

平成 22 年 8 月 9 日

TD 勉強会 情報 439

1. 航空会社の付帯サービス運賃
 - (1) 航空会社と GDS 間の冷戦
 - (2) 航空会社付帯サービス運賃の欧州規則
 - (3) 旅行会社、航空会社付帯サービス運賃の透明化要求
2. その他のニュース
3. 極東航空株式会社 物語 (26)



1. 航空会社の付帯サービス運賃

先週の業界誌に掲載された、航空会社の付帯サービス運賃の流通に関する記事をまとめて3通掲載しました。

Tnooz, 8/04/2010

(1) Airlines versus GDS: Welcome to the new Cold War

航空会社と GDS 間の冷戦

航空会社の付帯サービス運賃の GDS 経由販売が問題となっている。GDS と航空会社の言い分は食い違っている。

航空会社は、こう言っている。

- 付帯収入は、航空会社の重要な収入源だ。そして、マーチャンダイジングの重要なエッセンスだ。
- 付帯収入は、GDS を含めて全てのチャンネルで流通させる。
- そのためには電子的取引の標準化が必要だ。現在の Open Travel Alliance では、開発が遅過ぎて航空会社の要望が実現できない。そこで新たに OpenAxis Group を設立し XML による標準化システムを開発することとした。

一方 GDS は、こう反論している。

- 顧客は、使い慣れた既存チャンネル経由のワンストップ ショッピングを望んでいる。
- 付帯サービス運賃のコンテンツの提供を要請しているが、航空会社は必ずしもこれに答えてくれていない
- 航空会社は、付帯サービス運賃の販売を自社直販サイトだけで販売しようとしている。
- 既に業界の標準化に取り組んでいる Open Travel Alliance が存在するにも拘わらず、航空会社は OpenAxis Group を設立した。標準化の開発が2つになってしまうのは好ましいことではない。

普段はおとなしいアジア太平洋地区の、航空会社2社が GDS に対して不満を述べている。QF の子会社の Jetstar は、こう言っている。

- GDS は、我々のプロダクトの半分しか販売できない。
- LCC のプロダクト ディベロプメントに対応できない。

MH 航空は、こう言っている。

- GDS は、我々が販売したいようには販売できない。
- それにも拘わらず、GDS のフルコンテンツ契約は、縛りが多く柔軟性に欠ける。
- そして、コストが高過ぎる。

□

Tnooz, 8/06/2010

(2) The rules for airline ancillary services – European style

航空会社付帯サービス運賃の欧州規則

米国で、航空付帯サービス運賃の流通を巡る議論が沸騰している。しかし GDS 規制が維持されている欧州では規則がチャント存在する。この規則は、航空会社や OTA に対してではなくて GDS に適用される。

REGULATION (EC) No 1008/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of air services in th Community

(16) 顧客に対して、異なる航空会社の航空運賃を効率的に比較可能にしなければならない。従って、欧州連合発の航空サービスに対する顧客が支払う最終運賃は、全ての税とチャージとフィーを含めて、何時何時でも表示するようにしなければならない。

Article 23 Information and non-discrimination

一般大衆が利用可能な連合域内発航空便の運賃やレートは、インターネットを含む如何なるチャンネルに於いても適用となる条件を明示しなければならない。支払われる最終価格には、運賃、レート、適用となる税、チャージ、サーチャージ、フィーを含めて表示しなければならない。そして少なくとも

(1) 運賃とレート、(2) 税、(3) 空港チャージ、(4) その他のチャージ、サーチャージ、フィーは特定しなければならない。オプション価格は、予約プロセス開始時点から透明性を保ち正確に表示されなければならない。そして、オプトインのベースで取り扱われなければならない。

□

USATODAY, 8/07/2010

(3) Airline fees irk travel websites, which want more info upfront

旅行会社、航空付帯サービス運賃の透明化を要求

- 旅行会社が、航空付帯サービス運賃の透明化と この運賃の取扱とそれに対するコミッションを航空会社に要求している。
- 航空会社は、手荷物料金や機内食などの付帯サービス運賃を自分たちのサイトだけに提示するなど情報の開示が充分でない。そして、付帯サービス運賃の支払いを、空港事務所だけに集中させている。
- 会計検査院（GAO）は、航空会社や OTA はこの運賃情報をより明確に顧客に知らしめる必要があると言っている。
- 運輸省は、航空会社に情報開示を義務づける規則を検討している。

□ ■

2. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) トリップアドバイザー 第2四半期収入 +55%

TripAdvisor の第2四半期収入が、親会社 Expedia の収入の 10% 近くを構成するまで成長した。第2四半期の同社の広告とメディア収入は、前年同期比 +55% 増加して \$82m となった。Expedia の広告とメディア収入は、エアーの収入構成比 12% を上回って 13% となった。TripAdvisor の第2四半期のハイライトの1つは、Business Listing プロダクトの参加ホテルが4月の12,000軒から15,000軒に上昇したことである。TripAdvisor は、海外展開に力を入れている。(Tnooz, 8/02/2010)

(2) プライスライン第2四半期 増益 +72%

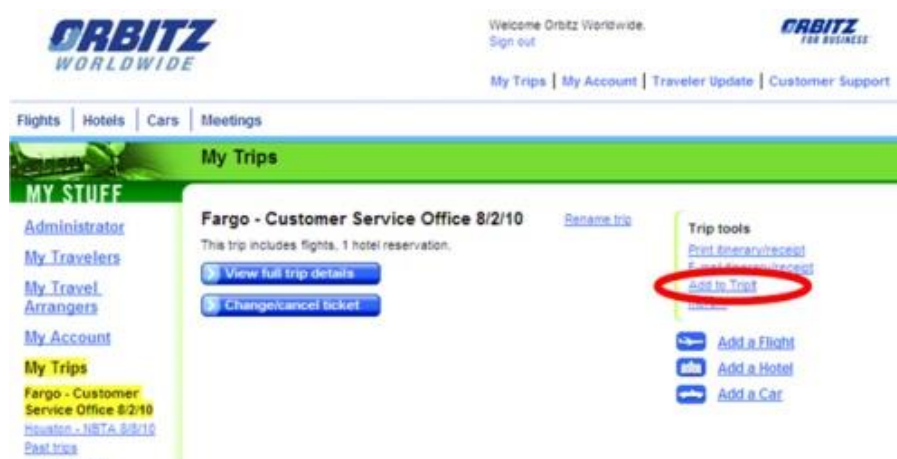
Priceline の第2四半期グロス収入が +43% 増の \$3.4bn となった。利益は、+72% 増益の \$115m であった。グロスマージンは 50.6% から 58% に増加した。ホテル客室予約は +48% 増、国際グロス販売額は +59% 増であった。(wsj.com, 8/03/2010)

(3) ナビタ、ハンガリーLCCと契約更新

航空会社予約システム プロバイダーの Navitaire が、ハンガリーの LCC である Wizz Air と契約を更改した。 Wizz は、今後 7 年間で 100 機の新造機を導入する。 Wizz のこの契約更改には、流通・予約・ディパーチャーコントロールが含まれる。 Wizz は、Navitaire の古い Open Skies から New Skies の予約・流通プラットフォームへシステムの更新を実施中。 現在 32 の航空会社が New Skies を使用している。 New Skies の最も新しい採用者は、7 月中旬の AirAsia と AirAsia X。(Tnooz, 8/03/2010)

(4) トリップイット、Orbitz と組んで法人旅行に進出

旅程管理サービスの TripIt が Orbitz for Business と契約して、ビジネス旅行顧客に照準を当てた新たなプライシング オプションを提供するための幾つかの製品を提供する。 幾つかの法人旅行管理会社 (TMC) は、既に TripIt のサービスを利用している。(Tnooz, 8/04/2010)



(5) アマデウス、新運賃とプライシングツール開発

Amadeus が、4 年間かけて開発した新たな運賃とプライシング ツールのロールアウトを開始した。 これには、幾つかのコンポーネントである Basic Fare Storage, Fare Quotation, Pricing Engine, Fare ベース検索結果、Fare + Availability Catching が含まれる。 Amadeus は、他の GDS と同様レガシーの TPF システムを書き換えるのではなく、柔軟性に富んだ次世代のシステムの開発に努力している。

GDS は、ITA、Expedia の Best Fares Search (商業化すれば)、Everbread、Vayant などから競争を挑まれている。 また流通代替ソリューションのプロバイダーである Farelogix, LUTE などとも競争することになる。(Tnooz, 8/05/2010)

(6) トラベルポート、ユナイテッド航空と契約更改

Travelport が、UA との 2013 年までのフルコンテンツ契約更改に成功した。 この契約

で UA は、Galileo と Worldspan 経由で 10 月から Economy Plus クラス (Y 標準席よりピッチが +5 インチ広い) のアップグレード販売を可能にする。 契約更改の経済的条件などは一切公表されていない。 Sabre は、Economy Plus クラス販売を昨年可能にした。 そして Travelport のこの発表の 6 週間前に Windows ベース IF で動く付帯サービス運賃を合算できるプライシングシステム機能を有する Sabre Red を発表した。 Sabre Red は、年内には多くの旅行会社に展開されるだろう。 しかしながら これ等のツールの開発が進んでも、旅行会社が実際に手荷物や Wi-Fi サービスの料金をまとめて取り扱えるようになるのは、技術上と財務上の問題のために 未だ未だ先の話となるだろう。 メッセージングの標準化とバックエンド プロセッシングの問題が解決していないからだ。(travelweekly.com, 8/05/2010)

(7) トラベルポートの e-プライシング V4、ITA QPX に対抗

Travelport は、同社が最近リリースした e-Pricing 航空運賃ショッピングとフェアリングツールの V4 は、ITA Software の QPX ソリューションと対抗できる能力を有していると言っている。 現在 e-Pricing を使用しているのは Priceline, ebookers, WebJet, Delta, Emirates, American Express, HRG などの企業が存在する。 UA 航空は、ショッピング機能に ITA QPX、フェアリングに Travelport の e-Pricing を使用している。 Travelport の第 2 四半期決算は、調整 EBITDA が▲2%減益して \$176m となった。 収入は +1%増の \$598m であった。(Tnooz, 8/05/2010)

(8) オンライン旅行会社 (OTA)、サンディエゴ ホテル宿泊税訴訟敗訴

San Diego 市の administrative hearing は、OTAs に対して ホテル宿泊税の未納分 \$17m とペナルティー \$4.25m の支払いを命じた。 この 5 月 28 日の裁定は、仕入れ価格に載せられているマージン部分に対して、OTA のホテル宿泊税の納税義務があるとした。 OTA は控訴している。(travelweekly.com, 8/05/2010)

(9) オービッツ、第 2 四半期 減益▲5.3%

Orbitz の第 2 四半期決算が▲5.3%減益となった。 グロス収入は、為替要因を除いて +18%増、収入は +3%増の \$193.5m であった。 利益は▲5.3%減の \$9.7m であった。 Expedia と Priceline の好決算と際立った違いを見せている。(Tnooz, 8/05/2010)

(10) 法人旅行 航空運賃節約▲ \$29.8bn が可能

全米法人旅行協会ファンデーション (NBTA の調査機関) と Expedia の法人旅行部門である Egencia が、TRW Travel & Expense Management LLC に委嘱した調査「Corporate Travel Policy: Benchmarking and Insight Study」によると、払戻不可運賃と最低運賃の使用により年間▲\$29.8bn (2 兆 7,000 億円) の出張費の節約が可能になるという。 この調査は、

2009年の北米出張旅費を \$48.7bn (約4兆3,500億円) と見積もり、この内の80%が国内出張、20%が国際出張を構成すると言っている。(travelmarketreport, 8/05/2010)

(11) カヤック、ITA 代替ベンダー模索

Kayak が ITA Software の QPX の代替システムを積極的にテストしている。 Kayak は、Expedia, Amadeus, Travelport, Sabre, Vayant のプロダクトをチェックしている。(これ等の内、Expedia と Sabre は彼らのシステムの商業化に積極的でない)

Google は、ITA 買収後も既存の契約の継続を約束しているが、Kayak のように代替システムを探す企業が増加するだろう。(Tnooz, 8/06/2010)

空 運

【米 州】

(1) 米議会、FAA 再授權法案可決

米議会は、7月29日下院、7月30日上院がそれぞれ FAA 再授權法案を可決した。この法案はオリジナルの幅広い航空関係の諸問題を包括した FAA 拡大法案として準備されたものであったが、上院と下院の合意が形成できず幾つかの法案が削除され、妥協の産物となった部分的成立にとどまった。削除された法案は、次世代の衛生管制システムの開発スケジュールと資金調達、FedEx の組合編成の容易化、そして ワシントンの Reagan National Airport 発着長距離便運航開始の法案。

合意された中には、旅客便運航までのパイロットの最低飛行時間の250時間から1,500時間への増加と、予約時点における旅客に対するリジョナル便運航の通知義務のほか、ネットワーク航空会社の運航委託先リジョナル航空会社の安全管理強化が含まれている。航空会社と FAA は、パイロットの飛行時間よりも訓練内容が問題であると主張して議会の安全強化法案を批判している。FAA のファンディングと税の調達方法とそれ等の予算に関する法案は再び先送りされることとなった。このため、FAA 関連の支出と税は9月末まで現行制度が延長されることとなった。この延長措置は連続15回目となる。(wsj.com, 7/30/2010)

(2) ノースウエスト、運賃談合で \$38m の罰金

NW が、2004年7月から少なくとも2006年2月までの間で日米間貨物運賃の談合容疑を認めて罰金 \$38m を支払うこととなった。米司法省は、運賃談合容疑を認めた航空会社16社に対して罰金 \$1.6bn を科したと言っている。2007年には、BA と KE が

それぞれ \$300m の罰金を支払った。 2008 年には AF/KLM が \$350m の罰金を支払った。(wsj.com, 7/30/2010)

(3) 米 FAA、メキシコの航空安全レーティング格下げ

米 FAA が、メキシコの航空安全レーティングをカテゴリー1 から 2 に格下げした。これにより、メキシコの航空会社による米航空会社との提携と、メキシコ航空会社の米国便の現行レベル以上の供給拡大が禁止される。 AeroMexico の便を利用して日間 140 便をコードシェアしている DL は、この FAA の措置で大きな影響を受けるだろう。また昨年 AA が率いる oneworld に加盟した Mexicana に対しても、資金調達能力などへのネガティブな影響を与えるだろう。 FAA は、2008 年にイスラエルのレーティングをカテゴリー2 に格下げしている。 米国の主要な貿易パートナーで、米国との間で大きなエアリンクを有するメキシコのレーティング格下げに業界は驚いている。 2009 年には、520 万人の米国市民がメキシコを訪問している。 新型インフルエンザの蔓延で、2008 年比▲10.6%減少した。 メキシコの LCC Volaris と初の国際線コードシェア便を計画している Southwest 航空も影響を受けることになる。(wsj.com, 7/31/2010)

(4) 米航空会社供給拡大に慎重

Virgin America が A320 型機×40 機 (+20 機オプション) を発注した。 この航空機は、2013 年～2016 年にかけてデリバリーされる。 現在 28 機のフリートを 2016 年には 90 機にする計画だ。 Republic Airways は、Embraer 190 型機×24 機を発注した。 デリバリーは 2011 年中頃より開始される。 航空機メーカーは、需要回復を宣言し強気の将来予測を行なっている。 しかし航空各社は、機材投資に対して慎重な姿勢を崩していない。 以下が主要各社の状況だ。

キャリア	導入機数	備考
AirTran	2011 +2 B717 / +4 B737, 2012 +6 B737	導入機数▲20%減
Southwest	2021 年迄に B737×98 機更新	フリート機数増加なし
Alaska	2010 B737×114	2009 比▲2 機、機数増は 2012 より
US	2010 B757▲5 機、B737▲5 機	2010 フリート 339 機 現在比▲8 機
CO	3Q2010 B737×9 機 B777×2 2011 B787×6 機	1Q2001 B737×3 機を 2015 に延期
jetBlue	A320×6 機リース増、E190×4 機	2010 年末 161 機
DL	MD-90 中古機購入増	B787 導入長期計画保有
AA	2014 年より B787×42 機	

(travelweekly.com, 8/01/2010)

(5) ポーター航空 (加)、エアーカナダを困らす

オンタリオ湖の小さな島の飛行場を独占的に基地にしている Porter 航空が、AC を困らせている。この島は、トロントの中心部から 5 分の距離で頗る便利が良い。AC が利用している国際空港はタクシーで 35 分もかかる。YYZ からの Montreal, Ottawa, New York 便を中心に Porter は昨年 90 万人以上を輸送した。使用機材は Bombardier 製の Q400 ターボプロップ機 (70 席) × 20 機で、無料の機内軽食を提供しビジネス旅客を獲得している。しかし、昨年は▲C\$4.6m、今年の第 1 四半期は▲C\$6m の欠損を計上した。そして今春の上場に失敗した。株主には元 AA CEO Don Carty, GE Asset management, Ontario 市職員年金組合がいる。AC と CO は、この島の空港への少数便の乗入れを認められたが、空港ゲートの使用や地上ハンドリング業務は Porter に委託しなければならないことになる。(FT.com, 8/02/2010)

(6) ゴル (ブラジル) で 24 時間スト

ブラジル第 2 位の航空会社 GOL で、8 月 13 日に 24 時間ストが予定されている。National Airline Workers Union は、低賃金、長時間勤務、健康保険の低カバレッジの改善を求めている。GOL では、大幅遅延や欠航が増加している。(wsj.com, 8/03/2010)

(7) コンチネンタル航空 セルフ搭乗を試験

CO 航空が、HOU 空港でセルフ ボーディングを試験している。セルフボーディングは、地下鉄の無人改札に似ている。搭乗ゲートに配置するスタッフは、搭乗券の取扱は一切実施せず、その他の顧客サービス要員の 1 名に削減されている。セルフボーディングは、米国では CO のケースが初めてとなる。IATA によれば、米国以外では AF/KLM, JAL, KAL, NZ などの航空会社が既に採用している。LH は、FRA と MUC の全てのゲートをセルフボーディングに変更した。セルフにする場合は、2 次元のバーコードを備えた搭乗券を使用する。(USA TODAY, 8/06/2010)

(8) メキシコ最大航空会社がチャプター 11 申請

Cia. Mexicana de Aviacion の 64 機のフリートの内 2 機がカナダ破産法廷の命令により差し押さえられた (grounded)。8 月 1 日には、3 機目が ORD 空港で差し押さえられた。パイロットと客室乗務員が、会社のレイオフと給与カットに抗議してピケを張っている。8 月 2 日には、米国便の数便が欠航した。Mexicana は、同日夕刻にメキシコと米国で破産法保護を申請した。同社は、2007 年以来▲\$350m 以上の損失を計上し、\$1bn の負債を抱えている。会社は、こう言っている。

- この原因は高い賃金を決めた労働協約に起因する。
- パイロットが▲40%の給与カットを受け入れるならば問題は解決するだろう。
- 1 ペソで社員に会社を売却することを検討している。そうすれば、社員たちは自

分たちで問題を解決しなければならないことに気がつくだろう。

Mexicana ともう一社国営航空会社 Aerovias de Mexicana の両社は、1990 年代に政府の補助金を受け取った。そして 2 社倒産を回避するために Cintra として知られる国営航空会社として合併した。そして 2005 年に Mexicana は Grupo Posadas SAB に \$165.5m で売却された。しかし 2 社の民営化は、世界的金融危機や新型インフルエンザ禍により計画通り進展していない。

再び両社を国営航空会社として合併する案が浮上しているが、これも勢いを得ることに失敗している。Oneworld で破産法の保護を申請したのは日本航空に続いて 2 社目となる。IATA は、Mexicana の BSP 決済を中止した。Mexicana は航空券販売を中止している。(wsj.com, 8/04/2010)



Pilots and flight attendants protested Sunday at Mexico City's airport.

(9) サンフランシスコ空港 6月国際旅客 最高記録

6 月の SFO 国際空港の国際線旅客数が前年同月比で +13% 増加して 406,022 人となった。これは 6 月の最高記録。同空港には、欧州の大手航空会社 2 社が乗入れを開始した。昨年 6 月は、新型インフルエンザで旅客数が減少している。(wsj.com, 8/05/2010)

Change from a year earlier in June arrivals at San Francisco International Airport



Source: San Francisco International Airport

(10) スカイウエスト、\$133m でエクスプレスジェット買収

米国で航空会社のコンソリデーションが進んでいる。8月4日、米リジョナル最大手の SkyWest が \$133m で ExpressJet Holdings を買収した。合併後は、航空機 606 機を保有し 1 日 4,000 便を運航して年間 5,000 万人を輸送する大規模リジョナル航空会社となる。この買収は UA+CO 合併に関係する。両社は UA と CO のリジョナルフィー

ダー便を受託運航している。大手ネットワーク航空会社は、リジョナル フィーダー便運航会社を売却したり分社化したりしている。 SkyWest は、2005 年に DL から Atlantic Southeast Airlines を買収した。そしてそれを今回買収した ExpressJet と結合することを検討している。同社は、ベトナムの振興航空会社 Mekong Air の 30% を \$7m で買収し、リジョナルジェット機×4 機の提供と技術支援をすることを検討している。(wsj.com, 8/04/2010)

(11) ジェットブルー、元警察官や消防士を客室乗務員に採用

jetBlue が 10 年前の会社創立以来 元警察官や消防士 (殆どが定年退職者) を採用している。彼らは、今では客室乗務員総数 2,400 人の 10% を構成する。彼らは緊急時の冷静な対応や、ストレスfulの環境下の顧客サービスのエキスパートだ。ホリデーシーズンの勤務にも慣れっこになっている。(wsj.com, 8/05/2010)

【欧州&中東】

(1) オリンピック航空買収 欧州委員会 本格審査へ

Aegean Airlines の Olympic 買収に対して、欧州競争監視当局が本格的な審査を開始した。当局は、ギリシャ国内線 (シェア 95% となる) と一部国際線で合併会社による著しい競争環境悪化を懸念している。アナリストは、当局の承認を得るためには国内路線の一部割譲が必要だろうと言っている。合併会社は、Vassilakis グループ、Laskaridis グループ、Marfin (OA オーナー) によって共同所有される予定。審査は 12 月 7 日までかかるだろう。(FT.com, 8/01/2010)

(2) 年金監査人 英国航空の年金基金積み立て不足解消案を承認

英年金監査当局は、BA の年金積み立て不足 (37 億ポンド) の解消計画を承認した。この計画は、New Airways Pension Scheme 年金については 2026 年まで、Airways Pension Scheme については 2023 年までにそれぞれ積み立て不足を解消する案。当初の計画では 2016 年までの解消を予定していたので、10 年間延長されたことになる。BA は、年末の現金バランスが 18 億ポンドを超過する場合は、最初の 150m ポンドの半分を基金に繰り入れることを約束した。倒産した場合は、基金は会社資産に対して 250m ポンドの追加保全を取得する。また BA は、New Airways Pension Scheme 会員に対して 4.5% の追加拠出により現行の確定給付条件を維持することに合意した。当局の承認により BA+IB (56:44) の合併の障害となっていた問題が解決する。BA+IB の合併合意には、BA の年間 300m ポンドの基金繰り入れ (インフレ調整付き) が含まれている。IB は、年金問題の合併前による解決を BA に要求していた。そして、満足行かない解決の際には、IB は違約金 20m ユーロの支払で合併合意を取消すことが出

来る権利を有している。 この権利は9月末まで有効。(wsj.com, 8/-2/2010)

(3) エアーベルリンがワンワールドに加盟する

ドイツ第2位の航空会社 Air Berlin が oneworld に加盟することとなった。 Air Berlin が飛んでいる160都市の内50(主として中央欧州)が oneworld の初の都市となる。 11月1日からは AA と Air Berlin の間でコードシェア便の運営が開始される。 AA の顧客は Air Berlin の欧州6路線と大西洋6路線のコードシェア便が利用可能となる。 Air Berlin の顧客は AA の26路線のコードシェア便を利用できる。 この他 Air Berlin と AA と FY 間で FFP プログラムの相互受付が開始される。 Air Berlin は、欧州で1,300の法人契約を有している。 LCC がグローバル アライアンスに加盟するのは Air Berlin が初めてとなる。(TRANSNATIONAL, 8/04/2010)

【アジア】

(1) フィリピン航空で、事前通告無しでパイロット退職 欠航発生

PR 航空で、パイロットが突然退職したために7月31日からの国内線と国際線の一部が欠航となっている。 フィリピンではパイロットの退職は、法で6ヶ月前の事前通告が義務づけられているがこれが守られていない。 パイロット組合は、これは大量のレイオフと外注化計画への報復だと言っている。 退職したパイロットたちは、外国航空会社に再就職している。(channelnewsasia.com, 7/31/2010)

(2) フィリピン航空、乗員スト計画

PR の客室乗務員1,600人が、会社の40歳定年に抗議して2週間以内にストを計画している。 PR は、40歳定年制は10年前に客室乗務員との間で契約した協定だと言っている。 PR は、退職した25名のパイロットに対して復職のチャンスを与えるとやっている。 復職しない場合は、損害賠償を請求すると言っている。(channelnewsasia.com, 8/04/2010)

