

Sehr gutes operatives Ergebnis für 2007, aber:

Cargolux verzeichnet Bilanzverlust durch Vorsorge wegen Kartellverfahren

Mit ihren weltweit mehr als 1.400 Mitarbeitern in 50 verschiedenen Ländern konnte sich die luxemburgische Frachtfluggesellschaft Cargolux auch 2007 in einem weiter erschwerten Umfeld gut behaupten. Aus dem operativen Geschäft konnte trotz enormer Steigerung der Kerosinpreise und weiter verschärfter Konkurrenz ein Vorsteuergewinn von 105 Millionen Dollar verzeichnet werden. Dieser wird allerdings getrübt durch die Tatsache, dass trotz resoluter Weigerung einer irgendwie gearteten Schuldteilsicht im Zusammenhang mit einem von der EU-Kommission im vergangenen Dezember eingeleiteten Kartellverfahren gegen insgesamt 20 Frachtfluggesellschaften Rückstellungen in Höhe von 155 Millionen Dollar bilanziert wurden.

Im Anschluss an den bereits am Mittwoch im Rahmen der Generalversammlung vorgenommenen Wechsel an der Spitze des Verwal-



Machten gute Miene zum bösen (Kartell)-Spiel: Pierre Gramegna, Uli Ogiermann, Marc Hoffmann, David Arendt und Jean-Claude Schmitz (v.l.n.r.)

Photo: F. Ausems

tungsrates hat Marc Hoffmann, der ebenfalls bereits den Präsidentenposten bei der Luxair als wichtigem Partner der Cargolux innehat, die Nachfolge von Pierre Gramegna angetreten, der sich verstärkt seinen Aufgaben als Direktor der Handelskammer widmen will und deshalb vorzeitig um seine Entlassung aus dem Cargolux-Vorsitz gebeten hatte. Gramegna wird allerdings weiter dem Verwaltungsrat der Cargolux angehören, wie wir bereits in unserer gestrigen Ausgabe vermerkt hatten.

Umsatzwachstum stärker als im Markt

Dass sie weiterhin auf einem guten Kurs ist, hat die Cargolux im vergangenen Jahr bewiesen, als sie mit einem Anstieg der geflogenen Tonnenkilometer um 4,6% ein stärkeres Wachstum vorweisen konnte als der Markt, der um 4,3% zulegen, was im Vergleich zu früheren Jahren als eher schwach eingestuft werden muss. Die schwächere Wachstumstendenz dürfte in erster Linie auf die zunehmende Konkurrenzierung durch die Schifffahrt zurück zu führen sei, die mit einer Steigerung von Effizienz und Schnelligkeit für eine Reihe von traditionellen Kunden der Luftfracht als preisgünstigere Alternative in Betracht gezogen wurde.

Gleichzeitig wuchs der Konkurrenzdruck aufgrund weiterhin deutlicher Preissteigerungen für Kerosin, das inzwischen zum stärksten Kostenfaktor für die Airline geworden ist, die zuvor an dieser Stelle die Abschreibung der Flottenkosten geführt hatte. Für mehr Wettbewerb sorgten allerdings auch neue asiatische Frachtfluggesellschaften, die

für die Cargolux in zunehmendem Maße ein bislang glänzend genutztes Terrain streitig machen.

Ausbau des Routennetzes

Auf ihren Asien-Routen hat die Cargolux mit einer weiteren Verdichtung des Streckennetzes geantwortet. Als neue Bestimmungen auf den Flügen nach Fernost wurden Almaty im Südosten und Atyrau im Westen von Kasachstan sowie Ho Chi Minh City (Saigon) im Süden Vietnams neu in den Routenplan aufgenommen. Mit Libreville (Gabun) und Atlanta (US-Staat Georgia) kamen auch auf anderen Routen neue Bestimmungslughäfen dazu.

Damit erhöhte sich die Zahl der Zielflughäfen weltweit auf über 90, von denen rund 60 im regelmäßigen Streckenplan der Cargolux stehen.

