

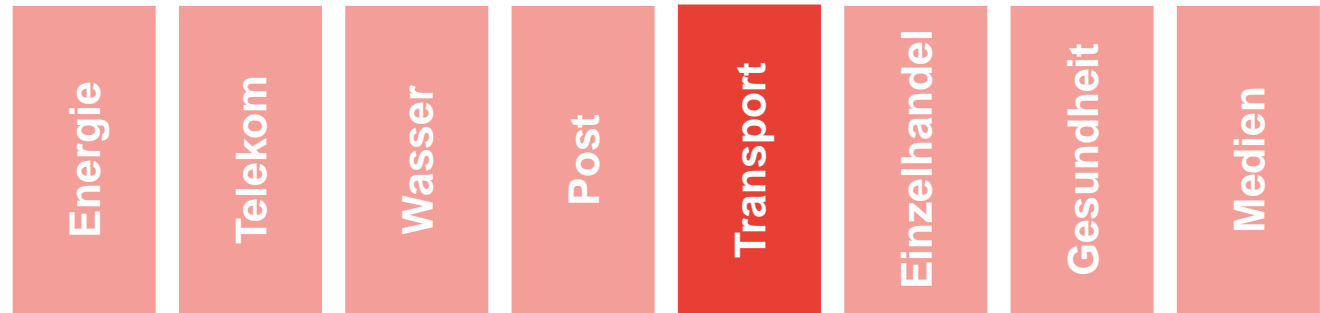


Die Auswirkungen der Kapazitätsengpässe auf die Flugpreise in London

Konferenz Verkehrsökonomik und Verkehrspolitik

Juni 2015

Wer sind wir?



Regulierung

Strategie

Wettbewerb

Dispute support

Politik

- Frontier Economics Limited ist eine auf Fragen der Wirtschaftspolitik, Ordnungspolitik und ökonomischen Regulierung spezialisierte Wirtschaftsberatung
- Frontier wurde 1999 gegründet und ist heute mit über 150 Beratern in London, Köln, Brüssel, Dublin und Madrid eines der größten Beratungsunternehmen dieser Art in Europa – Präsenz in Berlin
- Internationale Erfahrungen im Flughafensektor, z.B.
 - Regulierung von Flughäfen und Wettbewerbstudien (easyJet)
 - Ökonomische Auswirkungen der Luffahrt (Toronto Pearson, Emirates)
 - Kosten und Nutzen von Flughafenerweiterungen (Heathrow)

Für den Flughafen Heathrow haben wir die Auswirkungen des Kapazitätsengpasses auf Flugpreise analysiert: *“Impact of airport expansion options on competition and choice”*, April 2014

Hintergrund ...

