

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Der Weltluftverkehr unter dem Einfluss von Nachfrageabschwächung und Kostensteigerungen

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1975) : Der Weltluftverkehr unter dem Einfluss von Nachfrageabschwächung und Kostensteigerungen, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 147-157

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3545>

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.

Der Weltluftverkehr unter dem Einfluß von Nachfrageabschwächung und Kostensteigerungen

Von

Henning Sichelschmidt

Die Expansion des Weltluftverkehrs, die in den Jahren 1972/1973 einen Höhepunkt erreichte, hat sich seit 1974 erheblich abgeschwächt¹. Dies ist auf den Konjunkturrückgang in den Industrieländern, aber auch auf kostenbedingte Anhebungen der Flugpreise und Luftfrachtraten zurückzuführen. Eine geringere Zunahme der Nachfrage war vor allem im Passagierverkehr spürbar.

Besonders hart wurde der internationale Bedarfsluftverkehr von der Rezession getroffen. Die dort erbrachten Leistungen gingen absolut zurück. Das Fluggastaufkommen der Charterunternehmen war auch auf den Nordatlantik-Routen geringer als im Vorjahr, obwohl die Zulassung der »advanced booking charter« (ABC) die potentielle Nachfrage seit 1973 erweitert hat.

Die Ertragslage der Liniengesellschaften hat sich trotz der ungünstigen Verkehrsentwicklung nur wenig verschlechtert. Die Flugpreise wurden beträchtlich heraufgesetzt, so daß die Erlöse verbessert wurden. Außerdem konnte der Nutzladefaktor gesteigert werden, da das Angebot weniger rasch als in den vorangegangenen Jahren ausgeweitet wurde.

Die Kapazitätsauslastung der Liniendienste war seit der Einführung der Großraumflugzeuge ein ungelöstes Problem des Nordatlantikverkehrs. Im Jahre 1974 wurden erstmals Abkommen zwischen mehreren Fluggesellschaften über eine Begrenzung des Angebots geschlossen mit dem Ziel, Beförderungspotential und Nachfrage besser aufeinander abzustimmen.

Da der Weltluftverkehr in den kommenden Jahren voraussichtlich weniger stark expandieren wird als während der sechziger und zu Beginn der siebziger Jahre, werden die Fluggesellschaften künftig das Angebot nur mäßig erweitern dürfen, um eine Belastung der Betriebsergebnisse durch neue Überkapazitäten zu vermeiden.

Stark verlangsamter Anstieg der Beförderungsleistungen

Der Linienluftverkehr der ICAO-Mitgliedstaaten (ohne Volksrepublik China) nahm 1974 langsamer zu als in den vorangegangenen Jahren. Die Gesamtleistung — die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr — stieg um nur 5,5 vH auf 80 Mrd. tkm (vgl. Tabelle 1). Damit war die Zuwachsrate deutlich niedriger als 1973 und 1972 und lag noch unter der relativ geringen Steigerungsrate von 1971. Dies war die geringste Zunahme des Linienluftverkehrs seit 1958². Im Zeitraum von 1965 bis 1971 hatte die Gesamtleistung durchschnittlich jährlich um fast 14 vH zugenommen³.

¹ Diesem Bericht liegt der Zeitraum von 1974 bis Mitte 1975 zugrunde.

² Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, lfd. Jgg., jeweils S. 4—5.

³ Berechnet nach: ICAO, Annual Report of the Council — 1974, Montreal 1975, S. 3. — Vergleiche mit Jahren vor 1970 sind nur ohne Einbeziehung der Sowjetunion möglich.

Tabelle 1 — Der Weltluftverkehr^a 1970—1974

	Einheit	1970	1971	1972	1973	1974
Beförderte Passagiere	Mill.	382	411	450	489	508
Passagierkilometer	Mill.	460 000	494 000	560 000	619 000	646 000
Luftfracht	Mill. tkm	12 060	13 220	15 020	17 540	19 230
Luftpost	Mill. tkm	3 080	2 900	2 780	2 880	2 870
Gesamtleistung	Mill. tkm	56 650	60 470	68 160	75 810	80 000
Veränderung gegenüber dem Vorjahr						
Beförderte Passagiere	vH	.	+ 7,5	+ 9,6	+ 8,7	+ 4,0
Passagierkilometer	vH	.	+ 7,4	+ 13,4	+ 10,4	+ 4,4
Luftfracht	vH	.	+ 9,6	+ 13,6	+ 16,8	+ 9,6
Luftpost	vH	.	- 5,8	- 3,8	+ 3,6	- 0,3
Gesamtleistung	vH	.	+ 6,7	+ 12,7	+ 11,2	+ 5,5

^a Nur Linienverkehr der Fluggesellschaften der ICAO-Mitgliedstaaten (ohne Volksrepublik China).

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council — 1974, Montreal 1975.

Von der Abschwächung der Nachfrageexpansion im Linienverkehr wurden die einzelnen Betriebszweige unterschiedlich betroffen. Die Zuwachsrates des Passagierverkehrs verringerte sich 1974 — gemessen sowohl an der Zahl der Fluggäste als auch an den geleisteten Passagierkilometern — gegenüber den beiden vorangegangenen Jahren auf weniger als die Hälfte und war auch niedriger als 1971. Im Luftfrachtverkehr konnten 1974 die Steigerungsrates der beiden Vorjahre ebenfalls nicht mehr erreicht werden. Da dieser Betriebszweig aber erneut stärker expandierte als der Passagierverkehr, erhöhte sich sein Anteil an der Gesamtleistung weiter auf rund ein Viertel. Bei der Beförderung von Luftpost, die 1973 wieder leicht zugenommen hatte¹, wurde 1974 das Ergebnis des Vorjahres knapp gehalten.

Für den Bedarfsluftverkehr liegen nur die Ergebnisse der Passagierbeförderung auf den internationalen Strecken vor (vgl. Tabelle S. 60* im Anhang). Dieser Verkehr ist 1974 erstmals seit 1971² absolut geschrumpft. Er sank um 11 vH auf knapp 90 Mrd. Passagierkilometer³, bedingt durch den allgemeinen Rückgang des Tourismus⁴, der mit der geringeren Zunahme der Realeinkommen und den Zahlungsbilanzproblemen verschiedener Länder erklärt werden kann⁵. Die Verringerung der Nachfrage war bei den Charterleistungen der Liniengesellschaften mit gut 13 vH ausgeprägter als bei den reinen

¹ Der Rückgang des Luftpostverkehrs 1971 und 1972 war durch Sonderfaktoren (vor allem die Abnahme der Transporte militärischer Postsendungen der Vereinigten Staaten) bedingt.

² Mit diesem Jahr begann die statistische Erfassung des Bedarfsluftverkehrs durch die ICAO.

³ Damit entfielen noch 26,6 vH des gesamten internationalen Verkehrs auf diese Betriebsform gegenüber 30 vH (1973) und gut 32 vH (1971).

⁴ Der Rückgang des internationalen Tourismus 1974 gegenüber 1973, gemessen an der Zahl der Reisenden, wurde — bei allerdings großen regionalen Unterschieden — auf etwa 3 vH geschätzt. Die OECD meldete für 1974 einen Rückgang der Übernachtungen in vierzehn europäischen Mitgliedsländern und Jugoslawien von 4,4 vH gegenüber 1973, der nach Vorausschätzungen 1975 jedoch wieder von einer Zunahme abgelöst werden dürfte. Vgl. (auch für regional gegliederte Angaben) ICAO, a. a. O., S. 11. — Zu den Angaben der OECD vgl. »Handelsblatte, Düsseldorf, vom 18. August 1975.

⁵ Mehrere Länder (z. B. Japan und Italien) begrenzten die Devisenzuteilungen für Auslandsreisen von Inländern. Darüber hinaus verteuerten sich Auslandsreisen für Bewohner derjenigen Länder, deren Währung sich auf den Devisenmärkten vorwiegend in Abwertungsrichtung bewegte (z. B. Vereinigte Staaten, Vereinigtes Königreich). Vgl. ICAO, a. a. O., S. 11.

Bedarfsfluggesellschaften, deren Verkehrsaufkommen um knapp 10 vH abfiel. Die Anteile von Linien- und Chartergesellschaften am Chartermarkt verschoben sich dementsprechend wie bereits 1972 und 1973 geringfügig zugunsten der Charterunternehmen, die 1974 fast zwei Drittel aller Transporte im internationalen Bedarfsluftverkehr abwickelten.

Nordatlantik-Passagierverkehr rückläufig

Auf der am Verkehrsaufkommen gemessen bedeutendsten interkontinentalen Flugstrecke über den Nordatlantik beförderten die IATA-Gesellschaften in ihren Liniendiensten 1974 rund 9,3 Mill. Passagiere, d. h. etwa 7 vH weniger als 1973. Dieser Rückgang betraf ausschließlich die Economy-Klasse. Flugplaneinschränkungen verminderten das Sitzplatzangebot in dieser Klasse um ebenfalls 7 vH, so daß der Sitzladefaktor fast unverändert bei 60 vH blieb¹. In den ersten fünf Monaten des Jahres 1975 nahm (bezogen auf beide Klassen) sowohl die Zahl der beförderten Passagiere als auch das Sitzplatzangebot jeweils um rund 5 vH ab². Der Ladefaktor fiel geringfügig schlechter aus als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Im nordatlantischen Charterverkehr der IATA-Gesellschaften nahm das Beförderungsvolumen 1974 gegenüber 1973 sogar um mehr als 30 vH und in den ersten fünf Monaten 1975 erneut um knapp 20 vH ab. Die nicht zur IATA gehörenden Bedarfsfluggesellschaften beförderten 1974 mit 2,4 Mill. Personen etwa 6,5 vH weniger Fluggäste als 1973; ihr Anteil am gesamten Charterverkehr über den Nordatlantik erhöhte sich von 61 vH (1973) auf knapp 68 vH im Jahre 1974. Die Zahl möglicher Teilnehmer an Charterflügen war dagegen 1974 im Vergleich zu den Vorjahren wesentlich größer, da seit der Zulassung der ABC-Flüge durch die beteiligten Luftfahrtbehörden im Jahre 1973 auch Einzelpersonen, die nicht Mitglieder einer Affinitätsgruppe (z. B. eines Vereins) sind, an Charterflügen teilnehmen können³.

Zu der Abnahme des transatlantischen Passagierverkehrs dürften neben der Rezession in Westeuropa und den Vereinigten Staaten auch Heraufsetzungen der Flugpreise im Linien- und Charterverkehr beigetragen haben. Außerdem ging die Zahl der Fluggäste aus den Vereinigten Staaten auch deshalb zurück, weil sich die Kosten von Auslandsreisen für sie durch die Abwertungstendenz des US-Dollars auf den Devisenmärkten erheblich erhöhten.

Auch im Nordatlantikverkehr wurden bei der Beförderung von Luftfracht relativ günstigere Ergebnisse als im Passagiersektor erzielt. Die IATA-Linienunternehmen beförderten 1974 mit knapp 600 000 t etwa 6 vH mehr als im Vorjahr. Auch dies bedeutet allerdings eine deutliche Verlangsamung der Expansion, denn von 1970 bis 1973 hatte die jährliche Steigerung mindestens 10 vH betragen.

¹ In der Ersten Klasse bewirkte eine Angebotsreduzierung um 13 vH zusammen mit einer Steigerung der Zahl der Passagiere um 1 vH eine Erhöhung des Sitzladefaktors um knapp 6 Prozentpunkte auf rund 40 vH. (Vgl. zu diesen Angaben Tabelle S. 58* im Anhang.)

² Angaben für 1975 aus: »The Financial Times«, London, vom 28. Juli 1975.

³ Vgl. hierzu ausführlich H. Böhme und H. Sichelschmidt, Weltluftverkehr: Neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte. »Die Weltwirtschaft«, 1974, H. 1, S. 182—198, insbesondere S. 192 ff. — Ab Sommer 1975 hat das Civil Aeronautics Board (CAB) der Vereinigten Staaten sogenannte One-Stop-Inclusive-Charter im ausgehenden Verkehr dieses Landes zugelassen, die (bei Überseereisen) u. a. gleichzeitige Buchung eines Hotelarrangements, Mindestreisezeit von sieben Tagen und Vorausbuchungsfrist von dreißig Tagen voraussetzen. Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 28. August 1975, Beilage »touristik informations«, S. 9.

Auffällig ist die unterschiedliche Entwicklung der Güterbeförderung in den beiden transatlantischen Richtungen: Der ostwärts gerichtete Verkehr stieg 1974 um 15 vH, während das Transportvolumen in der Gegenrichtung um knapp 4 vH zurückging. Dieser bereits seit 1972 sichtbare Trend kann auf vermehrte Exportanstrengungen (und möglicherweise geringere Importe) der Vereinigten Staaten zurückgeführt werden¹, die durch die Änderungen der Währungsrelationen seit 1971 verstärkt wurden. Das Verhältnis von Ostwärts- zu Westwärts-Transporten kehrte sich dabei von 42 : 58 (1971) auf 57 : 43 im Jahre 1974 um.

Nur geringfügige Verschlechterung der Betriebsergebnisse

Die Ertragslage der Luftverkehrsgesellschaften, die sich 1972 und besonders 1973 verbessert hatte, entwickelte sich 1974 im ganzen wieder etwas ungünstiger. Nach vorläufigen Schätzungen der ICAO verminderte sich der Betriebsgewinn aller Liniengesellschaften der ICAO-Mitgliedstaaten (ohne Volksrepublik China und ohne Sowjetunion) von gut 1,15 Mrd. US-\$ (1973) auf rund 1 Mrd. US-\$ im Jahre 1974².

Dies ist insbesondere eine Folge der im Vergleich zu früheren Jahren außergewöhnlich starken Kostensteigerung. Die Durchschnittskosten je angebotenen Tonnenkilometer erhöhten sich 1974 um 17 vH (vgl. Tabelle 2). Ursache waren — neben dem Anstieg der Flughafengebühren und Aufwendungen für den Umweltschutz — vor allem die zunehmenden Treibstoffkosten³, deren Anteil an den Betriebsausgaben sich zwischen Anfang 1973 und Mitte 1974 mehr als verdoppelt hatte (von rund 12 vH auf 25 bis 28 vH)⁴.

Tabelle 2 — Kennziffern zur Ertragslage der Fluggesellschaften^a
1969—1974 (vH)

	1969	1970	1971	1972	1973	1974 ^b
Nutzladefaktor ^c	47,6	47,5	46,0	48,7	49,7	51,9
Änderung der Durchschnittskosten ^d je angebotenen tkm . .	— 1,4	+ 5,8	+ 1,7	+ 6,3	+ 7,4	+ 17
Änderung der Durchschnittskosten ^d je verkauften tkm . . .	+ 0,7	+ 7,0	+ 6,2	+ 1,0	+ 5,6	+ 12,5
Änderung der Durchschnittseinnahmen ^d je verkauften tkm . .	+ 0,8	+ 3,8	+ 6,1	+ 1,6	+ 6,5	+ 11
Betriebsergebnis (Mill. US-\$) . . .	+ 891	+ 443	+ 609	+ 806	+ 1159	+ 1000

^aLinien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften; ohne Sowjetunion und Volksrepublik China. —
^bVorläufige Zahlen. — ^c Nur Linienverkehr. — ^d Jeweils gegenüber dem Vorjahr.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg.

¹ Vgl. »ITA-Bulletin«, Paris, 1975, No 27, S. 649. — Die Steigerungsrate des Verkehrs in Ostrichtung betrug (jeweils gegenüber dem Vorjahr) 1972: 19 vH und 1973: 30 vH, während der Verkehr in der Gegenrichtung 1972 noch um 7 vH zugenommen, dagegen 1973 um 5 vH abgenommen hatte. Demgegenüber war 1971 der Verkehr nach Nordamerika noch um 21 vH höher gewesen als 1970, der Verkehr von dort hatte um 2 vH abgenommen.

² Vgl. Tabelle S. 59* im Anhang. — Diese Zahlen (besonders für 1974) können allerdings nach Angaben der ICAO erhebliche Schätzfehler enthalten. Sie verdecken außerdem die großen Unterschiede zwischen den Ergebnissen der einzelnen Gesellschaften. So schloß nach ICAO-Angaben 1973 etwa jede vierte Gesellschaft mit einem Verlust ab, jeweils ein weiteres Viertel hatte Betriebsgewinne von 0 bis 4, 4 bis 8 bzw. über 8 vH des Umsatzes zu verzeichnen. Vgl. ICAO, a. o. S. 18.

³ Ein von der IATA berechneter Index der Treibstoffpreise (Januar 1973 = 100) stand Ende 1974 auf 324. Vgl. »ITA-Bulletin«, Paris, 1975, No 19, S. 441.

⁴ Vgl. »The Times«, London, vom 28. Mai 1975.

Die Durchschnittskosten je verkauften Tonnenkilometer stiegen allerdings weniger stark, da sich der Nutzladefaktor im Linienverkehr von 49,7 vH auf 51,9 vH verbesserte. Die Zunahme dieser Kosten um 12,5 vH konnte durch eine Vermehrung der Durchschnittseinnahmen je verkauften Tonnenkilometer um 11 vH weitgehend kompensiert werden.

Ohne die bessere Kapazitätsauslastung hätten sich daher die Betriebsergebnisse der Fluggesellschaften wesentlich stärker verschlechtert. Dies zeigte sich schon in den vergangenen Jahren; auch die im Vergleich zu 1970/71 verbesserten Ergebnisse der Jahre 1972 und 1973 waren vornehmlich darauf zurückzuführen, daß sich der Nutzladefaktor erhöhte.

Ungewöhnlich starke Heraufsetzung der Flugpreise

In der Zuwachsrate der Durchschnittseinnahmen spiegeln sich die kräftigen und schnell aufeinanderfolgenden Anhebungen der Tarife für Passagiere und Luftfracht wider. Bei einzelnen Tarifpositionen ergaben sich Verteuerungen um bis zu 30 vH in einem Zeitraum von nur einem Jahr oder um mehr als 50 vH zwischen 1973 und 1975¹. Andererseits wurde weiterhin versucht, durch Einführung neuer, besonders niedriger Tarife zusätzliche Nachfrage zu schaffen, um die Kapazitäten besser auszulasten oder um zumindest zu verhindern, daß die Auslastung infolge der fortlaufenden Erhöhungen der Normaltarife unter den bisherigen Stand fiel.

Nachdem bereits seit Januar bzw. März 1974 in allen Verkehrsgebieten Treibstoffkosten-Zuschläge erhoben worden waren, wurden die Nachfrager im weiteren Verlauf des Jahres mit einem dritten Zuschlag zu den Normaltarifen belastet, dessen Höhe nach Routen differenziert ist und sich zwischen 3 und 5 vH bewegt². So erhöhte man im August 1974 die Nordatlantik-Flugpreise um 5 vH und die Tarife über den Mittelatlantik von und nach Mexiko um 4 vH³.

Die im Sommer 1974 beschlossenen neuen Nordatlantik-Tarife für die Zeit ab 1. November 1974, die auch den seit langem geplanten »advanced purchase excursion«-Tarif (APEX) vorsahen⁴, konnten nicht in Kraft treten. Die dabei vorausgesetzte Einigung zwischen Linien- und Chartergesellschaften auf Mindestcharterpreise, die nicht mehr als etwa 20 vH unter den APEX-Tarifen als den niedrigsten Linientarifen liegen sollten, kam nicht zustande⁵. Eine Übergangsregelung sah u. a. eine Heraufsetzung der Linienflugpreise um durchschnittlich 10 vH und einen Verzicht auf den APEX-Tarif vor. Sie war zunächst auf drei Monate befristet, wurde aber im Januar 1975 bis zum 31. März 1975 verlängert⁶.

Die seit dem 1. April 1975 auf dem Nordatlantik geltende neue IATA-Tarifvereinbarung enthält nunmehr auch den APEX-Tarif⁷. Dieser liegt z. B. in der Relation London—New York rund 20 vH unter dem (weiter geltenden) 22- bis 45-Tage-Tarif. Er ist anwendbar

¹ Vgl. für Beispiele aus dem Nordatlantikverkehr ICAO, a. a. O., S. 21.

² Vgl. ICAO, a. a. O., S. 20.

³ Vgl. »ITA-Bulletin«, Paris, 1974, No 32, S. 764.

⁴ Vgl. »The Financial Times«, London, vom 11. Juli 1974. — »Neue Zürcher Zeitung«, Fernausgabe, Zürich, vom 1. September 1974.

⁵ Vgl. »Die Welt«, Hamburg, vom 28. Oktober und vom 13. November 1974.

⁶ Vgl. »Frankfurter Allgemeine Zeitung«, Frankfurt, vom 28. Oktober 1974. — »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 10. Januar 1975.

⁷ Da der APEX-Tarif zusätzlich zu allen anderen Tarifen eingeführt wurde, brachte er keine Vereinfachung der Tarifstruktur. Die übrigen Tarife wurden gegenüber dem seit dem 1. November 1974 geltenden Niveau nicht weiter erhöht. Dabei ist zu beachten, daß in allen Fällen saisonaler Teilung von Tarifen ein sinnvoller Vergleich nur zwischen Preisen der gleichen Saisonkategorie (Winter-/Zwischen-/Sommersaison) möglich ist.

bei einem Aufenthalt von 22 bis 45 Tagen und Buchung und Zahlung des Hin- und Rückfluges 60 Tage vor Reiseantritt. Spätere Annullierung oder Änderung der Buchung führt zum Verlust eines erheblichen Teils des eingezahlten Betrages. Für APEX-Passagiere werden gemäß IATA-Vereinbarung nur etwa 20 vH der Kapazität zur Verfügung gestellt. Ferner wurde der Jugendtarif wieder eingeführt, wenn auch auf bedeutend höherem Niveau als früher¹. Für 1976 ist ein Niedrigtarif in Höhe der Charterraten — also unter den APEX-Preisen — als Bestandteil von Pauschalarrangements nach dem Vorbild europäischer IT-Reisen in Aussicht genommen².

Auf mehreren anderen internationalen Routen wurden die Flugpreise nach teilweise längeren Verhandlungen am 1. April 1975 um durchschnittlich 3 bis 10 vH heraufgesetzt. Innerhalb der östlichen Hemisphäre (mit Ausnahme der Relationen Europa/Mittelost/Afrika—Japan/Korea sowie jeweils innerhalb von Europa, Fernost und Australien) besteht seit längerer Zeit eine »open rate situation«, die bisher noch nicht durch eine neue gemeinsame IATA-Tarifvereinbarung beendet wurde³.

Die voraussichtliche Entwicklung der Kosten wird nach Angaben der IATA im Jahre 1976 weitere Preiserhöhungen um rund 12 vH erfordern, von denen allerdings noch nicht sicher ist, ob sie mit Rücksicht auf die Nachfrage durchgesetzt werden können⁴. Zunächst wurde erneut ein Treibstoffzuschlag von etwa 3 vH ab 1. Dezember 1975 angekündigt.

Ratenerhöhung auch im Luftfrachtverkehr

Kostensteigerungen und Preiserhöhungen betrafen auch den Luftfrachtsektor. Im Juni 1974 wurden die Raten um in der Regel etwa 3 bis 5 vH heraufgesetzt. Ein Zuschlag von rund 5 vH zum Ausgleich der seit Ende 1973 stark angestiegenen Treibstoffpreise trat in den meisten Relationen zum 1. Oktober 1974 zusammen mit einer weiteren Ratenerhöhung um 3 bis 8 vH für die Bereiche Europa, Asien, Afrika in Kraft. Lediglich für den Nordatlantik war dieser vierte Treibstoffzuschlag des Jahres 1974 vom Civil Aeronautics Board (CAB) der Vereinigten Staaten abgelehnt worden⁵. Am 20. März 1975 wurden aber auch dort die Frachtsätze um durchschnittlich etwa 9,5 vH angehoben⁶.

Die im Mai 1975 in Nizza abgehaltene IATA-Frachtkonferenz beschloß für die am 1. Oktober 1975 beginnende neue zweijährige Tarifperiode weitere Ratenerhöhungen, die bei großen regionalen Unterschieden bis zu 15 vH, im Durchschnitt etwa 5 bis 8 vH ausmach-

¹ Das Fehlen dieses Ende 1973 auf Anweisung des CAB gestrichenen Tarifes hatte sich insbesondere für die US-amerikanischen Fluggesellschaften als ungünstig erwiesen, weil Studenten und Jugendliche zunehmend über Kanada flogen. — Vgl. zu diesen Ausführungen vor allem »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 29. Januar 1975. — ICAO, a. a. O., S. 20 ff.

² Vgl. »The Financial Times«, London, vom 15. Oktober 1975. — Solche Pauschalarrangements im Nordatlantikverkehr wurden 1975 durch das CAB für zulässig erklärt.

³ Nach Auskunft der Deutschen Lufthansa AG, Köln. — Für einen Überblick über die Tarifänderungen in den einzelnen Regionen bis etwa Anfang 1975 vgl. ICAO, a. a. O., S. 18 ff.

⁴ Vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 2. Oktober 1975. — »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 30. September 1975.

⁵ Vgl. für ausführliche Einzelangaben »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 35 (1974), Nr. 27, S. 3080, Nr. 35, S. 3982, Nr. 52, S. 6098 f.

⁶ Alle Normalraten wurden um 0,10 US-\$ je kg, alle Spezial- und Sonderraten um 0,15 US-\$ je kg erhöht. Vgl. »The Financial Times«, London, vom 8. Januar 1975. — »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 22. März 1975, S. 10. — Ab 1. Juni 1975 bestand auf dem Nordatlantik für einige Monate eine offene Tarifsituation, weil Pan American zur Bekämpfung der Nicht-IATA-Konkurrenz eine 10-t-FAK-Rate in der Relation New York-Paris gegen den Protest anderer IATA-Mitglieder eingeführt hatte. Vgl. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 36 (1975), Nr. 22, S. 2482, und Nr. 36, S. 4054.

ten¹. Die vielfach geforderte Vereinfachung der Ratenstruktur durch Herabsetzung der Zahl von Spezialraten kam nicht zustande². Für den 1. Dezember 1975 ist ein weiterer Treibstoffzuschlag von 3 vH auf alle internationalen Frachtraten beabsichtigt³.

Das im Hinblick auf den Wettbewerb des Charterverkehrs umstrittene Verbot von »part charters« und »split charters« für IATA-Mitglieder wurde bislang nicht aufgehoben; mit weiterem Vordringen der Nicht-IATA-Chartergesellschaften muß daher gerechnet werden, wenn die Luftfahrtbehörden ihnen gegenüber eine liberale Haltung einnehmen. Innerhalb der IATA soll jedoch eine Lockerung dieser Bestimmung für den Fall erwogen werden, daß in einem Land »split charters« behördlich erlaubt sind⁴.

Weiterhin Tarifprobleme durch Wechselkursänderungen

Die durch Änderungen der Währungsrelationen verursachten Probleme für die Fluggesellschaften insbesondere der Länder, deren Währung gegenüber den Tarifwährungen der IATA — US-Dollar und Pfund Sterling — vorwiegend eine Aufwertungstendenz zeigte, konnten auch 1974/75 nicht befriedigend gelöst werden. Zur Umrechnung der Flugpreise aus den Tarifwährungen in die nationalen Währungen der einzelnen Staaten wurden von der IATA feste Relationen verwendet, die teilweise stark von den Marktwechselkursen abwichen. Fluggäste aus Ländern mit »harten« Währungen konnten diese Differenzen ausnutzen, indem sie Flugscheine für Langstrecken vorzugsweise in Ländern kauften, deren Währung für diese Passagiere am Markt billiger zu erhalten war als es dem von der IATA angewendeten Umrechnungskurs entsprochen hätte. Die daraufhin eingeführten Zu- und Abschläge auf die in nationalen Währungen ausgedrückten Flugpreise richteten sich zwar nach den Änderungen der Marktwechselkurse, konnten die Unterschiede zwischen diesen und den von der IATA gebrauchten Kursen aber nicht voll ausgleichen.

Insbesondere Swissair, aber auch die Deutsche Lufthansa wurden deshalb von einer zunehmenden Verlagerung des Kaufs von Langstrecken-Flugscheinen in Länder betroffen, deren Währung (z. B. Pfund Sterling oder Lira) am Devisenmarkt gegenüber dem Schweizer Franken bzw. der Deutschen Mark verhältnismäßig niedrig bewertet wurde. Um ihre ab Zürich fliegenden Kunden nicht an ausländische Fluggesellschaften zu verlieren, vermittelte die Swissair ihnen auf Wunsch Flugscheine, die ab Mailand oder London über Zürich lauteten und in Lira oder Pfund Sterling berechnet wurden⁵. Die Deutsche Lufthansa erhöhte ab 15. August 1975 die zum Ausgleich der Aufwertung der Deutschen Mark eingeführten Währungsabschläge für in der Bundesrepublik beginnende Reisen nach

¹ Vgl. »The Financial Times«, London, vom 10. Juni 1975.

² Vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 11. Juni 1975. — Die Raten konnten wegen verspätet eintreffender Regierungsgenehmigungen vielfach nicht termingerecht in Kraft treten. — Eine Zusammenstellung der Tarifänderungen findet sich in: »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 28. Juni 1975, S. 7.

³ Vgl. »Die Welt«, Hamburg, vom 2. Oktober 1975.

⁴ Vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 8. September 1975. — Die britische Civil Aviation Authority (CAA) strebt eine Aufhebung der das Split- und Teilchartergeschäft belastenden Restriktionen (wie Mindestgewichte und Begrenzung auf maximal vier Zulader) an, um britischen Gesellschaften im Wettbewerb gegen ausländische Charterer zu helfen. Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 13. März 1975, S. 8.

⁵ So kostete im Juli 1975 ein Flug Zürich—Tokio—Zürich 6304 sfr., dagegen ein Flug London—Zürich—Tokio—Zürich—London 862,2 £, was nach dem Marktwechselkurs nur 5001 sfr. entsprach. Vgl. »Wirtschaftswoche — Der Volkswirt«, Frankfurt, vom 18. Juli 1975. — »Frankfurter Allgemeine Zeitung«, Frankfurt, vom 15. Juli 1975.

Nordamerika von 10 auf 15 vH, auf den anderen Langstrecken von 15 auf 21 bis 23 vH¹. Auch im Luftfrachtverkehr wurden die Ratenerhöhungen für die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz teilweise durch erhöhte Währungsabschläge kompensiert.

Um das System der Zu- und Abschläge überflüssig zu machen und der »Flugschein-arbitrage« (Kauf von Langstrecken-Flugscheinen in Ländern mit niedrig bewerteter Währung) die Grundlage zu entziehen, beschloß die IATA Anfang Mai 1975, die Berechnung internationaler Passagiertarife und Frachtraten ab 1. April 1977 auf die Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds als Basis umzustellen². Die wechselkursbedingten Änderungen der Flugpreise in den jeweiligen nationalen Währungen sollen damit künftig automatisch erfolgen. Die bisher stets erforderliche Genehmigung durch Regierungsbehörden führte häufig zu Verzögerungen und Einnahmeverlusten der Fluggesellschaften.

Erstmals Kapazitätsabsprachen im Nordatlantik-Linienverkehr

Die Fluggesellschaften, die im Nordatlantikverkehr tätig sind, bemühten sich seit 1974 verstärkt darum, das in den vergangenen Jahren im Vordergrund stehende Problem der verhältnismäßig schlechten Ausnutzung der angebotenen Kapazitäten befriedigend zu lösen. Für die zeitweilig sehr ungünstige Entwicklung des Auslastungsgrades in diesem Linienverkehrsgebiet waren einmal die von nahezu allen Gesellschaften über die Nachfragezunahme hinaus ausgeweiteten Kapazitäten, zum anderen der verschärfte Wettbewerb mit den Charterunternehmen seit Einführung der ABC-Flüge ausschlaggebend³.

In ihrer Preispolitik versuchten die Liniengesellschaften weiterhin, den Abstand der Linientarife zu den Charterpreisen mit Hilfe einer Preisdifferenzierung zugunsten des Touristenverkehrs zu begrenzen. Dies zeigte sich u. a. an der Einführung des APEX-Tarifs. Seit Mitte 1974 bemühten sie sich außerdem um Vereinbarungen mit den Charterunternehmen über Mindestpreise im Bedarfsluftverkehr. Sie sollten nach den Vorstellungen der IATA-Gesellschaften eine Erhöhung der Charterpreise um etwa 30 bis 35 vH bringen. Da eine freiwillige Übereinkunft nicht zustande kam, setzte das Civil Aeronautics Board der Vereinigten Staaten für 1975 Mindest-Charterpreise fest, die aber um 15 vH niedriger lagen, als von den Liniengesellschaften gewünscht war. Auch diese Verfügung wurde im Februar 1975 zurückgezogen⁴.

Die Absicht, durch administrative Festlegung oder freiwillige Vereinbarung von Mindest-Charterpreisen die wirtschaftliche Lage des Linienverkehrs über den Nordatlantik nachhaltig zu verbessern, ist aber ohnehin als verfehlt anzusehen. Der von den Chartergesellschaften abgewinkelte Verkehr verlangt vor allem niedrige Preise; Regelmäßigkeit und kurzfristige Verfügbarkeit der Dienste sind von geringerer Bedeutung. Diese Merkmale

¹ Vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 11. August 1975.

² Vgl. »IMF Survey«, Washington, D. C., vom 12. Mai 1975. — »Mitteilungen für den Außenhandel«, Berlin, 1975, Nr. 6.

³ ABC-Flüge waren 1975 auch auf anderen Relationen als dem Nordatlantik im Gespräch, z. B. mit britischen Veranstaltern nach Ost- und Westafrika. Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 10. April 1975, Beilage »touristik information«, S. 12. — Der seit langem von den privaten britischen Laker Airways geplante »Skytrain Service« (keine Vorausbuchungen, minimaler Bordservice) London—New York zu Niedrigpreisen ist dagegen als vorläufig gescheitert anzusehen, da die (amerikanischerseits nie erteilte) Genehmigung von der britischen CAA im Zuge einer Neuordnung der Luftverkehrspolitik zurückgezogen wurde. Vgl. D. Wood, Britischer Luftverkehr in der Stagnation, »Interavia«, Genf, Jg. 30 (1975), H. 9, S. 967 ff.

⁴ Vgl. »Die Welt«, Hamburg, vom 28. Oktober 1974. — »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 18. März 1975.

des Linienverkehrs verursachen aber höhere Kosten und bedingen damit auch höhere Preise als im Charterverkehr. Beschränkungen des Charterverkehrs würden aus diesem Grund eher die Entwicklung des Tourismus durch Fortfall der preisgünstigen Reisemöglichkeiten behindern als den Linienunternehmen neue Fluggäste zuführen. Das gilt nicht allein für Mindestpreise, sondern auch für einengende Vorschriften, z. B. über den Personenkreis, der Charterflüge buchen darf.

Der Versuch, durch Einführung relativ niedriger Linientarife auf Kosten des Charterverkehrs stärker am Markt für Urlaubsreisen zu partizipieren, kann die Leistungen des Linienverkehrs zwar mengenmäßig steigern; doch wird dadurch die Ertragslage der Linien- gesellschaften nur wenig verbessert, wie bereits die Erfahrungen mit den 1971 beschlossenen Nordatlantik-Sondertarifen gezeigt haben¹. Diese Gesellschaften müssen deshalb ihr Angebot stärker als bisher an der Nachfrage nach spezifischen Leistungen des Linienverkehrs (z. B. für Geschäftsreisen) zu den bei dieser Betriebsform erforderlichen verhältnismäßig hohen Tarifen orientieren. In der Steigerung des Nutzladefaktors liegt, wie bei der Analyse der Ertragslage der Linien- gesellschaften hinreichend deutlich wurde, der Schlüssel zu besseren Betriebsergebnissen.

Eine verstärkte Ausrichtung des Angebots im Linienverkehr an der Nachfrage begann um die Jahreswende 1973/74, als die Fluggesellschaften unter dem Druck stark steigender Treibstoffpreise auf vielen Strecken, darunter auch Nordatlantik-Routen, wenig ausgenutzte Flüge aufhoben bzw. zusammenlegten oder kleinere Flugzeuge einsetzten. Solche von jeweils einzelnen Gesellschaften vorgenommenen Angebotsbeschränkungen reichten aber auf dem Nordatlantik offenbar nicht aus, um das Überangebot zu beseitigen. Verhandlungen mit dem Ziel förmlicher Vereinbarungen über die von jedem Unternehmen anzubietende Kapazität wurden längere Zeit durch die Antitrust-Politik der Vereinigten Staaten verhindert. Im Laufe des Jahres 1974 ließ jedoch der Widerstand amerikanischer Behörden gegen derartige Gespräche nach.

Die daraufhin aufgenommenen Kontakte zwischen verschiedenen Luftverkehrsunternehmen führten jedoch zunächst nicht zu konkreten Ergebnissen. Erst nach Eingreifen von Regierungsstellen einigten sich die beteiligten Fluggesellschaften über eine Reduzierung des Angebots auf der Strecke zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten im Winter 1974/75 um maximal 20 vH². Das Angebot US-amerikanischer Fluggesellschaften im interkontinentalen Verkehr wurde außerdem seit dem Frühjahr 1975 dadurch beschnitten, daß die beiden auf diesen Märkten tätigen Gesellschaften Pan American und Trans World Airlines viele ihrer bisher in Konkurrenz beflogenen Strecken unter sich aufteilten³. Seitdem werden eine Reihe transpazifischer Routen sowie die Strecke über den

¹ Vgl. H. Böhme und H. Sichelschmidt, a. a. O., S. 186. — Die mit diesen Niedrigtarifen verbundene Preisdifferenzierung kann auf Grenzen stoßen, wenn sie nur wenige neue Kunden bringt, sondern überwiegend eine Umschichtung von höher zu niedrig zahlenden Nachfragern eintritt, weil die Abgrenzung von Käufergruppen mit unterschiedlicher Nachfrageelastizität schwierig wird. Falls aber Neunachfrage gewonnen wird, sollte diese nicht — wie in der Vergangenheit geschehen — zum Anlaß erneuter Kapazitätsausweitungen genommen werden. Vielmehr sind die Sondertarife heraufzusetzen bzw. zu streichen, wenn die durch sie angeregte Nachfrage zu Kapazitätsengpässen führt, damit die vorhandene Kapazität für Fluggäste zum Normaltarif zur Verfügung steht und auf diese Weise die Deckung der vollen Kosten erreicht wird.

² Vgl. »The Financial Times«, London, vom 21. September 1974.

³ Vgl. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 36 (1975), Nr. 1, S. 33, und Nr. 6, S. 578. — Diese Maßnahme hat zusammen mit weiteren Rationalisierungen bereits eine Verbesserung des Betriebsergebnisses der Pan Am und einen Rekordgewinn im dritten Vierteljahr 1975 bewirkt, der allerdings einen (gegenüber 1974 verminderten) Verlust im ganzen Jahr 1975 voraussichtlich nicht verhindern kann. Vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 28. Oktober 1975. — »International Herald Tribune«, Paris, vom 11. September 1975.

Nordatlantik nach Frankfurt nur noch von der Pan Am befliegen, während TWA verschiedene europäische Ziele (vor allem Paris) allein bedient.

Darüber hinaus nahm die Regierung der Vereinigten Staaten im Winter 1974/75 Gespräche mit westeuropäischen Regierungen auf, um insbesondere die Luftlinien kleinerer Länder (z. B. Belgien, Niederlande, Schweiz) zu Einschränkungen ihres Angebots auf dem Nordatlantik zu veranlassen, weil sie nach amerikanischer Ansicht zu viele Reisende von und nach europäischen Drittländern beförderten¹. Dadurch seien den Luftverkehrsunternehmen der Vereinigten Staaten Passagiere verloren gegangen. Nach Meinung der westeuropäischen Fluggesellschaften sind dagegen die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Nordatlantik-Linienverkehrs vor allem durch das große Angebot von Charterflügen amerikanischer Gesellschaften entstanden².

Dieses Argument ist allerdings nicht überzeugend, da es davon ausgeht, die Passagiere der Chartergesellschaften wären bei Fehlen der preiswerten Charterangebote mit Linienunternehmen geflogen. Bei den dazu erforderlichen niedrigen Linientarifen wäre aber die Ertragslage der Liniengesellschaften wegen ihrer im Vergleich zum Charterverkehr höheren Kosten durch Übernahme dieser Transporte kaum verbessert worden.

Daneben verwiesen die europäischen Unternehmen auf eine bessere Qualität ihres Angebotes (etwa durch Einsatz von Großraumflugzeugen). Außerdem erklärten sie ihren hohen Marktanteil auf den entsprechenden Routen mit intensiveren Bemühungen um die Förderung des Verkehrs zwischen den Vereinigten Staaten und den kleineren europäischen Ländern. Trotz dieser Gegenargumente fanden sich mehrere europäische Fluggesellschaften — so z. B. Swissair, SAS und KLM — zu Einschränkungen ihrer Flugpläne bereit, allerdings nicht in dem von der Gegenseite zunächst gewünschten Ausmaß³.

Längerfristig mäßige Expansion des Weltluftverkehrs zu erwarten

Eine vorsichtige Angebotsausweitung, die den Nutzladefaktor zumindest auf der 1974 erreichten Höhe hält, wird künftig noch an Bedeutung für die Ertragslage der Fluggesellschaften gewinnen, da der Weltluftverkehr in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre voraussichtlich langsamer zunehmen wird als in den sechziger und frühen siebziger Jahren.

Aus diesem Grund werden im Linienverkehr die Erweiterung des Angebots und in beiden Betriebszweigen die Vergrößerung des Flugzeugbestandes elastischer gehandhabt werden müssen. Bei der Neubeschaffung von Flugzeugen wird die Erzielung einer betrieblichen Rentabilität künftig stärker beachtet werden müssen als in der Vergangenheit, in der die Ausweitung der Kapazitäten und die Steigerung der Geschwindigkeiten im Vordergrund standen und durch die rasche Expansion des Fluggastaufkommens gerechtfertigt zu sein schienen. Durch technische Neuerungen beim Fluggerät (z. B. Verringerung des Eigengewichtes) wird längerfristig der Treibstoffverbrauch im Flugbetrieb möglicher-

¹ Amerikanischen Angaben zufolge sollte z. B. der Passagierverkehr der KLM zu 54 vH und der der Sabena zu 42 vH Quelle bzw. Ziel in Europa außerhalb der Niederlande bzw. Belgiens haben. Vgl. »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 12. November 1974.

² Nach Angaben von europäischer Seite sollen 1973 von US-amerikanischen Gesellschaften 41 vH des gesamten Linienverkehrs und 73 vH des Charterverkehrs über den Nordatlantik abgewickelt worden sein. Auf dem Chartersektor habe ihr Anteil noch 1968 bei 59 vH gelegen; seit diesem Jahr habe sich die entsprechende Kapazität amerikanischer Gesellschaften um 255 vH erhöht. Vgl. »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, vom 14. November 1974. — »Wirtschafts-Correspondent«, Hamburg, 1975, Nr. 13, Beilage »Wico Touristik-Report«, S. 9.

³ Vgl. z. B. für Swissair: »Die Tat«, Zürich, vom 24. Februar 1975, für SAS: »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 10. April 1975, S. 7, für KLM: Ebenda, vom 11. März 1975, S. 6.

weise reduziert werden können¹. Da aber außer dem Energieaufwand auch andere Einflüsse, wie höhere Flughafengebühren, verschärfte Umweltschutzbestimmungen sowie steigende Löhne, Gehälter und Zinsen, auf die Betriebskosten der Luftverkehrsunternehmen einwirken, muß auch weiterhin mit steigenden Flugpreisen gerechnet werden.

Auf kurze Sicht deutet der in den Industrieländern erwartete Konjunkturverlauf auf eine Wiederannäherung an den langfristigen Trend und damit eine im Vergleich zu 1974/75 wieder stärkere Zunahme des Luftverkehrs hin. Ein beschleunigter Anstieg der Realeinkommen, der aus dem Konjunkturaufschwung 1976/77 resultieren kann, dürfte auch eine stärkere Zunahme der Nachfrage nach Reisen, insbesondere Urlaubsreisen, bewirken. Davon kann vor allem der Charterverkehr profitieren. Eine kurzfristig schnellere Expansion des Welthandels kann auch die Transportleistungen des Luftfrachtverkehrs beschleunigt ansteigen lassen.

¹ Durch Verbesserungen gegenwärtiger Flugzeugtypen (zu geringeren Kosten als sie bei der Entwicklung völlig neuer Flugzeuge entstehen würden) soll nach Angaben der Lockheed Aircraft Corporation der Treibstoffverbrauch in zehn Jahren um 20 vH, später um 40 vH vermindert werden. Eine Reihe von Verbesserungen der L-1011 TriStar soll bis Mitte der achtziger Jahre zu Treibstoffersparnissen von maximal 25 vH führen. In den Vereinigten Staaten werden ferner (zum Teil allerdings kostspielige) Pläne zur Vermeidung von Wartezeiten der Flugzeuge mit laufenden Motoren bei Starts und Landungen entwickelt. Vgl. »The Financial Times«, London, vom 4. September 1974, vom 28. Mai und 17. Oktober 1975.

Linienluftverkehr

	Gesamtverkehr			Davon			
				Internationaler Verkehr		Inlandsverkehr	
	1972	1973	1974 ^a	1973	1974 ^a	1973	1974 ^a
Welt (ohne VR China, einschließlich Sowjetunion) ^b							
Mill.							
Beförderte Passagiere	450	489	508	.	.	.	.
Passagier-km	559 717	618 530	646 000	236 480	247 400	382 050	398 600
Sitzladefaktor (vH)	57,1	57,6	59,1	55,4	55,8	59,0	61,3
Passagier-tkm	50 360	55 390	57 900	.	.	.	.
Ladungs-tkm	15 020	17 540	19 230	9 970	11 340	7 570	7 890
Post-tkm	2 780	2 880	2 870	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm)	68 160	75 810	80 000	32 580	34 880	43 230	45 120
Nutzladefaktor (vH)	51,7	52,4	54,4	52,6	53,7	52,3	55,0
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH							
Beförderte Passagiere	+ 9,6	+ 8,7	+ 4,0	+ 10,6	+ 4,6	+ 8,2	+ 3,8
Passagier-km	+ 13,4	+ 10,4	+ 4,4	+ 14,6	+ 4,6	+ 8,0	+ 4,3
Sitzladefaktor ^c	+ 3,1	+ 0,5	+ 1,5	+ 1,5	+ 0,4	- 0,1	+ 2,3
Passagier-tkm	+ 13,6	+ 10,0	+ 4,5	.	.	.	.
Ladungs-tkm	+ 13,6	+ 16,8	+ 9,6	+ 19,7	+ 13,7	+ 13,1	+ 4,2
Post-tkm	- 3,8	+ 3,6	- 0,3	.	- 2,6	.	.
Gesamtleistung (tkm)	+ 12,7	+ 11,2	+ 5,5	+ 15,7	+ 7,1	+ 8,0	+ 4,4
Nutzladefaktor ^c	+ 2,4	+ 0,7	+ 2,0	+ 1,5	+ 1,1	+ 0,2	+ 2,7
Welt (ohne VR China und Sowjetunion)							
Mill.							
Beförderte Passagiere	368	405	420	.	.	.	.
Passagier-km	464 431	520 112	542 000	232 050	242 000	288 062	300 000
Sitzladefaktor (vH)	54,2	55,1	56,8	55,4	55,7	54,8	57,6
Passagier-tkm	41 740	46 530	48 430	.	.	.	.
Ladungs-tkm	13 230	15 590	17 130	9 855	11 205	5 735	5 925
Post-tkm	2 420	2 480	2 440	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm)	57 390	64 600	68 000	32 030	34 220	32 570	33 780
Nutzladefaktor (vH)	48,7	49,7	51,9	52,6	53,6	47,1	50,3
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH							
Beförderte Passagiere	+ 10,5	+ 10,1	+ 3,8	+ 10,6	+ 4,5	+ 9,9	+ 3,6
Passagier-km	+ 14,3	+ 12,1	+ 4,0	+ 14,6	+ 4,3	+ 9,8	+ 4,1
Sitzladefaktor ^c	+ 3,4	+ 0,9	+ 1,7	+ 1,6	+ 0,3	+ 0,2	+ 2,8
Passagier-tkm	+ 14,0	+ 11,5	+ 4,1	.	.	.	.
Ladungs-tkm	+ 15,1	+ 17,8	+ 9,9	+ 19,6	+ 13,7	+ 14,8	+ 3,3
Post-tkm	- 5,1	+ 2,5	- 1,6	+ 4,7	- 2,9	+ 0,8	- 0,5
Gesamtleistung (tkm)	+ 13,3	+ 12,6	+ 5,3	+ 15,8	+ 6,8	+ 9,3	+ 3,7
Nutzladefaktor ^c	+ 2,7	+ 1,0	+ 2,2	+ 1,6	+ 1,0	+ 0,3	+ 3,2
^a Vorläufige Ergebnisse. - ^b Einschließlich Nicht-Linienverkehr der Aeroflot (unbedeutend). - ^c Prozentpunkte.							

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - Eigene Berechnungen.

Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften

	Nordatlantik			Südatlantik		Mittelatlantik	
	1973	1974	1975 ^a	1973	1974	1973	1974
	1 000						
Passagierverkehr							
Linienpassagiere insgesamt	10 029	9 345	2 880	552	653	703	814
davon 1. Klasse	537	543	.	44	50	43	52
Economy-Klasse	9 492	8 802	.	507	603	660	762
Sitzplatzangebot insgesamt	17 364	16 050	5 500	961	1 028	1 349	1 512
davon 1. Klasse	1 564	1 354	.	105	108	138	.
Economy-Klasse	15 801	14 696	.	856	920	1 210	.
Sitzladefaktor insgesamt (vH) ..	57,8	58,2	52,4	57,4	63,5	52,1	53,8
1. Klasse (vH)	34,4	40,1	.	42,2	46,7	31,3	.
Economy-Klasse (vH)	60,1	59,9	.	59,3	65,5	54,5	.
Charterpassagiere	1 671	1 143	281	15	27	15	.
Passagiere insgesamt	11 700	10 488	3 160	567	680	718	.
	1 000 t						
Frachtverkehr							
Passagierflüge	288	289	.	14	18	15	} 21
Frachtflüge	272	302	.	12	15	0	
Charterflüge	24	25	.	0	1	0	
Ladung insgesamt	584	616	.	26	34	16	
Postverkehr							
Beförderte Post	57	59	.	2	2	2	2
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH						
Passagierverkehr							
Linienpassagiere insgesamt	+ 5,5	- 6,8	- 5,3	+ 15,2	+ 18,4	+ 25,4	+ 15,8
davon 1. Klasse	+ 2,9	+ 1,1	.	+ 24,8	+ 13,4	+ 14,4	+ 20,8
Economy-Klasse	+ 5,7	- 7,3	.	+ 14,4	+ 18,8	+ 26,2	+ 15,4
Sitzplatzangebot insgesamt	+ 8,9	- 7,6	- 5	+ 4,4	+ 7,0	+ 21,5	+ 12,1
davon 1. Klasse	+ 2,9	- 13,4	.	+ 3,9	+ 2,6	+ 9,8	.
Economy-Klasse	+ 9,5	- 7,0	.	+ 4,5	+ 7,6	+ 23,0	.
Sitzladefaktor insgesamt ^b	- 1,8	+ 0,4	.	+ 5,3	+ 6,1	+ 1,6	+ 1,7
1. Klasse ^b	± 0,0	+ 5,7	.	+ 7,0	+ 4,5	+ 1,3	.
Economy-Klasse ^b	- 2,1	- 0,2	.	+ 5,1	+ 6,2	+ 1,4	.
Charterpassagiere	+ 25,7	- 31,6	- 20	+ 90,7	+ 77,8	+ 38,0	.
Passagiere insgesamt	+ 8,0	- 10,4	- 8,8	+ 16,4	+ 20,0	+ 25,6	.
Frachtverkehr							
Passagierflüge	+ 12,1	+ 0,2	.	} + 43,6	+ 24,1	+ 18,6	} + 36,5
Frachtflüge	+ 11,3	+ 11,1	.		+ 29,1	.	
Charterflüge	+ 44,6	+ 4,0	.		.	.	
Ladung insgesamt	+ 12,8	+ 5,4	.	+ 44,4	+ 28,4	+ 20,1	.
Postverkehr							
Beförderte Post	+ 11,9	+ 2,9	.	+ 13,3	- 6,7	+ 3,7	+ 3,2
^a Januar bis Mai; Veränderungsdaten beziehen sich auf den entsprechenden Zeitraum von 1974. -							
^b Prozentpunkte.							

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 18 (1973). - "ITA-Bulletin", Paris. - "The Financial Times", London. - Eigene Berechnungen.

Betriebsergebnisse im Linienluftverkehr^a

	1972	1973	1974 ^b	Veränderung		
				1971/72	1972/73	1973/74
	Mill. US-\$			vH		
Betriebseinnahmen						
Passagiere	18 031	21 521		+ 15,2	+ 17,6	
Luftfracht	2 277	2 859		+ 14,8	+ 25,6	
Luftpost	594	675		- 1,2	+ 13,6	
Linienverkehr insgesamt	21 172	25 055		+ 14,6	+ 18,3	
Charterverkehr ^c	994	1 171		+ 7,2	+ 17,8	
Außerordentliche Erträge	885	958		+ 19,2	+ 12,0	
Betriebseinnahmen insgesamt	23 021	27 184	31 500	+ 14,4	+ 18,1	+ 16,0
Betriebsausgaben						
Flugbetrieb	5 803	6 974		+ 10,3	+ 20,2	
Wartung und Überholung	3 068	3 510		+ 13,6	+ 14,4	
Abschreibung und Amortisierung ...	2 363	2 573		+ 14,1	+ 8,9	
Bodenkosten ^d	3 924	4 669		+ 17,4	+ 19,0	
Passagier-Service	2 248	2 680		+ 15,4	+ 19,2	
Verkauf und Absatzförderung	3 354	3 999		+ 15,7	+ 19,2	
Verwaltungs- und andere Kosten ...	1 455	1 620		+ 13,3	+ 11,3	
Betriebsausgaben insgesamt	22 215	26 025	30 500	+ 13,9	+ 17,2	+ 17,0
Betriebsergebnis						
	+ 806	+ 1 159	+ 1 000	+ 32,3	+ 43,8	
Anteil des Betriebsergebnisses an den gesamten Betriebseinnahmen (vH)	+ 3,5	+ 4,3	+ 3,2	+ 0,5 ^e	+ 0,8 ^e	
Durchschnittliche Einnahmen je verkauften tkm	36,49 ^f	38,88 ^f	43,25 ^f	+ 1,6	+ 6,5	+ 11,0
Durchschnittliche Ausgaben je verkauften tkm	35,26 ^f	37,22 ^f	41,90 ^f	+ 1,0	+ 5,6	+ 12,5
Durchschnittliche Ausgaben je angebotenen tkm	17,58 ^f	18,88 ^f	22,10 ^f	+ 6,3	+ 7,4	+ 17,0

^aFluggesellschaften der ICAO-Mitgliedsländer ohne Sowjetunion und VR China. - ^bVorläufige Ergebnisse. - ^c"Non-scheduled traffic". - ^d"Station and other ground". - ^eProzentpunkte. - ^fIn US-Cents je verkauften bzw. angebotenen Tonnenkilometer.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal.

Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr

	Beförderungsleistungen			Veränderung		
	1972	1973	1974 ^a	1971/72	1972/73	1973/74
	Mill. Passagierkilometer			vH		
Linienverkehr	206 000	236 000	247 000	+ 19,1	+ 14,6	+ 4,7
Charterverkehr	92 000	100 800	89 700	+ 11,7	+ 9,6	- 11,0
Insgesamt	298 000	336 800	336 700	+ 16,7	+ 13,0	± 0,0
Anteil des Charter- verkehrs (vH)	30,9	29,9	26,6	- 1,4 ^b	- 1,0 ^b	- 3,3 ^b
Charterverkehr						
Liniengesellschaften ...	35 800	37 600	32 600	+ 6,9	+ 5,0	- 13,3
Chartergesellschaften ..	56 200	63 200	57 100	+ 14,9	+ 12,3	- 9,7
Anteil der Charter- gesellschaften (vH)	61	63	64	+ 2 ^b	+ 2 ^b	+ 1 ^b
^a Vorläufige Ergebnisse. - ^b Prozentpunkte.						

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal.