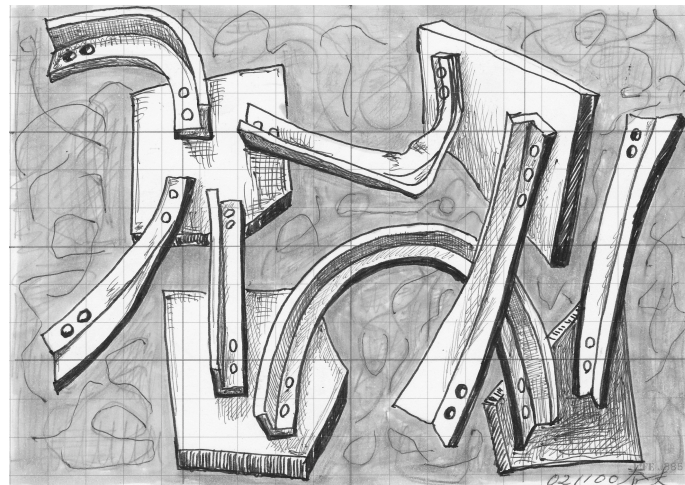


平成 23 年 3 月 14 日

TD 勉強会 情報 470

1. モバイルと NFC が空港プロセス渋滞解消
2. ペガサス、グーグルにホテルダイレクト機能 提供
3. その他のニュース
4. 編集後記「成田空港トランジット旅客」



Tnooz, 3/09/2011

1. Emerging mobile technology could untangle airport processing

モバイルと NFC が空港プロセス渋滞解消

オンライン チェックイン、空港 Kiosk、モバイル搭乗券が開発されているが、空港の長蛇の列は依然として解消されていない。しかし、これもモバイル NFC*の登場により解決されるだろう。

*NFC (Near Field Communication) は、NXP セミコンダクターズ社 (旧フィリップスセミコンダクターズ社) とソニーが開発した 13.56MHz 帯の近距離無線 通信規格で、RFID 技術 (IC カード/IC タグ) の次世代標準規格として国際標準機関 (ISO) に承認され、今後さまざまな電子デバイスへの採用が期待 されています。

ソニーが開発し、日本とアジアの一部地域で普及している「FeliCa™」や、フィリップスが開発し、国際標準規格 (ISO14443 Type A) で採用され、世界で最も普及している「Mifare®」との互換性があり、それらと通信 (リード・ライト) を行うことができます。また、NFC モジュール同士で通信を行うことができるため、最近急速に普及している IC カード以上の柔軟で幅広い利用が想定されます。

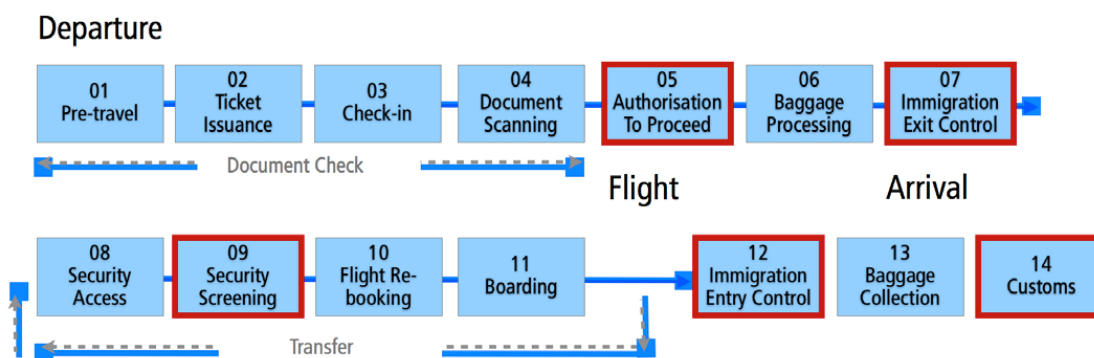
(<http://www.nfc-world.com/about/index.html>)

NFC が可能な携帯電話と NFC リーダーのセットがあれば、旅客は単に携帯電話をリーダーにかざすことにより、瞬時にドキュメントの照合チェックは勿論、付帯サービス運賃の支払いを実施させることが可能になる。アップル社の iTravel アプリケーションは、すでにこのプログラムを現実化させつつある。アップル CEO の Steve Jobs は、「音楽の次は旅行」だと言っている。

IATA の Fast Travel Program (Self-Service) 2020 Vision (IATA-GSM Association) は、旅客の航空便予約から空港チェックインそして便搭乗から到着までを 14 段階に区分し、その主要な段階で NFC 機能によるプロセスの迅速化を計画している。そしてこのプログラムの実現により、年間平均▲\$0.8bn～▲\$1.6bn のコスト削減を計画している。

ABI research は、NFC が可能な携帯電話 (スマートフォン) は、2015 年までには 2 億 4,500 万台普及すると予測している。しかし、空港の各所に NFC リーダーが設置されるのには少なくとも 5～7 年を必要とするだろう。

NFC が普及すれば、搭乗券は勿論のことクレジットカードだって代替してしまうかもしれない。そして、このセルフサービス機能に加えて、NFC は、旅客同士のワンツーワンのインタラクトにも利用できるもので、例えば紙の名刺さえなくしてしまうかもしれない。すでに2次元バーコードにより顧客と広告のインタラクトが開始されているが、NFC は、この機能の能力を更に強化することとなる。 ■



travelweekly.com, 3/03/2011

2. Pegasus, Google team to offer direct links for hotel bookings

ペガサス、グーグルにホテルダイレクト機能 提供

ホテルのスイッチング企業である Pegasus 社が、Google Maps 上に表示されるホテルに、ホテルの価格とホテル予約サイトに直接リンクすることができるボタン付きのリスティングのサービスを開始した。顧客が Google のホテル検索機能を使って「NYC のホテル」とインプットすれば、NYC の地図上のホテルの位置のピン表示に合わせて、右側にホテルの最低価格を表示する。価格の脇の矢印をクリックすると、OTA と並んでそのホテルをリストしたプルダウンメニューが表示され、そのホテル名をクリックすると、ホテルの直販サイトにリンクすることができるという仕組みだ。

Pegasus は、同様の機能を Kayak.com の如くのメタサーチでも可能にする。ここでもホテルは OTA と並んで価格とインベントリを表示することができることになる。この機能は、MetaSearch Services と呼ばれる新プロダクトで、ホテルのダイレクトコネクトを可能にする。Pegasus は、すでに同社の RezView NG プラットフォームを利用している 6,000 のホテルに対して UltraDirect インタフェースによるメタサーチサイトとのダイレクトコネクトを開始しているが、今回これを同社が流通予約システムを提供し

ている世界の全ての 90,000 のホテルでも利用可能にする。これに参加する（オプトインする）ホテルは、クリック毎に（ショッピングメッセージ毎に）Pegasus に手数料を支払うことになる。しかし手数料の詳細は明らかにされていない。（この項 Tnooz, 3/09/2011）

これで、ホテルにとっては、長年検討しその実現を欲して来た OTA の迂回ができることになる。PhoCusWright の主席研究員の Douglas Quinby は、この Pegasus 新機能がホテルの SEM を大幅に変えるだろうと語っている。PhoCusWright の調査によれば、旅客の 38%は OTA を利用し、23%がホテルや航空会社の直販サイトを利用している。Quinby は、この新機能が未だ開発されたばかりであり旅客は予約前に平均 3.5 のサイトを閲覧しているので、当面の間は OTA 販売比率の劇的な変化は発生しないだろうと述べている。



Links to a hotel brand or owner's site in a Google Maps search don't have a price listed next to them the way the OTA links do, but that will change via a partnership with Pegasus.

2. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) 全米旅行者業界で、在宅旅行会社とレジャー旅行が増加

下表は、2011 ASTA Agency Profile の調査結果である。(Travel Agent Central, 3/04/2011)

| | | | |
|-----------------|----------------|------------|-----------|
| 在宅旅行会社 | 328% vs 2003 | | 2002→2011 |
| \$1m 以下売上 (40%) | 98% vs 2002 | 国際旅行 (55%) | 増加 |
| \$10m 以上 (8%) | 150% vs 2002 | エアー (23%) | 26%→23% |
| レジャー旅行シェア | 78% | レンタカー (4%) | +24% |
| 法人販売 | 22% | ホテル (10%) | +24% |
| 電話による販売 | 2003 年 72%→50% | クルーズ (26%) | +18% |
| 面談販売 | 20%で変わらず | ツアー (31%) | +13% |
| 店舗保有、複数社員雇用 | 37% | | |

(2) クオニ (スイス) がガリバー買収

Kuoni が、3月7日、英国のライバル会社である OTA の Gullivers Travel Associates を \$720m (銀行融資と私募債+現金 \$15m) で買収すると発表した。この買収は、旅行における目的地管理の重要性の高まりの新しい傾向に対応して目的地管理事業 (destination management business) を拡張するため。GTA は、1975年に LON で設立された、2010年の売上は約 \$1.8bn、営業利益は \$84m を計上した特にアジアで急成長を遂げている企業。従業員は 2,400 人、世界 26 都市に事務所を有している。GTA は、主たる事業として、旅行会社と法人旅行会社に加え、Octopus を通じたオンライン B2C 事業を展開している。1日のホテル予約は約 7,000 を数え、コーチサービス、トランスファー、サイトシーイングやその他の目的地サービスを手がける。

Kuoniは、世界45カ国に9,000名の従業員を擁し、その売上高は略40億スイスフラン。この売却案は、GTAの親会社であるTravelportの債権者の同意を経て、2011年4月20日に予定されているKuoniの株主総会において正式承認を受け、2011年5月初旬に売却手続きが完了する予定である。(FT.com, 3/07/2011)

(3) ARC 3月精算実績 +11.9%増








ARCの3月精算実績が、前年同月比 +11.9%増の \$7bn となった。2008年の不況前のレベルから僅か \$200m だけ少ない規模となった。しかしトランザクションは▲1.7%減少した。(国内線▲3.4%、国際線 +2.9%) これは、運賃が値上がりしたことを示し



ている。国内線精算は +10.3%増の \$3bn、国際線は +13.6%増の 2.8bn であった。(何れも Tax 除き) (travelweekly.com, 3/10/2011)

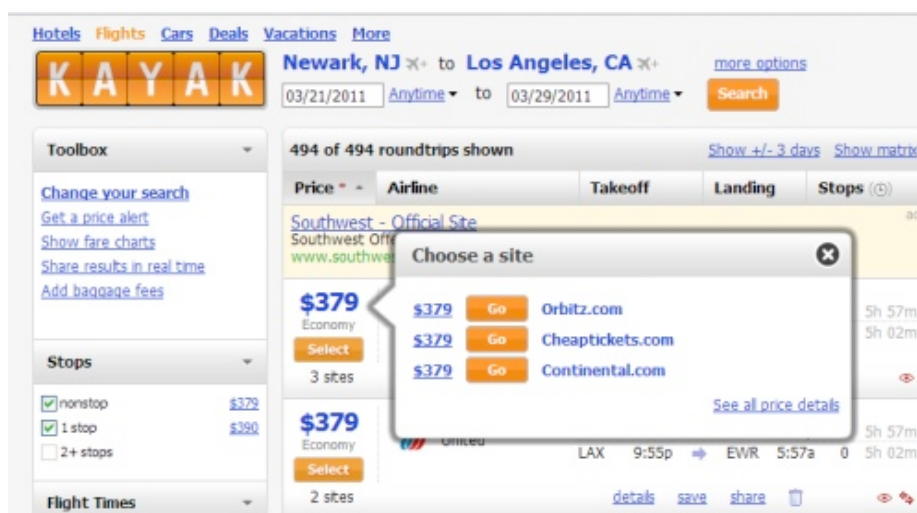
(4) エクスぺディア、カヤック表示中止

Expedia が、2月中旬から同社の航空検索結果を Kayak の core flight search result 上に表示することを中止した。Kayak は、2009年に、航空検索については Orbitz だけをリストする排他的な契約を結んでいたが、昨年のある時より Expedia の表示を開始した。Kayak は、Orbitz の排他的契約に配慮して、Expedia の表示には「click to see rates」として、直接レートを表示を避けていた。しかし Orbitz は、契約違反に当たるとして Kayak を訴えていた。Kayak は上場を計画している。上場の前に Expedia の表示を中止したのは、Orbitz との訴訟問題を解決しておきたかったのではないのだろうか？との憶測が業界で流れている。Kayak の Expedia からの収入は、姉妹サイトの hotels.com と Hotwire を含めて 2010 年の 9 ヶ月間で 25%を構成している。同期間の Orbitz からの収入は、CheapTickets と ebookers を含めて 19%。

Kayak が、MSN の Bing Travel と航空検索エンジンを提供する新たな提携契約を締結したことも、Orbitz との問題を更に複雑にしている。(Tnooz, 3/09/2011)

| Economy | | Cost per Ticket | Total |
|---|------------------|-----------------|--|
|  | Orbitz | \$344.40 | \$344.40  |
|  | CheapTickets.com | \$344.40 | \$344.40  |
|  | AirTran | \$344.40 | \$344.40  |
|  | Expedia.com | | click to see rates |

| Business - from \$1163 | |
|---|---|
| Flight Details | |
| Depart - Sun Nov 14 2010 | |
| This flight leaves on Sunday and arrives on Monday . | |
|  | Departs: 10:50p AirTran Flight 328 San Francisco (SFO) Boeing 737-700 (Narrow-body Jet) 4h 35m 90% on time 2134 miles WiFi Available Business Fare code: AXN 7 seats remain Economy Fare code: L10ABXN 7 seats remain |
| | Arrives: 6:25a Hartsfield-Jackson (ATL) |
| Return - Fri Nov 19 2010 | |
|  | Departs: 7:45p AirTran Flight 327 Hartsfield-Jackson (ATL) Boeing 737-700 (Narrow-body Jet) 5h 27m 2134 miles WiFi Available Business Fare code: AXN 7 seats remain Economy Fare code: LM10RXN 7 seats remain |
| | Arrives: 10:12p San Francisco (SFO) |



空 運

【 共 通 】

(1) 米 EU 航空安全協定に合意

米国と EU が、航空安全協定 (air-safety pact) に合意した。5月1日に発行する。米欧当局は、2008年に協定案に仮合意していたが、米議会の反対に遭い最終的合意が2年間遅れた。この合意により、米国とEUの航空当局は、相手国/地域の航空安全に対するインスペクションとアナリシスを相互に承認することとなった。たとえば、米国の航空機メーカーは、米国と欧州当局に対する二重の書類申請を回避することが可能になり大きなコストセーブが可能になる。また、航空機の型式証明、パイロット資格などの分野での米欧間の協調が実現し、航空会社、パイロット、メーカーにとっては大きなメリットとなるだろう。(wsj.com, 3/09/2011)

【 米 州 】

(1) ユナイテッド、供給削減

UA が、燃料高騰に対応して5月から▲1%、9月から▲4%供給をカットする。2011年の供給は、前年比±0%となるだろう。当初計画では+1%~+2%の増加を計画していた。既にAAとDLは、供給カットに踏み切っている。(wsj.com, 3/08/2011)

(2) 米税関、8空港にキューバ便許可

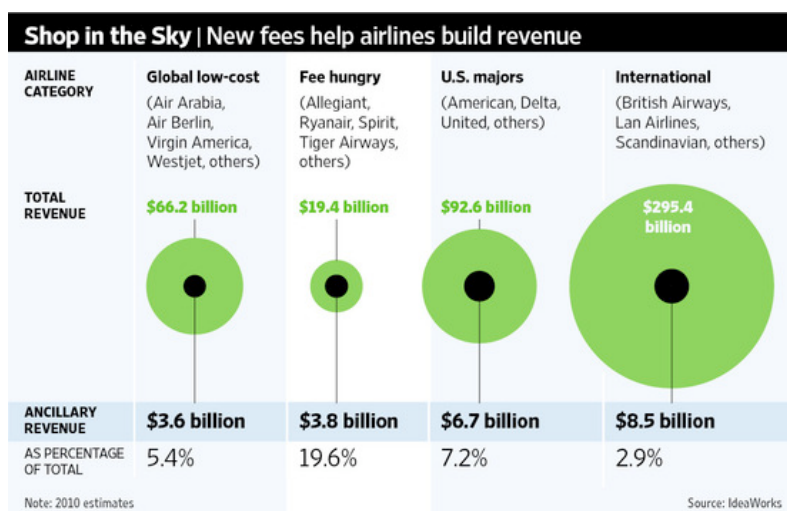
米税関国境警備局は、キューバ便の運航を新たに8空港に許可した。現在は、LAX,

MIA, LGA の 3 空港のみしかキューバ便のチャーター運航が許可されていなかったが、新たに ATL, Baltimore/Washington, ORD, DFW, NOE, PIT, Tampa, San Juan の 8 空港が許可されることとなった。連邦当局は、1 月にキューバ渡航対象者を、宗教関係者、学者、文化とジャーナリストの旅行に拡大した。しかし、チャーター便の運航には、当局に対する事前申請が必要となる。(wsj.com, 3/08/2011)

(3) 航空会社、アラカルト運賃増加

航空会社が、増収のためにアラカルト運賃（付帯サービス運賃）を積極的に増加させている。座席のリクライニング角度、機内食事前予約、悪天候に対する保険、優先搭乗などなど枚挙に暇が無い。航空会社は、手荷物手数料を導入し機内の枕や毛布を販売している。昨年の、世界の航空会社のアラカルト運賃収入の合計は \$22bn と全収入の 5%に達している。

機内は、顧客を閉じ込めた理想的なショッピングモールと化す。Spirit や Allegiant 航空は、トイレの使用を除く全てのサービスからフィーを徴収している。そして、ホテル、レンタカー、テーマパーク入場券まで販売している。Spirit のフィー収入（アラカルト運賃）は全収入の 27%にも達している。2 個目の機内持ち込み手荷物から \$20 ~ \$30 を徴収する計画だ。事前座席指定は \$10~\$18 する。昨年では、平均運賃 \$76.26 に対して \$34.58 がフィーと旅行関連プロダクト販売のコミッション収入だ。メジャーは、プレミアム Y クラスを設置して、片道 \$80~\$160 を取っている。DL の Economy Comfort、UA の Economy Plus、US の Choice Seats がそれだ。DL は、今春から米大陸横断路線でハイエンドの機内食の販売を検討している。航空会社が販売するプロダクトを開発しているパリに本社を持つ Airsavings 社は、目的地のレストランや劇場の切符を手配するコンセルジェ サービスの販売を検討している。(wsj.com, 3/07/2011)



(4) ILFC A320neo×100 と B737-800×33 機発注

エアバスが、GCAS に次ぐ世界最大の航空機リース企業の International Leasing Finance Corporation (AIG 子会社) から A320neo×100 機を受注 (preliminary agreement) した。A320neo は、A320 型機のエンジン換装機で、現行の A320 に比べて燃費性能がおおよそ 15%改善している。受注額は \$.5bn に上る。ILFC は、先月、neo の登場のために保有している A320 の減損会計▲ \$602m を計上した。同時に ILFC は、A380 型機×10 機を取消した。A380 型機は、現在 244 機を受注し、内 43 機がデリバリーされている。A320neo は、Virgin America より 30 機 (確定)、インドの IndiGo より 150 機 (MOU)、ブラジル TAM より 22 機 (MOU) を受注している。

この発注に加え、ILFC は、デリバリーが 2012 年～2016 年となる B737-800 型機×33 機を導入する。ボーイングは、B737 型機のエンジン換装については今年中頃にその実施可否を決定する。業界では、2020 年頃の就航になると見られている完全なニューモデル機の開発を、ボーイングは優先させると予想している。(nytimes.com, 3/08/2011) (wsj.com, 3/09/2011)



An Airbus A320 under construction in Germany. ILFC is ordering 100 of an updated version of the planes.

【欧州&アフリカ】

(1) 欧州、火山灰対策で協議

欧州の航空当局と航空会社が、来月、火山灰による航空便の影響を最低限に食い止めるための新たな地域対応システムを試験することとなった。欧州の 35 ヶ国以上に航空管制サービスを提供している Eurocontrol は、この新システムは火山灰による影響を正確に迅速に把握して、過剰反応による空港閉鎖を防止するのが目的であると言っている。昨年春のアイスランドの火山爆発で、数日間おおよそ 80%の欧州の空域が閉鎖され、航空会社が推定 \$1.8bn の損害を蒙った。新システムが、改善策となるものと期待されている。しかし、火山灰のどの程度のレベルであれば飛行可能なのか？ の総合的標準については合意されてない。(wsj.com, 3/04/2011)

(2) EADS 利益計上復帰

欧州最大の航空機メーカーEADS が、2010 年決算で +€553m の利益を計上した。前年の▲€763m の損失計上から利益計上に復帰した。(wsj.com, 3/09/2011)

(単位：ユーロ)

| 収入 | EBIT | 利益 |
|---------|--------|-------|
| 45.75bn | 1.23bn | 553m |
| +7% | ▲322m | ▲763m |

(3) アエロフロート B777×8 機発注

SU 航空が、B777 型機×8 機 (\$2bn) (-300ER×6 機+200ER×2 機) を発注した。デリバリーは 2013 年から。SU は、2014 年の Sochi 冬期オリンピックに間に合わず。(wsj.com, 3/09/2011)

(4) ルフトハンザ復配

LH が 2010 年決算で +€1.1bn の利益を計上した。1 株当たり €0.6 の配当を復活する。(FT.com, 3/09/2011)

(単位：ユーロ) (*注：€400m の税還付を含む)

| 収入 | 営業利益 | 利益 |
|--------|------|--------|
| 27.3bn | 876m | 1.1bn* |
| +22% | 130m | ▲34m |

(5) 英政府、航空税改定を断念

英連立政権は、航空税の改定を断念した。政府は、APD (航空旅客税) に代わって航空機に課税する方式 (per-plane tax) を導入する予定であった。しかしこの変更は、民間航空の枠組みを決定した 1944 シカゴ条約の違反となると判断されたために、per-plane tax の導入を諦めた。シカゴ条約は、国際線に対する燃料税の導入を禁止している。Per-plane tax は、現在 APD の課税対象になっていない乗り継ぎ旅客、貨物専用便、プライベートジェット機からも税を徴収する予定だった。ハイデンシティーで高搭乗率を誇る LCC は、この航空税の変更を支持していた。乗継ぎ旅客の多い BA は反対していた。(FT.com, 3/11/2011)

【アジア&中東】

(1) タイ・エアアジアの上場計画

Thai AirAsia が、第 4 四半期に BKK 証取に上場し少なくとも 25%の株式を売却して \$150m を調達することを検討している。上場により獲得する資金は、A320 型機×20

機購入のフリート倍増計画に充当する予定である。 Thai AirAsia の 49%は、AirAsia(マ)が保有している。 残る 51%はタイの投資家が保有している。 2010 年の収入は 124 億バーツ (\$407.2m) で、利益 28.5 億バーツを計上している。 L/F は 78%で、580 万人の旅客を輸送した。(wsj.com, 3/07/2011)

(2) 中国、国産ジェット機開発

香港で 3 月 8 日から Asian Aerospace トレードフェアが始まった。 このトレードフェアは、4 年前から毎年開催されているエアショーで、今ではシンガポールのエアショーを上回る勢いだ。 アジアの航空需要は旅客も航空貨物も共に、北米市場を数年後には上回るだろう。 中国は、エアバスとボーイングの民間ジェット機市場の寡占体制に挑戦している。 China Aviation Industry Corp は、リジョナルジェット機を開発している。 小型ターボプロップ機メーカーの Cirrus Industries Inc.の買収を検討している。 軍の空域がプライベートジェットや民間機に開放された場合には、大きなリジョナルジェット機需要が発生するだろう。 Commercial Aircraft Corp. of China の 180 人乗り C919 型機は、GE, United Technology, Rockwell Collins Inc.と提携して、初の中国国産ジェット機を 2016 年に就航させる。 C919 型機を開発した後に、中国は民間商業ジェット機市場に本格的に参入する計画だ。(wsj.com, 3/09/2011)

(3) インド航空需要回復

インド LCC IndiGo が、1 月に A320 型機×180 機を購入して業界を驚かせた。 これは、商業機の単一発注では最大の商談となる。 デリバリーは 2016 年から 2025 年となる。 2010 年のインドの航空会社の旅客輸送実績は 5,200 万人で前年比 +20%となる。 Jet Airways は、5 四半期連続で利益を計上し、12 月に終了した四半期では Rs1.18bn (\$26m) の利益を計上した。 Kingfisher は、第 3 四半期の損失を▲Rs2.54bn に▲40%縮小した。 上場を計画していると言われている IndiGo は、収支を発表していないが 1 月の L/F は 88%に達している。(FT.com, 3/07/2011)

(4) 中国国際航空 B747-8 型機×5 機購入

Air China が、B747-8 型機 (約 470 席) ×5 機 (\$1.54bn) を購入する。 デリバリーは 2014 年~2015 年。 中国は、今後 5 年間に 1.5 兆元 (\$230bn) の航空投資を行なう。 そして、現在 2,600 機のフリートを 4,500 機に増機し商業空港を 175 から 220 に増加する。 これで B747-8 型機の受注機数は、3 航空会社 (LH, KE, CA) の 30 機とビジネスジェット用×8 機の合計 38 機となった。

これとは別に、香港航空の親会社 HNA Group は、3 月 8 日、B777 貨物専用機×6機, B787-9 ×30 機, B787 variant×2 機の合計 38 機を購入すると発表した。 B787 型機のデリバリーは、第 3 四半期が予定されているが具体的な納入日は決まっていない。 B787 型機

は、56 顧客から合計 843 機を受注している。(channelnewsasia.com, 3/08/2011)

(5) キャセー、3 倍増益

CX 航空の 2010 年利益が、堅調な旅客と貨物の需要回復に支えられて 3 倍増益となった。CX は、A330-300×15 機 (\$3.27bn) (2013 年から導入) と B777-300ER×10 機 (\$2.7bn) (2014 年から導入) を発注した。この他に、更に 14 機の発注を検討している。(wsj.com, 3/09/2011)

| 収入 | 利益 | 配当案 | 旅客数 | 貨物屯数 |
|-------------|---------|-------|-------|------|
| HK\$89.52bn | 14.05bn | HK¢78 | 26.8m | 1.8m |
| +34% | 4.69bn | 10 | +9% | +18% |

(注: この決算には、HK\$2.17bn にのぼる HKG Aircraft Engineering Co. と HKG Air Cargo Terminal の売却益、ならびに 18.7% 保有している中国国際航空からの利益配分 (profit contribution) HK\$2.48bn が含まれている。)

CX の 42.97% を保有している Swire Pacific Ltd. の 2010 年収支は、+75% の増益となった。

| 収入 | Underlying profit | 利益 |
|------------|-------------------|-------|
| HK\$29.2bn | 16.14 | 38.25 |
| +17% | 8.48 | 21.89 |

(wsj.com, 3/10/2011)

水 運

(1) チューイ、ハッパグロイド上場計画復活

Tui が、未曾有の海運不況で取り止めていた子会社のコンテナ海運 Hapag-Lloyd (フリートベース世界第 5 位) の上場計画を復活する。少なくとも €3bn のバリューを見込み、4 月の中頃の上場を計画している。Tui は、Hapag-Lloyd の 11.33% を Albert Ballin Consortium に €315m (業績向上の場合は €35m アップ) で売却する。売却後の株式保有率は 38.4% となる。2008 年には、Hapag-Lloyd をシンガポールの NOL に売却する計画が浮上したが、ドイツの基幹コンテナ海運の外国への売却が反対され実現されなかった。(FT.com, 3/04/2011)

(2) リビア社会不安で、タンカー需要増加

リビアの社会不安で、タンカー需要が増加するだろう。Braemar Seascope ブローカーによれば、西アフリカからのスエズマックス級タンカーの 1 日当りの傭船料が \$13,500

から \$26,500 に跳ね上がっている。ロシアやバルチック海からの原油の輸送に使用できる砕氷能力を有するアフラマックス級タンカー（約 75 万バレル）の 1 日当りのレートは \$100,000 まで値上がりしている。(FT.com, 3/09/2011)

(3) コンテナ海運各社、新造船ファイナンスに苦しむ

2010 年初めには、コンテナ船の 10%が係留し非稼働となった。コンテナ海運業界は、55 年の歴史の中で最悪の業績悪化に苦しんだ。荷動きが回復し始め、各社は利益計上に復帰し始めている。しかし、問題は景気悪化前に発注した新造船が続々と就航することだ。新造船の就航によりコンテナ海運の供給は +24%増加して、需要増の予測 +6.9%を大幅に上回る。船主は、供給拡大によるレートの低下に加え、新造船のファイナンスに苦しんでいる。それに加えて船価が低下したために、銀行融資を受けている船主は銀行から抵当増加を要求されている。CMA CGM はトルコの投資家から \$500m の資金 (DES) を獲得した。チリの CSAV は、多くのドイツの船主に対して株式への転換を条件にチャーター料金の値下げを獲得した。イスラエルの Zim も船主との間で同様の措置を採っている。デンマークの Maersk Line は、海運に対する政府の支援を批判している。各社は、新しい市場環境に対応した経営方針の変更を迫られるだろう。(FT.com, 3/11/2011)

陸 運 & ロジスティックス

(1) ユーロトンネル、▲€58m 損失計上

Eurotunnel の昨年の決算が▲€58m の損失計上となった。2 年前のトンネル火災（修繕費 \$250m）の保険会社との求償額を巡る紛争が損失計上の一因。保険金 (€59m) の支払いの遅延が収支に大きく影響したと説明されている。トンネル利用旅客数は、+3%増加して 950 万人となった。英仏海峡流動のシェアは+2%p 上昇して 43%となった。貨物は +3%増加してシェア 28%を獲得した。(FT.com, 3/05/2011)

| 収入 | 損益 | 配当 |
|-------|-------|------|
| €737m | ▲€57m | 0.04 |
| +26% | 7m | --- |

(2) 中国鉄道ブームの心配

中国は、高速鉄道を 2020 年までに 36,000km 張り巡らす。直接投資だけで GNP の 2% を投下する。この巨額投資は、公有地の譲渡や負債により賄われる。オバマ大統領

は、一般教書演説で米国の高速鉄道建設に関連して中国の高速鉄道計画を肯定的コメントした。しかし、中国のこの計画は、土地投機を誘発し建設費の高騰を招くだろう。武漢では、北京と高速鉄道開通を見越して既に土地の値上がりが発生している。地方空港の利用客にも影響が出るだろう。そして汚職も心配だ。既に鉄道省の大臣が、不適切な業者との関係で更迭され取り調べを受けている。米西部の1865年～1873年にかけての鉄道ブームの際の汚職や土地高騰の悪い話の再現にならないことを願う。(FT.com, 3/06/2011)

(3) 米鉄道会社、投資増額

Association of American Railroadsによれば、米国の鉄道会社は軌道改善や機関車の購入のための投資を前年比で+12%増加させ\$12bnとする計画だ。しかし、各社は政府の鉄会社に対する規制が強化されるのであれば、投資は困難になると警告している。鉄道貨物料金の値上げに苦しんでいる穀物販売業者、化学企業、石炭採掘業者やその他の荷主は、鉄道の競争強化を政府に訴えている。鉄道会社は、環境保全の政策で石炭の使用が抑制されれば、収入に大きな影響が発生すると言っている。現在石炭は、全輸送量の25%を占めている。(wsj.com, 3/10/2011)



ホテル & リゾート

(1) ベットフェア、オフショアーに移動

10月に上場したベッティング・エクスチェンジのBetfairが、英国のグロス賭博額に対する15%課税を逃れるためにジブラルタルに移動する。節税効果は年間£18.5mになる。William HillとLadobrokeの両社は、既にオンライン賭博事業を課税が少ない地域に移動させている。英政府は、賭博税率の見直しを迫られそうだ。(FT.com, 3/07/2011)

(2) ヒルトンの欧州ホテル開発

Hilton Worldwideが欧州で15,411室のホテルを開発中だ。建設中のホテルは8,643室に及ぶ。これは、それぞれ業界合計の12.4%と14%を構成する。Hilton Worldwideは、欧州で現在205のホテルを営業している。(HNN, 3/07/2011)

(3) シーザー、アジアでカジノの無い豪華ホテルを展開

Caesars Entertainment Corp. (昨年Harrah's Entertainmentから社名を変更)がアジア(特

にインドと中国) でカジノの無い豪華リゾートホテルを展開する。 Caesars は、マカオとシンガポールのカジノ ライセンス取得をしていないので、成長を維持するために、カジノ以外の豪華ホテル Caesar と Flamingo の 2 つのブランドでアジアに進出する。 Caesars の米国市場依存度は 90%に達する。 Caesars は、不況以前の不動産価格ピーク時に TPG と Apollo Management により \$27.8bn の極めて高度のレバレッジで買収された。この 2 社のプライベートエクイティ企業は、Caesars のノンカジノホテルの海外展開戦略により、成長を維持し再上場によるエクジット戦略を目論んでいるようだ。 ノンカジノホテルの海外展開は、MGM Resort International のそれに似通っている。 MGM は、Bellagio, MGM Grand, Skylofts ブランドにより、米国以外で独立ホテルの運営を検討している。 昨年、中国南部の Sanya にビーチリゾートホテルを開業した。 同社は、中国でその他の幾つかのホテル開発を検討している。(wsj.com, 3/10/2011)



Caesars is lending its name to hotels in Asia that don't have casinos. Above, Caesars Palace in Las Vegas.

その他

(1) ミシュランガイド フランスで3つ星不在

2011 Michelin ガイドのフランス版に、3つ星のレストランが1軒も表示されていない。これはガイド20年の歴史で初めて。 また手頃な値段の味の良い“Bib Gourmand”のラベル601軒が、1つ星から3つ星のレストラン合計577軒を、これも初めて上回った。 Michelin は、消費者の嗜好が高いレストランからリーズナブルのレストランにシフトしている結果だと言っている。 しかし、問題は別にあるようだ。 電子化の波に追われて、紙媒体に印刷されたガイドブックの売れ行きが振るわない。 Michelin は、▲€15m

の損失を計上した。 Michelin は、自身をプロフィットセンターとしては位置づけていないが、赤字の縮小は急務だ。 組合は、時限ストを行なっている。 パリのモダンな事務所も郊外に移転せざるを得なくなるようだ。(FT.com, 3/04/2011)

(2) スターバックス、中国でインスタント販売

Starbucks が4月6日から中国、台湾、香港の800店以上でインスタントコーヒーViaの発売を開始する。 中国では、消費者パッケージ商品販売会社としてコーヒーに加え中国茶の販売も開始する。 Starbucks は、1月からロゴマークのCoffeeの字を削除している。 2015年までに、中国で1,000店を展開する。(wsj.com, 3/08/2011)



編集後記

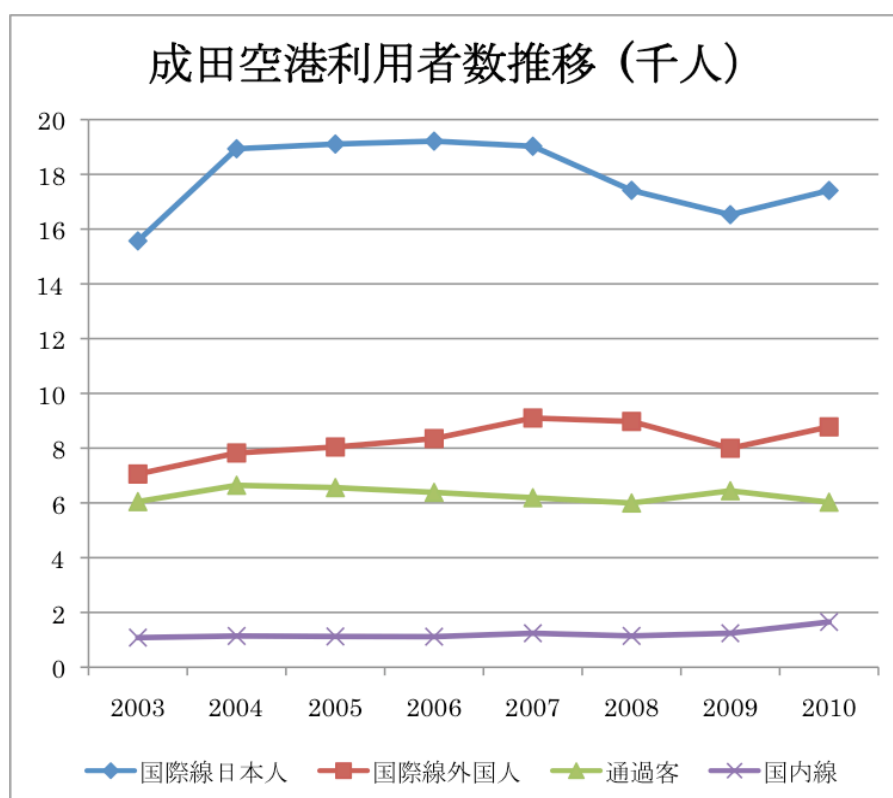
「成田空港トランジット旅客」

2010年の成田利用者数は、合計33,868千人(前年比+5%)となった。世界経済の回復により、航空需要が回復した結果3年振りの利用者数の増加となった。その内訳は、日本人が17,411千人(+5%)、外国人8,778千人(+10%)、通貨旅客6,026千人(▲6%)となっている。

(単位：千人)

| | 2010年旅客数 | 前年比 |
|--------|----------|------|
| 日本人 | 17,411 | +5% |
| 外国人 | 8,778 | +10% |
| 通貨客 | 6,026 | ▲6% |
| 国内線 | 1,652 | +33% |
| 合計利用者数 | 33,868 | +5% |

JNTOによると、訪日外国人の総数は、過去最高の8,615千人(+27%)となった。インバウンド旅客のトップ3ヶ国は、1位：韓国2,439.8千人(+54%)、2位：中国1,413.1千人(+41%)、3位台湾：1,268.3千人(+24%)となった。今後も韓国、中国、台湾を中心としたアジアからのインバウンド旅客が大幅に増加するだろう。2010年の成田空港の外国人利用者数も、アジアからの旅客を中心に+10%増加した。



しかしそれよりもっと注目すべきは、全利用者数の18%の通過旅客だ。この通過旅客は2003年の6,047千人よりも減少している。(2010年では▲10減少)(通過旅客は、乗継ぎ旅客とかトランジット旅客とも呼ばれている)

航空機の航続能力が向上したために、今では NYC=SIN の超長距離直行便運航が可能になった。従って、米国と東南アジアを結ぶ路線の成田空港経由の必要がなくなっている。それに加えて、韓国や中国の空港整備が進んでいる。成田空港の通過旅客の減少は、成田の国際線ハブ空港としての国際競争力が低下していることを表している。なお、世界最大の国際線利用者数を誇る LHR 空港の通過旅客は、35%*を構成している。
(*Connecting passengers at UK airports, Civil Aviation Authority, November 2008)

もう 1 つ気になることは、5%にも満たない国内線旅客だ。米国の国際空港では、そこを発着する国際線の搭乗旅客の 25%程度が国内線からの（への）乗継ぎ旅客だ。成田空港では国内線と国際線の間を乗継ぐもう 1 つの通過旅客も極めて少ないことが分かる。成田空港の国際競争力を強化して、アジアのハブ空港として返り咲くことが望まれる。（H.U.）

| |
|--|
| <p>表紙： 解体現場鉄屑 ボールペンとサインペン B6 メモ用紙 2000 年 11 月作</p> |
|--|

TD 勉強会 情報 470 （以上）