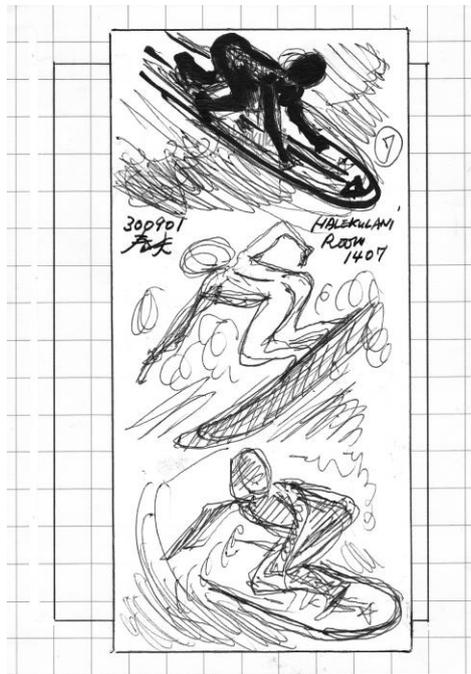


平成 22 年 7 月 26 日

# TD 勉強会 情報 437

1. ファンボロー国際航空ショー開始される
2. 米大手航空会社 第 2 四半期 増収増益、唯一 AA 欠損計上
3. その他のニュース



## 1. ファンボロー国際航空ショー開始される

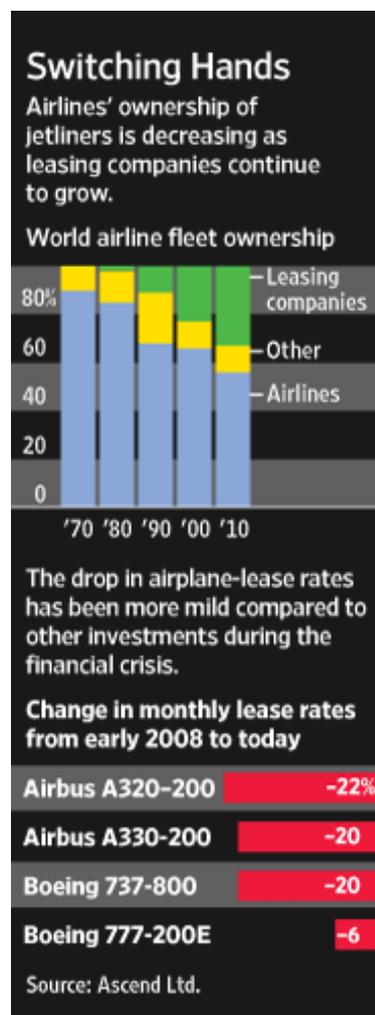
### 【航空機商談 活発、リース企業大量発注】

世界最大のエアショーFarnborough 国際航空ショーが7月19日より開始された。経済が依然として混迷している最中にも拘わらず、旺盛な航空機需要が発生している。航空機リース企業の需要に加え、過去10年間財務的に疲弊し新規投資を控えていた航空会社の経年機更新需要が活発化している。航空機ファイナンスも市場に戻りつつある。昨年のParis Air Showの発注額\$7bnを数倍も上回る商談成立となるだろう。アナリストは\$50bnの空前の受注総額に達すると予想している。IFLCの元CEO Steven Udvar-Hazyが、Air Lease Corp.を興し\$3.3bnの資金を集めてエアバスとボ社から100機以上(カタログ価格\$7.5bn)を購入する。世界最大のリース企業GE Capital Aviation Servicesも、大型発注を行なうと見られている。ドバイのEmirates航空は、B777を30機以上(\$7bn)も購入する予定だと言われている。

航空会社の財務状況は、一時の最悪の状況からは脱しつつある。月間リース料金も▲20%程度(GECASで▲15%)しか低下していない。コンテナ海運などの▲50%も低下している市況とは訳が違う。IATAは、今年に世界の航空会社が+\$2.5bnの利益を計上すると予想している。2008年は▲\$16bn、2009年は▲\$9.9bnの損失計上であったのが、2010年にヤット利益計上する見通しだ。

投資家達は、ホテルなどの不動産などとは違って航空機は動かすことができ、キャッシュフローを産み出す資産なので投資し易い対象だと言っている。それに、航空会社は近年、付帯サービス収入などのキャッシュフローを産み出す多くの手法を開発している。

ボーイングは、今後20年間の新造機発注の69%はA320やB737の150席程度の一本通路機の狭胴機になると予想している。アジアの新興市場や欧米のLCCの旺盛な需要が期待できる。問題は、中古機市場だ。継続した新造機のデリバリーは、中古機市場を揺るがすことになるだろう。一部のアナリストは、安易な投資が航空機市場のバブルの崩壊をもたらす恐れが存在すると警告している。ドバイのDAE Capitalは、



200 機を発注し その負債返済に喘いでいる。(wsj.com, 7/18/2010, Airplane Buyers Go Shopping)

### 【B787 型機 初の国際飛行 SEA=Farnborough】

B787 が SEA から 9 時間かけて Farnborough に飛来した。これは 12 月 15 日より試験飛行を開始した B787×5 機の中の 3 番機で、同モデルの初の海外飛行となる。6 番機の初飛行が来月 8 月に予定されている。B787 は、炭素繊維の複合素材を多用して航空機重量を軽減し燃費性能を既存機に比しておよそ▲20%以上も向上させると同時に、海外のサプライヤーにコックピットや胴体や翼などの重要なコンポーネントを製造させる画期的なサプライチェーンを開発している。しかし、世界に広がったサプライチェーンのコントロールに躓き、カスタマーに対する初号機のデリバリーがおよそ 3 年近くも遅れている。現在 56 のカスタマーから 866 機を受注している。

(wsj.com, 7/18/2010 Boeing 787 Lands in Farnborough)

### 【航空機メーカー間競争激化】

長い間、エアバスとボーイングの 2 社が世界の民間航空機市場を席巻して来た。

しかし、最近では状況が異なりつつある。ブラジルの Embraer が、E170 と E190 ファミリーの中距離 70 席～120 席機を開発してリジョナルジェットと通常機の区別を分かり難くしている。カナダの Bombardier は、2008 年 7 月に CSeries の開発を決定した。CSeries の 300 シリーズは、B737 と A319 とモロに競争する。そして 100 シリーズは、E190 と E195 と競争する。Bombardier の CSeries の開発開始は、P&W の大幅に燃費性能を改善した新型エンジン GTF 1000 Geared TurboFan によるところが大きい。

エアバスとボーイングは、A320 と B737 の次期更新機の開発を検討している。しかし、数千機の受注残を抱えているので、その取消に繋がる次期更新機の開発をなるべく遅らせたいという気持ちが作用する。エアバスは、今年初め、A320 の 2015 年エンジン換装 (re-engine) によるアップグレード改修、2025 年次期更新機の就航の考えを発表した。ボーイングは、エンジン換装と更新機開発の間で悩んでいる。次期更新機が開発が 2020 年迄に間に合えば、エンジン換装は必要ないのではないかとっている。ボーイングは、大型機でも悩みを抱えている。エアバスが開発している A350XWB-1000 に対抗して、B777 のアップグレード改修もしくは更新機開発の何れを採用すべきかを検討している。

Embraer も、E シリーズのエンジン換装を検討している。E シリーズは、今年の 9 月で初号機の就航以来満 5 年となる。その間に 600 機が生産された。同社は、中国で E190 の生産開始を検討している。(nytimes.com, 7/18/2010 Bumpy Ride Ahead for Air

Industries)

### 【ボンバルディア CSeries、三菱 MRJ 商談成立せず】

航空会社とリース企業はブラジルの Embraer やロシアの Sukhoi (右) の 100 席程度のリジョナルジェット機を大量に発注している。しかし、カナダの Bombardier の CSeries や日本の MRJ は未だ今回の Farnborough では商談が成立していない。



MRJ は、世界同時金融危機以前に米国の Trans States から 100 機 (US\$4bn)、2008 年には全日空から 25 機受注している。Bombardier の CSeries は、Qatar 航空からの受注に努力しているが未だ商談が成立していない。CSeries は、現在 90 機の確定発注と 90 機のオプションを保有している。同社は 100 席～149 席の中型機の需要が今後 20 年間で 6,700 機になると予測している。2013 年から就航する CSeries は、価格(1 機 \$55m～\$63m)が高いと言われている。ブラジルの Embraer は、合計 140 機 (US\$5bn) を受注したと言っている。中国も、虎視眈々とリジョナルジェット機市場への参入を狙っている。

(channelnewsasia.com, 7/21/2010 Brazil, Russia win regional jet orders battle at Farnborough) (wsj.com, 7/22/2010 Bombardier CSeries Order Book Fails to Impress)

### 【B747-8 型機 姿見せず】

A380 スーパージャンボに対抗して開発された B747 派生型機の B747-8 が、Farnborough に姿を見せなかった。今年 2 月 8 日に初飛行後、現在試験飛行が実施されているが、前部着陸装置の開閉ドアの再設計や種々のアエロダイナミックスの問題が発生し、型式証明の取得が遅れる可能性が出て来ている。CargoLux (ルクセンブルグ) への年内のデリバリー予定がずれ込む可能性がある。B747-8 は、既存モデルに対して新たな翼装着、アビオニクス更新、ハイテク複合部材使用、胴体 18 フィート延長を実施している。開発費 \$1bn 以上をかけた B747-8 の採算性が疑問視され始めている。ボ社は 108 機の B747-8 を受注している。この内の 76 機は貨物専用機である。

(wsj.com, 7/23/2010 Newest 747 Is Biggest Absence at Air Show)

### 【リオティント 新アルミ合金開発】

メタル ジャイアンツの Rio Tinto が、▲30%軽量化に成功した新アルミ合金 AirWare を開発した。炭素繊維の新複合素材を代替することができる。複合素材は、金属との親和性に難点がある他、価格が高いという問題を有している。複合素材と金属の親和性の問題は、それを多用した B787 のデリバリーを 2.5 年遅らせる 1 つの原因となって

いる。 AirWare は、A350 型機と Bombardier の CSeries に使われる。 CSeries では、およそ 20%に AirWare が使用される。 翼や多くの部材には複合素材が使用される。 AirWare と複合素材の併用が進むだろう。(wsj.com, 7/20/2010 Alcan Pitches New Alloys)

【エアショーで発表された商談】

発注者	航空機	デリバリー時期	備考
BA	B787×24	2012 年から	GBP 2.35bn, RR Trent 1000
Emirates	B777×30		US\$9.1bn
(Emirates)	A380×32	先月発注\$11bn 単一契約最高額、合計 90 機(252 席)	
GECAS*	A320×60		US\$4.9bn
GECAS*	N737×30		US\$ 3bn
ALC*	A320×51		US\$4.4bn
ALC*	B737-800×50		US\$ 4bn
SU	A330-300×11		US\$2.3bn
Thomson Airways	B787×13	早期デリバリー希望	昨年 23 機中 10 機取消
Norwegian Air Shuttle	B737×15		US\$1.2bn 合計 57 機発注
MH	P&W エンジン×34	2011～2015	US\$680m, A330-300×17 機用エンジン
Avlon* (アイルランド)	B737×12		US\$921m
LAN (チリ)	A320×50	2016～2018	US\$4.15bn
Flybe (英)	E175×35	2011～	US\$1.3bn
Republic (米)	E190×24		US\$960m
Pearl Aircraft *	Superjet100s×30		US\$900m, Sukhoi (露) 製
Kartika (インドネシア)	Superjet100s×30		Preliminary
AA	B737×35		US\$2.7bn, 合計帰趨 80 機
Qatar	B777×2	4Q2011	US\$501m 確定発注切替 合計 10 機発注
Qatar	B787	4Q2011～希望	30 機発注の早期デリバリー
RBS Aviation Capital*	狭胴機×95	2015～	US\$7.6bn
GA	A330-200×6	4Q2012～	US\$1.5bn
Virgin America	A320×40	2013～	US\$3.3bn

(\*はリース会社)



## 2. 米大手航空会社 第 2 四半期 増収増益、唯一 AA 欠損計上

- Southwest 航空を除く米大手 8 社の第 2 四半期（4 月～6 月）決算が発表された。
- 旅客需要の回復を反映して、8 社は大幅増収（+19%）を達成した。
- AA を除く 7 社が利益を計上した。
- AA は▲\$11m の損失を計上したが、前年同期の▲\$390m よりは大幅に損失を縮小した。
- 8 社合計の利益は \$1.3bn となり、前年同期比およそ +\$2bn 収支改善したことになる。
- 需要の回復を反映して、イールドは略全社が二桁%増加した。供給は昨年並みを維持したために 80%以上の高い L/F を達成している。
- 燃油費がこのまま安定すれば、米航空会社は 3 年振りに今年利益を計上するだろう。

### 【米主要航空会社 9 社 2010 年第 2 四半期決算】

	2Q 収入 \$ billion	2Q 損益 \$ million	備 考
DL	8.16 (+17%)	+467	過去 10 年間で最高四半期利益
AA	5.67 (+16%)	▲11	大手主要航空会社の中で唯一の欠損計上
UA	5.16 (+28%)	+273	2007 年以来初の四半期利益
CO	3.70 (+18%)	+233	123 機に DIRECTV を装着した
WN	n.a.	n.a.	(=== 7 月 29 日発表 ===)
US	3.17 (+19%)	+279	レイオフしていた乗務員 300 人を呼び戻した
AS	0.97 (+15%)	+58	5 月迄 14 ヶ月間で 13 回全米トップ定時性航空会社
B6	0.93 (+16%)	+30	約 45%を燃油ヘッジ、▲\$2m のヘッジ損計上
FL	0.70(+16%)	+12.3	第 2 四半期最高収入
合計	28.5 (+19%)	+1,342	増収+19%、▲\$646m 損失から+\$1.34bn 利益計上へ

	収入	2Q10 決算		特別項目除去後	
		2Q10	(2Q09)	2Q10	(2Q09)
DL	8,168 (+17%)	+467	▲257	+549	▲199
	6,848 (+2%)	▲256	▲794	▲192	▲693
UA	5,161 (+28%)	+273	+29	+430	▲321
	4,241 (+14.9%)	▲82	▲382	▲92	▲571
AA	5,674 (+16.0%)	▲10.7	▲390	▲10.7*	▲319
	5,068 (+4.7%)	▲505	▲375	▲452	▲362
CO	3,798 (+18%)	+233	▲213	+257	▲169
	3,169 (+7.0%)	▲146	▲136	▲136	▲132
WN	(=== 7月29日発表 ===)				
	2,576 (+7.0%)	+11	▲91	+24	▲20
US	3,171 (+19%)	+279	+58	+265	▲95
	2,651 (+7.9%)	▲45	▲103	▲89	▲260
AS	976 (+15.7%)	+58	+29	+84	+26.5
	829 (+11.8%)	+5	▲19	+13	▲25
B6	939 (+16%)	+30	+20	+30*	+14
	870 (+9.7%)	▲1	+12	+14	+20
FL	700 (+16.1%)	+12.3	+78.4	+38.8	+45.6
	605 (+11.7%)	▲12.0	+28	▲16	+26
8 社合計	<b>28,497 (+19%)</b>	<b>+1,342</b>	<b>▲646</b>	<b>+1,643</b>	<b>▲1,016</b>
	<b>26,815 (+7.0%)</b>	<b>▲1,007</b>	<b>▲1,860</b>	<b>▲926</b>	<b>▲2,017</b>

(\*AA 及び B6 の 2Q プレスリリースには、特別勘定除去後の数値の記載が無い。)

### (1) DL 航空 (July 19)

- ・ 総収入は前年同期比 +17%増加し \$8.1bn に、利益は \$467m の計上となった。これは前年同期の損失▲\$257m から +\$724m の収支改善となる。
- ・ 特別勘定を除いた場合は \$549m (+ \$748m 改善) の利益となる。
- ・ この利益は、過去 10 年間の最高の四半期利益となる。
- ・ システムワイドの旅客収入は +19%増加した。イールドは +16.7%増であった。
- ・ ASM は▲0.6% 減、L/F は 83.1%から 85.0%に上昇した。
- ・ メインラインの CASM は +5.4%増加した。燃油費増とプロフィットシェア費用増の一部は合併シナジー効果により相殺されている。

- ・ 利益分配制度により、従業員に \$90m を支払った。
- ・ 期末非拘束現金は \$6bn となった。 期末のネット負債は \$15.6bn となり、2010 年 3 月 31 日より ▲\$800m 減少した。
- ・ 羽田=DTT 及び HND=LAX 路線権を獲得した。
- ・ リジョナル航空会社の Mesaba と Compass Airlines を売却した。

【Delta Airlines 2010 年第 2 四半期決算】（上段→下段：2Q'10→1Q'10→4Q'09→3Q'09）

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM* billion	Yield* cent	L/F* %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
D L	8,168 (+17%)	852 (1)	467 <b>(-257)</b>	58.6 <b>(-0.6%)</b>	14.05 (12.04)	85.0% (83.1%)	11.19 (10.62)	232 (214)	6.0bn (5.4)
	6,848 (+2%)	68 <b>(-483)</b>	<b>-256</b> <b>(-794)</b>	45.6 <b>(-4.5%)</b>	13.70 (13.04)	79.5 (77.1)	11.34 (11.68)	222 (243)	5.6bn (4.91)
	6.805 <b>(-12%)</b>	<b>-46</b> <b>(-146)</b>	<b>-25</b> <b>(-510)</b>	45.5 <b>(-9.2%)</b>	13.27 (14.21)	81.7 (80.6)	11.44 (15.25)	217 (367)	5.4bn (5.0)
	7,574 <b>(-20%)</b>	204 (216)	<b>-161</b> <b>(-64)</b>	53.7 <b>(-5.3%)</b>	12.22 (15.11)	85.8 (84.7)	10.31 (12.62)	218 (407)	5.4bn

\* = リジョナル運営を含む。 その他の統計データはメインライン数値。

	旅客収入	同増減率	Yield 増減率	ASM
国内線	3,152 (2,668)	15.7% (3.9%)	14.2% (5.4%)	1.4% (-2.0%)
大西洋	1,358 (858)	19.4% (0.5%)	25.1% (7.9%)	-8.2% (-14.5%)
ラ米線	336 (395)	16.9% (0.5%)	10.4% (-1.9%)	4.5% (0.2%)
太平洋	634 (565)	52.3% (2.2%)	22.5% (-1.5%)	11.8% (2.0%)
メインライン計	5,480 (4,486)	20.0% (2.7%)	17.3% (4.6%)	0.1% (-4.5%)
リジョナル	1,529 (1,320)	14.2% (7.0%)	16.7% (5.6%)	-4.4% (-3.6%)
システムワイド計	7009 (5,806)	18.7% (3.7%)	16.7% (5.1%)	-0.6% (-4.4%)

下段（ ）内は、2010 年 1 四半期

(2) UA 航空 (July 20)

- ・ 総収入は+28%増の \$5.1bn、利益は \$273m を計上した。 2007 年以来初の四半期利益となる。 特別勘定項目を除外した場合は、\$430m の利益（同レベル前年同期 損失▲\$321m）となる
- ・ 旅客収入は+26% 増加して \$3,712m となった。 メインライン ASM は▲1.6%減、L/Fは+2.5%p増加して 85% となった。 イールドは 14.03セントへ+24.6%増加した。
- ・ メインライン CASM は 12.29 セントへ +21.1%増加した。 特別勘定項目（減損会計、合併費用、燃油ヘッジコストを含む）を除去した場合は、+9.2%増の 11.78 セントとなる。
- ・ 上半期の利益配分累計額は \$63m となった。 第 2 四半期のフロントライン従業員の適格者の顧客満足度パフォーマンスに対して \$315m を支払った。
- ・ 5 月 3 日に、CO 航空との合併を発表した。

【United 航空 第 2 四半期決算】

(上段→下段：2Q'10→1Q'10→4Q'09→3Q'09)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金+ 同等物
U A	5,161 (+28.4%)	434 (107)	273 (29)	31.0 (-1.6%)	14.03 (11.26)	85.0 (82.5)	12.29 (10.15)	241 (133.3)	4.9 (2.6)
	4,241 (+14.9%)	69 (-282)	-82 (-382)	28.1 (-6.1)	13.17 (11.77)	81.3 (76.3)	11.92 (11.01)	215 (170)	3.5bn (2.4bn)
	4,193 (-7.8%)	-74 (-812)	-240 (-1,315)	28.9 (-6.0%)	12.48 (13.88)	82.7 (79.5)	12.01 (14.97)	189.8 (374.3)	3.0bn (2.0bn)
	4,433 (-20.3%)	88 (-491)	-57 (-792)	32.1 (-8.2%)	11.79 (14.63)	85.8 (83.2)	11.09 (14.75)	208.2 (436.3)	2.5bn (3.1)

(統計数値は、全てメインライン値)

	旅客収入	同増減率%	PRASM%	ASM%
国内線	\$2,063 (\$1,728m)	15.4 (6.7)	19.1 (12.9)	-3.0 (-5.5)
大西洋	742 (543)	31.7 (24.5)	33.1 (25.9)	-1.0 (-1.2)
ラ米線	118 (118)	63.4 (12.6)	55.9 (29.4)	4.7 (-13.0)
太平洋	789 (637)	52.4 (17.9)	52.0 (30.8)	0.4 (-9.9)
メインライン計	3,712 (3,028)	26.2 (12.0)	28.3 (19.3)	-1.6 (-6.1)
リジョナル	1,021 (840)	36.3 (27.5)	13.1 (8.7)	20.5 (17.3)
システムワイド計	4,733 (3,866)	28.3 (15.1)	26.9 (19.0)	1.1 (-3.3)

下段（ ）内は、2010年1四半期

### (3) AA 航空 (July 21)

- ・ 総収入は、前年同期比 +16%増の \$5.6bn となった。 ▲\$11m の損失計上となった。大幅な収入増と燃油ヘッジコストの低下で、昨年同期の▲\$390m より \$379m 損失幅を縮小した。
- ・ 営業利益は、▲\$226m から \$196m に利益計上に転換した。 アイスランド火山灰の影響で▲\$17m の損失を蒙った。
- ・ メインライン供給は▲0.4%減、L/F は+2.1%p 上昇して 83.9%となった。 旅客イーールドは 12.62 セントに+14%増加した。
- ・ 営業費用は+7%増加した。 メインラインCASMは12.62セントに +3.5%増加した。
- ・ 期末のネット負債は、 \$11.0bn と前年同期末より▲\$0.4bn 減少した。 期末非拘束現金及び同等物は、 \$5bn と前年同期末の\$2.8bn より \$2.2bn 増加した。
- ・ MD-80 の後継機である B737-800 を 35 機追加発注した。 これで B737-800 の合計発注機数は 84 機となる。 既に昨年 4 月よりデリバリーが開始されている。
- ・ 大西洋における BA 及び IB とのジョイントベンチャー提携に対する ATI を取得した。

- ・ NYC=羽田線毎日便の路線権を獲得した。 2011年1月より開始する。
- ・ jetBlue との提携を拡大し、FFP 相互承認を開始する。
- ・ AA は、Flight Plan 2020 により 5 つの重要経営目標を定め、収支改善を計画する。 5 つは、①Fly Profitability, ②Invest Wisely, ③Earn Customer Loyalty, ④Strengthen and Defend our Global Network, ⑤Be a Goof Place for Good People。

【American 2010 年第 2 四半期決算】 (上段→下段：2Q'10→1Q'10→4Q'09→3Q'09)

	REV million	OPP million	NP million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
A A	5,674 (+16%)	196 (-226)	-11 (-390)	38.4 (-0.4%)	13.28 (11.65)	83.9 (81.8)	12.62 (11.76)	2.37 (1.89)	5.04bn (2.84)
	5,068 (+4.7%)	-298 (-194)	-505 (-375)	36.8 (-2.5%)	13.35 (12.87)	77.9 (75.7)	12.91 (11.82)	2.22 (1.91)	4.54bn (3.3)
	5,063 (-7.4%)	-390 (-196)	-344 (-347)	36.8 (-4.9%)	12.7 (13.74)	81.1 (78.3)	13.05 (12.99)	217 (260)	4.9bn (3.6bn)
	5,126 (-20.2%)	-194 (-216)	-359 (31)	38.5 (-8.2%)	12.00 (14.34)	83.9 (82.2)	12.29 (13.99)	206 (357)	4.1bn (5.1)

	RASM	同増減率	ASM	L/F (%)	イールド
国内線	11.20セント (10.24)	14.4% (5.8%)	0.0% (-0.9%)	85.7 (78.8)	13.06セント
大西洋	11.36 (9.29)	28.3% (16.8%)	-6.2% (-5.5%)	85.0 (71.2)	13.37
ラ米線	10.90 (11.90)	13.8% (6.0%)	2.7% (-5.1%)	76.3 (78.7)	14.27
太平洋	10.57 (9.19)	25.3% (-0.9%)	3.6% (-1.9%)	86.3 (81.9)	12.25
国際線計	11.05 (10.65)	20.9 (8.4%)	-1.0% (-4.9%)	81.0 (76.4)	13.64

下段 ( ) 内は、2010 年 1 四半期

#### (4) US 航空 (July 21)

- \$279m の利益を計上した。これは、前年同期比 +\$221m の増益となる。特別勘定項目を除去した場合は、\$265m の利益となる。この場合の前年同期は▲\$95m の損失。
- 総収入は、+19%増の\$3.1bn となった。メインライン供給は+0.7%増、L/F は、前年同期と略同一の 84.2%、イールドは 11.48 セントへ +18%増加した。
- メインライン CASM は 11.48 セントへ +10%増加した。
- 24 ヶ月間後に、レイオフしていた 300 人のパイロットと客室乗務員を復帰させた。
- 利益配分協定による配分額 \$18m と、オペレーション実績インセンティブ \$9m を蓄えた。

#### 【US 航空 第 2 四半期決算】

(上段→下段：2Q'10→1Q'10→4Q'09→3Q'09)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
U S	3.171 (+19.3%)	371 (122)	279 (58)	18.4 (+0.7%)	13.11 (11.11)	84.2 (84.8)	11.48 (10.44)	223t 158t	2.06bn (1.7)
	2,651 (+7.9%)	-10 (-25)	-45 (-103)	16.5 (-2.4)	13.01 (12.10)	78.7 (78.4)	12.13 (11.05)	217t (223t)	1.6bn (1.5bn)
	2,626 (-4.9%)	+14 (-378)	-79 (-543)	16.7 (-1.8%)	12.45 (13.36)	79.8 (80.0)	11.82 (14.62)	204 (308)	2.0bn (2.0bn)
	2,719 (-16.6%)	6 (-689)	-80 (-866)	18.7 (-3.5%)	11.18 (13.50)	84.0 (83.9)	11.00 (16.01)	189t (373)	1.5bn (2.3)

(統計データは全てメインライン値)

#### (5) CO 航空 (July 22)

- 総収入は、+19%増の \$3.7bn、利益は 前年同期の▲\$213m の欠損から \$233m の利益計上に転換した。
- 供給は、▲0.7%減、L/F は+2.8%p 増加して 85%となった。イールドは 12.87 セントに 16% 上昇した。
- CASM は 11.27 セントに +3.9%増加した。UA との合併費用 (弁護士費用など) \$18m を支払った。
- 定時性インセンティブで \$6m を従業員に支払った。今期末の利益配分協定による

積立額は \$18m となった。

- ・ 確定拠出型年金基金に \$40m を支払った。 今月初めには更に \$38m を積み立てた。 今年の累計積立額は、\$112m となった。
- ・ 新フラットベッド B777 と B757-200×25 機の C クラスに装着した。 B757-300 全 21 機にウイングレットを装着した。 DORECTTV を 123 機に装着した。

【Continental 2010 第 2 四半期決算】 (上段→下段：2Q'10→1Q'10 4Q→'09→3Q'09)

	REV million	OPP million	NP million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
C O	3,708 (+18.6%)	328 (-154)	233 (-213)	24.7 (-0.7%)	12.87 (11.07)	85.0 (83.2%)	11.27 (10.85)	226t (208t)	3.5bn (2.7)
	3,169 (+7.0%)	-51 (-55)	-146 (-136)	23.3 (+0.2%)	12.40 (12.43)	80.1 (75.8)	11.34 (10.56)	214t (183t)	3.15bn (2.65)
	3.182 (-8.3%)	1 (-25)	85 (-269)	23.2 (-0.5%)	11.98 (13.87)	82.6 (79.3)	11.22 (12.27)	200t (293t)	2.86bn (2.64bn)
	3,317 (-20.2%)	61 (-152)	-18 (-230)	25.8 (-4.1%)	11.04 (14.10)	85.8 (82.9)	10.41 (13.19)	199t (386t)	2.54bn (2.9)

	旅客収入	同増減率	RASM 増減率	ASM	Yield 増率
国内線	\$1,295m (\$1,104m)	11% (3.1%)	12.8% (4.9%)	-1.7% (-1.7%)	12.6%
大西洋	710 (520)	23.2% (9.4%)	30.8% (15.6%)	-5.9% (-5.3%)	25.7%
ラ米線	412 (439)	19.8 (4.4%)	8.5% (-0.8%)	10.4% (5.2%)	10.8%
太平洋	296 (259)	39.7% (11.6%)	36.7% (-3.4%)	2.2% (15.5%)	18.6%
メインライン計	2,713 (2,322)	18.0% (5.6%)	18.8% (5.4%)	-0.7% (0.2%)	16.3%
リジョナル	598 (481)	28.1% (14.8)	23.8% (16.7%)	3.4% (-1.6%)	19.9%
システムワイト 計	3,311 (2,803)	19.7% (7.1%)	19.9% (7.1%)	-0.2% (0.0%)	17.3%

下段 ( ) 内は、2010 年 1 四半期

(6) jetBlue 航空

- ・ 総収入は +16%増加して \$939m となった。 利益は +\$10m 増益の \$30m となった。
- ・ 供給は+5.5%増、イーールドは +8.2%増、L/Fは +2.5%p 増の 82%となった。
- ・ CASM は 9.72 セントと +9.5%増加した。
- ・ 第 2 四半期の燃油ヘッジは、全消費量の約 45%でおこなった。ヘッジで▲\$2m の損失を計上した。 第 3 四半期は約 47%、第 4 四半期は 約 46%をヘッジしてある。

【jetBlue 第 2 四半期決算】 (上段→下段：2Q'09→1Q'10→4Q'09→3Q'09)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
B 6	939 (+16.4%)	94 (76)	30 (20)	8.6 (+5.5%)	11.93 (11.02)	82.0 (79.5)	9.72 (8.88)	230 (205)	1bn (0.88bn)
	870 (+9.7%)	42 (73)	-1 (12)	8.4 (+6.1%)	12.13 (11.69)	76.8 (76.0)	9.83 (9.06)	219 (203)	1.13bn (1.14bn)
	832 (+2.6%)	64 (49)	11 (-58)	7.9 (+6.3%)	11.62 (12.23)	79.4 (78.6)	9.62 (10.14)	208 (275)	1.1bn (0.56bn)
	854 (-5.3%)	66 (22)	15 (-8)	8.3 (2.9%)	10.87 (11.78)	83.7 (84.0)	9.40 (10.80)	207 (342)	0.95bn

(以下余白)

米主要航空会社 9 社の 2010 年第 2 四半期決算

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 + 同等物
<b>D</b>	8,168	852	467	58.6*	14.05*	85.0%*	11.19	232	6.0bn
<b>L</b>	(+17%)	(1)	(-257)	(-0.6%)	(12.04)	(83.1%)	(10.62)	(214)	(5.4)
<b>A</b>	5,674	196	-11	38.4	13.28	83.9	12.62	2.37	5.04bn
<b>A</b>	(+16%)	(-226)	(-390)	(-0.4%)	(11.65)	(81.8)	(11.76)	(1.89)	(2.84)
<b>U</b>	5,161	434	273	31.0	14.03	85.0	12.29	241	4.9
<b>A</b>	(+28.4%)	(107)	(29)	(-1.6%)	(11.26)	(82.5)	(10.15)	(133.3)	(2.6)
<b>C</b>	3,708	328	233	24.7	12.87	85.0	11.27	226t	3.5bn
<b>O</b>	(+18.6%)	(-154)	(-213)	(-0.7%)	(11.07)	(83.2%)	(10.85)	(208t)	(2.7)
<b>U</b>	3,171	371	279	18.4	13.11	84.2	11.48	223t	2.06bn
<b>S</b>	(+19.3%)	(122)	(58)	(+0.7%)	(11.11)	(84.8)	(10.44)	158t	(1.7)
<b>W</b>	===== 7月29日 発表 =====								
<b>N</b>									
<b>A</b>	976	109.9	58.6	6.1	13.85	83.0	11.30	230	1.3bn
<b>S</b>	(+15.7%)	(66.7)	(29.1)	(+4.4%)	(13.06)	(78.8)	(10.67)	(184)	(1.2)
<b>B</b>	939	94	30	8.6	11.93	82.0	9.72	230	1bn
<b>6</b>	(+16.4%)	(76)	(20)	(+5.5%)	(11.02)	(79.5)	(8.88)	(205)	(0.88bn)
<b>F</b>	700.5	68.2	12.3	6.2	12.19	83.1	10.10	2.37	0.53bn
<b>L</b>	(+16.1%)	(66.1)	(78.4)	(+4.9%)	(11.14)	(80.7)	(9.00)	(1.76)	

\*=regional を含む、

\*\*= 税前利益 t=燃料税を含む、e=燃料税を除く



### 3. その他のニュース

#### 旅行流通・TD

##### (1) エクスペディア、旅行会社アフィリエイトプログラム立ち上げ

Expedia が、Travel Agent Affiliate Program を立ち上げた。旅行会社は、TAAP の幅広いグローバル インベントリーにアクセスし、ホテル(10%)、ダイナミックパッケージ(5%)、アクティビティー(10%)のコミッションを稼ぐことができる。最近のサプライヤーダイレクト、Google の旅行検索の強化などの急激な旅行流通の変化に富んだ動きが、OTA とかってはそのライバルの旅行会社との提携を促進させている。Orbitz は、2月にエージェンシープログラムを立ち上げている。OTA の旅行会社提携の競争が激しくなっている。TAAP は、2002年イタリアで始まり、欧州とカナダでの展開を経て5月から米国で本格的に展開を開始した。既に700の旅行会社がTAAPに参加している。(travelagentcentral.com, 7/22/2010)

##### (2) ミズーリー州、オンライン旅行会社はホテル宿泊税徴収不要

Missouri 州が、ホテル宿泊税は最終的にホテル客室に支払われる料金に課税される税であるとする新たな州法を成立させた。この新法は、マークアップ部分への課税に反対している OTA にとって朗報となる。OTA は、マークアップを含めた最終消費価格に対する課税に反対している。多くの地方税務所は、マークアップ部分に対する宿泊税の納税を OTA に対して要求している。そして訴訟を起こしている。裁判所の多くは、OTA に有利な判決を下している。(travelweekly.com, 7/12/2010)

##### (3) グーグル ITA 買収により 旅行“プロダクト”を作れるか？

- Google は、収益力をより増加させるために、必然的に 検索カテゴリーのトップである金融や旅行の分野のパーティカル検索に手を出している。
- 旅行分野では、長い間 CRS (GDS) が数千の旅行会社の専門的な質問に回答を渡している。しかし、現代の数億人のブラウジングには回答できない。
- Expedia などの OTA 大手は、限定された回答しか得られないにも関わらず多額のブッキングフィーを CRS に支払っている。
- 航空便や運賃に関する数百の回答をより早く渡すことができる、PC で動く新たなテクノロジーの開発(メインフレームではなくて)が必要になっている。
- 数10億のスケジュールと運賃の組合せは簡単ではない。この能力を備えたシステムは、現在では Expedia の Best Fare Search (BFS) と ITA の2つしか存在しない。
- Google は、より良い検索のエクスペリエンスの提供を目指し、よりパーティカル

な関連づけた検索結果を出す“Super Travel Search”を開発することを目指している。Google にとってのこの開発の問題はテクノロジーではない。優秀な技術力を有し、そして買収する ITA のスタッフがテクノロジーの問題を解決するだろう。

- 問題は、“プロダクト”そのものだ。プロダクト開発は、Google は余り得意ではない。Picasa, Buzz, Google Checkout を見てみれば分かるだろう。検索、マップ、e-メールはユティリティーだ。Google は ITA を買収してユティリティーではない Google Travel Search のプロダクトを作り上げる必要がある。
- それは、一般的な単一の検索ボックスなどとは全く異なる、複数の検索情報に基づいたユーザーのニーズに合致させた立体的なものとなるだろう。
- そのプロダクトは、たとえそれが余り出来映えの良いものでなくても Google の収益力を増加させ、OTA やサプライヤーのナビゲートに大きな影響を与えるだろう。
- そして、ITA の導入は、Google の第一画面のスペースを狭くしてしまうので、必ずやその不動産価値を高めるだろう。第一画面プレースメントの SEO の競争はより激化することになる。

(TravelPost, 7/14/2010)

#### (4) アマデウス、ディズニークルーズ販売

Amadeus Cruise Distribution Solutions が、北米市場の Disney Cruise Line の取扱を開始する。Amadeus はクルーズ 22 社を取り扱っている。世界のクルーズ船室の 95% 以上がハンドリング可能。(travelweekly.com, 7/16/2010)

#### (5) 航空会社付帯サービスは、何故全チャネルで流通させなければならない？

米旅行流通業界は、航空会社の付帯サービス運賃データの開示を強く要求している。航空会社は、流通経費の削減を実現するために付帯サービスをコストのかからない自社直販サイト中心で販売したがっている。これは、航空会社が恰もコンテンツは有料だと言っている見たいだ。今迄通り旅行のワンストップ販売を維持したがっている GDS をはじめとして、旅行流通業界は航空会社に対してフルコンテンツの提供を要求している。そしてその実現のために議員たちへの陳情などのロビイング活動を始めている。議員の一部は旅行流通業界の言い分を聞き入れて、航空会社にフルコンテンツを開示させる法律を準備すると言い出した。そして現在非課税の付帯運賃に対する課税も検討し始めた。しかし、航空会社が自身の付帯サービスを何処で流通させるかは航空会社の勝手であって、第三者が口を挟む余地はない。議会の介入は、規制化への逆戻りを意味している。(Tnooz, 7/19/2010)

#### (6) オンライン旅行のコンソリデーション アジアにフォーカス

過去 20 年間、欧米間でオンライン旅行会社の M&A が活発に行なわれた。1990 年代

後半の Travelocity の Preview 買収から、Expedia と Hoteels.com の合併、Travelocity の Lastminute.com 買収、Cendant による Orbitz/ebookers/HotelClub 買収へと続いた。そしてオンライン旅行 30 年目で、今度はコンソリの波がアジアに打ち寄せているようだ。日本の楽天、豪州の Wotif、中国の Ctrip は、成長を持続させるために海外への進出を計画している。

- アジア最大のオンライン旅行会社 (OTA) かつ世界最大の e-コマース企業の 1 社である楽天は、\$2.5bn のグロス販売額を達成している。
- Wotif は、今年 \$1bn (この 85%が豪と NZ) の旅行を販売するだろう。
- 中国最大の旅行会社 Ctrip は、年間 \$3.7bn のグロス販売を達成している。しかしその販売の殆どは 12,000 人居るコールセンター経由販売だ。オフライン販売が 70%~90%に達すると言う。

下表が 3 社の最近の買収実績だ。(Tnooz, 7/19/2010))

	2008	2009	2010
楽天 (日)			中国百度と合併 Buy.com(米) PriceMinister(欧)\$250m
Wotif (豪)	travel.com.au Lastminute.com.au AsiaWebDirect(タイ)	GoDo	
Ctrip (中)		EZTravel(台湾)	WingOn(香港)

### (7) ククヌ、旅行計画に対するソーシャルアプローチ

Kukunu は、新たなソーシャルベースの旅行計画支援サイトだ。Kukunu は、情報を積み上げるだけではなくて、ユーザーとのコラボを実現しているスマートなサイトだ。



勿論コラボできるサイトは他にもあるが、Kukunu は単一主題にフォーカスするサイトで、ドラッグ&ドロップのカレンダーIFはクリーンで、時間や日にちをハイライトするのが信じられないほど簡単だ。 Facebook と Twitter とのシェアリングがビルトインされているので、仲間とのアイデアのやり取りからフィードバックの入手がいつも簡単に可能だ。 実際の予約は、提携している大手 OTA に運んでくれる。(Tnooz, 7/20/2010)



<http://thenextweb.com/apps/2010/07/20/kukunu-takes-a-social-approach-to-travel-planning/>

#### (8) ITA 使用航空会社、代替システム模索か

CO 航空は、Google が ITA Software を買収した後にそのビジネスモデルを変更するならば、他の代替システムに切り替えると言っている。 社内及び社外で ITA を代替することができるオンライン販売システムを探すことは可能だと言っている。

先月 ITA と契約したばかりの Virgin America は、Google が買収後も既存契約は尊重すると言っているので心配はしていないと言っている。

US は、現在の関係を維持したいと言っている。 将来の保証について ITA と協議している模様。

AA は、Google 買収決定後に、継続して ITA との会話を持っている。(wsj.com, 7/22/2010)

#### (9) ノールエークルーズラインの値下げ抑制政策

Carnival Cruise Line の発表に続いて Norwegian Cruise Line が、リベート政策を以下の通り確認した。

- 8月1日からは、旅行販売者には、如何なる形においても価格の値下げを許さない。
- おまけ (value-adds) や景品については、ノンコミッション販売額を含めた総販売

価格の 10%以内とする。

- 現金や現金同等物によるおまけは、オンボードクレジットを除いて禁止。そして、販促のチラシや宣伝におけるおまけの現金表示はオンボードクレジットを除いて禁止。船室のアップグレードのおまけも禁止
- おまけを含む販売計画については、NCL 販売部の事前の許可取得が必要。
- おまけの経費は、コミッションから引き落とされる。つまり販売者負担となる。
- グロス価格によるクレジットカード支払いが要求される。
- 規則違反の通報先は、[sales@ncl.com](mailto:sales@ncl.com) とする。この規則に違反した販売者には、販売停止措置と全ての法的な対応を採る。

(travelmarketreport, 7/22/2010)

#### (10) BP 原油漏れ メキシコ湾岸のツーリズムに \$23bn の損害

BP の原油漏れ事故は、メキシコ湾岸のツーリズムに向こう 3 年間で \$7.6bn~\$23bn (約 20 兆円) の損害を与えるだろう。これは U.S. Travel Association が調査会社に委嘱した試算結果。U.S. Travel は、BP が \$500m のツーリズム販促費用を用意する案に賛成している。(travelweekly.com, 7/22/2010)



## 空 運

### 【共通】

#### (1) ワンワールド反トラスト法適用除外承認される

米運輸省は、oneworld の反トラスト法適用除外を承認した。先週欧州委員会は、oneworld に対する競争法適用除外と BA+IB の合併を承認した。両者の承認には LHR スロットの割譲が条件とされている。これで oneworld は、既に ATI を取得している Star Alliance と SkyTeam との互角の競争が可能になる。(travelweekly.com, 7/20/2010)

#### (2) 付帯収入ランキング

最近、航空会社は手荷物手数料や機内食の販売で付帯収入 (ancillary revenue) を増加させている。Amadeus が IdeaWorks に委嘱して調査した結果では、2009 年の 96 航空会社の付帯収入合計は 11bn ユーロに 2008 年の 7.68bn より +43%増加した。

**Top 10 Airlines – total ancillary revenue:**

**Rank Total ancillary revenue (Euro)**

**Rank Total ancillary revenue (Euro)**

1	1,527,310,000	United
2	1,507,750,000	American
3	1,117,120,500	Delta
4	782,903,000	Qantas
5	663,600,000	Ryanair
6	608,796,693	EasyJet
7	540,589,693	US Airways
8	534,143,000	Air Canada
9	368,869,000	Alaska Airlines
10	356,742,400	TAM Airlines

**Top 10 Airlines – ancillary revenue as % of total revenue:****Rank Percentage of total Airline**

1	29.2%	Allegiant
2	23.9%	Spirit Airlines
3	22.2%	Ryanair
4	19.4%	EasyJet
5	19.4%	Tiger Airways
6	18.1%	Jet2.com
7	14.4%	Aer Lingus
8	13.3%	Alaska Airlines
9	13.2%	FlyBe
10	13.1%	AirAsia

**Top 10 Airlines – ancillary revenue per passenger:****Rank Ancillary revenue per passenger (Euro)**

1	24.89	Allegiant
2	22.51	Jet2.com
3	22.35	Spirit Airlines
4	20.37	Qantas
5	18.76	United Airlines
6	17.23	Air Canada
7	16.72	Aer Lingus

- 8 16.47 Alaska Airlines  
9 14.43 American Airlines  
1013.47 EasyJet

(Tnooz, 7/22/2010)

### (3) 火山灰の脅威で豪空業界意見の一致見ず

アイスランドの火山爆発による火山灰の影響で欧州の空域の 80%近くが一時的意閉鎖されてから 3 ヶ月が経った。 7 月 23 日に大西洋両岸の航空メーカーのグループは、信頼性に富んだ火山灰探知機無しには、如何なる高度の火山灰の飛行も控えるべきだという声明を発表した。 FAA の火山灰を目視できる環境では、その地域の航空機の運航を禁止する規則を設けている。 火山灰は、ケース毎に排出される塵芥の質や量が大きく異なり、スタンダードの飛行規則の設定を難しくしている。 数週間後には、国際的な安全エキスパート、パイロット、航空会社代表を交えた会議が予定されている。 ここでは、FAA 規則よりも緩和したスタンダードの設定が討議される。 航空会社と欧州の航空当局は、限定した運航を認める方向に傾いている。 航空業界の意見の一致が見えていない。(wsj.com, 7/23/2010)



A cloud of ash rises from the volcano under the Eyjafjallajökull glacier in Iceland on May 16.

## 【米州】

### (1) デルタ航空供給拡大計画、航空株を下げる

客況の回復を受けて DL 航空が 2011 年に +1%~+3%の供給拡大を計画している。 今

年の第 4 四半期の供給拡大は +5%~+7%に達するだろう。投資家は、航空業界の需給バランスが再び崩れて運賃値引き合戦が始まることを懸念している。DL の第 2 四半期の決算は、増収増益となったにも拘わらず株価が▲2.9%低下した。他の航空株も軒並み値を下げている。(wsj.com, 7/19/2010)

## (2) ボーイング、長老会議設立

ボーイングが、退職した幹部たち 8 人を招聘した Senior Advisory Group を設立した。長老たちは、歯に衣着せぬ苦言を提供している。オープンローター エンジンの開発、B787 の海外に広げた外注生産システムにたいして厳しいコメントを浴びせている。名誉座長は B747 の生みの親である Joe Sutter (89)。(wsj.com, 7/19/2010)



## (3) 航空の黄金時代は復活するのか

1978 年の規制緩和が、米航空市場を飛躍的に拡大させた。1997 年には、航空運賃は 1 マイル当り 8.42 セントした。インフレ要素を除去して現在価値に換算すると 30 セントになる。昨年の平均運賃は 13.5 セントであったので実質運賃は半値以下となった。1978 年には米航空会社は 2 億 7,500 万人を輸送した。30 年後には 7 億 4,100 万人に増加した。旅客数は略 3 倍に増加した。

しかし、その一方で 1978 に 20 社存在していた大手航空会社は、現在タッタの 6 社しか居ない。Easter, TWA, Allegheny, Braniff, Western, Pan Am の名前が無くなった。当時 誰が、付帯運賃、ムッリサービス、複雑怪奇な航空運賃規則、航空便遅延、セキュリティーチェックの長い行列を想像しただろうか。航空はコモディティー商品化してしまったようだ。運輸省は、航空旅客権利規定を導入し、航空の再規制化を計画しているようだ。「空のバス」となった航空は、1950 年代の黄金時代には戻る事が出来ないようだ。(wsj.com, 7/22/2010)



A Southwest Airlines publicity photo from the early '70s.

## (4) ノースウエスト、FAA 安全指令見落とし発覚

NW が 2008 年の 4 ヶ月間と 2009 年 9 月までの 12 ヶ月間に、合計 22 件の FAA の安全

指令に従っていないことが密告者の通報で明らかにされた。これ等の不履行の内の幾つかのケースは、罰金の対象とはされなかった。FAA の検査官と NW の間の癒着した関係が問題視されている。(wsj.com, 7/22/2010)

## 【欧州&中東】

### (1) BAA でストの動き

BAA の労働組合 Unite (6,185 人) は、組合員に対するスト権投票を 7 月 23 日～8 月 12 日の間に実施するための 7 日前事前予告を会社に対して通知した。2009 年に賃金凍結に合意した Unite は、2010 年の賃上げが+1%と疾病協定改定を条件とした+0.5%を加えた合計 +1.5%を不服としている。2009 年のボーナスは、支給条件であった EBITDA12 億ポンドを▲3%割り込んだために支給されていない。(wsj.com, 7/16/2010)

### (2) EADS 米で \$10bn (9,000 億円) 調達計画

EADS が、米国における企業買収のために 2020 年迄に \$10bn を投資する。米防衛電子機器メーカーやハイテクのセキュリティーグループが買収対象となる模様。EADS は、2008 年のイタリア防衛航空グループによる米軍のサプライヤー DRS Technologies 買収を例に挙げている。EADS とボーイングの 2 大航空機メーカーは、市場に誕生している中小メーカーとの提携を促進させている。EADS は、ブラジルの Embraer やその他の小規模な航空メーカーと話を既に持っている。(FT.com, 7/18/2010)

### (3) EADS 米タンカー商談で損する契約はしない

米空軍の空中給油機商談 (179 機、\$35bn) で、EADS CEO Louis Gallois が損してまでこの商談を獲得するつもりはないと言っている。この商談には EADS とボーイングの 2 社が競争入札している。EADS は、英、豪、サウジアラビア、UAE の空軍用に A330 をベースにした空中給油機の開発を既に終了している。来月には豪空軍にその 6 機を納入する。ボーイングは、EADS の A330 をベースにした案は、B767 をベースにした案よりも安い価格をオファーするだろうと言っている。そして、日本とイタリア向けに B767 をベースにした空中給油機の開発設計を終了しているので、EADS に対して決して不利とはならないと言っている。A330 は、B767 よりも大きいので燃費が 24%もかさむため運航コストは B767 の方が安くなる。ペンタゴンは、11 月 12 日に落札社をどちらにするか決定する。(wsj.com, 7/18, 23/2010)

### (4) フランス航空管制官がスト

仏航空管制官組合 9 組合の内 4 組合が、欧州連合が計画している管制区域統合に反対して、7 月 20 日から 3 日間のストに突入した。この影響で、数百便が欠航となる見込

みである。仏管制官組合は、空域の投合が自分たちの職を奪うと考えている。仏では12,000人の管制官がいるが、空域投合により数百人が職を失うと予想している。欧州連合は、現在加盟各国に任せている航空管制を6つ空域に統合し、空域混雑の解消と効率的な管制を実施することを計画している。この計画によると、仏、独、蘭、スイス、ルクセンブルグ、が Functional Airspace Block Europe Central に統合される。仏管制官組合は、今年に入って1月と2月にストを実施している。(wsj.com, 7/20/2010)

### (5) ライアン航空、▲24%減益

Ryanair の第1四半期決算が、4月～5月の火山灰の影響による空港閉鎖が原因で▲24%の減益となった。6月に500mユーロの初配当を実施する。同社は、ボーイングとの新たな機材購入契約が不成立の場合は、2013年末までに2回目の500mユーロの配当を計画する。イールドは、7月～9月の間に+10%～+15%上昇するだろう。



収入	内付帯収入	利益	火山灰損失
896.8m ユーロ (+16%)	303.9m ユーロ (+23%)	93.7m ユーロ (+24%)	▲ 50m ユーロ ▲ 9,400 便欠航

## 【アジア】

### (1) カンタス 新チェックインとバゲッジシステム導入

QFがRFIDテクノロジーを利用した新チェックインと手荷物システムを導入した。先ずPerth空港で運用を開始し、暫時その他の豪州の空港で展開する。FFPプログラム会員には、旅行情報を格納したタッチカードが配られ、旅客はそのカードを使用してチェックインや手荷物の預け入れを実施する。(Tnooz, 7/20/2010)

### (2) アジア太平洋地区航空会社協会 2010年上半期旅客需要増15%増

Association of Asia Pacific Airlinesによると、6月のこの地域の国際線旅客数が前年同期比+14.9%増加して8,900万人となった。貨物は+34.8%増加した。6月の旅客需要は+15.1%増の1,510万人であった。貨物は+30.4%増であった。IMFは世界の経済成長率が+4.6%、アジアの成長率が+9.2%になると予測している。(channelnewsasia.com, 7/23/2010)

## 水 運

### (1) 韓進アルジェシラ港コンテナターミナルに 55m ユーロ投資

世界第 7 位のコンテナ海運である Hanjin Shipping が、ジブラルタル海峡のスペイン Algeciras 港でコンテナターミナルをオープンした。 Hanjin は、このターミナルに 55m ユーロを投資した。 Hanjin は、Algeciras を拠点として 現在デンマークの Maersk Line と仏の CMA CGM に独占されている西アフリカと南米のコンテナ貨物市場に挑戦する。 Hanjin は、昨年 \$5.61bn の収入と ▲\$1.09bn の損失を計上し、期末の負債 \$5bn を有している。(FT.com, 7/18/2010)

### (2) ロイヤルカリビアン 第 2 四半期 利益計上

Royal Caribbean Cruises が、第 2 四半期の決算で \$60.5m の利益を計上した。 昨年同期は、H1N1 新型インフルエンザに関するコストと為替差損により ▲\$35.1m の損失計上であった。 収入は、+23%増加して \$1.6bn であった。 RCC は、今年度の利益見通しを 1 株当たり 10 セント上昇させた。(wsj.com, 7/22/2010)

## 陸 運 & ロジスティックス

### (1) ユーロトンネル 上半期に損失▲45m ユーロ計上

Groupe Eurotunnel の上半期決算が、▲45m ユーロの損失計上となった。 営業利益は +37%増益したが、負債サービスコストと保険の係争費用がかさみ経常損失の計上を余儀なくされた。 収入は +13.4%増の 302m ユーロであった。(昨年 Veolia Transport より買収した貨物鉄道事業を加えると、+24%増収の 331m ユーロとなる。) トンネル利用旅客数は +6%増加したが貨物は +2%しか増加しなかった。 Eurotunnel は、2008 年 9 月のトンネル火災事故で、トンネルを利用している Eurostar とその他の貨物鉄道会社から補償金の支払いを要求されているが、保険会社はその補償金の支払いを拒んでいる。 Eurotunnel は、保険金の支払いが無ければ 今年度は損失計上の見通しであると言っている。 2007 年の財務リストラにより会社を再編してから初の損失計上となる。(FT.com, 7/19/2010)

### (2) UPS 第 2 四半期 +90%増益達成

UPS の第 2 四半期決算が、増収+13% \$12.2bn、増益+84% \$845m となった。 年間利益見通しを 1 株当たり \$3.05~\$3.30 から \$3.35~\$3.45 に増加させた。 平均日間ボリュームが +3.6%増、国際パッケージが +20%増加した。 アジアからの輸出量は +40%、欧州からののは +10%増加した。(wsj.com, 7/22/2010)

### (3) ユニオンパシフィック 第2四半期 増益 +53%

Union Pacific の第2四半期決算が、増収 +27% \$3.96bn、増益 +53% \$711m となった。貨物の輸送量は +18% 増加した。CSX, UPS, J.B. Hunt Transport Services など、米運輸企業が軒並み増収増益決算を計上している。(wsj.com, 7/22/2010)

## ホテル & リゾート

### (1) ソーシャル型 短期レンタルサービス

ホテルに泊まらなくても旅行ができる。ソーシャル ネットワーク型の短期レンタルサービスを利用すれば、1泊 \$10 からの料金で寝場所を見つけることができる。ホテルのようなサービスは望むことができないが、地元に着した生活感を味わえるだろう。

ソーシャルB&B	場所	カバレッジ	形態
AirBnB.com	SFO 2007 年創立	146 ヶ国 5,378 都市	エアーマットレス～ビラ
iStopOver.com	YYZ 2009 年創立	米、欧、南ア主体	ビッグイベント時宿泊
Crashpadder.com	LON 2008 年創立	英国中心 898 都市	寝室からハウス
Roomorama.com	2008 年創立	NYC 中心 36 都市	ハイエンド寝室～ハウス

(nytimes.com, 7/12/2010)

### (2) トランプが3回目の破産法 11 条離脱

Trump Entertainment Resort が、破産法 11 条から離脱した。これは Trump にとって3回目の破産法 11 条の離脱となる。会社再建案では、負債 \$1.3bn を消滅させ新株の 22% を Avenue Capital が保有することとなった。Donald Trump と娘の Ivana は、10% を保有する。破産法 11 条の離脱後、Atlantic City のカジノ産業の低迷を乗り切って復活できるのかが懸念されている。(FT.com, 7/20/2010)

### (3) インキーパーズ破産法 11 条申請

WAS DC と 19 州に 72 の高級と中級のホテル（多くが Marriott, Hyatt, Hilton ブランドで運営されている）を保有している Inkeepers USA Trust が、破産法を申請した。Inkeepers は、2007 年の不動産価格のピーク時に Apollo Investment Corp により \$1.5bn で買収され、現在 \$1.42bn の負債を抱えている。

最大の債権者（secured creditor）である Lehman Brothers Holdings の子会社は、\$238m の債権放棄の見返りに Inkeepers の経営権を獲得する模様である。自身も破産法廷管理下にある Lehman は、Inkeepers の破産法 11 条離脱時点で、この



資産を売却すると言われている。 Marriott は、Inkeepers の 23 ホテルから同社のブランドの引き上げを検討していたが、ホテル改修による品質向上を条件に現行ブランド協定を継続することとなった。 Inkeepers は、この改修のために新たに約 \$68m の資金調達が必要となる。(wsj.com, 7/20/2010)

Innkeepers, owner of Boston's Bulfinch Hotel, hopes to eliminate \$700 million of debt through its prearranged bankruptcy plan.

#### (4) 米ホテル業界 上半期実績

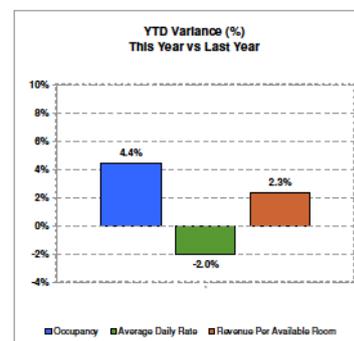
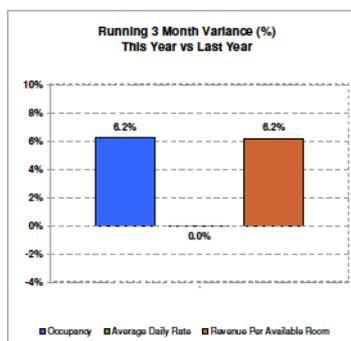
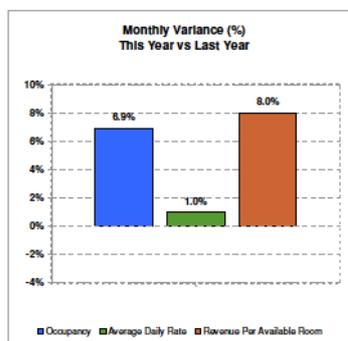
米国のホテルの上半期実績が上向いている。 以下は STR のデータ。(HNN, 7/21/2010)

	オキュパンシー	ADR	RevPAR
上半期	56.4% (+4.4%)	\$97.18 (▲2%)	\$54.80 (+2.3%)
第 2 四半期	60.7% (+6.2%)	\$97.87 (±0%)	\$59.44 (+6.2%)



Monthly Hotel Report - Total United States - June 2010

	Month		3 Months Ending		Year to Date	
	Jun 2010	% Change	Jun 2010	% Change	Jun 2010	% Change
Occupancy	65.0%	6.9%	60.7%	6.2%	56.4%	4.4%
Average Daily Rate	\$98.33	1.0%	\$97.87	0.0%	\$97.18	-2.0%
Revenue Per Available Room	\$63.87	8.0%	\$59.44	6.2%	\$54.80	2.3%



Source: Smith Travel Research

#### (5) ヒルトン、世界展開に重点

米ホテル大手 Hilton が世界展開を加速させている。 2009 年に欧州で 15 ホテルを開業し、2010 年には更に 26 を開業する。 開発中の世界のホテルは 900 (135,000 室) に及ぶ。 5 月 31 日現在では、建設中のホテルの 67% が米国以外で、2 年前の 22% からは様変わりしている。(wsj.com, 7/19/2010)

#### (6) スターウッド、第 2 四半期▲15%減益

Starwood Hotels & Resorts Worldwide の第 2 四半期は、\$114m の利益計上となった。 こ

れは前年同期の \$134m から▲14.9%の減益となる。 収入は +11%増の \$1.29bn であった。 RevPAR は、為替要因を除いて +12%増加した。 Starwood は、第3四半期のオキュパンシーが更に向上していると言っている。(wsj.com, 7/22/2010)

#### (7) 破産法廷 エクステンデッドステー再建案承認

連邦破産法廷は、7月20日、Extended Stay America の会社再建計画を承認した。 ESA は、5月末に Centerbridge Partners, Paulson & Company, Blackstone Group によって \$3.93bn で買収された。 再建計画では、\$4.1bn のモーゲッジ負債が削減する。 Starwood Capital は ESA 買収競争に敗れたことになる。 ESA は2009年6月に \$7.8bn の負債を抱え破産法11条を申請した。 700のホテル(76,000室)を米国とカナダに展開している。(HNN, 7/22/2010)

### その他

#### (1) 中国がエネルギー消費で米国を追い抜いた

International Energy Agency (IEA) の調査によると、中国のエネルギー消費が、石油相当2,252百万トンとなり、米国の2,170百万トンを上回った。 石油相当トンには、原油、原子力、石炭、天然ガス、水力発電などの全てのエネルギー源が含まれる。(wsj.com, 7/19/2010)

#### (2) 中国 検索ポータル百度、利益10倍

中国最大の検索ポータル Baidu (百度) の第2四半期利益が、前年同期比118.5%増の \$123.5m となった。 収入は74.4%増の \$282.3m であった。 中国のインターネット人口は10%増の4億2,000万人となっている。 Baidu の中国検索市場シェアは、2009年末の67.8%から70.8%に増加した。 反対に中国当局から規制されている Google は29.5%から27.3%に低下した。 Baidu は、シェア向上は Google の撤退の影響ではなくて自助努力によるものと言っている。(FT.com, 7/22/2010)

連載小説 極東航空株式会社物語(25)は、作者の都合により お休みさせて頂きました。

表紙：

サーフィン1

ボールペン、筆ペン

B6 メモカード

2001年9月作

TD 勉強会 情報 437 (以上)