Ihres Geschäftsvolumens braucht sich die Gesellschaft im übrigen keineswegs zu schämen: weltweit steht sie an achter Stelle unter den internationalen Frachtfluggesellschaften, auf dem europäischen Markt steht Cargolux an dritter Stelle nach geflogenen Tonnenkilometern.

Resolute Zukunftsausrichtung

Dass sie auch weiterhin stark im Geschäft bleibt, dafür hat die Frachtfluggesellschaft bereits in den vergangenen Jahren vorgesorgt. Derzeit stehen in den Orderbüchern des amerikanischen Konstrukteurs Boeing nicht weniger als 13 Cargolux-Aufträge für den neuen B747-Dash8, die erweiterte und stark modernisierte Version des traditionellen Boeing-Jumbo, wo Cargolux als Launch Part-

ner für die Frachtversion eingetragen ist und damit als Referenzunternehmen anerkannt ist.

Mit dem Umstieg auf die neue Flotte ab 2009, die bis 2013 abgeschlossen sein wird, hatte Cargolux bereits frühzeitig nicht nur einen deutlichen Schritt in Richtung auf mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit getan, sondern hat auch ihrem Namen als umweltbewusstes Unternehmen alle Ehre gemacht, weil dadurch sowohl die Lärmentwicklung im Flughafenbereich und der Spritverbrauch je Tonne weiter verringert werden können.

Neuer Hangar als eindeutiges Standortbekenntnis

Zumindest von den äußeren Bauarbeiten her sieht der neue Hangar für die Unterhaltsarbeiten an den Maschinen, um dessen Baugenehmigung eigentlich zu lange gekämpft werden musste und in dem künftig zeitgleich zwei B747 gewartet werden können, ihrem Ende entgegen. Allerdings steht mit dem Innenausbau und den technischen Einrichtungen noch ein Großteil des Kosten- und Zeitaufwandes bevor.

Immerhin aber konnte der anfängliche Zeitverzug bei den Arbeiten mittlerweile wieder verringert werden und das laufende Jahr wird das letzte sein, in dem die Mechaniker einen Teil ihrer Arbeit unter den extrem wechselvollen Witterungsbedingungen werden verrichten müssen. Ihnen dankte CEO Uli Ogiermann übrigens besonders, weil sie durch die Verringerung der Standzeiten am Boden zu einer guten Effizienzsteigerung der Flotte beigetragen hätten.

Finanzielle Stabilität

Auch wenn sie für das Geschäftsjahr 2007 trotz operativem Erfolg ein Verlustergebnis vorweisen muss, so kann die Gesellschaft doch insgesamt eine gute finanzielle Lage präsentieren. Finanzvorstand David Arendt weist in seinem Geschäftsberichtsbericht darauf hin, dass die Verschuldung der Gesellschaft eindeutig verringert werden konnte, wozu nicht zuletzt auch der Verkauf mehrerer Maschinen beigetragen hat, die allerdings über eine Leasing-Formel weiter genutzt werden.

Ihren Aktionären, unter denen die Luxair mit 34,9% und zusätzlich dem von SAir zurück gekauften Aktienpaket von 33,7% eine deutliche Mehrheit hält, wird Cargolux für das Jahr 2007 gemäß einem Beschluss der Generalversammlung keine Dividende ausbezahlen.

Bedeutender Wirtschaftsfaktor

Aus dem luxemburgischen Wirtschaftsumfeld wäre die Cargolux nur noch schwer weg zu denken. Ihren Beitrag zum nationalen BIP für das Jahr 2007 beziffert die Gesellschaft auf satte 279 Millionen Euro, von denen 102 Millionen auf Löhne und Gehälter, 52 Millionen auf das (von Luxair-Mitarbeitern verrichtete) Handling, und 80 Millionen auf sonstige Güter und Dienstleistungen entfallen. Darunter stechen insbesondere IT-Dienste mit 22,3 Mio., Kerosin mit 15,5 Mio. und der Hangarbau mit 11,7 Mio. Euro hervor. Allein in Luxemburg garantiert Cargolux mehr als 2.000 Leuten ein regelmäßiges Einkommen.