

### IFALPA PGA COMM MTG in WEB 出席報告

#### 1. はじめに

新型コロナウイルスの影響により、今年の IFALPA PGA COMM MTG は WEB 開催となり、5月19日～20日の2日間に渡って開催されました。出席者は47名で、ALPA JapanからはIND/PGA委員長が参加しました。

#### 2. IFALPA の会議は全て WEB 形式での開催

WEB MTG の冒頭、IFALPA の Jack Netskar 議長から挨拶があり、その中で「2020年12月までの間、全ての会議を WEB 形式で開催する」との報告がありました。従来通りの集合形式による会議の必要性は感じていることから、新型コロナウイルスの影響が収拾次第、通常の形式に戻すとのことです。

IFALPA ではこの PGA COMM MTG 以外にも、新型コロナウイルスの影響に伴う諸問題を話し合う WEB 会議がすでに多く開催されています。IFALPA's COVID-19 Response Team を中心としたものをはじめ、地域毎の会議や HUPER Committee を中心としたパイロットアシスタンス会議、さらには地域毎の疲労管理に関する会議などが挙げられます。

#### 3. 航空産業の見通し<GLOBAL OUTLOOK>

新型コロナウイルスは、航空産業に対し、過去に経験したことが無い規模での大打撃を与えています。その現状について、元 US ALPA で現在は航空アナリストの Ana 氏から報告がありましたのでご紹介します。

下の表は、各地域における GDP の予想値を示しています。

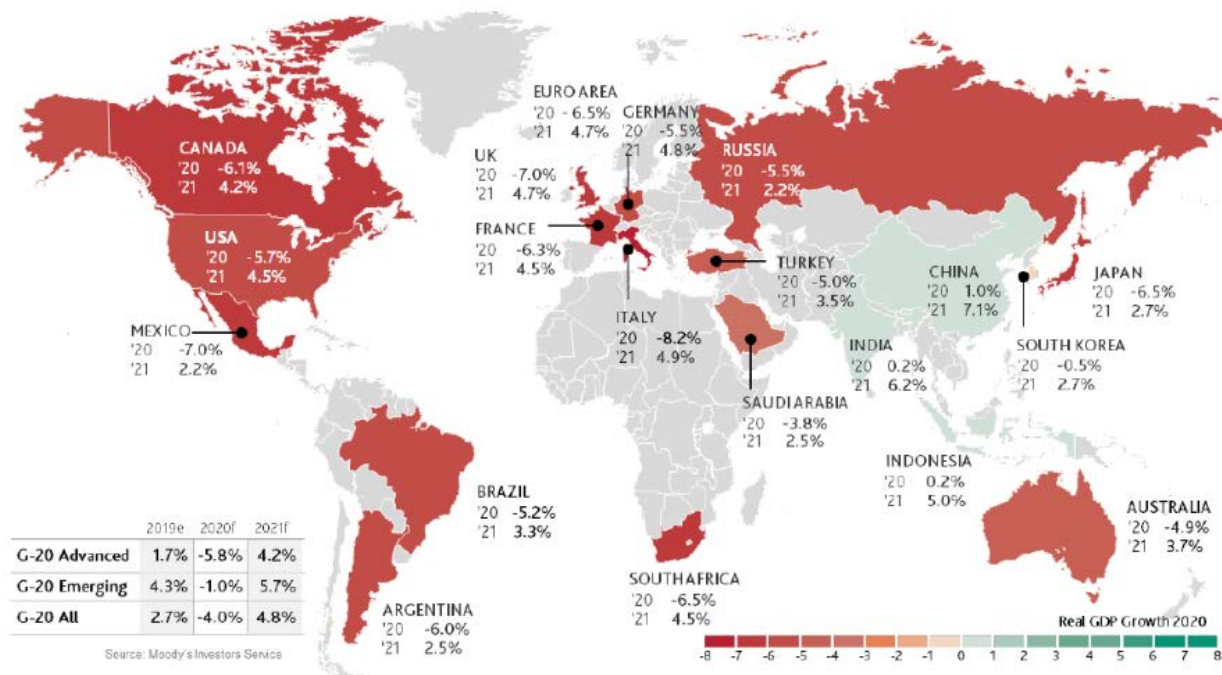
	2018	2019	2020P	2021P
World	3.6%	2.9%	-3.0%	5.8%
<b>Advanced Economies</b>	<b>2.2%</b>	<b>1.7%</b>	<b>-6.1%</b>	<b>4.5%</b>
United States	2.9%	2.3%	-5.9%	4.7%
Canada	1.9%	1.6%	-6.2%	4.2%
Euro Area	1.9%	1.2%	-7.5%	4.7%
United Kingdom	1.3%	1.4%	-6.5%	4.0%
Japan	0.3%	0.7%	-5.2%	3.0%
<b>Emerging Market and Developing Economies</b>	<b>4.5%</b>	<b>3.7%</b>	<b>-1.0%</b>	<b>6.6%</b>
Emerging and Developing Asia	6.4%	5.5%	1.0%	8.5%
Latin America and the Caribbean	1.1%	0.1%	-5.2%	3.4%
Emerging and Developing Europe	3.1%	2.1%	-5.2%	4.2%
Middle East and Central Asia	1.9%	1.2%	-2.8%	4.0%
Sub-Saharan Africa	3.2%	3.1%	-1.6%	4.1%

<2018, 19年の地域別 GDP の推移と、2020, 21年の予想値 (出典 : IMF、20.4 現在) >

今後の見通しについては、以下の要因によって大きく変わります。

- 各国のロックダウンや海外渡航の禁止措置の緩和
- 新型コロナウイルスの第2、3波の影響
- ワクチンの開発・配布（世界全体での協力・支援体制構築の有無）
- ビジネス旅客の需要（WEB会議による置換）
- 政府等からの資金調達（以下の国・航空会社が援助支援）
  - 国：米国、カナダ、ロシア等
  - 航空会社：AF-KLM /オランダ&フランス、Condor /ドイツ、Easyjet /英国、Iberia /スペイン、Norwegian /ノルウェー、Vueling /スペイン、SAS /スカンジナビア3国、Wizz /ハンガリー、Alitalia /イタリア、El Al /イスラエル、大韓航空、ガルーダインドネシア

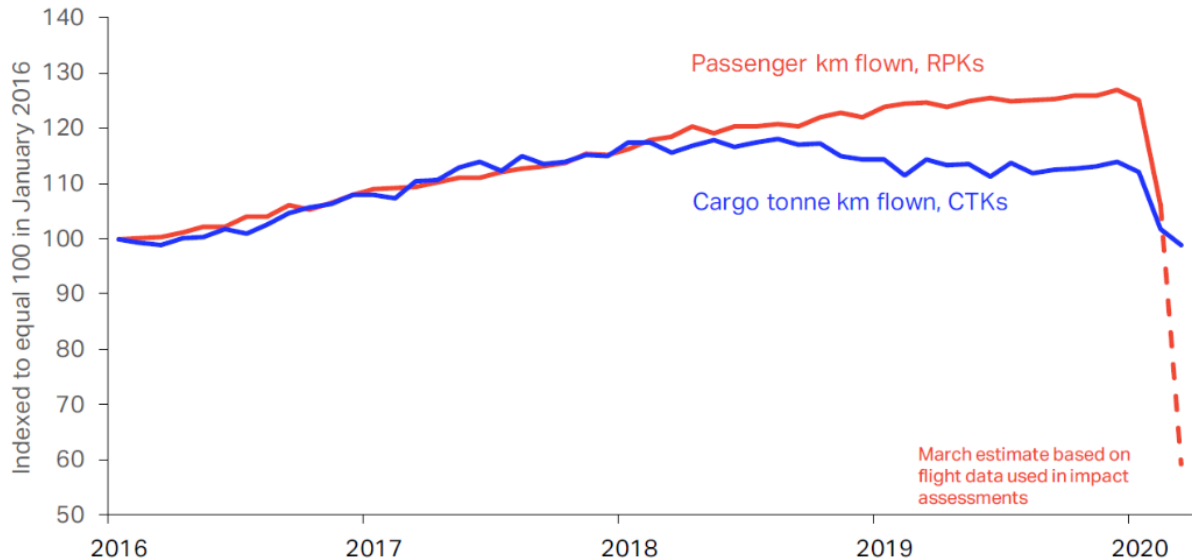
下図は、主要国別の2020-21年のGDP予想値です。2020年がマイナス成長と予想される国は赤色で示されていますが、主要国のほとんどがマイナス成長と予想されています。そんな中、中国、インド、インドネシアの3カ国のみ、2020年もプラス成長が見込まれています。



<2020-21年のGDP予想値（出典：Moody's Investors Service）>

こういった暗いニュースの中で、明るい見通しの一つとして挙げられるのは、燃油費の低下です。今後についても、2023年でUS\$40/バレルと予測しています。さらに、一定の貨物需要が挙げられます。次頁のグラフは旅客（RPK＝座キロ）と貨物（CTK＝有償トンキロ）の推移と予測を示しています。米中の貿易摩擦により、2018年から貨物の総需要はすでに減少していました。今後の見通しとして、赤線で示される旅客と比較して貨物の需要の下げ幅は小さく、2020年の需要は14～31%減と予想しています。多くの旅客便が減便となった結果、従来

から貨物輸送のみを実施している航空会社では、平均で81%の収益増加を得ています。こうしたことから、早い段階で旅客機の客室内へ貨物を搭載する施策の導入や、旅客機から貨物機へのコンバージョン改造修理を実施している航空会社は、収益の回復も比較的早くなる可能性があります。



<座キロ当たりの旅客輸送指数と貨物輸送指数の推移 (出典: IATA) >

#### 4. 最後に

旅客便が復便した後、営業形態に関しても従来とは異なった運用を強いられることが予想されます。具体的には、しばらくの間ソーシャルディスタンスを維持するため、座席提供について客席の中央座席を空けることなどで、客室全体の6割程度のみを販売するといった方策が実施されることが予想されます。

2021年以降における航空産業全体の見通しとして、新型コロナウイルスによる影響を受ける前の予測値と比較して、2021年で32%~41%減、2025年でも10%減と予想されています。具体的には、まず国内線や地方路線の需要が早く回復し、国際線は20~30%程度低い推移で回復していくと予想されています。

今後、フルサービスキャリア・LCCを問わず、世界の多くの航空会社が倒産や吸収合併など重大な局面に立たされるでしょう。さらに、たとえメガキャリアであったとしても規模を縮小した形での経営になることが予想されます。そのため、各航空会社は新型コロナウイルスの第2波、第3波に伴って発生する状況変化に対して、如何に対応できるかが勝負の鍵を握ります。

以上