

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: im Umbruch

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1981) : Weltluftverkehr: im Umbruch, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 168-178

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3537>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Weltluftverkehr: Im Umbruch

Von Henning Sichelschmidt*

Der Weltluftverkehr hat 1981 nur schwach expandiert; wie im Vorjahr nahm der Linienverkehr geringfügig zu, während der Charterverkehr rückläufig war. Bei scharfem Preiswettbewerb konnten die Luftverkehrsunternehmen den Kostenanstieg auch 1981 nicht voll überwälzen; es hat deshalb erneut Verluste für die Unternehmen gegeben.

Im einzelnen kam es zu außerordentlich differenzierten Ergebnissen, die darauf hindeuten, daß sich innerhalb des Sektors ein durchgreifender Strukturwandel vollzieht. Die Preise stiegen insgesamt an, dabei kam es aber sowohl zu drastischen Verteuerungen als auch zu erheblichen Senkungen der Tarife. Die Flugverbindungen wurden neu geordnet. Insgesamt scheint die Umorientierung zu größerer Wirtschaftlichkeit im Flugverkehr beizutragen.

1982 wird der Luftverkehr eher weniger als 1981 expandieren. Kräftige Zunahmeraten wird es wohl erst geben, wenn auch die Weltwirtschaft insgesamt wieder rascher wächst.

Regional differenzierte Entwicklung im Linienverkehr

Der Linienluftverkehr hat 1981 insgesamt nur wenig zugenommen. Er hat sich aber regional recht differenziert entwickelt. Die bisher vorliegenden Angaben lassen erkennen, daß¹

- die europäischen Fluggesellschaften (Mitgliedsgesellschaften der Association of European Airlines - AEA) ihre Verkehrsleistungen etwas stärker als im Vorjahr (jeweils Januar - Oktober), aber immer noch erheblich weniger als im längerfristigen Trend steigern konnten;
- die Fluggesellschaften in den Vereinigten Staaten wiederum Verkehrsrückgänge, und zwar stärkere als im Vorjahr, hinnehmen mußten (jeweils Januar-Juli);
- die Fluggesellschaften in anderen Regionen zusammengenommen in etwa gleich hohe Zuwachsraten wie 1980, allerdings geringere als in den Jahren zuvor erzielt haben dürften².

Während sich bei den europäischen Fluggesellschaften und bei den Fluggesellschaften in den anderen Regionen das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und im Luftfrachtverkehr gleichgerichtet entwickelte, gab es bei den amerikanischen Unternehmen ausgeprägte Unterschiede. Der Personenverkehr nahm kräftig ab, der Frachtverkehr stagnierte.

Der Rückgang des Personenverkehrs der amerikanischen Fluggesellschaften ist - gemessen an den Ergebnissen der Großen Gesellschaften (US Major Carriers) - noch erheblich kräftiger (-8 vH) als im Vorjahr (-3 vH) ausgefallen, in dem das Verkehrsaufkommen erstmals nach mehreren Jahren mit zum Teil sehr hohen Zuwachsraten geschrumpft war. Die vorliegenden Angaben (sie schließen bei den Unternehmen aus den Vereinigten Staaten den Charterverkehr mit ein, der aber mit nur gut 1 vH Anteil am gesamten Personenverkehr ohne wesentliche Bedeutung ist) beziehen sich auf die Zeit von Januar bis Juli 1981, sie sind also vom Fluglotsenstreik im August nicht geprägt. Berücksichtigt man die Verkehrslei-

* Der Autor dankt Klaus-Werner Schatz für seine weitgehende Mitwirkung an der vorliegenden Analyse.

¹ Vgl. dazu Tabelle Nr. 29*, S. 34*.

² Nach Einzelergebnissen verschiedener Fluggesellschaften; vgl. Air Transport World, Stamford, lfd. Monatshefte.

stungen der kleineren, überwiegend innerhalb der Vereinigten Staaten tätigen und solcher Unternehmen, deren Gründung durch die amerikanischen Liberalisierungsmaßnahmen nach 1978 neu ermöglicht wurde, dann stellt sich die Entwicklung etwas besser dar. Diese Unternehmen haben kräftig expandiert. Alle Gesellschaften zusammengenommen, ist der Personenverkehr insgesamt aber immer noch deutlich (um etwa 5 vH) und mehr als im Vorjahr (rd. 4 vH) zurückgegangen. Die Ursache dieser Entwicklung ist nicht allgemein konjunktureller Natur, sondern hat mit erheblichen (realen) Preissteigerungen für Flugleistungen, vor allem im Inlandsverkehr, zu tun, der mit 80 vH am gesamten Personenlinienverkehr der Gesellschaften beteiligt ist. Konjunkturell wäre mit der vorübergehenden, gegenüber dem Vorjahr aber ausgeprägten gesamtwirtschaftlichen Belebung nicht eine noch kräftigere Abnahme des Personenverkehrs zu erwarten gewesen, sondern eher ein geringfügiger Rückgang oder sogar eine Zunahme. Zu den Preissteigerungen – nominal um rd. 30 vH und real (unter Berücksichtigung des Anstiegs der Verbraucherpreise für alle Güter und Dienstleistungen) um etwa 20 vH (Juni 1981 gegenüber Juni 1980) – ist es gekommen, obschon der Wettbewerb der amerikanischen Fluggesellschaften untereinander nach wie vor sehr intensiv ist. Die Folge dieser drastischen relativen Verteuerung, die erheblich höher als 1980 ausfiel – in den Jahren zuvor waren die relativen Preise stark gesunken –, war es, daß die amerikanischen Verbraucher ihre Flugreisen einschränkten, und zwar auch zugunsten anderer Transportmittel. Der Anstieg der Preise für Verkehrsleistungen insgesamt hat nämlich nominal nur etwa die Hälfte und real nur rund ein Viertel des Anstiegs der Flugpreise betragen. Durch den Fluglotsenstreik und die nachfolgenden Entlassungen von Fluglotsen durch die amerikanische Regierung dürfte das Verkehrsaufkommen, im Vorjahresvergleich, zusätzlich reduziert worden sein. Zwar wurden, entgegen ursprünglich weit pessimistischeren Erwartungen, im August 1981, dem traditionell reiseintensivsten Monat, nur etwa 8 vH weniger Passagierkilometer als im Vorjahr verbucht – was dennoch ein erheblicher Einbruch ist –; aber es wurde durch die Regierung verfügt, den Flugverkehr stärker, auf 75 vH der Flugbewegungen vor dem Streik, zu senken, um Gefährdungen durch Überlastung des Flugkontrollsystems zu vermeiden. Die Einbußen gingen vor allem zu Lasten des Inlandsverkehrs, da der internationale Verkehr bevorzugt abgewickelt wird³.

Der Personenverkehr der europäischen Linienfluggesellschaften auf den internationalen Strecken, auf denen die AEA-Mitglieder rund 89 vH ihres gesamten Personenverkehrs (in Personenkilometern) abwickeln, hat im Zeitraum Januar–Oktober 1981 mit 3,9 vH deutlich stärker zugenommen als in den entsprechenden Vorjahrsmonaten (+ 1,7 vH)⁴. Anders als bei den amerikanischen Unternehmen gingen dabei von der Preispolitik eher positive und von der konjunkturellen Entwicklung eher negative Impulse aus. In Europa setzte sich der konjunkturelle Abschwung weiter fort; während die wichtigsten westeuropäischen Länder im Vorjahr immerhin noch einen leichten Zuwachs des Bruttosozialprodukts erreichen konnten (knapp 2 vH), glitten sie 1981 in die Rezession ab (Bruttosozialprodukt: etwa -0,5 vH). Das normale Muster eines engen Zusammenhangs zwischen gesamtwirtschaftlicher Konjunktur und Luftverkehrskonjunktur wurde durch eine Verringerung der realen Flugpreise durchbrochen. Die IATA-Empfehlungen sahen von September 1980 bis September 1981 Anhebungen für Normaltarife um rd. 8 vH vor, zu denen es jedoch vielfach nicht kam. Stellt man in Rechnung, daß zusätzlich zahlreiche Sondertarife mit niedrigeren Preisen von den Fluggesellschaften eingeführt wurden oder daß es bei derartigen Tarifen zu Preissen-

³ Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 9, S. 7, und No. 10, S. 7 und 10 sowie S. 16–32.

⁴ Zu diesen und den folgenden Angaben vgl. AEA, Facts and Figures, Brüssel 1981. – Pressemitteilungen der AEA, Brüssel. – Tabelle Nr. 30*, S. 34*.

kungen kam, dann kann man schätzen, daß die realen Flugpreise bei einem Verbraucherpreisanstieg um rd. 12 vH im Verlaufe des Jahres 1981 gegenüber dem Vorjahr spürbar gesunken sind. 1980 waren dagegen die Flugpreise der europäischen Gesellschaften real in der Größenordnung von fast 10 vH angestiegen, was auch zu einer Erklärung des in jenem Jahr geringeren Zuwachses an Passagieraufkommen trotz besserer Konjunkturlage beitragen dürfte. Verließ die Verkehrsentwicklung 1981 für ein Jahr gesamtwirtschaftlicher Rezession zwar relativ günstig, so konnte doch an das längerfristige Wachstum bei weitem nicht angeknüpft werden (jahresdurchschnittliche Zunahmerate 1970-1978: etwa 10 vH).

Die gegenüber dem Vorjahr deutliche Zunahme des Passagierlinienverkehrs der europäischen Gesellschaften hängt vor allem mit der Wiederbelebung im internationalen Verkehr der AEA-Mitglieder innerhalb Europas zusammen, der, in Passagierkilometern gerechnet, einen Anteil von 27 vH am gesamten Passagierverkehr dieser Gesellschaften hat (1980; nationaler Verkehr: 11 vH; interkontinentaler Verkehr: 62 vH). In den ersten zehn Monaten 1981 expandierte der Verkehr zwischen den europäischen Staaten um 2,6 vH im Vergleich zur entsprechenden Vorjahrszeit. Im Jahr 1980 war dieser gegenüber 1979 um 3,1 vH gesunken. Bezeichnend für die neuerliche Ausweitung der Verkehrsströme, zu der es, wie erwähnt, trotz der konjunkturellen Verschlechterung kam, ist, daß sich der Wettbewerb auf den internationalen europäischen Strecken erheblich verschärfte und für real sinkende Preise und steigende Attraktivität des Flugverkehrs sorgte.

Auf den interkontinentalen Strecken konnten die europäischen Fluggesellschaften 1981 (Januar-Oktobre) ihren Passagierlinienverkehr etwas mehr (um 4,4 vH) steigern als im entsprechenden Zeitraum 1980 (4,0 vH), was ebenfalls positiv auf die Gesamtverkehrsbilanz durchschlug. Wesentlichen Anteil hatte daran der Verkehr über den Nordatlantik, auf dem die Gesellschaften aus Europa (in Passagierkilometern) 32 vH ihres gesamten internationalen und 42 vH ihres interkontinentalen Verkehrs abwickeln (1980). Im Nordatlantikverkehr stiegen die Leistungen aller nordamerikanischen, europäischen und anderen Gesellschaften zusammengenommen in den ersten sieben Monaten 1981 gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres zwar nur um 5 vH an, während es 1980 gegenüber den entsprechenden Monaten des Jahres 1979: 6,5 vH waren. Aber die europäischen Gesellschaften (AEA-Mitglieder), die 1980 mit 49 vH am Linienverkehr mit Passagieren über den Nordatlantik beteiligt waren, erzielten nicht nur wiederum erheblich höhere Zuwachsraten als ihre Konkurrenten, sondern sie konnten den Abstand noch steigern und ihren Marktanteil, der 1979 gesunken war, nach 1980 erneut weiter ausdehnen. Dazu hat sicherlich beigetragen, daß die europäischen Gesellschaften verstärkt in den von Laker Airways und amerikanischen Gesellschaften ausgelösten Preiswettbewerb auf dieser Strecke eingestiegen sind. Real dürften ihre Flugpreise 1981 im Nordatlantikverkehr sogar noch mehr gefallen sein als im innereuropäischen internationalen Verkehr. Der Anstieg des gesamten Personenlinienverkehrs über den Mittelatlantik 1981 (Januar-Juli) um 4 vH gegenüber nur 2 vH im Vorjahresvergleichszeitraum dürfte der Steigerung des Verkehrsaufkommens der europäischen Gesellschaften ebenfalls zugute gekommen sein; die weitere Verringerung der Zuwachsraten im Südatlantikverkehr schlug eher negativ zu Buch. Aber insgesamt gesehen sind diese beiden Relationen mit 4,8 vH und 3,6 vH Anteil am gesamten internationalen Verkehr der AEA-Gesellschaften von nur geringer Bedeutung.

Der Luftfrachtlinienverkehr ist am in Tonnenkilometern ausgedrückten gesamten Verkehr der (IATA-) Gesellschaften mit 25 vH (1980; 1979: 24 vH) beteiligt, trägt mit 13 vH zu den Umsätzen bei (1979) und ist damit von wesentlich geringerer Bedeutung als der Personen-

verkehr⁵. Kurzfristige Änderungen im Frachtverkehr spiegeln gewöhnlich in erster Linie die Weltkonjunktur und die interregionalen konjunkturellen Unterschiede wider. Auch 1981 war die Entwicklung, zumindest bis zum Fluglotsenstreik in den Vereinigten Staaten, vor allem konjunkturell geprägt.

Der vorübergehende konjunkturelle Aufschwung in den Vereinigten Staaten hat sich so ausgewirkt, daß der Luftfrachtverkehr (Charterverkehr eingeschlossen, der allerdings insgesamt gesehen von untergeordneter Bedeutung ist) von Januar bis Juli 1981 im Vorjahrsvergleich kaum noch zurückging, während er 1980 um 5 vH geschrumpft war. Im einzelnen haben sich deutlich unterschiedliche Entwicklungen bemerkbar gemacht:

- Die Major Carriers konnten eine Zunahme des Verkehrsaufkommens verzeichnen, was sowohl mit der Expansion im Inland als auch auf den Nordatlantikrouten (vor allem in Richtung Vereinigte Staaten) zusammenhing und insofern dem konjunkturellen Bild entspricht.
- Die National Carriers mußten eher Verluste hinnehmen, was mit folgenden Komponenten zusammenhängt, die zuweilen nicht unabhängig voneinander sind: starke Verkehrsrückgänge bei dem im Frachtverkehr bedeutendsten amerikanischen Unternehmen; Konsolidierung des Streckennetzes zuvor sehr expansiver Gesellschaften; Minderaufkommen über den Pazifik in der Größenordnung von 15 vH; Verringerung militärischen Charterverkehrs, der 1980 um rd. 50 vH stärker als 1979 ausgefallen war.

Die amerikanischen Unternehmen wickeln rd. 30 vH des gesamten Weltluftfrachtverkehrs ab. Ihre, jedenfalls an den Änderungsraten gemessen, besseren Ergebnisse bis Juli haben die Entwicklung des Weltverkehrs 1981 positiv beeinflusst. Wie sich die Folgen des Fluglotsenstreiks auf das Gesamtjahresergebnis letztlich ausgewirkt haben, läßt sich bislang nicht genau beurteilen. Bei den westeuropäischen Fluggesellschaften (AEA-Mitgliedern) hat der internationale Luftfrachtlinienverkehr in den ersten zehn Monaten 1981 um 5,2 vH zugenommen. Die Expansion beschränkte sich freilich auf den interkontinentalen Verkehr; der innereuropäische Luftfrachtverkehr, der infolge der kurzen Entfernungen und des Wettbewerbs der Land- und Seeverkehrsmittel jedoch relativ unbedeutend ist, schrumpfte entsprechend der europäischen Konjunkturlage um 1,5 vH. Auf dem Nordatlantik, auf dem die AEA-Mitglieder rd. 44 vH ihres gesamten interkontinentalen Frachtverkehrs abwickeln (1980), kam es zu einer Expansion um 2 vH (Januar-Juli 1981 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum). Dabei stieg der westwärts gerichtete Güterverkehr um 14 vH an, die Luftfrachttransporte in östlicher Richtung gingen jedoch um 4 vH zurück. Dies spiegelt sowohl das konjunkturelle Gefälle zwischen den Vereinigten Staaten und Europa als auch die Höherbewertung des Dollar gegenüber europäischen Währungen wider, die amerikanische Importe verbilligte und Exporte verteuerte und damit die konjunkturelle Sogwirkung der Vereinigten Staaten noch verstärkte. Zum Anstieg des interkontinentalen Verkehrs trug auch der zunehmende Warenaustausch mit den Entwicklungsländern bei. Beispielsweise nahm der Verkehr auf den Mittel- und Südatlantikrouten, also vor allem zwischen Europa und Lateinamerika, nach Angaben der IATA bei allen Mitgliedsunternehmen dieser Organisation von Januar bis Juli 1981 um 6 bzw. 11 vH gegenüber den entsprechenden Monaten 1980 zu.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, die sich nur auf die bislang veröffentlichten Teilinformationen stützen können, und versucht man die Folgen des amerikanischen Fluglotsenstreiks einzuschätzen, dann deutet alles darauf hin, daß der Linienluftverkehr der Welt 1981

⁵ Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, No. 25, Genf 1981, S. 13.

insgesamt nur geringfügig zugenommen haben dürfte: Es sind knapp 2 vH mehr Personenkilometer und etwa 4 vH mehr Luftfracht-Tonnenkilometer geleistet worden als 1980. Hiernach hat die Gesamtleistung im Linienverkehr, d.h. die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transportleistungen im Personen-, Luftfracht- und Luftpostverkehr (der nur etwa 3 vH des Verkehrs ausmacht und das Gesamtergebnis deshalb kaum beeinflusst), 1981 nicht wesentlich stärker zugenommen als 1980. An das kräftige Wachstum früherer Jahre konnte damit erneut nicht angeknüpft werden.

Charterverkehr weiterhin im Abwind

Im Bedarfsluftverkehr (Charterverkehr) setzte sich die Abwärtsentwicklung auch 1981 fort. Er hatte noch Mitte der siebziger Jahre rd. 13 vH des gesamten Weltpersonen- und Weltfrachtverkehrs bestreiten können⁶; 1980 waren es nur noch 9 vH. Besonders dramatisch ist die Entwicklung im internationalen Passagierverkehr verlaufen, zu dem der Charterverkehr 1971, als er seine größte relative Bedeutung erreichte, mit 32 vH beitrug; Mitte der siebziger Jahre war es noch ein Viertel und 1980 nur noch 18 vH. Im internationalen Verkehr war die Abnahme wiederum auf der Nordatlantikroute besonders ausgeprägt. Auf dieser Strecke machte der Charterverkehr 1977: 27 vH des Verkehrs aus, heute sind es nur noch 11 vH. Auch 1981 nahm der Charterverkehr über den Nordatlantik kräftig ab. Die Zahl der Fluggäste verminderte sich im Zeitraum Januar-Juli 1981 um 19 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum (1980: 24 vH), wobei die Verluste bei den Gesellschaften aus den Vereinigten Staaten, wie schon im Vorjahr, höher als die der Gesellschaften aus Europa ausfielen. Dies ist wie in den Vorjahren vor allem auf die Einführung niedriger, auf die preiselastische Nachfrage der Touristen und Privatreisenden orientierter Tarife im Linienluftverkehr zurückzuführen, der damit den Charterverkehr immer weiter zurückdrängte.

Immer noch Verluste bei den Fluggesellschaften - aber beträchtliche Unterschiede

Auch 1981 hat es im Weltluftverkehr für die Unternehmen insgesamt immer noch erhebliche Verluste gegeben. So müssen die Mitglieder der International Air Transport Association (IATA), die mengenmäßig rd. 60 vH des gesamten Verkehrs der Linienfluggesellschaften der Welt bestreiten, für 1981 nach Schätzungen dieser Organisation mit einem Betriebsverlust (nach Abschreibungen, aber vor Berücksichtigung von Zinsen und Einkommensteuern) von 0,9 Mrd. \$ gegenüber 1 Mrd. \$ im Vorjahr rechnen, in dem es zu dem bislang schlechtesten Ergebnis gekommen war⁷. Beigetragen zu den erneuten Verlusten hat, daß das Angebot weiterhin wesentlich stärker als der Absatz an Verkehrsleistungen ausgedehnt wurde und damit die Ladefaktoren sanken. Bei intensivem Preiswettbewerb gelang es den Unternehmen unter diesen Bedingungen nicht, die steigenden Kosten an die Verbraucher weiterzuwälzen.

Bereits 1980 hatte der Nutzladefaktor⁸ bei der geringsten Steigerungsrate im Luftverkehr (2,7 vH), die die International Civil Aviation Organization (ICAO) seit dem Bestehen ihrer Luftverkehrsstatistik verzeichnete⁹, um 2 Prozentpunkte abgenommen, obgleich die Flug-

⁶ Angaben dieses Abschnitts nach: IATA, World Air Transport Statistics, Genf, lfd. Jgg. - ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg.

⁷ Vgl. Pressemitteilung der IATA, Genf, vom 29. Oktober 1981.

⁸ Nutzladefaktor: Verhältnis der Gesamtleistung zur angebotenen Kapazität im Linienverkehr.

⁹ Vgl.: 1980 scheduled air traffic growth lowest on record. ICAO-Bulletin, Vol. 36, Montreal 1981, No. 6, S. 31.

gesellschaften ihre Kapazitäten nur relativ vorsichtig um 6,3 vH (gegenüber 9 vH 1979) ausgeweitet hatten; dies vor allem deshalb, weil es bei schwacher Nachfrage schwierig war, die drastische Erhöhung der Treibstoffkosten auf die Flugpreise abzuwälzen.

Im einzelnen haben sich die Betriebsergebnisse 1981 recht differenziert entwickelt. Die amerikanischen Unternehmen – für die detaillierte Ergebnisse vorliegen – dürften die Gewinnzone zwar nicht erreicht, aber ihre Verluste doch deutlich reduziert haben. Dafür sprechen jedenfalls die Ergebnisse für das erste Halbjahr 1981 (Tabelle 1). In diesem Zeitraum beliefen sich die Betriebsverluste der zwölf sogenannten Großen Unternehmen (US Major Carriers) bei Betriebseinnahmen von 15 Mrd. \$ auf rd. 140 Mill. nach etwa 490 Mill. \$ im ersten Halbjahr 1980. Unterscheidet man nach einzelnen Fluggesellschaften, dann läßt sich feststellen, daß die sechs IATA-Mitgliedsgesellschaften (Stand: 1.6.81) unter den Major Carriers im ersten Halbjahr 1981 zusammengenommen Verluste (von fast 220 Mill. \$), die übrigen Gesellschaften aber Gewinne erzielt haben (75 Mill. \$). Auch im ersten Halbjahr 1980 waren es hauptsächlich die IATA-Mitgliedsgesellschaften, die für Verluste sorgten, nämlich für 93 vH der Verluste bei einem Anteil von zwei Dritteln an den Verkehrsleistungen der US Majors (gemessen an den Betriebseinnahmen 1980). Von den rd. 220 Mill. \$ Verlust der sechs IATA-Mitglieder im ersten Halbjahr 1981 entfielen allein 83 vH auf ein einziges Unternehmen, die Pan American World Airways, die – ungewöhnlich für den Durchschnitt der anderen Unternehmen – noch wesentlich höhere Verluste als im ersten Halbjahr 1980 verbuchen mußte. (Die Pan American World Airways war 1980 nicht Mitglied der IATA, ihre Verluste sind auch nicht unter den von der IATA angeführten Verlusten von 1 Mrd. \$ für ihre Mitglieder enthalten.) Aus diesen Ergebnissen läßt sich vor allem schließen, daß unter den amerikanischen Major Carriers durchaus auch Unternehmen zu finden sind, die Kostensteigerungen in einem wenig expansiven oder schrumpfenden Markt erfolgreich begegnen können.

Wenn man die sechzehn sogenannten National Carriers der Vereinigten Staaten berücksichtigt, verstärkt sich dieser Eindruck noch. Sie haben in den letzten Jahren stets Betriebsgewinne erzielt. Bei einem Anteil an den Betriebseinnahmen von nur 12 vH (1980) wiesen sie im ersten Halbjahr 1981 Gewinne von fast 110 Mill. \$ – die Major Carriers dagegen 142 Mill. \$ Verluste – nach Gewinnen von 16 Mill. \$ in den ersten sechs Monaten 1980 (Major Carriers: Verluste von 493 Mill. \$) aus. Faßt man die Ergebnisse der Major und der National Carriers zusammen, so wird das Bild noch beeindruckender: Gemeinsam kamen sie im ersten Halbjahr 1981 auf Verluste von 33 Mill. \$, nach Verlusten von 477 Mill. \$ im Vorjahresvergleichszeitraum. Ohne die IATA-Mitglieder haben sie Gewinne von 185 Mill. \$ erzielt, nach Verlusten von 18 Mill. \$. Und ohne die Pan American World Airways weist die Bilanz Gewinne von 147 Mill. \$ nach 369 Mill. \$ Verlusten zuvor aus.

Die Erfolgsrechnung der amerikanischen Unternehmen für das gesamte Jahr 1981 dürfte freilich durch zwei Faktoren im zweiten Halbjahr gegenüber dem ersten, in dem sich eine insgesamt gesehen positive Entwicklung zeigte, beeinträchtigt worden sein: durch die Abschwächung der Konjunktur und vor allem durch die im Gefolge des Fluglotsenstreiks verfügte Verringerung der Zahl der Flüge. Es war erwartet worden, daß es dadurch zu einer besseren Auslastung der verbleibenden Flüge kommen würde. Ferner war angenommen worden, daß die Einschränkung des Angebots den Wettbewerb unter den Fluggesellschaften reduzieren und es ihnen ermöglichen würde, ihre Preise zu erhöhen sowie vor allem die Gewährung ermäßigter Tarife einzuschränken¹⁰. Dem stand jedoch gegenüber, daß die amerikanischen Unternehmen im dritten Quartal saisonbedingt normalerweise die höchste

¹⁰ Vgl. The Wall Street Journal, New York, vom 7. August 1981.

Auslastung ihrer Flugzeuge erzielen. So wurde zwar der Auslastungsgrad auf den verbleibenden Flügen gesteigert, aber nicht für die verfügbaren Flugzeuge insgesamt. Aus diesen Gründen muß man vermuten, daß die saisonübliche Verbesserung der Ertragslage der Unternehmen im dritten Quartal 1981 nicht voll durchschlug.

Ähnlich wie bei den amerikanischen konzentrierten sich auch bei den anderen IATA-Gesellschaften die Verluste auf wenige Unternehmen. Allein drei Gesellschaften (British Airways, Iberia, Sabena) mußten 1980 zusammengenommen Betriebsverluste von 430 Mill. \$ verbuchen; die in der von der IATA veröffentlichten Negativbilanz folgenden drei Unternehmen (Saudi Arabian Airways, Olympic Airways, TAP-Air Portugal) trugen ergänzend 270 Mill. \$ bei¹¹. Auf diese sechs Gesellschaften, die (1980) nur mit gut 10 vH am gesamten in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsaufkommen der IATA beteiligt sind, entfielen demnach 70 vH der für die IATA insgesamt angeführten Verluste von 1 Mrd. \$ im Flugbetrieb.

Zunehmender Wettbewerb sorgt für Entzerrung von Preis- und Produktionsstrukturen

Bei der Beurteilung der Verluste, die sich bei den Fluggesellschaften 1980 und 1981 ergeben, sollte man nicht übersehen, daß die Unternehmen die siebziger Jahre hindurch teilweise auch sehr hohe Gewinne erzielt haben, die, in absoluten Beträgen gemessen, die jetzigen Verluste ganz erheblich übertrafen oder erreichten. Die IATA-Mitgliedsgesellschaften kamen beispielsweise in den drei Jahren 1976, 1977 und 1978 auf Betriebsgewinne von 1,2 Mrd., 1,6 Mrd. und 1,9 Mrd. \$ und auf Nettogewinne von 0,4 Mrd., 1,0 Mrd. und 1,5 Mrd. \$ (zu den Gewinndefinitionen vgl. Anmerkungen zu Tabelle 1)¹². Bezieht man die absoluten Zahlen auf die Betriebseinnahmen der jeweiligen Jahre, dann zeigt sich, daß die so berechneten relativen Gewinne früher erheblich höher (Betriebsgewinne 1976: 3,5 vH; 1977: 4,0 vH; 1978: 4,2 vH) als die analog berechneten jetzigen Verluste sind (Rekordverlustjahr 1980: -1,6 vH). Die Unternehmen haben beträchtliche Teile ihrer Gewinne benutzt, um ihre Aktivitäten auszuweiten und zu diversifizieren. Das bekannteste Beispiel ist das Vordringen in den Hotelbereich, das bei vielen Fluggesellschaften anscheinend eine besondere Priorität genoß. Zu bedenken bei derartigen Aktionen ist freilich, ob die Unternehmen auf den neuen Gebieten spezielle Wettbewerbsvorteile, wie sie Fluggesellschaften besitzen, geltend machen oder erwerben können, die die Diversifizierung aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheinen ließen. Viele Gesellschaften haben in diesem Zusammenhang versäumt, ihren Flugzeugpark zu modernisieren, ihn an geänderte Marktbedingungen und höhere Treibstoffpreise anzupassen. Auffällig ist etwa, daß das Durchschnittsalter der Düsenflugzeuge bei europäischen IATA-Mitgliedsgesellschaften nur 8,8 Jahre, bei nordamerikanischen aber 10,1 Jahre beträgt; bei den anderen Flugzeugen sind es 13,1 Jahre gegenüber 19,8 Jahren¹³.

Von seiten der IATA wird als das wesentliche Problem ihrer Mitgliedsgesellschaften die Zinsbelastung genannt, die für 1981 auf 1,2 Mrd. \$ geschätzt wurde¹⁴. Aber auch in dieser Hinsicht gilt, daß die heutige Zinsbelastung wesentlich bestimmt ist durch die Gewinnverwendungspolitik der vergangenen Jahre. Wären die Gewinne in stärkerem Maße verwendet

¹¹ Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, No. 25, Genf 1981, S. 48 ff., und (für TAP-Air Portugal zusätzlich) Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 5, S. 56.

¹² Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, No. 25, Genf 1981, S. 17.

¹³ Vgl. ebenda, S. 19.

¹⁴ Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 10, S. 68.

Tabelle 1 - Zur Gewinnentwicklung der amerikanischen Fluggesellschaften 1978-1981

Gesellschaften ¹	Anteil an den Betriebseinnahmen 1980 (vH)	Betriebsgewinne und -verluste (Mill. \$) ²					Nettogewinne (Mill. \$) ³				
		1978	1979	1980	1. Halbjahr		1978	1979	1980	1. Halbjahr	
					1980	1981				1980	1981
12 Major Carriers	87,7	1 249,0	87,5	-333,6	-492,8	-142,0	1 125,3	306,6	- 24,5	-362,0	-265,9
6 IATA-Mitgliedsunternehmen	60,1	782,6	-156,2	-464,7	-458,6	-217,8	758,4	58,3	-132,4	-372,8	-303,9
Pan American World Airways	11,0	173,5	47,5	-129,6	-108,5	-180,4	137,1	80,0	80,3	-141,2	-217,6
16 National Carriers	12,3	148,6 ⁴	97,6	144,6 ⁵	15,8	108,8	130,9	149,4	101,4	4,6	86,0
Gesellschaften insgesamt	100,0	1 397,6	185,1	-189,0	-477,0	- 33,2	1 256,2	456,0	76,9	-357,4	-179,9
ohne IATA-Mitglieder	39,9	615,0	341,3	275,7	- 18,4	184,6	497,8	397,7	209,3	15,4	124,0
ohne Pan American World Airways	89,0	1 224,1	137,6	- 59,4	-368,5	147,2	1 119,1	376,0	- 3,4	-216,2	37,7

¹ Zuordnung nach: Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 10, S. 112; IATA-Mitgliedschaft nach dem Stand vom 1.6.1981. - ² Saldo von Einnahmen und Ausgaben im Flugbetrieb (nach Abschreibungen). - ³ Gewinne bzw. Verluste unter Berücksichtigung von Zinsen, Einkommensteuer, Verkäufen von Vermögen und Ausrüstungen und Subventionen (einschl. Tochterunternehmen). - ⁴ Ohne Southwest Airlines und Air Cal (Anteil an den Nettogewinnen der National Carriers 1978: 13,0 vH bzw. 1,7 vH). - ⁵ Ohne Air Florida.

Quelle: Air Transport World, Stamford, lfd. Monatshefte. - Air Transport Association of America, Air Transport 1979, Washington.

worden, um die Eigenkapitalbasis zu stärken und die Fremdkapitalaufnahme zu vermindern oder um Fremdkapital abzulösen - dies ist eine Strategie einer Reihe von Unternehmen gewesen -, dann sähen sich viele Gesellschaften nicht den heutigen Zinsbelastungen und Liquiditätsengpässen ausgesetzt - wie etwa die Pan American World Airways, die 1980 gezwungen war, ihr Hauptgebäude für fast 300 Mill. \$ zu verkaufen, was dazu führte, daß das Unternehmen Nettogewinne von 80 Mill. \$ trotz Betriebsverlusten von 129 Mill. \$ ausweisen konnte (Tabelle 1), und sich 1981 von ihrer Hotelkette (für 500 Mill. \$) zu trennen, um durch die Erlöse daraus die Kreditwürdigkeit zu erhöhen. Die Betriebseinnahmen aus den Hotels machten 1978 etwa 10 vH der Einnahmen aus den Luftfahrtaktivitäten aus¹⁵.

Derartige Vorgänge signalisieren, daß der Wettbewerb, der sich seit den amerikanischen Liberalisierungsmaßnahmen intensiviert hat, Strukturwandel innerhalb des Luftverkehrs erzwingt - sie signalisieren möglicherweise die Existenzkrise einiger etablierter Unternehmen, aber es geht nicht um dauerhafte Schrumpfungsprozesse für die Branche insgesamt. Der Wirtschaftszweig war bislang - nicht bei allen Gesellschaften - an ständige, wenn auch

¹⁵ Vgl. Pan American World Airways, Inc., Annual Report 1978, New York, S. 44.

nicht an stetige Expansion und, nahezu ebenso selbstverständlich, an Gewinne in fast jedem einzelnen Jahr gewöhnt. 1980 stiegen die Treibstoffpreise für amerikanische Unternehmen gegenüber dem Vorjahr um gut 50 vH an, im Juni dieses Jahres lagen sie um etwa zwei Drittel höher als im Juni 1979, und Mitte 1981 wurde gegenüber Mitte 1980 ein nochmaliger, freilich geringerer Anstieg um ein Sechstel verzeichnet¹⁶; die europäischen AEA-Gesellschaften meldeten für 1980 eine Zunahme der Treibstoffpreise um rd. 70 vH gegenüber 1979, der Anteil der Treibstoffkosten wurde für 1980 mit 28 vH an den Gesamtbetriebskosten angegeben¹⁷. So drastische Tarifierhebungen im Markt kurzfristig durchzusetzen, wie sie der extreme Kostenschub eigentlich erforderte, dürfte schon bei lebhafter Konjunktur auf Schwierigkeiten stoßen. Die Fluggesellschaften hoben die Tarife schrittweise an und versuchten, den Kostenauftrieb zeitlich verteilt weiterzugeben; daß ihnen dies – bei weiterer Angebotsausweitung – nicht voll gelang, braucht angesichts der wirtschaftlichen Talfahrt in Europa und der nur vorübergehenden Belebung 1981 in den Vereinigten Staaten nicht zu verwundern. Rekordverluste, zu denen es kam, sind angesichts des extremen Kostenauftriebs nicht erstaunlich.

Neben der konjunkturellen Situation muß man auch die Effizienzunterschiede zwischen den einzelnen Luftfahrtunternehmen heranziehen, die sich bei Liberalisierung und mehr Wettbewerb stärker geltend machen oder herausbilden, um die Verluste insgesamt und insbesondere in ihrer Konzentration auf einzelne Unternehmen zu erklären. Sie haben die weniger effizienten Anbieter gezwungen, sich mit ihren Preisen an den Preisen (und niedrigeren Kosten) anderer Gesellschaften zu orientieren, um Einbrüche im Verkehrsaufkommen zu vermeiden. Auf diese Weise wurden gesamtwirtschaftliche Kosten der Ineffizienz – Ressourcenverschwendung – in höherem Maße bei den Flugunternehmen in Form von Verlusten internalisiert, zum Nutzen der Konsumenten von Flugleistungen, als dies bei weniger Wettbewerb und geringeren Effizienzunterschieden der Fall gewesen wäre.

Zwar stieg das Flugpreinsniveau 1981 wie 1980 insgesamt kräftig an – mit jeweils deutlichen Unterschieden bei den amerikanischen und bei den europäischen Unternehmen –, aber die Differenzierung der Tarife nahm zu, zwischen verschiedenen Flugstrecken und auf denselben Flugstrecken indirekt durch weitere Produktdiversifizierung. So wurden bereits im ersten Halbjahr 1981 zahlreiche Flugpreise sowohl im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten als auch auf bestimmten Nordatlantikrouten beträchtlich herabgesetzt¹⁸. Nach dem Ende des Fluglotsenstreiks kam es bereits im September zu einem heftigen Preiswettbewerb auf den Hauptstrecken des amerikanischen Luftverkehrs zwischen dem Nordosten einerseits und Florida und Kalifornien andererseits sowie auf den internationalen Flugstrecken, wiederum besonders von und nach Europa¹⁹. Auch die europäischen Gesellschaften betrieben verstärkt Preisdifferenzierung mit der Folge, daß ihre Flugpreise im Vergleich zu den Preisen der amerikanischen Unternehmen eher sanken, was ihnen um so leichter fiel, als sie dank eines weniger intensiven Wettbewerbs zuvor über erhebliche Preissenkungsspielräume verfügten. Zudem kam diesen Gesellschaften die Höherbewertung des amerikanischen Dollar zugute. In direkter Konkurrenz zu amerikanischen Anbietern – etwa über den Nordatlantik – gingen die europäischen Unternehmen verstärkt auf deren Preise ein, ebenso wie sie je nach Wettbewerbslage und Kosten auf anderen interkontinentalen Routen ihre

¹⁶ Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 5, S. 55; No. 9, S. 94; Vol. 17, Stamford 1980, No. 10, S. 20.

¹⁷ Vgl. AEA, Facts and Figures, Brüssel 1981, S. 9.

¹⁸ Vgl. u.a. The Wall Street Journal, New York, vom 27. März und vom 7. Juli 1981.

¹⁹ Vgl. u.a. Die Welt, Bonn, vom 17. September 1981.

Preise gestalteten. Dazu gehörte beispielsweise bei der Lufthansa ab November 1980 auch die Einführung des sogenannten Business-Class-Tarifs über den Nordatlantik nach New York, bei dem Reisende um rd. 12 vH billiger fliegen können als beim bis dahin angebotenen, in den Leistungen und in den Anwendungsbedingungen nahezu voll vergleichbaren Normaltarif. Auch auf innereuropäischen Strecken wurden zunehmend Preise und Qualität der Flugdienste differenziert. Dabei wird die 1. Klasse teilweise durch ein in Qualität und Preis reduziertes Angebot ersetzt, das sich vorwiegend an die Geschäftsreisenden wendet. Bisherige Fluggäste der 1. Klasse können so zu einem niedrigeren Preis fliegen, während Passagiere der Economy-Klasse gegen einen geringen Zuschlag zum Normaltarif dieser Klasse ein qualitativ verbessertes Produkt erhalten können²⁰. In der Economy-Klasse wurde die Qualität der Beförderungsleistung etwas gesenkt; die Preise wurden insofern reduziert, als zusätzliche Niedrigtarife eingeführt wurden. Dieses neue Tarifkonzept hat sich im Wettbewerb mit den Konzepten anderer Fluggesellschaften zu bewähren, die sowohl die 1. Klasse als auch die unveränderte Economy-Klasse im Europaverkehr beibehalten haben. Insgesamt gesehen kann man die Preis- und Angebotsdifferenzierung als eine bessere Abstimmung auf die Konsumentenwünsche ansehen; sie ist dazu geeignet, die Kosten, die der Flugverkehr auf einzelnen Strecken bei bestimmtem Service verursacht, auch denen anzulasten, die die Leistungen nachfragen, und sie genügt insofern ökonomischen Effizienzkriterien. Dem widerspricht nicht, daß einzelne Anbieter versuchen, durch weitgehenden Verzicht auf Sonderleistungen und ein niedrig kalkuliertes Angebot höhere Marktanteile zu erringen; dies ist nur Ausdruck der Spezialisierung zwischen den Unternehmen und kann im übrigen dazu beitragen, die im Interesse der Konsumenten optimale, das heißt auch optimal differenzierte, Gestaltung des Luftverkehrssystems herauszufinden.

Ebenso wie die Preisstrukturen anscheinend entzerrt werden, werden auch die Produktionsstrukturen entzerrt, und zwar durch Einschränkung von Angebot auf bislang betriebenen unrentablen Strecken, durch Neuangebot auf anderen Strecken und durch Angebotsverschiebungen zwischen den Produzenten. So wurde etwa in den Vereinigten Staaten die Zahl der täglichen Flüge auf den kürzeren Strecken seit der Deregulierung²¹ 1978 erheblich verringert - bei gleichzeitigem Anstieg der Flugpreise -, während die Flugfrequenzen auf den Mittel- (etwa ab 300 Meilen) und Langstrecken zunahm, häufig bei relativ fallenden Preisen²². Verschieben haben sich die Marktanteile zwischen den Gesellschaften. Die amerikanischen Major Carriers mußten 1980 im Vergleich zu 1979, in Passagierkilometern gemessen, im Verkehr insgesamt Rückgänge von 4,7 vH hinnehmen, im Inlandsverkehr von 5,3 vH. Die National Carriers kamen auf Zunahmen von insgesamt 21 vH. 1981 setzte sich diese Entwicklung fort. Die Major Carriers hatten im Gesamtverkehr Aufkommensverluste von 8 vH, die National Carriers konnten Zunahmen von 17 vH verbuchen (erste sieben Monate 1981 gegen erste sieben Monate 1980). Die Marktanteile der Major Carriers verringerten sich von rd. 94 vH (1979) über 92 vH (1980) auf 87 vH im ersten Halbjahr 1981, während die der National Carriers von etwa 6 vH über 8 vH auf 13 vH anstiegen²³.

²⁰ Vgl. u.a. Financial Times, London, vom 24. Januar 1981.

²¹ Vgl. zur „deregulation“ des amerikanischen Luftverkehrs Henning Sichel Schmidt, Die neue Luftverkehrspolitik der Vereinigten Staaten - ein Modell für Europa. Institut für Weltwirtschaft, Kieler Diskussionsbeiträge, 81, Kiel, Oktober 1981.

²² Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 6, S. 30-32.

²³ Noch spektakulärer war die Verkehrszunahme bei den Small Regional Carriers (Januar-Juli 1981 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum: etwa 50 vH). Bislang freilich sind diese Gesellschaften, deren Zahl seit der Liberalisierung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten weiter zugenommen hat, kaum von Bedeutung (Marktanteil: 0,13 vH). - Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 5, S. 71; No. 10, S. 107, S. 110.

Preis- und Produktionsstrukturentzerrungen gab es auch in anderen Teilen der Welt. So gab die australische Regierung ihre bisherige Politik auf, bei der stets Tarifvereinbarungen im Rahmen der IATA unterstützt und Unterbietungen dieser Tarife sowie Angebote von Charterflügen grundsätzlich verboten worden waren. Ende September 1981 wurden die internationalen Tarife von und nach Australien freigegeben, was sofort einen lebhaften Preiswettbewerb insbesondere auf der Strecke London – Sydney zur Folge hatte²⁴. Auf der Strecke London – Hongkong kam es nach der Zulassung von zwei neuen Anbietern zu einem intensiven Preiswettbewerb (bislang bedienten diese Strecke allein die British Airways). Dies führte dazu, daß sich das Verkehrsaufkommen im ersten Jahr nach Aufnahme der neuen Liniendienste (Juli 1980) nahezu verdoppelte²⁵.

1982: Nur geringe Expansion des Luftverkehrs

Der Weltluftverkehr wird 1982 voraussichtlich im dritten aufeinanderfolgenden Jahr nur schwach expandieren; die 1981 erzielte Zuwachsrate wird kaum erreicht werden können. Zu dieser Einschätzung kann man gelangen, wenn man bedenkt, daß sich die konjunkturelle Entwicklung in den westlichen Industrieländern (OECD-Länder) im kommenden Jahr zunächst noch weiter verschlechtern wird²⁶; die Fluggesellschaften dieser Länder bestreiten zusammen jeweils etwa zwei Drittel des Weltluftverkehrs im Passagier- und Luftfrachtsektor. Es muß damit gerechnet werden, daß der Linienluftverkehr weltweit langsamer wächst als im laufenden Jahr, vor allem bedingt durch eine schwache Entwicklung des Personenverkehrs. Dabei ist noch angenommen worden, daß sich die Verkehrsbeschränkungen in den Vereinigten Staaten – die sich nur auf die Zahl der Flugbewegungen beziehen – auch weiterhin kaum auf die tatsächliche Verkehrsleistung auswirken werden²⁷. Zwar können Sonderbewegungen auf einzelnen Märkten, etwa im Luftfrachtverkehr außerhalb Europas und Nordamerikas oder unter dem Einfluß der beginnenden Liberalisierung in Australien im Personenverkehr mit diesem Land, wie 1981 partiell beträchtlich höhere Steigerungsraten zur Folge haben; Teilmärkte (z.B. auch der Entwicklungsländer), für die dies in Betracht kommt, haben aber im Weltluftverkehr insgesamt noch ein zu geringes Gewicht, als daß sie das Gesamtbild erheblich verschieben könnten.

1982 dürften nur Zuwachsraten in der Größenordnung von etwa 1 vH (Personenverkehr in Personenkilometern) bzw. 3 vH (Luftfrachtverkehr in Tonnenkilometern) erreicht werden. Der Preiswettbewerb der Liniengesellschaften dürfte sich weiter verstärken. Im Charterverkehr wird deshalb das Verkehrsaufkommen voraussichtlich auch 1982 schrumpfen.

²⁴ Vgl. Financial Times, London, vom 2. Oktober 1981.

²⁵ Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 9, S. 10.

²⁶ Vgl. den Beitrag über die Weltkonjunktur in diesem Heft.

²⁷ Dies zeigen die neuesten Daten vom September 1981. Vgl. Air Transport World, Vol. 18, Stamford 1981, No. 11, S. 9.

Tabelle 29* - Weltluftverkehr^a

	1980	Durchschnittliche jährliche Zunahme		Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum							
		1960-70	1970-80	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1980	1981
		Jan.-Juli									
	Mill.	vH									
Beförderte Personen	734	+11,3 ^b	+ 6,7	+ 3,7	+ 7,9	+ 5,9	+11,3	+ 8,7	- 0,5	.	.
Personenverkehr (Pers.km) ...	1 071 000	+13,3 ^b	+ 8,8	+ 6,2	+ 9,6	+ 7,1	+14,4	+12,3	+ 1,9	.	.
darunter: Vereinigte Staaten .	393 000 ^c	+13,0	+ 6,5	- 0,1	+ 9,9	+ 8,0	+17,0	+13,1 ^c	- 4,5 ^c	-2,6 ^a	-7,7 ^d
Westeuropa ^e	159 210	+13,3	+ 9,1	+ 5,2	+ 5,5	+ 6,8	+14,5	+ 7,0	+ 2,1	+1,7 ^f	+3,9 ^f
Luftfrachtverkehr (tkm)	29 050	+17,8 ^b	+ 9,2	+ 1,8	+11,2	+ 9,7	+ 9,8	+ 7,8	+ 3,9	.	.
darunter: Vereinigte Staaten .	8 200 ^c	+17,5	+ 4,8	- 3,5	+ 6,3	+ 6,5	+ 6,1	+ 2,5 ^c	- 4,9 ^c	-4,2 ^d	+0,1 ^d
Westeuropa ^e	7 475	+20,5	+10,8	- 1,5	+13,3	+13,1	+13,3	+ 2,6	+ 4,2	+3,2 ^f	+5,2 ^f
Luftpostverkehr (tkm)	3 700	+16,3 ^b	+ 1,9	+ 0,5	+ 3,7	+ 5,0	+ 2,8	+ 4,9	+ 7,9	.	.
Gesamtleistung (tkm)	129 320	+14,4 ^b	+ 8,6	+ 5,1	+10,0	+ 7,7	+13,0	+10,9	+ 2,7	.	.
internationaler Verkehr	64 200	+15,7 ^b	+11,1	+ 6,5	+12,7	+10,7	+14,6	+13,3	+ 6,1	.	.
Inlandverkehr	65 120	+13,4 ^b	+ 6,6	+ 4,0	+ 7,8	+ 5,2	+11,3	+ 8,9	- 0,5	.	.

