

Strukturbenchmark der Luftverkehrsstandorte
VAE und Katar mit der
Bundesrepublik Deutschland

Darmstadt, den 27. Februar 2007



European Center for
Aviation Development – ECAD GmbH

Volkswirtschaftliche Kennzahlen VAE, Katar und Deutschland – Daten von 2005 (Vorjahreswerte 2004)

	 VAE	 Katar	 Deutschland
Allgemeines	<ul style="list-style-type: none"> - 7 Emirate z. B. Abu Dhabi, Dubai. - Fläche: 83.600 qkm - Hauptstadt: Abu Dhabi - Einwohner 2005: 4,1 Mio., Ausländeranteil ca. 78 % 	<ul style="list-style-type: none"> - Zentralstaat mit zehn Gemeinden - Fläche: 11.437 qkm - Hauptstadt: Doha - Einwohner 2005: 850.000, Ausländeranteil ca. 60 % 	<ul style="list-style-type: none"> - 16 Bundesländer - Fläche: 360.000 qkm - Hauptstadt: Berlin - Einwohner 2005: 82,4 Mio., Ausländeranteil ca. 8%
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> - BIP: 109,4 Mrd. € (88,3) - BIP pro Kopf: 23.386 € (20.312) - Wirtschaftswachstum: 8,5 % (9,7) - Kaufkraftparität mit D: 0,85 - Auslandsvermögen: 211 Mrd. € - Inflationsrate: ca. 8,0 % (5,0) - Exporte: 91,1 Mrd. € (69,7), Importe: 52,3 Mrd. € (45,7), 	<ul style="list-style-type: none"> - BIP: 27,9 Mrd. € (24,1) - BIP pro Kopf: 34.868 € (32.504) - Wirtschaftswachstum: 15,8 % (9,3) - Kaufkraftparität mit D: 1,04 - Auslandsvermögen: ca. 300 Mrd. € - Inflationsrate: ca. 4,5 % (6,8) - Exporte: 22,5 Mrd. € (15,7), Importe: 6,2 Mrd. € (5,2), 	<ul style="list-style-type: none"> - BIP: 2.454 Mrd. € - BIP pro Kopf: 29.617 € - Wirtschaftswachstum: 0,9 % - Auslandsvermögen: 197,5 Mrd. € - Inflationsrate: 2 % - Exporte Gesamt: 1.016 Mrd. € - Importe Gesamt: 801 Mrd. € - Dt. Exporte VAE: 4,31 Mrd. € (Rang 33) - Dt. Importe VAE: 373 Mio. € (Rang 70) - Dt. Exporte Katar: 638 Mio. € (Rang 78) - Dt. Importe Katar: 23 Mio. € (Rang 132)
Investitionen	<ul style="list-style-type: none"> - Investition in Großprojekte (Gesamt: ca. 300 Mrd. €): Dubai World Central International: 6,8 Mrd. € Airport Abu Dhabi: 5,7 Mrd. € Dubai International Airport: 3,5 Mrd. € Jebel Ali Hafen: 1,3 Mrd. € - Freihandelszonen Dubai: z. B. Jebel Ali Free Zone, Dubai Airport Free Zone, Dubai Technology, Electronic, Commerce and Media Free Zone 	<ul style="list-style-type: none"> - Investition in Großprojekte (Gesamt: 84,4 Mrd. €): Gasverflüssigungsanlagen: 21 Mrd. € Ausbau Flughafen DOH: 4,6 Mrd. € Qatarium Aluminiumhütte: 2,5 Mrd. € Autobahn Katar-Bahrain: 2,5 Mrd. € - Freihandelszonen, z. B. Qatar Science & Technology Park, Logistic and Storage Zone, insgesamt 5 - 7 Freihandelszonen geplant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Investition in Großprojekte: Ausbau Flughafen FRA 3,3 Mrd.€ Ausbau Flughafen MUC 2,6 Mrd. € Flughafen BBI 2 Mrd. € Schienenanbindung BBI 636 Mio. € etc.

Quellen: bfa, The World Almanac and Book of Facts 2005, www.investinqatar.com.qa, www.freeszonesuae.com, Zawya, Destatis.

Politische und wirtschaftliche Beziehungen zwischen den VAE, Katar und Deutschland

	VAE	Katar
Politik	<ul style="list-style-type: none"> Seit 1972 diplomatische Beziehungen zu Deutschland 1997: Luftverkehrsabkommen ergänzt durch Protokoll von 2000 2004: Vereinbarung einer strategischen Partnerschaft zur Intensivierung des Handels und der politischen Beziehungen Gemeinsame Ausbildung von irakischen Sicherheitskräften Kommission zur Weiterentwicklung der politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Beziehungen Diverse Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung, sowie zur Förderung und zum Schutz der Investitionen 	<ul style="list-style-type: none"> Seit 1972 diplomatische Beziehungen zu Deutschland 1996: Luftverkehrsabkommen ergänzt durch Protokoll von 1999 1999: Investitionsförderungs- und Schutzvertrag 2002: Gründung "German Business Council Qatar" zur Intensivierung der bilateralen Wirtschaftsbeziehungen 2005: MoU zur sicherheitspolitischen Zusammenarbeit Eine Intensivierung der Beziehungen wird von Katar insbesondere unter wirtschaftlichen Aspekten angestrebt
Bilaterale Investitionen, Exporte und Beteiligungen	<p>Vielzahl von bilateralen Investitionen (ab 2004), z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Siemens: 50 % Beteiligung an einem Elektrizitätswerk und an einer Wasseraufbereitungsanlage (430 Mio. €) Rheinmetall: 32 Transportpanzer Typ „Fuchs“ (160 Mio. €) Hochtief: Industriezone in Abu Dhabi (127 Mio. €) Rhode Schwarz: Kommunikationssysteme (100 Mio. €) Thyssen-Krupp: Evtl. Transrapid (Gesamtvolumen 4,4 Mrd. €) DHL: Ausbau des Logistik Centers in JAFZA (Dubai) Dubai Holding hält durch Dubai International Capital 2 % an Daimler-Chrysler (Wert: 1 Mrd. €) Engagement eines Investors aus den VAE bei VW Direktinvestitionen Deutschland in den VAE: Bestand 2004: 240 Mio. €; Kapitalexport 2005: 257 Mio. € (+395 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Krupp Uhde: „Engineering, Procurement and Construction“-Vertrag für Qatar Fertiliser Company Expansion (Gesamtvolumen 423 Mio. €) Wintershall: Aufschlussbohrungen in einem Konsortium MAN Turbo: Schlüsselkomponenten für Gas-to-Liquids-Anlage Siemens: Lieferung von zwei Gasverflüssigungslinien Keine bemerkenswerten Direktinvestitionen sowohl von deutscher Seite in Katar als auch in umgekehrter Richtung in den letzten Jahren.

