

EU-Kommission sorgt für Defizit, aber:

Cargolux blickt optimistisch in die Zukunft



Die Cargolux ist Europas größte Nurfrachtfluggesellschaft. Sie fliegt weltweit mit 15 Boeing 747-400 F, kriegt dieses Jahr noch eine weitere hinzu und steigt dann ab September 2009 auf die um 18% weniger Sprit schluckende, um 20% weniger Schadstoffe austossende und 30% weniger Krach machende Boeing 747-8F um. In den Jahren 2009, 2010 und 2011 werden je 3 solcher Maschinen geliefert, 2012 und 2013 je 2, und das wird entsprechende Stilllegungen bei den heute betriebenen zur Folge haben: es geht um eine Modernisierung, nicht um eine Vergrößerung.

der Cargolux von 44,6% auf 40,2% sank: die 2007 angepeilten Asienziele wurden um 10% verfehlt.

Allerdings konnten rasch Kapazitäten umdirigiert werden, was bei kombinierten Passagier- und Frachtgesellschaften schwerer ist. Neu aufgenommen wurde Vietnam als Flugziel, am profitabelsten waren letztes Jahr afrikanische und lateinamerikanische Ziele. In diesem Zusammenhang hofft Cargolux auf die entsprechende Unterstützung der Luxemburger Regierung, damit es die Fluggenehmigungen erhält, die zwischen Nord- und Südamerika gebraucht werden.

Es ist dies ein Investitionsprogramm von 4 Mrd. US\$ über 6 Jahre, das entscheidend für die Profitabilität der Firma in Zukunft ist, und daher trotz der Gefahr einer Strafzahlung an die EU-Kommission durchgezogen wird. Schließlich soll es nicht nur helfen, zu geringeren Kosten zu fliegen, sondern auch eine dauerhafte Akzeptanz rund um den Heimatflughafen zu gewährleisten mittels wesentlich leiserem Fluggerät.

Die Cargolux profitiert heute schon davon, eine modernere Flotte als andere zu haben: in den letzten paar Wochen sind etwa 6 Gesellschaften durch Pleite vom Markt verschwunden, die noch mit Boeing 747-200F flogen. Diese Firmen überlebten die steigenden Spritpreise ganz einfach nicht.

2007 transportierte die Cargolux 702.765 t Waren, ein sattes Plus von 7,9% gegenüber den 650.947 t 2006. Die geflogenen Tonnenkilometer stiegen – bei einem Anstieg der Kapazität um 4,1% – um 4,6%, der durchschnittliche Ertrag dank einer besseren Auslastung (durchschnittlich zu 72,8% geladene Maschinen) pro Kilogramm Fracht um 3,9% auf 2,36 US\$. Der Marktanteil der Cargolux bei Luftfracht liegt weltweit bei 4%, leicht mehr als 2006 in einem Markt, der nur um 4,3% wuchs. Jedes Cargolux-Flugzeug war 2007 im Schnitt pro Tag 15,3 Stunden in der Luft – ein beachtliches Ergebnis, auch wenn das 1,1% weniger als 2006 sind.

Es gab zudem einen stärkeren Wettbewerb durch zu Jahresbeginn in den Markt eintretende neue asiatische Fluggesellschaften und den Schiffstransport, der effizienter wurde und für mache Kunden eine billigere Transportmöglichkeit bot. Dies bewirkte, daß der Asienumsatz bei

Das wird umso wichtiger, als ein deutliche Verlangsamung der wirtschaftlichen Aktivität in den USA erwartet wird, eine Verlangsamung die allerdings mehr als kompensiert wird durch andere Gebiete. Der Anteil an Fracht Richtung Europa und Westafrika wuchs so auch bereits 2007 von 33,1% 2006 auf 37,4%.

Cargolux profitiert von schwachem Dollar

Wiewohl der Hauptsitz der Cargolux in Luxemburg ist und somit ein Teil ihrer Kosten in € anfällt, ist dennoch der US\$ jene Währung, in der die meisten Rechnungen bezahlt werden: Boeing verrechnet in Dollar, die Leasing-Gesellschaften verrechnen in Dollar, der Sprit wird in Dollar bezahlt. Gleichzeitig sind die meisten Einnahmen in Währungen, die gegenüber dem Dollar verbessert sind (der Wert zum € sank 2007 um 10,5%), was bei der Umrechnung das Ergebnis schön.

Da zu erwarten ist, daß der Wert des US\$ weiter schwindet, stehen der Cargolux-Bilanz schöne Tage ins Haus, vor allem wenn es in den Folgejahren wie 2007 gelingt, beim Sprit die Ausgaben wesentlich weniger stark steigen zu lassen, wie der Preis am Liter steigt: 7,9% real mehr ausgegeben bei einem Anstieg des Spritpreises von 56%!

Wäre es nicht notwendig gewesen, durch das am 14.2.2006 von der EU-Kommission eingeleitete Verwaltungsverfahren wegen angeblicher Konkurrenzverletzungen gegen 21 Fluggesellschaften, darunter die Cargolux, nach der am 21.12.2007 erfolgten begründeten Erklärung eine Rückstellung von 154,9 Mio. US\$ zu tätigen –

(Fortsetzung Seite 12)

Cargolux blickt optimistisch in die Zukunft

(Fortsetzung von Seite 2)

den Betrag, der laut Rechtsanwältin der höchstmöglichen Strafe entspricht – hätte die Cargolux 2007 erstmals einen Gewinn von über 100 Mio. US\$ und nicht einen Verlust von 47,1 Mio. US\$ ausgewiesen.

Marc Hoffmann, der eben Pierre Gramegna nachfolgte als Verwaltungsratspräsident, erklärte, die Rückstellung sei eine Vorsichtsmaßnahme und ausdrücklich kein Schuldeingeständnis. Selbst wenn es zu dieser Strafe kommen sollte, so sei klar, daß dies nicht darauf abziele, die Cargolux oder eine andere Fluggesellschaft in die Pleite zu

schicken: die EU-Kommission nimmt Rücksicht auf die Zahlungsfähigkeit und läßt mit sich reden über Ratenzahlungen. Sollte es weniger schlimm kommen, umso besser. Ein Abschluß des Verfahrens seitens der Kommission wird für Ende 2008 oder Anfang 2009 erwartet, wobei dann immer noch der Weg zum Europäischen Gerichtshof offen bleibt.

Einstweilen gibt es für 2007 keine Dividende für die Eigentümer, je nachdem wird sie später umso höher ausfallen. Der Verschuldungsgrad der Cargolux lag zu Jahresende bei 61,3%, bei Berücksichtigung aller Leasingverbindlichkeiten bei 105% (2006: 124%).

jnj