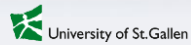


1. Schweizer Aviatik Symposium

Entwicklung und
Rahmenbedingungen der Luftfahrt

7. April 2016

Dr. Andreas Wittmer

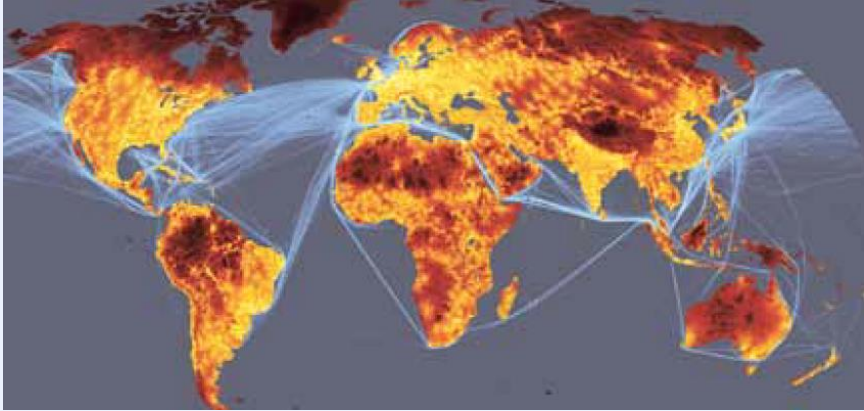


Inhalt

- Luftfahrtentwicklung
- Rahmenbedingungen



Erreichbarkeit von globalen Zentren



3

Source: <http://ec.europa.eu/dgs/jrc/>
 University of St. Gallen

 CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Einkommen treibt die Passagiernachfrage

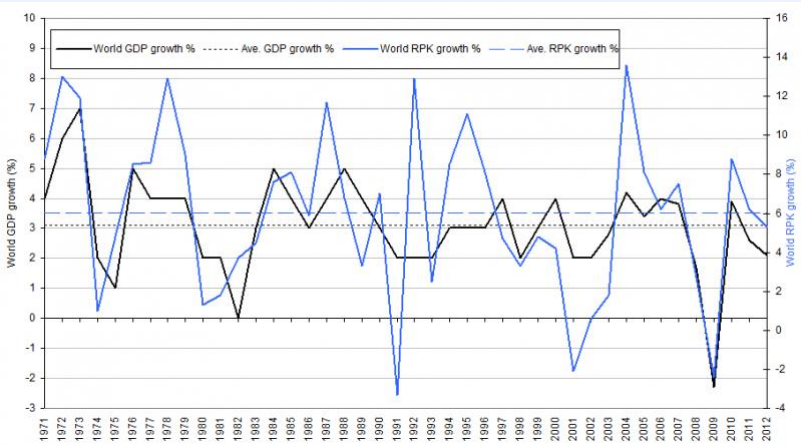
- Einkommen ist abhängig von der ökonomischen Entwicklung
- Einkommenswachstum und erwartetes Einkommenswachstum spielen eine Rolle
- Tiefe Preise für Flugtickets fördern die Nachfrage

- Nachfrage für Luftverkehrsreisen steigt
- Nachfrage für Luftverkehrsreisen ist abhängig von der Wirtschaftsentwicklung

 University of St. Gallen

 CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Der Beweis:
Globales Brutto Inland Produkt (BIP) und Luftverkehr

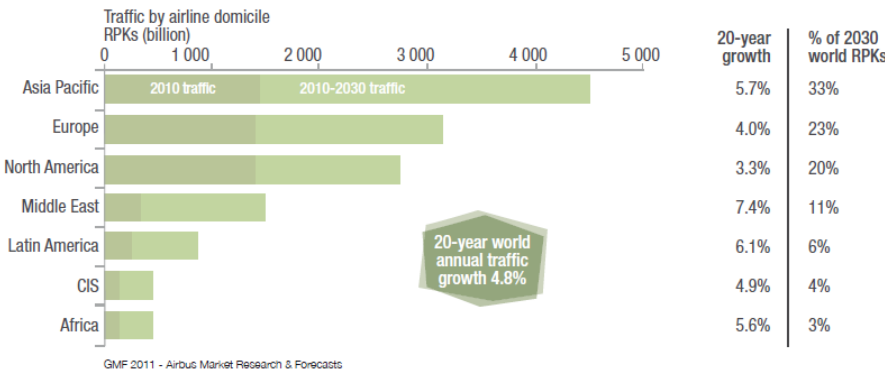


Source: IATA

University of St.Gallen

CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Luftverkehrswachstum Prognose bis 2030



Source: GMF 2011

University of St.Gallen

CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Entwicklungsländer als enorme Nachfragetreiber: Beispiel Asien

- Grosse Bevölkerungszahl
- Grosse Distanzen
- Urbanisierung und Entwicklung einer grossen Mittelklasse
- Grosses Wirtschaftswachstum
- Aufkommende Mittelklasse in Entwicklungsländern
 - Asien: 2009 – 28 %; 2020 – 54 %; 2030 – 65 %
- Sparquote ist in Asien 2 – 3 Mal so hoch wie in westlichen Ländern
- Wachstum der attraktivsten demographischen Gruppe (40 – 65 Jährige)

Sources: Asia Capital Reinsurance Group 2011
Bangalore International Airport 2011

 University of St.Gallen

 CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

...aber auch neue Marktsegmente im Freizeit und Businessbereich...

- Deregulierung als Aktivator des Marktes
- Low Cost Carriers – neu Märkte – tiefe Preise



Source: Lufthansa, Dr. Dietmar Kirchner

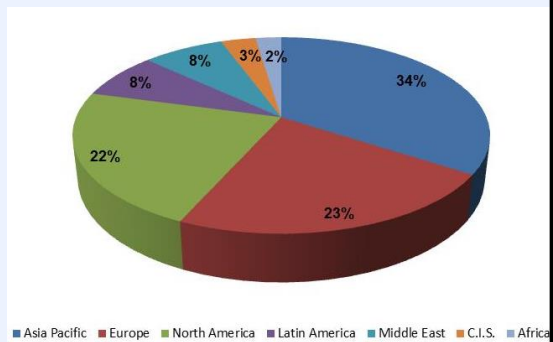
 University of St.Gallen

 CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Neue Flugzeugauslieferungen 2011 - 2030

Region	Anzahl Flugzeuge
Asia Pacific	11'450
Europe	7'550
North America	7'530
Latin America	2'570
Middle East	2'520
C.I.S.	1'080
Africa	800
Welt Total	33'500

2/3 Replacements
1/3 Neue Kapazität



Source: Boeing 2011

University of St.Gallen

CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Inhalt

- Luftfahrtentwicklung
- Rahmenbedingungen

Folie 10 www.cfac.ch

University of St.Gallen

CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Freie Mobilität

- **Freie Mobilität als Ziel demokratischer Staaten**
→ Jeder soll frei entscheiden können wann, wohin und mit welchem Verkehrsmittel er sich bewegen will
- **Flugzeug als massentaugliches Verkehrsmittel demokratisiert das Reisen**
→ Urlaubsreise wurde vom Luxusgut für Privilegierte zum breit zugänglichen Massenprodukt



Entwicklung des Wettbewerbs im Luftverkehr

- **Entwicklung zu immer grösseren Produktionseinheiten**
 - zuerst immer grössere strategische Allianzen
 - nachfolgend zunehmende Integration innerhalb der Allianzen
- **Verlagerung des Wettbewerbs auf immer höhere Ebenen**
 - früher Wettbewerb von Fluggesellschaften auf einer Strecke
 - sukzessive Konsolidierung und Verlagerung des Wettbewerbes auf Allianzzebene
 - sukzessive Konsolidierung von Allianzräumen in Europa und Wettbewerb auf globaler Ebene

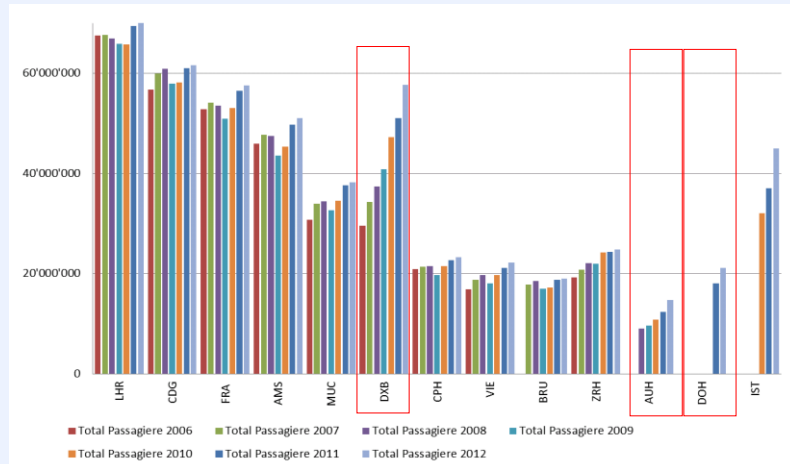
Intensivierung des Wettbewerbs durch den Markteintritt von neuen Konkurrenten

1. Zuerst oft Konkurrenzierung auf ausgewählten Strecken im Billig-Flugbereich (vgl. in den 90er Jahren Emirates);
2. Konkurrenzierung auf ausgewählten Routen im Premium-Verkehr;
3. Konkurrenzierung mit einem integrierten Verbindungssystem in einem bestimmten Produktbereich als eigentlicher Generalunternehmer (z.B. im Verkehr Europa - Asien);
4. Konkurrenzierung durch globale Angebotssysteme

Weiterentwicklung zu einem Netzwerk von Hubs

- **Die Entwicklung von eigenen kleinen Feeder-Hubs**
 - beispielsweise Etihad in Europa
- **Die Einführung von Second-Leg Interkontinentalflügen**
 - indem beispielsweise ein Flug vom Mittleren Osten nach einem europäischen Hub von diesem weiter nach Nordamerika geführt wird (z.B. Emirates über Mailand)
- **Integration von europäischen/asiatischen Airlines als Tochtergesellschaft**
 - Allianzpartner und Nutzung derer Hubs für die weitere Internalisierung von Netzeffekten

Hauptkonkurrenz für Europa kommt zurzeit aus dem Mittleren Osten



Wir möchten freie und deregulierte Märkte! Wirklich?

- **9 Freiheiten der Luft:** mehrheitlich sind die ersten 4 freigegeben. Singapore Airlines, Emirates, etc. können nicht ab Zürich nach Südamerika oder in die USA operieren.
 - **USA:** Protektionismus durch Konkursrecht (chapter 11)
 - **Europa:** Staatsairlines (TAP), too big to fail (LH), Swiss gegründet mit Staatsgeld.
 - **Deutschland:** nur 4 Flughäfen dürfen durch Emirates angeflogen werden.
 - **Österreich:** Emirates A380 kann in Wien nicht operieren, nur Boeing 777.
- Protektionismus ist weit verbreitet!
- Staatliche Unterstützung ist kein aussergewöhnliches Phänomen aus dem mittleren Osten!

Wir sprechen von unebenen Spielwiesen (unlevel playing fields)

- Klage an den Staat durch Airlines:
 - Im Mittleren Osten herrschen bessere Rahmenbedingungen als in Europa und den USA
 - Airlines aus dem Mittleren Osten halten internationale Regeln nicht ein (z.B. im Bereich des Personals)
- Fakten:
 - Wir schaffen schlechtere Bedingungen (unlevel Playingfields) durch
 - Höheren und neue Gebühren
 - Schlechtere Infrastruktur
 - Kaum Infrastrukturentwicklung
 - Sehr langsamen politischen Prozessen
 - Strategien die nicht umgesetzt werden (Single European Sky)
 - etc.

Nebst der idealen geographische Lage haben andere Länder eine Luftfahrtstrategie und fördern die Luftfahrt!

- Ideale Lage: 75 % der Weltbevölkerung innerhalb von 8 Stunden Flugzeit
- Tiefere Flughafenengebühren (turn around cost)
- Keine/ tiefere Steuern
- Keine Treibstoffabgaben
- Tiefere Personalkosten beim weniger qualifizierten Personal
- Gutes, kooperatives und integriertes Verhältnis zwischen Flughafen und Home Carrier

Unebene Spielwiesen sind selbst verschuldet!

Wenn wir über *freie* Märkte reden, sollten wir...

- unsere Rahmenbedingungen dem globalen Markt anpassen!
- aufhören unsere Märkte zu schützen!
- mehr Freiheiten der Luftfahrt frei geben!
- den Kundennutzen steigern! (nicht nur Kosten senken und dafür hohe Kreditkartengebühr bei der Flugbuchung verlangen)

Wenn wir *keine* freien Märkte wollen, sollten wir...

- die Luftfahrt als öffentlichen Verkehr sehen und evtl. schützen!

Die wichtigsten Gründe für Protektionismus (und vielleicht die Einzigen):

- Die Unabhängigkeit eines Staates von anderen Staaten im Bereich der Luftanbindung!
- Der hohe Exportanteil eines Staates und damit die Exportabhängigkeit!

Schlussfolgerungen

- **Wachstum in Asien, Südamerika, Afrika**
 - demographische Entwicklung und Wachstum Mittelstand
- **Stagnation in Europa und den USA**
 - demographische Entwicklung stabil bis negativ
- **Macht über Anbindung ist volkswirtschaftlich zentral**
 - Abhängigkeiten aus dem Mittleren Osten vermeiden
- **Rahmenbedingungen in Europa sind zu überdenken**
 - Gebühren und Regulierungen überdenken
- **Kundenbedürfnisse müssen erhoben und Dienstleistungen dementsprechend umgesetzt werden**
 - Regelmässige Datenerhebung und Umsetzung
 - Kundennutzenfokus und damit Zahlungsbereitschaft

Contact details:

Dr. Andreas Wittmer
Managing Director CFAC-HSG
T: +41 (0)71 224 25 00 | F: +41 (0)71 224 25 36
cfachsg@unisg.ch

Center for Aviation Competence (CFAC-HSG)
University of St. Gallen
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen

