年末から2022年初がピークだった

世界の航空貨物市場：2022年11月対2019年11月の変化（出典：IATA）

Global air cargo market: November 2022 change versus November 2021

	World share in CTKs '21	CTK	ACTK	Load factor change	Load factor
Africa	1.9%	-6.3%	-11.4%	2.5pp	45.8%
Asia Pacific	32.6%	-18.6%	-4.5%	-9.5pp	54.5%
Europe	22.8%	-16.5%	-6.6%	-6.8pp	56.9%
Latin America	2.2%	2.8%	19.9%	-6.4pp	38.2%
Middle East	13.4%	-14.7%	2.1%	-9.3pp	47.5%
North America	27.2%	-6.6%	0.3%	-3.1pp	41.9%
Total Market		-13.7%	-1.9%	-6.7pp	49.1%

注：データは各地域に拠点を置く航空会社 pp=パーセンテージ・ポイント

- ・CTK：ラテンアメリカ+2.8%、北米-6.6%、アジア太平洋-18.6%、中東-14.7%、欧州-16.5%、平均-13.7%

5年間の週平均ジェット燃料価格（ガロン当たり米ドル）

Five-year weekly jet fuel price: US\$ per gallon



出典：米国エネルギー情報局

注：米国メキシコ湾岸ケロシンジェット燃料スポット価格（FOB：(free on board)）

★世界の旅客6月にも回復「機体確保」難題（ロイター. 230117）

★航空業界 2023年「剃刀のように薄い利益」IATA 予想(ウイングデイリー. 221207)

・2019年以来の黒字転換、今年は69億ドル損失

国際航空運送協会（IATA）は、2023年の世界の航空会社は47億ドルの純利益を確保するとの予想を明らかにした。純利益率は0.6%。

航空業界が純利益を確保するのは2019年以來のことで、2019年は純利益264億ドル、純利益率3.1%だった。

一方、今年2022年の純損益は69億ドルの損失の見通し。

新型コロナ禍の2021年は純損失420億ドル、2020年が純損失1377億ドルだったことから、業界の回復が大きく進んできた。

IATA ウィリー・ウォルシュ CEO は「2023年の予想利益はカミソリのように薄い」と話すなど、来年は黒字転換を果たす予想も、小幅な利益に留まる予想にあることに、気を引き締めた。

2023年の航空旅客事業の売上高は、220億ドルと予想、旅客需要は2019年水準の85.5%に達するとした。

旅客輸送能力（ASK）が前年比+18.0%と増加する一方、それを上回る21.1%もの需要の回復が進むが、エネルギーコスト上昇が運賃に転嫁され、旅客事業の利回りは-1.7%と予想した。

・貨物事業「2023年に圧力高まる」

航空貨物事業の売上高は1494億ドルと予想し、2022年に比べて520億ドル減少する。

それでもコロナ前2019年に比べれば486億ドル上回る見通しで、未だ高水準の売上をキープする予想だ。

景気後退もあって、航空貨物取扱量は2021年の6560万トンピークに5770万トンにまで縮小する。

旅客便の運航回復とインフレ抑制策の影響が及ぶ年後半に、貨物イールドが22.6%低下すると予想している。

需給バランスの適正化により、旅客利用率は81.0%となり、2019年の82.6%をわずかに下回るレベルにまで回復すると予測した。

航空業界全体が、2050年までにCO2排出を実質ゼロとすることに触れ、「この大きなエネルギー転換を実現するためには、政府のインセンティブも含め、あらゆるリソースが必要だ。増税やインフラ料金の引き上げは逆効果だ、持続可能性の実現の名の下に、増税などに踏み切るべきではない」と各国政府に釘を刺した。

【米系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★北米の航空会社どこまで回復しているのか？(flightglobal. 221228)

【DeepL 翻訳】

北米の航空会社が昨年中にCOVID-19危機からの回復を継続したこと、そして2023年にどの程度の回復を遂げなければならないかを解説します。

パンデミック前と同様、北米の航空会社は業界の利益回復をリードしており、黒字化する最初の地域となる見込みです。

パンデミック発生時の米政府の迅速な国家支援策と、国境規制が実施されていた間の国内市場の大きさに助けられ、北米の航空会社は2021年にはすでにパンデミックによる多額の損失をほぼ一掃していた。

昨年11月に米国境が開放された後、旅行需要が急増し、さらにドル高によって海外旅行がより手頃になったため、IATAは北米の航空会社が今年100億ドル近くの純利益を上げると予測している。

2023年にも同規模の利益が見込まれパンデミック来、初めて業界全体が黒字に転換するのに十分な規模です。

北米の旅客数は今年6%、トラフィックは9%と、パンデミック前の水準から1桁以内の割合で推移しており、IATAはこれが来年には2019年の水準に触れることになると予想している。

★米地域航空会社3社「高額ボーナス」パイロット採用 (flightglobal.221116)

・航空会社のパイロットになるには有利な時期
 米国の地域航空会社、エンボイ・エア、ピードモント航空、PSA航空は、それぞれ10万ドルの契約ボーナスを提供している。

エンボイ社は、950時間以上の飛行時間を持つ優秀な副操縦士に10万ドルのボーナス、定期運航で500時間から950時間の飛行経験を持つパイロットに7万5000ドルのボーナスを提供している。

米国の航空業界では、約8000人のパイロットが不足しており、その結果、国中で航空サービス損失が発生していると、地域航空会社協会(RAA)は11月10日に発表した。

パイロット不足により、2019年10月以降、米国の76%の空港で航空便が減少または喪失している。

現在、500機以上の地域航空機が操縦するパイロットのいない状態で駐機しており、324の地域で関連する航空サービス後退が発生しています。

14の空港で定期便がすべて失われ、その数は今も増え続けている。

ピードモント航空は、フライトデッキの左席に座れるパイロットには前金で10万ドル、機長へのアップグレードが近いパイロットには7万5000ドルを提供する。

このボーナスは、5年間にわたって支払われる現在の残留特別手当(retention bonus)に代わるものです。

PSAも、FARパート121(定期便)またはパート135(チャーター便)の飛行時間が950時間以上のパイロットに10万ドルを提供、(direct-entry)機長資格の賃金は時間当たり146ドルから210ドルの範囲になっている。

また、各社のパイロットは、最終的にアメリカン航空に転職する道も開かれている。

★米リパブリック航空パイロット大幅な賃上げ実現 (flightglobal.1013)

American Airlines



Delta Air Lines



United Airlines



Southwest Airlines



《アメリカン航空》AAL

★アメリカン2022年1億2700万ドルの黒字化 (flightglobal.0126)

・過去最高の収入も経費高騰

アメリカン航空は2022年に1億2700万ドルの利益を出したが、これは過去最高の収益となった年を、急増する経費が相殺したためである。

アメリカンが1月26日に発表したところによると、昨年の経費は474億ドルに急増し、2021年比で53%増

となった。

燃料費は前年比 2 倍以上の 138 億ドル、整備費は 36%増の 27 億ドル、従業員の給与・賃金は 9.8%増の 130 億ドルだった。

また、2022 年に同航空会社とその地域提携会社が運航した便数は 2021 年に比べて 7%しか増えていないにもかかわらず、地域航空会社の運営費は前年比 41%増の 41 億ドルに跳ね上がった。

しかし、好況な収益が追加コストを相殺するのに役立った。

アメリカンの昨年の営業収益は 490 億ドル (2021 年比 64%増) で、同社の歴史の中で最も多い年であった。パンデミック前の 2019 年のアメリカンは営業収益が 458 億ドルだったが、この年は 17 億ドルの黒字だった。

アメリカンの 2022 年の通年利益は 1 億 2700 万ドルで、2021 年は 20 億ドルの赤字でした。

アメリカンの貨物部門は昨年、前年比 6.2%減の 12 億ドルとなり収益面では縮小しましたが、旅客収入は前年比 71%増の 446 億ドルでした。

アメリカンは第 4 四半期に 8 億 300 万ドルの利益を出し、2021 年同期の 9 億 3100 万ドルの赤字から一転して黒字に転換した。

★北米の航空会社どこまで回復しているのか? (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(アメリカン航空)

・2022 年、状況はどう改善されたのか?

他の米国の航空会社同様、アメリカン航空は 2022 年下半期に甦り、第 3 四半期には 135 億ドルの売上に対して 4 億 8300 万ドルの利益を生み出し、四半期ベースで過去最高を記録した。

また、昨年アメリカンは、ブーム社が開発中の超高速旅客機「オーバーチュア」を最大 20 機購入すると発表している。

2022 年の下半期はバラ色に回復したものの、テキサス州フォートワースの航空会社は、通年で利益を出すための努力を続けている。

アメリカン航空もまだパンデミック前の規模には戻っておらず、通年の利用可能座席マイルが 2019 年より 8 ~10%少ない状態で 2022 年を迎えると予測している。

・2023 年に何が待ち受けているのか?

アメリカンの地域路線とジェットブルーとのノースイースト・アライアンス (米政府が反トラスト法違反の訴訟中) についても、不透明な部分がある。

12 月には、アメリカンの長年のリージョナル・パートナーであるメサ航空が仲間割れを起こし、アメリカン航空ネットワークから航空機を引き揚げ、競合のユナイテッド航空に再展開する計画だと発表しました。

またアメリカン航空は、ボストンとニューヨークでアメリカン航空とジェットブルーのフライトに適用される協定を解消するよう求められているノースイースト・アライアンス訴訟の結果も待っているところだ。

アメリカン航空は、この提携により、これらの都市での競争力が高まったとしている。

《会社ホームページ引用》【DeepL 翻訳】

・第 4 四半期および通年の純利益は、それぞれ 8 億 300 万ドルおよび 1 億 2700 万ドルでした。

特別項目純額を除くと、第 4 四半期および通年の純利益はそれぞれ 8 億 2,700 万ドルおよび 3 億 2,800 万ドルとなります。

第 4 四半期の売上高は過去最高の 132 億ドル、供給量が 6.1%減少しましたが、前年同期比 16.6%増でした。

第 4 四半期 12 億ドルのタームローン(中長期貸付)を前払い、利用可能な総流動性 120 億ドルとなりました。当社は、2025 年末までに総負債額 150 億ドルを返済する計画を引き続き実行します。

【2022/2021 「1-12 月期」 運送実績】

AAL 「1-12 月期」 運送実績	4Q2022	4Q2021	FY2022	FY2021
Passenger enplanements (thousands) 搭乗旅客数	50934	49298	199288	165682
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	65962	61105	260226	214535
Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	55320	48982	215624	161538

【2022/2021 年間決算対比】 (1-12 月)

《アメリカン航空》 (単位: 百万ドル)	4Q2022	4Q2021	FY2022	FY2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	13189	9427	48971	29882
(旅客) Passenger	12131	8382	44568	26063
(貨物) Cargo	263	341	1233	1314
(その他の収入) other	795	704	3170	2505
営業経費合計 Total Operating Expenses	11806	10207	47364	30941
(燃料等) Aircraft Fuel	3421	2196	13791	6792

(人件費等) Wages, Salaries and benefits	3199	3207	12972	11817
(整備等) Maintenance, materials and repairs	735	596	2684	1979
(販売手数料等) selling expense	484	353	1815	1098
(運航委託費) Regional operating expenses	1006	976	4064	2888
(減価償却) Depreciation & amortization	492	579	1977	2019
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	649	670	2730	2619
(機材リース) Aircraft rentals	350	360	1395	1425
(特別課金) Special item, net	4	-20	193	-4006
(その他) Other	1385	1211	5422	3994
営業損益 Operating Income	1383	-780	1607	-1059
運航以外損益 total non-operating expense, net	-372	-411	-1421	-1489
(利子所得) Interest income	110	5	216	18
(支払利息) Interest expense, net	-532	-468	-1962	-1800
(その他) other income, net	50	52	325	293
税引前損益 Pre-tax income (loss)	1057	-1182	458	-6942
(所得税) Income tax provision	208	-260	59	-555
純損益 Net income	803	-931	127	-1993

〈AA 2022「1-12月期」決算の特徴〉

- ・供給量は前年比21%増に対し、**燃油費が2倍以上**になっている。
- ・3社の中で最も純利益が少ないが、第4四半期は遜色ない。
- ・通期の支払い利息19億6200万ドルも純利益に影響している。

★アメリカン**第3四半期「5億ドル近い利益」**(flightglobal.221020)

- ・7-9月期**135億ドルの収益**

アメリカン航空は2022年第3四半期に4億8300万ドルの利益を出し、前年同期の利益の2倍以上、また比較可能な2019年の流行前期から増加した。

アメリカン航空は、Covid-19の旅行障壁に言及し、「国内および短距離国際旅行の需要は引き続き非常に強く、世界各地で旅行制限や検査要件が解除されるため、長距離国際旅行の需要がさらに改善すると見込んでいる」と述べている。

同社は7-9月期に135億ドルの収益を上げ、これは同社の歴史上どの四半期よりも多く、夏の間には旅行者が空に集まったため、前年同期比50%増となったという。

その第3四半期の収益は、アメリカンがパンデミック前の2019年第3四半期に上げた収益よりも13%多く、(座席マイルで)キャパシティが10%少なかったにもかかわらず、であった。

アメリカンは、2022年の最終四半期も引き続き好調な業績を達成する見込みで、収益は2021年第4四半期から33~36%増加すると予測している。

《ユナイテッド航空》UAL

★ユナイテッド**2019年以來の通期黒字**(flightglobal.230118)

【DeepL 翻訳】

ユナイテッド航空は2022年に7億3700万ドルの利益を上げ、2019年以來初めて黒字で年を越した。

シカゴを拠点とする同航空会社は、この収益は2021年通年の20億ドル近い損失から上昇したものの、2019年のパンデミック前の利益30億ドルにはまだほど遠いと発表した。

第4四半期は8億4300万ドルの利益を計上し、1年前の同じ3カ月間の6億4600万ドルの損失から拡大した。2019年第4四半期、ユナイテッドは6億4100万ドルの利益を計上した。

過去3年間、ユナイテッドはツール、インフラ、そして人材に重要な投資を行ってきました。

「これらはすべて、私たちの未来に不可欠な投資です」と最高経営責任者スコット・カービー氏は言います。だからこそ、私たちは大きなスタートを切り、ユナイテッド・ネクスト戦略が現実のものとなる2023年には、加速する態勢を整えています。”

同社の「ユナイテッド・ネクスト」航空機更新戦略では、今後数年間で数百機の新機材を追加する予定だ。先月、ユナイテッドは「米国の航空会社による商業航空史上最大のワイドボディ機の発注」と称するものを公表した。

この発注には、ボーイング787ワイドボディ機100機と、さらに100機のオプション、そして737Maxジェット機100機が含まれているとのことである。

(ボーイング社によると、ユナイテッド航空はこれまで各機種10機ずつを発注しており、各機種90機、合計180機が新規発注となる)

2022年最終四半期の売上は124億ドルで、2021年同期の82億ドルから増加した。この数字は、パンデミック前の2019年の同四半期と比べても14%増である。

2022年通年の売上は、2021年の246億ドルから450億ドルに増加した。

しかし、顧客が大挙して戻ってきた一方で、コスト上昇、特に燃料価格の爆発的な上昇は、同社の収益性を切り崩した。

通年の燃料費は2021年の57億6000万ドルから131億ドルへと2倍以上に膨らんだ。

年間の総営業費用は426億ドルで、2021年の257億ドルに比べ、60%以上増加した。

2023年通期では、売上高を約50%増加させる一方、生産能力を20%増加させる見込みだ。

Cirium社fleetsデータによると、現在の834機から958機の航空機を保有し、この年を終える予定だ。

2022年の最後の3カ月間のほとんどは計画通りに進んだが、同業他社と同様、この四半期末には、伝統的に忙しい年末の旅行シーズンに冬の嵐が全国の多くの空港で混乱を引き起こし、航空会社は打撃を被った。

数千のフライトが影響を受け、数百万人の乗客が足止めや遅延を余儀なくされた。

しかし、ITシステムの大規模な故障で1週間近く機能不全に陥ったディスカウントのサウスウエスト航空とは異なり、ユナイテッドは比較的無傷でこのエピソードを乗り切ったようだ。

「ユナイテッド航空は、12月に発生した冬の嵐エリオットの影響による大幅な不規則運航から迅速に回復することができました」と同社は述べています。

12月21日から26日までの主要な休暇期間中、ユナイテッド航空の全フライトの約36%が悪天候に見舞われました。

そのような影響にもかかわらず、ユナイテッドのお客様の90%は、到着予定時刻から4時間以内に目的地に到着されました。

ユナイテッド最高経営責任者スコット・カービー氏は、このエピソードは「私のキャリアの中で最悪の気象現象の1つ」だったと述べている。

★北米の航空会社どこまで回復しているのか？(flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(ユナイテッド航空)

・2022年の状況はどう改善されたのでしょうか。

ユナイテッド航空は、9月にエミレーツ航空と大型契約を結び、12月にはボーイング787を100機(オプションで100機追加)、737マックスを100機という大量発注を明らかにし、2022年に大きく動き出しました。この動きは競合他社に対する号砲であり、ユナイテッドの上層部はこの戦略について、COVID19後の回復期における大規模な国際展開のための位置づけであると説明している。

最高経営責任者スコット・カービー氏は、ユナイテッド航空を「事実上の米国のフラッグキャリア」と呼んでいる。

シカゴを拠点とする航空会社は2022年にも財務の健全性を固め、第3四半期に9億4200万ドルの利益を出し、1年前の利益の2倍になったが、2019年の第3四半期の数字にはまだ及ばない。

・2023年に待ち受けているのは？

2023年以降、ユナイテッドは、航空需要がパンデミック時代の低水準から回復を続けるという前提で、航空機と国際ネットワークの拡大を計画しています。

エミレーツ航空との新しいパートナーシップを発展させ、両社が互いのフライトの座席を販売することで、インドやアフリカの都市を含む広大な地域をユナイテッドのネットワークに開放すると、同社幹部は述べています。

また、2023年夏にはヨーロッパへのフライトを拡大する予定です。

機材面では、ユナイテッドは来年、737マックス95機、787型2機、A321neo型6機を含む100機以上の新型機を導入する予定である。これは、平均して毎週2機の新機材が導入されることとなります。

このような拡張は、いくつかのリスクを伴います。

モーニングスター社の最近のレポートによると、国際線の需要が予想通りにならない場合、ユナイテッド航空は特に影響を受ける可能性があるという。

★ユナイテッド発注「100機B787+100機B737マックス」(flightglobal.221213)

・オプション+100機787

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

ユナイテッド(UAL)は、2022年第4四半期および通年の決算を発表、2023年目標を前倒しで達成しました。

・第4四半期の営業利益率は11.1%、調整後の営業利益率は11.2%となり、ガイダンスを上回りました。

・税引前利益率はGAAPベースで9.1%、調整後で9.0%1でした。

・営業収益14%、TRASM(利用可能座席マイルあたり総収益)26%、2019年第4四半期を上回りました。

・引き続き2023年のユナイテッド・ネクスト調整後税引前利益率目標9%に自信を持っています。

(第4四半期決算)

- 純利益8億4,300万ドル、調整後純利益8億1,100万ドル

- 容量は2019年第4四半期と比較して9%減
- 総営業収益124億ドル、2019年第4四半期と比較して14%増
(2019年第4四半期と比較して)
- 税引前利益率9.1%、調整後税引前利益率9.0%、いずれも+1pt前後
(通期業績)
- 純利益7億3,700万ドル、調整後純利益8億3,100万ドル
- 営業利益率5.2%、調整後営業利益率5.5%
- 税引前利益率2.2%、調整後税引前利益率2.5%
- 期末流動性182億ドル。

米政府支援(CARES法の助成金)

2021年、コロナ支援・救済・経済保障法(CARES法)に基づく2つの給与支援プログラム延長(PSP2およびPSP3契約)に従い約58億ドルの資金提供を受け、無担保約束手形総額で約17億ドルが含まれています。

助成金収入として40億米ドルを特別費用(貸方)に計上しました。

また、PSP2およびPSP3契約の一部として米財務省に発行されたUAL普通株式購入ワラント債の一部99百万ドルを、助成金収入と相殺する形で株主資本に計上しました。

【2022/2021「1-12月期」運送実績】

UAL	4Q22	4Q21	4Q19	2022	2021	2019
Passengers (thousands) 乗客数	38242	33354	40306	144300	104082	162443
Available seat-miles(百万)有効座席マイル	64294	54815	71038	247858	178684	284999
Revenue passenger-miles(百万)有償旅客マイル	54758	42186	58633	206791	128979	239360

【2022/2021年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	4Q2022	4Q2021	4Q2019	2022	2021	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	12400	8192	10888	44955	24634	43259
(旅客) Passenger	11202	6878	9933	40032	20197	39625
(貨物) Cargo	472	727	316	2171	2349	1179
(その他) other	726	587	639	2752	2088	2455
営業経費合計 Total Operating Expenses	11023	8600	10027	42618	25656	38958
(燃料等) Aircraft Fuel	3317	1962	2249	13113	5755	8953
(人件費等) Salaries and related costs	3000	2579	3078	11466	9566	12071
(整備等) Maintenance and outside repairs	600	399	475	2153	1316	1794
(運航委託費) Regional capacity purchase	571	601	725	2299	2147	2849
(販売経費) Distribution expenses	434	235	417	1535	677	1851
(減価償却) Depreciation and amortization	624	619	606	2456	2485	2288
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	657	681	650	2576	2416	2543
(機材リース) Aircraft rent	59	63	67	252	228	288
(特別課金) special charges	16	56	130	140	-3367	246
(その他の支出) other operating expenses	1745	1405	1630	6628	4433	6275
営業利益 Operating Income(loss)	1377	-408	861	2337	-1022	4301
運航外損益 Total nonoperating income(expense)	-247	-437	-17	-1347	-1535	-387
税引前損益 Income(loss) before income taxes	1130	-845	844	990	-2557	3914
(税) Income tax expense	287	-199	203	253	-593	905
純利益 Net Income	843	-646	641	737	-1964	3009

〈UA 2022「1-12月期」決算の特徴〉

- ・ 通期の輸送実績は2019年比88.8%だが、第4四半期は94.9%と肉薄している。
- ・ 燃油費は前年比2倍以上となっている。
- ・ 大量発注で、現在の834機から年末には958機と見込まれている。

★ユナイテッド第3四半期の業績好調 (traicy.221104)

ユナイテッド航空は、2022年第3四半期(7月~9月)の決算を発表した。

予想を上回る好決算で、第4四半期の業績も楽観視している。

営業収入は129億米ドル、調整後純利益は9億2,700万米ドルだった。

営業収入、ユニットコスト、調整後営業利益率のいずれも予想を上回り、営業収入成長率は2019年同期比13.2%増、営業利益率は11.3%となった。

9月のTRASM(有効座席マイル当たりの総収入)は史上3位を記録した。利用者数は約3,900万人で、2019年同期比90%だった。

景気後退の圧力を上回る回復傾向が年末まで続くものと予測しており、第4四半期には調整後営業利益率が初めて2019年を超えるとしている。

長期経営目標の「ユナイテッド・ネクスト」では2023年の調整後営業利益率約9%の達成を目標としている。

・**定時到着率は最高を記録**

2020年を除く過去の同期と比較し、定時到着率は最高、「コネクションセーバー」により13万5000名の乗り遅れを防いだことなどから、接続便への乗り遅れ発生率は最小を記録した。

★ユナイテッド「整備士の育成プログラム」開始 (traicy.1103)

★ユナイテッド乗員「暫定協約を否決」 (flightglobal.1102)

★ユナイテッド航空「2023夏」大西洋便リーダー継続 (aviator.aero.1012)

《デルタ航空》 DAL

★デルタ航空コスト上昇「**予想下回る第1四半期の利益見通し**」 (ロイター.230113)

・第4四半期の調整後収入は123億ドル

米デルタ航空が発表した第1四半期（3月まで）の利益見通しは市場予想を下回った。

燃料費以外の営業費用が増加するという。

ただ健全な需要により今年の収入とフリー・キャッシュ・フローは大幅に増加すると見込んだ。

夏季の旅行シーズンに向けてネットワークを再構築するため、第1四半期の燃料費を除く単位コスト（ユニットコスト）は前年同期比で最大4%増加する見通し。

パイロット労組との新たな協定により34%の賃上げを実施することから人件費も増加するという。

第1四半期の1株利益予想は0.15-0.40ドルと、アナリスト予想の0.55ドルを下回った。

第1四半期の収入は19年同期比で14-17%増加する見込み。キャパシティは1%減少するという。

一方、今後数年間で数百億ドルの需要増が見込まれるとし、先月発表した通期利益見通しを据え置いた。

第4四半期の調整後1株利益は1.48ドルで、市場予想は1.33ドルだった。調整後収入は123億ドル。

★デルタ航空 **2022年13億ドル黒字**に急増 (flightglobal.230113)

【DeepL 翻訳】

・経費は膨らむ

デルタ航空の2022年の利益は13億ドルに急増し、前年比で大幅に増加したが、流行前の2019年の利益からはまだ落ち込んでいる。

米国の航空会社として初めて1月13日に2022年の決算を発表し、米国の航空業界が、制約されたキャパシティ、緊張したオペレーション、高価な燃料に大別される1年をどのように閉じたかを知ることができるようになった。

デルタ航空は、「消費者の需要が引き続き堅調という環境を反映した業績である」としています。

「2022年にはフリー・キャッシュ・フローがプラスになり、3四半期連続で2桁のマージンを確保するなど、財務基盤の回復に大きく前進しました」とデルタ最高財務責任者ダン・ジャンキ氏は述べます。

2023年もその勢いは続き、収益は前年比15~20%急増すると見込んでいます。

「2023年には、ネットワークの再構築を完了し、規模と効率のメリットを提供できると確信しています」とJanki氏は付け加えます。

デルタ航空の2022年の利益13億ドルは、2021年の2億8000万ドルと比較すると、この年はオミクロン亜種が航空機による旅行需要を打撃した年であった。

それでも、デルタ航空の昨年の収益は、2019年に計上した48億ドルの利益から大幅に落ち込んだままだ。

航空会社のキャパシティ（利用可能座席マイル）もまだ完全に回復しておらず、2022年の数字は2019年よりも15%低い。

利益はまだ遅れているものの、デルタ航空の営業収入は完全に回復し、2022年には506億ドルを記録し、2019年より8%増、前年比69%増となった。

しかし、猛烈なコスト加速がこれらの利益を相殺した。

デルタ航空の報告によると、2022年の運航経費は469億ドルに達し、2021年から16%、2019年から67%増した。

注目すべきは、燃料費が前年比倍増し、2022年には115億ドルに達したことだ。

また、法人顧客向けの売上高で測定されるビジネストラベルはまだ回復しておらず、12月には2019年ベンチマークの80%にとどまっているという。

2022年の業績は、2021年同期の4億800万ドルの赤字から一転して、8億2800万ドルの黒字に転換した第4四半期を反映している。

★北米の航空会社どこまで回復しているのか? (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(デルタ航空)

・2022年の状況はどう改善されたのか？

デルタ航空の経営陣は12月、投資家に対し、2022年は好景気に恵まれ、通年の収益はパンデミック前の年に計上した470億ドルに近づく予想としている。

幹部は「航空会社の財務基盤の回復に大きな進展があった1年」とし、「勢いは増している」と述べた。

2022年第4四半期の収益は、2019年同期の107~108%になると予想される。

収益性の高い法人旅行部門の収益は、コビド前の約80%の水準まで回復している。

・2023年、その先にあるものは？

デルタ航空は、米国市場におけるプレミアムポジションを確固たるものとし、2023年に50席のリージョナルジェットをすべて退役させる計画です。

Cirium社フリートデータによると、デルタ航空と同社に代わって航空機を運航するリージョナルパートナーは、そのうちの49機を保有しており、すべてボンバルディアCRJ200で、すべて保管されている。

また、2023年には2019年のキャパシティ・ベンチマーク（利用可能座席マイル）を超える可能性が高いと予測している。

世界的な景気後退、ジェット燃料価格の高騰、サプライチェーンの問題、労働力不足など、デルタ航空が直面する逆風はあるものの、航空会社幹部は大西洋横断便に加え、ラタム航空グループとの中南米での新しい共同事業が同社の成長を促進すると確信している。

デルタ航空は、2022年には主力機902機、リージョナル機367機であったが、2023年には主力969機、リージョナル325機で終える予定です。

《会社ホームページ引用》【DeepL自動翻訳】

・デルタ航空の社員は2022年の挑戦に立ち向かい、業界トップクラスの運航信頼性と財務実績を達成しました。来月には**5億ドル以上の利益分配金**を支払い、彼らの功績を称えたいと思っています。

・2023年の売上高は15~20%増加し、単価は前年比で改善する見込みです。

・**国内旅客**収入は2019年12月期比で**7%増加**し、**国際旅客**収入は**5%増加**しました。

・**法人予約は堅調**に推移、**12月期**の国内法人売上高は、**2019年の水準80%に回復**しました。

・**プレミアム**商品の収益の勢いは継続、2019年四半期比で12月期に13%増加し、メインキャビンの伸びを8ポイント上回りました。

(コストの見通し)

・生産能力の回復が進み、12月期は前四半期比で改善しました。

・**2023年には燃料以外のユニットコスト**は前年同期比で**2~4%減少**する見込みです。

・3月期は、人件費を含め、燃料費以外の単価は前年同期比で3~4%増加と見込んでいます。

(業績の見通し)

・**2023年**も強い需要動向は続いており、**キャパシティ**は2019年より**1%低く**、3月期の**売上高**は2019年比で14~17%増加すると予想しています。

【2022/2019「1-12月期」運送実績】

DAL	4Q2022	4Q2019	FY2022	FY2019
Passenger load factor 旅客搭乗率	85%	86%	84%	86%
Passenger mile yield(cents) イールド	21.57	18.29	20.57	17.79
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	59506	65468	233226	275379
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	50476	56028	195480	237680

【2022/2019年間決算対比】(1-12月)

《デルタ航空》(単位:百万ドル)	4Q2022	4Q2019	FY2022	FY2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	13435	11439	50582	47007
(旅客) Passenger	10889	10245	40218	42277
(貨物) Cargo	248	187	1050	753
(その他) other	2988	1007	9314	3977
営業経費合計 Total Operating Expenses	11965	10040	46921	40389
(燃料等) Fuel and related taxes	2849	2012	11482	8519
(人件費等) Salaries and related costs	3071	3046	11902	11601
(地方路線委託費) Regional carrier expense	504	536	2051	2158
(整備等) Maintenance and outside repairs	508	417	1982	1751
(販売経費) Commissions and other selling expenses	507	542	1891	2211
(委託サービス) Contracted services	920	742	3345	2942
(減価償却) Depreciation and amortization	554	622	2107	2581

(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	570	538	2181	2176
(旅客サービス) pax service	403	325	1453	1312
(利益分配) Profit sharing	272	387	563	1643
(機材リース) Aircraft rent	128	105	508	423
(リストラ費用) Restructuring charges	-118	-	-124	-
(その他) other	489	469	1824	1827
営業利益 Operating Income	1470	1399	3661	6618
(支払利息) interest expense, net	-238	-72	-1029	-301
(営業外費用) Non-operating expense, net	-350	-2	-1747	-420
税引前利益 Income before income taxes	1120	1397	1914	6198
(税) income tax provision	-292	-298	-596	-1431
純利益 Net income	828	1099	1318	4767

(DL 2022 「1-12 月期」 決算の特徴)

- ・ 輸送実績は 2019 年に届かないが、**イールド向上**で収入は近づいている。
- ・ コスト高が続いているが、3 社の中では燃油費の前年比較で影響が少ない。
- ・ 年度よりも第 4 四半期(10-12 月)の利益が改善している。

★**デルタ乗員ストライキ決議** (flightglobal.221101)

★**デルタ好調な第 3 四半期**に過去最高の売上高 (flightglobal.1013)

デルタ航空は、第 3 四半期に 140 億ドル弱の記録的な収益を計上した後、年間の利益について計画を上回っていると報告している。

スカイチームの航空会社の収益実績は、パンデミック前の 2019 年同四半期より 11%高い。

デルタ航空の**四半期収益としては過去最高**を記録した。

デルタ航空グレン・ハウエンシュタイン社長は、次の通り述べている。

企業旅行の改善と国内外での堅調な需要により、**12 月期の収益は 2019 年 12 月期と比較して 5~9%増加すると予想**しています。

航空会社は第 3 四半期に 15 億ドル弱の営業利益を計上し、純利益は 6 億 9500 万ドルとなった。

しかしそれは、2019 年第 3 四半期に同じ指標で出した 21 億ドル、15 億ドルの利益には依然として及ばない。

デルタ航空エド・バスティアン CEO は、次の通り述べている。

消費者の**支出が体験にシフト**し、**法人や国際線の需要が改善**することで、旅行の回復が続いています。

12 月期の売上高の伸びは 2019 年に対して加速し、営業利益率は約 10%になると予想しています。

収益性については年間計画を上回っており、フリー・キャッシュフローはプラスになると予想しています。

2023 年夏までのネットワーク完全復旧に向けて取り組んでおり、これは来年の収益性とキャッシュフローの有意義なステップアップを支えるものです。”

(第 3 四半期 7 - 9 月)

- ・ 売上高：128.4 億ドル (予想：128.3 億ドル)
- 旅客：114.6 億ドル (予想：114 億ドル)
- 貨物：2.4 億ドル (予想：3.2 億ドル)
- ・ 旅客搭乗率：87% (予想：86.2)
- ・ 有効座席マイル (ASM)：630.1 億マイル (予想：633.3 億マイル)
- ・ 有償旅客マイル数 (PRASM)：547.9 億マイル、予想 547.2 億マイル
- ・ 調整後 EBITDA：19.9 億ドル (予想：20.3 億ドル)
- (10 - 12 月・第 4 四半期見通し)
- ・ 売上高：5~9%増 (2019 年同期比)

【EU 系エアライン】.....

★**ユーロコントロール「2022 年は立ち直りの年」回復 2025 年を見込む** (ainonline.230103)

【DeepL 翻訳】

- ・ 夏の**ディレイ**「関係者に**計り知れない課題**を生み出す」

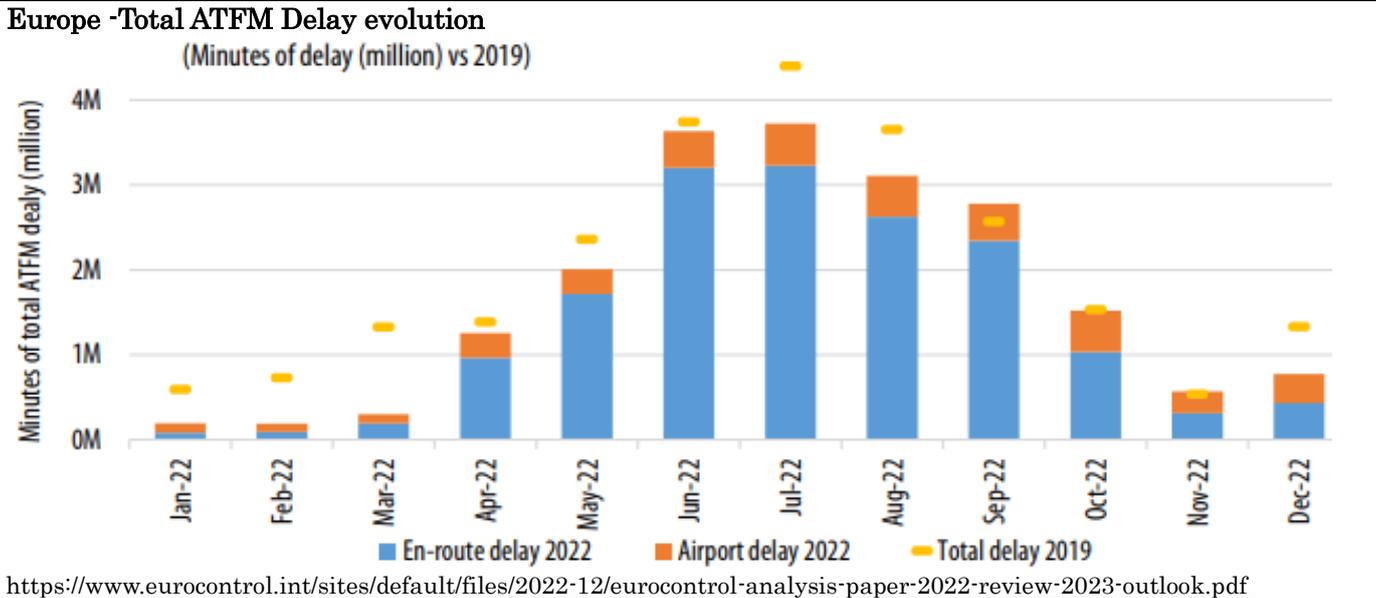
2022 年の欧州の航空交通は、パンデミック前の 70%程度という遅いスタートから、年末にかけて着実に上昇し、合計 930 万便、つまり 2019 年レベルの 83%に達したと、ユーロコントロール(欧州航空航法安全機構)が発表した報告書で述べている。

2023 年も更なる強化を見込み、コロナ流行前の 92 パーセントまで上昇と予測しています。

到着と出発の時間厳守の合計は 72 パーセントと 66 パーセントで、どちらも 2019 年より約 6~7 パーセントポイント悪化し、夏のピーク時の交通量の合計はコビット前レベルの 40~50 パーセントに過ぎなかった。

また、ネットワーク全体の接続性が事実上すべての国のフライトレベルに大きく遅れをとっており、パンデ

ミック前のフライトレベルへの復帰という課題が浮き彫りになっていると述べています。経済成長の低迷、インフレ圧力、ウクライナ戦争の即時解決を考慮した「基本シナリオ」予測では、2022年6月の予測より1年遅い2025年に業界が完全に回復すると予想しています。そのような圧力が2023年には過去10年間で最も困難な年を作り出すと予想していると述べ、夏の遅れは、ウクライナ戦争に関わる領空問題、域内の余剰機材、労働運動の可能性、システム変更、アジア市場の段階的な再開を考えると、「すべての関係者にとって計り知れない課題を生み出す」と付け加えました。



★欧州の航空会社はどこまで回復したのか (flightglobal. 221228)

【DeepL 翻訳】

欧州の航空会社が昨年中にCOVID-19の危機から回復し続けた経過と、2023年にどの程度まで回復しなければならないかを紹介する。

COVID-19変種であるオミクロン株、ウクライナ戦争、人員不足が回復をさらに後退させたため、この年のスタートはつまづきましたが、2022年はヨーロッパの航空会社にとって明るい1年となりました。

欧州の国境が広く再開されたことで、ほぼすべての航空会社が夏場の利益を計上した。

欧州のリゾート地へのフライトや大西洋横断便は特に好調であった。

この地域のいくつかの主要な経済の予後がますます暗くなり、ウクライナ紛争の終結の兆しがないにもかかわらず、特筆すべきことに、強い需要は年末になっても衰える気配を見せないでいる。

この明るい回復は、IATAが12月の見通しで、欧州の航空会社が今年、純損失を合わせて30億ドルまで削減し、2023年には再び黒字になると予測していることを意味している。

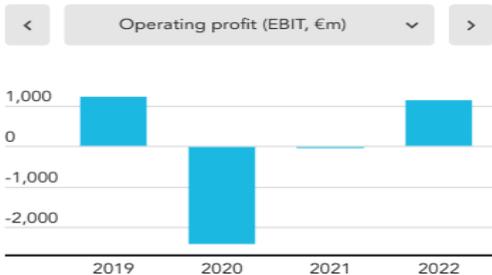
欧州の大手航空会社のほとんどは、今年、少なくとも営業レベル、または例外処理前の利益を報告するとしている。

この地域の航空会社は輸送能力を回復させ、ライアンエアー、トルコ航空、ウィズ・エアを含むいくつかの航空会社はすでに危機以前の運航状況を大幅に上回っているが、ヨーロッパの航空会社全体としては、まだ輸送能力を完全に回復させるまでには至っていない。

特にネットワークキャリアは、一部の市場における国境規制の解除と、ロシア領空閉鎖によるこれらの路線の運航可能性への影響の両方から、アジア太平洋地域のキャパシティが引き続きゆっくりと戻ってくることに影響を受けています。

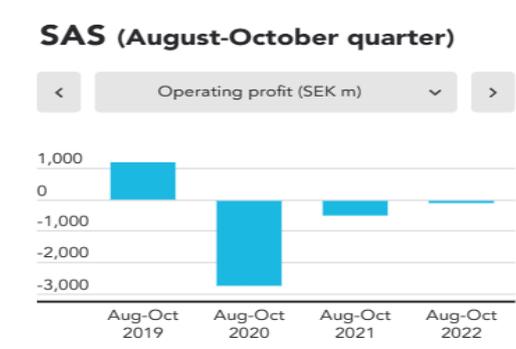
このことは、IATAが欧州の航空会社のキャパシティは今年2019年比で16%減少するだけでなく、2023年も10%減少すると推定していることに関係しています。

Lufthansa Group



Norwegian





《ルフトハンザ》 LH

★欧州の航空会社はどこまで回復したのか (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(ルフトハンザ・グループ) オーストリア航空・ブリュッセル航空・ユーロウイングス・ルフトハンザドイツ航空・スイス航空

・2022年にどれだけ改善されたのか

12月中旬、同グループは、年末の好調を受け、通期の営業利益予想を10億ユーロ超から約15億ユーロに再び上方修正し、回復の規模を明らかにした。

これは、9月にドイツの航空会社でストライキが発生し、経営が混乱したことを考慮したのですが、その後、同グループは労使関係を緩和するために一連の労働契約を締結しています。

第3四半期のグループ全体の輸送能力は、危機以前の水準から22%減少しており、アジア太平洋路線では2019年の輸送能力の半分以下にとどまっています。

第3四半期はグループ内の全航空会社が黒字となったが、スイス航空は最も収益性が高く、オーストリア航空の小幅な利益とともに、9ヵ月後に旅客部門で唯一黒字となった。

ルフトハンザはこの力強い財務回復により、COVID危機の際に供与されたドイツの国家補助金を返済することができ、ドイツ政府は支援策の一環としてルフトハンザの株式を売却することになった。

ルフトハンザは8月末にB787-9型32機のうちの1機を受領した。

ボーイング社のドリームライナー納入が停滞するなか、ヨーロッパの顧客には1年ぶりの納入となった。

オーストリア航空も最初のA320neoを受領し、スイスインターナショナルエアラインズは2025年からA340-300をA350に置き換える計画を立て、ルフトハンザはボーイングの新しい貨物機777-8の導入に合意しています。

・2023年その先にあるもの

ルフトハンザでは、パンデミック後にルフトハンザの歴史に幕を下ろしたかのように見えたA380を少なくとも3機復活させる予定など、需要の強さが際立っています。

しかし、これは航空機プログラムの遅れや、航空機の納入やMRO用のスペアパーツに影響を及ぼすより広範囲なサプライチェーンの問題など、キャパシティに関する課題を反映したものであります。

787計画の遅れに加え、ルフトハンザはボーイング社の777-9ツインジェット機の顧客でもあり、その納入は2023年から約2年遅れることになりました。

ルフトハンザは、イタリアITAの株式を争う2つのコンソーシアム(共同事業体)のうちの1つに参加しており、コンソーシアム・パートナーのMSCが撤退した後も、イタリア政府との交渉を続けていると報じられている。

しかし、これまでの紆余曲折を考えると、ルフトハンザがイタリア政府との交渉に参加する可能性はほとんどない。

★ルフトハンザ・グループ通期利益予想を上方修正 (flightglobal.221213)

・好調 2022 年末

ルフトハンザ・グループは、2022 年の最終月が予想を上回ったため、通年の**営業利益予想を 15 億ユーロ（16 億ドル）程度に引き上げた。**

10 月下旬の第 3 四半期決算発表時には、通期の営業利益（調整後 EBIT）を「10 億ユーロ以上」と予想していたが、12 月 13 日に、10 月と 11 月の収益が予想を上回り、**今後数カ月の予約状況も「プラスのトレンド」**が続いていると発表した。

ルフトハンザでは、航空旅行に対する強い需要の中で、旅客の平均**イールド**が危機以前の水準を「**はるかに上回る状態を維持**している」ことを指摘しています。

さらに、ルフトハンザ **カーゴ**とルフトハンザ **テクニク**の通年業績は**過去最高**を記録する見込みです。

ルフトハンザは 2023 年 3 月 3 日に通期決算を発表する予定です。

同グループの第 3 四半期決算発表の際、最高経営責任者カーステン・シュポア氏は、「**今後数年間、航空業界のキャパシティ増加を抑制する要因があり、需要に供給が追いつかない中でイールドの向上を支える**」との考えを示しました。

★ルフトハンザ**客乗組合と賃金協定を締結**(flightglobal.1101)

★ルフトハンザ・グループ**第 3 四半期「利益 10 億ユーロ超え」好調な前倒し需要** (flightglobal.1027)

ルフトハンザ・グループは、航空業界とより広い範囲の経済が直面する経済的、地政学的な逆風にもかかわらず、「今後数カ月間」、**旺盛な航空旅行需要が続くと予想**している。

10 月 27 日に発表した**第 3 四半期の営業利益は 11 億ユーロ（約 1,100 億円）**で、同グループは、**高い平均イールド**に助けられ、季節的に弱い第 4 四半期も**好業績が続くと予想**しています。

「ルフトハンザ・グループは、経済的にパンデミックを脱し、**将来を楽観視**しています」とグループ CEO のカーステン・シュポア氏は言います。

結局のところ、旅行に対する欲求、つまり航空旅行に対する需要は衰えることなく続いているのです。

7-9 月期の営業利益には、7000 万ユーロのストライキによる影響と、2 億 3900 万ユーロにのぼる「**航空交通における不正のためのコスト**」が含まれていると、同グループは発表している。

これは、COVID の影響を受けた 2021 年第 3 四半期の 52 億ユーロから、**ほぼ倍増の 101 億ユーロの売上高**になった中でのことだ。

同グループは、**2021 年第 3 四半期に 7200 万ユーロの損失**を計上した後、同四半期に 8 億 900 万ユーロの純利益に振れた。

ルフトハンザ、スイス航空、オーストリア航空、ブリュッセル航空、ユーロウィングスなどの航空会社をカバーする同グループの航空会社部門は、2021 年第 3 四半期に 1 億 9300 万ユーロの損失を計上していたが、7 億 900 万ユーロの営業利益に盛り返した。

イールドは、特に大陸間市場と大西洋横断が牽引し、平均して 2019 年より 23%高かったと、同グループは述べています。平均座席**搭乗率は 86%**で、2019 年の 78%というキャパシティではあるものの、コビド前の水準に戻った。

利用可能座席キロ当たりのコストは、**燃料価格**の高騰やグループの業務拡大に伴う**人件費**の上昇を背景に、2019 年比で 10%近く上昇し 5.6 セントとなりましたが、利用可能座席キロ当たりの売上高は、同 16%増とその上昇を上回る 9.3 セントに達しました。

オーストリア航空とブリュッセル航空は、「需要の大幅な増加、良好な流動性の発展、ルフトハンザ・グループの財政支援により、政府安定化基金の残高（それぞれ 2 億 1000 万ユーロ、2 億 9000 万ユーロ）を年内に返済する見込みとなりました。

一方、ルフトハンザ **カーゴ**は、キャパシティが依然として 2019 年の水準を大幅に下回っているにもかかわらず、当四半期に 3 億 3,100 万ユーロの営業利益を計上し、今年も記録的な収益性を達成する勢いを維持しています。

ルフトハンザ **テクニク**の業績も記録的で、四半期に 1 億 7700 万ユーロの営業利益を計上し、「**インフレコストを料金に転嫁することに成功した**」と記しています。

グループ最高財務責任者レムコ・スチーベンベルゲン氏は次のように述べています。

健全なバランスシートは、特に経済的に困難な時期に収益性の高い成長を実現するための基礎となります。

我々はすでに負債の削減において非常に良い進捗を遂げており、強力なキャッシュフローのおかげで、今後数四半期における借り換えの必要性は低いままである。

規律ある生産能力管理、歩留まり重視の姿勢、厳格な支出管理により、**インフレに起因するコスト上昇を十分に補うことができる**と確信しています。

この好業績を受け、同グループは**通期の業績予想を 10 億ユーロ超の営業利益に上方修正**しました。

第 4 四半期には、航空部門が 2019 年レベルの **80%**を稼働すると見込んでいる。

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

（今後の見通し）

ルフトハンザ・グループは、今後数ヶ月間、航空**需要は堅調に推移**し、平均**イールドも高水準で推移**すると

予想しています。旅客航空会社は、第4四半期に2019年のキャパシティの約80%を提供する予定です。グループは、例年の季節的なビジネスの減速にもかかわらず、第4四半期に営業利益を達成することを見込んでいます。

2022年度には、ロジスティクス部門の業績は前年の記録的な水準を上回り、ルフトハンザ テクニックの利益は2021年度を上回り、過去最高の業績を達成する見込みです。

また、旅客航空部門も前年度より大幅に業績を向上させます。

これらの好材料を踏まえ、ルフトハンザ・グループはグループ全体の収益見通しを上方修正します。

現在、グループは2022年の調整後 EBIT が10億ユーロを超えると予想しています。

さらに、ルフトハンザ グループでは2022年に20億ユーロを超える調整後フリー・キャッシュフローを生み出すと予想しています。

純資本支出は、従来の計画通り約25億ユーロとなる見込みです。

2024年の中期目標である EBIT マージン8%以上、利益率10%以上に向けて順調に推移しています。

【LH 2022/2021 「1-9 月期、7-9 月期」 運送実績】

Lufthansa Group	2022/1-9	2021	2022/7-9	2021
Passengers carried(thousands) 乗客数	75722	29664	33430	19623
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	193307	94073	77690	49883
Revenue seat-kilometres(millions) 有償座席キロ	152868	55967	66927	34341

【2022/2021 「1-9 月期」 決算対比】 注：1ユーロ 145.08 円(2022.11.18)

LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ)	2022/1-9	2021	2022/7-9	2021
Total revenue 総収入	23893	10978	10068	5207
Of which traffic revenue うち航空運送収入	18891	7550	8230	3913
Total operating expenses 営業費用	24593	13685	9629	5415
Staff costs スタッフコスト	5894	4200		
Depreciation 減価償却	1702	1684		
Fuel 燃油費	5613	1444		
Profit before income tax 税前営業利益	744	-2318		
Net profit(loss) 純損益	484	-1877		
EBIT(支払金利前税引前利益)	826	-2123	1126	-9
Adjusted EBITDA (減価償却前営業利益)	2636	60	1706	810

注：EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization)

利払い前・税引き前・減価償却前利益 (金利と税および固定資産の償却費を差し引く前の利益)

《資産》

Lufthansa Group 1-9 月期	2022/1-9	2021	2022/7-9	2021
Total Assets 総資産	47559	41903		
Operating cash flow 営業キャッシュフロー	5328	513	887	466
Capital expenditures (gross) 設備投資 (総額)	1816	967	448	355
Adjusted free cash flow 調整後フリーキャッシュフロー	3312	-528	410	43
Adjusted EBIT-margin(%) 調整後 EBIT マージン (%)	3.9	-14.8	11.2	4.8
Employees as of 30.09. 9/30 現在の従業員	107970	106684		

〈LH 2022 「1-9 月期」 決算の特徴〉

- ・前年から一転して黒字化した。
- ・旺盛な航空旅行需要が続くとしている

★ルフトハンザ 2023 年「再就航 A380 型 3 機」さらなる増機も (flightglobal.1027)

★フラポートとルフトハンザ合弁会社設立 (ウイングデイリー.1025)

★ルフトハンザ・グループ「通期利益予想を10億ユーロ超に上方修正」 (flightglobal.1018)

★ルフトハンザ「座席刷新」3万席 (traicy.1015)

《IAG/BA》

★欧州の航空会社はどこまで回復したのか (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(IAG) エアリンガス・BA・イベリア・ブエリング

- ・2022年にどれだけ改善されたのでしょうか

イベリア航空は、2021年第3四半期にIAGの中で初めて黒字化し、オミクロンの影響を受けた2022年第1四半期を除いて、黒字を維持しています。

営業利益は第3四半期で2億4600万ユーロとなった。

同四半期のキャパシティは、パンデミック前の水準にまだ16%足りないにもかかわらず、収益はすでに2019

年を3%上回りました。

大西洋横断便の好調により、エアリングスとブリティッシュ・エアウェイズの両社は、第2四半期に危機以来初めて黒字に転換した。

実際、ブリティッシュ・エアウェイズは第3四半期に4億1100万ユーロの営業利益を上げ、絶対額でIAG航空会社の中で最も収益性の高い航空会社として危機以前の地位に戻りました。

しかし、キャパシティは、第4四半期に80%まで上昇したものの、まだ大流行前の4分の3程度にとどまっており、第3四半期の収益は2019年に比べて7%不足しました。

エアリングスは、第3四半期に2019年キャパシティの90%以内までに迫り、第4四半期には完全に回復したキャパシティに移行していました。

大西洋横断便は、マンチェスターから初の大西洋横断便を運航するなど、同航空グループの回復の中心的な役割を果たしました。

ブエリングは、IAGの航空会社として初めて、COVID前年のキャパシティと利益の両方のレベルを上回ることができました。

スペインの航空会社の第3四半期の営業利益は2億5900万ユーロで、2019年の同時期より2900万ユーロ多かったです。

第4四半期には2019年より15%多いキャパシティで運航していた。

注目すべきは、同航空がパリ・オルリー空港とロンドン・ガトウィック空港での地位を強化したことで、COVID危機の際にエールフランスに与えられたフランス国家支援に関連する一部利権として解放された空港スロットを手に入れた。

IAGは、通年で約11億ユーロのグループ営業利益（例外処理前）を見込んでいます。

また、B737Maxの発注も確定しました。

この機種は、2019年のパリ航空ショーで暫定的に発注されましたが、同機種はまだ地上で待機中です。

Max 8と10を合わせ50機を確定発注し、さらに100機をオプションで購入した。

・2023年に待ち受けているもの

アジアはBAにとって依然として空白地域であり、航空会社のキャパシティがパンデミック前の水準に完全に回復するのはまだ先であることを意味します。

IAGの主要航空会社の中で唯一、その時点までにキャパシティが完全に回復していないのです。

IAGの主要ハブ空港であるヒースロー空港で昨年夏に実施された出国制限のようなことが繰り返されないよう願うだろう。

最高経営責任者ショーン・ドイル氏は、ロンドン・ガトウィック空港の短距離路線を刷新し、低価格のBAユーロフライヤーを新たに設立して3月に再開したことを受け、同空港を拡大する意向も示しています。

一方、エアリングスとイベリア航空は、2023年の第1四半期に2019年よりも5%増のキャパシティで運航することになっており、ブエリングはパンデミック前のレベルよりも20%増のキャパシティとなります。

また、エアリングスは来夏、A321LRを使用してダブリンからクリーブランドへの初就航を開始する予定です。

更に、コネチカット州のハートフォードへのフライトも復活させ、ミネアポリスを除くすべての米国路線が復活することになります。

IAGは、マドリッドからの運航を強化する目的で、エア・ヨーロッパを継続的に追いかけ、2022年に同社の20%の株式を取得する取引に合意し、一歩前進した。

最高経営責任者ルイス・ガレゴ氏は、完全買収の可能性を視野に入れ続けているが、2023年に何かが完了するかどうかはまだ分からない。

エア・ヨーロッパは、親会社であるグローバリアと新たな契約を締結し、前回の合併を断念させた競争問題に取り組まなければならない。

★好調 IAG 第3四半期(flightglobal.1028)

・通期営業利益11億ユーロに

ヨーロッパの航空会社グループであるIAGは、すべての航空会社が黒字となった好調な第3四半期を確認した後、**通年で11億ユーロ（11億ドル）の例外前営業利益を計上する見込み**であると発表した。

IAGは10月13日のトレーディングアップデートで、2022年9月30日までの3カ月間で12億ユーロの営業利益（例外扱いを除く）を計上した。

2021年第3四半期の4億5200万ユーロの営業損失と比較すると、その差は歴然としている。

同グループは当期純利益8億5300万ユーロを計上し、2019年第3四半期の5億7400万ユーロの赤字から一転した。

これは、**第3四半期の売上高が73億ユーロと3倍近く増加**し、2019年のパンデミック前の同時期と同レベルになったことで達成されたものです。

グループ旅客収入が64億ユーロと大幅に改善し、**キャパシティが2019年レベルの約81%に回復**したことが要因です。

IAGのCEOであるLuis Gallego氏は、次の通り述べている。

「すべての航空会社が大幅な黒字を達成し、キャパシティとロードファクターが回復する一方で、強い旅客需要が続いています。

特にレジャー需要は健全で、**レジャー収入は大流行前の水準に回復**しています。**ビジネス出張も着実に回復**を続けています。

ブリティッシュ・エアウェイズは4億1100万ユーロの営業利益を上げ、IAG航空会社の中で最も収益性の高い航空会社となった。

次いでスペインのローコスト航空会社ブエリングの2億5900万ユーロ、イベリア航空の2億4600万ユーロ、アイルランドのフラッグ・キャリアのエアリングスは1億3900万ユーロの利益となった。

前年同期に黒字だったのはイベリア航空のみで、ブエリングは収支均衡、エアリングスとBAはともに赤字だった。

IAGは、**第4四半期にグループのキャパシティを2019年レベルの約87%に引き上げ**、**2023年の第1四半期にはパンデミック前の約95%の水準になると予想**し、立て直しを図る計画です。

ガレゴ氏は、次の通り述べている。

需要は引き続き堅調ですが、経済見通しの不確実性と家計への圧力が続いていることを意識しています。

このような背景のもと、当社は需要に対応した事業展開、収益性とキャッシュフローの再構築によるバランスシートの強化、高い流動性の活用に注力しています。

《第3四半期 IAG 航空会社別「売上高・利益」2019年比》単位：ユーロ

航空会社：売上高（対2019年増減）：営業利益（対2019年増減）

- ・ **BA**：35億5700万（マイナス7%）：4億1100万ユーロ（マイナス2億2300万）
- ・ **イベリア**：16億3500万（**プラス3%**）：2億4600万（マイナス2700万）
- ・ **ブエリング**：10億1600万（**プラス15%**）：2億5900万（**プラス2900万**）
- ・ **エアリングス**：6億6100万（マイナス4%）：1億3900万（マイナス3000万）

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

（見通し）

現在の燃料価格と為替レートでは、IAGは2022年の営業利益を約11億ユーロと見込んでいます。

営業活動による**キャッシュフローは、通年で大幅なプラスとなる見込み**です。

これは、COVID-19に関連する更なる後退や地政学的発展による重大な影響がないことを前提としています。

負債は、季節的な予約パターンと第4四半期の航空機納入に伴う資本支出に関連し、**年末までに増加**すると予想されます。

ASK(有効座席キロ)で測定した2022年**第4四半期のキャパシティは2019年の約87%**となり、2022年**通年のキャパシティは2019年レベルの約78%**になると予想されます。

2023年第1四半期のキャパシティは、2019年比で約95%となる見込みです。

★**ブエリング**がIAGの**供給量首位**で利益回復へ (flightglobal.1028)

★**IAG「737MAX最大150機発注」A320neoも追加37機** (aviationwire.1027)

【IAG 2022/2021「1-9月期」運送実績】

IAG グループ	2022	2021
Passenger numbers (thousands) 乗客数	69504	23555
Available seat-kilometres (million) 有効座席キロ	192544	74123
Revenue pax-kilometres (million) 有償人キロ	156624	44464

【2022/2021「1-9月期」決算対比】(IAGグループ決算)

《IAG》(単位：百万ユーロ)	2022	2021
Total Revenue 営業収入	16680	4921
Passenger revenue 旅客収入	14020	3140
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	15910	7408
Employee costs 従業員コスト	3417	2099
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	1531	1384
Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費	4400	1049
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1507	702
Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費	1391	598
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2143	788
Selling costs 販売経費	671	280
Currency differences 為替	180	-32
Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト	670	540

OPERATING PROFIT 営業利益	770	-2487
PROFIT AFTER TAX for the period 税引後利益	199	-2622

<IAG 2022 「1-9 月期」 決算の特徴>

- ・黒字化した^が、なお 2019 年実績には届いていない。
- ・LCC 部門が先行している。

《エールフランス KLM》 AirFrance-KLM

★欧州の航空会社はどこまで回復したのか (flightglobal. 221228)

【DeepL 翻訳】

(エールフランス-KLM)

- ・2022 年の状況はどの程度改善されたのでしょうか。

エールフランス-KLM は、KLM のアムステルダム・スキポール空港のオペレーション上の課題が継続しているにもかかわらず、第 3 四半期の業績が好調だったことから、通年の営業利益は 9 億ユーロとなる見通しです。第 3 四半期のグループ売上高は 80 億ユーロを超え、キャパシティはパンデミック前の 89% で、危機前水準を上回りました。

エールフランスの利益は、一般的に KLM オランダ航空より遅れているが、第 3 四半期にはエールフランスが利益を上回った。

KLM オランダ航空は、夏にスキポール空港の遅延やキャンセルで大きな打撃を受け、出発制限を実施する必要がありました。

KLM オランダ航空は黒字化したことで、COVID への対応としてフランス政府およびオランダ政府が供与した国家補助金の一部を繰り上げ返済する措置をとりました。

一方、欧州の企業統合の動きにも関心を持ち続けています。

イタリア ITA 航空の買収では、プライベート・エクイティ企業のサータレスと戦略的パートナーになったが、独占的な交渉は 10 月に終了し、取引は成立しなかった。

また、TAP 航空ポルトガルの民営化が開始されれば、それに参加する意向を示している。

- ・2023 年に待ち受けるもの

グループのキャパシティは、第 1 四半期に危機以前のレベルの 90% に戻る見込みです。

トランサヴィアは 2019 年よりも約 40% 増のキャパシティで運航することになるが、アジアネットワークに影響を与える制限の継続とスキポール空港の制限により、グループ全体のキャパシティに影響を与えている。

同空港の出発上限は 3 月末まで継続されるようです。

オランダ政府は、騒音問題やその他の環境問題への懸念を背景に、同空港からの年間発着制限を恒久的に 12% 削減する提案をまとめ、エールフランス-KLM はこの提案に異議を唱えると宣言しているため、来夏のスキポール空港立ち上げの課題が克服されても、さらなるキャパシティの課題が存在する。

★エールフランス-KLM 更なる国家支援返済に 3 億ユーロ公募へ (flightglobal. 1116)

★エールフランス-KLM 国家融資 10 億ユーロ早期返済 (flightglobal. 1108)

★エールフランス-KLM 「第 3 四半期」 (flightglobal. 1028)

- ・スキポール空港の課題にも関わらず営業利益 10 億ユーロ突破

エールフランス-KLM は、2022 年第 3 四半期の 10 億 2000 万ユーロの営業利益を報告し、冬の需要見通しについて自信を示した。

注目すべきは、7-9 月期の営業成績と 81 億ユーロのグループ売上高が 2019 年の水準を上回ったことで、KLM のスキポール空港ハブで注目された運用上の課題にもかかわらず、10 月 28 日に発表したものだ。

「エールフランス-KLM は、堅実な準備とキャパシティに対する機敏なアプローチのおかげで、今期の強い旅行需要を最大限に活用することができました」と、グループ CEO ベン・スミス氏は述べています。

一部の主要空港では依然として不満足な状況ですが、今年初めに勃発した運営上の問題から大幅に改善されました。

燃料費とインフレの上昇にもかかわらず、グループは堅調な営業成績を収め、冬期における生産能力のさらなる増強に引き続き自信を持っています。

事業部門別では、エールフランスが 5 億 7000 万ユーロ、KLM が 4 億 4300 万ユーロ、トランサヴィアが 1 億 2300 万ユーロ、メンテナンス事業が 4600 万ユーロの営業利益を計上しました。

エールフランス-KLM は 4 億 6000 万ユーロの純利益を計上し、ロードファクター 88% で 2019 年の生産能力の 89% を稼働させたが、後者の指標は危機以前の水準から 2% ポイント低下している。

イールドは 2019 年比でプレミアムキャビン 18% 上昇、エコノミーで 22% 上昇し、特に燃料費の上昇を克服するのに貢献しました。

貨物事業では、第 3 四半期のキャパシティは 2019 年レベルを 7% 下回ったものの、「例外的なイールド・パフォーマンス」により、収益は 61% 増加しました。

・通年で9億ユーロ以上の営業利益計上の見込み

現在エールフランス-KLMは、通年で9億ユーロ以上の営業利益を計上する見込みです。

冬期は2019年レベルを上回る利回りが続くと見込んでおり、2023年にはCOVID前の90%程度のキャパシティで運航する計画です。

【AF/KLM 2022/2021「7-9月期、1-9月期」運送実績】

AF/KLM グループ	2022/7-9	2021	2022/1-9	2021
Passagers (thousands) 旅客数	25002	16940	62328	28788
Traffic RPK (m) 輸送量	70645	41378	175145	73262
Capacity ASK (m) 輸送力	79937	61924	210129	136178

【AF/KLM 2021/2020/2019年9月期決算対比】

Income Statement 会計報告(百万ユーロ)	2022/7-9	2021	2022/1-9	2021
Revenues 総収入	8112	4567	19264	9477
Net cost 経費	6559	3990	16593	9987
Aircraft fuel 航空機燃料	2325	828	5184	1811
Chartering costs 航空機賃貸料	92	85	285	232
Landing fees and en route charges 公租公課	488	374	1271	835
Catering ケイタリング	206	124	525	250
Handling and other cost ハンドリング	468	307	1189	710
Aircraft maintenance costs 整備費	524	389	1643	1181
Commercial and distribution costs 販売経費	257	124	641	255
Other external costs 他の外部費用	375	292	1077	839
Salaries and related costs 人件費	1897	1408	5239	3813
taxes 税金	38	30	118	100
Other income and expenses 他の収支	235	188	737	467
EBITDA	1677	794	2829	-82
Amortization, depreciation and provisions 減価償却費	653	664	1769	1722
Income from current operations 営業利益	1024	130	1060	-1804
Net income of the period 当期純利益	466	-192	240	-3167

〈AF-KLM 2022「1-9月期」決算の特徴〉

- ・7-9月期も1-9月期も**当期利益**を計上した。
- ・特に**AFの実績**が大きい。

(百万ユーロ)	AF 2022/7-9	KLM 2022/7-9	AF 2022/1-9	KLM 2022/1-9
Revenue	5001	3236	11744	7921
EBITDA	1007	688	1429	1417
Operating Result	570	443	340	708

・注：EBITDA 利払い前・税引き前・減価償却前利益

★営業利益「5四半期連続」KLM オランダ航空 (traicy.1104)

- ・コスト増にも直面

KLM オランダ航空は、2022年第3四半期(7月~9月)に、4億4,300万ユーロの営業利益を計上した。売上高は32億3,600万ユーロだった。トランサヴィア航空を合わせた利用者数は950万人だった。貨物収入も好調だった。**営業利益の計上は5四半期連続**。

KLM オランダ航空や空港会社の従業員不足や部品のサプライチェーンの問題により、運航便数の制限を受けた。**供給量は2019年同期の約8割**だったものの、**収益は同水準**にまで増加した。

コスト面でも、原油価格の高騰やインフレ、サプライチェーンの不足、運航便数の調整によって影響を受けた乗客に対する補償などによる影響を受けた。

スキポール空港でのセキュリティ問題が4月から9月まで続いたため、直接的なコストだけで7,000万ユーロの損失が発生した。

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

(見直し)

第3四半期において、エールフランス航空とKLM オランダ航空は、ネットワーク旅客便の**キャパシティ**をガイドランス上限値である**85%**を維持し、グループとして**計画通りの業績**を達成することができました。

パリでの混乱はあったものの、**フランスでの事業は他のヨーロッパ諸国よりも堅調**で、一方**スキポール空港**は労働市場逼迫という状況の中、**KLM オランダ航空にキャパシティ制限**を課しています。

第3四半期については、これらの混乱により、2019年同四半期と比較して**6,000万ユーロの追加補償費用**が

発生しました。

(キャパシティ)

エールフランス-KLM は、回復基調が続くと確信しており、ネットワークの旅客輸送能力 ASK(有効座席キロ)を以下のように見込んでいます。(全指数は 2019 年の各期間と比較)

- ・ 2022 年第 4 四半期は約 85%
- ・ 2022 年通年で 80%前後
- ・ 2023 年第 1 四半期 90%前後

トランサヴィアのキャパシティは成長を続けており、有効座席キロは 2019 年と比較して通年で約 115、2022 年第 4 四半期と 2023 年第 1 四半期の両方で約 140 のインデックスになると予想されます。

(イールド)

冬期シーズンは、キャパシティに見合った堅調な需要により、引き続きイールド環境は健全であり、2019 年を上回る水準となる見込みです。

(予想される営業成績)

2022 年 10 月 21 日時点のフォワード燃料カーブに基づき、現在想定される状況下で、2022 年通年で 9 億ユーロを超えます。

(キャッシュ)

2022 年 9 月 30 日現在、当グループは 123 億ユーロの潤沢な流動性とクレジットライン(与信限度額)を有しています。

2022 年通年の純設備投資額は約 23 億ユーロと推定され、その内訳は航空機・車両関連が 80%、IT・地上関連が 20%です。

【中国・東南アジア系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・

★アジア太平洋地域どの程度回復しているのか？ (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

アジア太平洋地域の航空会社は、昨年中に COVID-19 危機からの回復を遂げ、2023 年にはどの程度まで回復することができるのか、航空会社別に解説しています。

アジア太平洋地域の国境がゆっくりとしか再開されないまま始まった 1 年は、パンデミックによって最も管理されていた市場の一部さえも再開される動きで幕を閉じました。

アジア太平洋地域の航空会社は、パンデミックの期間中、国内市場と需要の高い貨物輸送にほぼ全面的に依存していましたが、年が明けると市場の再開に自信を持ち始め、国際線の旅客輸送が業績向上に貢献し始めました。

年末にかけては、10 月に北アジアの主要市場が再開され、環境はさらに改善しました。12 月には香港の渡航制限がさらに緩和されました。

しかし、この地域の最大の市場である中国は、最近までゼロ・コビット政策に固執していたため、事実上、海外旅行に対して全面的に閉鎖的な状態となっていました。

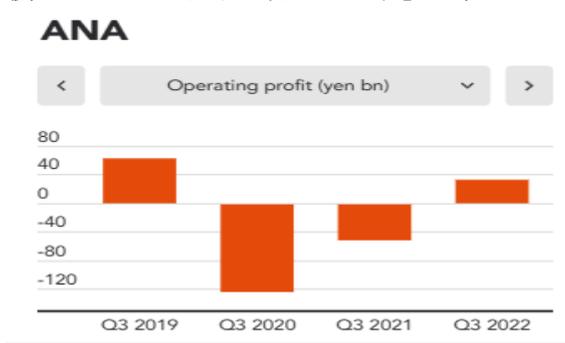
その結果、IATA のデータによると、アジア太平洋地域の航空会社のキャパシティは今年も 2019 年の半分程度にとどまり、12 月初旬の見通しでは、2023 年にはパンデミック前の最高値から 25%減少する可能性が高いと予測している。

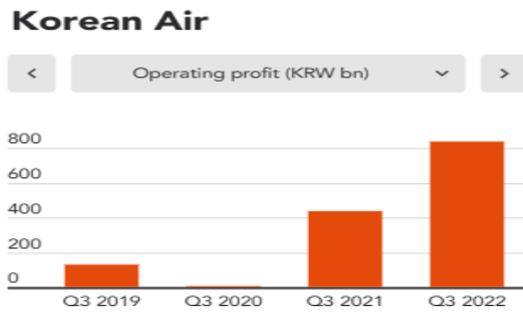
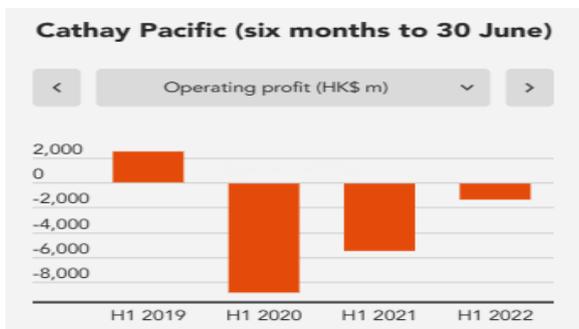
これは、中国が旅行制限をどれだけ早く緩和するかという「保守的な見方」に基づくものである。

中国政府は、12 月上旬にゼロ・コビット政策を放棄した後、2023 年 1 月 8 日から到着旅客の検疫(隔離)要件とその他の航空会社の制限を取り下げ、さらなる大きな一歩を踏み出しました。

第 3 四半期の業績改善と好調な貨物実績にもかかわらず、今年の純損失が他のどの地域よりも多く、合計で 100 億ドルに上るこの地域の航空会社にとって、中国市場の早期再開は歓迎すべきことでしょう。

「アジア太平洋地域は、中国のゼロ・コビット政策が旅行に与える影響によって決定的に抑制されており、この地域の損失は、国内および国際市場の両方でこの政策の完全な影響に直面している中国の航空会社の業績によって大きく左右されます」と、IATA は述べています。





★アジア太平洋地域「急回復に備えを」 IATA (ウイングデイリー. 221115)

《キャセイパシフィック》CX

★キャセイ 通期純損失が急拡大と予想「2023年の見通しは楽しみに」 (flightglobal. 230120)

★キャセイ「中国本土へ大幅増便」計画 (flightglobal. 230106)

★アジア太平洋地域どの程度回復しているのか? (flightglobal. 221228)

【DeepL 翻訳】

(キャセイパシフィック)

・2022年にどの程度改善されたのか

キャセイパシフィック航空は、旅客輸送量を増加させる勢いで今年を締めくくったが、パンデミック中に課せられた旅行制限の中で香港の航空会社が直面している課題は、11月に運んだ52万7000人の乗客が、依然として2019年の対応月に比べて80%減少していることから明らかである。

それでも、香港のCovid渡航制限がさらに緩和されたこともあり、航空会社の勢いは続いていると見ています。

キャセイパシフィック航空は、今年末には、大流行前のおよそ3分の1のキャパシティになると予想しています。

当然のことながら、旅行制限の背景を考えると、キャセイはすでに2022年にも「大幅な損失」が発生すると警告しています。

ただし、下半期はキャッシュ・プラスになると予想しています。

・2023年には何が待ち受けているのでしょうか?

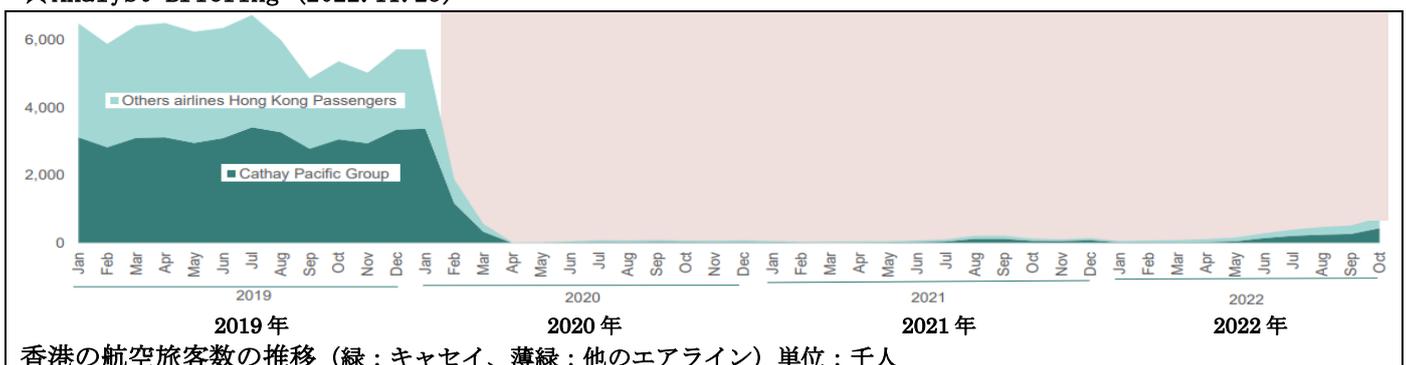
チーフ・コマーシャル・オフィサーのロナルド・ラム氏は、オーガスタス・タン氏が退任した後の1月にワンワールド・アライアンス加盟航空会社の指揮を執り、キャセイの業績回復に取り組むことになります。

国境規制のさらなる緩和は、2023年末までに2019年の70%の水準までキャパシティを回復させるというキャセイの努力を支えるはずで。

それは、2024年末にパンデミック前のキャパシティを回復するための足がかりとなる。

また、Lam氏は、成長への回帰を目指し、新たな中距離路線および貨物機の発注の可能性を提起しています。

★Analyst Briefing (2022. 11. 25)



Improving sentiment is driving recovery for our Travel business

(旅客)	2022/10	2021/10	前年比(%)
有効旅客キロ ASK(百万)	12273	10191	+20.4
有償旅客キロ RPK(百万)	8443	3163	+167.8
乗客数 PAX(千人)	1476	555	+165.9

Strong Cargo performance year to date, but demand has softened since June

(貨物)	2022/10	2021/10	前年比(%)
有効トンキロ AFTK(百万)	6296	8064	-21.9
有償トンキロ RFTK(百万)	4509	6526	-30.9
輸送量(千トン)	945	1063	-11.1

Passenger outlook

End of year target	% of pre-pandemic capacity
2022	33%
2023	70%
2024	100%

★キャセイ「環境改善も 2022 年は大幅な赤字に」(flightglobal.1118)

キャセイパシフィック航空グループは、年末にかけキャッシュがプラスになり、回復が順調に進んでいるにもかかわらず、2022 年の通年では「かなりの」損失を計上する見込みである。

グループ最高顧客・商業責任者のロナルド・ラム氏は、香港のハブ空港が徐々に旅行再開するのに伴い、2022 年下半期の収益に「著しい改善」を見込んでいる一方で、関連会社の業績には「大幅な損失が含まれる」と述べている。

「その結果、航空会社、子会社、関連会社を含むグループの 2022 年通年では大幅な損失が予想されます」と、キャセイの 10 月の交通業績発表時のコメントで述べています。

航空会社グループは、今年上半期に 13 億香港ドル (1 億 6600 万ドル) の営業損失を計上した。

2021 年には、営業レベルで 14 億香港ドルの赤字となった。

航空会社は 2022 年後半には全体としてキャッシュ・プラスになる見込みだという。

キャセイの 10 月の旅客数は 40 万 1000 人近くで、これはパンデミック前の約 15% のレベルだった。

トラフィックは前年比 5 倍に急増したが、パンデミック前の 2019 年は 20% 程度にとどまった。

キャセイは 2021 年に対してキャパシティを倍増させたが、これはパンデミック前の 21% の水準にとどまっている。

同航空によると、香港がすべての到着旅行者に対する検疫(隔離)要件を解除して以来、最初のフル稼働月である 10 月に香港発の旅行需要が「大幅に」改善されたとのこと。

「10 月前半の需要は、主にバンコク、シンガポール、ソウルへのフライトに起因しています。その後、10 月 11 日に緩和された日本への旅行需要が急増しました」と言う。

しかし、貨物需要の軟化を報告し、貨物輸送能力を前年比 10% 削減した。

2021 年の高いベースに対して、キャセイの輸送トン数は前年比約 5% 減となった。

「9 月の水準と比較すると約 5% 増である」と付け加えています。

「貨物では、世界経済の逆風と中国本土のパンデミック対策が引き続き貿易の流れと生産に影響を与えています」と述べています。

ヨーロッパにおける当社の拡大したネットワークは、旅客便の多くを再開したことにより、10 月には前月比 2 桁の伸びを示し、明るい話題となりました。

これにより、貨物のお客様、特に医薬品などの特殊な貨物について、より多くの選択肢を提供することができました。

11 月 14 日に航空会社は、近い将来のキャパシティに関する最新情報を提供し、2024 年末頃にパンデミック前の水準に戻ると予測しました。

2023 年末までには、パンデミック前の約 70% のキャパシティで運航する見込みです。

★キャセイ香港へ運航再開「福岡 12/16、中部 1/1」(flyteam.1028)

★キャセイ乗組「前例ない人員不足」運航回復の準備不足を指摘 (flightglobal.1006)

★キャセイ特に厳しい年初にもかかわらず上半期損失減少 (flightglobal.0810)

キャセイパシフィック航空は、年初の「特に好ましくない」経営環境にもかかわらず、旅客旅行収入の大幅な伸びを背景に、6 月 30 日までの 6 ヶ月間の損失を縮小した。

またグループは、香港が厳しい旅行規制を徐々に緩和していることから、今年下半期の「より強力な」財務実績を見込んでいる。

キャセイパシフィック航空グループは半年間、13 億香港ドル (約 1 億 6600 万ドル) の営業損失を計上し、2021 年上半期に計上した過去最高の 54 億香港ドルの損失から改善された。