(3) タイ航空とタイガー航空が提携

TG と Tiger Airways (SQ 子会社) が、BKK ベースの合弁企業 Thai Tiger を設立することとなった。 資本金は2億バーツ(\$6.2m)、その構成は TG51% : Tiger49%となる予定で、A320型機×5機を調達し2011年第1四半期の営業開始を目指す。 路線網の決定は新会社の取締役会の決定に委ねられることとなるが、BKK をハブとしてインド、カンボジア、ベトナム、ビルマ、東アジアの飛行時間5時間圏の地点が選択されるだろう。 新会社の取締役会5人の内 TG が3人を確保する。

TG のアジア市場に於けるシェアは7年前の42%から33%に、国内線シェアは82%から

50%に低下している。 タイの国内航空旅客需要は 600 万人で、人口 6,500 万人の 10% 以下しか存在しない。 またタイの域内からの外客訪問者は減少傾向にあり、過去 7 年間で全訪問者の 60%から 50%チョットまで低下した。 中国人のタイ訪問者は実数ベースでも低下した。 中国人は、香港や台湾を訪れている。 Thai Tiger は、振興著しい域内間ツーリズム需要とタイ国内航空需要の獲得を目指す。

TG は、タイ LCC Nok Air の 39%を保有しているが、それとの関係は余り良く行っていない。 Thai Tiger は Nok へは一切影響を及ぼさないだろうと TG は言っている。

域内の LCC 大手には AirAsia (マレーシア) と Jetstar (QF 子会社) が存在する。 AirAsia は、国際 JV 航空会社の AirAsia Thai と AirAsia Indonesia を保有し、現有のフリート×82 機を保有し新造機×165 機発注している。 Jetstar は、シンガポールに Jetstar Asia を、ベトナムでは Jetstar Pacific の JV をそれぞれ設立している。 フリート×68 機保有し、新造機×66 機を発注している。 Tiger は、域内の大手 LCC の中では最小で今年 S\$277m の上場を成功させた。 フリート×19 機を保有し 52 機を発注している。 株主は SQ と Ryanair で有名な Ryan 家。

アナリストは、こう言っている。

- 域内オープンスカイ政策に反対していたタイ政府は、これを見直して自由化志向の政策を採用することになるだろう。 2015 年迄の ASEAN の航空自由化に弾みが付くだろう。 そして TG と SQ 間の協調が促進するだろう。(CAPA)
- Tiger は、AirAsia と Jetstar などの域内の LCC との厳しい競争に直面するだろう。 全日空もアジアの航空会社と提携して LCC の設立を計画している。 LCC 市場が供給過剰となる怖れが存在する。 やがて市場が成熟化して新規市場の開拓が止まれば、収穫逡減の法則に従って既存路線に於ける FSA との競争も始まるだろう。
- LCC は成長を追い求めるモデルなので、成長が止まれば失墜する可能性がある。
(Chris Tarry, a veteran airline industry observer)

(4) エアアジア X 11 月にソウル路線開設

AirAsia X が 11 月に SEL 線 毎日便を開設する。 2007 年以来 11 番目の路線となる。 現在の路線網は、LON,TPE, 中国(天津、杭州、成都)、豪州(Gold Coast, Melbourne, Perth)、インド(Mumbai, Delhi) の 10 路線。 現在 8 機のフリートを保有している。 12 月には 11 機に増機される。 A330×17 機と A340×10 機を発注している。
(channelnewsasia.com, 8/02/2010)

(5) インド航空機需要、2030 年迄に 1,150 機

ボーイングは、インドの商業航空機需要が 2030 年までに 1.150 機になると期待している。 この購入に必要となる資金額は、\$130bn (およそ 11 兆円) と見積もられている。
(wsj.com, 8/03/2010)

(6) シンガポール航空、機内誌をデジタル化

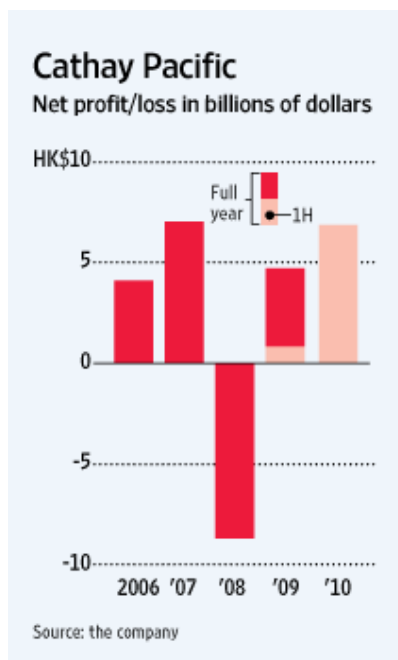
SQ が、機内誌や通信販売カタログをデジタル化して、機内エンタメシステム (Panasonic eX2) の画面に表示する。 同社は、機内誌に続いて雑誌や新聞の e-リーディングを可能にする。(Tnooz, 8/-3/2010)



(7) キャセー航空、A350-XWB 型機×30 機購入

CX が、A350-XWB 型機×30 機購入の LOI をエアバスと締結した。 カタログ価格で \$7.82bn の商談となる。 CX は、この他に B777-300 型機×6 機 (\$1.61bn) のパーチェスライトを実行することを検討している。 これらの機材のデリバリーは、2014 年以降となる。 現時点から 2013 年にかけて、B777-300ER 型機×12 機を受領する。 上半期には同型モデル×4 機を受領済みだ。 2011 年 1 月からは B747-8 貨物専用機×10 機を順次導入する。

CX の上半期決算は、増収 +34% の収入 HK\$41.34bn、増益約 8 倍の利益 HK\$6.84bn となった。 この利益には、HAECO (Hong Kong Aircraft Engineering Co.) と香港航空貨物ターミナル株の売却益 HK\$2.17bn が含まれている。(wsj.com, 8/04/2010) (channelnewsasia.com 8/04/2010)



水 運

(1) クイーンエリザベス丸命名式迄あと 2 ヶ月

Queen Elizabeth 丸が Southampton の命名式迄あと 2 ヶ月を残すだけとなった。基本的には姉妹船の Queen Victoria と同一のクルーズ船となるが、デッキ 10 がスポーツデッキになる他、船室が 38 多く設置されているために定員が 2,092 人と +100 人ほど多くなる。

(travelweekly.com, 8/03/2010)



The staircase in the Britannia dining room, a departure from the Queen Victoria.

(2) ハッチソンワンポア、増益+12%

アジア大富豪 Li Ka-shing が支配するコングロマリット Hutchison Whampoa が、上半期決算で +12%増益の HK\$6.5bn を計上した。3G の損失は、LBIT は▲HK\$5.5bn から▲HK\$998m に損失幅を大幅に縮小した。(FT.com, 8/05/2010)

収入	純 益	1 株当利益	配 当
HK\$152.9bn	HK\$6.5bn	HK\$1.51	HK\$0.51
+8%	+12%	+12%	-

(3) 韓進海運 利益計上

販売額で韓国最大の海運 Hanjin Shipping が、前年同期の▲417.5bn ウオンの損失から +174bn ウオンの利益計上となった。営業利益は +169.7bn ウオン (▲287bn ウオン)、収入は +42%増の 2.368 兆ウオンであった。経済の回復により荷動きが活発化している。(wsj.com, 8/05/2010)

(4) オリентオーバーシー、上半期利益 \$1.28bn 計上

香港のコンテナ海運 Orient Overseas の上半期が +\$1.28bn の利益計上となった。収入は +32%増の \$2.73bn であった。11.5セントの配当を実施する。アジアから西欧向けの完成品と半完成品のコンテナ貨物が大幅に増加している。Orient Overseas は、1月に、中国の property business をシンガポールの CapitalLand Ltd に \$2.2bn で売却することに合意している。上半期決算には、\$1bn のこの売却益が計上されている。Property business の売却完了時点で、更に 40 セントの追加配当を実施する。(wsj.com, 8/05/2010)

陸 運 & ロジスティックス

(1) TNT 第2四半期決算 減益▲96% 郵便とエクスプレス分社

TNT の第2四半期は、減益▲2%の3mユーロの利益計上となった。予てより検討されていた郵便事業をスピンオフさせグローバル エクスプレス サービス事業と分社することを決定し収支改善に取り組む。(FT.com, 8/02.2010)

TNT Q2 results			
Sales	Net profit	Earnings per share	Dividend
€2.771bn	€3m	€0.5	€0.28
↑9.6%	↓96%	↓98%	↑55%

(2) DHL、年間利益見通し情報修正

Deutsche Post が、年間のアンダーライニング利益見通しを 1.6~1.9bn ユーロから 1.9~2.1bn に上方に修正した。ライバル企業の Kuehne & NagelAG (スイス) や UPS や FedEx でも年間利益見通しを増加させている。(FedEx は、プレミアム国際デリバリーサービスの好調な実績により 8月31日に終了する第1四半期の利益見通しを +21% 増加させて。) Deutsche Post の第2四半期 EBIT 利益は 109m ユーロから 253m ユーロに改善した。この決算には 250m ユーロのリストラと資産売却損が含まれている。収入は+15%増の 12.96bn であった。DHL の貨物取扱ボリュームが増加している。今年初めて、DHL 事業が郵便事業を上回ってグループの利益に貢献すると期待されている。(FT.com, 8/03/2010)

(3) ダラースリフティ 第2四半期 大幅増益達成

Dollar Thrifty の第2四半期決算が \$42.3m の利益計上となった。前年同期の \$12.4m よりも大幅増益となった。収入は、\$396.2m で略前年同期並みとなった。費用は、中古車市場の価格上昇で車両の減価償却費が▲48.2%も節約できた結果、総費用は▲14.2%減少した。(travelweekly.com, 8/03/2010)

Dollar Thrifty の取締役会は、Avis Budget の \$1.33bn の買収オファーを断った。Dollar Thrifty は、Avis のオファーは既に合意している Hertz の買収希望価格 \$1.13bn を上回るけれども、競争監視当局の承認を得ることが困難かもしれないと言っている。Avis がブレイクアップフィー \$40m の支払いに応じなかったこともオファーを却下した理由の1つである。Hertz は、\$50m のブレイクアップフィーの支払いに合意している。(travelweekly.com, 8/04/2010)

(4) ハーツ第2四半期 ▲\$25.1m 欠損

Hertz の第2四半期が▲\$25.1m の欠損計上となった。

	収入	損益	負債
1Q 2010	\$1.88bn	▲\$25.2m	\$11.7bn
(1Q 2009)	(\$1.61bn) +7.4%	(+\$3.9m)	(\$10.4bn)

(travelweekly.com, 8/04/2010)

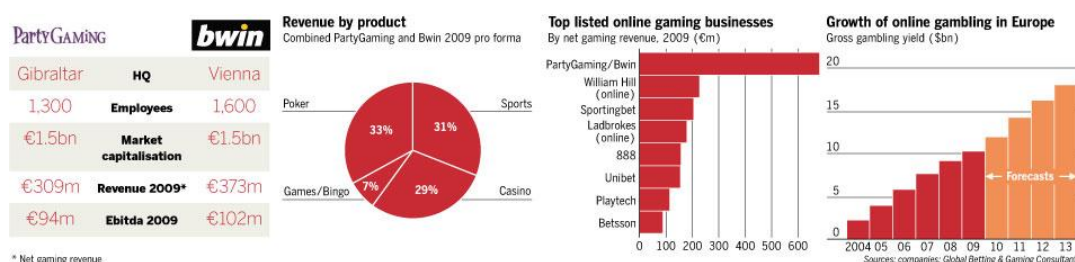
(5) エービス・バジェット、第2四半期 +\$26m 利益計上

Avis BUDGET の第2四半期決算は、+\$26m の利益計上となり前年同期の▲\$6m の損失から黒字転換した。収入は、▲1.4%減の \$1.2bn であった。(travelweekly.com, 8/05/2010)

ホテル & リゾート

(1) パーティゲーミングとビーウインが合併

PartyGaming to Bwin が合併した。長い間合併すると言われていたがヤット合併した。2011年第1四半期に第2位の企業の3倍以上のネットゲーム収入 682m ユーロ、(EBITA は 196m ユーロ) を誇る最大のオンライン賭博企業が誕生する。(FT.com, 7/30/2010)



PartyGaming が米国市場への復帰を狙っている。米国は2006年にオンライン賭博を禁止した。しかし、最近では緩和の動きが見られる。米下院の財務サービス委員会は、先月規制緩和を決議した。同委員会は、規制緩和で税収が10年間で\$42bnに達すると試算している。PartyGamingは、フランスなどの新たな市場に進出している。フランスは6月に初めてスポーツ賭博とポーカーのライセンスを発給した。デンマークは来年規制緩和するだろう。スペイン、ギリシャ、ベルギーも追随するだろう。PartyGamingの第2四半期は、収入が+30%増の181.2mユーロ、継続事業の税前利益が22.8mユーロ(▲14%減益)であった。(FT.com, 8/06/2010)

(2) ラスベガスサウンズ、マカオのVIP戦略再考

Las Vegas Sands のマカオ子会社 Sands China の CEO Steve Jacobs が先週突然辞職した。Sands 会長の Sheldon Adelson との確執が原因と言われている。この2週間で2人のトップ幹部が相次いで辞職している。

