

Rückstellungen sorgen für Verlust

Gutes operatives Ergebnis wird von Kartellverfahren getrübt

Die Luftfrachtgesellschaft Cargolux musste sich 2007 mit einem schwierigen Geschäftsumfeld auseinandersetzen, welches durch untermittelt durchschnittliches Wachstum des Luftfrachtmarktes (+4,3 Prozent), stärkeren Wettbewerb durch neue asiatische Fluggesellschaften und den Schifftransport – der effizienter wurde und für manche Kunden eine billigere Transportmöglichkeit bot – sowie die sehr hohen Kerosinpreise geprägt wurde.

Der konsolidierte Umsatz lag bei 1679,7 Milliarden US-Dollar, ein Zugewinn um 11,8 Prozent. Gleichzeitig stiegen die Kerosinkosten um 7,9 Prozent auf 627,3 Millionen US-Dollar, oder 39,7 Prozent der Gesamtkosten. Ohne die außergewöhnlichen Rückstellungen in Höhe von 155 Millionen US-Dollar, die wegen eines laufenden Kartellverfahrens getätigt wurden (siehe Kosten), würde der Vorsteuergewinn 105,3 Millionen US-Dollar betragen, 24 Prozent mehr als im Vorjahr. Zudem muss bedacht werden, dass sich der Vorsteuergewinn 2006 zu 54 Prozent aus dem Erlös veräußerter Flugzeuge ergab.

Die Airline befindet sich somit in der paradoxen Lage, einen Rekordgewinn vermelden zu können, der jedoch wegen der Rückstellungen zu einem Jahresverlust von 47,1 Millionen Dollar wird. Aus diesem Grund haben die Anteilseigner beschlossen, auf eine Dividendenschüttung für 2007 zu verzichten.

Im Geschäftsjahr 2006 hat der Gewinn nach Steuern bei 82,6 Millionen Dollar gelegen.

Der Präsident des Verwaltungsrats, Marc Hoffmann, der am Mittwoch die Nachfolge von Pierre Gramegna an der Spitze des obersten Kontrollgremiums antrat, betonte bei der Bilanzvorstellung, dass die solide Basis der Gesellschaft trotz des negativen Ergebnisses nicht bedroht sei.

Das Netto-Gearing – das Verhältnis von Nettoverschuldung zu Eigenkapital – stand zum Jahresende 2007 bei 61,3 Prozent. Das bereinigte Netto-Gearing, welches auch nicht bilanzierte Verpflichtungen aus Leasings berücksichtigt, lag bei 105 Prozent.

Die geflogenen Tonnenkilometer stiegen auf 5 512 Millionen, ein



Pierre Gramegna (l.), der vier Jahre lang den Vorsitz des Verwaltungsrats führte, im Gespräch mit seinem Nachfolger Marc Hoffmann. (FOTOS: M. WILWERT)

Plus von 4,6 Prozent gegenüber 2006, während die geflogene Tonnage um 7,9 Prozent auf 702 765 Tonnen anstieg. Nach IATA Statistik, die auf den geflogenen Tonnenkilometern basiert, erreichte Cargolux einen globalen Marktanteil von 4 Prozent, etwas höher als im vergangenen Jahr.

2008: Aussichten durchwachsen

Der Ladefaktor entwickelte sich gut und stieg, verglichen mit 2006, um 0,4 Prozentpunkte auf 72,8 Prozent. Der durchschnittliche, systemweite Ertrag, gemessen in US-

Dollar pro Kilogramm Fracht, stieg gegenüber 2006 um 3,9 Prozent auf 2,36 US-Dollar, hauptsächlich aufgrund der sukzessive angestiegenen Treibstoffzuschläge. Die Kapazität stieg um 4,1 Prozent auf 7 576 Millionen angebotene Tonnenkilometer, im Wesentlichen bedingt durch eine weitere B747-400F, LX-WCV, welche im Sommer ausgeliefert wurde. Zusätzliche Kapazität wurde in Form von geleasten Flugzeugen genutzt.

Die Aussichten für 2008 sind durchwachsen. Ein Lichtblick: Die Förderkapazität wird voraussichtlich in diesem Jahr nicht steigen,

weil immer mehr Frachtgesellschaften ihre älteren Jumbo-Modelle des Typs B747-200F wegen ihres hohen Treibstoffverbrauchs am Boden lassen. „Die Schlüsselfrage ist, wie sich die Finanzkrise und die mögliche US-Rezession auf die Luftfrachtströme und auf die Frachtkapazität auswirken werden“, meinte Cargolux CEO Ulrich Ogiermann bei der Bilanzvorstellung. „Die Abschwächung in einigen Kernmärkten, der abnehmende Wert des Dollars und die Rekordpreise beim Treibstoff werden dazu führen, dass 2008 ein schwierigeres Jahr für die Luftfrachtindustrie wird als 2007“, fügte er hinzu.

Die kommenden Jahre bezeichnen er für die Zukunft der Cargolux als „entscheidend“.

Im Juli 2008 wird der letzte Frachjumbo der 400er-Reihe ausgeliefert. Damit wird die Flotte 16 Maschinen umfassen. Voraussichtlich im September nächsten Jahres soll dann mit der 747-8 Freighter die Erneuerung der Flotte beginnen. Insgesamt drei dieser modernen Frachtjets sollen in den nächsten zwei Jahren geliefert werden.

Im Sommer 2009, einige Monate später als ursprünglich geplant, will Cargolux den neuen Hangar unweit der Nationalstraße von Sandweiler zum Irrgarten in Betrieb nehmen. Die Halle ist so groß wie zwei Fußballfelder und bietet Platz für gleich zwei der Frachtriesen. (pley)



CEO Ulrich Ogiermann muss seine Airline durch turbulente Zeiten steuern.

„Kein Eingeständnis einer Verfehlung“

Am 21. Dezember 2007 erhielt Cargolux – genau wie 20 weitere Airlines – ein „statement of objections“ der Brüsseler Kommission, in dem der Vorwurf einer mutmaßlichen Preisabsprache auf den Treibstoffzuschlägen erhoben wurde. Als „Vorsichtsmaßnahme“ beschloss der Verwaltungsrat, Rückstellungen in Höhe von 155 Millionen Euro zu tätigen, eine Summe, die in etwa der möglichen Höchststrafe entspricht, die bis zu zehn Prozent des Jahresumsatzes einer Gesellschaft erreichen kann.

Die Tatsache, dass Cargolux beschloss, die Ergebnisse des Geschäftsjahres 2007 mit einer derartig hohen Rückstellung zu belasten, um im Falle einer Kartellstrafe der Europäischen Kommission gewappnet zu sein, bedeute „kein Eingeständnis einer Verfehlung“, betonte Präsi-

dent Marc Hoffmann in einer Erklärung, die er auf Englisch und Französisch vorlas.

Trotz des laufenden Verfahrens werde Cargolux zum jetzigen Zeitpunkt sein Erneuerungsprogramm der Flotte weder stoppen noch verschieben, fügte er hinzu.

In den USA gebe es noch keine formelle Anklage, weshalb es noch nicht möglich sei, Rückstellungen zu tätigen.

Hoffmann unterstrich, dass es nicht die Rolle von Kontrollbehörden sei, eine Gesellschaft in den Ruin zu treiben, auch wenn diese gegen das Kartellrecht verstoßen habe.

Zu weiteren Aussagen und Kommentaren war der Cargolux-Präsident und auch kein Mitglied der Geschäftsführung bereit, um nicht ein laufendes Verfahren zu beeinflussen. (pley)

SCHLÜSSELZAHLEN CARGOLUX

In Tausend Dollar	2007	2006	2005	2004*
Umsatz	1 683	1 552	1 449	1 215
Gewinn	-47,1	82,6	77,6	83,5
Beförderte Tonnen	702 765	650 947	644 613	595 019
Tonnenkilometer	5 512	5 271	5 292	5 115
Gearing (in%)	61,3	61,2	71,1	
Mitarbeiter	1 491	1 446	1 378	1 384
Ladefaktor (in%)	72,8	72,4	70,3	