Quellen: bfai, Bundesbank, Krupp Uhde, NUMOV, Wintershall, Qatar-German-Business-Forum, Auswärtiges Amt.

Wichtigste Großprojekte VAE, Katar und Deutschland

VAE	Katar	Deutschland
In den Bereichen Touristik, Infrastruktur und Industrie sind Großprojekte geplant oder bereits in der Umsetzung. Im Hinblick auf die Diversifikationsstrategie der VAE, insbesondere Dubais, werden hauptsächlich Projekte mit infrastruktureller und touristischer Ausrichtung gefördert.	Auch die wirtschaftspolitische Strategie Katars soll mittels einer Reihe von Großprojekten umgesetzt werden. Mit dem Projekt „The Pearl“ schließt sich Katar allerdings den touristischen Ambitionen Dubais an.	In Deutschland werden Großprojekte vor allem im Bereich Infrastruktur (Bahn, Autobahn, Galileo etc.) geplant. Das gesamte Investitionsvolumen im Bereich der Flughäfen ist im Vergleich zur Summe der entsprechenden Investitionsvolumen in den VAE und Katar deutlich geringer.

Es ist schwierig konkrete Angaben über das Volumen der Großinvestitionen in den VAE und Katar zu finden. Für Deutschland liegen keine Angaben hinsichtlich einer Gesamtinvestitionssumme für Großprojekte vor. Hinsichtlich der Entwicklung in den Golfstaaten werden in Medienberichten immer wieder stark von einander abweichende Angaben zu den Investitionsvolumen für dortige Großprojekte publiziert. Dem Rechnung tragend werden im Folgenden zu einigen Projekten stets Spannweiten der Investitionshöhen angegeben.

