

平成 16 年 3 月 16 日

TD 勉強会 情報 95

1. ガリレオ運賃システム、アジア太平洋地域で展開
2. リアリティ-TV 番組、有名企業社長を現場に出す
3. 旅行社所有 GDS、ジェニシス CEO とのインタビュー
4. IATA 精算システム 米国で試験運用開始
5. US エア-ウェイズ 一応債務返済目途立てる
6. 域外航空会社に着陸税 EU、補助金優遇に対抗
7. その他のニュース

GDS: ASIA Travel Tips.com, 5 March 2004

1. Galileo Launches Airline Public Fares In Asia Pacific

ガリレオ運賃システム、アジア太平洋地域で展開

Galileo は、Galileo 360° Fares の最終段階である Airline Public Fares を、3月5日、アジア太平洋地区でリリースしたと発表した。2003年の中頃に立ち上げた Agency Private Fares と Airline Private Fares に次ぐもので、この Airline Public Fares の追加により Galileo は、運賃プロセスの完全自動化を完成させる。これでエアラインは、パブリッシュフェアを、ATPCO 経由で Galileo のデータベースに送り込む事が可能となる。

Airline Public Fares のアジア地区へは、2004年を通じて、三つの個別のコンポーネントに分けて展開される。最初のコンポーネントは、既に利用可能となっているもので、この中には、合理的運賃ディスプレイ、サーチャージ・データの取り込み、パーセント・ディスカウント或いはマークアップ等の機能が実現されている。

Agency Private Fares と Airline Private Fares ソリューションによって、①旅行社がプライベート運賃を蓄え販売する機能、②エアラインが旅行社にマーケット・ネットとプライベート運賃を流通させる機能が、夫々大幅に強化されている。これらの高度の自動化プロセスが、今回の Airline Public Fares にも生かされていると、Galileo のアジア太平洋地区担当が語っている。

Airline Public Fare の主な特徴は、運賃計算プロセスをサーバー・ベース環境に適合させた事で、これにより、エアラインにとっては、運賃のアップデートが容易になる他、スピードと正確性が飛躍的に向上する、と Galileo は説明している。そして運賃の手入力作業が消滅する結果、Agent Debit Memos (ADMs) が事実上無くなる事になる。

Agent Issues: DTW, (3/8/2004)

2. Reality TV Puts Travel Execs To Work

リアリティーTV番組、有名企業社長を現場に出す

ケーブルTVのThe Learning Channel (TLC)で、「Now Who's Boss」と言うリアリティー番組が3月8日から始まっている。これは、米国で良く知られた企業のトップを、その会社の現場の第一線で仲間と一緒に働かせる趣向の番組で、英国で既に放映された「Back to the Floor's」の米国版。視聴者に会社の実情を知ってもらえる絶好の機会とばかりに、100社以上の会社が番組出場を求めてTLCに殺到している。

出演する社長達の中には：

Jonathan Tisch, Chairman and CEO of Loews Hotels

John Vanderslice, president and CEO of Club Med Americas

John Selvaggio, president of Song, Delta's low-fare offspring 等が居る。

Loews Hotels の Tisch は、ベルボーイからフロントやルームクリーニングまで全ての仕事を体験しているが、方々で“ヘマ” — 例えば、バゲッジデリバリーの際にゲストに扉を押さえさせたり（正解はドアストッパーを使用する）、チップを要求している風にとられてゲストに嫌な気を起こさせたり、ベルボーイの 10-5 ルール（10 フィート以内でゲストを認知し、5 フィート以内でゲストをヘルプする）を守らなかったり、客室のクリーニングに時間を掛けすぎたり（最大でも 30 分以内にクリーニングすることが要求されている） — をしでかしている。しかし、このヘマを通じて視聴者に、ホテルの舞台裏を理解して貰う事に成功している。Tisch の現場経験は、早速ユニフォームの変更に活かされている。フロリダの気候は、現在のユニフォームでは暑すぎるのだ。

Song の Selvaggio は、客室乗務員からゲートの案内係までをこなしている。DL 航空でテクノロジーを担当し、現場の業務の効率化に取り組んだ Selvaggio は、現場で働いて見て、コツを掴まなければ操作が難しい、自分が導入したシステムの複雑さに、素直に驚愕している。ゲートではオンタイムに便を出す事に成功したものの、接続旅客 2 名の積み残しをしでかしている。Song のルールでは、ゲートエージェントは、接続旅客の為に数分間の遅延を許されているが、Selvaggio は、これを実行しなかった。客室乗務員として働いた時は、子供の乗客が多く搭乗していたにも拘わらず、キャンディーを一個も売る事が出来なかった。

ケーブル TV 会社の TLC は、視聴者はこの番組を好んでいる模様で、搭乗するトップ達も、会社の全てを知っていると思っていた彼等が、実はそうでないことに気が付いている、とコメントしている。

Travel Technology: DTW, (3/9/2004)

3. In The Hot Seat: Bruce Bishins

旅行社所有 GDS、ジェニシス CEO とのインタビュー

1995 年から開発し、このほど漸く導入展開に漕ぎ着けた、旅行社所有の GDS 会社、Cenesis の CEO、Bruce Bishins とのインタビュー。

Q: Genesis の長期にわたる開発が、市場の信頼を損ねていると感じていない？

A: 9 年間にも及ぶ計画期間は、長かったかも知れない。旅行社の認定 (accreditation) の問題と、我々自身の業界標準航空券ストックの、単一プラットフォームへの統合に時間が掛かってしまった。我々の航空券ストックと旅行社のコードナンバーに対する航空会社の承認の取得だけで 5 年間で費やされてしまった。予約と発券システムを構築する為に、2001 年に Genesis と契約した、スイス航空グループとその IT 部門 Atraxis の躓きも、大きな影響を与えた。全く我々は長い時間をかけてしまったが、最終的なプロダクトは、待っただけの事は有る内容のものが出来た。

Q: GDS 業界が規制緩和されている中で、どうやって航空会社を Genesis 参加に導くのか？

A: Genesis は、GDS チャンネルの中で、エアラインに最低セグメントコストの提供をコミットしている。殆どのエアラインは、このオファーを積極的に受けてくれると思っている。

Q: Sabre や Galileo や Worldspan は、広範囲な運賃の提供の見返りに、既にセグメントフィーの値引きを行なっているではないか？

A: 依然としてトランザクション当たりの手数料は、ドル単位で、十分に安くなっているとは言えない。トランザクション当たりを、ペニー単位に落とす必要がある。我々が Atraxis と計画したのは、トランザクション当たりペニー単位のコストの実現であった。実行の意思とボリュームがあれば、達成出来ると考えている。

Q: Worldspan が、現在 Genesis のベンダーとなっているが、何故 Worldspan を選んだ？

A: Worldspan はプロ旅行社の GDS である。Travelocity (オンライン旅行社) を所有する Sabre とは、(旅行社と競合する Sabre とは)、アライアンスを結ぶ事は出来ない。

Q: 現在、GDS ベンダーのインセンティブに満足している旅行社が、どうして GDS を乗り換えるのだろうか？

A: 競争条件を一致させる為に、我々もインセンティブの支払を実施する。然しながら殆どの旅行社が気付いているように、インセンティブとボーナスは、将来消滅して行くだろう。サプライヤーに対するセグメントフィーが値下げされるので、セグメントフィーの旅行社との分配 (インセンティブ) も減少する。片方だけを維持する事は出来ない相談。Genesis は、テクノロジーで儲けようとは考えていない。Genesis のテクノロジー経由で、旅行社の採算性が向上する事を願っている。自分自身の流通プラットフォームを所有する事による機会と、伝統的 GDS からの呪縛から解放される事が、旅行社の Genesis 参加の本当のベネフィットである。

Agent Issues: DTW, (3/9/2004)

4. IATA To Launch Pilot Settlement Program

IATA 精算システム 米国で試験運用開始

全世界の旅行社とサプライヤー間の、オンラインの電子的なビリングとセトルメント・システム、IATA Travel Settlement System (ITSS)が、今年の第2四半期に、米国でテスト運用を開始する。

既に ITSS は、カナダで運用されている。(カナダでは 2002 年の 10 月に導入されている。) カナダでは、Air Canada Vacations, Royal Bank of Canada Travel Insurance, SkyLink, VIA Rail, WestJet Airlines が、カナダの 4,300 の旅行社とのオンライン精算に ITSS を使用している。 IATA は、米国を除く全世界の数年に及ぶエアライン BSP の経験を活かして、全てのタイプの旅行サプライヤー達に、BSP の如くの精算ファシリティーを提供する。旅行社には無料で、彼等が希望する通貨で、国際間の精算についてもクリアーする。さらには、参加者は、自身が希望する精算スケジュールと、複数の銀行口座を使用する事が出来る。ITSS は、サプライヤーに対しては、全世界の IATA-type のコードを保有する 10 万社以上の旅行社にアクセスする事を可能にする。

nytimes.com, March 13, 2004

5. US Airways Is Granted Terms for Loan Guarantee

US エアウェイズ 一応債務返済目途立てる

航空輸送安定委員会 (Air Transportation Stabilization Board = ASTB) は、3 月 12 日、US Airways の 9 億ドル (990 億円) の追加融資と融資保証条件見直しを承認した。これは航空会社向け融資保証の最も大きなものの一つで、US Airways の財務危機を救済する事になることは明らかである。若し ASTB の承認が得られなかったならば、US Airways は直ぐにでも債務不履行に立ち至ったであろうと、関係者は語っている。昨日明らかにされた、同社の監査法人である KPMG の証券取引所に提出した資料には、「US Airways は、ゴーイングコンサーンとして企業を継続運営して行くことに重大な疑義が有る」という極めて厳しいコメントが付けられている。この監査法人のコメントが、ASTB の承認の引き金になっているのかも知れない。

US Airlines が Chapter11 下の運営を余儀なくされた昨年も、同様の KPMG コメントが付けられている。2002 年 7 月に Chapter11 を申請した US Airways は、1999 年以来利益を計上しておらず、2005 年までの利益計上の見通しも立っていない。

現在の 10 億ドル (1,100 億円) の政府保証プライベートローンは、2003 年 4 月に策定さ

れた再建計画のベースとなっている。 然しながら、LCC の積極攻勢に遭い、計画策定以降、損失と収入の減少が継続している。 同社は、組合に対して、コストを▲25%削減する為に、3 回目の賃金とベネフィットカットの譲歩を求めている。

追加融資と保証条件の変更は、ASTB の委員の、2 – 1 の票決により決定されたものである。 (ATSB は、9-11 テロ後に議会によって承認された 100 億ドル<1 兆 1 千億円>政府保証の管理の為に設立された委員会。) この承認により、US Airways は、\$250M (275 億円) の現金による早期返済を可能にし、債務残高を\$750M (825 億円) まで減額することができる。 また、現行の条件である“資産の売却価格の 85%は、現金で受領しなければならない”という規制が取り払われ、負債を含むファイナンスとの組み合わせによる資産売却が可能となった。 さらには、資産売却収入は、全額を負債返済に当てなければならないと言う制約も無くなり、US Airway は、\$125M (136 億円) までの資産売却については、25%をキープすれば良い事になった。 然しながら、KPMG 監査法人の厳しい指摘の為に、手元流動性として現金 7 億ドル (770 億円) の確保が要求されている。 (以前の条件は 5 億ドル (550 億円) の確保であった。)

US Airways の再融資の要求は、連邦準備局のガバナー Edward M. Gramlich (融資委員長) と、DOT 政策次官の Jeffery N. Shane の賛成を得たが、財務省次官代理の Brian C. Roseboro に反対されている。 Roseboro は、融資委員会は、エアラインの再建計画の立案と資産の売却について、より厳しい管理を実行する必要があると述べている。

US Airways は、1 月にモーガンスタンレーを雇って、東海岸シャトル; リジョナルキャリア US Airways Express; NYC の LGA 空港と BOS の Logan 空港のゲート; ハブ空港 Pittsburgh, Philadelphia, Charlotte N.C.のどちらか一つ; の資産の売却先探しを行なわせている。 売却先探しは、低運賃キャリア大手の Southwest 航空が、US Airways が 68% のシェアを有する Philadelphia への乗入れを決定した頃から開始されている。

融資条件の見直しのリクエストは、それ自体珍しいものではない。 US Airways と同様、2002 年に融資保証を得た America West についても認められている。 しかし昨日の融資委員会の決定は、以前のものに比べて、比較にならないほど大きなものである。

Port Washington, N.Y.の業界コンサルタントの Robert W. Mann Jr. は、運賃の低下と LCC との競争激化が有る中での手元流動性の現金枠拡大は、難しい問題であるとコメントしている。 時間稼ぎは出切るかも知れないが、US Airways を支えるには十分でないかもしれないと語っている。

(ニューヨークタイムズ<2月17日>から、関連情報を抜粋する。)

US Airways は、財務危機を脱け出る為に、組合に3回目の賃カットを含む労働条件の譲歩を要求している。労働組合は、倒産という最悪の事態を回避するために、会社が計画しているコスト削減の半分について、協力する事を検討中である。

現在、同社の座席マイル当たりのコストは、10.22¢と業界で最も高いコストとなっている。生き残る為には、これを Southwest や jetBlue の如くの LCC 並みの、凡そ6¢台まで下げる事が必要と、US Airways は言っている。会社は、賃金カットで▲0.9¢、採算性向上で▲0.7¢、その他の賃カットで▲0.4¢の、合計▲2.0¢のコストカットを組合に要求している。会社側は、オペレーティング・コストを▲1.0¢、流通とマーケティング・コストで▲0.4¢、その他のコストで▲0.2¢(合計1.6¢)削減すると言っている。Clark University (Worcester, Mass.)の Gray L. Chaison 教授は、会社の存続を希望するならば、組合は譲歩しなければならないだろう、と語っている。

JAA インターネット情報、Mar. 13

6. 域外航空会社に着陸税 EU、補助金優遇に対抗

【ブリュッセル11日共同】欧州連合(EU)の欧州議会は11日、政府の補助金を使って安い運賃で運航している域外の航空会社に対し、欧州委員会が着陸税などの形で課税できるとした法案を可決した。年内にも発効する見通し。

2001年の米中樞同時テロ以降、米政府は米航空会社に180億ドル(約2兆円)以上の補助金を支給。米欧間の路線の運賃競争で欧州の航空会社が苦戦している。

EUの欧州委員会は今月1日、世界貿易機関(WTO)に協定違反と認定された米国の輸出優遇税制に対抗して、米国からの一部輸入産品に対する制裁関税を発動したばかり。法案は米欧の通商摩擦の新たな火種となる可能性がある。(共同通信)

7. その他のニュース

米国商務省のリビヤ渡航禁止令が解除されたので、Travcoa が 24 年振りに、リビヤ向けのツアーの販売を開始する。(DTW, 3/2/2004)

“Sabre の旅行社向けの新しい契約 Assured Vantage は、小規模旅行社の激動する市場環境への対応を強化させるものだ”として、これを歓迎するコメントを ASTA が発表している。一方、旅行社の GDS 契約をサポートしている弁護士の Mark Pestronk は、小規模の旅行社にはメリットがあるが、年間予約量が 5 万から 6 万セグメントの旅行社には、不利に働く可能性があるとは指摘している。これらの旅行社は、Sabre から他の GDS に乗り変えるかも知れない、とコメントしている。(TWTEL, 3/3/2004)

Cendant が運営する旅行クラブ Trilegiant Corp. は、Neat Group のバケーション・パッケージツール Travelers Advantage を、Web サイト、www.travelersadvantage.com にインストールした。Neat Group の買収後、Cendant は Neat Group のパッケージング・プロダクトを Cheap Tickets と、Galileo プロダクトのバージョンとして導入している。Cendant は、多くの Cendant 事業間のシナジーを追及し出している。(TWTEL, 3/3/2004)

Starwood がベトナムのハノイで 2004 年の 3 月 5 日に Sheraton Hanoi Hotel (299 室) をオープンした。このホテルは、ベトナムに於ける Starwood の Sheraton Saigon Hotel & Towers に次ぐ二番目のホテル。(ASIA Travel Tips.com, 3/3/2004)

1 月の香港訪問客が 1,748,388 人と前年同月を +13% も増加した。中国本土からの旧正月観光客が著しく増加した為の数値。中国本土からの訪問客は、+48.5% の 1,115,151 人となり、月間人数では過去最高を記録した。中国本土からの訪問客の 32% が、中国の 16 都市で取得出来るようになった個人ビザを入手している。総訪問客数の 35.3% が、香港に宿泊しないトランジット客であった。(ASIA Travel Tips.com, 3/4/2004)

中国は、2 年以内にローコストキャリアの主要な市場になるだろうと、Centre for Asia Pacific Aviation が予想している。(ASIA Travel Tips.com, 3/5/2004)

ホームベース旅行社専用の新しいマーケティング組織、Network of Entrepreneurs Selling Travel (NEST) が誕生した。NEST は、Travellers コンソーシアムの姉妹組織で、両者の所有者は American Marketing Group (AMG)。AMG は、テクノロジー開発の Travstar Technologies も所有している。NEST のメンバーは、ホスト旅行社を経由せず、直接サ

プレイヤーと取引が可能になる。 ARC や IATAN の認定は必要とされない。(DTW, 3/8/2004)

Orbitz が係争中の Travelweb と間もなく仲直りをする模様。 Travelweb (メジャーホテルチェーン 5 社と Pegasus Solutions と Priceline の合弁企業) は、Orbitz 販売に大きく依存し、Orbitz は、マーチャントホテル販売拡大が急務となっている。 両社の持ちつ持たれつの関係が、和解を促しているようだ。(DTW, 3/10/2004)

2 月の ARC 経由の旅行社販売額は、54 億ドル (5,900 億円) で、前年同月を +11% 上回っている。 旅行社あたりの平均週間販売額は、53,676 ドルと前年を +25% 上回った。 然しながら、ARC 認定旅行社数は▲9% 低下して 22,039 となった。 e-チケットは全チケットの 85.64% と前年 2 月の 80.09% より増加している。(DTW, 3/11/2004)

カナダ LCC の CanJet が Worldspan に加入した。 Worldspan 旅行社は、CanJet から 5% のコミッションが貰える。 CanJet は、2006 年までに現在 6 機のフリートを、20 機まで拡大する。 同社は現在、中央と東部のカナダ、及び米国路線を運航している。(TDR, 3/15/2004)

Worldspan と BA が新しい 3 年契約を結んだ。 これにより英国の全ての Worldspan 旅行社は、BA の Web オンリー運賃を含む全運賃へのアクセスを可能にするプログラムへの参加の機会が与えられる。(TDR, 3/15/2004)

SideStep が、SideStepHotels.com 上にホテル検索エンジンを立ち上げた。 サイトビジターは、SideStep のツールのダウンロードを必要としないで、このホテル検索エンジンの使用が可能。 ビジターの予約は、SideStep サイトから直接ホテルにリンクされる。 SideStep は、ホテルから referral fee を受け取るシステム。 2~3 ヶ月後には、エアーとレンタカーとホテルのダウンロード不要の検索エンジンを立ち上げる。(DTW, 3/9/2004)

MLT Vacations がコミッションレベルを 20% 若しくはそれ以上に増加させ、レート構造を単純化させる。 Northwest Airlines WorldVacations のエアーとホテルパッケージの団体予約については、エアーは 6%、ランドは 15% のコミッションが支払われる。(DTW, 3/8/2004)

不動産事業の The Blackstone Group が、Extended Stay America 買収の正式契約にサインした。 31 億ドル (3 兆 4 千億円) のバリューが有るトランザクションで、株主の承認待ち。 Extended Stay America は、1995 年に設立され、米国の 42 州に、475 のホテル

を所有している。(DTW, 3/8/2004)

リジョナルキャリアの Chautauqua Airlines, Republic Airlines, Shuttle America が、United Express に参加した。 Republic は 16 機 (70 席のリジョナルジェット) , Chautauqua は 16 機、Shuttle America は 10 機を United Express (UA のフィーダー) 便名で運航する。 運航路線は主として Washington (Dulles) , と Chicago (O'Hare) のハブのフィーダー路線。(DTW, 3/8/2004)

AirAsia が来月、Johor Bahru=Jakarta 線 (10 日) と、Kuala Lumpur=Surabaya 線 (15 日) を夫々開始する。 運賃は次の通り。

Johor Bahr=Jakarta 139.99 マレーシアリング (4,060 円) 片道運賃から

Kuala Lumpur=Bandung 149.99 マレーシアリング (4,350 円) 片道運賃から

Kuala Lumpur=Surabaya 159.99 マレーシアリング (4,640 円) 片道運賃から。

(運賃は最低運賃の表示である事に注意が必要！) (ASIA Travel Tips.com, 3/10/2004)

Pacific Blue が、Sydney=Wellington 線と Sydney=Christchurch 線を、3 月 10 日開設した。 Brisbane と Melbourne からのデイリー便に加えて、オーストラリアとニュージーランド間の同社の路線網が拡大する。(ASIA Travel Tips.com, 3/10/2004)

Virgin Blue が、Townsville=Sydney 線を開設する。(ASIA Travel Tips.com, 3/10/2004)

Dragonair Holidays が、4 月 2 日の Dragonair の東京線開始に合わせて、特別パッケージツアーを販売する。 3 泊 4 日の東京パッケージ (Hilton Tokyo 若しくは Sofitel Tokyo 滞在) で香港ドル 3,888 (5 万 5 千円)、ビジネスクラス利用で椿山荘 Four Seasons 宿泊の場合は、香港ドル 6,888 (9 万 7 千円)。(ASIA Travel Tips.com, 3/10/2004)

SAS Group は、三社の独立した会社を設立すると発表した。 デンマークとノルウェーとスウェーデン別に会社を設立し、ノルディック各国の Scandinavian Airlines Consortium の国内線を継承する。 ノルウェーでは、ローカルキャリアの Braathens と合併して、SAS Braathens を立ち上げる。 デンマークとスウェーデンの新会社名は、未だ決まっていない。(DTW, 3/10/2004)

英国の Lastminute.com が、凡そ 1 億ドル (110 億円) で Online Travel Corp を買収する。 英国のインターネット市場で、コンソリデーションが続くかも知れない。 Expedia が Travelocity が、Lastminute.com を買収するかも知れないと言う噂がある。(TWTEL, 3/10,2004)

Orbitz が Expedia や Travelocity に倣って、デスクティネーション・アクティビティとサービスを、自社のサイト販売に追加する。 Orlando の Sea World や Las Vegas の Red Rock Canyon Jeep Tours やメキシコのマヤ遺跡ツアーに、24%~45%の高いマージンが付けられている。(TWTEL, 3/10,2004)

運航頻度の高い、NYC と Washington 間の Northeast Corridor の、トンネルの安全化とリハビリプログラムの為に、\$898M (988 億円) の資金の投下が下院で承認された。 Amtrak は、このプロジェクトの運輸長官の承認を得る為、エンジニアリングと財務計画の提出をしなければならない。(DTW,3/11/2004)

CX が HKG=NYC の直行 (7/W) を 7 月 1 日から開始する。 HK=YVR=JFK (7/W) は継続される。 使用機材は A340-600 でコンフィギュレーションは、F/8, C/60, Y/220 の 268 席仕様。(ASIA Travel Tips.com, 3/11/2004)

法人旅行管理ソリューション・プロバイダーの Travelport Corporate Solutions (Cendant の子会社)が、アジア地区で最初の顧客を獲得した。 オーストラリアの Aon Risk Services Australia Limited がそれで、Travelport は、昨年 8 月に米国で、10 月には英国でデビューして以来、今度はアジア地区での顧客の獲得に成功している。 Aon は、リスクマネジメント、保険と再保険のトランザクション、従業員のベネフィットと退職年金を取り扱う会社。(ASIA Travel Tips.com, 3/11/2004)

Virgin Atlantic は、オーストラリアで、米州及び欧州路線のアップークラスとプレミアム・エコノミークラスのネット運賃を、旅行社に提供する。(ASIA Travel Tips.com, 3/12/2004)

DL 航空の社長の Frederick Reid が、Virgin Group が設立を計画している、米国の LCC 会社に転出する。 Virgin は、来年の初めに新 LCC 航空を設立するが、そのためには、51%以上の米国資本を掻き集める必要がある。 新 LCC 航空の本社は、既に BOS, WAS, SFO の 3 箇所に絞られているが、最終的な決定は Reid に委ねられる。 Reid は、DL の Song を立ち上げた功績者であるが、DL の新 CEO の Grinstein とそりが合わなかったのかも知れない。(DTW, 3/12/2004)

DL 航空は、当初の▲\$300M~▲\$350M (▲330 億円~▲385 億円) の第 1 四半期決算見通しを、▲400M (▲440 億円) に変更した。 燃油費の大幅な値上げと収入の継続した減少が、見通しの修正に繋がっている、と DL のスポークスマンが述べている。(DTW, 3/12/2004)

種々のロイヤルティープログラムのポイントの交換サイト、points.com の運営会社 Points International (Toronto) が、競合相手の MilePoint (milepoint.com, Minneapolis) を凡そ 560 万ドル (6 億円) で買収する。(DTW, 3/12/2004)

Hilton International が、Hilton と中規模市場向け Scandic のブランドに、新しいフランチャイズを獲得して、自社のポートフォリオの拡大 (Hilton ホテル群の拡大) を試みている。米国の提携先の Hilton Hotels Corp (2,000 に近いフランチャイズホテルを所有) と協力して、フランチャイジーのビジネスモデルを開発している。Hilton International は、英国に本社を置く Hilton Group のオペレーティング部門で、北米を除く全世界の Hilton ブランドの商標権を所有している。(DTW, 3/12/2004)