Sands China (Stanley Ho の SJM Holdings に次ぐマカオ第2位のシェアを持つ) では、Jacobs が推進して来た高額賭博者 VIP へのダイレクトセールスを見直すと言っている。VIP をカジノに連れて来て、彼らに賭博資金を融資しその取り立てを行なってコミッションを稼ぐのが仲介業者のジャンケットだ。Jacobs は、このジャンケットの斡旋を回避して VIP への直販増加に努力した。この甲斐あって上半期の EBITDA 利益率は 22.6% から 28.5% に上昇した。しかし Sands China は、ジャンケットを使用した方が、より多くの VIP を獲得できる他、彼らの賭博負債の取り立ても容易になるメリットがあると言いつけている。(中国では賭博の負債は認められていないので、法的な債権取り立てが困難となっている。) VIP の賭博収入は、全賭博収入の 70% を構成する。Sands China は、建設を中断していた \$4bn のマカオ カジノ拡張計画を再開している最中。(wsj.com, 7/30/2010)

(3) ウインリゾート、マカオ 第2四半期 大幅増益

Wynn Resorts のマカオ事業 Wynn Macau の第2四半期が大幅に増益し \$88.9m の純益となった。前年同期は \$25.5m であった。4月21日には Encore at Wynn Resorts を開業している。一方 Las Vegas の事業は▲\$17.2m の欠損計上となった。EBITDA 利益は▲13.7% の減益となっている。(travelweekly.com, 7/30/2010)

(4) ボイド、ステーションカジノ買収断念

Boyd Gaming Corp. が、1年半かけて検討して来た Station Casinos Inc. (チャプター11企業) の幾つかの資産買収を断念した。Boyd は、昨年 \$2.45bn にのぼる現金と負債による買収をオファーしていた。Boyd と Station の両社は、Las Vegas の地元住民をターゲットにしたカジノ市場のプレイヤーである。(wsj.com, 7/30/2010)

Boyd の第2四半期決算は、▲73%減益となった。純益は \$3.4m、収入は▲5.9%減の \$578.4m であった。Boyd は、New Jersey で Borgata カジノを MGM Resort International と共同保有(合弁企業)しているが、MGM はこれの売却先を探している。(wsj.com, 8/03/2010)

(5) MGM 第2四半期 シティーセンター開業で▲\$883.5m の欠損

MGM Resorts の第2四半期が、▲\$883.5m の欠損計上となった。この決算で MGM は、CityCenter の減損会計 \$1.12bn と CityCenter の住宅部分の減損会計 \$29m を計上した。

前年同期は▲\$212.6mの損失であった。減損会計を除去すれば、\$102mの営業利益計上となる。収入は、\$1.49bnから\$1.54bnに増加した。カジノ収入は▲5.8%、客室収入は▲1.4%と依然として減収が継続している。Las Vegas StripのADRは▲\$1低下して\$110となった。2年前のADRは\$156であった。RevPARは▲2%低下した。Stripのオキュパンシーは93%で2009年の94%、2008年の97%より低下した。

CityCenterは、収入\$401m、損失▲\$128mを計上した。MGMとDubai Worldは、\$32.5mの追加資金注入を余儀なくされている。CityCenterのAriaホテルのオキュパンシーは第1四半期の63%から80%に上昇した。\$8.5bnをかけた史上最高額の建設プロジェクトであるCityCenterの現在価値は\$2.65bnに低下している。(travelweekly.com, 8/03/2010) (wsj.com, 8/04/2010)

(6) ハラーズ、赤字転落

Harrah's Entertainment Inc.の第2四半期が▲\$274mの欠損となった。Harrah'sは、2008年に、プライベートエクイティー企業のTPGとApollo ManagementによってLBO買収され非上場化されている。6月に両PE企業とヘッジファンドマネジャーのPaulson & Co.によって資金注入された結果、負債の軽減がはかられた。

収入	営業損益	損益
2.22bn (▲2.2%)	▲300,000 (+6.3m)	▲274m (+4.3bn)

2010年の収入は、2月のPlanet Hollywoodリゾート買収による増収が含まれている。

2009年の利益+\$4.3bnにはpretax gain for debt extinguishmentが含まれる。

(wsj.com, 8/04/2010)

(7) ラドブロックス 復配

Ladbrokesが減益下にも拘わらず復配する。これは4月にCEOに就任したRichard Glynnの方針。同社の第2四半期は、収入が▲12%減の500mポンド、税前利益は130mポンドから105mポンドに低下した。2,700軒の店の売上げが▲7%低下している。

(FT.com, 8/05/2010)

その他

(1) 米運輸保安局 貨物スクリーニング目標達成

米国の国内線の旅客便のベリーに搭載する貨物の100%スクリーニングが達成された。貨物のスクリーニングは、9-11同時多発テロ事件以降の主要なテロ対策の1つである。米運輸保安局(TSA)は、このために米国内の900の工場や流通センターの施設を貨物

の事前スクリーニング承認施設に認定した。(Certified Cargo Screening Program=CCSP-certified) TSA は、国外でも貨物のスクリーニングを強化している。ハイリスク貨物については 100%スクリーニングを実施している。(travelweekly.com, 8/03/2010)

3. 小説 株式会社極東航空 物語 (26)

熊野は、極東 002 便マカオ経由茨城行きの操縦室のジャンプシートに座っていた。この座席は、レフトシート（左席＝機長席）の後方の一段高い位置に設置されていて、パイロットの操縦をチェックする際の試験官などの席に使われる。熊野は、今回の出張の帰路便でこのコックピットオブザーブの機会を与えられたのだ。最近は、テロ対策の保安上の問題からコックピットオブザーブは、極めて厳しく制限されている。関口が、当局に申請して特別承認を取り付けたのだ。若手幹部候補生の教育には、航空の生産現場の実際を見学することがマスト必要だと考えたからだ。



002 便は、定刻通り出発した。

機長の森崎は、機とワイヤでもってインタホーンを繋いでいるライン整備士の石橋に左右のエンジンの正常なスタートを告げる。

「オールエンジン スタートッド ノーマル。 ディスコネクト インタホーン。 石橋さんお世話になりました。 それでは行ってきます」

極東では、パイロットであれ運航管理のシスパッチャーであれ整備士であれ、全員がサイン付けの名前で呼び合うアットホームの風通しの良い関係が社風として根付いている。

「森崎キャプテン、了解しました。 ディスコネクト インタホーン。 行ってらっしゃい」

「グラウンド コントロール ファーイースト (FE) 2 リクエスト タクシー」

「FE 2 クリアー タクシー ツー ランウエー 32R、フォロー ジャパネアー ジャンボ」

「ラジャー、FE 2 タクシー ツー ランウエー32R、フォロー ジャパネアー ジャンボ」
極東航空のコールサインは、英語名 Far East Airways からファーイーストと呼ばれている。 日本航空はジャパネアー (Japanair) だ。

タワー (管制塔) の管制官からの交信は、通話内容の確認のために該当機のパイロットの復唱が義務づけられている。 ゲートを離れた極東 002 便は、自走を開始した。

「熊野さん、茨城までご一緒します機長の森崎です。 クルーズに入るまでは静かに見えて下さい。 スペアーのヘッドセットを付けてタワーの交信でも聞いて下さい。 交信は、専ら副操縦士の山根がやります。 クルーズに入ってから、山根に操縦してもらいますので、その時にお話ししましょう」

森崎は、飛行時間 5,500 時間を誇るベテランだ。 熊野は、機と管制官のやり取りを傍受しながら、初めて体験する操縦室の緊張した雰囲気にワクワクしている。 イヤホンからは、KULIA 国際空港のタワーが受け持つ全ての航空機との交信がひっきりなしに流れて来る。 極東が使用している A320 型機は、アジアエアーからのリース機だ。 この航空機はフランス、ドイツ、スペイン、英国の欧州 4 ヶ国が共同で保有している航空機メーカーEADS の子会社であるエアバス社製で、民間機としては初めてデジタル式フライバイワイヤ制御システムを採用したハイテク中距離中型旅客機 (150 席~180 席の一本通路ナローボディー機) だ。 計器パネルは、アナログから LCD (液晶ディスプレイ) に置き換えられているので、最近の操縦室はグラスコックピットとも呼ばれている。 航空機のコントロール方式が、操縦桿に代えてサイドスティックを採用しているのが特徴である。 サイドスティックによるパイロットの操作は、電気信号により動翼やエンジン推力のアクチュエーターに伝えられる方式が採用されている。 従来の金属線によるメカニカルな伝達が電線を経由したデジタル方式に変えられたので、電線つまり“ワイヤ”の言葉をとってフライバイワイヤと呼ばれている。 1987 年の初飛行以来、23 年間で累計 4,000 機以上が製造されたベストセラー機だ。

機は、日本航空の B747-400 型機の後に続いて誘導路をタクシングし 32 ライトの滑走路端まで進んだ。

タワーより滑走路端で暫し待ての指示が来る。

「FE2、ホールド ショート オブ ランウエー32R」

「FE2、ホールド ショート オブ ランウエー32R、ラジャー」

副操縦士が、離陸のチャイムをポーン、ポーンと 2 回鳴らす。

キャビンアテンダントが PA で乗客に案内を告げる。

「皆様、間もなく離陸でございます。 お座席のシートベルトを今一度シッカリお締めになっているかご確認下さい」

タワーが離陸の許可を出し、滑走路の風向と風速を知らせて来る。

「FE2、クリアード フォー テイクオフ ラウンウエー32R、ウインド 300 アット 5 ノット」

「ラジャー FE2、クリアード フォー テイクオフ ラウンウエー32R」

森崎がエンジンレバーをグート押してスロットル全開にする。

「テイクオフ パワーセット」

見る見るスピードが増して行く。

「V ワン」

山根が、機が離陸決心速度（これ以降離陸中断操作を行なわない速度）まで達したことを告げる。そして、速度計が離陸速度に達していることを確認すると同時にコールした。

「VR」

森崎はサイドスティックを手前に引いた。機はゆっくり機首を持ち上げて離陸する。ノーズギアの伸び切ったガタンと言う音が聞こえたほんの数秒後に、それよりも大きなセンターギアの滑走路から離れた音が続く。

山根が、順調に上昇していることを告げる。

「ポジティブ クライム」

森崎は、山根に車輪上げを指示する。

「ギアーアップ」

山根が左手を伸ばして車輪操作レバーを引き上げると車輪が格納される。急に風切り音が小さくなる。

「グッドバイ FE2、コンタクト ディパーチャー、ハブアナイスフライト バックツーイバラキ、ボン・ヴォヤージュ」

「ラジャー、FE2 コンタクト ディパーチャー、サンキュー フォー ヨア ヘルプ、グッドデイ」 これでタワーとの交信は終了し、FE 002 便のコンタクトはディパーチャー コントロールのレーダー管制へと切り替わる。

機はぐんぐん上昇する。右にゆっくり旋回してバンクした操縦室の横の窓からは KULIA 国際航空の滑走路が、まるでマッチ棒の如く細く見える。今日はすっかり晴れわたった良い天気だ。パイロットを悩ます風もほとんど吹いていない。

上昇するに連れ、ギーギーという微かな音と共に揚力を増すために張り出されていた主翼のフラップがしまわれて行く。

「山根君、代わってくれるか、ユー ハブ コントロール」

「了解キャプテン、アイ ハブ コントロール」

「熊野さん、お待ちどうさまでした。アジアエアーとの会議のお帰りだそうですね」

「キャプテン、本日はよろしくお願ひします。僕は初めて飛行中の操縦室のオブザーブをするのですが、さっきから感心したり驚いたりすることばかりで興奮しています。はい、アジアエアーとのインターライニング会議は、思ったよりも上手く行きました。もう3年間も提携関係にあるので、両社間の信頼関係がシッカリ出来上がっているようでやり易いです」

「今日は、ここから北上してベトナムのタンソニャット、昔のサイゴンの南東 150km を通過してインドシナ半島の東岸沿いに進んでマカオに向います。高度は 35,000 フィートをとります。この辺りの空域は、インター トロピカル コンバージョン ゾーン (ITCZ) と言って北東貿易風と南東貿易風の収束場で積乱雲が多くこれを避けるのに神経を使います。出発前のブリーフィングでは、今日の雲は大型で 38,000 フィー

トの高さがあるようです。 本機の最大巡航高度は 38,000 です、この雲の上を飛び越えるのを止めて、少し東寄りのフィリピンの方に遠回りせざるを得ないかもしれません。 企画部の熊野さんには申し訳ないが、飛行機の安全運航には時には余計に燃料を喰ってしまうこともあるんですよ」

(次週に続く)

表紙：

サーフィン 3

ボールペン、サインペン

B6 メモカード

2001年9月作

TD 勉強会 情報 439 (以上)