Aktuell in Flughäfen

ca. 16 Mrd. €

ca. 4,6 Mrd. €

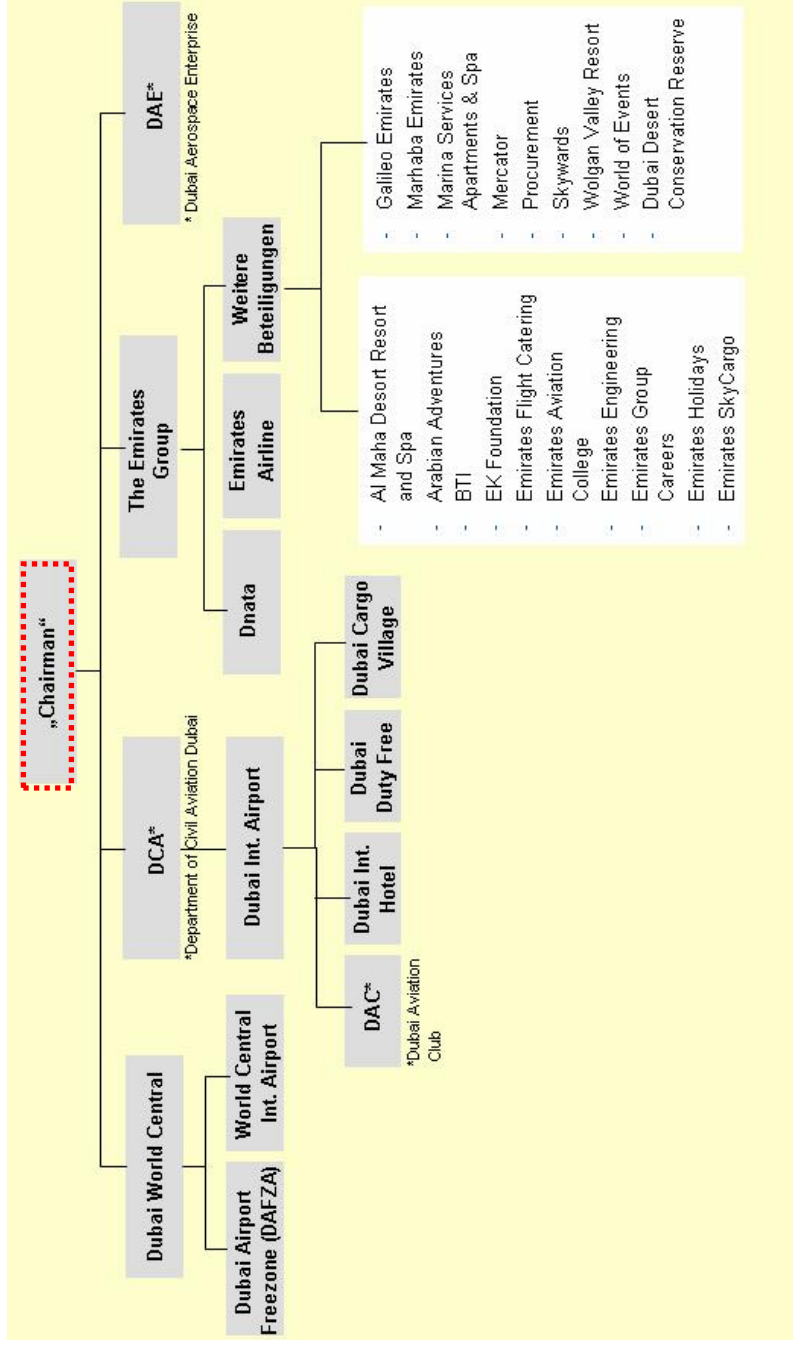
ca. 8 Mrd. €

Das Gesamtinvestitionsvolumen der Großprojekte im Luftfahrtsektor in den VAE und in Katar liegt weit über dem Deutschlands. In den VAE und in Katar werden insgesamt etwa 21 Mrd. € in den Ausbau der dortigen Flughäfen investiert, fast dreimal soviel wie für die Kapazitätserweiterungen an den drei größten Flughafenstandorten Deutschlands zusammen (FRA, MUC, BER). Das Passagieraufkommen in der Golfregion (Dubai, Doha, Abu Dhabi) beträgt derzeit ca. 40 Mio. Passagiere (2005), während in Deutschland in Berlin, Frankfurt und München zusammen ca. 98 Mio. Passagiere gezählt wurden. Das bedeutet, dass die momentanen Investitionen pro Passagier im Nahen Osten 400 € betragen, während es in Deutschland an den drei großen Flughafenstandorten 82 € pro Passagier sind.

Quellen zur A/P-Finanzierung: <http://www.airport-technology.com>, <http://www.ausbau.flughafen-frankfurt.de/>, <http://www.berlin-airport.de/>, <http://www.gulfnews.com>, <http://www.handelsblatt.com/>

Entscheidungsstrukturen in Politik und Wirtschaft VAE

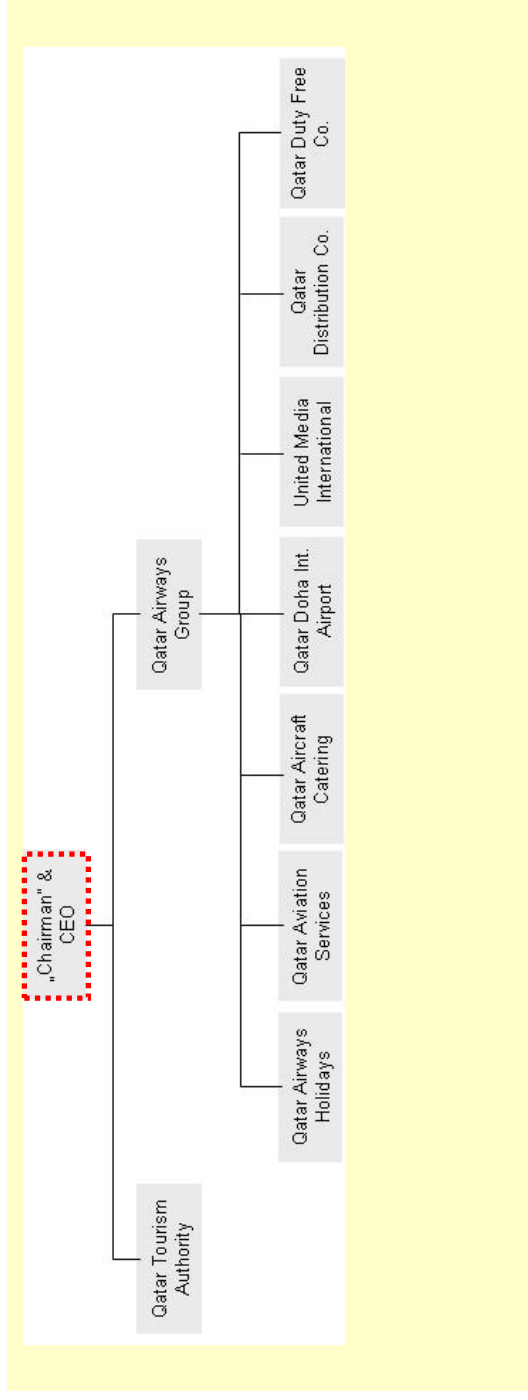
Beispiel: Scheich Ahmed bin Saeed Al Maktoum und seine Funktionen



Quellen: www.uaeinteract.com, RBB-Studie, www.emirates.com.

Entscheidungsstrukturen im Luftverkehr in Katar

Beispiel: Scheich Akbar Al Baker und seine Funktionen



Quellen: <http://www.e.gov.qa/eGovPortal/index.js>, <http://www.qatarairways.com/>, <http://www.qatarambassy.net/emir.asp>,
http://www.diwan.gov.qa/english/the_amir/default.htm, Qatar Tourism Authority.

Fiskalische Rahmenbedingungen

	VAE	Katar	Deutschland
Unternehmenssteuern	Nur große, staatliche Unternehmen aus dem Öl-, Gas-, Petro-chemie- und Finanzsektor (Filialen ausländischer Banken) führen Teile ihrer Erträge an die öffentlichen Kassen ab (bis zu 55 %). In den Freihandelszonen besteht eine garantierte Steuerbefreiung für 50 Jahre.	In Katar werden alle Geschäftsaktivitäten mit einem Steuersatz von bis zu 35 % auf den Gewinn besteuert. Neuinvestitionen werden durch eine fünfjährige Steuerbefreiung gefördert.	Für Kapitalgesellschaften in D fallen neben der Körperschafts- und Gewerbesteuer oft auch noch eine Grund- und Kapitalertragssteuer an. Der Gesamtsteuersatz beläuft sich damit auf ca. 36 - 38 %.
Einkommensteuern	In den VAE wird keine Einkommensteuer erhoben.	Privatpersonen sind von der Einkommensteuer befreit.	Personengesellschaften und Privatpersonen müssen je nach Jahreseinkommen zwischen 16 und 45 % Einkommensteuer entrichten.
Indirekte Steuern und Abgaben	5 %-ige Mietsteuer für Privatpersonen und Unternehmen. Eine staatliche Mehrwertsteuer existiert nicht, es werden aber indirekte Abgaben erhoben wie z.B. Municipality Service Charges und andere Serviceentgelte (5 - 10%) sowie eine Vergütungssteuer für Privatpersonen.	Eine Mehrwertsteuer oder anderweitige Abgaben werden in Katar nicht erhoben.	In Deutschland gibt es neben der Mehrwertsteuer (wird nicht auf internationale Flüge erhoben) von 16 % (19 %!) noch eine Vielzahl indirekter Steuern, wie z. B. die Mineralöl- oder die Tabaksteuer.

Quellen: IHK Dubai, bfai, www.investinqatar.com/qa, www.ihk.de, www.go-to-do.de, www.bundesfinanzministerium.de.

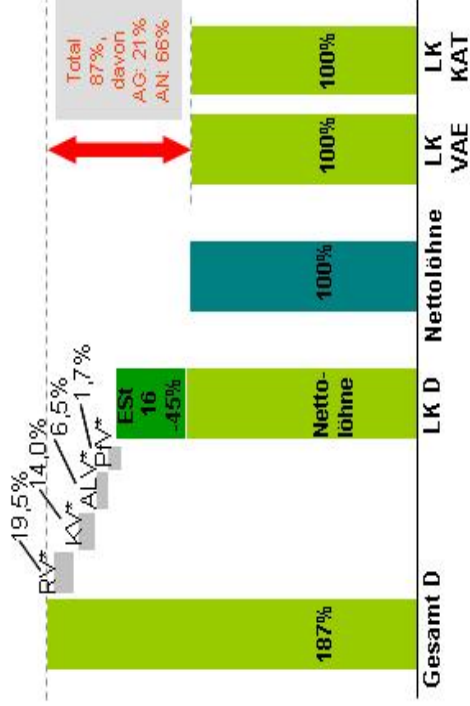
Ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen

	VAE	Katar	Deutschland
Arbeitsrecht	<p>Kündigungsschutz, Arbeitszeiten, Konfliktbeilegung zw. Arbeitgeber und Arbeitnehmer mit den deutschen Regelungen vergleichbar; Abfindungen an Arbeitnehmer vorgeschrieben; Gewerkschaften zwar möglich, aber bislang nicht existent; Streikverbot. In der Praxis wird die Umsetzung bestehender Regelungen häufig nicht kontrolliert, wodurch sie faktisch außer Kraft gesetzt werden..</p>	<p>Möglichkeit des Beitritts zu int. Arbeitsorganisationen; Tarifverhandlungen möglich, aber nicht Pflicht; Abfindungen an Arbeitnehmer; Bevorzugung der katarischen Arbeitnehmer („Katarisierung“); Gewerkschaften möglich; Streikrecht (ausgenommen u. a. Öl-Industrie, Transportbranche).</p>	<p>Hohe Regeldichte durch BGB; Betriebsverfassungsgesetz; Tarifvertragsgesetz; Mitbestimmungsgesetz; spezielle Schutzgesetze (z. B. Kündigungsschutzgesetz, Arbeitszeitgesetz); Sozialrecht; europäisches Recht; mannigfaltige Rechtsprechung.</p>
Planungsrecht	<p>Formloses Assessment der Regierung mit Experten (häufig professionelle Berater aus dem Ausland); Genehmigung durch Ministerium, gerichtliche Überprüfung möglich.</p>	<p>Formloses Assessment der Regierung mit Experten (häufig professionelle Berater aus dem Ausland); Genehmigung durch Ministerium, gerichtliche Überprüfung möglich.</p>	<p>Raumordungsverfahren und Planfeststellungsverfahren einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung; Vogelschutzrichtlinie; Seveso-II etc.; gerichtliche Überprüfung.</p>
Investitionsförderung	<p>Niedrigzollpolitik; Freezones; Offshore-Gesetzgebung; unbeschränkter Kapital- und Gewinntransfer; Koppelung der Währung an den US- Dollar; geringe Lohnkosten; längere Arbeitszeiten. In den Freezones: unbürokratische Vorgehensweisen: Unterstützung der Investoren (Arbeiterlaubnis, Visa etc.).</p>	<p>Vorgehen wie in den VAE, aber zusätzlich günstige Festpreise für Gas; Elektrizität und Mieten pro qm sowie Befreiung von der Unternehmenssteuer für 5 Jahre.</p>	<p>Zahlreiche Fördermaßnahmen: Förderung durch günstige Kredite, Zuschüsse außerdem für Investitionen in strukturschwachen Gebieten. Diese können bis zu 50 % betragen. Wichtigste Fördereinrichtung auf Bundesebene ist die staatseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau. Außerdem: steuerliche Hilfen (Finanzamt), die Messförderung (BMWi) und arbeitsmarktpolitische Hilfen</p>

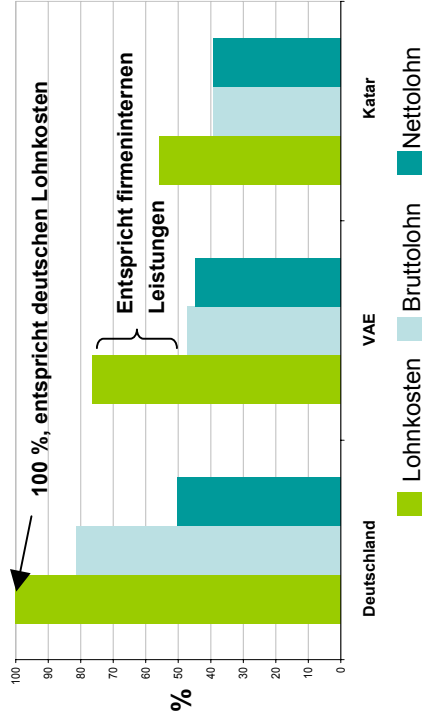
Quellen: www.uaeinteract.com, [bfai](http://bfai.com), www.investinqatar.com.qa, www.invest-in-germany.de.

Struktur der Personalkosten im Vergleich

Lohnstrukturvergleich D, VAE und Katar****



Beispiel: Gehaltsbenchmarking FlugbegleiterIn****



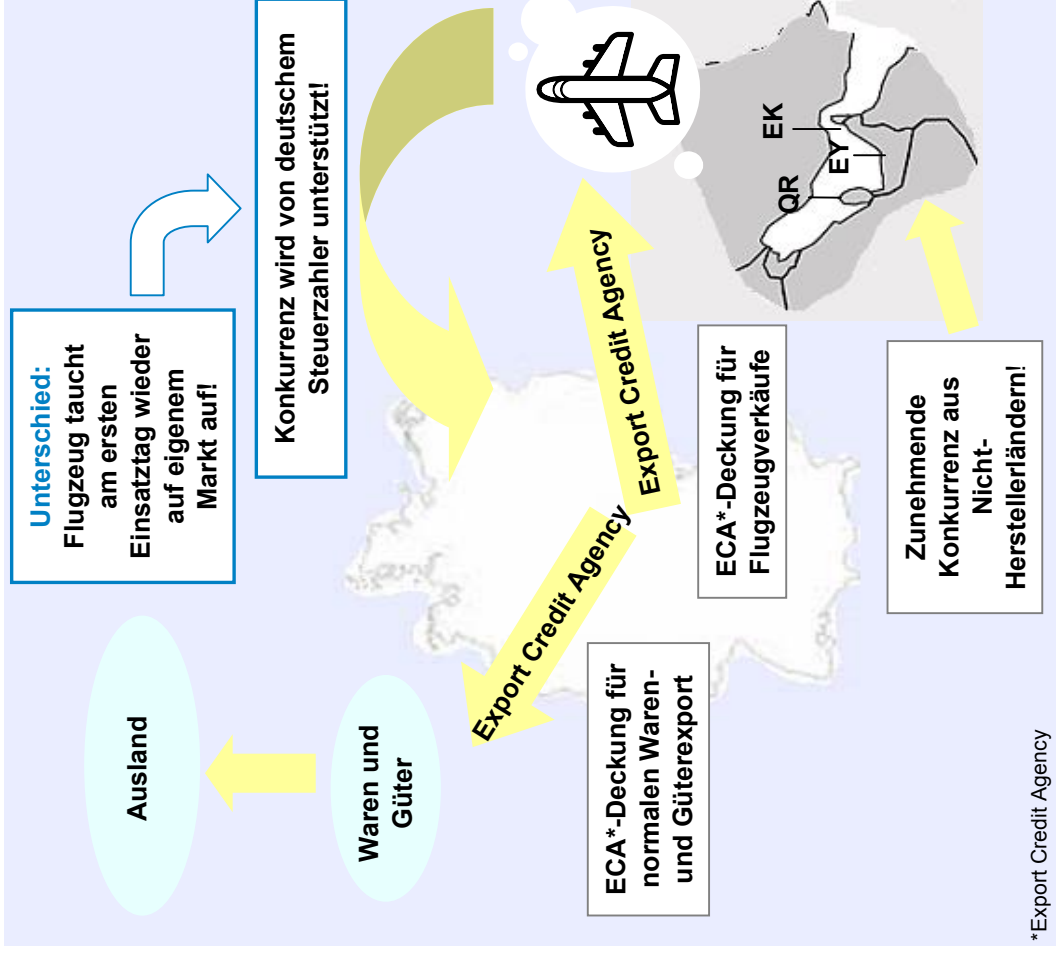
**** Durchschnittswerte in % Quelle: Lufthansa.

- In Deutschland müssen für 100 % des Nettolohnes vom Arbeitgeber 187 % eingesetzt werden. Die Einkommensteuer, welche 16 – 45 % beträgt, muss vom Arbeitnehmer zu 100 % erbracht werden. Die Kosten für Sozialversicherungsbeiträge, Krankenversicherung und Altersvorsorge werden je zur Hälfte von Arbeitnehmer und Arbeitgeber getragen. In den VAE und Katar existieren offiziell keine Abzüge. Die trotzdem im Gehaltsbenchmarking beobachtete Differenz zwischen LK und Brutto-lohn erklärt sich wahrscheinlich durch firmenintern gewährte soziale Versorgungspakete (im Gegensatz zu staatlich garantierten Sozialleistungen). Nähere Angaben über die Zusammensetzung und Höhe dieser Leistungen liegen nicht vor.
- Nicht berücksichtigt im Gehaltsbenchmarking sind weitere in den VAE und Katar firmenintern gewährten Unterstützungen wie z. B. Unterkunft und Schulgeld (Diese Kosten erscheinen wahrscheinlich auch nicht als Personalkosten).

*** Abkürzungen:

- PfV= Pflegeversicherung
- ALV= Arbeitslosenversicherung
- KV= Krankenversicherung
- RV= Rentenversicherung
- Est= Einkommensteuer
- LK= Lohnkosten

Kapitalkostenvergleich: ECA Deckung bei Flugzeugkauf



*Export Credit Agency

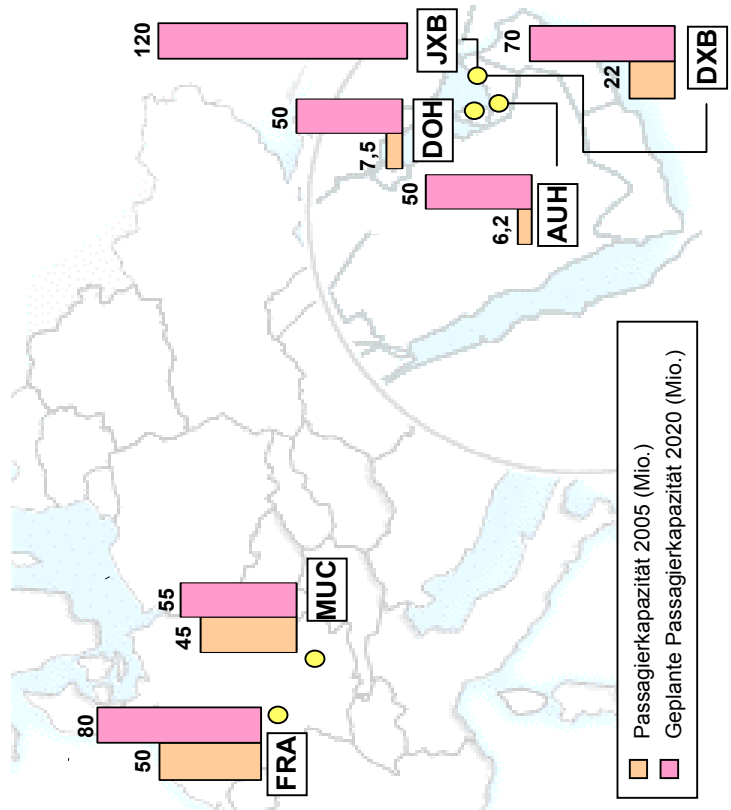
Exportkreditgarantien:

- Exportkreditversicherungen sind ein Instrument um Exporte in politisch oder wirtschaftlich weniger stabile Länder zu fördern. Im Falle Deutschlands bedeutet dies, dass die Bundesrepublik Deutschland einen Teil des Risikos über ihre „Export Credit Agency“ (Euler-Hermes, PWC) übernimmt.
 - Die aktuelle OECD-Regelung erlaubt allerdings auch die Förderung von Flugzeugverkäufen mit Hilfe von Exportkreditversicherungen
 - Wichtig hierbei ist die **Home-Country-Rule**: nur Länder die nicht zu den Herstellerländern gehören, dürfen die Exportkreditversicherungen in Anspruch nehmen.
 - Es ist lediglich die ECA-Gebühr von 0,5 % p.a. zu entrichten, ansonsten liegt die Risikomarge durch ECA-Finanzierung bei 0 %, während sie sonst handelsüblich zwischen 1,5 % und 3 % liegt.
 - Europäischen Airlines aus Herstellerländern entsteht bei einer Finanzierung über sieben Jahre dadurch ein Nachteil von 500.000 USD (A330) bis 1.000.000 USD (A 380) pro Flugzeug.
 - Zudem drängen die durch die Kreditversicherung quasi-subventionierten Airlines mit günstigen Preisen auf den europäischen Markt, wodurch Fluggesellschaften ohne Zugang zu dieser Finanzierungsform einen Wettbewerbsnachteil erleiden.
- Achtung: 21 % der Mittel für die Expansion der Emirates in den letzten Jahren wurden über Exportkreditagenturen bereitgestellt (2,1 Mrd. USD!).**

Quelle: Lufthansa, eigene Berechnungen.

Vergleich der Leistungsparameter der Luftverkehrssysteme in den VAE, Katar und Deutschland: Airports

VAE	Katar	Deutschland
Dubai International Airport (DXB) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 24,8 Mio.; 2004: 21,7 Mio., +14,1 % Flugbewegungen: 2005: 217.165; 2004: 195.415, +11,1 % Ist-Kapazität: 22 Mio., Kapazität nach Ausbau: 70 Mio. (2008) Ausbau: Drittes Terminal, 2 neue Concourses, Erneuerung der existierenden Terminals 1 und 2, Cargo Mega Terminal, Neue Hangars, Royal Terminal 	Doha International Airport (DOH) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 9,4 Mio.; 2004: 7,1 Mio., +32,5 % Flugbewegungen: 2005: 92.276; 2004: 82.502, +11,8 % Ist-Kapazität: 7,5 Mio., Kapazität nach Ausbau: 	Flughafen Frankfurt/Main (FRA) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 52,2 Mio.; 2004: 51,1 Mio., +2,2 % Flugbewegungen: 2005: 490.147; 2004: 477.475, +2,7 % Ist-Kapazität: 50 Mio., Kapazität nach Ausbau: 80 Mio. Ausbau: 1 S/L-Bahn, neues Terminal 3
World Central International Airport (JXB) <ul style="list-style-type: none"> Kapazität nach Ausbau: Phase 1: 3 Mio. (2006), Alle Phasen: 120 Mio. (2020) Ausbau: Phase 1: S/L-Bahn für Fracht-, Logistik-, und Charterflüge, Alle Phasen: 6 S/L-Bahnen und Flughäfen (12 Mio. Tonnen Fracht) 	Doha International Airport (DOH) <ul style="list-style-type: none"> Phase 1: 12 Mio. (2009), Phase 2: 50 Mio. (2012) Ausbau: Neuer internationaler Flughafen (ersetzt den alten) inkl. 2 S/L-Bahnen 	Flughafen Frankfurt/Main (FRA) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 52,2 Mio.; 2004: 51,1 Mio., +2,2 % Flugbewegungen: 2005: 490.147; 2004: 477.475, +2,7 % Ist-Kapazität: 50 Mio., Kapazität nach Ausbau: 80 Mio. Ausbau: 1 S/L-Bahn, neues Terminal 3
Abu Dhabi International Airport (AUH) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 5,5 Mio., 2004: 5,2 Mio., +5,1 % Flugbewegungen: 2005: 76.633, 2004: 73.982, +3,6 % Ist-Kapazität: 6,2 Mio., Kapazität nach Ausbau: Phase 1: 20 Mio. (2010), Phase 2: 50 Mio. Ausbau: Neuer internationaler Flughafen inkl. Terminalgebäude, S/L-Bahn, Cargo und Logistics Centre, Commercial Area inkl. Free Zone 	Doha International Airport (DOH) <ul style="list-style-type: none"> Phase 1: 12 Mio. (2009), Phase 2: 50 Mio. (2012) Ausbau: Neuer internationaler Flughafen (ersetzt den alten) inkl. 2 S/L-Bahnen 	Flughafen München (MUC) <ul style="list-style-type: none"> Passagiere: 2005: 28,6 Mio.; 2004: 26,8 Mio., +6,7% Flugbewegungen: 2005: 398.838, 2004: 383.110 +4,1 % Ist-Kapazität: 45 Mio., Kapazität nach Ausbau: 55 Mio. Ausbau: 1 S/L-Bahn Satellit



In Deutschland werden für ca. 82 Mio. Einwohner die zwei Langstrecken-Hubs FRA und MUC auf eine Kapazität von insgesamt ca. 135 Mio. Passagieren erweitert. In den untersuchten Golfstaaten wird für zusammen 5 Mio. Einwohner eine Gesamt-Flughafenkapazität von ca. 290 Mio. Passagieren aufgebaut.

Quellen: ACI, Zawya.

Vergleich der Leistungsparameter der Luftverkehrssysteme in den VAE, Katar und Deutschland

*Ausgangsbasis sind die Geschäftsberichte für das Jahr 2005. Das Geschäftsjahr der EK endet offiziell im März 2006.

	VAE	Katar	Deutschland
Allgemeine Kennzahlen (2005)	Emirates (EK): AC*: 85 Mitarbeiter: 17.296 Umsatz: 5,2 Mrd. € U.-Rendite: 11,91 % Passagiere: 14,5 Mio. SKO: 62,3 Mrd. km SLF: 75,9 %	Qatar Airways (QR): AC*: 43 (IK:31, K) Mitarbeiter: 5.435 Umsatz: 1,2 Mrd. € U.-Rendite: k. A. Passagiere: 5,8 Mio. SKO: 24,8 Mrd. km SLF: 72,2 %	LH Passage: AC*: 346 (IK: 83, K, Reg.) Mitarbeiter: 37.042 Umsatz: 13,2 Mrd. € U.-Rendite: 1,02 % Passagiere: 51,3 Mio. SKO: 144,0 Mrd. km SLF: 75,0 %
	Etiihad (EY): AC*: 22 Mitarbeiter: k. A. Umsatz: k. A. U.-Rendite: k. A. Passagiere: 1,2 Mio. SKO: k. A. SLF: 68,0 %		
Bestand der Interkontinentalen (2005)	<p>85 EK</p>	<p>31 QR</p>	<p>83 LH</p>

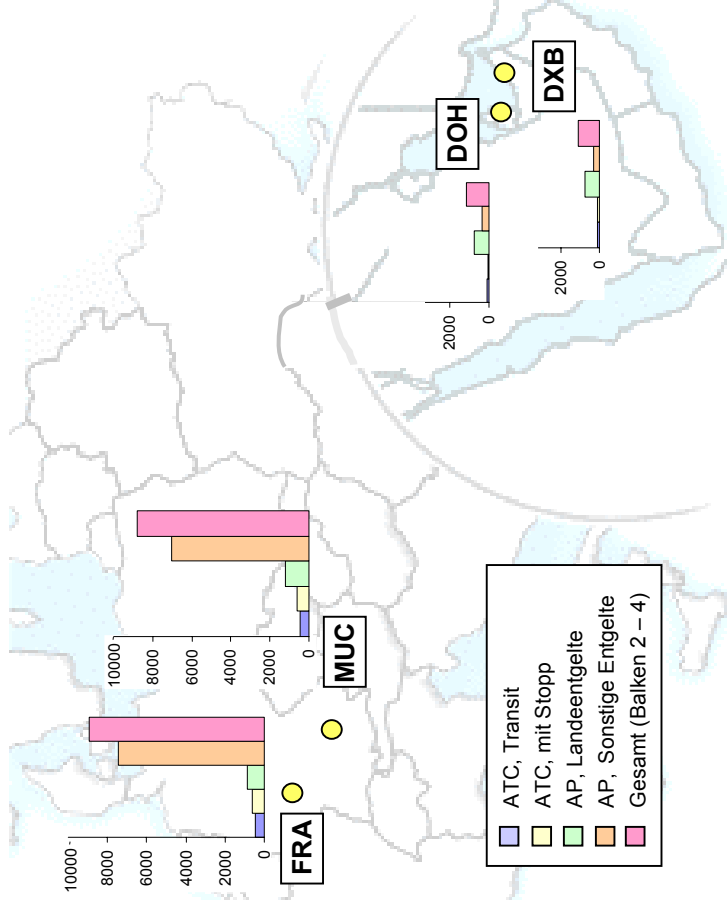
*AC = Flugzeuge; IK = Interkontinental; Reg. = Regional

Interkont-Flotte

Quellen: ATJ, Geschäftsberichte 2005, IATA, Homepages

Vergleich standortbedingter Kosten Luftverkehr: ATC- und Airportgebührensysteme*

* Die Daten für Abu Dhabi liegen zur Zeit nicht vor.



Angaben in €	A 340-300				
	ATC Transit	ATC mit Stopp	AP Landeentgelte	AP Sonstige Entgelte	Gesamt
FRA	442,10	777,00	859,06	7.472,60	9.108,66
MUC	442,10	777,00	1.186,98	7.010,14	8.974,12
DXB	108,07	46,86	737,77	355,84	1.140,47
DOH	105,57	84,45	746,43	272,61	1.103,49

Stand Gebühren 2006; zum 01.01.2007 wurden die ATC Gebühren in Deutschland aktuell erhöht.

ATC - Air Traffic Control (Flugsicherung)

- Transit-Gebühren im Nahen Osten um ca. 330 € günstiger gegenüber D (entspricht rund 75 % der Gebühren in Deutschland)**
- „Subventionierung von Landungen“: Die ATC-Gebühren mit Stopp-Over sind in DXB und DOH billiger als die Überfluggebühren (in FRA fast 13 mal so teuer wie in DXB!).

➔ Kann der ATC-Betrieb in DXB und DOH bei dieser Kostenstruktur kostendeckend sein? Flughäfen

Unterschiede bei den Airportentgelten von bis zu 7.178 € :

- die Landeentgelte sind in etwa gleich
- bei den sonstigen Entgelten sind die Unterschiede der Passagier-entgelte sehr hoch (um den Faktor 9 teurer in D). Die Luftsicherheitsgebühr, Lärmrentgelte, Abstellentgelte Sicherheitsentgelte und Entgelte für die zentrale Infrastruktur und Terminal Navaid werden in DXB und DOH nicht berechnet.

➔ Kann der Airport-Betrieb in DXB und DOH bei dieser Kostenstruktur ohne Quersubventionierung kostendeckend sein?

➔ Bei LH erhöhte Kosten durch zahlreiche Zubringerflüge über Kurzstrecke; EK, QR und EY genießen Vorteile durch niedrigere Gebühren und weniger Zubringer.

**Für ATC, Transit und ATC, mit Stopp wurde für FRA und MUC die mittlere Überflugstrecke in Deutschland verwendet (300 km)

- Angaben in €, Zahlen basierend auf: A340-300, 271t MTOW, 210 Passagiere, 80 % Umsteigeranteil, 2h Bodenzeit, Gateposition
- ATC-Gebühren in DXB und DOH sind Strecken unabhängig

Quelle: AIP Bahrain, AIP VAE, DFS, Lufthansa intern

Risikofaktoren der Entwicklung in den Golfstaaten

- Folgende Themenblöcke müssen als Risiken für die Expansionsentwicklungen in den Golfstaaten angesehen werden:
 - Terrorismus und hiermit verbunden die Stabilität der Investitionsrahmenbedingungen. Die VAE und Katar sind Bündnispartner der USA. Gleichzeitig gehören Iraner zu den wichtigsten Investoren in den VAE. Die VAE könnten daher in einen möglichen Konflikt zwischen den beiden Staaten geraten. Sicherheit ist jedoch die wichtige Basis um den Erfolg des Wirtschaftsbooms garantieren zu können.
 - Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal für die expandierenden Airlines (z. B. Piloten),
 - Verfügbarkeit von Baufirmen mit liquiden Mitteln bei weiter steigenden Bauaktivitäten,
 - Infrastrukturengpässe am Boden (z. B. Verkehrsprobleme) und in der Luft (Luftraumstruktur),
 - Starke Spezialisierung auf Tourismus/Luftverkehr bewirkt wiederum starke sektorale Anfälligkeit bei instabilen außenpolitischen Verhältnissen,
 - Steigende Lebenshaltungskosten durch die Reduzierung oder den Wegfall staatlicher Subventionen für Strom, Wasser und Energie sowie die Steigerung von Mieten und Schulgebühren,
 - Kaufkraftverluste in den Golfstaaten infolge hoher Inflationsratenzahlen (z. B. 2006 in den VAE ca. 8 % nach IWF-Schätzung),
 - Risiken im Projektmanagement bei der Vielzahl von Mega-Projekten, die häufig auch noch miteinander verknüpft sind.
 - Risiken im Bereich der Flugzeugauslieferung: Verzögerungen behindern massiv die Expansionspolitik der Emirates (siehe aktuelle Airbus-Krise).
 - Höhere Personalkosten durch internationalen Druck, die Löhne und Lebensbedingungen der Billiglohnarbeiter zu verbessern.
- Weiterhin ist die geographische Lage der Hubs der Golf-Airlines in Bezug auf wesentliche Wachstumsmärkte gegenüber den europäischen Airlines benachteiligt (Endpoint-Carrier vs. Midpoint-Carrier z. B. FRA-NRT vs. FRA-DXB-NRT). Dies führt für die Golf-Carrier zum einen zu höheren Tripkosten auf den betreffenden O&Ds und zum anderen infolge der höheren Reisezeit zu einer geringeren Attraktivität derartiger Verbindungen für Geschäftsreisende. Eine neue Studie der Boston Consulting Group* schätzt den Anteil der Passagiere am Gesamtmarkt Europa und Asien auf solchen O&Ds auf ca. 46 %.

*Quelle: The rise of the middle eastern carriers, BCG Report (September 2006)