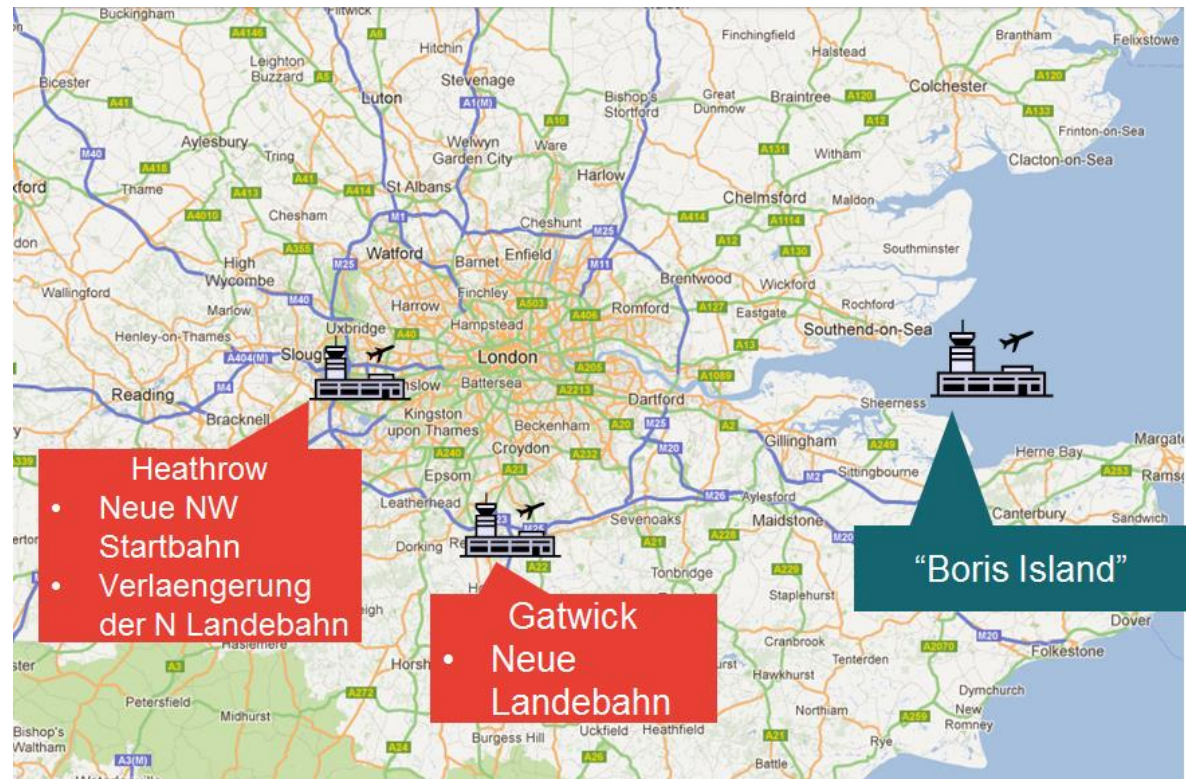


- LHR Auslastung liegt bei 99 %
- Airports Commission wurde 2013 eingeführt um zu klären, wo Start- und Landekapazitäten in Südost-England erweitert werden sollen
- Der Zwischenbericht (Dez. 2014) ermittelte
 - Bedarf für Bau einer Start- und Landebahn (SLB) bis 2030 und einer weiteren SLB bis 2050
 - Liste möglicher Flughafenstandorte auf drei reduziert
- Abschlussbericht wird Ende Juni 2015 erwartet
- Entscheidung liegt letztlich bei der Regierung

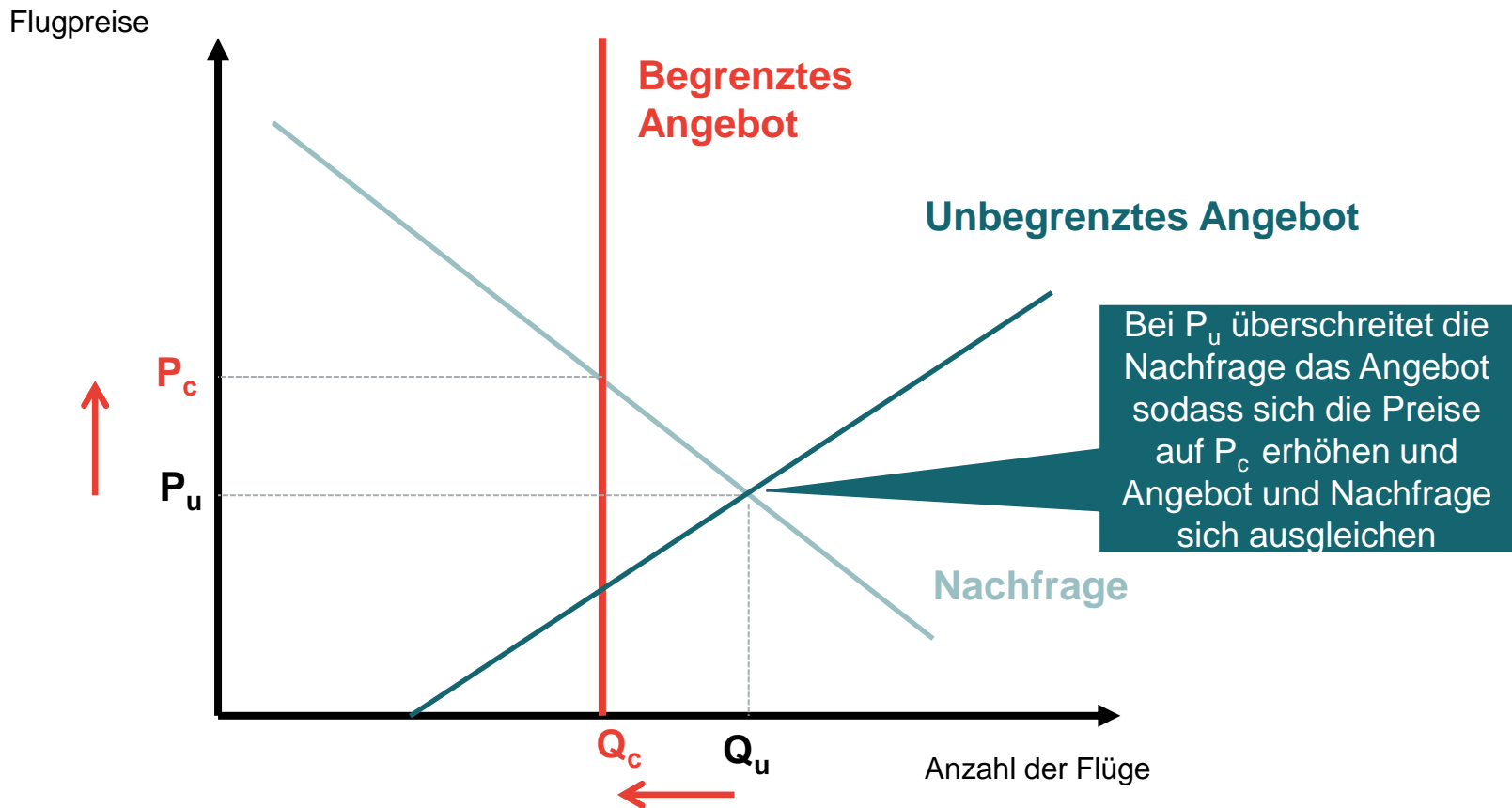
Zwar liegt der Fokus auf den Kosten...

Die Flughafenkommission prüft 3 Varianten der Erweiterung der Flughafenkapazitäten bis 2030:

- Eine neue SLB in Gatwick, £10 -13 Mrd
- Eine neue Nordwest SLB in Heathrow, £13 -18 Mrd
- Eine Erweiterung der Nord SLB in Heathrow, £13 -18 Mrd
- Option "Boris Island" verworfen, £30-60 Mrd



...aber der Einfluss der Kapazitätsengpässe auf die Flugpreise ist ebenso signifikant – und verschieden je nach Flughafen!



Können Unterschiede zwischen Flughäfen bei Engpässen die Kostendifferenzen aufwiegen?

Frontier berechnete die Kosten der Kapazitätsengpässe für Passagiere

Fragestellung

Wie hoch sind die Kosten des gegenwärtigen Kapazitätsengpasses in Heathrow für Passagiere?

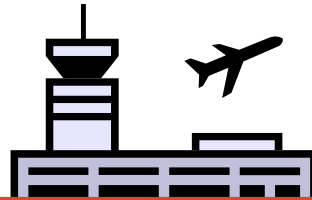
Methodik

$$\begin{aligned} \ln(\text{Durchschnittlicher Flugpreis am Startflughafen})_i &= \beta_0 + \beta_1 \text{Entfernung} + \beta_2 \text{Langstrecke}_i \\ &+ \beta_3 \ln(\text{Eigenfrequenz})_i + \beta_4 \ln(\text{Fremdfrequenz})_i \\ &+ \beta_5 \% \text{Business}_i + \beta_6 \% \text{VFR}_i + \beta_7 \% \text{Transfer}_i + \beta_8 \% \text{LCC}_i \\ &+ \beta_9 \text{LHR} + e \end{aligned}$$

