

Blitz-Licht

Zentrale Analyse

Flughäfen

>>> Die Entwicklung des Zusammenhangs zwischen BIP-Wachstum und Flugpassagierentwicklung 2001-2015

Dezember 2016

BIP-Wachstum ist der wesentliche Treiber des Luftpassagierverkehrs

2001-15: BIP-Multiplikator von weltweit 1,0x

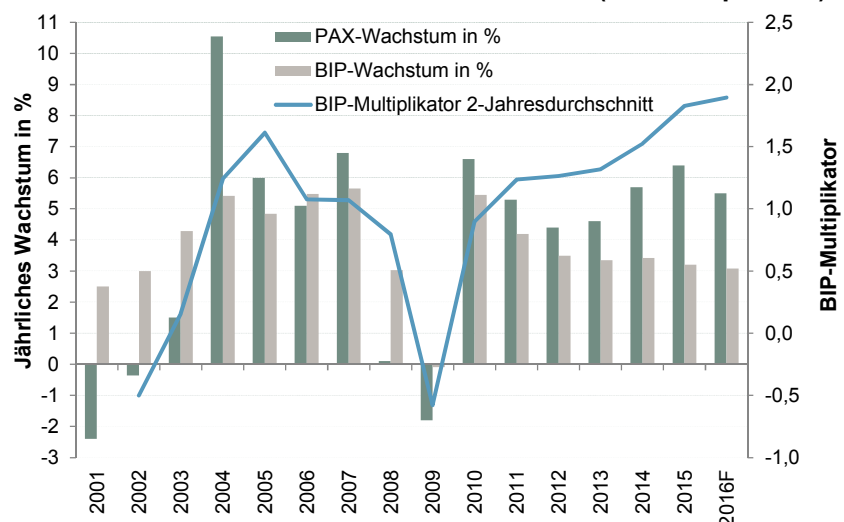
BIP-Multiplikator steigt seit 2010 stetig an - 2015: 2,0x

Als der Haupttreiber in Prognosemodellen zieht das Verhältnis von BIP-Wachstum und Flugpassagierentwicklung naturgemäß viel Aufmerksamkeit auf sich. Es ist allgemein anerkannt, dass die Anzahl der Passagiere an den Flughäfen weltweit in etwa mit der 1,5-fachen Rate des weltweiten BIP wächst. Aber wie gültig ist diese Annahme in jüngster Zeit? Verändert sich dieser Faktor im Zeitablauf? Welche Unterschiede ergeben sich auf regionaler Ebene? Wir analysierten öffentlich verfügbare Datensätze, um diese Fragen zu beantworten.

Die Daten des Airports Council International (ACI), des führenden Dachverbandes der Flughafenbetreiber, und des IWF zeigen für den Zeitraum 2001-2015 ein durchschnittliches Wachstum von 3,9% p.a. für die weltweite Anzahl der Flugpassagiere und 3,8% p.a. für das BIP. Es ergibt sich ein Faktor von 1,0x für die Korrelation zwischen dem Nachfragetreiber BIP und dem Passagieraufkommen („BIP-Multiplikator“). Nicht betrachtet wird hier das (höhere) Wachstum der Personenkilometer.

Der Wert von 1,0x erscheint niedrig. Der BIP-Multiplikator nimmt in jüngster Zeit jedoch zu. Während er im Zeitraum 2001-2010 nur bei 0,8x lag und negativ durch die Anschläge auf das World Trade Center und die Lehman-Krise beeinflusst wurde, so erreicht der BIP-Multiplikator im Zeitraum 2011-2015 einen Wert von 1,5x. Außerdem steigt der Faktor seit 2010 stetig an und erreichte 2015 einen Wert von 2,0x. Für 2016 wird ein ähnlich hoher Wert erwartet. Das weltweite Wirtschaftswachstum schwächt sich seit 2010 kontinuierlich ab, während das Passagieraufkommen (PAX) mit einer rund 5% jährlichen Steigerung auf einem hohen Niveau verbleibt. Gründe für das robuste PAX-Wachstum sind die weltweite Bevölkerungszunahme, die wachsende Vernetzung, das Wachstum der Mittelschicht in den Schwellenländern, der zunehmende internationale Tourismus und der wachsende Low-Cost-Markt.

Weltweites PAX-Wachstum vs. BIP-Wachstum (BIP-Multiplikator)



Quelle: ACI, IWF, KfW IPEX-Bank

Auf regionaler Ebene zeigen sich deutliche Unterschiede

Region	BIP-Multiplikator 2001-2015	PAX-Wachstum 2001-2015	BIP-Wachstum 2001-2015	BIP-Multiplikator 2001-2005	BIP-Multiplikator 2006-2010	BIP-Multiplikator 2011-2015
Welt	1,0	3,9%	3,8%	0,8	0,9	1,5
Afrika	0,8	4,1%	4,9%	0,9	1,2	0,3
Asien/Pazifik	0,9	7,0%	7,5%	0,8	0,9	1,2
Europa	2,3	3,7%	1,6%	1,6	2,1	3,4
Lateinamerika	1,9	5,6%	3,0%	1,4	1,6	2,9
Mittlerer Osten	1,9	8,6%	4,6%	1,2	2,0	2,9
Nordamerika	0,5	1,0%	2,2%	0,3	-0,2	1,2

Quelle: ACI, IWF, KfW IPEX-Bank

Besonders auf regionaler Ebene zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede. In Asien/Pazifik wuchs das Passagieraufkommen im Zeitraum 2001-2015 mit einem Faktor von 0,9x ungefähr in gleichem Ausmaß wie das BIP. Hohen PAX-Wachstumsraten standen hohe BIP-Wachstumsraten gegenüber. Afrika kommt mit einem BIP-Multiplikator von 0,8x auf ähnliche Werte. In den letzten Jahren wirken sich besonders die instabile politische Lage Nordafrikas und der damit einhergehende deutliche Rückgang der Touristenzahlen negativ aus.

Hohe BIP-Multiplikatoren in Europa, Lateinamerika und dem Mittleren Osten

In Europa, Lateinamerika und dem Mittleren Osten wuchs das Passagieraufkommen im Zeitraum 2001-2015 mit einem Faktor von rund 2,0x doppelt so schnell wie das BIP. Die Gründe für das starke PAX-Wachstum sind unterschiedlich. In Europa hat sich unter Führung von Ryanair und Easyjet ein schnell wachsender Billigflugsektor etabliert. Zusätzlich nimmt der internationale Tourismus besonders aus Asien stark zu. Das schwache BIP-Wachstum konnte damit überkompensiert werden. Im Mittleren Osten reflektiert das starke Luftverkehrswachstum zu einem großen Teil das Wachstum der heimischen Flag-Carrier wie Emirates, welcher die europäischen und asiatischen Märkte durch seine Drehscheibe in Dubai verbindet. In Lateinamerika sorgt eine zunehmende Mittelschicht für ein robustes PAX-Wachstum, auch wenn das BIP-Wachstum hier nicht Schritt halten kann. Der Trend zu einem steigenden BIP-Multiplikator (2011-2015: rund 3,0x) ist in allen drei Regionen sehr deutlich ausgeprägt.

Niedriger BIP-Multiplikator in dem reifen Markt Nordamerika

In dem reifen Markt Nordamerika lag der BIP-Multiplikator im Zeitraum 2001-2015 bei unterdurchschnittlichen 0,5x, er weist jedoch eine steigende Tendenz auf. Die Nachfrage scheint hier stärker gesättigt als auf dem Weltmarkt. Zusätzlich ist die amerikanische Flughafeninfrastruktur häufig veraltet. Der Ausbau der Airports ist jedoch oft erschwert durch physische, ökologische und politische Zwänge. Angebotsseitig haben die US-Carriers zudem den Kapazitätsaufbau in der Vergangenheit begrenzt. Durch die Konsolidierung sind die US-Airlines im internationalen Vergleich aktuell am profitabelsten.

Nationales PAX-Wachstum stark abhängig von einheimischer Struktur

Das nationale PAX-Wachstum ist noch stärker abhängig von der einheimischen Struktur. Im Zeitraum 2001-2015 wuchs beispielweise der Passagierverkehr in Großbritannien mit einer durchschnittlichen jährlichen Rate von 1,5x schneller als das BIP, während der Wert für Finnland 3,6x war (Deutschland: 2,2x). Dies spiegelt den Zustand des Luftverkehrsmarkts in den einzelnen Ländern wider. Während Kapazitätsrestriktionen bei den Londoner Flughäfen und Luftverkehrssteuern das britische Wachstum beschränkten, entwickelte Finnland mit dem Flughafen in Helsinki ein internationales Drehkreuz. Das finnische PAX-Wachstum wurde mehr durch die stark zunehmenden Verkehre aus Asien angetrieben als die nationale Wirtschaftslage.

Fazit

Die Attraktivität des Flughafensektors ist weiterhin hoch. Die Wachstumsraten der Passagierzahlen blieben in den letzten Jahren trotz eines sich abschwächendem Weltwirtschaftswachstums stabil auf einem hohen Niveau. In den Weltregionen zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede, die auf nationaler Ebene noch stärker ausfallen.