



1986/87 15,4 Mio. US\$ Gewinn; Schulden von ca. 500 Mio. US\$. 1987/88 67,98 Mio. Pesos Verlust.

1987/88 hat PAL 7.007 internationale und 57.924 Inlandsflüge geflogen, wobei 26 Städte in 19 verschiedenen Ländern angefahren wurden. Nach Dante Santos, dem Leiter der PAL waren Ende 1987 92 der 136 inländischen Flüge unprofitabel, eine erstmalig seit 1979 verfügte Preissteigerung von 27% für Inlandsflüge sollte diese Unterdeckung auffangen helfen.

PAL ist bestrebt, die internationalen Flüge hauptsächlich nach Europa, Australien, USA auszudehnen. Z.Zt. werden die USA 10mal in der Woche und Australien 4mal in der Woche angefliegen. Am 1. April 1988 lag die Auslastung der internationalen Flüge bei 78% und der Inlandsflüge bei 82%.

Bestand der PAL-Flotte: für den internationalen Verkehr 8 Großraumflugzeuge (sechs Boeing 747, zwei DC 10) und für Mittelstrecken 6 Großraumflugzeuge (A 300); für Inlandsflüge 17 Mittelstreckenflugzeuge (elf BAC 11 Jets, sechs 360) und 8 Propellermaschinen (Fokker 50).

PAL Fünf-Jahres-Plan von 1987: mindest Gewinnzuwachs von 12% jährlich; Anschaffung weiterer 6 Großraumflugzeuge für den Fernverkehr (Boeing 747) bis 1990!

Die Diskussion um die Privatisierung der PAL ist bis Frühjahr 1989, bis Ergebnisse einer Studie zu Sinn und Zweck der Privatisierung veröffentlicht werden, auf Eis gelegt. Starkes Interesse am Kauf hat u.a. der philippinische Industrielle Enrique Zobel, zu dessen Partnern auch der Sultan von Brunei zählen soll und der politisch von der rechten Opposition Enrile, Tatad und Laurel unterstützt wird.

(Quellen: Asia Yearbook 1988; FEER 21.7.88; MB 16.5.88)



1986 (bis September): 57,7 Mio. US\$ Gewinn vor Steuer (+ 50% gegenüber Vorjahr)

1987 (bis September): 87,3 Mio. US\$ Gewinn vor Steuer (+ 46,5% gegenüber Vorjahr)

Bestrebung, die Luftflotte auszuweiten. 1987 sind zwei DC 10-30 verkauft worden (62 Mio. US\$) und durch zwei Großraumflugzeuge größerer Reichweite des gleichen Modells ersetzt worden (162 Mio. US\$). Zwei Boeing 747 wurden für 250 Mio. US\$ bestellt. Am 13.6.88 stimmte dann die Regierung dem umstrittenen Kauf weiterer 4 Großraumflugzeuge (MD 11) des amerikanischen Herstellers McDonnell Douglas im Werte von 100 Mio US\$ pro Flugzeug zu. Der Kauf ist Teil eines 5-Jahres-Expansionsprogramms von THAI, dessen Kosten sich auf insgesamt ca. 1,2 Mrd. US\$ belaufen werden.

Im Jahr 1987 war ein Anstieg der Passagierzahl von THAI um 17% und eine Erweiterung der Sitzkapazitäten um 7% zu verzeichnen.

Die Diskussion um die Verschmelzung der inländischen Thai Airways Corporation mit Thai International und deren Privatisierung ist noch nicht abgeschlossen.

(Quelle: Asia Yearbook 1988; FEER 14.1.88, 23.6.88)



1985/86 504 Mio. US\$ Umsatz; 51,6 Mio. US\$ Gewinn 1986/87 68,2 Mio. US\$ Gewinn nach Steuer (+ 7% gegenüber Vorjahr) In den letzten 10 Jahren ist die Anzahl der Passagiere von 2,65 Mio. auf 5,6 Mio. angewachsen. Die Auslastung der Flugzeuge lag über die Jahre relativ stabil bei ca. 70% bei einer Verdreifung der Kapazität. Das Flugnetz hat sich bei einer Ausdehnung von 101.763 km fast verdoppelt.

MAS fliegt 25 internationale Ziele von London bis Sydney und Los Angeles und 37 malaysische Flughäfen an, die ländlichen Gebiete in Sabah und Sarawak eingeschlossen, diese werden vom MAS Rural Air Service bedient.

MAS-Flotte: 36 Maschinen 6 Großraumflugzeuge für Fernflüge (drei Boeing 747, drei DC 10) und 4 für Mittelstrecken (A 300) und für die Inlandsflüge 26 Kurzstrecken- und Propellermaschinen (elf B737, elf F27s, vier DHC6-Twin Otters). November 1987: Kauf von 8 Fokker F50 als Ersatz für veraltete Maschinen im Inlandsverkehr und eines Großraumflugzeugs Boeing 747 im Werte von 131 Mio US\$;

MAS beschäftigt ein Personal von 10.700 Leuten.

MAS hat durch gemeinsamen Flugservice mit Jordanian Airline Zugang zum Nahen Osten und fliegt in Absprache mit Garuda (Indonesien) auch Bali an. Seit 1986 wird

zweimal wöchentlich Los Angeles und nun auch ein drittes Mal über Tokio angefliegen, Tokio selbst wird achtmal in der Woche bedient. Ausdruck der Expansion sind häufiger Flugverkehr nach Australien und Europa. Zusätzliche Flüge gehen nach Perth, London (fünfmal wöchentlich), Paris und Madras. Auckland, Rom, Kairo. Zürich und Kopenhagen sind mögliche neue Zielflughäfen, neuer Service nach Karachi oder Delhi wird erwogen.

Von den Inlandsflügen wird ab dem Winter 1987/88 durch das zweimal wöchentliche Anfliegen von Pulau Langkawi und das häufigere Frequentieren verschiedener Orte auf Sabah eine Steigerung erwartet.

(Quelle: Asia Yearbook 1988; South August 1987; MB 1.10.87, S.34-43)

Garuda Indonesia Airlines:

1985/86: 667 Mio. US\$ Umsatz; 30,2 Mio. US\$ Gewinn (Quelle: South August 1987) 1986: 13,2 Mio. US\$ Verlust (nach: Asia Yearbook 1988)

Hohe Verschuldung der Fluggesellschaft (750 Mio. US\$); Hoffnung, Verluste durch Aufdecken von Ticket Schwindel und anderen Formen der Korruption einzuschränken.

Aufgrund geographischer Gegebenheiten ist die Bedeutung des Inlandfluges in Indonesien sehr hoch. Indonesien verfügt mit IPTN, Bandung, über eine eigene Luftfahrtindustrie. Es existieren insgesamt 55 Fluglinien

Kennziffern: Hotelgewerbe in südostasiatischen Ländern

Hotels Land	1975			1980			1984		
	1975	1980	1984	1975	1980	1984	1975	1980	1984
Indonesien	2863	3601	4846	51,2	69,5	90,3			
Malaysia	237 ¹⁾	666 ²⁾	-	11,8	-	-			
Singapur	70 ³⁾	69	48 ⁴⁾	9,9 ¹⁾	12,8	14,5 ²⁾			

- nicht bekannt

1) incl. Motels u. Bungalows

2) 1979 3) 1974

4) 1983; nur Hotels mit mehr als 50 Betten

- nicht bekannt

1) 1974 2) 1983

Quellen: Länderberichte d. Stat. Bundesamtes - Singapur '85, Malaysia '86, Indonesien '87



mit 797 Maschinen, darunter 12 Großraumflugzeuge für Fernstrecken (sechs Boeing 747, sechs DC 10) und 9 für Mittelstrecken (A300) 18 kleinere DC 9 Flugzeuge für Fernflüge. Die 34 Fokker 28 und die überwältigende Anzahl von Kleinflugzeugen werden für Kurzstrecken im Inlandverkehr eingesetzt. Die Anschaffung weiterer 8 Großraumflugzeuge (Boeing 737) ist geplant.

Garuda beherrscht 71% des nationalen Flugverkehrs. Offizielle Aufgabe ist „die Stabilisierung der nationalen Transportpolitik“ sowie andere regierungsamtliche Aufgaben wie Pilger-Fahrten nach Mekka.

Problem ist Konkurrenz und Nähe zu Singapur. Singapore Airlines bedient wesentlich mehr und ausschließlich internationale Zielflughäfen. Kooperation von Garuda mit anderen regionalen Linien u.a. Singapore Airlines von Bali aus. Anteil der Garuda-Passagiere in Jakarta 1987: 48,9% Anteil der Singapore Airlines Passagiere in Jakarta 1987: 23,8% Wachstum bei Garuda in den letzten Jahren, da

- unbenutzte Flugzeuge ausgelastet werden konnten

- Öffnung des Touristenmarktes Bali in Kooperation mit anderen regionalen Fluglinien. Wachstumsrate der letzten 6 Monate bei internationalen Flügen (32%), allein die Japan-Flüge haben seit 1986 um 30-40% zugenommen, und bei nationalen Flügen (22%).

(Quelle: Asia Yearbook 1988; FEER 8.9.88, 22.9.88)

Entwicklung der Besucherzahlen in Südostasien 1961-86 (in Tsd.)

Land	1961	1966	1970	1975	1980	1985	1986
Birma	8	-	10 ⁴⁾	17	24	36 ⁸⁾	42 ¹⁰⁾
Brunei	-	-	97	189	315 ⁷⁾	378 ⁹⁾	-
Indonesien	11	23 ¹⁾	179 ⁴⁾	366	561	749	776
Kambodscha	-	29	2 ⁴⁾	-	-	-	-
Laos	-	-	7 ⁴⁾	-	-	-	-
Malaysia*	-	-	765 ⁵⁾	1183	2607	3220	3240
Osttimor**	-	-	5 ⁴⁾	-	-	-	-
Papua-Neuguinea	-	-	-	18	87 ⁷⁾	78	82
Philippinen	58	99	144	502	1008	775	782
Singapur	102	129	380 ⁴⁾	1169	2562	3030	3190
Thailand	107	242 ²⁾	629	1180	1859	2400	2820
Vietnam***	38	25 ³⁾	40 ⁶⁾	-	-	-	30

*) ab 1975 Zahlen für Touristen; **) ab Dez. '75 durch Indonesien besetzt;

***) Zahlen bis 1969 für Südvietnam; - nicht bekannt; 1) 1967; 2) geschätzt 2 nach 1/2 Jahr; 3) 1964; 4) 1971; 5) nur West-Malaysia; 6) 1969; 7) 1981; 8) 1984/85; 9) 1984; 10) 1985/86.

Quellen: Far Eastern Economic Review Yearbook 1964-88; Länderberichte des Stat. Bundesamtes - Thailand '83, Malaysia u. Philippinen '84, Singapur '85, Brunei '86

Transnationale Hotelketten in Südostasien

Die Welttourismusindustrie operiert mit einem Geflecht von Stammkapitalbeteiligungen, Managementverträgen und Konzessionen. Hotelketten haben Geld und Sachverstand zu einem weltweiten Netzwerk verknüpft, das auch spezialisierte Agenturen wie Leading Hotels of the World, Utell International oder Steigenberger einschließt und für einen stetigen Strom von Touristen sorgt, der die Investitionen der Ketten sich rasch amortisieren hilft. Zur gleichen Zeit entstehen in der asiatischpazifischen Region, v.a. in Hongkong, eigene transnationale Hotelketten, z.B. die Peninsular-, die Mandarin-International- oder die Regent-International-Hotels-Gruppe. Solche Konzerne haben i.d.R. als Vertragspartner der Großen angefangen und nutzen das erworbene Know how und das rasche Wachstum des Tourismusmarktes in der Region für ihre eigenen Zwecke. Schon beginnen sie, wenn auch noch verhalten, ihrerseits z.B. in Vancouver, Sydney, Beijing zu investieren; die Regent-Gruppe übrigens auch in der BRD.

Es ist unüblich, daß internationale Ketten 100%-Anteile an Hotels besitzen. Normalerweise erfolgt eine Zusammenarbeit mit nationalen Großkapital, die sogar ganz auf Beteiligungen verzichten kann und auf Management- oder Lizenzverträgen beruht. Auch Mehrheitsbeteiligungen sind nicht die Regel, wie z.B. die der bereits erwähnten Hongkonger Kette Regent International Hotels an dem Unternehmen Rajdamri Hotel, das das Regent Bangkok Hotel

betreibt. Die 34 % thailändisches Kapital werden v.a. von der Thai Farmers Bank und dem Crown Property Bureau der königlichen Familie gehalten. Üblicher sind Aktivitäten, wie sie z.B. die französische Kette Accor in Thailand unternimmt. Accor hat einen Managementvertrag mit Pansea, die bungalowähnliche Hotels auf den Inseln Phuket und Samui unterhält und am Ufer des Thonburi für 10 Mio. US\$ ein 250-Betten-Hotel baut. Accor besitzt aber auch einen Anteil von 30% an der Hotel Sofitel Central Hua Hin Resort, die das Hotel Sofitel Central in Hoa Hin betreibt. Diese Gesellschaft unterhält in Zusammenarbeit mit anderen Ketten sowohl in Hua Hin als auch in Pattaya weitere Hotels und Bungalows und ist mehrheitlich im Besitz von Central, Thailands größter Kaufhauskette, die wiederum von der Chirathiwat-Familie besessen wird. Ins Hotelgeschäft eingestiegen ist Central wie viele andere mit Management- und Lizenzverträgen, in diesem Fall mit Hyatt International und Hyatt Hotels, die weltweit 126 Hotels betreiben. Die selbe Hyatt-Gruppe unterhält in Indonesien drei große Hotels: auf Bali, in Surabaya und in Jakarta. Das Hotel in Jakarta wird mehrheitlich von B.M. Diah kontrolliert, der die Verlagsgruppe um die nationalistische Tageszeitung Merdeka leitet. Ein im Bau befindlicher Hyatt-Hotelkomplex hat als Hauptinvestor die Bimantara-Gruppe, die von Bambang Trihatmodjo, einem Sohn von Präsident Suharto, kontrolliert wird.

(Beispiele nach Informationen von SOUTH, Feb. 1988, S. 41-45; zusammengestellt von KM)

Singapore Airlines (SIA)

1985/86: 1,38 Mrd. US\$ Umsatz; 114,7 Mio. US\$ Gewinn 1986/87: 313,6 Mio. US\$ Gewinn nach Steuer (+ 58 % gegenüber Vorjahr) davon stehen der Fluglinie selbst 93% zur Verfügung.

SIA will Fluglinie nach Kanada eröffnen und auch andere Zielflughäfen häufiger anfliegen. Im September 1987 hat Japan nur zwei zusätzlichen Flügen in der Woche zugestimmt, gegenüber sieben von SIA beantragten. SIA will tiefer in das Luftfrachtgeschäft einsteigen und hat erstmals eine Boeing 747-Frachtermaschine bestellt.

Royal Brunei Airlines

1987 Ausbau des Flugservice durch Anschaffung von drei weiteren Boeing-757 Mittelstreckenflugzeugen; Ziel: Route nach Japan und Australien ausweiten zu können. Es bestehen Überlegungen, Großraumflugzeuge für die Route nach Europa zu kaufen.

(Quelle: South August 1987; Asia Yearbook 1988)

Burma Airways

Desolate Lage aufgrund wirtschaftlicher Krise im Land, so daß nicht genügend Geld für die Instandhaltung der Flotte verausgabt werden konnte. Nach unbestätigten Berichten sollen einige der F27-Propellermaschinen ausgeschlachtet worden sein, um den Rest der Flotte aufrechterhalten zu können. Ranguns Mingaladon ist Birmas einziger internationaler Flughafen. Tägliche Flugverbindung besteht zum nächstgelegenen internationalen Flughafen Bangkok. An bestimmten Wochentagen gibt es auch Direktflüge nach Singapur, Kalkutta, Dhaka, Kathmandu, Moskau und Peking. (Quelle: Asia Yearbook 1988)