^aLinienverkehr der ICAO-Mitgliedstaaten. - ^bOhne Sowjetunion und VR China; Angaben z.T. geschätzt. - ^cOhne seit Ende 1978 neu zugelassene Unternehmen. - ^dNur große Fluggesellschaften (Major Carriers), einschließlich Charterverkehr dieser Unternehmen. - ^eNur internationaler Verkehr der Mitglieder der Association of European Airlines (AEA). - ^fJanuar-Oktober.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - Air Transport World, Stamford. - ICAO-Bulletin, Montreal. - Civil Aeronautics Board (CAB), Air Carrier Traffic Statistics, Washington. - CAB, Handbook of Airline Statistics, Washington. - AEA, Traffic and operating data of AEA airlines, Brüssel. - AEA, Facts and Figures, Brüssel. - Pressemitteilungen der AEA, Brüssel.

Tabelle 30* - Luftverkehr über den Atlantik

	Nordatlantik				Mittelatlantik ^a				Südatlantik ^a			
	1979	1980	1980		1979	1980	1980		1979	1980	1980	
			Jan.-Juli	Jan.-Juli			Jan.-Juli	Jan.-Juli				
Zahl der Flüge	102958	98732	56404	54979	8369	8398	4882	4567	8365	8557	4950	4884
Passagier-Linienflüge ..	78882	78849	50471	46032	8155	8230	4855	4499	7084	7394	4779	4416
Fracht-Linienflüge	8854	8728		4343	176	139		66	922	844		341
Charterflüge	15222	11155	5933	4604	38	29	27	2	359	319	171	127
	1000 Personen											
Personenverkehr	18589	18775	10385	10622	1118	1137	620	733 ^b	1052	1129	648	666
Linienverkehr	15830	16682	9284	9775	1113	1132	616	732 ^b	1023	1104	636	655
Charterverkehr	2759	2093	1101	847	5	4	4	-	29	25	12	11
Platzangebot Linienverkehr	23481	24960	14226	14403	1948	2048	1167	1217 ^b	1615	1823	1035	1137
Sitzladefaktor Linienverkehr (vH)	67,4	66,8	65,3	67,9	57,1	55,3	52,8	60,1 ^b	63,3	60,6	61,5	57,6
	1000 t											
Luftfrachtverkehr ^c	848	861	505	514	44	46	26	30 ^b	59	63	35	38
ostwärts	513	545	326	310	16	17	10	11 ^b	30	30	18	19
westwärts	335	316	180	205	28	29	16	19 ^b	30	33	18	19
Luftpostverkehr ^d	63	67	36	37	3	3	2	2	3	4	2	2
ostwärts	33	37	19	-	1	1	1	-	1	7	1	-
westwärts	30	30	17	-	2	2	1	-	2	3	2	-
	Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum in vH											
Zahl der Flüge	+ 2,2	- 4,1	- 1,5	- 2	+ 3,0	+ 0,3	+ 4,3	- 9	+ 1,3	+ 2,3	+ 4,3	- 2
Passagier-Linienflüge ..	+ 8,0	0,0		+ 2	+ 3,8	+ 0,9		- 8	+ 3,9	+ 4,4		+ 4
Fracht-Linienflüge	- 5,5	- 1,4	+2,2	-18	-18,1	-21,0	+4,3	-24	-16,7	- 8,5	+5,1	-37
Charterflüge	-16,9	-26,7	-24,7	-20	-28,3	-23,7	0,0	-93	+ 7,2	-11,1	-13,2	-30
Personenverkehr	+ 7,0	+ 1,0	+ 2,2	+ 3	+ 7,9	+ 1,7	+ 2,1	+ 3	+13,0	+ 7,3	+ 8,9	+ 3
Linienverkehr	+15,5	+ 5,4	+ 6,5	+ 5	+ 8,1	+ 1,7	+ 2,0	+ 4	+14,3	+ 7,9	+10,0	+ 3
Charterverkehr	-24,8	-24,1	-23,7	-19	-22,4	-12,8	+15,1	-100	-19,7	-15,1	-29,6	-10
Platzangebot Linienverkehr	+14,1	+ 6,3	+ 9,3	+ 1	+ 3,8	+ 5,1	+ 7,9	- 2	+11,2	+12,9	+15,7	+10
Sitzladefaktor Linienverkehr ^e ...	+ 0,8	- 0,6	- 1,7	+ 3	+ 2,3	- 1,8	- 3,1	+ 3	+ 1,7	- 2,8	- 3,1	- 4
Luftfrachtverkehr	+10,6	+ 1,5	+ 3,6	+ 2	+ 4,2	+ 4,6	+ 3,5	+ 6	+14,4	+ 6,7	+ 8,0	+ 7
ostwärts	+10,4	+ 6,2	+10,7	- 5	+ 9,2	+ 7,7	+10,6	- 1	- 0,6	+ 2,8	+ 2,3	+ 9
westwärts	+11,2	- 5,6	- 7,2	+13	+ 1,6	+ 2,8	- 0,5	+11	+39,7	+10,4	+14,2	+ 6
Luftpostverkehr	+ 2,3	+ 5,4	+ 7,3	+ 3	+ 3,1	+ 4,4	+ 4,1	- 8	+15,1	+12,0	+15,2	+ 5
ostwärts	+ 4,4	+ 9,6	+12,1	-	-	+12,0	+ 7,8	-	-	+ 1,7	- 0,4	-
westwärts	+ 0,4	+ 0,8	+ 2,2	-	-	+ 1,4	+ 2,6	-	-	+15,9	+21,4	-

^aNur IATA-Gesellschaften. - ^bMit dem entsprechenden Vorjahrszeitraum nicht voll vergleichbar. - ^cEinschließlich Charterverkehr (Anteil des Charterverkehrs am Luftfrachtverkehr 1980: Nordatlantik 3,6 vH, Mittelatlantik 0,2 vH, Südatlantik 5,8 vH). - ^dFast ausschließlich Linienverkehr. - ^eProzentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva.