

# TD 勉強会 情報 121

1. 米主要キャリアの第 2 四半期決算を探る
2. GE 只では転ばない（航空機材関連事業）
3. ボーイングとエアバスの限りなき戦い
4. ユナイテッド航空、年金基金繰り入れ中止
5. その他のニュース



米航空会社の多くは、燃油費の高騰がある中、良く増益基調（実質ベース）の第 2 四半期決算を達成。

## 1. 米主要キャリアの第2四半期決算を探る

7月24日の日経新聞朝刊は、「米航空大手3社赤字」というタイトルで、DL, NW, COの3社が赤字になり、コスト改善の大きいAAが黒字に転換したと報じている。

決算発表の数値は、確かにその通りであるが、一時的な収入と費用 (unusual items) を、今年度および昨年度決算から差し引くと、少し違った姿が現われてくる。特に各社の昨年度決算には、政府の補助金が計上されている為に、真の前年同期比の増減を表す事を困難にしている。(若干“レバタラ”の話になるが) その要点を以下に記す。

- ①赤字3社は、AA, DL, NW。(AAは、各社の中で最大増益を達成するも赤字決算)
- ②メジャーでは、燃油費の高騰がある中で、DLを除いて全社が増収増益決算。
- ③LCCでは、3社(WN=Southwest, HP=America West, B6=jetBlue)が黒字決算。
- ④WNは、増益を達成している。
- ⑤HP, B6は、両社とも減益なるも、業界で最も低いコスト構造を誇っている。

B6=CASM  $-5.9$ 、(業界トップ) HP=CASM  $-7.7$ 、(業界2位)

下表に、税引き後ネット利益を、決算発表値(左側)と、unusual Itemsを除いた数値=実質値(右側)に分けて記す。

	As Reported			Excluding Unusual Items			
	03/2QT	04/2QT	増(減)益		3/2QT 実	4/2QT 実	増(減)益
AA	-75	6	+81	AA	-357	-25	+332
DL	184	-1,963	-2147	DL	-237	-312	-75
NW	227	-175	-402	NW	-160	-78	+82
CO	79	-17	-96	(注) CO	-1 00	2	+102
US	13	34	+21	(注) US	-1 00	34	+134
AS	45	-2	-47	AS	1	8	+7
WN	246	113	-133	WN	103	125	+22
HP	80	6	-74	HP	13	6	-7
B6	38	21	-17	B6	26	21	-5

(注) CO及びUSの2社の2003年度第2四半期数値は、極めて粗い想定概算値。つまりイイカゲンな数値。UAの決算は7月29日発表。

## 米主要キャリア 第2四半期実績

	収入 \$ M	営利 \$ M	Net P. \$ M	備考 Unusual Items	Operating Statistics				
					Yield ¢	CASM ¢	ASM Million	L/F %	Fuel ¢
<b>AA</b>	4,830 +11.7%	196 <b>(-87)</b>	6 <b>(-75)</b>	03/ +282 04/ +31	11.69 (11.74)	9.50 (9.59)	43,997 +8.5%	75.7 (74.4)	111.4 (83.2)
<b>UA</b>	7月29 日発表								
<b>DL</b>	3,961 +13.3%	<b>-241</b> (196)	<b>-1,963</b> (184)	03/ +421 04/-1,534	12.36 (12.91)	10.88 (9.92)	38,620 +16.1%	76.6 (75.0)	104.5 76.3
<b>NW</b>	2,871 +18.5%	<b>-52</b> <b>(-73)</b>	<b>-175</b> (227)	03/ +330 04/ -104	11.61 (11.11)	10.61 (9.84)	22,791 +5.1%	82.5 (76.4)	107.9 (80.3)
<b>CO</b>	2,514 +13.4%	43 (238)	<b>-17</b> (79)	03/ +162 04/ -30	8.90 (8.86)	9.42 (8.67)	21,547 +12.4%	78.1 (76.5)	109.6 (83.9)
<b>US</b>	1,957 +10.1%	83 (67)	34 (13)	03/ +179	12.87 13.10	11.18 (10.83)	13,519 +3.6%	78.9 (75.4)	101.39 (79.71)
<b>AS</b>	699 +14.4%	<b>-21</b> (0.6)	<b>-2</b> (45)	03/ +71 04/ -14.9	12.52 (12.67)	10.63 (9.70)	5,635 (+8.2%)	72.8 (70.6)	123.1 (82.0)
<b>WN</b>	1,716 +13.3%	197 (140)	113 (246)	03/ +265 04/ -23	11.54 (11.67)	8.09 (7.68)	18,773 +4.9%	76.3 (70.1)	81.9 (67.4)
<b>HP</b>	605 +5.1%	21 (28)	6 (80)	03/ +81	9.62 (9.79)	7.72 (8.01)	7,552 +8.3%	78.3 (78.9)	115.6 (81.7)
<b>B6</b>	320 +30.7%	45 (46)	21 (38)	03/ +23	7.86 (8.48)	5.90 (6.08)	4,656 +42.2%	84.5 (85.3)	96.7 (79.0)

備考= Unusual Items、即ち、①機材早期退役、従業員早期退職等の一時的費用（“-”で表示）、及び、②政府補助金や資産売却益などの一時的収入（“+”で表示）を表す。

AS = Alaska Airlines  
(損益値には Horizon Airways を含む)  
WN = Southwest Airlines

B6 = jetBlue Airways  
HP = America West Airlines

以下に、各キャリアの REAMARKS をランダムに羅列する。

- American Airlines

\$31M の特別 Gain なかりせば、赤字\$-25M。 2003 年度の実質的欠損は\$-357M。

従って実質的には赤字なるも、\$+332M の大幅増益を達成している。

燃油費のインパクトは、前年比\$+232M。

第2 四半期末、保有キャッシュ及び短期投資は、39 億ドル、内 restricted \$489M。

第2 四半期に、\$461M の年金基金繰入を実施している。

(Operating statistics の数値は regional 除き)

- United Airlines

7 月 29 日 決算発表。 United は、今年の、凡そ 5 億ドルに上る年金基金繰り入れを中止すると、7 月 23 日発表した。 詳細は、後述 4.参照。

- Delta Air Lines

繰り延べ税資産の中止等の非現金コスト \$1,651M を除いた場合は、\$-312M の赤字で、実質的な前年同期比は、\$-75M の減益となる。 メジャーでは、DL のみが減益決算。

四半期末 unrestricted cash 20 億ドルを保有。

6 月 30 日に第三者融資により、\$+150M の流動性の追加と、約\$230M secured debt のリファイナンスを実施している。

S&P は、DL のレーティングを、B-から CCC+にダウングレードした。

(Operating statistics の数値は regional を含む)

- Northwest Airlines

+18.5%の収入増加がありながら、\$-175M の赤字を計上。 但し、unusual items を除くと、\$-78M の赤字に縮小となる。 前年同期比では、\$+82M の実質的増益となる。(オングラしている B747-200 の除却費を除くと、2004 年度の決算は\$-78M の赤字。 政府の補助金と Worldspan 株の売却益等を除いた、昨年度の実質利益は \$160M。)

CEO Richard Anderson は、新しい市場環境に適合するコスト構造への変革が必要と言っている。 その為には、労務費の削減が急務と言っている。

期末現金 30 億<sup>ドル</sup>を保有。

内 1 億<sup>ドル</sup>が restricted cash。(Operating statistics の数値は regional 除き)

- Continental Airlines

経年機退役に関わる一時的費用 (unusual items) \$19M (税引き後) を除けば、\$2M の利益計上。 前年同期の unusual Items 除去後の数値が不明であるが、実質的には\$100M に近い増益を達成しているものと思われる。

CEO の Gordon Bethune は、燃油費の高騰によるインパクトが大きいと言っている。また、政府に支払う\$265M の taxes and fees が高すぎて、結果的に航空会社の運賃の値上げを抑制している、と暗に政府の航空運賃に追加する各種のチャージの徴収を非難している。(ATA は、2004 年に米航空業界が政府に支払うこの種の費用は、総額 140 億<sup>ドル</sup><1 兆 5,400 億円>に達すると予測している。)

大陸横断路線に於ける運賃競争激化 (LCC 参入による) により、需要が少なくなる第 3、第 4 四半期は、国内線 Yield は、大きく影響を受けるだろう、とも言っている。

期末 cash and short-term investments 19 億<sup>ドル</sup>を保有。 内\$177M が restricted。

(Operating statistics の数値は regional 除き)

- US Airways

倍増の増益を達成しているものの、利益額は小さく、これでは下半期の収支を支えられない、と CEO の Bruce Lakefield が言っている。(上半期の決算は、▲\$143M の欠損を計上している。) US は、業界で最も高い CASM の航空会社の 1 社であり、労務費を含むコストカットが急務、と言っている。

期末に\$975M (1,073 億円) の unrestricted cash を保有している。

CO と同様、前年同期の unusual Items 除去後の数値が不明であるが、実質的には \$100M に以上の増益を達成しているものと思われる。

US は、総額▲15 億<sup>ドル</sup>のコストカットを計画しており、この内、組合に対して▲\$800M の賃金カットの譲歩を要請している。(Operating statistics の数値は regional 除き)

- Alaska Air Group

unusual items を除くと、\$8.2M の利益計上 (前年同期比\$+7.3M の実質的増益) となる。 期末 cash & short-term investments \$865M を保有している。

2月に導入した運賃構造の単純化（12種類を6種類に半減し、最高と最低の運賃格差を10:1から3:1に縮小）は、第2四半期決算に影響を及ぼさず。（運賃構造単純化が、短期的に、収支に悪影響を与えていた。）

（表中 Operating Statistics は、全て Alaska Airlines データ。）

- Southwest Airlines

53回目の連続四半期利益計上。 昨年度の決算から政府補助金を除けば、実質的には、\$+22Mの増益を達成している。

客室乗務員組合とのCBA更新がヤット妥結。 2002年5月に遡った、客乗職に対する追加的給与等の支払い\$12M、及び早期退職応募者(1,000人以上が応募)の特別退職金 \$11Mを夫々計上。

燃油のヘッジは、2004年は80%が24ドル/バレル、2005年80%が25ドル、2006年は45%が28ドル以下にヘッジされている。 現金及び等価物 \$1,768Mを保有。

平均区間距離：航空機 571 マイル（前年度 556）、旅客 759 マイル（736）。

- America West Airlines

5期連続四半期利益達成。 2003年度第2四半期利益は、政府の補助金を除くと\$+12.9Mとなり、実質的には\$-7Mの減益となる。

CASM 7.72は、業界第2位。 期末現金 \$590Mを保有。 内\$478Mがunrestricted。

- jetBlue Airways

14期連続四半期利益の達成。 営業利益率 +14.1%は、業界トップ・マージン。

CASM 5.9は、業界トップ。（注） 作年度の利益\$38Mは、政府補助金（net \$11.5M）を除くと\$+26Mとなり、実質的には\$-5Mの減益となる。

機材稼働時間 13.7時間/日（前年度 12.9）。 平均区間距離 1,348 マイル（1,253）。

jetblue.com 販売比率 75.2%（72.5%）。

時価総額 20 億ドル以上、世界最大の航空会社 American の 14 億ドルを、収入規模 1/10 以下の jetBlue が上回る。 現金及び等価物\$513Mを保有。

（注）ASM が、+40%以上も増加しているのだから、必然的に、CASM が下がるのは当たり前で、驚くにはあたらない。）

## 2. Nothing but Friendly Skies for G.E.

### GE 只では転ばない (航空機材関連事業)

米航空会社に、貸したり、売ったり、リースしたりしている会社にとっては、最近は、不安な日々が続いているようだ。 燃油費の類稀な高騰、継続するテロへの警戒、潜在的な倒産の恐れなど、航空会社の経営環境には、どれを取っても極めて厳しいものが山積しているからだ。 それにもかかわらず、GE が涼しい顔をして居られるのは何故なのだろう？

航空機エンジン事業の GE Transportation の社長の David L. Calhoun は、「資産の減耗や、貸し倒れなどの損をこうむることはあるが、我々の事業の成否が、米国の航空会社の窮状に左右されるなどと言う事は、決してない」と語っている。 万が一伝統的航空会社が倒産となれば、GE は、機齢の若い、燃費効率の良い狭胴機を、Southwest や jetBlue 等の成長著しい LCC に転貸させるだけの事なのだ。

GE Commercial Aviation Service (Gecas)は、1,200 機以上の所有航空機をリースアウトし、その他の所有者の、300 のリースを管理し、多くの航空機の整備を行なっている。

GE Transportation は、航空機エンジン製造し、航空機メーカーにそれを収めている。 そして、航空会社の飛行機の稼働時間と密接に関連する、スペア一部分の販売を、大規模に行なっている。 従って、どちらの GE 部門も、一見すると、航空会社の栄枯盛衰に左右される不安定さから逃げ出せないように見える。

2000 年の春から始まった米経済の不況＝航空需要の減退は、9-11 の同時多発テロにより拍車がかかり、1990 年代後半から 2000 年代初頭にかけて、Boeing と Airbus は、航空機の生産過剰を来たしている。(生産過剰により、安いリース機の調達が可能になっている) そして最近では、米大手航空会社の 1 社かそれ以上の倒産の可能性さえ存在している。

しかし、今までの所は、GE は痛手を受けていない。 同社の Gecas を含むファイナンス部門は、この第 2 四半期に、①中国東方航空との超大型商談をまとめ、②米新 LCC の Virgin America に Airbus A320 新造機 (15 機) をリースし、③経年機を貨物機に改修するなどして、タイムリーな対応策を打ち出している。

特筆すべきは、Gecasの保有する1,200機は、1機もグランドしていないと言う事だ。エンジンのオーダーは大幅に増加しており、今年度のエンジン部門の収入は、120億ドル（1兆3千億円、前年109.7億ドル）に達するものと予測されている。しかも平均機齢は、9-11以降、多くの航空会社が、資金手当のために、機齢の若い航空機をGEに売却（sell and lease back）した為に、1998年の8年から6年までに若返っている。その上GEは、航空機の市場価格を大幅に下回るレベルで、貸し付けを行っている。（十分な高い抵当物件を設定）また、最も財務的に困窮しているAir Canada, United, US Airwaysの3社に対しては、クロス抵当保証（cross collateralize）を開始し、一つの抵当物件（航空機）を引き上げる事により、同じ債務者の、他のローンの支払を促進させる方策を編み出している。（GEは、この3社の筆頭債権者）

9-11以降、GEは、Unitedに14億ドル（1,540億円）を融通している。しかし何のトラブルも発生していない。仮にUnited倒産と言う事態となったとしても、GEは、1ペニーも損をしないだろう。回収航空機は、容易に新しい借り手を見つけられる、とGEは言っている。事実、数年前にブラジルのVarig航空が窮地に陥った時には、回収した40機の航空機は、すぐさま、中国やマレーシアやその他の国の航空会社に再リースされている。

GEのライバル会社のInternational Lease Finance (American International Groupの子会社)も、GEと同じような状況で、GEより若い航空機を所有し、数年間減少していた利益も、2004年の第1四半期には盛り返している。「燃費性能の良い航空機と、金利安のお陰で、利益は顕著に改善している」と同社の社長のJohn L. Pluegerが語っている。

多分、困窮しているのは、UnitedやUS Airwaysなどの、米国の伝統的航空会社の一部だけで、彼らは、GEやInternational Lease Financeの一部のカスタマーベースを構成するに過ぎないのではなかろうか。Gecasは、世界63カ国に200以上の顧客を持ち、その内、米企業はタッタの27社にしか過ぎない。International Lease Financeの場合は、138顧客の内タッタの20社が、米国とカナダの企業となっている。

「中近東やアジアの、燃費性能の良い一本通路の狭胴機需要に答えられていない」とGEは言っている。米国市場も、LCCの大きな成長により拡大しつつある。SouthwestやjetBlueなどのLCCは、強い狭胴機需要を抱えている。International Lease Financeは、今年に100機の機材を導入し、2010年迄に308機のオーダーを持っている。



しかし、依然として：

- ① インターネットにより、消費者は安い航空運賃に群がり、
- ② 会社は、ビデオ会議で出張を代替し、
- ③ ファーストクラス出張は、影を潜め、
- ④ テロの恐怖が、航空旅行を敬遠させ、
- ⑤ 航空機メーカーは、再び生産過剰に、陥る可能性を秘めている。

だからといって、多くの事業を手がける巨大な GE が、彼らにとってごく一部にしか過ぎない航空関連事業で行き詰まることなど決してない。

FT.com, 7/15/2004 and nytimes.com, 7/23/2004

### 3. Boeing attacks Airbus product strategy ボーイングとエアバスの限りなき戦い

Boeing と Airbus 間のテンションが高まっている。 Boeing の B7E7 (2008 年就航) と、 Airbus の超大型機 A380 (2006 年就航) の、新機材の熾烈な販売合戦が繰り広げられている。 この煽りを受けて、両社間は勿論のこと、米国と EU 間で、互いに相手を非難する、刺々しい舌戦が繰り広げられている。

以下に、FT.com 及び nytimes.com に掲載された、① Boeing 及び米政府の言い分、② Airbus 及び EU の言い分、③ 業界識者の言い分を、夫々に分けて列記する。

#### ① Boeing ないし米政府の言い分

- Airbus は、過剰生産を繰り返し、格安 A320 リース料の原因を作っている。
- A380 の機体重量が、設計重量を上回っている事をひた隠しにしている。
- A380 の、B747-400 比+15% (direct operating basis)、及び+17% (cash operating basis) の性能向上は、本当に達成できるのだろうか？
- A380 の開発に、30 億ドル (3,300 億円) 以上の政府融資が行われている。これがなければ、100 億ドル (1 兆 1 千億円) プロジェクトは、日の目を見なかつただろう。
- A380 の販売機数目標 1,500 機は、本当に達成できるのだろうか？

- EU の公的補助は、公平な競争を阻害している。
- 1992 年協定（開発費に対して、政府の一定の補助を認めている）を見直す必要がある。
- 既に成長著しい Airbus には、補助は必要ない。
- 1/3 の資金は政府保証付きで、その返済は、航空機販売高とリンクしている。 Airbus は、この借り入れの、全てを返済している訳ではない。 この低金利融資は、過去 30 年間で 150 億ドル（1 兆 6,500 億円）に及んでいる。
- EU の Airbus に対する不当な補助が、米国の航空機製造産業の、従業員の職を奪っている。（米国の航空機製造産業の従業員数は、1997 年の 239,000 人から、昨年末の 157,000 人に▲35%削減している。）

## ② Airbus ないし EU の言い分

- Boeing も政府の補助を受けている。
- Boeing は、ペンタゴンの軍用機受注により、商用民間機のクロスサブシダイズを行っている。
- NASA のカーボンファイバー技術をもたらしている。これを B7E7 に転用している。
- Boeing7E7 の機体生産の一部を担っている日本メーカーは、日本政府から補助を受けている。
- A380 の性能は、計画通りの航続距離と燃費性能を発揮できている。重量は問題ではない。
- 政府融資については、以前の分を除いては、返済している。
- Boeing は、この問題を大きく取り上げ、米政府の空中給油機タンカー(100 機)の発注を、自社に有利に導こうとしている。

## ③ 業界識者の言い分

- Boeing の非難は、同社が Airbus に、航空機受注数で追い抜かれた為に激しくなっているのではないか。  
 （事実、Airbus は、昨年度初めて納入機数で Boeing を上回る。2004 年についても同様の傾向が続くと予測されている。昨年末の受注機数の総計は、Airbus 1,454 機 > Boeing 1,110 機で、ここでも Airbus が Boeing を上回っている。）
- 大統領選挙を控えている米国が、イラク復興事業への仏や独および NATO 諸国の共同歩調を是が非でも欲しい米国が、この問題を WTO に提訴し、事を荒げる様な馬鹿な事はしない。

- Boeing の CEO が Harry C. Stonecipher に変わった事も影響している。 前任（ペンダゴンとの商談スキャンダルで辞任）の Philip M. Condit は、この補助金問題に立ち入る事を好んでいなかった。
- Boeing は、Airbus に、この 5 年間で民間商用機のシェアを 70%から 50%に減らされた為に、焦っているのだろう。
- A380 の出現は、Boeing の利益源泉の一部である B747 の市場支配を終わらせ、両社の競争バランスを、著しく Airbus 有利に導く可能性がある。
- 政府の間接的サポートの実態把握が至って困難である。 1992 年協定には、年間販売額の 4%までの間接的補助が認められているが、この算定は困難であり、これが協定の抜け穴となっている。
- Boeing と Airbus の補助金論争は今に始まった事ではない。 今回の論争は、A380 と B7E7 の、本番競争の前兆戦の出来事である。
- 米政府と Boeing の Airbus 攻撃は、多分に PR 効果を狙ったジェスチャーに感じられる。 お互いに、政府補助（間接的な物を含めて）を最小化する純粋な試みであれば、これを歓迎する。 ラムズフェルド防衛長官が、米国企業の今年の Paris air show への参加を中止させている事などは、まさに稚戯に等しい。

nytimes.com, 7/24/2004

#### **4. United Airlines to Quit Paying Into Pension Plans** **ユナイテッド航空、年金基金繰り入れ中止**

7 月 23 日、United 航空は、Chapter 11 離脱するまでの間、年金基金への繰り入れを中止すると発表した。 この中止により、United は、来年にかけて、10 億ドル以上のキャッシュアウトをセーブする事になるが、年金スペシャリスト達は、今回の繰り入れ中止は、United が全ての年金基金、若しくは一部の年金基金の解散に走る前兆ではないか、と見ている。(今年内は、約 5 億ドルのセーブとなる。)

今回のこの措置は、DIP ファイナンス +5 億ドルの追加融資の条件として、融資元から要求された為に、出て来たものの様である。(DIP ファイナンス=Chapter 11 に於ける繋ぎ融資) 融資元である JPMorganChase, Citigroup, CIT, GE Capital (今回新規参加) の各社は、追加融資に当たって、United にキャッシュアウトの抑制を強く求め、結局 United

は、従業員の反発が極めて大きい、年金に手を付けざるを得なかった、と言うのが事の真相のようである。

United は、パイロット、客室乗務員、整備員、その他の事務職の、四つの基金を抱えている。仮に四つの基金が全て解散になるとすると、凡そ 75 億ドル (8,250 億円) の積み立て不足を表面化させ、数万人の退職者と従業員を、政府の年金保険プログラム (Pension Benefit Guaranty Corporation=PBGC) に送り込む事になる。

基本的には、既に退職している人達の年金は、カバレッジ限度を超過する一部の例外を除いて、満額カバーされる。

2002 年 12 月時点で、500 人の現職パイロットが年 10 万ドル (1,100 万円) の年金積み立てを保有している。内 64 人は、年 15 万ドル (1,650 万円) を確保している。仮に基金解散となれば、これらの高額年金積み立て者は、大きな損失を蒙ることになるだろう。平均的な United のパイロットは、44 歳 (2002 時点) で、年 26,000 ドル (282 万円) の年金を積み立てている。保険によるカバレッジは、最高で 44,386 ドル (488 万円) なので、彼等には実害が無いが、今後の積み立て増加の機会を失う事になる。

客室乗務員の場合は、殆どが、保険で全額カバーされるようだ。34 年間乗務した場合は、年 32,000 ドル (352 万円) の年金を貰える事になる。最もシニアな客室乗務員の場合は、年収 4 万ドルで、内 42 名が 39 年間乗務し、年 36,000 ドル (396 万円) の年金を得る権利を有している。しかし、ここでも、基金解散となれば、今後の積み立て増加の機会を放棄しなければならなくなる。(United は、どうやら、保険でカバーされる、この基金の解散を検討しているようである。)

政府の年金保険プログラム=PBGC は、1974 年に始まっている。PBGC の過去最大の基金解散ケースは、2002 年の Bethlehem Steel のケースで、政府に 36 億ドル (3,960 億円) の積み立て不足の“ツケ”を支払わせている。United の四基金解散の場合は、これを圧倒的に凌ぐ規模となる。(昨年末時点の PBGC の決算は、▲112 億ドル<▲1 兆 2,300 億円>の赤字) また、これが、他の航空会社に波及した場合は (大いに有り得る事であるが)、PBGC の赤字は膨大なものとなると想定されている。今春の PBGC の調査は、234 億ドル (2 兆 5,700 億円) の航空会社の年金基金が、十分に根拠を伴ったデフォルトの可能性が有る、と報告している。

勿論、年金解散は、組合との協議が必要となる。既に組合は、年金問題のニュースに猛反発をしている。United がこの問題で、組合と折り合いをつけるのは、大変な困難さを伴う事が予想されている。それでも United は、16 億ドルの政府保証に変わる融資獲得の為に、なりふり構わず、キャッシュフロー改善のための、最後の砦の年金問題に手を付けようとしている。

従業員が所有していた会社で、彼らが選んだ CEO に、大幅な賃金カットの譲歩を強いられた上に、年金まで手を付けられてしまうと、何とも皮肉な結果になっている。

nytimes.com, 7/27/2004 は、続報として、以下を報道している。

巨額年金積み立て不足がある基金解散の可能性の報を受けた政府は、7月26日、United に対して、今回の繰り入れ中止措置について、①何時になったら繰り入れ再開できるのか？ 或いは②基金解散する腹積もりなのか？ に付いて、7月29日までに回答するよう求めた。仮に United の四基金が同時解散と言う事態になれば、政府の年金保険エージェントである PBGC は、凡そ 50 億ドル (5,500 億円) の拠出を迫られる事になる、と政府関係者が述べている。四基金の解散に伴う積み立て不足額は 75 億ドルであるので、差額の 25 億ドルは、従業員の一部が負担する事になる。

## 5. その他のニュース

- Southwest 航空の CEO, James F. Parker が突然辞任した。個人的ないろいろの理由が辞任の理由と本人は言っているが、どうやら客室乗務員組合との交渉にてこずった事に対する引責辞任なのかも知れない。これで、9-11 以降、米大手航空会社 CEO 7 人の内 6 人が辞任した事になる。1 人残っている NW 航空の Richard H. Anderson も、今年中には辞めるらしい。(nytimes.com, 7/16/2004)
- 性差別に対する集団訴訟で、Boeing は、示談金 \$72.5M (80 億円) を、シアトルベースの 29,000 人の女性従業員に支払う事を決定した。この訴訟の他の企業に与える影響は小さいと見られている。最大の集団訴訟は、Wal-Mart に対する 160 万人の女性を代表する性差別に関する集団訴訟で、この行方が注目されている。本当に女性は強くなった！ (FT.com, 7/16/2004)

- 6月のARC経由販売は、前年同期比 +5%の67.8億ドル(7,458億円)であった。承認店舗数は、▲10%の24,326ロケーションとなった。1店舗あたりの週間売上は、+18%増加し、55,663ドル(612万円)であった。(DTW, 7/16/2004)
- Orbitzが、オンライン航空予約に、座席チャートの閲覧機能を付け加えた。これで、消費者は、座席番号の位置の確認ができることになる。これはビジネスとファーストクラスが対象。(DTW, 7/19/2004)
- 地上サービス旅行商品の世界オンライン流通システム会社であるGalaxy Distribution Systemが、Alliance Reservation Network (Phoenix, Arizona)と提携し、サプライヤー及びディストリビューターとGalaxyの世界オンライン流通システム間の、H2Hインターフェイス機能を強化する。また、既にARNスイッチソリューション経由のサービスを利用している3万以上のインベントリーにアクセスする。(ASIATravelTips.com, 7/19/2004)
- 英国の、航空旅行調査会社のSkytraxが、客室乗務員の世界ランキングを発表している。この調査は、凡そ2百万人の航空旅客から、客室乗務員の、サービス効率・もてなし技術(courtesy)・語学スキルなどの評価を、1年をかけて聞き出したもので、①位にはMHがランクされている。以下②TG、③OZ、④Air Tahiti Nui、⑤Qatar Airways、⑥SQ、⑦NH、⑧Sri Lankan Airlines、⑨AS、⑩Midwest Airlines、⑩DragonとCIが上位10傑に選ばれている。(nytimes.com, 7/20/2004)
- VIA Rail CanadaのWebサイトviarail.caが、Expedia WWTEとリンクする。Expediaのプライベートレーベル予約エンジンを使用して、ホテルとレンタカーのオンライン予約を開始する。(DTW, 7/20/2004)
- Worldspanは、法人セルフ予約ツールのニューバージョンTrip Manager XEを発表した。インターネット経由で、既存の法人システムと一緒に、予約ツールをドットネット上に設置する事を可能にする。あわせてGUIとWorldspan Rapid Repriceを取り入れ、運賃再計算を可能にする。(DTW, 7/21/2004)
- Sabreは、第2四半期\$59M(64億円、前年同期比+8.6%)のネット利益を計上

した。 需要の増加と Travelocity の黒字化が、収支に影響している。 Travelocity は、100 万ドルの利益を計上、収入は+28%増加、中でもパッケージ収入 +58%、ホテル客室販売 +59%が大きく増加している。(DTW, 7/23/2004)

- 機内で、携帯電話の常時使用が可能になる日が近づいている。 Airbus が、通信会社 2 社と共同して、2006 年の第 2 四半期の利用開始を目指して、このシステムを開発する JV 企業を設立した。 煙草の禁喫座席指定からヤット開放された航空会社は、今度は、携帯使用可能座席の指定で頭を痛める事になるだろう。(FT.com, 7/23/2004) (長距離夜間便の隣の席で、携帯電話の長話をされたら、これは本当にタマッタモノでは無い。)
- 休暇を終えてダブリンに帰る Ryanair の客室乗務員 2 人が、満席便のトイレに座って私用搭乗した廉で、即懲戒免職された。 トイレ使用で搭乗を許可したキャプテンも誹にされている。 業界同業者達に、Ryanair は、トイレの便座まで座席に使用して、コストカットを行なっている、と揶揄されている。(FT.com, 7/24/2004)
- アイルランドの LCC の Ryanair と、英国の空港運営会社の BAA が、お互いを訴え合う裁判沙汰の喧嘩を始めている。 Ryanair が、London Stansted 空港の燃油料金を過大に支払わされたとして BAA を訴えると、今度は BAA が、空港施設利用料の値上げに応じないとして、Ryanair を訴えた。 そして、今迄 Ryanair に提供して来た▲50%割引を中止する。 Ryanair は、Stansted 空港利用旅客の 63%を運んでいる、同空港の最大得意先。(FT.com, 7/21/2004)
- その名前を殆ど知られていない、アブダビの Etihad Airways が、スーパージャンボ A380 を含む 24 機の長距離旅客機を発注して、Farnborough Airshow の参加者達を驚嘆させている。 広胴機 100 機 (内 45 機は A380) のオーダーを保有するドバイの Emirates を始め、中近東の航空会社の元気が極めて良いようだ。(FT.com, 7/25/2004)
- 米航空業界は 2001 年から 2003 年の間に、▲232 億ドル (▲2 兆 5,500 億円) の欠損を計上している。 これは、1947 年以来米航空業界が稼いだ総利益を、50 億ドルも上回る。 今年は、▲30 億ドル (▲3,300 億円) の欠損になると見られている。(FT.com, 7/16/2004)

- 殆どの伝統的航空会社は、路線網縮小に手を付けていない。例えば United は、Chapter 11 最中にも拘らず、縮小どころか、Regional を拡大して、路線網の維持を図っている。Delta などは、▲10 億ドルの赤字を計上しながら、昨年 100 機のリジョナルジェットを導入している。航空業界の多くの問題を、LCC のせいに行っているが、本当の問題は、伝統的なネットワークの供給量が、そのままにされている事にある。(FT.com, 7/16/2004)
- Airbus North America の CEO, Henri Courpron が興味深い、以下の発言を行っている。「メジャーが“駄目だ”“駄目だ”とい言うのは間違っている。2000 年の中頃から、彼らが努力している効率化は、Kiosk 自動チェックインの導入、組合との協定改定交渉、フリート編成の単純化など、その成果は、信じられないくらい大きなものである。この業界は、小さなパーセンテージで大きく変わってしまう。イールドが+5%、或は燃油費が▲10%変動すれば、たちまち数百万ドルの利益を計上できる事になる。」(メジャーは、知らずの内に、苦勞して生まれ変わりつつある。決して彼等を侮れない。) (FT.com, 7/16/2004)
- Delta 航空のパイロット組合が、会社に、▲23%の賃金カットに応じる用意があると回答した。これは、彼らが 1 月に示した▲13.5%の妥協案の、略倍の譲歩となっているが、会社の要求している▲30% (▲\$800M に相当) には及んでいない。(nytimes.com, 7/22/2004)
- National Business Travel Association の調査に参加した 60%以上の travel manager が、2004 年の出張旅費を、前年に比し増加させると言っている。これは、過去 3 年間で初めての増加 indication。(DTW, 7/26/2004)
- GetThere の調査によると、社内インターネット予約ポータルを提供している企業のオンライン予約率が、凡そ 60%に達している。昨年の 53%から+7%p 上昇している。(nytimes.com, 7/27/2004)

TD 勉強会 情報 121 (以上)