総収入は前年同期比 17% 増の 185 億香港ドルで、最も急増したのは旅客輸送で、約 3 倍の約 21 億香港ドルに

跳ね上がった。

主要航空会社であるキャセイ航空の旅客数は、前年同期比2倍以上の33万5,000人となりました。

一方、キャパシティは27%縮小し、ロードファクターは40%ポイント上昇し、イールドは21%上昇しました。グループ経費は、燃料費以外が4.9%減少し、2.1%減の212億香港ドルとなりました。しかし、燃料関連費用は前年同期比で55%近く増加した。

グループの純損失は約50億香港ドルとなり、2021年の半期純損失76億香港ドルを上回った。

キャセイ航空のパトリック・ヒーリー会長は、「コメントの中で、オミクロン変種による感染症が急増する中、香港が渡航制限を強化した今年、航空グループは極めて厳しいスタートを切った」と述べている。

年初に、香港政府は「コビド・ゼロ」戦略に従って、英米を含むキャセイの主要市場からのフライトを禁止し、乗り継ぎを制限し、香港在住の乗務員の検疫(隔離)規則を厳しくしました。

これらの規制により、2022年の最初の数ヶ月は特に不利な状況となり、旅客便と貨物便のキャパシティを大幅に縮小しました。

香港はその後、フライトの禁止や検疫(隔離)期間など、これらの規制の一部を緩和しており、キャセイもこの動きを歓迎しています。

5月1日からこれらの制限を段階的に調整したことは、前向きな進展でした。香港を拠点とする航空機乗務員の検査と検疫(隔離)要件を調整したことで、5月と6月にはより多くの目的地へのフライトを順次再開することができました。

ヒーリー氏は、年末までに乗客定員の約25%、貨物容量の65%が流行前の水準に達するという航空会社の運航見通しを改めて強調した。

また、規制が若干緩和されたことで旅行心理が好転するとしながらも、香港政府に対して厳しい規制の解除にもっと力を入れるよう求めている。

香港を支援することに全力を注いでいますが、検疫上の制約から、より多くのフライトを運航することが困難な状況にあります。

香港を拠点とする航空機乗務員に適用される現行の厳しい渡航制限と検疫要件が解除されて初めて、より多くのフライト容量を運航することが可能になるのです。

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

(展望：回復基調にある)

海外に駐機していた航空機を順次香港に戻しています。

キャセイパシフィック航空は、今後18ヶ月から24ヶ月の間に航空会社の業務ニーズに対応するため、4,000人以上の第一線の従業員を採用する包括的な採用計画を開始しました。

ケイタリング、貨物ターミナル、空港ハンドリングなどの子会社でも、さらに数千人の新規スタッフを採用する予定です。

(旅客部門)

座席数は順次回復し、年末までにパンデミック前の4分の1の水準にすることを目標としています。

それ以上の増加は、乗務員の検疫(隔離)要件によって制限されたままである。

6月現在、45都市で運航を再開しており、年末には60都市近くを目標としています。

(貨物部門)

供給：5月より貨物機乗員の検疫要件が調整され、6月には貨物機のフルキャパシティが再開された。

旅客便の増便や貨物専用便の就航により、さらにキャパシティを補う予定です。

年末までに、パンデミック前の貨物輸送能力の65%を目指す。

需要：サプライチェーンの混乱は、引き続き需要の一貫性に影響を及ぼす。

サプライチェーンの混乱が最小限であれば、堅調なピークシーズンを予想しています。

【2022/2021「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2022/1-6	2021/6
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	335	157
Available seat-kilometres(million) 有効座席キロ	3059	4167
Revenue Passenger Kilometers (million) 有償旅客キロ	1810	788

〈CX 2022年6月期決算の特徴〉

- ・香港政府の厳しい国境規制と乗務員の検疫規則に苦しまれた。
- ・ようやく徐々に規制が緩められてはいるが、完全回復には時間がかかる見込み。

【2022/2021「6月期」決算対比】

Group (HK \$ million) 注: 1 HK \$ 17.87 円(2022.11.18)	2022/1-6	2021/6
Total revenue 売上高	18551	15854
Passenger services 旅客サービス	2086	748
Cargo services 貨物サービス	13830	12702

other services and recoveries その他	2635	2404
Operating expenses 営業費用	21173	21635
Staff 社員	5057	5746
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	166	141
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	2305	2293
Fuel, net of hedging gains 燃油費	2630	2312
Aircraft maintenance 整備費	1414	1798
Aircraft depreciation and operating leases 減価償却/リース	4966	5234
Other depreciation, amortization and operating leases 他	1221	1198
Others その他	2045	1664
Airlines loss/profit before exceptional items 特別項前損益	-1544	-4545
Taxation 税	43	377
Airlines' loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-1501	-5031
Share of profits from subsidiaries	-1015	-1224
Share of profits from associates	-2483	-1310
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	-4999	-7565

注：from subsidiaries には香港エクスプレスの4千万香港ドルの減損および関連費用を計上
・ Share of profits from subsidiaries and associates 子会社および関連会社からの利益
・ Profit attributable to the shareholders 株主還元利益

《シンガポール航空》

★シンガポール航空グループ12月「輸送量堅調」搭乗率過去最高 (flightglobal. 230117)

★アジア太平洋地域どの程度回復しているのか? (flightglobal. 221228)

【DeepL 翻訳】

(シンガポール航空)

・2022年、状況はどのように改善されたのでしょうか?

2021年末から2022年初めにかけて世界がパンデミックから脱却した際、シンガポール政府からの強力な財政支援により、シンガポール航空SIAは一步リードすることができました。

キャパシティが確保されたことで、SIAはこの年の旅行回復を十分に享受することができました。

11月、SIAは、自社のキャパシティをパンデミック前の75%弱としました。

一方、当時、地域の同業他社は、パンデミック前の40%のキャパシティしか回復していませんでした。

9月30日までの6ヵ月間、SIAは売上が3倍の84億シンガポールドルに達し、12億シンガポールドル(8億8800万ドル)という過去最高の営業利益を達成しました。

・2023年には何が待っているのだろうか?

SIAと格安航空会社スクートは引き続きネットワークの復旧に取り組むが、11月、SIAグループの最高経営責任者ゴー・チュン・フォン氏は、道はさらに険しくなると警告した。

他の航空会社が便数を増やしているためイールドが低下し、燃料費も高止まりしており、世界経済が困難に直面している。

SIAは、パンデミック前にSIAの輸送能力の10%を占め、スクートにとってはさらに大きな割合を占めていた中国の再開の可能性を引き続き注視していきます。

SIAは、国内ネットワークのない小さな国内市場への依存を軽減することを目指す「マルチハブ」戦略を引き続き取り組んでいます。

特に、タタ・グループとの提携を継続し、拡大したエア・インディアの25%の株主となる予定であることは注目に値する。

★規制の制約「シンガポール航空一部市場で容量拡大抑制」(flightglobal. 1108)

★シンガポール航空「好調な業績は早期設備投資による」判断 (flightglobal. 1107)

★シンガポール航空グループ「旺盛な需要」東アジア路線を強化 (aviator. aero. 1003)

★シンガポール航空グループ「第2四半期」営業利益・売上高とも過去最高 (flightglobal. 1104)

シンガポール航空グループは、乗客定員と交通量がCOVID前の水準から大幅に減少しているにもかかわらず、7-9月期に過去最高の四半期営業利益と収益を記録した。

発表によると、第2四半期の業績は、すべての搭乗クラスで堅調な旅客販売実績があり、航空需要に支えられているとのこと。

しかしインフレ圧力と世界経済の不確実性から、「2023年には逆風が吹く可能性がある」とも指摘しています。SIAグループの第2四半期の営業利益は6億7800万シンガポールドル(約4億8000万米ドル)で、2021年同期の3億4500万シンガポールドルの損失、2019年の2億1300万シンガポールドルの利益と比較すると、

その差は歴然としている。

また、同グループの当期利益は5億5,700万シンガポールドル（前年同期は4億2,800万シンガポールドルの損失）となっています。

収益は45億シンガポールドル（前年同期比3倍、2019年比約3億シンガポールドル増）となり、当四半期の搭乗者数630万人は2019年同期の970万人から約3分の1減少したにもかかわらず、増益となりました。

利用可能座席キロ(ASK)当たりの収益が10.3セントと過去最高を記録したこと、さらにロードファクターが86.6%と過去最高を記録したことが、乗客数の減少を相殺し、収益を押し上げる要因となりました。

また、貨物収入も、30万シンガポールドル未満にとどまったものの、4四半期連続で10億シンガポールドルを超え、COVID前と比較して収益を押し上げる結果となりました。

同グループは、世界の貨物市場全体の需要が軟化しているため、貨物の積載量とイールドが低下していることを理由に挙げています。

38億シンガポールドルの支出には、燃料費の増加が含まれていますが、同グループは「燃料費以外の支出の（前四半期比）増加は、旅客および貨物輸送量の増加に見合ったものであった」としています。

今後の見通しについて、SIAグループは、香港、日本、台湾などの市場における国境制限の緩和を、年末のピーク旅行シーズンに向けての明るい動きとして強調しています。

「旧正月期間までの数ヶ月間、先行きの販売は引き続き好調に推移する見込みです」と述べています。

しかし、同グループは次のように付け加えている。

燃料価格の高騰、サプライチェーン全体でのインフレ圧力、地政学的問題、世界的な景気後退のリスクを含むマクロ経済の不確実性は、旧正月期間以降も懸念されます。

これらは、SIAグループの主要市場において、旅客および貨物の需要に課題をもたらす可能性があります。

2022-23/2021-22「4-9月期」運送実績 SIA & SilkAir	2022-23	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	8229	710
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	42019	4208
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	49649	24177

2022-23/2021-22「4-9月期」運送実績 LCC(Scot)	2022-23	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	3168	118
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	8529	311
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	11245	3670

2022-23/2021-22「4-9月期」運送実績 SIA(Cargo)	2022-23	2021-22
Cargo & Mail carried(million Kg)	474	511
Cargo Load(milliom tonne-km)	2700	2861
Gross Capacity(milliom tonne-km)	4423	3245

【2022-2023/2021-22 上半期決算対比】(会計年度4~翌3月末)

Group 決算 \$ million (4-9月)SGD=101.81円(2022.11.18)	2022-23	2021-22
Total revenue 総収入	8416	2827
Total expenditure 総支出	7182	3447
Fuel costs 燃油費	2696	810
Fuel hedging before hedging	3113	862
Staff costs 人件費	1359	663
Crew expenses 乗員コスト	45	18
Depreciation 減価償却	987	955
Handling charges ハンドリング費	437	282
Inflight meals 機内食	189	20
Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助	306	192
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	225	211
Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース	13	4
Other operating costs その他コスト	414	238
Operating profit 営業利益	1234	-620
Net Profit 当期利益	927	-837

〈SQ 2022「4-9月期」決算の特徴〉

- ・前年から大幅に運航を増やした。
- ・7-9月期に過去最高の四半期営業利益としている。

《会社ホームページ引用》【DeepL 自動翻訳】

(見通し)

年末のピークシーズンに向けて、**需要は堅調に推移する**ものと思われます。

東アジアの一部で国境警備が緩和され、香港、台北、日本の各地域で年末年始を中心に需要の回復が見込まれます。

旧正月期間までの**数ヶ月間、前売りは引き続き好調に推移する**ものと思われます。

2022/2013 年度第3 四半期の貨物需要は、今年の**伝統的な航空貨物のピーク時期が弱まる**ことが予想されるため、前年同期比で減少することが予想されます。

これは、**世界経済の逆風**が消費者需要に与える影響や、輸入業者が**高水準の在庫を削減**するために生産注文が減少することが予想されるためです。

また、旅客便の増便に伴い、航空業界の**供給容量が徐々に回復している**ことも、貨物イールドに下押し圧力となる。

燃料価格の高騰、サプライチェーン全体でのインフレ圧力、地政学的問題、世界的な景気後退のリスクを含むマクロ経済の**不確実性は、旧正月期間以降も懸念**されます。

これらは、SIA グループの主要市場において、旅客および貨物の需要に課題をもたらす可能性があります。

当社グループは、これらの動向が当社の事業に及ぼす影響を注視し、必要に応じて対応していく所存です。

当グループは、収益と成長の機会があればそれを捉えながら、コスト規律を行使し、事業の回復力と財務の持続可能性を引き続き強化することに専心しています。

当グループの改革プログラムは、将来の課題に対処するための基盤を強化するものです。

当グループは、製品、サービス、デジタル技術、そして人材への投資を継続します。

私たちは、業界におけるリーダーとしての地位を維持するために、確固たる姿勢と機敏性をもって前進していきます。

《タイ国際航空》TG

★アジア太平洋地域どの程度回復しているのか？ (flightglobal.221228)

【DeepL 翻訳】

(タイ国際航空)

・2022 年、状況はどのように改善されたのでしょうか。

パンデミックにより壊滅的な打撃を受け、大規模な復旧作業も行われたタイ国際航空ですが、外国人観光客は力強く回復しています。

11 月下旬、航空会社コマーシャルチーフのコラコット・チャタシンハシは、パンデミック前の 60% のキャパシティを回復したと発表しました。

残りの不足分のかなりの部分は、中国の閉鎖が続いているためである。

中国の再開を見込んで、タイ国際航空は中国便のために 4 機のワイドボディ (A330 型 2 機、A350 型 2 機) を待機させていた。

タイ国際航空の業績も、9 月 30 日までの 9 ヶ月間で改善しました。

一過性の項目を除く営業損失は 95 億バーツ (2 億 6400 万ドル) と、半減以上となりました。

売上高は旅客数の急増に伴い、4 倍の 660 億バーツに達した。

・2023 年はどうなる？

タイ国際航空は最近、財務責任者のチャイ・エナムシリ氏が最高経営責任者に就任し、再建に向けた舵取りをすることになりました。

2023 年 2 月 1 日付の就任により、2020 年以降の一連の航空会社代表交代は終了となります。

Eamsiri 氏は、2021 年 6 月に就任した Suvadhana Sibunruang 氏の後任となる。

タイの旅客数がさらに増加すれば、タイ国際航空は 2022 年後半に検討していた、キャパシティを増やすために保管していた A380 を復活させる可能性がある。

タイ国際航空の運命の鍵は、航空輸送量の継続的な回復にあり、重要な中国観光市場の回復に助けられる可能性もある。

★タイ国際航空「需要増に伴い A380 復帰」検討 (flightglobal.1111)

《会社ホームページ引用》【DeepL 翻訳】

当社は、2020 年 5 月 26 日、中央破産裁判所に対し、**事業再生手続**開始の申立ておよび再生計画案を提出しました。

2021 年 6 月 15 日、中央破産裁判所は、2021 年 5 月 19 日の**債権者集会の決議**に基づき、事業再生計画および変更申立てを認可する決定を行いました。

2022 年 7 月 1 日、プラン管理者は、計画変更の申立てを公式管財人に提出しました。

2022 年 9 月 1 日、管財人は債権者集会を開催し、**債権者は計画変更案を受諾**しました。

最終的に、**2022 年 10 月 20 日、中央破産裁判所は、計画変更案を承認**する決定を下した。

2022年9月30日現在、当社及び子会社（当社グループ）は、連結財務諸表上、流動負債が流動資産を158億3800万バーツ及び116億0700万バーツ上回っていますが、これは主に当社グループ及び当社の繰延収益がそれぞれ341億1000万バーツ及び336億9300万バーツであることに起因しています。

また、連結財務諸表上、当社グループは824億9900百万バーツ、当社は750億9900百万バーツの**資本不足**に陥っています。

【2022/2021「1-9月期」対比】

「1-9月期」運送実績	2022/1-9	2021/1-9
Passengers carried(000)乗客数	2694	69
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	13916	444
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	23345	5708

【2021/2020/2019「1-9月期」決算対比】

Unit：百万 Baht(1バーツ=3.89円 2022.11.18)	2022	2021
Total operating revenue 総営業収入	64571	13022
Add Gain from debt restructuring 債務再編による利益	7415	60730
Total revenue 総収入	73092	78566
Total expenditure 総支出	74422	22650
Fuel costs 燃油費	26064	2932
Staff costs 人件費	5125	5550
Crew expenses 乗員コスト	1672	367
Depreciation 減価償却	7303	10808
Selling & advertising expense 販売広告費	3032	499
flight service フライトサービス	6014	1392
Impairment loss of aircraft & Spare part(reversal) 減損戻入	12	-18440
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	7691	4132
leased aircraft& spare parts 機材リースと予備部品	3506	704
Inventories and supplies expenses 棚卸資産および消耗品	1817	245
Impairment loss in accordance TFRS 9 会計基準(reversal)	99	-115
Net foreign exchange loss 純為替差損	8744	11197
Profit(Loss) before tax 営業損益	-10700	+51592
Profit(Loss) for the period 当期損益	-11236	+51114

〈TG 2022「1-9月期」決算の特徴〉

- ・前年は**債務再編**や**減損の戻し入れ**があり、ほとんど運航しなかったが黒字だった。
- ・**今期**は大幅に運航を再開したが、**赤字**となった。

【中東系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・

★中東の航空会社どこまで回復か (flightglobal.1229)

【DeepL 翻訳】

中東の航空会社は、Covid制限の解除を受けてパンデミック前の活動を回復するための道を順調に進んでいる。IATAによると、2022年の中東の航空会社の旅客輸送量は2019年のほぼ5分の1にまで戻っている。同協会

は、来年はそれがほぼ同等に戻ると予想している。IATAは、「この地域は、ウクライナ戦争に起因するある程度の経路変更から恩恵を受けており、より重要なのは、国際旅行市場の再開に伴い、この地域の広範なグローバルネットワークを利用した溜まった旅行需要です」と指摘しています。

また、2021年に50億ドル近くあった純損失を今年は10億ドル程度に削減した後、2023年にはこの地域の航空会社に黒字が戻ると予想している。

(エミレーツ航空)

- ・2022年にどれだけ改善されたか

エミレーツ航空の回復の大きさは、9月30日までの6ヶ月間で過去最高の上半期利益を計上したことで明らかになった。

前年同期の580万ディルハムの損失に対し、40億ディルハム(100億ドル)の純利益を計上したのである。この半年間に運んだ2000万人の乗客は、2019年同期の3分の2程度だった。

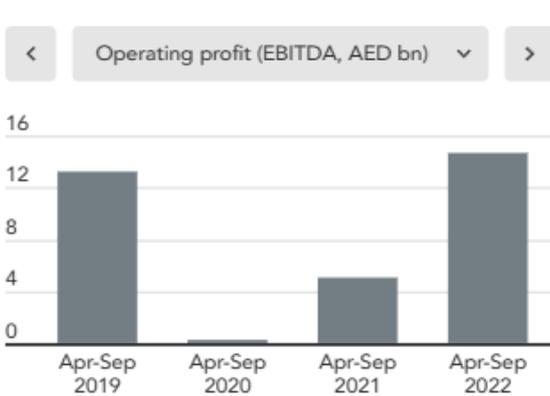
エミレーツは今年9月末までに、ボーイング777の全機材とともに、118機のA380のうち73機を運航に戻した。

Cirium社フリートデータでは、現在86機のA380が運航を再開している。

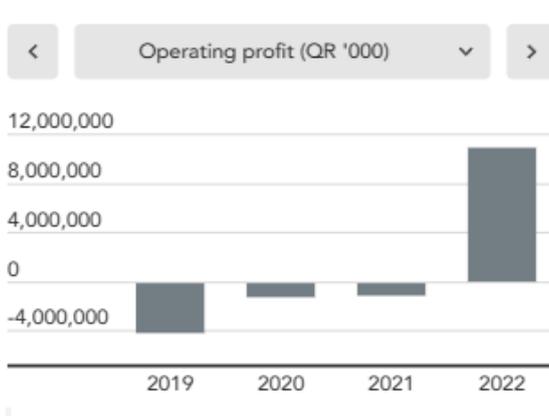
エミレーツ航空は、2021年末に引き渡されたA380の最後の6機にプレミアム・エコノミーキャabinを導入し、

11 月には保有機の半分以上に同キャビンを装備する大規模な改修計画に着手しました。
 この航空機のアップグレードプログラムは、特に遅れているボーイング 777-9 の納入をめぐる不確実性への対応という側面もある。
 エミレーツは、数年前まで湾岸諸国の航空会社が不当な国家補助の恩恵を受けていると非難し、米国の航空会社と対立していたが、9 月にユナイテッド航空と広範なパートナーシップを締結したことは特筆に値する。
 ・2023 年には何が待ち受けているのでしょうか？
 エミレーツは、2 年連続のパンデミックによる赤字の後、2023 年 3 月期には通年で黒字になると楽観視しています。

Emirates (half year to 30 September)



Qatar Airways (full year to 31 March)



【エミレーツ航空】

Investor Presentation(2022Q3)

(百万 AED)	2019/1-9	2020/1-9	2021/1-9	2022/1-9
営業収入	2051	1574	1799	2185
コスト	817	798	808	987
純損益	+937	-311	+804	+1054

★エミレーツ「日本の旅客需要」急回復(ウイングデイリー. 221116)

★エミレーツ「好調な上期」通期黒字化の見通し (flightglobal. 221110)

エミレーツ航空は、上半期の終わりまでに、ボーイング 777 の全機とともに、エアバス A380 の 73 機を運航に戻し、42 億ディルハム (11 億ドル) の純利益を計上した。

この業績は、前年同期の 57 億ディルハムの純損失とは対照的です。

ドバイを拠点とする同社は、グループの売上高が 563 億ディルハムに増加し、通年で黒字になる見込みであることを明らかにした。

エミレーツ航空グループ CEO の Sheikh Ahmed bin Saeed Al-Maktoum 氏は、この業績は「前向きな計画と機敏なビジネス対応の結果であり、パンデミック関連の規制緩和を受けて航空輸送への強い需要が生まれたためである」と述べています。

「渡航制限を緩和・解除した国が増えたことで、当社の事業回復が加速しました」と述べています。

今後数ヶ月間、私たちは引き続き、オペレーションをパンデミック以前のレベルに回復させ、現在および将来の要件に適した技能者 (skills) を採用することに注力しています。

しかし、エミレーツ航空は、需要は引き続き堅調に推移すると予想する一方で、インフレ、米ドルとの為替レート、主要市場の財政政策に対して警戒感を示している。

グループの中核航空会社であるエミレーツ航空は、上半期に 2 機のボーイング 777 貨物機を新たに受領し、旧型の貨物機 1 機を退役させました。

また、新型航空機を受領は 2024 年以降になる見込みであるため、120 機の客室を改装するプログラムを実施しました。

9 月 30 日までの 6 ヶ月間で 2000 万人の乗客を輸送し、40 億ディルハムの利益を生み出しました。

地上業務を行っている Dnata は、売上高が 73 億ディルハムと倍増したため、利益が 2 億 3600 万ディルハムとなり、前回の 8500 万ディルハムから増加した。

《2021-22 年決算》(2021/4-2022/3)

エミレーツ	2020-21 年	2021-22 年	前年比
売上高	30927 百万 AED	59180 百万 AED	+91.4%
営業損益	-15021 百万 AED	-438 百万 AED	

純損益	-20279 百万 AED	-3917 百万 AED	
-----	---------------	--------------	--

dnata	2020-21 年	2021-22 年	前年比
売上高	5541 百万 AED	8560 百万 AED	+54.5%
営業損益	-1857 百万 AED	160 百万 AED	

エミレーツ	2020-21 年	2021-22 年
乗客数	6600 千人(-88.3%)	19600 千人
容量 ASKM	64100 百万	160000 百万
有効座キロ RSKM	28400 百万	93800 百万
利用率	44.3%	58.6%
貨物量(重量)	1871 千トン	2139 千トン
航空機	259	262
従業員	40801 人(-32.0%)	45843 人

1 デイルハム=38.12 円 (2022.11.18)

【外航トピックス】

(2023 年)

- 米 UPS 減益決算 10~12 月期 (daily-cargo. 0202)
- 大韓航空「第 4 四半期」26%減益 (flightglobal. 0201)
- ハワイアン航空「福岡~ホノルル」再開へ (traicy. 0126)
- アマゾン「インド国内でフレイター投入」 (daily-cargo. 0125)
- フィンランドの空港「欧州間の利用者」回復 (traicy. 0123)
- 韓国インバウンド北海道に (日経. 0123)
- 大韓航空 3 年ぶり再開「欧州 4 路線」 (aviationwire. 0120)
- 就航検討「LCC タイガーエア台湾」秋田・青森・高知へ (日経. 0120)
- ベトナム航空「2023 夏季ダイヤ」日本線 90%復便 (daily-cargo. 0120)
- 中国人観光客「今年は海外旅行に消極的」 (bloomberg. 0119)
- 世界の旅行者数「今年 80-95%回復の可能性」国連観光機関 (時事. 0118)
- ルフトハンザ「イタリア ITA 株式取得提案」提出 (aviator. aero. 0118)
- 中国ビッグ 3「2022 年の交通量パンデミック並に激減」 (flightglobal. 0117)
- 香港航空 2024 年までにパンデミック前キャパシティ目標 (flightglobal. 0112)
- 中国「アジア太平洋の需要回復を顕著に改善」AAPA (flightglobal. 0112)
- 中国当局「今年の航空旅客コロナ前 75%期待」 (ロイター. 0106)
- 中国から水際対策強化に欧州航空界が猛反発 (ウイングデイリー. 0106)
- 再編後のガルーダ「新年度に強気の計画」 (flightglobal. 0104)
- 国際航空貨物「バブル終焉」業界の試金石 (daily-cargo. 0105)
- 大韓航空「アジアナ買収には極めて重要な 2023 年」 (flightglobal. 0103)

(2022 年)

- フェデックス 9-11 月期「営業益 26%減」 (jmd. 1223)
- ガルーダ・インドネシア航空「政府から資金を確保」 (flightglobal. 1222)
- 世界の航空業界パンデミック後の純損失「累計 30 兆円に」 (ウイングデイリー. 1220)
- 中国の航空市場「国内線 2022 年コロナ前レベルに」 (travelvoice. 1219)
- 中国の航空会社 11 月「キャパシティとトラフィック」急減 (flightglobal. 1216)
- 黒字化 2023 年 IATA 業績予測 (daily-cargo. 1214)
- 単通路機市場切り崩し向け中国 COMAC「C919」初納入 (ウイングデイリー. 1213)
- エア・インドニア近く発注「最大 500 機」エアバスとボーイング (ロイター. 1212)
- スカンジナビア航空「来夏も日本線運休」 (traicy. 1209)
- 大韓航空とアジアナ合併承認と引き換えヴァージン就航を促進 (flightglobal. 1209)
- リストラ進める SAS 通期赤字は変わらず (flightglobal. 1130)
- カンタス利益見通し上方修正 (nichigopress. 1123)
- アジアナ航空「旅客機の復便で 43%増益」 (flightglobal. 1118)
- 米欧主要空港「貨物量」落ち込み鮮明 (daily-cargo. 1118)
- 欧州主要 3 空港 10 月「貨物量」低迷アジア路線 (daily-cargo. 1117)
- シカゴ向け航空貨物運賃「香港発」前年比 5 割安 (daily-cargo. 1116)
- フィンエアー黒字化計画「客室乗務員 450 人の雇用を脅かす」 (yle. fi. 1116)

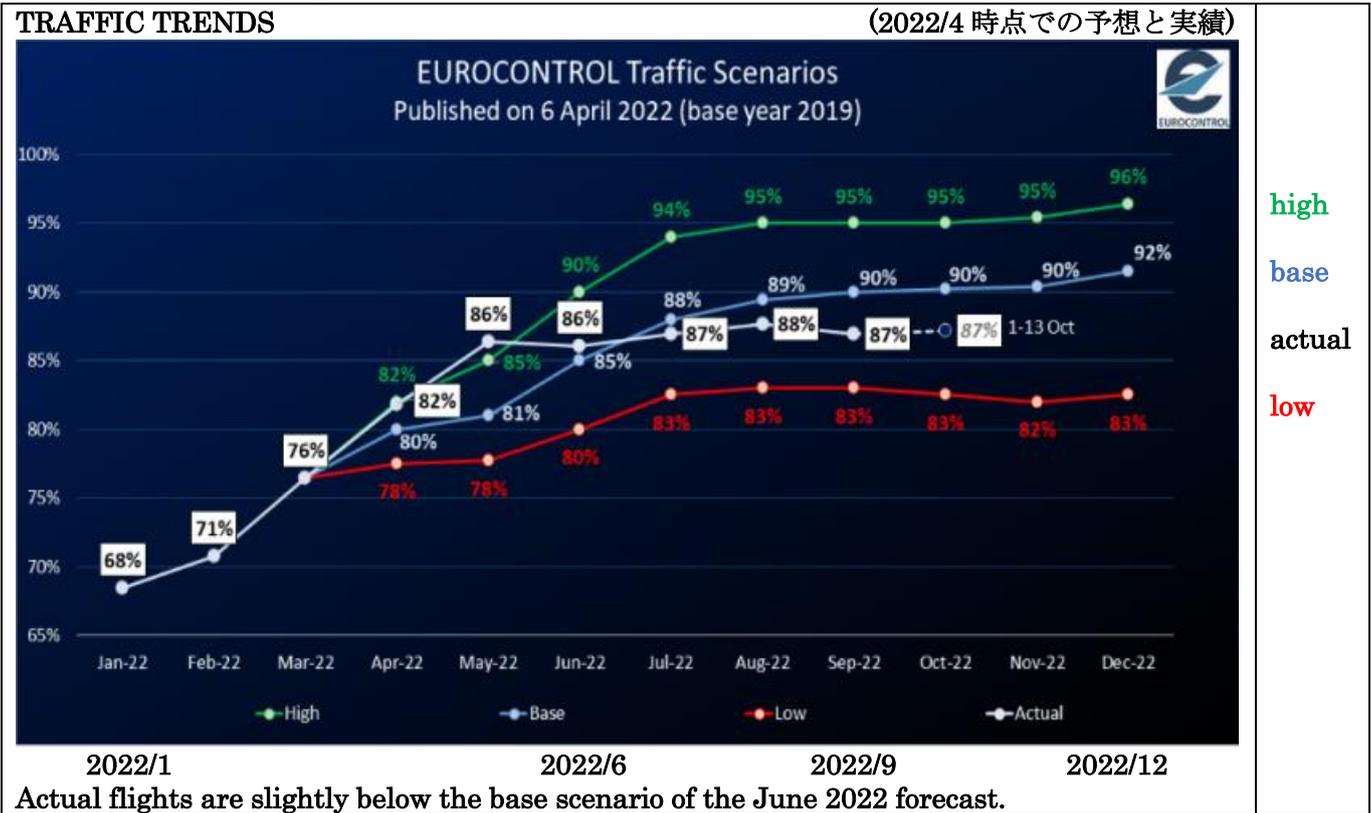
英競争当局「**大韓航空アジアナ合併**」審査留保 (朝鮮日報. 1116)
フィリピン航空「第3四半期は旅客収入3倍増で**黒字**に」 (flightglobal. 1114)
中国コロナ政策は緩和せず (ロイター. 1111)
中国「**コロナ陽性の乗客を乗せた航空会社へのペナルティ**」廃止 (flightglobal. 1111)
マレーシア航空さらに**25機**ナローボディ機を検討 (flightglobal. 1110)
成長モードに戻ったアジア太平洋：エアバス (flightglobal. 1110)
アジア太平洋の回復「良好な見通しにも関わらず**足踏み状態**」 (flightglobal. 1110)
フェデックス需要低迷「一部の航空機を運航停止」コスト削減 (bloomberg. 1109)
旅客需要9月「前年比**57%増**」IATA(ウイングデイリー. 1108)
中国国際航空「再開」成田-天津・無錫と**関空**-天津 (traicy. 1105)
大韓航空「第3四半期」**歴代最高業績** (韓国経済新聞. 1104)
ガルダ9月期「増収で**黒字転換**」 (flightglobal. 1104)
ターキッシュ・エアラインズ第3四半期**15億ドル純利益** (flightglobal. 1104)
エアアジア売却「**エアアジア・インドア**全株式」 (traicy. 1102)
中国発着「**国際線一部緩和**」 (日経. 1102)
中国「**ビッグ3**」損失拡大へ (flightglobal. 1101)
ハワイアン航空「今後半年で日本線を完全回復」 (trvlwire. 1031)
欧州主要空港「**貨物8カ月連続減**」 (daily-cargo. 1031)
フィンエアー「財務基盤の回復」**長い道のり**と警告 (flightglobal. 1028)
米UPS単価上昇「7-9月期」営業益8%増 (jmd. 1028)
アラスカ航空オプション行使 B737 MAX 追加**52機** (traicy. 1027)
ヒースロー空港「乗客の見通しを引き上げが数年内の**全面回復**に懐疑的」 (flightglobal. 1027)
パリの空港運営会社「交通量の見通し**再び上方修正**」 (flightglobal. 1027)
ニューヨークとワシントン「**発着枠使用要件免除**」終了(ロイター. 1027)
好調な**国際線**回復「**エアアジア・アビエーション**第3四半期」輸送量増加 (flightglobal. 1027)
台湾初「**ファーストクラス設定**」スターラックス受領 A350 初号機 (aviationwire. 1027)
米ジェットブルー第3四半期**5700万ドルの利益** (flightglobal. 1026)
アジア太平洋地域「旅客回復は堅調だが**貨物の見通し控えめ**」AAPA (flightglobal. 1026)
世界の航空座席供給「**コロナ前回復 2023年10月**」最新予測(トラベルボイス. 1025)
アラブ系エアライン各国政府に**過酷なパンデミック対応**を繰り返さないよう要請 (flightglobal. 1025)
航空貨物「**長期運賃**」10月から**欧米下げ** (jmd. 1024)
ハワイアン航空「**アマゾン社のA330F貨物機10機**を運航」 (flightglobal. 1022)
アブダビ政府エティハド航空を政府系ファンドに**譲渡**(trvlwire. 1021)
ガルダ「**年内リストラ完了**に自信」 (flightglobal. 1021)
韓国空軍ベテラン操縦士「**6年弱で542人が航空会社に転職**」 (聯合ニュース. 1021)
大韓航空3年ぶり**CA採用再開**へ (flightglobal. 1017)
米チャプター11脱却11月**LATAM** (aviationwire. 1014)
英LCCイーजीジェット「**通期EBIT**」**黒字化**を見込む (flightglobal. 1013)
カンタス航空グループ「**黒字化の見込み**」 (flightglobal. 1013)
台湾「**国境開放**」航空各社は春節に照準 (台北中央社. 1012)
タイLCCノック・エア「**赤字幅を縮小**」構造改革による収入増 (flightglobal. 1012)
欧州の航空会社「**グローバル競争には統合が鍵**に」リース会社CEO (flightglobal. 1011)
国際的に**相互運用可能な健康証明** ICAO採用推進へ(ウイングデイリー. 1011)
欧州航空会社の夏が終わるが**需給にはまだ課題** (flightglobal. 1010)
欧州議会「**冬季スロットルール設定**」75:25 (flightglobal. 1007)
ロシア領空閉鎖「**空域混雑と中国の競争力向上**」Eurocontrol (flightglobal. 1007)
フェデックスと乗組ALPA「**契約交渉**」政府調停を求める (flightglobal. 1006)
英ヴァージン・アトランティック航空「**香港路線撤退**」理由は**ロシア上空閉鎖** (ロイター. 1006)
SAS「**リース会社10社と条件変更**」合意(traicy. 1006)
黒字化**2024年**スカンジナビア航空**SAS**財務見通し (flightglobal. 1001)
マレーシア「**米FAA安全性評価カテゴリー1**」回復(aviator. aero. 1001)

《ユーロコントロールによる今後の予想》2022/10版

◆欧州航空航法安全機構 EUROCONTROL : Forecast Update 2022-2028

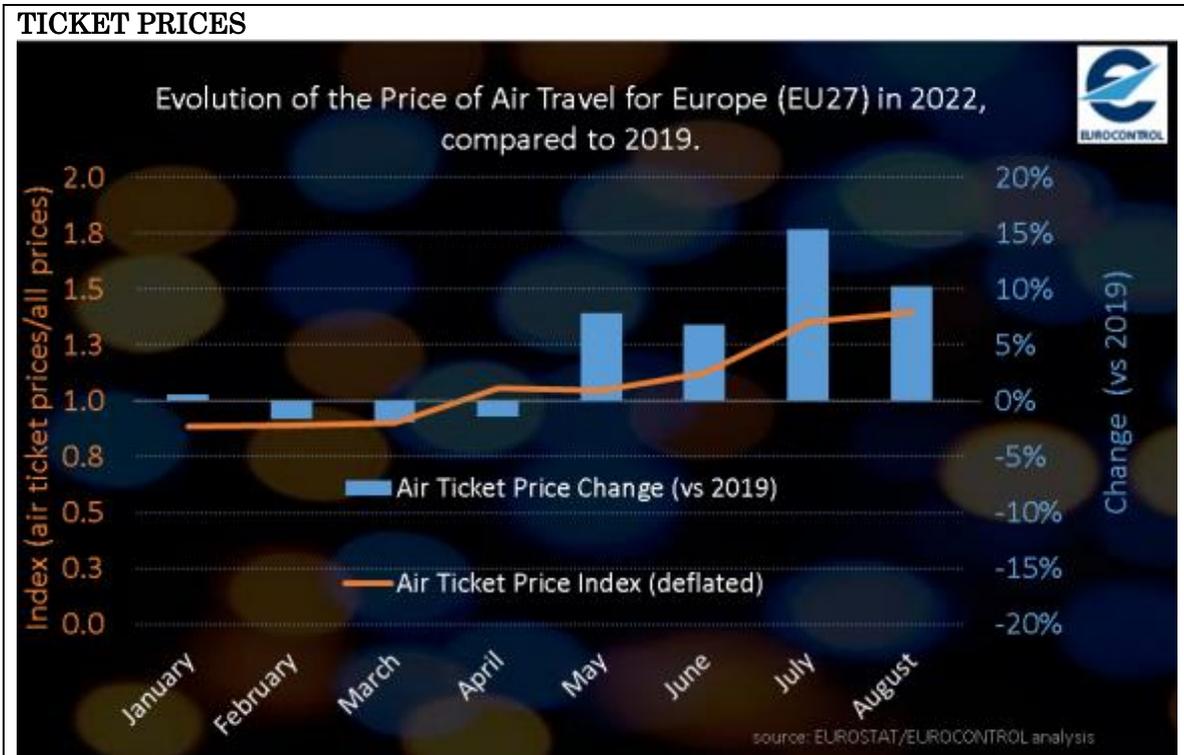
file:///C:/Users/BXR03/AppData/Local/Temp/Temp1_download_13821.zip/eurocontrol-seven-year-forecast-2022-2028-october-2022.pdf
THIS 7-YEAR FORECAST COVERS 2022-2028 PERIOD (The October 2022 forecast)

(2022年の傾向) 対 2019年



(チケット価格)

- 2022年5月以降、航空券の値上げが始まった (2019年5月比)
- 2022年7月は、インフレ率を上回る15%の上昇を記録 (2019年7月比)
- 年初来：航空券価格は平均5%上昇し、インフレ率を上回った (対2019年同時期)



2022/1 2022/5 2022/7
 (価格指標)折れ線グラフ 棒グラフ(上昇率%2019比)
 From January to August 2022, ticket prices increased by 5% (vs January to August 2019).

(燃料価格)

- COVID-19 発生当初はリットル 0.5 ユーロだったジェット燃料価格が、2020 年 4 月にはリットル 0.15 ユーロ以下まで急落した。
- また、生産能力もジェット燃料からシフトしている。
- 需要回復に伴い価格は急騰し、**2022 年 6 月には過去最高値のリットル 1 ユーロ**を記録した。
- その後、価格は下落に転じたが、依然として航空会社のコストに占める割合は高い。

FUEL PRICES

Fuel Prices in Europe (€/l)

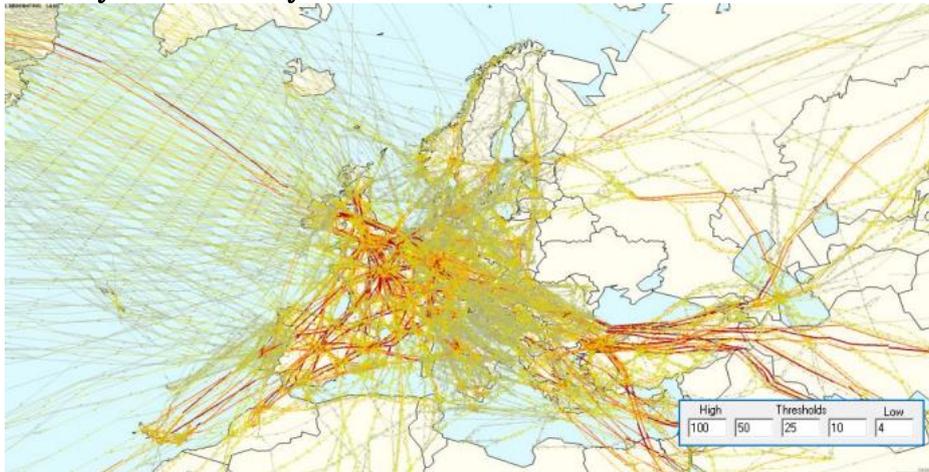


Since the beginning of 2022, fuel prices have increased by 47%

(ウクライナ侵攻)

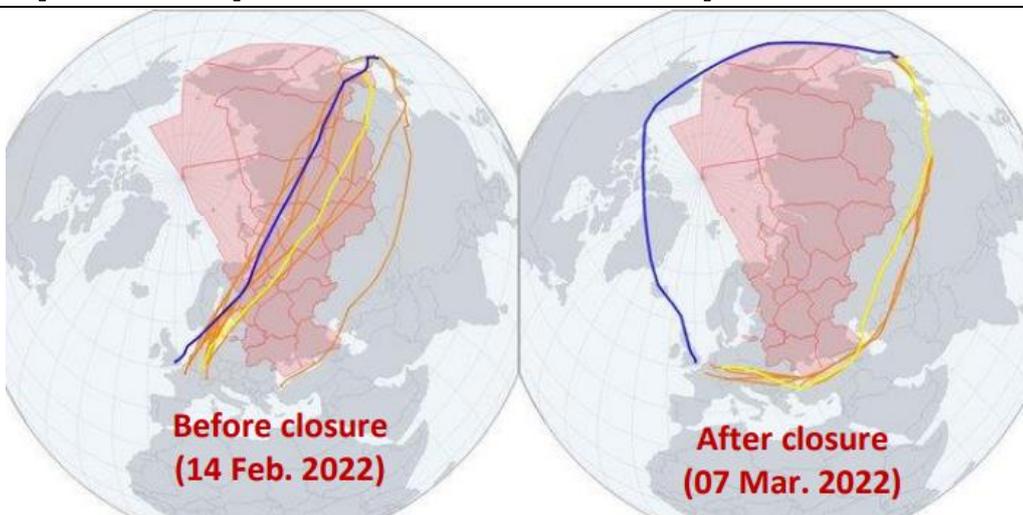
- 2022 年 2 月末以降、欧州の航空会社に対するロシアとウクライナの空域閉鎖により、一部のトラフィックが南東軸にシフトしている。
- バルト三国、スカンジナビア諸国、ポーランドを中心に減少。
- 増加は主に南東欧の国々。

One day traffic: Friday 23 December 2022



file:///C:/Users/BXR03/Downloads/eurocontrol-nop-2022-rolling-plan-105-20221216.pdf

Impact of airspace bans on aviation in Europe



https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-06/eurocontrol-prr-2021_0.pdf

《シナリオアップデート(2022年10月)》

・ウクライナ戦争の影響とパンデミック後の復興について **共通する前提**

(ウクライナ戦争による影響)

・ウクライナ、ロシア、ベラルーシ、モルドバの飛行場が境界線上(2028年)まで制限される。

・経済状況の全体的な悪化、インフレ率の上昇、成長率の低下、経済成長の鈍化により、2023年のGDP見通しを下方修正。

・インフレ率の上昇、成長率の低下、地政学的・自然災害によるビジネスへの影響の拡大。

・エネルギー価格の上昇と消費者の購買力への打撃が旅行需要に影響を与える。

・主要貨物輸送会社の運航制約により、貨物部門が強い影響を受ける。

(ポスト・パンデミックリカバリー)

・COVID-19は**流行期**に入り、予防に重点を置き、**極めて限定的に渡航制限を行う**。

・2022年、中国(アジア太平洋地域)と南大西洋の路線を除き、長距離路線は順調に回復。

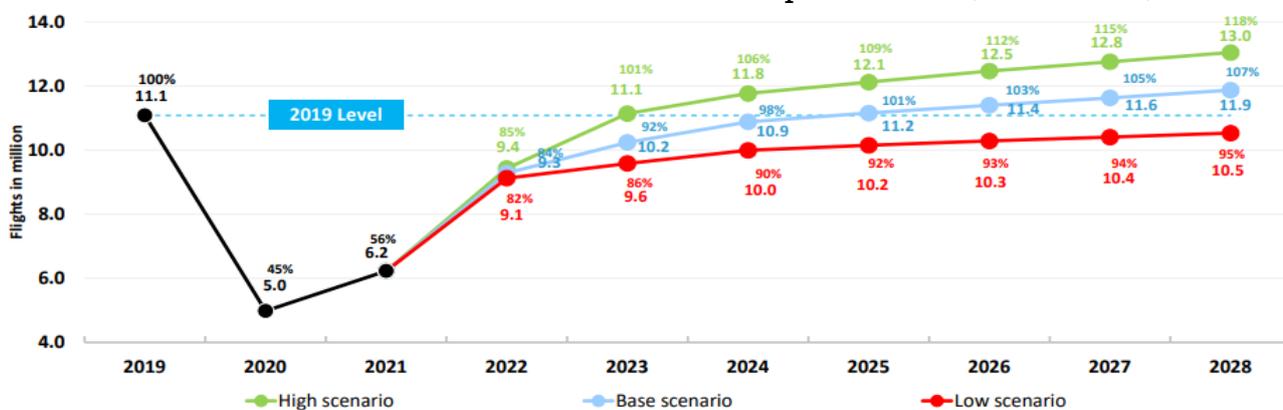
・**2023年に完全な回復が見込まれる**。

・ビジネス機：大幅な上昇の後、一部の乗客が定期便に戻り、このセグメントは横ばいになっていく。

・2022年夏に経験した**人員不足の一部が2023年に再び発生**し、航空会社や空港のキャパシティに影響を与えるかもしれない。

・**人員不足の問題は、世界の物流サプライチェーンにも影響を与え、貨物便にも波及する**。

EUROCONTROL STATFOR 7-YEAR FORECAST for *Europe 2022-2028 (October 2022)



Source: EUROCONTROL 7-year Forecast 2022-2028, October 2022.

Actual and future IFR movements, % traffic compared to 2019

(更なるリスク)

・ロシアのウクライナ侵攻による**インフレと不確実性の増大**が重要なリスクとして浮上している。

紛争が長期化し、**エネルギー市場**に大きな混乱が生じれば、**世界経済に大きな打撃**を与えることになる。

今回の見通しには様々な経済予測が含まれているが、**経済状況の更なる悪化**はダウンサイドリスクである。

・原油・燃料価格の変動：COVID-19による多数のロックダウンから回復しつつある市場において、航空会社が**燃料価格高騰をどのように旅行者に転嫁できるか**は不透明である。

これは航空業界にとってダウンサイドリスクとなる。

・将来の**空域とネットワークの変化**(例：予期せぬ閉鎖、新ルート)および航空会社のルート選択の変化は、予測ではモデル化されていない。

現在、**ウクライナとロシアの空域は境界線の終わり(2028年)まで閉鎖されたままと想定**している。

・テロ攻撃、他国への乗り入れ禁止、戦争、自然災害。

これらは**予測不可能**である。しかし、航空交通への影響は**一時的なものもあれば、より長期的なものもある**。

《シリウム社「日本の水際対策緩和後の国際線便数と座席数の推移」ウイングデイリー2022.12.23記事》



《シリウム社「日本の水際対策緩和後の国際線便数と座席数の推移」ウイングデイリー2022.12.23》

	2022年	2021年	2019年
1位	韓国 4567便/93万3744席	米国 2135便/50万7305席	中国 1万2360便/236万7786席
2位	米国 2853便/69万5861席	台湾 706便/16万8044席	台湾 6341便/145万489席
3位	台湾 1943便/46万4865席	ベトナム 582便/16万4266席	韓国 7100便/139万8795席
4位	タイ 1026便/25万2045席	タイ 552便/15万3592席	米国 3887便/99万2697席
5位	ベトナム 1027便/24万7880席	フィリピン 499便/10万7095席	香港 3487便/83万5580席