

COVID-19 dämpft Flugzeugmarkt in China nur vorübergehend

Die Coronavirus-Epidemie überlagert derzeit den langfristigen Aufwärtstrend beim Flugverkehrsaufkommen. Die chinesischen Airlines dürften ihre Flotten weiter kräftig ausbauen.

21.03.2020

Von Roland Rohde | Hongkong

- ▶ Chinesische Airlines kämpfen mit Umsatzeinbruch
- ▶ Ausbau der Flotten genießt aktuell geringe Priorität
- ▶ Marktvolumen von rund 3 Billionen US\$
- ▶ Verschiedene Prognosen bei Regionaljets

Die VR China ist nach den Vereinigten Staaten (ohne die EU als Ganzes) der zweitgrößte Flugverkehrsmarkt der Welt. Noch fällt der Abstand zwischen dem Erstplatzierten und der Nummer zwei deutlich aus. Doch die Lücke hat sich in den letzten Jahren rasant verringert. Auch 2019 dürfte die Volksrepublik weiter aufgeholt haben. Doch 2020 können sich die Lage ändern.

Die größten Flugverkehrsmärkte der Welt (2018)

	Passagieraufkommen (in Mio.)	Frachtaufkommen (in Mrd. tkm)
USA	889	43
EU	802	38
China	611	25

Quelle: Weltbank

Infolge der COVID-19-Epidemie mussten chinesische Airlines zahlreiche inländische und internationale Flüge streichen. Die noch fliegenden Maschinen sind relativ schwach ausgelastet. Laut Angaben der Hongkonger South China Morning Post betrug die Auslastungsquote von Flügen, die Beijing, Schanghai oder Guangzhou (Kanton) Anfang März 2020 verließen, nur rund gut 50 Prozent. Ob es in den USA zu ähnlich dramatischen Einschränkungen kommt, bleibt abzuwarten.

Chinesische Airlines kämpfen mit Umsatzeinbruch

Die chinesischen Fluggesellschaften kämpfen jedenfalls mit drastischen Umsatzverlusten. Sie müssen zahlreiche Maschinen, für die die Kreditratenzahlungen weiterlaufen, am Boden lassen. Personal können sie nur begrenzt freisetzen. Viele Airlines befinden sich im staatlichen Besitz; meist gehören sie den Provinzen. Entlassungen sind politisch nicht

COVID-19 DÄMPFT FLUGZEUGMARKT IN CHINA NUR VORÜBERGEHEND

opportun. Immerhin greift ihnen der Fiskus finanziell unter die Arme. Die Regierung der Insel Hainan übernahm sogar die lokale Fluggesellschaft.

Die Frage bleibt, ob es sich dabei um ein vorübergehendes Phänomen handelt oder ob sich der Luftverkehrsmarkt und damit auch die Nachfrage nach Flugzeugen mittelfristig ändert. Aus medizinischer Sicht ist die Lage einigermaßen klar: Zwar ebnete die Epidemie in China seit Anfang März 2020 ab. Jedoch erwarten Ärzte und Forscher, dass sie spätestens in der nächsten Wintersaison wiederkehren dürfte. Frühestens 2021 soll ein Impfstoff zur Verfügung stehen. Ob er dann für die gesamte chinesische Bevölkerung ausreicht, ist ebenfalls fraglich.

Unter diesen Gesichtspunkten könnte erst 2022 mit einer Normalisierung gerechnet werden. Doch Wirtschaft besteht zu einem großen Teil aus Psychologie. Es ist auch möglich, dass sich die bisherige, oft panikartige Angst vor dem neuartigen Virus legt und breite Teile der Bevölkerung zu der Erkenntnis gelangen, dass der neuartige Erreger nicht viel gefährlicher als Influenzaviren ist.

Ausbau der Flotten genießt aktuell geringe Priorität

Eines ist jedoch sicher: Die Fluggesellschaften müssen vorübergehend mit deutlich weniger Umsätzen auskommen. Ihre Kreditwürdigkeit und damit die Fähigkeit und Bereitschaft, ihre Flotte auszubauen leidet. Sie werden an aller erster Stelle daran interessiert sein, die geparkten Maschinen wieder in die Luft zu bringen.

Nun handelt es sich bei der Beschaffung von Flugzeugen um ein sehr langfristiges Geschäft. Von der Bestellung eines Jets bis zu dessen Auslieferung vergehen Jahre. Airbus und Boeing schieben einen Auftragsbestand vor sich her, der für viele Jahre die Produktion auslastet. Insofern beeinflussen Entscheidungen, die 2020 und 2021 fallen, auch das mittelfristige Marktgeschehen.

Unter diesen Gesichtspunkten sind auch die aktuellen Zwanzigjahres-Marktprognosen von Boeing und dem staatlichen Flugzeugbauer Commercial Aircraft Corporation of China (Comac) für den chinesischen Markt zu sehen. Sie wurden im Herbst 2019 vorgestellt. Die 2020 folgenden Vorhersagen dürften nach unten korrigiert werden.

Doch letztendlich überdeckt die COVID-19-Epidemie lediglich den langfristigen Aufwärtstrend. In Ländern mit einem mittleren Pro-Kopf-Einkommen wie China wächst der Inlandstourismus und damit auch der Flugverkehr zumeist schneller als das Bruttoinlandsprodukt. Allerdings gibt es in der Volksrepublik auch einen abschwächenden Faktor: Den Ausbau des ohnehin schon engmaschigen Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes. Es stellt bereits jetzt eine ernstzunehmende Konkurrenz für viele Inlandsflüge dar.

Marktvolumen von rund 3 Billionen US\$

Gemäß Comac registrierte Chinas Luftverkehrsindustrie 2018 knapp 1,1 Billionen Passagierkilometer. Bis 2038 soll sich dieser Wert auf 4,1 Billionen erhöhen. Entsprechend müssen die Airlines mehr Maschinen kaufen. Die Flotte soll jährlich um gut 5 Prozent wachsen und bis Ende 2038 mehr als 10.300 Maschinen umfassen. Insgesamt sollen zwischen 2019 und 2038 gut 9.200 Flugzeuge (mit mindestens 50 Sitzen) ausgeliefert werden. Das entsprechende Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 1,4 Billionen US-Dollar (US\$).

Flugzeugauslieferungen in China (2019 bis 2038) *

Maschinen (in Stück)	Comac	Boeing 2)
Gesamt, davon:	9.205	8.090
.Regionaljets	958	120

COVID-19 DÄMPFT FLUGZEUGMARKT IN CHINA NUR VORÜBERGEHEND

Maschinen (in Stück)	Comac	Boeing 2)
.Mittelstreckenjets (Single-Aisle)	6.119	5.960
.Langstreckenjets (Dual-Aisle)	2.128	1.780
Auftragsvolumen (in Bio. US\$)	1,4	1,3

1) Zwei unabhängige Prognosen von Comac und von Boeing; 2) Boeing führt noch 230 Frachtflugzeuge aufQuelle: Commercial Aircraft Corporation of China (Comac); Boeing

Laut Boeing soll das Fluggastaufkommen in China zwischen 2019 und 2038 um gut 6 Prozent per anno zulegen. Die Flugzeugauslieferungen sollen sich in dieser Periode auf knapp 8.100 Einheiten belaufen. Das entsprechende Auftragsvolumen liegt bei 1,3 Billionen US\$. Hinzu kommen Dienstleistungen im Umfang von 1,6 Billionen US\$. Insgesamt ergibt sich damit ein Marktvolumen von fast 3 Billionen US\$.

Dienstleistungen im Flugverkehrsmarkt 2019 bis 2038

Dienstleistungsart	Marktvolumen (in Mrd. US\$)
Business- und Kundenservice, Marketing	90
Flugbetrieb	200
Wartung und Reparatur	390
Service am Boden, Frachtbetrieb	935

Quelle: Boeing

Verschiedene Prognosen bei Regionaljets

Bis Ende 2038 soll China gemäß Boeing eine Flotte von mehr als 9.300 Jets haben. Das käme gegenüber 2018 einer Steigerung um den Faktor 2,4 gleich. Die beiden Prognosen von Comac und Boeing liegen nicht zu weit auseinander. Lediglich bei Regionaljets gibt es große Unterschiede. Comac bewertet die Entwicklung in dieser Sparte wesentlich positiver als Boeing.

Flugzeugbestand in China

Jettyyp	2018	2038
Regionaljets	50	130
Single-Aisle	3.050	6.560
Dual-Aisle	590	1.870
Frachtmaschinen	200	770

Quelle: Boeing

Auch der Hersteller Embraer erwartet hier ein großes Absatzpotenzial. Schließlich animiert die Zentralregierung die einheimischen Airlines dazu, mehr Regionaljets zu betreiben. Dadurch solle die Konnektivität der kleineren und mittleren Städte (insbesondere im dünner besiedelten Westen des Landes) verbessert werden.

Die staatliche Gesellschaft **Comac** veröffentlicht einen [Marktüberblick 2019 bis 2038](#) auf ihrer Webseite. Die Prognosen werden jährlich aktualisiert. Für die [Marktstudie 2019 bis 2038](#) von **Boeing** gibt es ebenfalls jedes Jahr ein Aktualisierung. Die [Marktstudie 2019 bis 2038](#) von **Embraer** fokussiert auf kleinere und mittlere Jets.

Mehr zu:

China
Luftfahrzeuge / Luftverkehr, Flughäfen / Coronavirus
Branchen

Kontakt

Christina Otte

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 323

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

COVID-19 DÄMPFT FLUGZEUGMARKT IN CHINA NUR VORÜBERGEHEND

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.