

Gutes Resultat und die Nase weiter im Wind

Die Frachtflugfirma Cargolux gehört zweifellos zu den luxemburgischen Unternehmen, die in den letzten Jahren die erfreulichste Entwicklung kennen. Nach eher stagnierendem Geschäft in den Jahren 2001 und 2002 - september 11 oblige! - setzte der weltweit mittlerweile siebtgrößte Operateur im interkontinentalen Lufttransport zu einem Steigflug an, der sich nach Auffassung von Verwaltungsrat und Direktion auch in den kommenden Jahren fortsetzen könnte.

Nach der diesjährigen Generalversammlung am vergangenen Mittwoch traten der Präsident des Verwaltungsrates, Pierre Gramegna, und die Direktion unter Leitung von Uli Ogiemann gestern vor die Presse, um das Jahr 2005 Revue passieren zu lassen und einen Ausblick auf das laufende und die nächsten Geschäftsjahre zu machen.

Dynamische Flottenpolitik

Die Weichen in Richtung Zukunft waren bereits vor einigen Monaten gestellt worden, als Cargolux ankündigte, ab 2009 mit der Erneuerung der nach wie vor im internationalen Vergleich sehr leistungs- und konkurrenzfähigen Flotte zu beginnen. Dass man sich dabei weiter an den amerikanischen Konstrukteur Boeing anlehnt, hat Branchenkenner nicht überrascht.

Präsident Pierre Gramegna nannte gestern noch einmal die wesentlichen Gründe, weshalb die Cargolux, als einer der beiden „launch customer“, ab 2009 die ersten drei Boeing 747-8F in Dienst stellen will. Beim anvisierten Flugzeugtyp, von dem 2 Maschinen bereits fest gebucht, 10 weitere vertraglich abgesichert und noch einmal 10 in Option genommen wurden, handele es sich um ein neuzeitliches Modell, das einen leichten, flexiblen und kostengünstigen Betrieb garantiere.

Darüber hinaus würden die neuartigen Turbinen nicht nur geräuschärmere Start- und Landemaneöver ermöglichen (Reduzierung des so genannten „foot print“, also des Lärmteppichs, um 30%), sondern auch eine Treibstoffersparnis im gleichen Umfang, was durch gesteigerte Reichweite und Ladekapazität die Wirtschaftlichkeit erhöhe.

Schließlich aber, so Pierre Gramegna, sei es auch das einzige Modell, das die Fortführung der erfahrungsgemäß hoch rentablen monolithischen Flottenstruktur ermögliche.

Projekt Logistikzentrum

Der weltweit angesehene Frachtflieger Cargolux will auch seinen Beitrag leisten zum Aufbau eines umfangreichen logistischen Zen-



Zufriedene Gesichter bei David Arendt, Uli Ogiemann, Pierre Gramegna, Robert van de Weg und Jean-Claude Schmitz (v.l.n.r.)

Photo: F. Aussemes

trums in Luxemburg, wozu die Regierung bereits eine Studie habe anfertigen lassen und das man gemeinsam mit anderen Partner aus diesem Bereich im Interesse einer Wertsteigerung der bestehenden Infrastrukturen nutzen könne. Damit könnten sich für die gesamte einheimische Wirtschaft neue Perspektiven eröffnen.

Neben der Genehmigung der Baupläne für einen neuen Hangar, der eine Erleichterung und Verbesserung der Unterhaltsarbeiten an den Flugzeugen garantieren werde und der, nach voraussichtlichem Baubeginn im Spätsommer 2006, 2008 in Betrieb genommen werden könnte, hob Pierre Gramegna auch den Ausbau des Streckennetzes hervor, der 2005 fortgesetzt wurde. Die Sicherheit des Flughafenareals sei ein Thema, an dem weiter intensiv gearbeitet werden müsse.

Mit Zusammenhalt zum Erfolg

Genugtuung zeigte auch Generaldirektor Uli Ogiemann, der die Entscheidungen in der Flottenpolitik begrüßte, mit der Cargolux künftig neue Maßstäbe in Sachen Performance und Umweltschutz setzen könne.

Die um insgesamt 53% gestiegenen Treibstoffkosten (44% durch reine Preiserhöhungen und 9% durch zusätzlichen Betriebsverbrauch) stellten eine große Herausforderung dar, die man aber dank einer auf Zu-

sammenhalt bedachten starken Teamleistung über alle Ebenen hinweg habe meistern können, so Ogiemann. Der Umsatz konnte um 19% auf 1,45 Milliarden Dollar gesteigert werden in einem Markt mit 2,5% reduziertem Wachstum, das Bruttoergebnis ging um 3% auf 219 Millionen Dollar zurück während das Nettoresultat um 7% auf 89,4 Millionen Dollar gesteigert wurde.

Nationaler Wirtschaftsfaktor

Den Beitrag der Cargolux zur luxemburgischen Wirtschaftsleistung bezifferte Uli Ogiemann auf 260 Millionen Euro, von denen die Lohnkosten mit 93, die Ausgaben für Güter und Dienstleistungen mit 79 und die Handlingkosten mit 48 Millionen Euro die wichtigsten Posten darstellten. Von den 495,3 Millionen Dollar, die Cargolux im vergangenen Jahr für Treibstoff aufbringen musste, wurden knapp 40 Millionen in Luxemburg ausgegeben.

In den letzten 35 Jahren sei Cargolux zu einer beachtlichen Größe im nationalen Wirtschaftsleben geworden, liefere einen konstant hohen Ertrag und biete eine gute Wertstabilität, die fundamental abgesichert sei. Ganz deutlich unterstrich Uli Ogiemann im Zusammenhang mit verschiedenen Auslagerungsspekulationen: Wir sind und bleiben eine Luxemburger Firma. Da gibt es keine Kompromisse.

Jedes neue Flugzeug, das Cargolux in Dienst stellt, bedeutet in Luxemburg den Zugewinn von 100

direkten und indirekten Arbeitsplätzen. „Wir brauchen deshalb auch weiterhin die Unterstützung der Öffentlichkeit, damit wir unsere Wettbewerbsposition halten können, so Ogiemann.“

Solide Finanzbasis

Finanzdirektor David Arendt fasste sich mit den Leistungs- und Bilanzzahlen. Durchschnittlich 15:53 Stunden ist jedes Cargolux-Flugzeug täglich in der Luft, ein Wert, de um 3% gesteigert werden konnte. Die Kapazität wurde um 4% (= der Einsatz einer zusätzlichen Maschine) gesteigert, die Auslastung, der so genannte „load factor“, ging um 2,5% zurück. Das Jahresergebnis habe stark unter den gestiegenen Treibstoffkosten gelitten, so Arendt, der betonte, auch 2006 habe man bereits eine Preissteigerung von 20% seit Jahresbeginn zu verzeichnen.

Eine Restrukturierung der Bilanz resultierte aus dem Verkauf von 2 Maschinen, die jedoch über ein „lease-back“-Verfahren weiterhin im Cargolux-Einsatz bleiben. Mit dem Erlös wurde die Schuldenlast um 220 Millionen Dollar auf 80% des Eigenkapitals gedrückt. Dies führte auch dazu, dass die Bilanzsumme mit 1,369 Milliarden Dollar erstmals niedriger war als der Umsatz, wie David Arendt betonte.

Die Basis ist gelegt, damit Cargolux auch in Zukunft weiter im Markt wachsen und expandieren kann.

Nic. Dicken