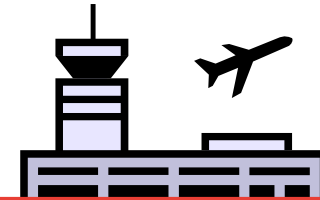
Daten

- Daten aller Londoner Flughäfen für 2012 (LHR, LGW, LTN, STN, LCY)
 - Sensitivitätsanalyse für Londoner Flughäfen 2010
 - Europäische Großflughäfen 2012 (LHR, AMS, FRA, CDG, MAD).
- Verschiedene Datensätze: IATA Ticketpreise und Distanzen zwischen Flugzielen, OAG Analysedaten, IATA SRS Definition "Billigflieger", CAA Passagierstudien

Die Engpassrente pro Passagier ist tatsächlich höher als die Flughafenkosten einer neuen SLB



Heathrow



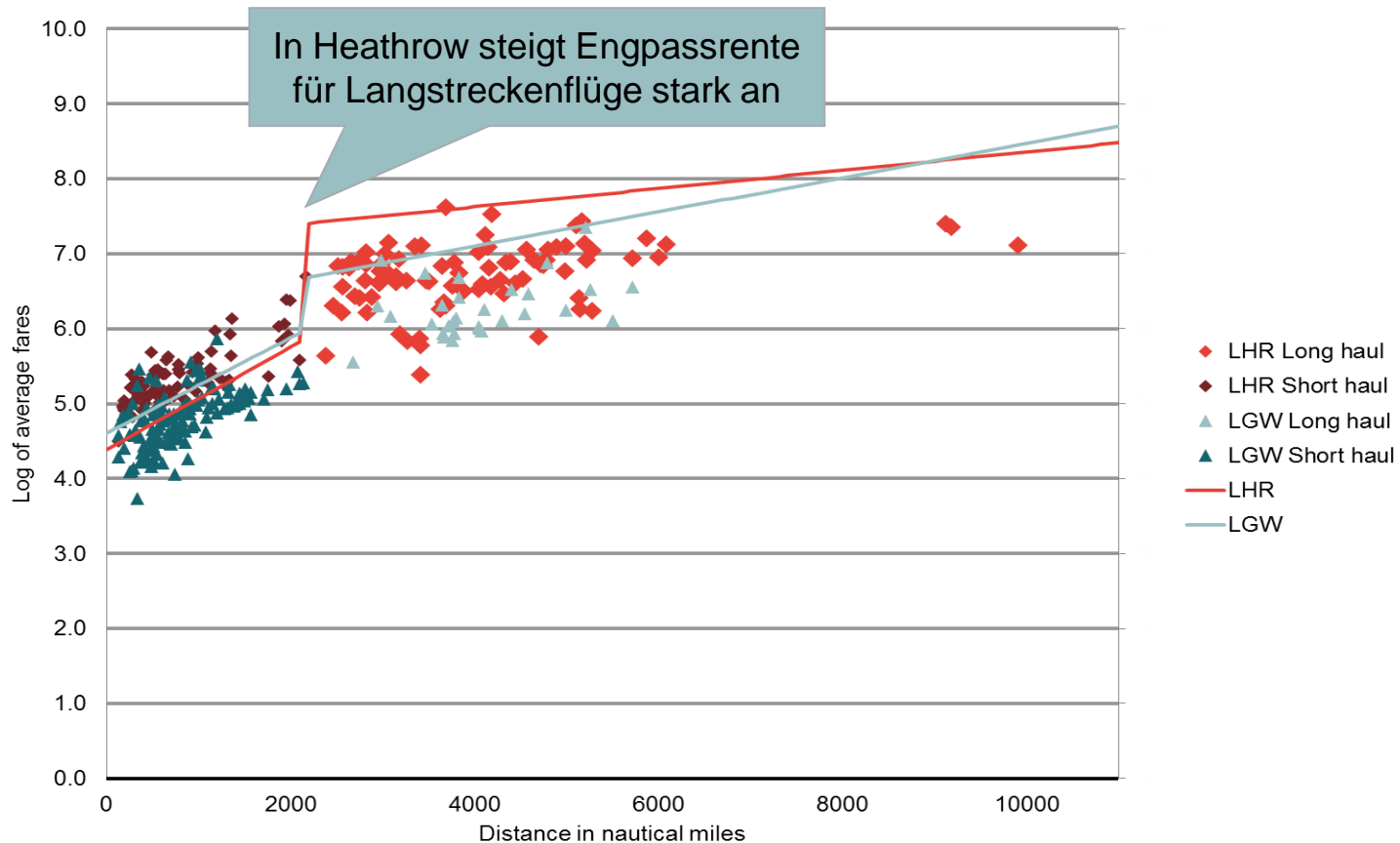
Gatwick

Engpassrente	18% (des Flugpreises ohne Kapazitätsengpässe)	7% (des Flugpreises ohne Kapazitätsengpässe)
Höhere Flugpreise	£95 (des durchschnittlichen Hin- und Rückflugpreises 2012)	£14 (des durchschnittlichen Hin- und Rückflugpreises 2012)
Flughafenkosten der neuen SLB	£20 (pro Passagier fuer Hin- und Rückflugpreises)	£36 (pro Passagier fuer Hin- und Rückflugpreises)

2030 Engpassrente in Gatwick auch höher als Kosten der Landebahn (£40)

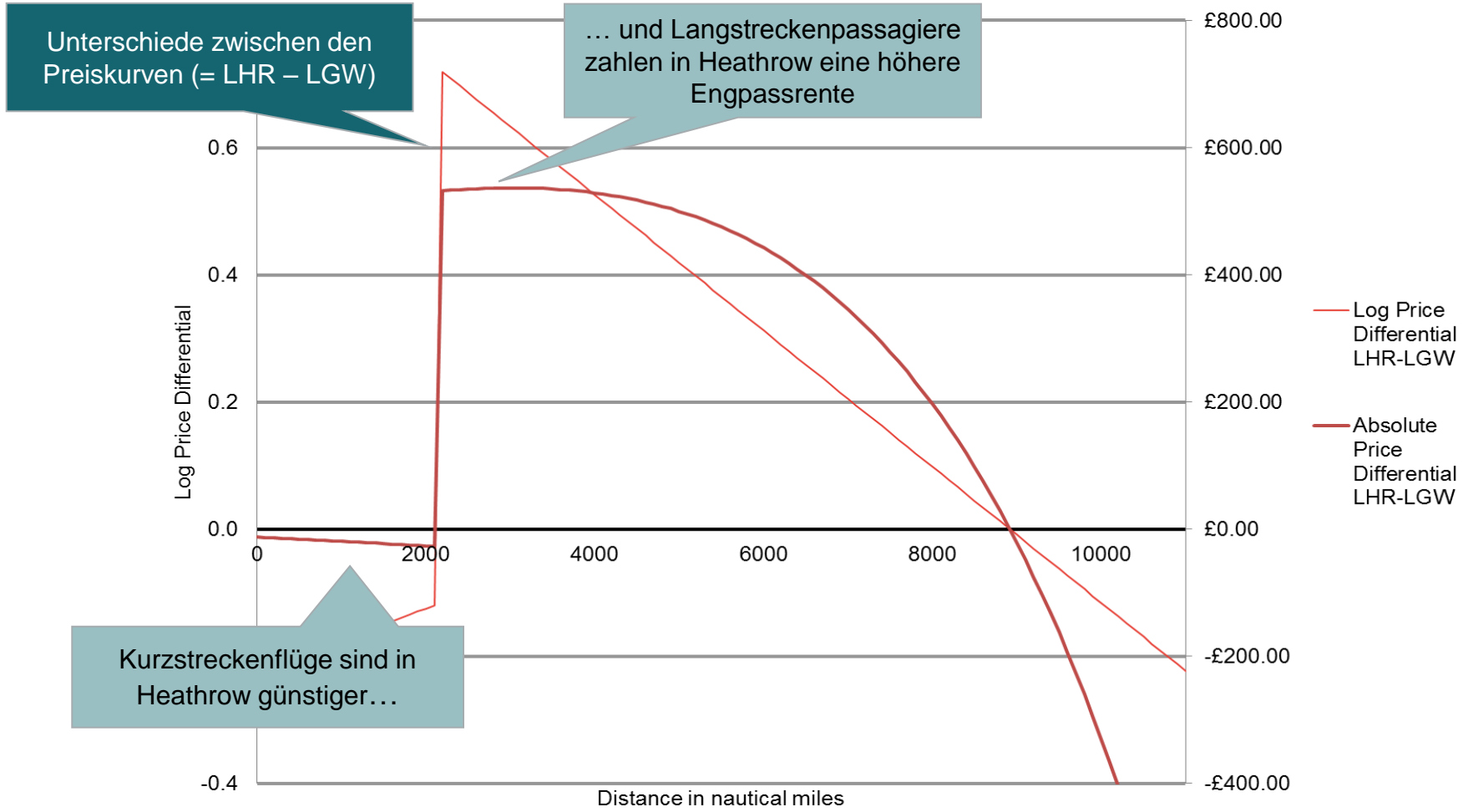
2030 ist die Engpassrente noch höher (£320)

Entfernung wird in LHR und LGW unterschiedlich bepreist



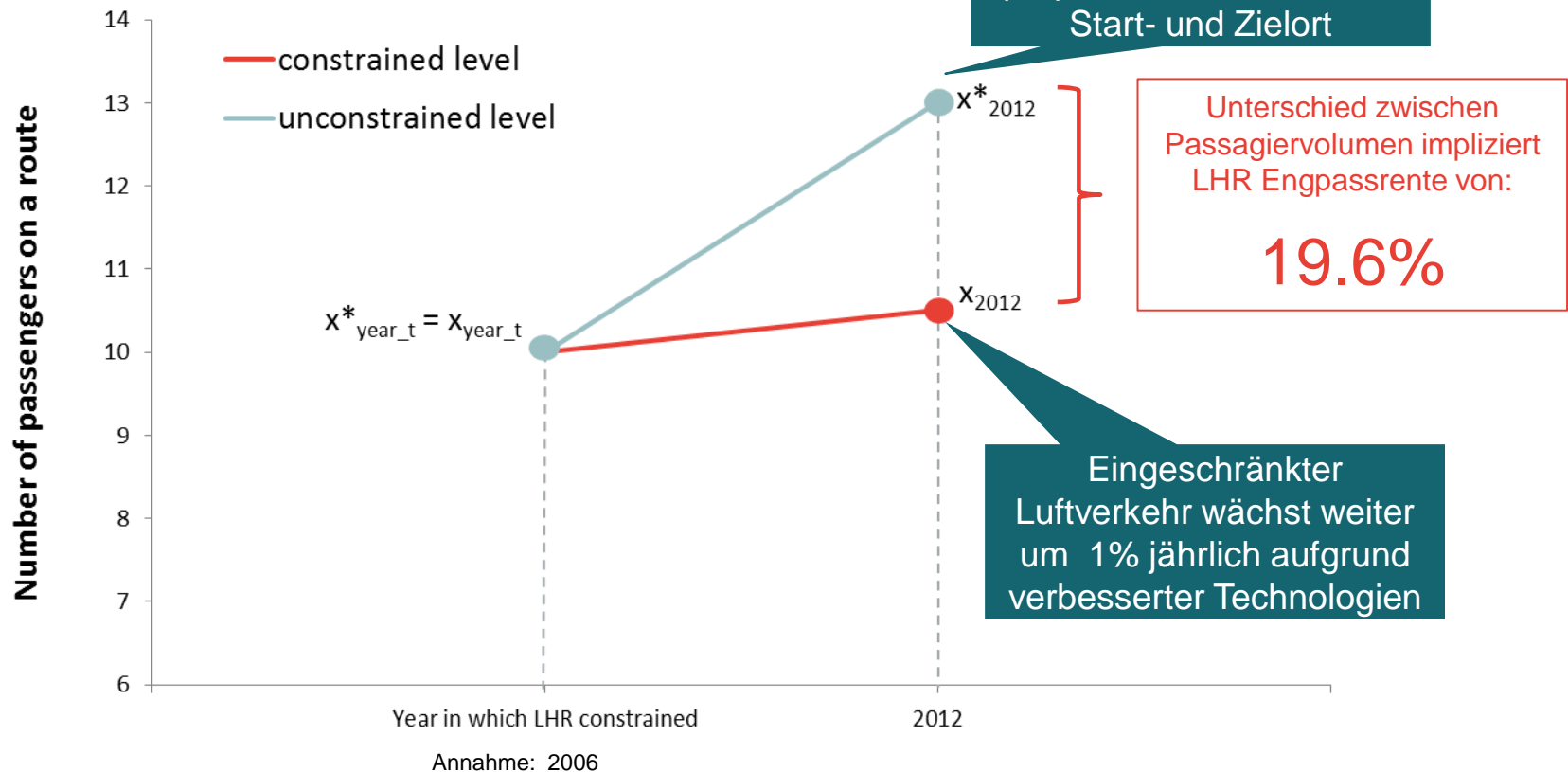
$$\begin{aligned} \ln(\text{Durchschnittlicher Tarif für Strecke zum Abflughafen})_i &= \beta_0 + \beta_1 \text{Entfernung}_i + \beta_2 \text{Langstrecke}_i + \beta_3 \text{Langstrecke} * \text{Entfernung}_i \\ &+ \beta_4 \ln(\text{Eigenfrequenz})_i + \beta_5 \ln(\text{Fremdfrequenz})_i + \beta_6 \% \text{Business}_i \\ &+ \beta_7 \% \text{VFR}_i + \beta_8 \% \text{Transfer}_i + \beta_9 \% \text{LCC}_i + e \end{aligned}$$

Langstreckenpassagiere zahlen derzeit in Heathrow den Preis für die Überlastung



Simulationsmodellierung weist ebenfalls auf eine Engpassrente von ca. 20 % hin

Im Zuge unserer Projektarbeit stellten wir auch die Verkehrsentwicklung des Flughafens Heathrow dar:



Fazit

Kann der Engpassaufpreis die Kostendifferenz ueberwiegen?

- Engpassrente pro Passagier groesser als Kosten einer neuen SLB
- Engpassrente in Heathrow deutlich höher als in Gatwick

Was sind die gegenseitigen Auswirkungen einer neuen SLB?

- Resultate im Rahmen eines differenzierten (Bertrand) Wettbewerbsmodells
 - Aufpreis an beiden Flughäfen, obwohl nur LHR vollständig ausgelastet
 - Größere Differenzierung zwischen LH und SH
- Dieses Modell impliziert, dass eine Expansion von LHR (eingeschränkt) den Marktpreis an beiden Flughäfen senken würde
- Eine Expansion von LGW hat keine Auswirkung auf die Preise



Frontier Economics Limited in Europe is a member of the Frontier Economics network, which consists of separate companies based in Europe (Brussels, Cologne, London and Madrid) and Australia (Melbourne & Sydney). The companies are independently owned, and legal commitments entered into by any one company do not impose any obligations on other companies in the network. All views expressed in this document are the views of Frontier Economics Limited.

FRONTIER ECONOMICS EUROPE LTD.
BRUSSELS | COLOGNE | DUBLIN | LONDON | MADRID

Frontier Economics Ltd, 71 High Holborn, London, WC1V 6DA
Tel. +44 (0)20 7031 7000 Fax. +44 (0)20 7031 7001 www.frontier-economics.com